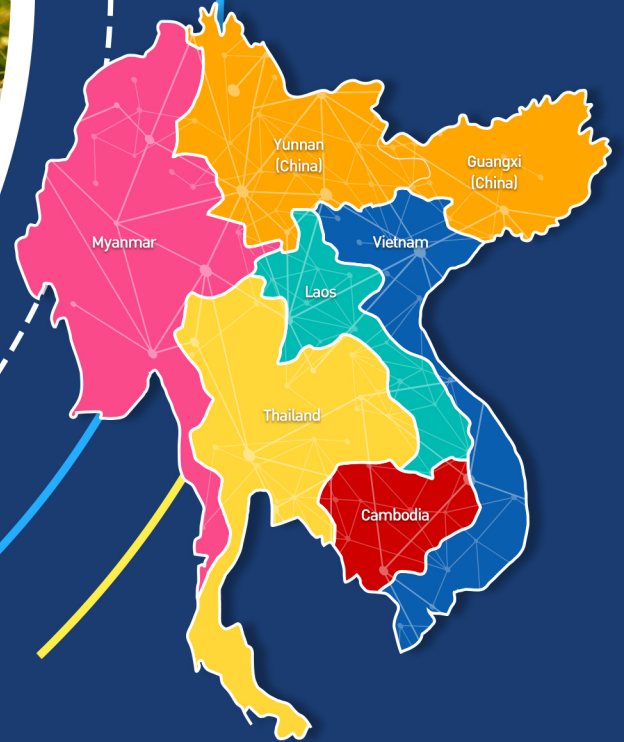




การศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร
(Executive Summary)

สิงหาคม 2568

เสนอโดย

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท ไชยรินทร์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-1
1.3 ขอบเขตของงาน	1-2
1.4 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ	1-4
บทที่ 2 ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา	2-1
2.1 การรวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาประเทศ	2-1
2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-1
2.1.2 นโยบายของรัฐบาล	2-1
2.1.3 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	2-2
2.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	2-2
2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	2-2
2.1.6 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)	2-2
2.1.7 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	2-3
2.2 การทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการพัฒนา และผลการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง	2-4
2.2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-4
2.2.2 แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)	2-4
2.2.3 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579	2-4
2.2.4 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)	2-5
2.2.5 แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ	2-5
2.2.6 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน	2-5
2.2.7 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569)	2-6
2.2.8 แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก	2-6
2.2.9 โครงการศึกษาทางฝั่งและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนและเมืองหลัก	2-7

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.10 แผนการพัฒนาขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด	2-7
2.2.11 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ในส่วนของกระทรวงคมนาคม	2-8
2.2.12 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566 - 2570)	2-9
2.2.13 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	2-9
2.2.14 การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ)	2-10
2.2.15 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่	2-10
2.2.16 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	2-11
2.2.17 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map)	2-11
2.2.18 แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค	2-13
2.2.19 แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 - 2576)	2-14
2.2.20 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	2-14
2.2.21 แผนพัฒนาท่าอากาศยาน โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)	2-14
2.2.22 แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570	2-14
2.2.23 แผนปฏิบัตินโยบายการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 กรมเจ้าท่า	2-15
2.2.24 แนวระเบียบเศรษฐกิจเชียงใหม่ - เวียงจันทน์	2-15
2.2.25 ระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (Luangprabang - Indochina - Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC)	2-16
2.2.26 โครงการพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก - จุดผ่านแดนบ้านนาแก้ว สปป. ลาว	2-17
2.2.27 ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เส้นทาง R3A (Road 3 Asia)	2-17
2.2.28 โครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์ - Kunming	2-18
2.2.29 แผนแม่บทการบริหารจัดการแร่ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570)	2-18

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.30 แผนบริหารจัดการพลังงานและการขนส่งทางท่อ	2-18
2.3 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการเกษตร	2-19
2.4 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านอุตสาหกรรม	2-20
2.5 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว	2-21
2.6 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2-22
2.6.1 แผนพัฒนาระดับภาค	2-22
2.6.2 ผังนโยบายระดับภาค	2-23
2.6.3 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2566 - 2570	2-23
2.6.4 การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ	2-24
2.7 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการค้า การลงทุน	2-25
2.8 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	2-26
2.8.1 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-26
2.8.2 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 - 2567	2-26
2.9 ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	2-26
2.9.1 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)	2-26
2.9.2 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN)	2-27
2.9.3 ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลาย สาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)	2-27
2.9.4 กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong Lancang Cooperation: MLC)	2-27
2.9.5 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)	2-28
2.9.6 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CPTPP)	2-28
2.9.7 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady- Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)	2-29

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.10 การทบทวนเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	2-29
2.10.1 ตัวชี้วัดด้านการโลจิสติกส์	2-29
2.10.2 ดัชนีชี้วัดด้านการขนส่ง	2-30
2.11 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-31
บทที่ 3 ทบทวนโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ศึกษา	3-1
3.1 ข้อมูลการเดินทาง การขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน	3-1
3.1.1 โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน	3-1
3.1.2 ความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน	3-3
3.2 ข้อมูลพฤติกรรมด้านการขนส่งสินค้า เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่ศึกษา	3-3
3.2.1 ข้อมูลด้านเกษตรและผลิตภัณฑ์	3-7
3.2.2 ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม	3-7
3.2.3 ข้อมูลทางด้านการค้า	3-8
3.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว	3-11
3.2.5 ข้อมูลเชิงประชากรและสังคม	3-11
3.3 การสำรวจข้อมูลความต้องการการเดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ศึกษา	3-12
3.3.1 การรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	3-13
3.3.2 งานสำรวจข้อมูลพฤติกรรมด้านปริมาณการจราจรและข้อมูลการเดินทางบนทางหลวง	3-30
3.3.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการขนส่งและการเดินทางตามสภาวะปกติ กับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปจากสถานการณ์การแพร่ระบาดใหญ่ ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)	3-46
3.4 การพัฒนาแบบจำลองการเดินทางและการขนส่ง	3-52
3.4.1 การปรับปรุงแบบจำลองโครงข่ายคมนาคมและพื้นที่ศึกษา	3-52
3.4.2 การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการเดินทางขนส่งคน (Passenger Model)	3-53
3.4.3 การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการขนส่งสินค้า (Freight Model)	3-54
3.4.4 การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการขนส่งคนและสินค้าผ่านแดน	3-56
3.4.5 การศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า	3-57
3.4.6 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าปีอนาคต	3-64

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด	4-1
4.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด	4-1
4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4-1
4.1.2 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ	4-2
4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด	4-3
4.3 การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)	4-3
4.3.1 หลักการและแนวคิดการกำหนดฉากทัศน์	4-3
4.3.2 การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์	4-4
4.4 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา	4-4
4.5 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์	4-8
บทที่ 5 ร่างกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามยุทธศาสตร์ชาติ	5-1
5.1 แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ	5-1
5.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่	5-2
5.1.2 Organization of Focus Group Meetings to Identify and Assess the Area's Potential and Needs	5-3
5.1.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่จากข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และจัดทำวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix รายจังหวัด	5-3
5.1.4 วิเคราะห์จุดเด่นของจังหวัดเพื่อสร้างกลยุทธ์ พิจารณาความต้องการเพื่อกำหนดโครงการที่ตอบสนองภายใต้กลยุทธ์	5-4
5.1.5 วิเคราะห์ฉากทัศน์การเติบโตทางเศรษฐกิจ และกำหนดเป้าหมายการเติบโต	5-5
5.1.6 วิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางจากโครงข่ายที่พัฒนาแล้วภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	5-5
5.1.7 วางยุทธศาสตร์ กำหนดตัวชี้วัดและโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย	5-5

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง	5-6
5.2.1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	5-7
5.2.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5-7
5.2.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-7
5.2.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	5-7
5.2.5 แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-8
5.2.6 แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-8
5.2.7 ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-8
5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)	5-9
5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	5-11
5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	5-12
5.3.3 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	5-12
5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	5-13
5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	5-14
5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	5-14
5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2	5-15
5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	5-16
5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	5-17
5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามยุทธศาสตร์ชาติ	5-17
5.4.1 วิสัยทัศน์และพันธกิจ (Vision and Missions)	5-17
5.4.2 แนวคิดการพัฒนา (Development Concepts)	5-17
5.4.3 เป้าประสงค์ (Goals)	5-20
5.4.4 ตัวชี้วัด (Indicators)	5-22
5.4.5 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches)	5-23

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 การจัดทำแผนงานและจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	6-1
6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	6-1
6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ	6-1
6.1.2 การวิเคราะห์คะแนนความเหมาะสม	6-2
6.1.3 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา	6-5
6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)	6-6
6.2.1 ดัชนีชี้วัดความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Indicators)	6-7
6.3 งานจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)	6-30
6.3.1 งานจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญพร้อมมาตรการ ป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	6-30
6.3.2 การศึกษาทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	6-30
6.3.3 การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญพร้อมมาตรการ ป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	6-36
6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง	6-39
6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3	6-39
6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)	6-40
6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ	6-49

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์	6-49
6.5.1 การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อการเดินทาง	6-49
6.5.2 การพัฒนาระบบรางเพื่อลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศไทย	6-51
6.5.3 การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน	6-53
6.5.4 การเชื่อมโยงและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว	6-54
6.6 ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ	6-56
บทที่ 7 การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน	7-1
7.1 แผนงานด้านการประชาสัมพันธ์และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน	7-1
7.2 ผลการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง	7-1
7.3 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่ศึกษา เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	7-9
7.4 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น	7-17
7.5 การสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา	7-24
7.6 การสัมภาษณ์องค์กรภาคเอกชนและผู้ประกอบการ	7-29

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.4-1 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ	1-4
รูปที่ 2.1-1 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)	2-3
รูปที่ 3.2-1 จำนวนนักท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566	3-11
รูปที่ 3.3-1 ตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันของปี (AADT) ปี พ.ศ. 2566 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-14
รูปที่ 3.3-2 สัดส่วนยานพาหนะบนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-15
รูปที่ 3.3-3 ตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันของปี (AADT) ปี พ.ศ. 2566 ภาคเหนือ	3-24
รูปที่ 3.3-4 จำนวนผู้โดยสารทางรถไฟ ภาคเหนือ (ปี พ.ศ. 2556 - 2565)	3-27
รูปที่ 3.3-5 ปริมาณสินค้าขนส่งทางรถไฟ ภาคเหนือ (ปี พ.ศ. 2556 - 2565)	3-28
รูปที่ 3.3-6 ปริมาณการจราจรและสัดส่วนรถบรรทุก ที่จุดสำรวจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (คัน/วัน)	3-32
รูปที่ 3.3-7 วัตถุประสงค์การเดินทาง	3-33
รูปที่ 3.3-8 การเดินทางของคนระหว่าง 77 จังหวัด	3-35
รูปที่ 3.3-9 การเดินทางของคนระหว่าง 18 กลุ่มจังหวัด	3-35
รูปที่ 3.3-10 ประเภทสินค้าขนส่ง	3-36
รูปที่ 3.3-11 ปริมาณการบรรทุกสินค้าของรถบรรทุก	3-37
รูปที่ 3.3-12 จุดเริ่มต้นและปลายทางขนส่งโดยรถขนาดเล็ก (4 ล้อ)	3-38
รูปที่ 3.3-13 จุดเริ่มต้นและปลายทางขนส่ง โดยรถขนาดกลาง (6 ล้อ)	3-38
รูปที่ 3.3-14 จุดเริ่มต้นและปลายทางขนส่ง โดยรถขนาดใหญ่ (10 ล้อ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)	3-38
รูปที่ 3.3-15 ปริมาณการจราจรและสัดส่วนรถบรรทุก ที่จุดสำรวจภาคเหนือ (คัน/วัน)	3-39
รูปที่ 3.3-16 วัตถุประสงค์การเดินทาง	3-41
รูปที่ 3.3-17 การเดินทางของคนระหว่าง 77 จังหวัด	3-42
รูปที่ 3.3-18 การเดินทางของคนระหว่าง 18 กลุ่มจังหวัด	3-42
รูปที่ 3.3-19 ประเภทสินค้าขนส่ง	3-43
รูปที่ 3.3-20 ปริมาณการบรรทุกสินค้าของรถบรรทุก	3-44
รูปที่ 3.3-21 จุดเริ่มต้นและปลายทางขนส่งโดยรถขนาดเล็ก (4 ล้อ)	3-45
รูปที่ 3.3-22 จุดเริ่มต้นและปลายทางขนส่ง โดยรถขนาดกลาง (6 ล้อ)	3-45
รูปที่ 3.3-23 จุดเริ่มต้นและปลายทางขนส่ง โดยรถขนาดใหญ่ (10 ล้อ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)	3-45
รูปที่ 3.3-24 ปริมาณการเดินทางและขนส่งของยานพาหนะบนทางหลวง เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-46
รูปที่ 3.3-25 ปริมาณการเดินทางขนส่งคน เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-47
รูปที่ 3.3-26 ปริมาณการเดินทางขนส่งสินค้าเปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-47

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 3.3-27 ปริมาณผู้โดยสารระบบรางระหว่างเมือง เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-48
รูปที่ 3.3-28 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-49
รูปที่ 3.3-29 จำนวนผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยว เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-50
รูปที่ 3.3-30 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำของแต่ละท่าเรือ เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-50
รูปที่ 3.3-31 จำนวนผู้โดยสารทางอากาศ เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-51
รูปที่ 3.3-32 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19	3-52
รูปที่ 3.4-1 การคาดการณ์สัดส่วนปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้า แยกตามประเภทยานพาหนะ ในปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585	3-57
รูปที่ 3.4-2 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผู้โดยสาร ในแต่ละภูมิภาค ปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585	3-58
รูปที่ 3.4-3 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในแต่ละภูมิภาค ปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585	3-59
รูปที่ 3.4-4 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	3-60
รูปที่ 3.4-5 ศักยภาพการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง	3-61
รูปที่ 3.4-6 การคาดการณ์สัดส่วนปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าแยกตามประเภทยานพาหนะ ในปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585	3-66
รูปที่ 3.4-7 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาค ปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585	3-67
รูปที่ 3.4-8 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในแต่ละภูมิภาค ปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585	3-68
รูปที่ 3.4-9 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	3-71
รูปที่ 4.3-1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์	4-4
รูปที่ 4.4-1 ฉากทัศน์การพัฒนาระดับภาพรวมของพื้นที่การศึกษา	4-5
รูปที่ 4.4-2 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570	4-6
รูปที่ 4.4-3 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาตามช่วงเวลา	4-7
รูปที่ 4.5-1 สรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา	4-10
รูปที่ 5.1-1 แนวทางการดำเนินงาน	5-2
รูปที่ 5.1-2 การสร้างกลยุทธ์จากการวิเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix	5-4
รูปที่ 5.1-3 กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี	5-6

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 5.4-1 ความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ของไทย (พ.ศ. 2561 - 2580) ระยะ 20 ปี (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	5-19
รูปที่ 5.4-2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)	5-25
รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย	6-2
รูปที่ 6.4-1 สรุปความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ	6-39

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.11-1 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-32
ตารางที่ 3.1-1 ระยะทางถนนของประเทศไทยจำแนกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ ปี พ.ศ. 2565	3-1
ตารางที่ 3.1-2 ระยะทางรถไฟแยกเส้นทางภายในภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ	3-2
ตารางที่ 3.2-1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา	3-4
ตารางที่ 3.2-2 มูลค่าการนำเข้า - ส่งออกสินค้ารายด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2560 - 2565	3-10
ตารางที่ 3.3-1 ต้นทุนการขนส่งของระบบคมนาคม	3-13
ตารางที่ 3.3-2 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566	3-16
ตารางที่ 3.3-3 จำนวนสถิติปริมาณการเดินทางทางรางของผู้โดยสารกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2560 - 2566	3-10
ตารางที่ 3.3-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2561 - 2565	3-19
ตารางที่ 3.3-5 รายได้จากการขนส่งสินค้าทางรางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2561 - 2565	3-19
ตารางที่ 3.3-6 สถิติจำนวนเที่ยวบินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-20
ตารางที่ 3.3-7 สถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-20
ตารางที่ 3.3-8 สถิติปริมาณการส่งสินค้าทางเครื่องบินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-21
ตารางที่ 3.3-9 จำนวนผู้เยี่ยมชมและรายได้จากการท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2556 - 2567	3-22
ตารางที่ 3.3-10 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566	3-25
ตารางที่ 3.3-11 สินค้าผ่านด่านชายแดนภาคเหนือปี 2565 เรียงลำดับสูง - ต่ำ ในหน่วยตันน้ำหนัก	3-26
ตารางที่ 3.3-12 สถิติจำนวนเที่ยวบินของภาคเหนือ	3-29
ตารางที่ 3.3-13 สถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบินของภาคเหนือ	3-29
ตารางที่ 3.3-14 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางเครื่องบินของภาคเหนือ	3-30
ตารางที่ 3.3-15 จำนวนผู้เยี่ยมชมและรายได้จากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2556 - 2567	3-30
ตารางที่ 3.4-1 ศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือสินค้า	3-62
ตารางที่ 3.4-2 ศักยภาพการให้บริการการรองรับของท่าอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร ปี พ.ศ. 2567	3-63
ตารางที่ 3.4-3 ปริมาณและสัดส่วนการเดินทางปีอนาคต	3-64
ตารางที่ 3.4-4 ปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าปีอนาคต	3-65
ตารางที่ 3.4-5 ผลคาดการณ์ระยะทางรวมและระยะเวลาการเดินทางในระบบ	3-65

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3.4-6 ผลคาดการณ์การขนส่งสินค้าป้อนภาค ในกรณีมีโครงการแผนงาน/โครงการ ของ GMS2 และมาตรการส่งเสริม CY ครอบคลุมทุกจังหวัด พร้อมทั้งลดค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสินค้าทางราง (ลดลง 15%)	3-69
ตารางที่ 3.4-7 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ	3-72
ตารางที่ 3.4-8 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศ	3-72
ตารางที่ 5.4-1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3	5-21
ตารางที่ 5.4-2 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ	5-22
ตารางที่ 6.1-1 การทบทวนการเลือกใช้ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยในงานศึกษาที่ผ่านมา	6-3
ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา	6-4
ตารางที่ 6.2-1 ตัวแปรราคาทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Conversion Factors)	6-6
ตารางที่ 6.3-1 เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม 2567	6-31
ตารางที่ 6.3-2 เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม 2567	6-32
ตารางที่ 6.3-3 รายชื่อโครงการที่จะจัดทำรายการตรวจสอบสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)	6-38
ตารางที่ 6.4-1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	6-40
ตารางที่ 6.4-2 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ	6-41
ตารางที่ 6.4-3 แผนงาน/โครงการที่สำคัญ (Flagship)	6-42

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor : NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9 R12 R3A และ R3B ทำให้ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (อุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ) โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนามาตามยุทธศาสตร์ชาติ

2) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

4) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย

1.3 ขอบเขตของงาน

ขอบเขตงานของโครงการประกอบด้วยงานหลักที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่

1. **งานส่วนที่ 1:** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
2. **งานส่วนที่ 2:** จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
3. **งานส่วนที่ 3:** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

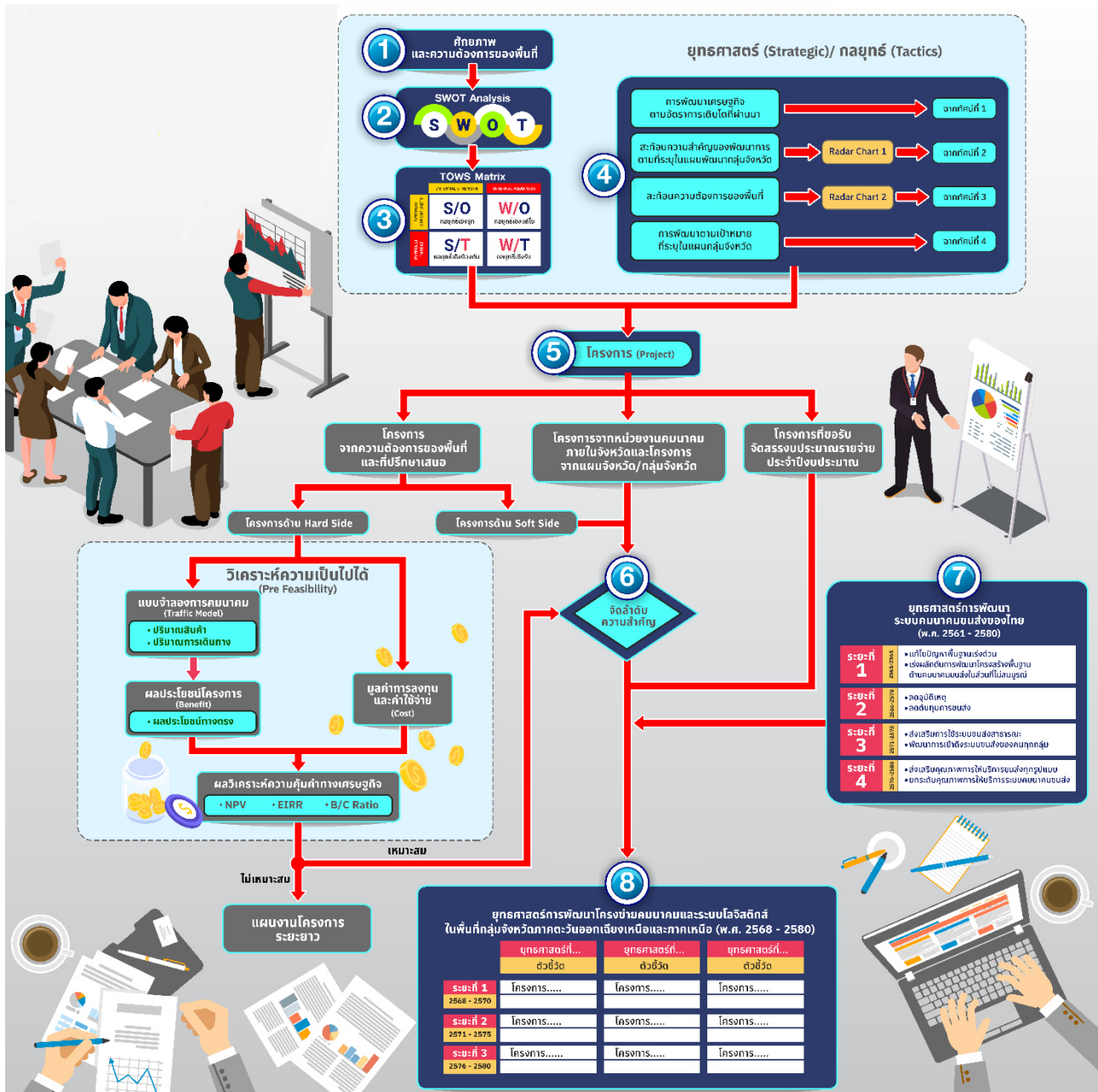
4. การสนับสนุนและการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

โดยจากขอบเขตของงาน ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ซึ่งประกอบด้วยแผนปฏิบัติการฯ ในแต่ละพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 10 เล่ม ดังนี้

- แผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

1.4 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ

กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 1.4-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.4-1 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ

บทที่ 2

ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์
การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์
และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

บทที่ 2

ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพื้นที่ศึกษา

2. ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพื้นที่ศึกษา

2.1 การรวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาประเทศ

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนงานโครงการ ผลการศึกษา นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา (กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ) ในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคง เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อประเมินผลการดำเนินการของโครงการพัฒนาที่มีในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา และกำหนดประเด็นปัญหาและความท้าทายในอนาคต โดยจากการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ รวมถึงกรอบความตกลงระหว่างประเทศสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ประเทศไทยมุ่งเน้นการพัฒนาที่มั่นคงและยั่งยืน ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยมุ่งเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อสร้างความเสถียรและมั่นคงทั้งในประเทศและในภูมิภาค มีทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขนส่งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าขาย รวมทั้งการสร้างความสามารถในการแข่งขันในสาขาต่าง ๆ ของเศรษฐกิจ เพื่อเสริมสร้างมั่งคั่งและความเป็นอิสระทางเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะเดียวกัน ยังมุ่งสร้างสังคมที่เท่าเทียมและเป็นธรรม พร้อมทั้งสร้างการเติบโตที่ยั่งยืนบนคุณภาพชีวิต และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความร่วมมือระหว่างประเทศในการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยกับการค้าโลกอย่างมีประสิทธิภาพ ในสรุปยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างความมั่งคั่ง มั่นคง และยั่งยืนให้กับประเทศไทยในอนาคต

2.1.2 นโยบายของรัฐบาล

นโยบายของรัฐบาล นางสาวแพทองธาร ชินวัตร **นโยบายเร่งด่วน** คือ นโยบายที่สาม รัฐบาลจะเร่งออกมาตรการเพื่อลดราคาพลังงานและสาธารณูปโภค การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Mass Transit) และการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับนโยบาย "ค่าโดยสารราคาเดียว" ตลอดสาย เพื่อลดภาระค่าเดินทาง **นโยบายระยะกลางและระยะยาว ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขยายโอกาส** โดยรัฐบาลจะเดินหน้านำลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่อง ทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศ อย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ พัฒนาระบบขนส่งควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) สร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ควบคู่กับการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพื่อให้เกิด

การกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ ยกระดับท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า พัฒนาสนามบินและเส้นทางการบินใหม่ ๆ เช่น สนามบินล้านนา สนามบินอันดามัน เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Aviation Hub) เพิ่มประตูบานใหม่ (Gateway) รองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ขับเคลื่อนโครงการ Landbridge โดยเฉพาะด้านการลงทุนโดยเอกชน เพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub)

2.1.3 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล กำหนดแผนย่อยไว้ 3 แผนย่อย คือ (1) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ (2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ (3) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลกระทบต่อความสามารถการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม

2.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564 และ 2565)

ในแผนฉบับนี้มีแนวทางการพัฒนาจังหวัด ภาค และเมือง ที่กำหนดพื้นที่เป้าหมาย สาขาการผลิตและบริการเป้าหมายที่ชัดเจน โดยมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่สำคัญต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยพบว่ากลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคตะวันออก มีศักยภาพในการพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) นอกจากนี้ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีโครงข่ายระบบการขนส่งทางรางที่พาดผ่านตลอดทั้งภาค อีกทั้งยังมีแผนการพัฒนาระบบการขนส่งที่สำคัญซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการที่จะพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ และรวมถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนน ขนส่งทางน้ำ และขนส่งทางอากาศ เพื่อเชื่อมโยง และส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ได้ทั้งในการท่องเที่ยวและการค้า

2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

มีจุดหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทั้งหมด 2 จุดหมาย ดังนี้

จุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความสำเร็จด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และแนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism) และ**จุดหมายที่ 8** ไทยมีพื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจทันสมัยและน่าอยู่ จุดหมายทั้ง 2 จุดหมาย แสดงถึงความมุ่งมั่นที่จะเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในทุกรูปแบบ ในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและเมืองหลักต่าง ๆ ทั่วประเทศ

2.1.6 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

ในปี 2558 ประเทศไทยและประเทศสมาชิกสหประชาชาติรวม 193 ประเทศ ร่วมรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 (2030 Agenda for Sustainable Development) และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวม 17 เป้าหมาย โดยเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ เป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี โดยตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และเป้าหมายที่ 9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม โดยมี เป้าหมายย่อย 9.1

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ และเป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน โดยมีเป้าหมายย่อย 11.2 จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัย ในราคาที่จ่ายได้พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573



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

รูปที่ 2.1-1 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

2.1.7 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 ได้ยกการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาศักยภาพ (Logistics Service Providers: LSPs) และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ขึ้นมาเป็นแนวทางพัฒนาหลัก โดยได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมซึ่งเป็นเป้าหมายระดับแผน รวมถึงเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา เพื่อให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2566-2580 ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ (2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ประเด็นหลัก) นอกจากนั้นพบว่า ความต่อเนื่องการพัฒนาจากแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) และฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) มีประเด็นในการพัฒนาที่ต่อเนื่องและประเด็นใหม่ที่ถูกเพิ่มเติมให้เข้ากับสถานการณ์โลกเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขัน โดยประเด็นที่มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการเกษตร เพื่อให้เกษตรกรมีต้นทุนการดำเนินงานที่ลดลงและสร้างศักยภาพการแข่งขัน การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ธุรกิจสามารถปรับตัวให้เข้ากับยุคออนไลน์ (Online) สร้างโอกาสทางการค้า และการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว ประเด็นใหม่ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุตสาหกรรม การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

2.2 การทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการพัฒนา และผลการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง

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

เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

2.2.2 แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)

แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) ภายใต้วิสัยทัศน์ "พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" กำหนดตัวชี้วัดที่มีความเกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์ในการศึกษาค้นคว้า ได้แก่ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดในภูมิภาคเพิ่มขึ้น สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

ทั้งนี้ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40 และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดในภูมิภาคเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 ภายในปี 2570

ขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เท่ากับร้อยละ 5.0 ภายในปี 2570 และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ร้อยละ 7.0 ภายในปี 2570

2.2.3 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579

กรมทางหลวงเริ่มต้นการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยมีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาคทั่วประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ แผนแม่บทฉบับแรกครอบคลุม 13 สายทาง ระยะทางรวมกว่า 4,000 กิโลเมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2560 ได้มีการทบทวนและขยายแผนใหม่ให้ครอบคลุมถึง 21 สายทาง รวมระยะทางกว่า 6,600 กิโลเมตร โดยเน้นการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ ด้านการค้าชายแดน และพื้นที่อุตสาหกรรมหลัก พร้อมรองรับระบบการขนส่งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาแผนบูรณาการ Motorways - Rails หรือ MR - MAP ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนามอเตอร์เวย์คู่ขนานกับระบบรถไฟทางคู่ตลอดแนวทางหลักของประเทศ โดยครอบคลุม 9 เส้นทางหลัก รวมระยะทางกว่า 5,000 กิโลเมตร แผนนี้จะช่วยลด

การใช้รถบรรทุกบนท้องถนน เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า และลดปัญหาการจราจรในเขตเมือง พร้อมทั้งยังเชื่อมโยงการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านในทุกทิศทาง

2.2.4 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการพัฒนาคู่มือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งของประเทศอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งลดผลกระทบจากการเวนคืนพื้นที่และการตัดผ่านชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายในอดีตที่เน้นการเชื่อมโยงเข้าสู่เขตชุมชนโดยตรง ส่งผลให้เกิดความแออัด จุดตัดทางแยกจำนวนมาก และการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว แผนแม่บท MR-MAP จึงมุ่งเน้นการวางแนวทางหลวงและทางรถไฟใหม่ในแนวเส้นตรงที่ไม่ทับซ้อนกับเส้นทางเดิม และหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชน โดยใช้ประโยชน์จากเขตทางที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาแบบบูรณาการ ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาโครงข่ายดังกล่าวจะช่วยกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ บรรเทาความแออัดของการจราจรในพื้นที่ชุมชนเมือง เพิ่มความปลอดภัยและความคล่องตัวในการเดินทาง รวมถึงส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งในและต่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

แผน MR-MAP ครอบคลุมระยะทางรวม 6,877 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว 353 กิโลเมตร เส้นทางระหว่างทางก่อสร้าง 317 กิโลเมตร และเส้นทางในแผนพัฒนา 6,207 กิโลเมตร

ทั้งนี้ ผลจากการศึกษาแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) จะนำมาใช้ประกอบในการคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่งของบริเวณทางแยกทางหลวงโครงการฯ รวมทั้งใช้ในการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในอนาคต ให้มีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

2.2.5 แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงเขตฐานการผลิตหลักของประเทศกับประตูการค้าภายในและชายแดน โดยส่งเสริมการขนส่งทางรางและน้ำเพื่อลดการพึ่งพาถนน และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งแบบต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door)

แผนดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 โดยมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการเติบโตของเมือง พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ และการเชื่อมโยงระดับภูมิภาคและอาเซียนอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของศูนย์เศรษฐกิจและประตูการค้าเพื่อรองรับการเติบโตของสินค้าและการขนส่งในอนาคต

2.2.6 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน พ.ศ. 2557

จากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ ได้มีการจัดทำแผนแม่บทที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระดับชาติ พ.ศ. 2558 - 2565 โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจกับเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

แผนแม่บทดังกล่าวประกอบด้วยกลยุทธ์สำคัญ ได้แก่

1. การเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมือง ประกอบด้วย แผนงาน การพัฒนารถไฟระหว่างเมือง จำนวน 50 โครงการ เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลาง ทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จำนวน 141 โครงการ และสนับสนุนการพัฒนาการให้บริการขนส่ง ทางอากาศ จำนวน 9 โครงการ
2. การเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาค โดยมีพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 17 โครงการ

2.2.7 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569)

กรมทางหลวงแบ่งการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ (1) โครงข่ายหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร (2) โครงข่ายสนับสนุนประเภทมิตรกระทรวง/หน่วยงาน (Function) ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่ม ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง ก่อสร้างทางแนวใหม่ บูรณะปรับปรุงทาง ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ และก่อสร้างทางลาดยาง และ (3) โครงข่ายสนับสนุนประเภทมิติบูรณาการ (Agenda) ได้แก่ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองหลัก และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยสำหรับโครงการหลักที่พัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง จะมีโครงการ พัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง (Mobility) ประมาณ 6,459 กิโลเมตร และโครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายทางหลวงในการเข้าถึงพื้นที่อย่างครอบคลุม (Accessibility) ประมาณ 737 กิโลเมตร

2.2.8 แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก พ.ศ. 2566 - 2570 กรมการขนส่งทางบก

แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จัดทำโดยกรมการขนส่งทางบก มีเป้าหมายเพื่อยกระดับ คุณภาพผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐานที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ของประเทศ โดยเน้นการพัฒนาความรู้ เทคโนโลยี การสร้างเครือข่ายธุรกิจ และการสนับสนุนจากภาครัฐ และเอกชนในทุกๆระดับ ตลอดจนการเสริมสร้างความร่วมมือในระดับนานาชาติ

แผนดังกล่าวมีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีคุณภาพและความปลอดภัย พร้อมทั้ง ดำเนินพันธกิจ 3 ประการ ได้แก่

- 1) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ
- 2) การสนับสนุนปัจจัยที่จำเป็นต่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย
- 3) การส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โดยกำหนดยุทธศาสตร์หลัก 3 ด้าน ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1: เสริมสร้างศักยภาพและมาตรฐานผู้ประกอบการ ทั้งในด้านทักษะ บริการ เทคโนโลยี และเครือข่ายธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 2: พัฒนาปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ฐานข้อมูล กฎหมาย และการเข้าถึง แหล่งทุน

ยุทธศาสตร์ที่ 3: ขยายเครือข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่อุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ พร้อมส่งเสริมการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.2.9 โครงการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนและเมืองหลัก

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง เมื่อปี 2558 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ตาก พิษณุโลก นครสวรรค์ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา ปราจีนบุรี สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส ซึ่งเป็นสถานีขนส่งสินค้าเพิ่มเติมจากสถานีขนส่งสินค้าที่มีอยู่ 3 แห่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปัจจุบันสำนักงานการขนส่งสินค้า (สนค.) ขบ. อยู่ระหว่างดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานีและมุกดาหาร ซึ่ง ขบ. เตรียมแผนการดำเนินงานสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นลำดับแรก เนื่องจากการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระหว่างการศึกษาเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

ขบ. จึงได้ดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อให้มีความสอดคล้องกับนโยบายและสถานการณ์ปัจจุบัน โดยได้จัดลำดับความสำคัญรวมถึงการวิเคราะห์รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (PPP) ทั้ง 17 แห่ง และขออนุมัติในหลักการให้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ระยะที่ 1 - 3 (พ.ศ. 2565 - 2570) ต่อกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ

ระยะที่ 1 ประกอบด้วย สุราษฎร์ธานี หนองคาย ขอนแก่น และมุกดาหาร

ระยะที่ 2 ประกอบด้วย สงขลา เชียงใหม่ เชียงราย (แม่สาย) และตาก

ระยะที่ 3 ประกอบด้วย นครราชสีมา นราธิวาส พิษณุโลก และสระแก้ว

ส่วนจังหวัดที่ต้องทบทวนข้อมูลและชะลอโครงการ ได้แก่ ตราด กาญจนบุรี อุบลราชธานี ปราจีนบุรี และนครสวรรค์

2.2.10 แผนการพัฒนาขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด

ที่ปรึกษาได้รวบรวมแผนการพัฒนาขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ดังนี้

1) โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพรองรับปริมาณการเดินทาง และแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะยาว โดยจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2560 สามารถแบ่งโครงข่ายออกเป็น 3 ระบบย่อย ได้แก่ โครงข่ายระบบหลัก โครงข่ายระบบรอง และโครงข่ายระบบเสริม แนวเส้นทางโครงข่ายระบบหลักที่ได้รับการคัดเลือก ประกอบด้วย LRT 3 สายทาง มีโครงสร้างระดับดิน ได้แก่ (1) สายสีแดง เป็นเส้นทางในแนวเหนือ - ใต้ เริ่มจากโรงพยาบาลประจำจังหวัดทางตอนเหนือ ผ่านเข้าสู่คูเมืองด้านตะวันตกผ่านท่าอากาศยาน ก่อนที่จะลงไปสิ้นสุดที่ทางไปอำเภอหางดง (2) สายสีน้ำเงิน เป็นเส้นทางในแนวตะวันออก - ตะวันตก เริ่มจากสวนสัตว์เชียงใหม่และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทางตะวันตก ผ่านเข้าเมืองและสถานีรถไฟ ไปสิ้นสุดที่ทางไปอำเภอสันกำแพง จะอ้อมลงมาทางคูเมืองทิศใต้ และ (3) สายสีเขียวเริ่มจากสี่แยกรวมโชค ผ่านสถานีขนส่ง ตลาดวโรรส และสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก เพื่อยกระดับระบบขนส่งสาธารณะของเมืองพิษณุโลก ให้เชื่อมโยงการเดินทางในเขตเมือง และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่อเนื่อง

อย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ โดยกำหนดระยะเวลาของแผน 20 ปี โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะของเมืองพิษณุโลกประกอบด้วยเส้นทางขนส่งมวลชน 5 สาย ประกอบด้วย (1) สายสีแดง เชื่อมต่อการเดินทาง ทิศตะวันออก - ทิศตะวันตก (2) สายสีส้ม เชื่อมต่อการเดินทาง ทิศตะวันตกเฉียงใต้ - พื้นที่กลางเมือง (3) สายสีน้ำเงิน เชื่อมต่อการเดินทาง ทิศเหนือ - ทิศใต้ (4) สายสีม่วง เชื่อมต่อการเดินทาง ทิศตะวันตก - ทิศใต้ และ (5) สายสีเขียว เชื่อมต่อการเดินทางภายในเมือง

3) การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น เพื่อศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (Transit -Oriented Development : TOD) และแผนการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอดและพื้นที่ต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางโครงการนำร่อง โดยโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยเส้นทางหลัก 5 เส้น ได้แก่ (1) สายสีชมพู เส้นทางรอบในเมือง มีระยะทาง 6 กิโลเมตร ให้บริการพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าเมืองขอนแก่นและเชื่อมโยงกับเส้นทางอื่น (2) สายสีแดง เส้นทางสำราญ - ท่าพระ มีระยะทาง 23 กิโลเมตร เป็นเส้นทางตามแนวเหนือ - ใต้ (3) สายสีเหลือง เส้นทาง VIP Home - มิตรสัมพันธ์ มีระยะทาง 22 กิโลเมตร เป็นเส้นทางตามแนวตะวันออก - ตะวันตก (4) สายสีเขียว เส้นทางน้ำต้อน - ศิลา มีระยะทาง 32 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้ และ (5) สายสีน้ำเงิน เส้นทางบ้านทุ่ม - บึงเนียม มีระยะทาง 41 กิโลเมตร เป็นเส้นทางตามแนวตะวันออก - ตะวันตก อีกเส้นหนึ่ง

4) โครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองนครราชสีมา เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ออกแบบเบื้องต้นของระบบที่เหมาะสม ศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์การเงิน และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อนำไปสู่การก่อสร้างระบบขนส่งที่ลดความแออัดจราจร เพิ่มความสะดวกปลอดภัย และสร้างประโยชน์แก่เมืองในระยะยาว โดยโครงข่ายประกอบด้วยเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะหลักและเส้นทางส่วนต่อขยายในอนาคตทั้งหมด 3 เส้นทาง ได้แก่

ระยะที่ 1:

สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - ถนนมุขมนตรี - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทาง 11.17 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 มีมติเห็นชอบในหลักการให้ปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา จากสายสีเขียว เป็นสายสีส้ม (โรงพยาบาลเทพรัตน์ - สถานีร่วมจอหอ)

สายสีส้ม (แยกประโดก - ถนนช้างเผือก - คูเมืองเก่า) ระยะทาง 9.81 กิโลเมตร จำนวน 19 สถานี

ระยะที่ 2:

สายสีม่วง (ตลาดเซฟวัน - ถนนมิตรภาพ - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทาง 12.16 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี

5) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ แก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน ส่งเสริมการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และส่งเสริมการเติบโตของเมืองอย่างยั่งยืน โดยได้กำหนดให้แนวเส้นทาง 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงมีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ UD Town สิ้นสุดที่สนามบินนานาชาติอุดรธานี ระยะทางประมาณ 10.80 กิโลเมตร และสายสีส้มมีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี สิ้นสุดที่สถานีรถไฟอุดรธานี ระยะทางประมาณ 9.80 กิโลเมตร

2.2.11 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 จัดทำขึ้นเพื่อรองรับการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถดำเนินการและขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง โดยแนวทางการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hard Side) รวมถึงพัฒนากฎ ระเบียบ และมาตรการ (Soft Side) มี 5 กลยุทธ์หลัก ได้แก่

- 1) ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ เร่งพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ (ระยะที่ 1, ระยะที่ 2 และสายใหม่)
- 2) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษและพื้นที่ที่มีศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) และ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)
- 3) พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศและแนวชายแดน โดยพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ทั้งในเส้นทางหลัก (Backbone) และโครงข่ายสนับสนุน (Feeder)
- 4) ส่งเสริมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ให้มีความเป็นระบบและสอดคล้องกัน เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) และสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่เชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMVT
- 5) สนับสนุนการดำเนินงานและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (Soft Side) โดยพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติสำหรับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศตลอดจนพัฒนาการใช้เทคโนโลยีในกิจกรรมโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.2.12 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร พ.ศ. 2566 - 2570 มุ่งลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ เพื่อผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรอาเซียน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร ตลาดกลางสหกรณ์ ตลาดชุมชน และศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำ - เกษตร รวมถึงยกระดับด่านสินค้าเกษตร เชื่อมโยงการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ พร้อมใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มความรวดเร็วและลดขั้นตอนนำเข้า - ส่งออก เป้าหมายสำคัญคือลดต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 3 ต่อปี เพิ่มมูลค่าธุรกิจสหกรณ์ มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 3 ต่อปี และอำนวยความสะดวกบริการด้านโลจิสติกส์ได้ตามกำหนดร้อยละ 100

2.2.13 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์หลักในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ โดยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการดำเนินงานสำคัญ ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ทั้งนี้ การควบคุมและบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าสามารถจำแนกออกเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนของเส้นทาง (Link) และส่วนของศูนย์เปลี่ยนถ่าย (Node) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ

- Dry Port ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีจำนวน 3 พื้นที่ ดังนี้
 1. จังหวัดนครสวรรค์ Catchment Area บริเวณจังหวัดในภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง
 2. จังหวัดขอนแก่น Catchment Area บริเวณจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
 3. จังหวัดนครราชสีมา Catchment Area บริเวณจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง/สถานีขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก (Truck Terminal) ทั้งหมด 12 โครงการ แบ่งเป็น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6 โครงการ (สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดขอนแก่น สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครราชสีมา และสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดอุบลราชธานี) และภาคเหนือ 6 โครงการ (สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงราย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงใหม่ สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดตาก สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดพิษณุโลก และสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครสวรรค์)
- จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 9 แห่ง (จุดจอดพักรถบรรทุกอุดรธานี จุดจอดพักรถบรรทุกน้ำพอง จุดจอดพักรถบรรทุกสีคิ้ว จุดจอดพักรถบรรทุกโนนสูง จุดจอดพักรถบรรทุกโนนสูง จุดจอดพักรถบรรทุกวังน้ำเขียว จุดจอดพักรถบรรทุกบุรีรัมย์ จุดจอดพักรถบรรทุกสุรินทร์ และจุดจอดพักรถบรรทุกอุบลราชธานี) และภาคเหนือจำนวน 2 แห่ง (จุดจอดพักรถบรรทุกเพชรบูรณ์ และจุดจอดพักรถบรรทุกพิจิตร)

2.2.14 การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษประเทศไทยเป็นเขตพื้นที่ที่รัฐบาลมีการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์ การลงทุน การอำนวยความสะดวกทางด้านแรงงานต่างด้าว และการอำนวยความสะดวกการบริการที่จำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่และของประเทศ โดยในปี 2558 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) มีการกำหนดพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษใน 10 พื้นที่ ติดกับชายแดน ได้แก่ ตาก สระแก้ว มุกดาหาร ตราด สงขลา หนองคาย นครพนม กาญจนบุรี นราธิวาส และเชียงราย โดยเป็นพื้นที่ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย นครพนม และมุกดาหาร เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและใช้โอกาสจากพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศอาเซียน ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน กลยุทธ์สำคัญสำหรับการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ การสนับสนุนพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน การสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) และการลงทุนต่อเนื่อง และการจัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน อย่างไรก็ตาม ปี 2564 กนพ. ได้รับการยกเลิกไประเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษปี 2564 ปัจจุบันได้มีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) เป็นกลไกในการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี

2.2.15 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. 2560 - 2579

สนช. จัดทำ แผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ ครอบคลุมการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญทั่วประเทศ ให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้า โดยอ้างอิงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐ

การพัฒนาแบ่ง 3 ระยะ

- ระยะสั้น (พ.ศ. 2560 - 2564) โครงการเร่งด่วนและพร้อมก่อสร้างใน 5 ปีแรก
- ระยะกลาง (พ.ศ. 2565 - 2569) เริ่มก่อสร้างในปีที่ 6 - 10
- ระยะยาว (พ.ศ. 2570 - 2579) เริ่มก่อสร้างหลังปีที่ 10

งบลงทุนรวม 20 ปี วงเงินลงทุนรวมประมาณ 2.70 ล้านล้านบาท (ภาครัฐ 1.97 ล้านล้านบาท ภาคเอกชน 0.73 ล้านล้านบาท) เฉลี่ยปีละ 135,147 ล้านบาท และคาดว่าจะสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจ 408,008.64 ล้านบาทต่อปี

2.2.16 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มุ่งยกระดับบริการขนส่งทางรางและปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาองค์กรและบุคลากรควบคู่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เสริมฐานะทางการเงินเพื่อฟื้นฟูกู้คืน โดยมียุทธศาสตร์หลัก 6 ด้าน ครอบคลุมการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน พลิกฟื้นธุรกิจหลัก ขยายสู่การเป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม พัฒนารัฐกิจนอกระบบราง ปฏิรูปองค์กร และพัฒนาระบบรางด้วย BCG Model ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการปี 2566 เน้นพัฒนาโครงข่ายรถไฟ เช่น เร่งสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 สร้างทางสายใหม่ ขยายรถไฟขานเมือง และโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน

2.2.17 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R - Map)

โครงการ R - Map เป็นการศึกษาพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เชื่อมโยงการเดินทาง และขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์โลจิสติกส์ เพื่อให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ แผนครอบคลุมการพัฒนาทางคู่ รถไฟความเร็วสูง เส้นทางใหม่ และการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม โดยมีโครงการทั้งระยะเร่งด่วน กลาง และยาว รวมกว่า 50 โครงการทั่วประเทศ แบ่งเป็นแผนงาน ดังนี้

1) แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570)

- พัฒนากำหนดโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน จำนวน 6 โครงการ
 - ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
 - ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
 - ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
 - ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
 - ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
 - ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
- พัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) จำนวน 1 โครงการ
 - ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
- พัฒนากำหนดรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) จำนวน 5 โครงการ
 - ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าฉัตร (MR9) ระยะทาง 158 กิโลเมตร
 - ช่วงชุมพร - ระนอง (MR1 8 - Landbridge) ระยะทาง 91 กิโลเมตร
 - ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี (MR10) ระยะทาง 68 กิโลเมตร

- ช่วงท่าแร่ - ภูเก็ต (MR9) ระยะทาง 18 กิโลเมตร
- ช่วงทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
- พัฒนาการรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน 5 โครงการ
 - เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ช่วงสถานีนาฝักขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal. ระยะทาง 2.4 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 1 : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ จ.ลำปาง ระยะทาง 2 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก จ.ระยอง ระยะทาง 3 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จ.ชลบุรี ระยะทาง 5 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ จ.ลำพูน ระยะทาง 2 กิโลเมตร

2) แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)

- พัฒนาการคูในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน จำนวน 1 โครงการ
 - ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
- พัฒนาการรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) จำนวน 2 โครงการ
 - ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
 - ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
- พัฒนาการรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) จำนวน 4 โครงการ
 - ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก (MR9) ระยะทาง 78 กิโลเมตร
 - ช่วงอุบลราชธานี - ด่านช่องเม็ก (MR5) ระยะทาง 87 กิโลเมตร
 - ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง - สมุทรสาคร (MR10) ระยะทาง 90 กิโลเมตร
 - ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR10) ระยะทาง 42 กิโลเมตร
- พัฒนาการรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน 3 โครงการ
 - นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย จ.สระบุรี ระยะทาง 5.1 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร จ.สมุทรสาคร ระยะทาง 6 กิโลเมตร
 - เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ระยะที่ 2 : ช่วงสถานีนาฝักขวง - เขตอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร

3) แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585)

- พัฒนาการคูในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน จำนวน 3 โครงการ
 - ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
 - ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
 - ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร

- พัฒนารถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร) จำนวน 3 โครงการ
 - ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
 - ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
 - ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร
- พัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร) จำนวน 10 โครงการ
 - ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
 - ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก นครปฐม - สมุทรสาคร (MR10) ระยะทาง 35 กิโลเมตร
 - ช่วงนครสวรรค์ - สุพรรณบุรี - นครปฐม (MR1) ระยะทาง 183 กิโลเมตร
 - ช่วงอุดรธานี - หนองบัวลำภู ระยะทาง 53 กิโลเมตร
 - ช่วงจตุรัส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู ระยะทาง 230 กิโลเมตร
 - ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
 - ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม ระยะทาง 247 กิโลเมตร
 - ช่วงมุกดาหาร - อานาจเจริญ - อุบลราชธานี ระยะทาง 173 กิโลเมตร
 - ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี ระยะทาง 76 กิโลเมตร
 - ช่วงหนองบัวลำภู - เลย ระยะทาง 103 กิโลเมตร
- พัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน 3 โครงการ
 - นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 11 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จ.สงขลา ระยะทาง 11.4 กิโลเมตร
 - นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 2 : ช่วง CY กฟผ.แม่เมาะ - สถานีจาว จ.ลำปาง ระยะทาง 78 กิโลเมตร

2.2.18 แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเป็นกลไกหลักเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางกับท่าเรือแหลมฉบัง ลดการพึ่งพาการบรรทุกและแก้ปัญหาจราจร พร้อมผลักดันประเทศสู่ศูนย์กลางโลจิสติกส์ภูมิภาค (CLMV) โดยกำหนดพื้นที่พัฒนา 4 แห่งหลัก ได้แก่ 1) พื้นที่บริเวณตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ 2) พื้นที่บริเวณตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น 3) พื้นที่บริเวณตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา และ 4) พื้นที่บริเวณตำบลดอนทราย และตำบลหนองตื้นนง อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ควบคู่กับ Border Logistics Park บริเวณชายแดน การพัฒนาต้องทำตามเงื่อนไขสำคัญ เช่น สร้างทางรถไฟทางคู่ ติดตั้งระบบรถไฟไฟฟ้า เพิ่มหัวรถจักรและแคร่ขนตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างถนนบางเส้นให้เป็นเส้นทางขนส่งหลักของรถบรรทุก (Truck Priority Route) รวมถึงโครงการในอนาคต เช่น ICD ลาดกระบัง Dry Port ในหลายจังหวัด และศูนย์ขนส่งชายแดน เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งต่อเนื่องไร้รอยต่อทั้งในและระหว่างประเทศ

2.2.19 แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 - 2576)

ในแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเป็นแนวทางที่เป็นผลให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศโดยตรง แผนฯ ได้มุ่งกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานในส่วนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้กำกับดูแลท่าอากาศยานของประเทศเป็นสำคัญ ตลอดจนกำหนดแนวทางความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ในการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า และกลยุทธ์ที่ 2 ในการพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดโดยมีโครงการภายใต้กลยุทธ์ดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

2.2.20 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ พ.ศ. 2562 โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตามแผนแม่บทฯ ท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะต้องมีการพัฒนาเขตการบิน Airside และ เขตนอกการบิน Landside เพื่อให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ จำนวน 2 แห่ง คือ (1) ภาคใต้ โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม คือ ตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา และ (2) ภาคเหนือ เขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่/ลำพูน โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสมคือ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน เนื่องจากพื้นที่เดิมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการเติบโตได้ในอีก 20 ปีข้างหน้าได้อย่างเพียงพอ

2.2.21 แผนพัฒนาท่าอากาศยาน โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง โดยมีเป้าหมายตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท.ปี 2579 ให้ท่าอากาศยานในประเทศไทยสามารถรองรับผู้โดยสาร 238.5 ล้านคน/ปี รองรับเที่ยวบินจำนวน 261 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และรองรับสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ 3.62 ล้านตัน/ปี ซึ่งการดำเนินการมีเป้าหมายการขยายท่าอากาศยานตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานที่สอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แบ่งย่อยออกเป็น 6 แผนสำหรับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย

2.2.22 แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570

แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573 ” ได้กำหนดตำแหน่ง (Positioning) การพัฒนาท่าเรือสำคัญภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยท่าเรือที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง นอกจากนี้ ได้กำหนดการพัฒนา Dry Port ในพื้นที่สำคัญ ได้แก่ พัฒนาท่าเรือบก Dry Port ที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน รวมทั้งรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมกับการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่นแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการหารือร่วมกับ รฟท. เกี่ยวกับแนวทางการร่วมลงทุน

โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดขอนแก่นเป็นการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟโนนพยอม อำเภอน้ำพอง บนพื้นที่กว่า 700 ไร่ ซึ่งมีศักยภาพด้านภูมิศาสตร์รองรับการขนส่งภาคอีสานและเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMV ภายใต้กรอบ GMS ผ่านโครงข่ายทางถนนและทางราง โดยดำเนินการภายหลังการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงินเสร็จสิ้นเพื่อสอดคล้องกับนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางของรัฐบาล และการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวไม่เพียงเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดต้นทุนเชิงโลจิสติกส์ แต่ยังช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น เพิ่มการจ้างงาน และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่ ส่วนความคืบหน้าการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดขอนแก่น กทท. ได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จและนำเสนอคณะกรรมการ กทท. มีความเห็นให้เพิ่มเติมข้อมูลและศึกษารูปแบบการลงทุนร่วมกับ รฟท. ปัจจุบันอยู่ระหว่างประสาน รฟท. เพื่อหารือแนวทางการร่วมลงทุน ทั้งนี้ หากแนวทางการร่วมลงทุนของการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดขอนแก่นเป็นไปด้วยดี กทท. จะนำรูปแบบดังกล่าวมาปรับใช้กับการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดนครราชสีมาต่อไป

สำหรับความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จังหวัดนครราชสีมา อยู่ระหว่างการเตรียมการศึกษาความเหมาะสมโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งกำหนดเสนอจ้างที่ปรึกษาในช่วงเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2568 และดำเนินการภายในปีงบประมาณ 2569 โดยมีเป้าหมายทบทวนพื้นที่ ปริมาณสินค้า และแนวทางการร่วมมือกับภาครัฐ-เอกชน ทั้งนี้ ความเชื่อมโยงกับกรอบ GMS มีนัยสำคัญ เนื่องจากนครราชสีมาตั้งอยู่ในทำเลยุทธศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโครงข่ายการคมนาคมภายในประเทศกับเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคและการค้าข้ามพรมแดนไปยัง CLMV ซึ่งหากการลงทุนร่วมกับ รฟท. ในโครงการขอนแก่นสำเร็จ ก็จะเป็นต้นแบบขยายสู่โครงการนครราชสีมา เพื่อเสริมขีดความสามารถการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยในระดับภูมิภาค

2.2.23 แผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 กรมเจ้าท่า (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ พ.ศ. 2568)

กรมเจ้าท่ามีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ ก่อเรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง หนึ่งในภารกิจหลัก ได้แก่ การศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการออกแบบและก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้พัฒนาโครงการท่าเรือต่าง ๆ ขึ้น และส่งมอบให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือเอกชนดำเนินการ โดยกรมเจ้าท่าจะมีบทบาทเป็นผู้กำกับดูแล ซ่อมแซมและขุดลอกร่องน้ำเท่านั้น โดยทำเทียบเรือชายฝั่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ได้แก่

- 1) จังหวัดเชียงราย : ท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของ ท่าเทียบเรือเชียงแสน โป๊ะเทียบเรือสามเหลี่ยมทองคำ และโป๊ะเทียบเรือบริเวณจุดผ่านแดนถาวรไทย - ลาว
- 2) จังหวัดนครพนม : ท่าเทียบเรือนครพนม ท่าเทียบเรือธาตุพนม และท่าเทียบเรืออำเภอบ้านแพง

2.2.24 แนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ - เวียงจันทน์ (Chiang mai - Vientiane economic corridor: CVEC)

แนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ - เวียงจันทน์ (CVEC) เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อภาคเหนือของประเทศไทยกับ สปป.ลาว ผ่าน ๕ จังหวัดไทย เชื่อมต่อ สปป.ลาว ได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ และอุตรดิตถ์ และ 3 แขวงของ สปป.ลาว ได้แก่ แขวงในภาคเหนือ (ไชยะบุรี เวียงจันทน์) และภาคกลาง (นครหลวงเวียงจันทน์) ระยะทางรวม 629 กิโลเมตร มีเป้าหมายยกระดับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ บนหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม กำหนดยุทธศาสตร์ 4 ด้าน คือ 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยง 2) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวก

ด้านการค้าและการลงทุน 3) เสริมสร้างสังคมและคุณภาพสิ่งแวดล้อม และ 4) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและความร่วมมือรัฐ - เอกชน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

2.2.25 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (Luangprabang - Indochina - Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC)

ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (LIMEC) เป็นเส้นทางเชื่อมโยง 3 ประเทศ คือ ลาว ไทย และเมียนมา ครอบคลุมพื้นที่จากหลวงพระบางและไชยบุรี ผ่านด่านภูตู จังหวัดอุดรธานี ต่อยัง 5 จังหวัดภาคเหนือตอนล่างของไทย และออกด่านแม่สอดสู่เมียนมา จุดเด่นคือเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้และตะวันออก - ตะวันตก เป้าหมายเพื่อเสริมความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และการอำนวยความสะดวกข้ามแดน ควบคู่การสร้างเครือข่ายภาครัฐ - เอกชน เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ ผู้คน เงินทุน และข้อมูลอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันอย่างยั่งยืน ได้แก่

- 1) ด่านภูตู (Thaid - Lao Border: Phudoo/Phudoo Gate) เป็นโครงการพัฒนาด่านภูตูที่ อ.บ้านโคก จ.อุดรธานี เป็นด่านพรมแดนถาวร/ด่านสากล เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดน การศุลกากร ฯลฯ
- 2) YEN-D Frontier LIMEC เป็นโครงการฝึกอบรมผู้ประกอบการรุ่นใหม่ (New - Generation Entrepreneurs) ของไทย ลาว เมียนมา ในเส้นทาง LIMEC เพื่อสร้างเครือข่ายธุรกิจ/แลกเปลี่ยนความรู้
- 3) ประชุมนานาชาติ/Grand Meeting LIMEC เป็นการจัดประชุมเพื่อบูรณาการความร่วมมือภาครัฐ - เอกชน สร้างพันธมิตรทางการค้า พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ การตลาด การค้าชายแดน ฯลฯ
- 4) LIMEC EXPO เป็นงานจัดแสดงสินค้าและบริการของผู้ประกอบการไทย ลาว เมียนมา ในพื้นที่ LIMEC เพื่อเชื่อมโยงการค้า สินค้าเกษตร อุตสาหกรรมเล็ก ๆ และท่องเที่ยว
- 5) การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (Green Tourism) และเกษตรอุตสาหกรรม เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวตามธรรมชาติ มรดกโลก เส้นทางมรดกวัฒนธรรม เช่น หลวงพระบาง สุโขทัย อุทยานแห่งชาติต่าง ๆ และเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม เช่น แปรรูป เพิ่มคุณภาพสินค้าเกษตร ฯลฯ
- 6) การส่งเสริมการค้าการลงทุน เป็นการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลธุรกิจ การจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) ระหว่างประเทศสมาชิก ส่งเสริมด้านชายแดนให้บริการดีขึ้น (เช่นพิธีการศุลกากร ภาษี Visa on Arrival) ฯลฯ
- 7) การเชื่อมโยงขนส่ง/รถโดยสาร/เส้นทางเดินรถ ได้มีข้อเสนอให้มีเส้นทางเดินรถประจำทาง/รถโดยสารระหว่างเมือง/ข้ามประเทศ เช่นจากหลวงพระบาง - อุดรธานี หรือขยายจากไทยไปเมียนมา โดยอาจใช้รถเล็กก่อน
- 8) เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ได้เสนอเส้นทางจักรยานระยะทางประมาณ 1,500 กิโลเมตร ที่เชื่อมโยงสุโขทัย - หลวงพระบาง เป็นต้น

2.2.26 โครงการพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก - จุดผ่านแดนบ้านนาเพ้า สปป. ลาว

ถนนหมายเลข 12 (Route 12) ใน สปป.ลาว เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง เชื่อมไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน ผ่านนครพนม - ท่าแขก - นาเพ้า - จาลอ ระยะทาง 147 กม. เป็นเส้นทางสั้นกว่าถนน R8 และ R9 ช่วยเสริมโครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เป้าหมายคือยกระดับมาตรฐานถนน จุดผ่านแดน และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การค้า และการลงทุน ขยายตลาดสินค้าสู่ลาว เวียดนาม และจีน สนับสนุนการส่งออกผลไม้ไทย กระตุ้นเศรษฐกิจชายแดน และการท่องเที่ยว โดยเส้นทาง R12 เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อม ไทย - ลาว - เวียดนาม โดยมีแนวทางหลัก ดังนี้ นครพนม (ประเทศไทย) ข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 เข้าสู่ เมืองท่าแขก (Thakhek) แขวงคำม่วน สปป.ลาว วิ่งตามเส้นทาง R12 ภายในลาว ไปยังด่านบ้านนาเพ้า (Na Phao) ชายแดนลาว - เวียดนาม และข้ามแดนเข้าสู่ จาลอ (Cha Lo), จังหวัดกว๋างบิญ เวียดนาม ซึ่งความสำคัญของเส้นทางนี้เป็นเส้นทางสั้นที่สุดใน การเชื่อม ไทย - สปป.ลาว - เวียดนามตอนกลาง (และเชื่อมต่อไปยังจีน) เมื่อเทียบกับเส้นทาง R8 และ R9 สามารถลดเวลาเดินทางได้หลายชั่วโมง และลดขั้นตอนพิธีการผ่านแดนจาก 5 จุด เหลือเพียง 2 จุด เสริมการค้าชายแดนและการส่งออกไทย - นครพนมจะกลายเป็นจุดศูนย์กลางโลจิสติกส์ใหม่ของไทย เชื่อมกับ ท่าเรือทางตอนกลางเวียดนาม (จังหวัดกว๋างบิญ ใกล้ทะเลตะวันออก) และโอกาสด้านท่องเที่ยว - ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเส้นทางบก ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม ได้สะดวกขึ้น เช่น ทริป “สามแผ่นดิน”

2.2.27 ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เส้นทาง R3A (Road 3 Asia)

เส้นทาง R3A เป็นทางหลวงนานาชาติจากกรุงเทพฯ ผ่านเชียงราย - เชียงของ - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น เข้าสู่จีนจนถึงคุนหมิง ระยะทางรวม 1,887 กม. เชื่อมไทย - ลาว - จีน อย่างรวดเร็วและต้นทุนต่ำ ใช้ขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน โดยเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนสาย AH3 และยุทธศาสตร์เชื่อมโยง อนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง เส้นทางนี้ช่วยลดเวลาขนส่ง กระตุ้นเศรษฐกิจชายแดน เสริมอุตสาหกรรม การค้า โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เพิ่มความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม พร้อมเปิดโอกาสขยายตลาดสินค้า และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างประเทศ

เส้นทาง R3A เป็นหนึ่งในระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor : NSEC) ที่สำคัญที่สุดของภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง เริ่มจากเชียงของ - เชียงราย (ไทย) ข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) ผ่านแขวงบ่อแก้ว - แขวงหลวงน้ำทา (สปป.ลาว) เข้าสู่บ่อหาน (Boten, Laos) - โมฮาน (Mohan, China) เชื่อมไปยังคุนหมิง (มณฑลยูนนาน, จีน) โดยความสำคัญทางเศรษฐกิจ ดังนี้

1) การค้าชายแดนและโลจิสติกส์ R3A เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ (คุนหมิง/ยูนนาน) ลงสู่ ไทย - สปป.ลาว - เมียนมา - มาเลเซีย และลดเวลาขนส่งสินค้าไทย ไปจีน เหลือเพียง 2 - 3 วัน จากเดิมทางเรือ 7 - 10 วัน

2) บทบาทของไทย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กลายเป็น “ประตูการค้า” เชื่อมจีน - อาเซียน มีศูนย์กระจายสินค้า (Logistics Hub) ด้านศุลกากรสมัยใหม่ และนิคมอุตสาหกรรมชายแดน

3) การลงทุนและการท่องเที่ยว เส้นทางนี้ดึงดูดการลงทุนด้าน คลังสินค้า ขนส่ง การผลิตเพื่อส่งออก การท่องเที่ยวเชื่อม “สามแผ่นดิน” (ไทย - สปป.ลาว - จีน) มีความสะดวกขึ้น เช่น นักท่องเที่ยวจีนสามารถเดินทาง รถบัส/รถยนต์เข้าสู่ไทยได้โดยตรง

4) การเชื่อมโยงกับโครงข่ายใหญ่เป็นส่วนหนึ่งของ Greater Mekong Subregion (GMS) Economic Corridors ต่อเชื่อมกับ โครงการรถไฟจีน - ลาว (คุนหมิง - หลวงพระบาง - เวียงจันทน์ - หนองคาย) ทำให้การค้ำทางบกสะดวกยิ่งขึ้น

2.2.28 โครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์ - คุนหมิง (Singapore - Kunming Rail Link: SKRL)

โครงการทางรถไฟสิงคโปร์ - คุนหมิง (SKRL) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟ Trans - Asian Railway ของ UNESCAP เพื่อเชื่อมเอเชียกับยุโรป ครอบคลุม 8 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม เมียนมา และจีนยูนนาน มี 3 เส้นทางหลักคือ สายตะวันออก (ผ่านกัมพูชา - เวียดนาม) สายตะวันตก (ผ่านเมียนมา) และสายกลาง (ผ่านลาว) พร้อมทางแยกหลายสาย ปัจจุบันบางช่วงสร้างแล้วเสร็จ บางส่วนอยู่ระหว่างดำเนินการ โดยเส้นทางสายกลางเชื่อมรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน จากกรุงเทพฯ - หนองคาย โครงการนี้จะเสริมการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอาเซียน เพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุน และการเดินทางในภูมิภาค

โครงข่ายทางรถไฟสิงคโปร์ - คุนหมิง (SKRL) เป็นการเชื่อมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กับจีนตอนใต้ (คุนหมิง, มณฑลยูนนาน) ผ่านเครือข่ายทางรางความยาวกว่า 7,000 กม. โครงการทางรถไฟสิงคโปร์ - คุนหมิง (SKRL) วางแนวไว้เป็น “ก้างปลา” มี 3 เส้นทางย่อย (Eastern, Central, Western Routes) เชื่อม สิงคโปร์ - มาเลเซีย - ไทย - กัมพูชา/ลาว/เมียนมา - เวียดนาม - จีน มีรายละเอียด ดังนี้

1. เส้นทางตะวันออก (Eastern Route) สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - หาดใหญ่ (ไทย) - กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต (กัมพูชา) - พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ (เวียดนาม) - ฮานอย - กว่างซี/ยูนนาน (จีน)
2. เส้นทางกลาง (Central Route) สิงคโปร์ - มาเลเซีย - กรุงเทพฯ - หนองคาย (ไทย) - เวียงจันทน์ (สปป.ลาว) - คุนหมิง (จีน) (ปัจจุบัน รถไฟลาว - จีน (เวียงจันทน์ - บ่อเต็น - คุนหมิง) เปิดให้บริการแล้ว)
3. เส้นทางตะวันตก (Western Route) สิงคโปร์ - มาเลเซีย - กรุงเทพฯ - แม่สอด (ไทย) - เมียวดี (เมียนมา) - ย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ - ลาเลียว - รัฐฉาน - คุนหมิง (จีน) (ยังอยู่ในระยะหารือ เนื่องจากปัญหาทางการเมืองและความมั่นคงในเมียนมา)

2.2.29 แผนแม่บทการบริหารจัดการแร่ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2570)

แผนแม่บทการบริหารจัดการแร่ ฉบับที่ 2 ของกรมทรัพยากรธรณี (ทส.) วางแนวทางใช้ประโยชน์ทรัพยากรแร่อย่างยั่งยืน โปร่งใส และมีส่วนร่วม โดยมี 4 ด้านหลัก คือ 1) พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการแร่ 2) ปรับปรุงกลไกอนุญาต กำกับ และจัดสรรผลประโยชน์ 3) วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี - นวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ 4) สร้างความเข้าใจและการมีส่วนร่วมของประชาชน เน้นเชื่อมโยงเศรษฐกิจ BCG และเศรษฐกิจหมุนเวียน ทั้งนี้แผนแม่บทดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการเพิ่มขีดแข่งขันผู้ประกอบการเหมือง การจัดหาวัตถุดิบ และการพัฒนาเหมืองให้เป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีโครงการสำคัญ เช่น Smart Mine การจัดหาแหล่งแร่ศักยภาพ การพัฒนาริไซเคิล และการส่งเสริมเหมืองแร่สีเขียว สำหรับโปแตช ซึ่งไทยมีปริมาณมากเป็นอันดับ 2 ของโลก รัฐส่งเสริมการผลิตในอุตสาหกรรม ชีวภูมิ และนครราชสีมา พร้อมพัฒนาโครงข่ายคมนาคม โลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งและการส่งออก

2.2.30 แผนบริหารจัดการพลังงานและการขนส่งทางท่อ

กระทรวงพลังงานมีแผนพัฒนาโครงข่ายขนส่งทางท่อก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เพื่อเสริมความมั่นคงพลังงาน ลดต้นทุนและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยภายใต้แผน Gas Plan 2018 มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่อส่งก๊าซให้เพียงพอ รองรับความต้องการไฟฟ้าและอุตสาหกรรม เช่น โครงการท่อส่งก๊าซนครราชสีมา ระยะ 1 - 2 ขณะเดียวกัน ภายใต้ Oil Plan 2018 ได้ขยายท่อส่งน้ำมันสายเหนือ

(บางปะอิน - พิจิตร - ลำปาง) และสายอีสาน (สระบุรี - ขอนแก่น) รวมถึงศึกษาเส้นทางลำปาง - เชียงใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดการขนส่งทางรถ และทำให้ราคาน้ำมันในภูมิภาคใกล้เคียงกรุงเทพฯ โครงการส่วนใหญ่ดำเนินการโดยเอกชน เช่น FPT และ TPN เพื่อส่งเสริมการแข่งขันและการลงทุน พร้อมสนับสนุนเป้าหมายพลังงานสะอาดและเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำในอนาคต

2.3 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการเกษตร

ที่ปรึกษาได้รวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาที่สนับสนุนโครงการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านเกษตร ดังต่อไปนี้ 1) ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และ 2) แผนปฏิบัติการราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปี พ.ศ. 2566 - 2570

2.3.1 ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) มีความเกี่ยวข้องกับความร่วมมือในภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ประกอบด้วย 1) การพัฒนาความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนเกษตร การเชื่อมโยงการเกษตรกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในกรอบ GMS และอาเซียน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าเกษตรและอาหารไทย ช่วยให้สินค้าเกษตรไทยสามารถเข้าสู่ตลาดในภูมิภาคได้สะดวกขึ้น และการสนับสนุนการลงทุนข้ามพรมแดน และ 2) การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2.3.2 แผนปฏิบัติการราชการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการราชการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. 2566 - 2570 ได้เสนอกยุทธ์ 5 ข้อในการพัฒนาภาคการเกษตร แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้าของยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และแนวทางการพัฒนาด้านที่ 5 การเชื่อมโยงภาคเกษตรกับภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการอื่น ๆ เพื่อยกระดับและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคเกษตร สอดรับตามการพัฒนาความร่วมมือในภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ซึ่งความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ระยะ 5 ปี จาก 28 แนวทางการพัฒนา มีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ แนวทางในการพัฒนาที่ 8 โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์การเกษตร ภายใต้ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร

2.3.3 ภาวะเศรษฐกิจการเกษตร พ.ศ. 2566 และแนวโน้มเศรษฐกิจการเกษตร พ.ศ. 2567

ภาวะเศรษฐกิจการเกษตรของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2566 มีอัตราการขยายตัวเพียงร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยสาขาปศุสัตว์ ประมง บริการทางการเกษตร และป่าไม้ยังคงขยายตัวได้ ขณะที่สาขาพืชมีอัตราการหดตัวจากผลกระทบของสภาพภูมิอากาศที่แปรปรวนและต้นทุนการผลิตที่อยู่ในระดับสูง การฟื้นตัวของภาคบริการและการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการบริโภคสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น

สำหรับแนวโน้มปี พ.ศ. 2567 คาดว่าเศรษฐกิจการเกษตรจะขยายตัวร้อยละ 0.7 - 1.7 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐในการยกระดับศักยภาพการผลิต การพัฒนาระบบบริหารจัดการสินค้าเกษตร และการตอบสนองต่อความต้องการสินค้าเกษตรในตลาดโลกที่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากปัญหาความมั่นคงทางอาหาร ประกอบกับเศรษฐกิจไทยที่มีทิศทางฟื้นตัวจากการบริโภคภายในประเทศ การท่องเที่ยว และการส่งออก

2.4 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวน ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) สามารถสรุปเนื้อหาหลักได้ดังนี้ เป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ฯ จะมุ่งเน้น 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว (First S - Curve and New S - Curve) โดยจำแนกเป็น 5 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ 1) กลุ่มเกษตรแปรรูป อาหาร และเทคโนโลยีชีวภาพ 2) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ 3) กลุ่มเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม อุปกรณ์อัจฉริยะ และหุ่นยนต์ 4) กลุ่มดิจิทัล และ 5) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ทุนวัฒนธรรมและบริการที่มีมูลค่าสูง นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์หลักที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก คือ 1) ปฏิรูปภาคอุตสาหกรรมไทยสู่อุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา 2) ปฏิรูปนิเวศอุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา และ 3) เชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลก

2.4.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

ความสอดคล้องยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ทั้งในด้านการปฏิรูปอุตสาหกรรมสู่การขับเคลื่อนด้วยปัญญา การพัฒนานิเวศอุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลก โดยมุ่งส่งเสริมการรวมกลุ่มคลัสเตอร์อุตสาหกรรม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและทักษะบุคลากร ตลอดจนเชื่อมโยงการผลิตและการตลาดสู่สากลด้วยดิจิทัล แนวทางนี้สามารถเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือได้โดยตรง โดยใช้กลไกขับเคลื่อนการเติบโต 3 ด้าน ได้แก่ การเพิ่มผลิตภาพเพื่อการแข่งขัน การกระจายโอกาสอย่างทั่วถึง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการของโครงการยังครอบคลุมการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานทั้งกายภาพและดิจิทัล การเสริมสร้างทักษะแรงงาน การรวมกลุ่มคลัสเตอร์อุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลกผ่านระบบโลจิสติกส์ดิจิทัลและการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการและการบูรณาการโครงข่ายคมนาคมทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

2.4.2 แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมไทยไปสู่อุตสาหกรรมวิไลใหม่ที่เติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถเชื่อมโยงกับเป้าหมายของโครงการฯ ได้อย่างครอบคลุม ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ควบคู่กับเศรษฐกิจฐานรากและชุมชน แผนงานได้กำหนดตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์ เช่น การยกระดับผลิตภาพ การพัฒนา SMEs และวิสาหกิจชุมชน การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการลงทุนในอุตสาหกรรม BCG ซึ่งสามารถใช้สนับสนุนการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ แผนปฏิบัติการยังรวมถึงการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ การพัฒนามาตรฐานสินค้าและบริการ และการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการในการจัดทำแผนรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ระยะ 2568-2580 ทั้งนี้ การบูรณาการองค์การสู่องค์กรดิจิทัลและการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน Data Lake ยังช่วยสร้างระบบข้อมูลขนส่งและโลจิสติกส์ที่สามารถเชื่อมโยงทั้งระดับประเทศและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

2.5 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

2.5.1 แผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568)

แผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (ASEAN Tourism Strategic Plan) มุ่งพัฒนาการท่องเที่ยวในภูมิภาคให้มีคุณภาพ มีเอกลักษณ์และความหลากหลาย ภายใต้การพัฒนาที่ยั่งยืน มีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการส่งเสริมเศรษฐกิจแบบครอบคลุม (Inclusive) และใช้ความรู้เป็นฐาน (Knowledge - based) ซึ่งการท่องเที่ยวถือเป็นภาคเศรษฐกิจสำคัญที่สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนในอาเซียน ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับนักท่องเที่ยวทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมถึงการส่งเสริมความร่วมมือด้านคมนาคมระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อการเดินทางข้ามพรมแดนอย่างสะดวกราบรื่น เป็นต้น

2.5.2 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สร้างรายได้ สร้างงาน และกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคต่าง ๆ โดยในปี พ.ศ. 2562 มีส่วนร่วมต่อ GDP กว่า 17.79% แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566-2570) จึงมุ่งยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณค่า ยั่งยืน และครอบคลุมทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ผ่าน 4 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ การสร้างความเข้มแข็งของภาคการผลิต การพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน การยกระดับประสบการณ์ท่องเที่ยว และการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อตอบสนองนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงและเสริมสร้างเศรษฐกิจเชิงคุณค่าอย่างครอบคลุม

2.5.3 แผนกลยุทธ์การขับเคลื่อนการท่องเที่ยวสีขาว ภายใต้โมเดลเศรษฐกิจ BCG (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนกลยุทธ์การขับเคลื่อนการท่องเที่ยวสีขาวภายใต้โมเดลเศรษฐกิจ BCG (พ.ศ. 2566-2570) มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ โดยใช้แนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ หมุนเวียน และสีเขียว เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ กระจายรายได้ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พร้อมเน้นการพัฒนา 5 สาขาหลัก ได้แก่ เกษตรและอาหาร สุขภาพและการแพทย์ พลังงาน วัสดุและเคมีชีวภาพ การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และเศรษฐกิจหมุนเวียน ให้เกิดการเติบโตอย่างยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน

2.5.4 การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism)

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) เป็นอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงธุรกิจในช่วงโซ่อุปทานด้านที่พัก ขนส่ง กิจกรรม และอาหารรวมถึงงานฝีมือ โดยผู้เกี่ยวข้องหลักคือผู้ให้บริการกีฬา ผู้นำเสนอปัจจัยการผลิต และตัวแทนจัดการท่องเที่ยว กีฬาเชิงกิจกรรมแบ่งเป็นสองประเภทคือ การเล่นกีฬาเพื่อสุขภาพ และการเล่นเพื่อการแข่งขัน กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดตั้งต้นแบบเมืองกีฬา (Sport City) โดยปี 2561 มี 6 จังหวัด ต้นแบบ อันได้แก่ จังหวัดชลบุรี สุพรรณบุรี บุรีรัมย์ อุดรธานี ศรีสะเกษ และกระบี่ และปี 2562 เพิ่มอีก 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี เชียงราย นครราชสีมา จันทบุรี ยะลา พัทลุง สงขลา ตรัง ภูเก็ต และกรุงเทพมหานคร แบ่งตามกลุ่มด้านกีฬา ได้แก่ กีฬาเพื่อสุขภาพ กีฬาเชิงวัฒนธรรม กีฬาเพื่อความเป็นเลิศ และกีฬาขั้นพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและพัฒนาสาธารณูปโภคและบุคลากรให้มีมาตรฐาน

2.5.5 แผนบูรณาการความร่วมมือในการเชื่อมโยงเรื่องราวแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงในจังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี (พ.ศ. 2567)

แผนบูรณาการความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงใน 7 จังหวัดภาคอีสาน มุ่งสร้างศูนย์กลางเชื่อมโยงอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยสนับสนุนจาก ททท. และหน่วยงานท้องถิ่น

เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและส่งเสริมความหลากหลายทางวัฒนธรรม พันธกิจเน้นการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย พัฒนาผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยว ศึกษาวิจัยสถานการณ์ บูรณาการการตลาดกับประเทศเพื่อนบ้าน และสร้างบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพสูง เป้าหมายของแผน คือ ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ภาพลักษณ์ของจังหวัด เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ พร้อมรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2.5.6 แผน Soft Power ด้านการท่องเที่ยวเพื่อจุดพลังการท่องเที่ยวไทย ปี พ.ศ. 2568 - 2570

แผน Soft Power ด้านการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568-2570 ของ ททท. มีเป้าหมายใช้การท่องเที่ยวสร้าง อิทธิพลทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ โดยส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศและขยายฐานนักท่องเที่ยวทั่วโลก วิสัยทัศน์มุ่งให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางที่โดดเด่นด้านอัตลักษณ์ วัฒนธรรม และนวัตกรรม พร้อมสร้าง ประสบการณ์ท่องเที่ยวที่น่าจดจำ พันธกิจเน้นพัฒนาเนื้อหาเชิงสร้างสรรค์ ยกระดับงานประเพณีและเทศกาล และสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวผ่านกิจกรรม สินค้า และบริการ ส่วนโครงการปฏิบัติการมุ่งปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐาน สนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่จัดงานและแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมกิจกรรม เชิงวัฒนธรรมและการตลาดเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและสร้างประสบการณ์ตรงให้นักท่องเที่ยว

2.6 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.6.1 แผนพัฒนาระดับภาค

ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) มุ่งลดความเหลื่อมล้ำ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเข้าถึงบริการพื้นฐาน ผ่านการกระจายโอกาส เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลทั่วประเทศ โดยแผนพัฒนาภาคจัดทำควบคู่กับยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้แต่ละภาคสามารถแข่งขันได้ พื้นตัวได้ และพัฒนาอย่างยั่งยืน

- **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2560 - 2565 มุ่งเน้นแก้ไขปัญหา พื้นฐานด้านน้ำ ดิน และความยากจนของประชากร โดยใช้ศักยภาพด้านสถาบันการศึกษาและงานวิจัย ร่วมกับความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ การพัฒนาภาคยังมุ่ง เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อเพิ่ม มูลค่าการผลิตและขยายห่วงโซ่มูลค่าเชิงเศรษฐกิจ ผลลัพธ์เชิงยุทธศาสตร์คือการยกระดับภาค ตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” และสนับสนุนบทบาท ของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างยั่งยืน
- **ภาคเหนือ** แผนพัฒนาภาคเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 เน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่โดยเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง โดยประชากรเคลื่อนย้ายจากชนบทเข้าสู่เมืองเพื่อโอกาสทางการศึกษา การทำงาน และคุณภาพชีวิตที่ดี ส่งผลให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ ขณะเดียวกัน พื้นที่ตอนบนมีข้อจำกัดเชิง กายภาพและความยากจนสูง รวมทั้งเผชิญปัญหาหมอกควันประจำปี แผนพัฒนาภาคเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 จึงมุ่งแก้ไขปัญหาปัจจัยพื้นฐาน พัฒนาความสามารถแข่งขันและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ - สังคม พร้อมเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจชุมชนให้สามารถปรับตัวและฟื้นตัวจากวิกฤติได้อย่างมั่นคง และยั่งยืน

2.6.2 ผังนโยบายระดับภาค

การจัดทำผังนโยบายระดับภาคของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือมีความสำคัญต่อการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยเน้นการเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ทั้งเส้นทางคมนาคมสายหลัก อาทิ R9 และ R12 และโครงข่ายรถไฟที่เชื่อมต่อสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมียนมา และจีน อันจะช่วยยกระดับศักยภาพของพื้นที่เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการขนส่งในอนุภูมิภาค ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาคอย่างยั่งยืน

2.6.2.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวแกน East-West Economic Corridor ด้วยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งรถไฟ ทางหลวง และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงสามารถพัฒนาเกษตรกรรม อุตสาหกรรมแปรรูป การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจสร้างสรรค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงของประเทศ การเปิดเสรีทางการค้า เทคโนโลยี และสังคมผู้สูงอายุ แผนพัฒนาภาคเน้นการสร้างความเชื่อมโยงทุกมิติ ยกระดับคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจฐานราก พัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียนและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต พร้อมรักษาสมดุลทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม เพื่อยกระดับภาคสู่วิสัยทัศน์ “อีสานก้าวหน้าสู่สากล” และ “อีสานเชื่อมกัน” อย่างยั่งยืน

2.6.3.2 ภาคเหนือ

ภาคเหนือมุ่งเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง อาเซียน และเอเชียใต้ ผ่านโครงข่ายคมนาคมตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และตะวันออก - ตะวันตก ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เมืองการค้าชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และแหล่งผลิตแปรรูปเกษตรกรรม พร้อมพื้นที่ป่าต้นน้ำและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและวัฒนธรรม ร่างผังนโยบายระดับประเทศ พ.ศ. 2580 กำหนดบทบาทภาคเหนือเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูงและพื้นที่ป่าต้นน้ำสำคัญ การพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เน้นเพิ่มขีดความสามารถแข่งขัน ลดต้นทุนเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างเป็นระบบ ผังนโยบายภาคเหนือจึงจัดวางแนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองเกษตร สาธารณูปโภค และทรัพยากรธรรมชาติให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและผังนโยบายระดับประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 4 ประการ คือ การสร้างกรอบพัฒนาที่สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ การลดข้อขัดแย้งการใช้ทรัพยากร การกำหนดกรอบและแผนรายสาขาอย่างมีประสิทธิภาพ และการวางแนวทางพัฒนาทางกายภาพที่สามารถปฏิบัติได้จริงและปรับตามบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลก

2.6.3 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2566 - 2570

2.6.3.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเน้นการใช้ศักยภาพและโอกาสของพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเป็นศูนย์กลางอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง มีเป้าหมายพัฒนาเป็นเกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล และเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน โดยมีประเด็นสำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาการท่องเที่ยว การเพิ่มขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน และการค้าชายแดน การยกระดับสินค้าเกษตรสู่เกษตรอินทรีย์ การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาทุนมนุษย์เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต โดยบูรณาการเทคโนโลยีและนวัตกรรม

สนับสนุนเศรษฐกิจ BCG และสร้างความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืนภายใต้บริบทความเชื่อมโยง
ทั้งในและระหว่างประเทศ

2.6.3.2 ภาคเหนือ

แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด โดยให้ความสำคัญกับศักยภาพ โอกาส
และข้อจำกัดของพื้นที่ภาคเหนือเพื่อเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนาเชื่อมโยงในทุกมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม
และสิ่งแวดล้อม พร้อมเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประโยชน์ต่อประชาชนอย่างทั่วถึง แผนพัฒนา
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วยกลุ่มจังหวัดตอนบน 1 และ 2 และตอนล่าง 1 และ 2
โดยมุ่งพัฒนาภาคเหนือสู่ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ เชื่อมโยงอนุภูมิภาค และเติบโตอย่างยั่งยืน
ผ่านการใช้นวัตกรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ของเศรษฐกิจภายในภาคให้เต็มศักยภาพ

2.6.4 การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทยเริ่มตั้งแต่ปี 2557 เพื่อกระจายความเจริญ
ลดความเหลื่อมล้ำ และเสริมความมั่นคง โดยกำหนด 10 พื้นที่ชายแดนเป้าหมาย และขยายสู่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
4 ภาค (เหนือ อีสาน กลาง - ตะวันตก ใต้) และเชื่อมโยงกับ EEC มีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ
พิเศษ (กพศ.) เป็นกลไกหลักบริหาร ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์การลงทุน การบริหาร
แรงงานต่างด้าว และการบริการแบบเบ็ดเสร็จ เป้าหมายคือสร้างขีดความเจริญใหม่ (Growth Pole) ดึงดูด
การลงทุน เพิ่มขีดความสามารถแข่งขัน พัฒนาเมืองให้น่าอยู่ ควบคู่การรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน
และการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

2.6.4.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพทางเศรษฐกิจและการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค
กลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่หนองคาย มุกดาหาร และนครพนม เชื่อมโยง
ผ่านสะพานมิตรภาพหลักกับ สปป.ลาว และเส้นทาง EWEC สนับสนุนการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ พร้อมส่งเสริมคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์
เกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ อุตสาหกรรมอนาคต การท่องเที่ยว และศูนย์กลางทางการแพทย์
ตลอดจนพื้นที่พัฒนาพิเศษด้านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ดิจิทัลแพชั่น เกษตรมูลค่าสูง และนิคมอุตสาหกรรม
แห่งอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย NeEC และ EWEC เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาค
และสร้างรายได้และคุณภาพชีวิตที่เพิ่มขึ้นให้กับประชาชนอย่างทั่วถึง

2.6.4.2 ภาคเหนือ

ภาคเหนือของไทยมีศักยภาพสูงในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้านคมนาคม โลจิสติกส์
เศรษฐกิจห่วงโซ่มูลค่า และวัฒนธรรม โดยพื้นที่ชายแดนจังหวัดตากและเชียงรายถูกพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
(Special Economic Zone: SEZ) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เพื่อเสริมสร้างการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว
และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นหรือเพิ่มมูลค่า โดยตากเน้นการค้า การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมที่ใช้
แรงงานและวัตถุดิบจากเมียนมา เช่น สิ่งทอ เครื่องหนัง และไม้แปรรูป ส่วนเชียงรายเน้นการค้าเสรี การขนส่ง
ระหว่างประเทศ และอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร อัญมณี สิ่งทอขึ้นปลาย และอุตสาหกรรมสะอาด พร้อมพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน ด้านศุลกากร และศูนย์บริการครบวงจร นอกจากนี้ การจัดตั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ
(Northern Economic Corridor: NEC) ครอบคลุมเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง และเชียงราย มุ่งยกระดับเศรษฐกิจ
สร้างสรรค์ เชื่อมโยง GMS และพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพและพื้นที่เร่งรัดพัฒนา เพื่อเพิ่มรายได้

และคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการแข่งขัน และสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในทุกมิติ ทั้งการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

2.6.5 แผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.6.5.1 แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แผนงานและโครงการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ครอบคลุม 5 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรม โดยเน้นอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป นวัตกรรมอาหาร และเศรษฐกิจชีวภาพและหมุนเวียน ด้านเกษตรกรรม มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งน้ำ ระบบโลจิสติกส์ เพิ่มมูลค่าและขีดความสามารถการแข่งขันของสินค้าเกษตร รวมถึงการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อยกระดับผลผลิต ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ มุ่งพัฒนาโครงข่ายถนน ระบบโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ด้านการท่องเที่ยว เน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดและเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว และด้านพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ มุ่งยกระดับการค้า การลงทุน โลจิสติกส์ และการค้าชายแดน เพื่อเสริมศักยภาพภาคธุรกิจภายในภูมิภาค ทั้งหมดนี้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการแข่งขันระดับชาติ

2.6.5.2 แผนพัฒนาภาคเหนือ

แผนงานและโครงการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาคเหนือ ครอบคลุม 5 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรม มุ่งพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ พื้นฟูศักยภาพอุตสาหกรรมเดิม และส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพและนวัตกรรมอาหาร ด้านเกษตรกรรม เน้นการกำหนดย่านเกษตร เพิ่มมูลค่าผลผลิต สร้าง Mega Cluster และพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อกระจายผลผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มุ่งพัฒนาโครงข่ายคมนาคมภายในและระหว่างประเทศ รวมถึงโครงการรถไฟและท่าอากาศยานใหม่เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ด้านการท่องเที่ยว เน้นการพัฒนาก่อสร้างเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมรองรับเส้นทางท่องเที่ยวในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและอาเซียน พร้อมการวางผังพื้นที่ชุมชนท่องเที่ยวและเส้นทางรถไฟท่องเที่ยว และ ด้านพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ มุ่งส่งเสริมเศรษฐกิจเกษตร อุตสาหกรรมและบริการสร้างสรรค์ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) และเขตเศรษฐกิจการเกษตรพิเศษ เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุน และความเชื่อมโยงเชิงภูมิภาค

2.7 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการค้า การลงทุน

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 และยุทธศาสตร์การลงทุนระยะ 7 ปี (พ.ศ. 2558 - 2564) ปีโอไอเน้นการส่งเสริมการลงทุนคุณค่าเพื่อยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันและการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยสนับสนุน R&D นวัตกรรม มูลค่าเพิ่มในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ธุรกิจ SME การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การจัดตั้ง Cluster ตามศักยภาพพื้นที่ รวมถึงจังหวัดชายแดนและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ กิจการได้รับการส่งเสริมแบ่งเป็นกลุ่ม A สำหรับกิจการสำคัญเชิงเศรษฐกิจ และกลุ่ม B สำหรับอุตสาหกรรมสนับสนุน พร้อมสิทธิประโยชน์ด้านภาษี เครื่องจักร และ Non-Tax Incentives ทั้งนี้ กรมศุลกากรดำเนินยุทธศาสตร์ 5 ด้านเพื่อบริหารความสะดวกทางการค้าและเพิ่มประสิทธิภาพการจับคู่ภาษี โดยสนับสนุนโครงการเชื่อมโยง GMS และ AEC เช่น การพัฒนา NSW และ ASW ด้านศุลกากร และศูนย์ Multimodal Transportation ซึ่งสร้างความเชื่อมโยงและเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน โลจิสติกส์ และการส่งออกระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยสามารถบูรณาการเข้ากับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.8 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

2.8.1 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของไทย (พ.ศ. 2561-2580) วิสัยทัศน์ “ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์” เพื่อยกระดับเศรษฐกิจ สังคม และการบริหารภาครัฐผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล โดยกำหนดยุทธศาสตร์ 6 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลทั่วประเทศ การขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยี การสร้างสังคมคุณภาพและเท่าเทียม การปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่รัฐบาลดิจิทัล การพัฒนากำลังคน และการสร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยี ซึ่งมีความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือ Greater Mekong Subregion (GMS) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและระบบบริหารจัดการข้อมูลเชื่อมโยงข้ามพรมแดน ช่วยสนับสนุนการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ดิจิทัลในพื้นที่ GMS ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 และต่อเนื่องในแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ผ่านการพัฒนาโครงข่ายสื่อสารหลัก โครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูง การสร้างระบบนิเวศธุรกิจดิจิทัล และมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศและภูมิภาค

2.8.2 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 - 2567

ยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2563 - 2567) มุ่งขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ไทยแลนด์ 4.0 โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลทั่วประเทศ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และปรับปรุงบริการภาครัฐสู่รัฐบาลดิจิทัล พร้อมสร้างกำลังคนดิจิทัลและความเชื่อมั่นในการใช้งานข้อมูลแผนนี้สอดคล้องกับกรอบ GMS โดยเน้นการพัฒนาโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคม และระบบข้อมูลข้ามพรมแดน สนับสนุนการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ดิจิทัลในภูมิภาค เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 และต่อเนื่องในแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ผ่านการสร้างระบบนิเวศดิจิทัล พื้นที่ทดลองนวัตกรรม การลงทุนร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐาน และมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศและภูมิภาคอย่างยั่งยืน

2.9 ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

2.9.1 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2535 โดยมีไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ร่วมดำเนินการภายใต้การสนับสนุนของ ADB มีเป้าหมายส่งเสริมการค้า การลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว พลังงาน โทรคมนาคม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างบูรณาการ ครอบคลุมพื้นที่กว่า 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร และประชากรราว 250 ล้านคน โดยมีโครงการหลักที่เกี่ยวข้องกับโครงการเป็นการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และพัฒนาระบบขนส่ง ถนน รถไฟ ท่าอากาศยาน การเชื่อมโยงโทรคมนาคมและพลังงาน ตลอดจนความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม การป้องกันน้ำท่วม และการท่องเที่ยว ซึ่งไทยดำเนินการทั้งการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ และการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 จนถึงปัจจุบัน (รวมถึงแผน 10 ปีข้างหน้า) ผ่านการวางระบบบูรณาการ การอำนวยความสะดวกด้านกฎระเบียบ (CBTA) และการพัฒนากำลังคนและเทคโนโลยี เพื่อเชื่อมโยงเมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเส้นทางคมนาคมของ GMS ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของอนุภูมิภาค

2.9.2 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN)

สมาคมประชาชาติประกอบด้วยประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ (บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และไทย) ได้มีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภายใต้กรอบ GMS สอดคล้องกับความพยายามสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง โดยเริ่มจากการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 13 ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ เดือนมกราคม 2550 ที่กำหนดให้การรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียนเสร็จสมบูรณ์ในปี 2558 ผ่านแผน AEC Blueprint 2015 ซึ่งเน้นตลาดเดียว การเคลื่อนย้ายสินค้าบริการ การลงทุนและแรงงานอย่างเสรี การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจเสมอภาค และการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก ขณะเดียวกันแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) หรือ MPAC 2010 และ MPAC 2025 ได้วางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน การเคลื่อนย้ายประชาชน และโลจิสติกส์ไว้รอยต่อ ทั้งทางถนน รถไฟ ทางน้ำและท่าเรือ ซึ่งประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในเส้นทาง AHN, SKRL และท่าเรือสำคัญ 3 แห่ง นอกจากนี้ เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) สนับสนุนการค้าปลอดภาษีและลดต้นทุนการผลิต ส่งเสริมการลงทุนและการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ทำให้ GMS สามารถบูรณาการกับ AEC และเชื่อมโยงเข้าสู่เศรษฐกิจโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.9.3 ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)

ความร่วมมือความริเริ่ม BIMSTEC เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการระหว่าง 7 ประเทศ ในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ บังคลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย ซึ่งสอดคล้องกับกรอบ GMS ในการส่งเสริมการเชื่อมโยงภูมิภาคและการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ชายแดน ผ่านสาขาหลัก 14 ด้าน เช่น การค้า การลงทุน คมนาคมและโลจิสติกส์ พลังงาน และการท่องเที่ยว โดยมีมุ่งสร้าง Land Link ตะวันออก - ตะวันตกที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการพัฒนาเมืองใหญ่และเมืองเล็กตามแนวเส้นทางหลัก ทั้งนี้ การดำเนินการเกิดขึ้นผ่านโครงการบูรณาการในพื้นที่ร่วมของประเทศสมาชิก ตั้งแต่การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบถนนและโครงข่ายขนส่ง และการสร้างกรอบนโยบายสนับสนุนเศรษฐกิจในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง

ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล BIMSTEC จะช่วยเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถขยายความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ โดยเฉพาะการที่เอเชียใต้เป็นตลาดขนาดใหญ่ มีแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรที่สำคัญ ๆ เช่น ก๊าซธรรมชาติ และศักยภาพในการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ รวมถึงส่งผลให้แต่ละภาคของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ แนวตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมประเทศในกลุ่มอาเซียน ประเทศอินเดีย และประเทศจีนเข้าไว้ด้วยกัน เกิดการขยายตลาดการค้า การพัฒนารูปแบบการลงทุน และการปรับปรุงระเบียบทางการค้าให้เข้าสู่ระบบตลาดการค้าเสรีทั่วโลก

2.9.4 กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong Lancang Cooperation: MLC)

กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีน ที่ประสงค์จะพัฒนากรอบความร่วมมือในเขตเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง โดยเน้นให้มีการพัฒนาที่ยั่งยืน ลดความเหลื่อมล้ำ และส่งเสริมกระบวนการพัฒนาอาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกมีการหารือร่วมกันเกี่ยวกับการพัฒนากรอบความร่วมมือดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ใน 3 สาขาหลัก ได้แก่ การเมืองและความมั่นคง เศรษฐกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน สังคม วัฒนธรรม และการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน โดยจีนได้ตั้งกองทุนพิเศษ แม่โขง - ล้านช้าง กว่า 300 ล้านเหรียญสหรัฐ ในการผลักดันโครงการต่าง ๆ เช่น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ข้ามพรมแดน โครงการพัฒนาการอำนวยความสะดวกตามแนวชายแดน โครงการจัดหาระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) โครงการพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตชนบท รวมทั้งศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับนโยบายพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross Border e - Commerce: CBEC)

ผลกระทบของ MLC ต่อประเทศไทย ในอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ที่กำลังเผชิญกับความท้าทายที่จีนเป็นผู้กำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงที่มีนัยสำคัญ โดยจีนเป็นประเทศต้นกำเนิดของแม่น้ำโขงได้นำปัจจัยนี้มากำหนดวาระการพัฒนา และควบคุมการบริหารจัดการแม่น้ำล้านช้าง แม่น้ำโขง เช่น โครงการสร้างเขื่อน โครงการเดินเรือ โครงการระเบิดแก่ง หากสามารถทำให้ 5 ประเทศในอาเซียนภาคพื้นทวีปมีการรวมกลุ่มกันเป็นเอกภาพ จะทำให้การเจรจาเกี่ยวกับจีนมีน้ำหนักมากขึ้น

2.9.5 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 หรือ Belt and Road Initiative (BRI) จีนริเริ่มปี 2013 คาดเสร็จปี 2049 มีเป้าหมายเชื่อมเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ผ่านโครงข่ายบก - ทะเล เพื่อเพิ่มการค้าและการเติบโตเศรษฐกิจ ครอบคลุม 6 ระเบียงเศรษฐกิจหลัก เช่น จีน - ยูเรเชีย จีน - มองโกเลีย - รัสเซีย จีน - เอเชียกลาง - ตะวันตก จีน - อินโดจีน - สิงคโปร์ จีน - ปากีสถาน และจีน - พม่า - บังกลาเทศ - อินเดีย โดยไทยมีบทบาทสำคัญผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หนองคาย เชื่อมเครือข่ายรางไทย อาเซียน และจีนเข้าด้วยกัน โครงการท่าเรือหลายแห่งที่สามารถเชื่อมโยงไปจีนตะวันตก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือพาณิชย์เชียงของ/เชียงแสน รวมไปถึงโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภาส่งซ่อมนี้จะมีที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียนซึ่งจะทำให้มีความเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวส่งผลให้อาเซียนเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของ Belt Road Initiative

2.9.6 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CPTPP)

ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกมีสมาชิกรวม 12 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย บรูไน แคนาดา ชิลี มาเลเซีย เม็กซิโก นิวซีแลนด์ เปรู สิงคโปร์ เวียดนาม และญี่ปุ่น ภายหลังสหรัฐอเมริกาถอนตัวออกจากความตกลง ทำให้สมาชิกเหลือจำนวน 11 ประเทศ ซึ่งขนาดเศรษฐกิจ (Gross domestic product: GDP) และความครอบคลุมรวมของประเทศสมาชิก 11 ประเทศ มีขนาดใหญ่ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและขนาดของตลาด ในปี 2565 จีนและเกาหลีใต้ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกอย่างเป็นทางการ

ข้อดี - ข้อเสีย และความพร้อมของไทยเพื่อรับพันธกรณีความตกลง CPTPP ในส่วนของผลต่อภาคการเกษตรมี 2 ประเด็นหลักสำคัญที่ต้องคำนึงถึง คือ 1) ด้านพันธุ์พืช ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา UPOV1991 ทำให้มีความกังวลในประเด็น อาทิ เกษตรกรไม่สามารถเก็บส่วนขยายพันธุ์พืชไว้ปลูกต่อได้ และเมล็ดพันธุ์พืชของไทยถูกผูกขาดทางการค้า 2) ด้านการค้าสินค้า สมาชิก CPTPP มีการยกเลิกหรือลดภาษีนำเข้าสินค้าระหว่างกันได้มากถึงร้อยละ 95 - 100 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรของไทยที่มีศักยภาพแข่งขันน้อย เช่น สินค้าปศุสัตว์ และสินค้าประมง

2.9.7 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม ในด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในระดับอนุภูมิภาคของกลุ่มประเทศ Cambodia Laos Myanmar Vietnam (CLMVT) ได้แก่ ประเทศไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม เพื่อส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันอย่างสมดุล ความเป็นมายุทธศาสตร์ความร่วมมือที่มุ่งลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค ในสาขาความร่วมมือสำคัญ 6 สาขา 1) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน 2) ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม 3) การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ 4) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในหมู่ประเทศสมาชิก 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (ACMECS) สอดคล้องกับกรอบ GMS ในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและเพิ่มความเชื่อมโยงทางกายภาพ-กฎระเบียบในภูมิภาค โดยประเทศไทยทำหน้าที่ประสานงานหลัก โครงการสำคัญที่ดำเนินในพื้นที่ ได้แก่ การส่งเสริมการใช้สกุลเงินท้องถิ่นในการค้าชายแดน การปรับระเบียบพิธีศุลกากรและขนส่งข้ามพรมแดนให้เป็น Single Window Transport Cooperation โดยเฉพาะบนเส้นทาง R12 และ R9 เพื่อเชื่อมต่อจีน การยกระดับจุดผ่านแดนสำคัญ 3 แห่ง และการจัดตั้งเมืองคู่แฝดชายแดน 17 คู่ในจังหวัด เช่น บุรีรัมย์ อุดรธานี สุรินทร์ ร่วมกับจังหวัดกัมปงธม ประเทศกัมพูชา โดยดำเนินการตั้งแต่ปี 2561 ผ่านความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ - เอกชน และประเทศสมาชิกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้า การลงทุน และการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาค

ผลจากความร่วมมือล่าสุดได้รับหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาครั้งแรก ได้แก่ ประเทศจีน สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ อินเดีย และออสเตรเลีย รวมทั้งกลุ่มที่สองที่ ได้แก่ นิวซีแลนด์ และอิสราเอล

2.10 การทบทวนเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

2.10.1 ตัวชี้วัดด้านการโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์มีองค์ประกอบที่มีความหลากหลายและซับซ้อนการกำหนดเกณฑ์ในระบบโลจิสติกส์จึงมีหลากหลายโดยมีเป้าหมายเพื่อให้องค์กรประสบความสำเร็จ ส่งผลให้มีการกำหนดดัชนีชี้วัดมีความแตกต่างกันไป และให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบระดับประเทศในการประเมินดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ที่กำหนดโดยธนาคารโลก (The World Bank) จึงถูกมาใช้อย่างแพร่หลายสำหรับการพิจารณาภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ เพื่อหาแนวทางหรือกลยุทธ์เพื่อสร้างโอกาสและพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันได้ นอกจากนี้การเปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ฯ ยังส่งผลต่อการพิจารณาด้านการลงทุนในต่างประเทศอีกด้วย (Rezai et al., 2018) (The World Bank, 2018) โดย LPI แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: ILPI) และดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic Logistics

Performance Index: DLPI) โดยทำการประเมินและเปรียบเทียบใน 160 ประเทศทั่วโลก โดยเริ่มมาตั้งแต่ปี 2550 ซึ่งในการจัดอันดับล่าสุดในปี 2566 พบว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 34 จาก 139 ประเทศทั่วโลก ส่วนมุมมองโลจิสติกส์ในประเทศ (Domestic LPI) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจด้านโลจิสติกส์ทั้งส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ ธนาคารโลกได้ยุติการรวบรวมข้อมูลหลังจากการเผยแพร่ LPI ฉบับปี 2561

นอกจาก LPI ยังมีดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์อีกหลายดัชนี รายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ดัชนีชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รัฐบาลได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมาทั้งหมด 3 ฉบับ เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์และลดต้นทุนที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นพัฒนาหลัก คือ การพัฒนาด้านการขนส่ง การค้า เทคโนโลยีสารสนเทศและบุคลากร ส่วนในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพ สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป มีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ 4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และ 5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

2) ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม โดยกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม โดยได้แบ่งดัชนีชี้วัดออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม (Industrial Logistics Performance Index: ILPI) 2) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพซัพพลายเชน (Supply Chain Performance Index: SCPI) และ 3) ดัชนีชี้วัดศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์

2.10.2 ดัชนีชี้วัดด้านการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศผ่านความพร้อมของการขนส่งและการจราจร ปี 2558 จึงได้มีการศึกษาเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร และการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรสำหรับการพัฒนาตัวชี้วัด แล้วทำการจัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทางและขนส่ง รวมทั้งสิ้น 44 ตัวชี้วัดสามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มความสามารถในการให้บริการ ด้านคุณภาพการให้บริการ ด้านการใช้งาน และด้านความปลอดภัยการรวบรวมข้อมูลนั้นได้เก็บรวบรวมยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้องของตัวชี้วัดของหน่วยงานขนส่ง ภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยได้ทำการศึกษาดัชนีชี้วัดผ่านแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการดังนี้

- 1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)
- 2) แผนการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2566 - 2580
- 3) แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570
- 4) บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570
- 5) แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 - 2570
- 6) แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2566 - 2570
- 7) แผนปฏิบัติการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570

8) แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2566 - 2570

การศึกษาดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์ชี้ให้เห็นว่าต้นทุนการขนส่งสินค้ามีผลกระทบต่อประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศมากที่สุด สะท้อนความได้เปรียบและเสียเปรียบทางการแข่งขันของประเทศ โดยเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการ และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ การประยุกต์ใช้ในกรอบ GMS สามารถดำเนินได้ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ขนส่งสำคัญของประเทศไทย เช่น เส้นทาง R12 (เส้นทางที่ 1 ด่านนครพนม (ไทย) - ด่านท่าแขก (สปป.ลาว) - ด่านน้ำพาว-ด่านจาลอน (เวียดนาม) - ด่านหุหงิ - ด่านโหยวอ๊กวาน (จีน) เส้นทางที่ 2 ด่านนครพนม (ไทย) - ด่านน้ำพาว - ด่านจาลอน (เวียดนาม) - ด่านหม่องกาย - ด่านตงซิน (จีน)) และ R9 (เส้นทางเชื่อมจากทะเลอันดามัน (เมียนมา) - ผ่านไทย (แม่สอด-มุกดาหาร) - สปป.ลาว (สะหวันนะเขต) - ทะเลจีนใต้ (ดานัง เวียดนาม)) จุดผ่านแดน และเมืองหลักชายแดน ระหว่างปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นมา โดยเน้นการสร้างโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพิธีการศุลกากร และการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ร่วมกับประเทศสมาชิก เพื่อเพิ่มความเชื่อมโยง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และยกระดับศักยภาพการแข่งขันของไทยในภูมิภาค

2.11 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาสรุปผลการวิเคราะห์ทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ประกาศข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 9 กฎหมาย/กรอบความตกลง อาทิจ เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านการท่องเที่ยว และ กฎหมายการผังเมือง เป็นต้น สรุปโดยย่อดังตารางที่ 2.11-1

ตารางที่ 2.11-1 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎหมาย/กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติ/กฎกระทรวง/ประกาศที่เกี่ยวข้อง	ผลการวิเคราะห์ทบทวน
1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร	1.1 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 1.2 กฎกระทรวงการอนุญาตจัดตั้งและเลิกการดำเนินการคลังสินค้าทัณฑ์บนโรงพักสินค้าที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต พ.ศ. 2560 (ให้ไว้ ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560) 1.3 ประกาศกรมศุลกากร เรื่องพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560 และ กรมศุลกากร ที่ 100/2561 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากรที่ 139/2560 และประกาศกรมศุลกากรที่ 185/2564 เรื่องพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2564 1.4 ประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์ (ประกาศ ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560) 1.5 ประกาศกรมศุลกากรที่ 32/2561 เรื่อง การส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรตามทางอื่นนอกจากทางอนุมัติ (ประกาศ ณ วันที่ 31 มกราคม 2561) 1.6 ประกาศกรมศุลกากรที่ 141/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 1.7 ประกาศกรมศุลกากร ที่ 132/2561 และประกาศกรมศุลกากร ที่ 133/2561 เรื่อง คู่มือการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าและการส่งออก 1.8 ประกาศกรมศุลกากร ที่ 134/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (ประกาศ ณ วันที่ 8 พฤษภาคม 2561) 1.9 ประกาศกรมศุลกากรที่ 144/2561 เรื่องพิธีการศุลกากรสำหรับการข้ามแดนของยานพาหนะภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก (ประกาศไว้ ณ วันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2561)	มีประกาศกำหนดอันเนื่องจากวัตถุประสงค์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยงานดูแลกฎหมาย 17 ฉบับตามประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เรื่อง การดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ให้ต้องตรวจสอบสินค้า ให้ทำเอกสารการนำเข้าผ่านวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าวเพื่อความปลอดภัย มั่นคง ของประเทศ และถึงแม้สินค้าบางอย่างจะไม่อยู่ในกฎหมาย 17 ฉบับ กรมศุลกากรมีอำนาจในการเปิดตรวจสอบสินค้าตามมาตรา 104 - 106 ของพระราชบัญญัติศุลกากร 2560

กฎหมาย/กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติ/กฎกระทรวง/ประกาศที่เกี่ยวข้อง	ผลการวิเคราะห์บทวน
2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและรถบรรทุก	2.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 2.2 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม 2.3 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก รถยนต์ ได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ การนำรถยนต์จากต่างประเทศข้ามแดนมาในประเทศ รวมถึงข้อกำหนดด้านการบรรทุก เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งของผู้ประกอบการ
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์	3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 3.2 พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 3.3 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548	ในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในระบบโลจิสติกส์ ใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะรับขนส่ง และกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากเป็นการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศ นอกจากจะใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแล้ว เพื่อความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้า จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน 2556
4. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง	4.1 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 4.2 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีแนวทางที่จะให้เอกชนเข้าร่วมใช้ราง ในช่วงเวลาที่ว่างจากการให้บริการเดินรถของ รฟท. โดยเอกชนจะต้องจ่ายค่าเช่าใช้รางให้กับ รฟท. ทั้งนี้ เอกชนผู้เข้าร่วมใช้รางจะปฏิบัติตามข้อกำหนดของ รฟท. และภายใต้การกำกับใบอนุญาตและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางราง โดยแนวทางในการกำหนดนโยบายของ รฟท. และการกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการขนส่งทางราง จะต้องไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายของรฟท.
5. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ	5.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 5.2 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 5.3 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 5.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 5.5 พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 (อ้างถึง ข้อ 2 ในหัวข้อ 3.5.3 กฎหมายเกี่ยวข้องกับขนส่งและโลจิสติกส์)	กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำการพาณิชย์นาวี โดยให้สอดคล้อง

กฎหมาย/กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติ/กฎกระทรวง/ประกาศที่เกี่ยวข้อง	ผลการวิเคราะห์บทวน
		กับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำยังมีอุปสรรคต่อผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำในส่วนของค่าภาระต่าง ๆ ในอาณานิคม นอกจากนี้หน่วยงานกำหนดอัตราค่าภาระแล้ว ยังมีค่าภาระอื่น ๆ อันที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ
6. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	6.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 6.2 พรบ.การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558	พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2558 เป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือน ทั้งในด้าน (1) การกำกับดูแลการบินพลเรือน และควบคุมกิจการการบินพลเรือน อาทิ การกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข มาตรฐานและแนวปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ การกำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล และ (2) ด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ อาทิ การกำกับดูแลและตรวจสอบการกำหนดราคาและการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง การกำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดของผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ รวมทั้งการเสนอแนะต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการจัดสรรสิทธิการบินและการอนุญาตการบินแก่อากาศยาน และสายการบินของไทยและต่างประเทศ
7. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านการท่องเที่ยว	7.1 พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 7.2 พระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 7.3 พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 7.4 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522	จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวพบว่า มีกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวหลายฉบับ หลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานต่างก็มีกรอบอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของตน แต่เมื่อพิจารณาพบว่าหน้าที่ของบางหน่วยงานในการกำหนดนโยบายด้านการท่องเที่ยวยังมีความซ้ำซ้อนกัน มีการจัดตั้งหน่วยงานหลายหน่วยงานซึ่งมีการกิจที่มุ่งเน้นในทิศทางเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ คณะกรรมการ

กฎหมาย/กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง	พระราชบัญญัติ/กฎกระทรวง/ประกาศที่เกี่ยวข้อง	ผลการวิเคราะห์บทวน
		การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นอกจากนั้นยังมีองค์การมหาชนในการบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งมุ่งพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และมุ่งพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่พิเศษตามที่พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติกำหนด
8. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแรงงานต่างด้าว	8.1 พระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560 8.2 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 8.3 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และที่แก้ไขเพิ่มเติม 8.4 พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 และที่แก้ไขเพิ่มเติม 8.5 พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537	จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแรงงานต่างด้าวพบว่า กระบวนการขออนุญาตอาจยังมีขั้นตอนหลายประการ อย่างไรก็ตาม เจ้าของกิจการสามารถดำเนินการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวได้ ในส่วนของสิทธิประโยชน์แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาอย่างถูกต้องก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่กฎหมายไทยกำหนด ซึ่งในส่วนของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับแรงงานต่างด้าว ได้รับเอาอนุสัญญา (International Labour Organization: ILO) ไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติอย่างเท่าเทียม เยี่ยงคนในชาติ
9. กฎหมายการผังเมือง	9.1 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562	จากการทบทวนและวิเคราะห์ พบว่า การใช้พื้นที่ การใช้ประโยชน์ในที่ดิน การดำเนินกิจกรรมของแต่ละจังหวัดยังไม่สอดคล้องตามความเป็นจริง จึงทำให้ไม่เป็นไปตามนโยบายผังระดับจังหวัด ผังเมืองรวม ในการพัฒนาเมือง การคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข โภค สาธารณูปการ จึงเห็นควรพิจารณาในการดำเนินการร่วมกันในการพิจารณากำหนดจัดทำผังเมืองรวมของแต่ละจังหวัด เพราะสภาพเมืองของแต่ละจังหวัดมีความเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วตามการพัฒนาโครงสร้างคมนาคม และการขยายตัวของเมือง

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

บทที่ 3

ทบทวนโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการ
เดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ศึกษา

บทที่ 3

ทบทวนโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทาง ของคนและสินค้าในพื้นที่ศึกษา

3 ทบทวนโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ศึกษา

3.1 ข้อมูลการเดินทาง การขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบันในทุกรูปแบบการเดินทาง (Mode) ประกอบด้วย ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อนำข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงศักยภาพความสามารถในการรองรับความต้องการการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา รวมถึงวิเคราะห์ลักษณะสภาพปัญหาการจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

3.1.1 โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้มีการรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางถนนเป็นระยะทางยาว 703,634 กิโลเมตร รวมโครงข่ายถนนคมนาคมและถนนของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น โดยเป็นถนนคมนาคม (ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) 102,181 กิโลเมตร และเป็นถนนท้องถิ่น (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น และกรุงเทพมหานคร) 601,453 กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ระยะทางถนนของประเทศไทยจำแนกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ ปี พ.ศ. 2565

หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภทถนน	ระยะทาง (กิโลเมตร)
กรมทางหลวง	ถนนสายหลักและสายรอง	52,302.54
กรมทางหลวงชนบท	ถนนสายหลักและสายรอง	49,653.79
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	ถนนท้องถิ่น	597,667.33
กรุงเทพมหานคร	ถนนท้องถิ่น	3,785.21
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	ทางพิเศษ	224.60
รวม		703,633.47

ที่มา: รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม, กระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565

โครงข่ายการคมนาคมทางราง

การขนส่งทางรถไฟของไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โครงข่ายระบบรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ารวม 4,044 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยวประมาณ 2,974 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 73.54 ทางคู่ประมาณ 963 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 23.81 และทางสามมีระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.65 โดยภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระยะทางทั้งหมด 1,875 กิโลเมตร มีเส้นทางตารางที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-2 ระยะทางรถไฟแยกเส้นทางภายในภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ

เส้นทาง	จากสถานี	ถึงสถานี	ระยะทาง (กิโลเมตร)	หมายเหตุ
สายเหนือ	กรุงเทพมหานคร	เชียงใหม่	751	ทางหลัก
	ชุมทางบ้านดารา	สวรรคโลก	30	ทางแยกโดยสาร
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	ชุมทางบ้านภาชี	นครราชสีมา	174	ทางหลัก
	ชุมทางแก่งคอย	ชุมทางบัวใหญ่	251	ทางหลัก
	นครราชสีมา	อุบลราชธานี	311	ทางหลัก
	ชุมทางถนนจิระ	หนองคาย	358	ทางหลัก
รวมทุกเส้นทาง			1,875	

ที่มา: รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม, กระทรวงคมนาคมปี พ.ศ. 2565

หมายเหตุ: ไม่รวมทางแยกเข้าไปรับสินค้าสำหรับงานบำรุงทาง

โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำในประเทศแบ่งออกเป็น การขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ และการขนส่งทางชายฝั่ง โดยเส้นทางการขนส่งทางลำน้ำในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน สำหรับเส้นทางการขนส่งทางชายฝั่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย สำหรับการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและการขนส่งในแม่น้ำโขง ระหว่างกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เมียนมา ไทย สปป.ลาว) ข้อมูลโครงข่ายและการบริการขนส่งทางน้ำ ที่รวบรวมได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร

โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งของรัฐและเอกชนอยู่เกือบ 100 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นสนามบินขนาดเล็กใช้สำหรับการบินภายในประเทศและสนามบินของกองทัพ ซึ่งมีได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั่วไป แต่เมื่อพิจารณาถึงท่าอากาศยานพาณิชย์จะมีท่าอากาศยานทั้งหมด 39 แห่ง โดยเป็นท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด จำนวน 6 แห่ง และเป็นท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกรมท่าอากาศยาน จำนวน 29 แห่ง เป็นท่าอากาศยานภายใต้ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง และ 1 แห่งเป็นของกองทัพเรือ

3.1.2 ความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ที่ปรึกษาได้ศึกษากรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ครอบคลุมพื้นที่ 2.6 ล้านตารางกิโลเมตร มีแนวพื้นที่หรือระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่อยู่ในกรอบฯ ที่เกี่ยวข้องกับภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ทั้งสิ้นจำนวน 2 แนว ได้แก่ 1) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และ 2) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)

3.2 ข้อมูลสถิติภูมิด้านการขนส่งสินค้า เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลชั้นสถิติภูมิในด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ภาค	กลุ่มจังหวัด	จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2566 (ล้านคน)	จำนวน ครัวเรือน ปี 2566 (ล้านครัวเรือน)	ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ปี 2566 (ล้านล้านบาท)	รายได้เฉลี่ย ต่อเดือน ต่อครัวเรือน ปี 2566 (บาท)	จำนวน การจ้างงาน ปี 2566 (พันคน)	ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ปี 2566		
								เงินลงทุน รวม (ล้านบาท)	จำนวน คนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน (แห่ง)
ภาคเหนือ	ภาคเหนือตอนบน 1	เชียงใหม่	1.797	884	154,899	29,252	1,036	12,298	11,955	363
		แม่ฮ่องสอน	0.288	122	8,261	18,509	146	54,770	5,346	121
		ลำปาง	0.711	305	40,402	24,039	370	21,036	22,591	266
		ลำพูน	0.398	191	54,530	25,535	233	19,421	12,572	343
		รวม	3.195	1,502	258,092	24,334	1,784	107,524	52,464	1,093
	ภาคเหนือตอนบน 2	เชียงราย	1.299	586	56,990	15,745	600	2,838	2,035	194
		น่าน	0.473	178	19,889	20,376	254	3,572	1,873	124
		พะเยา	0.458	202	18,608	17,391	177	4,065	2,066	134
		แพร่	0.426	184	17,716	25,290	202	14,002	6,528	249
		รวม	2.656	1,151	113,203	19,701	1,232	24,476	12,502	701
	ภาคเหนือตอนล่าง 1	ตาก	0.692	237	32,465	22,647	288	19,795	7,156	233
		พิษณุโลก	0.842	369	52,931	26,225	509	36,274	12,069	247
		เพชรบูรณ์	0.967	378	43,714	27,717	481	15,255	3,425	266
		สุโขทัย	0.578	227	27,885	26,857	351	10,677	2,282	190
		อุตรดิตถ์	0.44	178	24,057	24,941	213	26,612	6,264	387
		รวม	3.518	1,389	181,052	26,435	1,841	108,613	31,196	1,323
	ภาคเหนือตอนล่าง 2	กำแพงเพชร	0.705	288	63,230	22,442	435	56,024	7,382	233
		นครสวรรค์	1.022	434	60,751	23,139	504	32,291	6,849	466
		พิจิตร	0.522	205	22,825	22,927	280	7,653	3,674	95
		อุทัยธานี	0.322	130	16,670	20,608	145	1,780	677	82
		รวม	2.571	1,057	163,476	22,279	1,364	97,747	18,582	876
	รวมภาคเหนือ		11.94	5,099	715,823	20,616	6,191	338,360	338,360	114,744

พื้นที่ภาค	กลุ่มจังหวัด	จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2566 (ล้านคน)	จำนวน ครัวเรือน ปี 2566 (ล้านครัวเรือน)	ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ปี 2566 (ล้านล้านบาท)	รายได้โดยเฉลี่ย ต่อเดือน ต่อครัวเรือน ปี 2566 (บาท)	จำนวน การจ้างงาน ปี 2566 (พันคน)	ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ปี 2566		
								เงินลงทุน รวม (ล้านบาท)	จำนวน คนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน (แห่ง)
ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1	บึงกาฬ	0.42	146	36,912	25,137	178	9,175	2,810	69
		เลย	0.635	237	34,198	23,766	271	3,372	4,278	175
		หนองคาย	0.514	188	25,641	26,201	221	10,061	2,618	277
		หนองบัวลำภู	0.507	160	18,296	24,491	263	16,297	7,132	140
		อุดรธานี	1.559	557	73,223	21,212	645	11,763	5,655	282
		รวม	3.635	1,288	188,270	24,161	1,577	50,668	22,493	943
	ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 2	นครพนม	0.714	243	26,347	22,099	288	14,535	2,070	122
		มุกดาหาร	0.352	125	18,031	24,925	238	11,592	3,109	81
		สกลนคร	1.143	408	38,002	20,652	448	15,504	3,296	254
		รวม	2.209	775	82,380	22,610	974	41,630	8,475	457
	ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลาง	กาฬสินธุ์	0.968	327	36,243	20,600	401	41,795	11,573	312
		ขอนแก่น	1.779	681	132,430	19,326	961	27,528	6,452	166
		มหาสารคาม	0.938	318	36,912	21,169	416	10,874	1,756	131
		ร้อยเอ็ด	1.285	413	46,669	20,354	582	20,878	3,793	278
		รวม	4.97	1,739	252,254	20,812	2,361	101,075	23,574	887
	ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 1	ชัยภูมิ	1.113	419	42,030	22,778	488	93,087	47,487	605
		นครราชสีมา	2.626	1,063	197,633	27,775	1,257	82,690	27,884	327
		บุรีรัมย์	1.573	498	58,412	21,961	660	21,865	6,061	216
		สุรินทร์	1.368	421	50,138	22,216	506	5,720	3,406	193
		รวม	6.68	2,401	348,213	23,108	2,912	203,362	84,838	1,341
	ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 2	ยโสธร	0.529	187	18,968	24,439	280	9,821	2,098	224
		ศรีสะเกษ	1.45	416	43,287	19,858	558	12,014	2,864	182
		อำนาจเจริญ	0.374	127	12,496	28,515	150	24,505	3,018	329

พื้นที่ภาค	กลุ่มจังหวัด	จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2566 (ล้านคน)	จำนวน ครัวเรือน ปี 2566 (ล้านครัวเรือน)	ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ปี 2566 (ล้านล้านบาท)	รายได้โดยเฉลี่ย ต่อเดือน ต่อครัวเรือน ปี 2566 (บาท)	จำนวน การจ้างงาน ปี 2566 (พันคน)	ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ปี 2566		
								เงินลงทุน รวม (ล้านบาท)	จำนวน คนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน (แห่ง)
		อุบลราชธานี	1.87	653	80,565	20,317	900	21,273	12,841	493
		รวม	4.223	1,382	155,316	23,247	1,889	67,614	20,821	1,228
	รวมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		21.717	7,586	1,026,433	22,788	9,712	464,349	464,349	160,201

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2566

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานয়รัฐมนตรี พ.ศ. 2565

การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2566

การสำรวจแรงงานนอกระบบ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2566

3.2.1 ข้อมูลด้านเกษตรและผลิตภัณฑ์

จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านเกษตรและผลิตภัณฑ์ โดยอ้างอิงจากแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในปี พ.ศ. 2562 มีพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรรวม 63.86 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 42.8 ของพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรทั่วประเทศ ส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นพื้นที่ค่อนข้างราบ เหมาะสำหรับการปลูกข้าวและพืชไร่ ขณะที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนมีพื้นที่เกษตรไม่มาก เนื่องจากมีภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงสลับที่ราบเชิงเขา จึงไม่เหมาะต่อการทำการเกษตร โดยมีการผลิตพืชสำคัญ ได้แก่ ข้าว อ้อยโรงงาน และมันสำปะหลัง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นพื้นที่ที่ปลูกข้าวมากที่สุดของประเทศ ในปี พ.ศ. 2562 ผลผลิตภาคเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีมูลค่ารวม 308,575 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.3 ของผลผลิตภาคเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเกษตรกรรมส่วนใหญ่เพาะปลูกข้าวหอมมะลิ 105 ในพื้นที่ตอนกลางและตอนล่างของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดยโสธร ศรีสะเกษ สุรินทร์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด และทุ่งสัมฤทธิ์ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและบุรีรัมย์ โดยอ้อยส่วนใหญ่ปลูกในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และอุดรธานี และมันสำปะหลัง ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ และอุดรธานี สำหรับการปลูกข้าวอินทรีย์ ในปัจจุบันแหล่งปลูกข้าวอินทรีย์ประเทศไทยร้อยละ 80.0 อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะในพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้ (จังหวัดยโสธร สุรินทร์ มหาสารคาม ศรีสะเกษ ร้อยเอ็ด) และจังหวัดอุบลราชธานี ส่วนอีกร้อยละ 20.0 อยู่ในภาคเหนือตอนบน ตลาดข้าวอินทรีย์ ส่วนใหญ่ส่งออกต่างประเทศ โดยเฉพาะสหภาพยุโรป

ภาคเหนือในปี พ.ศ. 2562 มีพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร รวม 32.5 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 21.8 ของพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรทั่วประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภาคเหนือตอนล่างเป็นพื้นที่ราบ 21.9 ล้านไร่ โดยมีการผลิตพืชที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว อ้อยโรงงาน และมันสำปะหลัง และภาคเหนือตอนบน 10.6 ล้านไร่ เป็นพื้นที่สำคัญในการผลิตพืชผัก ผลไม้ โดยในปี พ.ศ. 2562 ผลผลิตทั้งหมดรวมภาคเกษตรของภาคเหนือ มีมูลค่ารวม 333,195 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.6 ของผลผลิตทั้งหมดรวมภาคเหนือ

3.2.2 ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านอุตสาหกรรม โดยอ้างอิงจากแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่าอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับประเทศ ในปี พ.ศ. 2562 ภาคอุตสาหกรรมมีส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหาร และเครื่องดื่มมีสัดส่วนสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.9 รองลงมาเป็นการผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้า และเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ ที่มีสัดส่วนเท่ากับ 8.9 7.2 3.9 3.8 และ 2.4 ตามลำดับ ซึ่งอุตสาหกรรมของภาคส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ตามเมืองหลัก เช่น จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา โครงสร้างการผลิตอุตสาหกรรมยังอยู่ในกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ส่วนอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก และสิ่งทอ เริ่มมีบทบาทมากขึ้น และเป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ให้กับภาค ซึ่งอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ กระจุกตัวอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา ร้อยละ 97.9 ของภาคส่วนอุตสาหกรรมสิ่งทอ ส่วนใหญ่กระจายอยู่ทุกจังหวัด โดยจังหวัดที่มีสัดส่วนมากที่สุด 5 อันดับแรกของภาค ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม นครราชสีมา ชัยภูมิ และอุดรธานี สำหรับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก ส่วนใหญ่กระจุกตัว

อยู่ที่จังหวัดนครราชสีมา อุตรธานี บึงกาฬ และบุรีรัมย์ สำหรับอุตสาหกรรมที่เคยเป็นฐานรายได้เดิมของภาคเริ่มมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เช่น อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย จากร้อยละ 3.1 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.4 ของสาขาอุตสาหกรรม โดยจังหวัดที่มีสัดส่วนมากที่สุด 5 อันดับแรกของภาค ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น สุรินทร์ นครราชสีมา อุบลราชธานี และร้อยเอ็ด สำหรับอุตสาหกรรมพลังงานทดแทน (เอทานอล) ปัจจุบันมีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 2.3 ล้านลิตรต่อวัน หรือร้อยละ 38.5 ของการผลิตรวมทั้งประเทศ

ภาคอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ในปี พ.ศ. 2562 ภาคอุตสาหกรรมมีส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคร้อยละ 19.7 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 ของมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ อุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน พึ่งพาทรัพยากรในพื้นที่ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร แร่ดินขาว ไม้แปรรูป และอาศัยแรงงานเป็นหลัก อุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือ ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีสัดส่วนสูงที่สุดและขยายตัวต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 64.9 ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดกำแพงเพชร รองลงมา คือ การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ และการผลิตสิ่งทอ โดยมีนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญ ในปี พ.ศ. 2563 มีโรงงานอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ 23 แห่งในนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.9 ของโรงงานในนิคมฯ ทำการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เช่น แผงวงจรไฟฟ้า (Integrated Circuit: IC) แผงวงจรพิมพ์ (Print Circuit Board: PCB) ฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ (Hard Disk Drive: HDD) ซึ่งมีความต้องการเพิ่มสูงขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัล และอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง หรือ Internet of Things (IoT)

กลุ่มอุตสาหกรรมอาหารมีเงินลงทุนติด 1 ใน 3 อันดับของทุกกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารที่มีเงินลงทุนสูงสุด 222,405.90 ล้านบาท อยู่ในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมา คือ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีเงินลงทุน 194,130.66 ล้านบาท กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เงินลงทุน 153,452.91 ล้านบาท กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เงินลงทุน 136,240.35 ล้านบาท กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง เงินลงทุน 78,745.43 ล้านบาท กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 เงินลงทุน 55,579.88 ล้านบาท กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เงินลงทุน 15,023.94 ล้านบาท และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 เงินลงทุน 11,707.54 ล้านบาท ตามลำดับ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 มีเงินลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช 53,827.72 ล้านบาท และ 32,321.18 ล้านบาท ซึ่งสูงสุดเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มจังหวัดดังกล่าว

3.2.3 ข้อมูลทางการค้า

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาและทบทวนข้อมูลสถิติด้านการค้า การลงทุน โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน และข้อมูลการนำเข้า - ส่งออก

- ข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

การค้าชายแดนเป็นการนำเข้า - ส่งออก สินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดประเทศไทย ผ่านด่านที่ตั้งขึ้นบริเวณเขตแดนทางบก ประกอบด้วย ประเทศมาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา ในขณะที่การค้าผ่านแดนเป็นการส่งออก - นำเข้า สินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่สามผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดประเทศไทย ประกอบด้วย ประเทศสิงคโปร์ จีน และเวียดนาม

มูลค่าการนำเข้า - ส่งออกสินค้านำเข้ารายด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2565 ด้านศุลกากรมุกดาหารมีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดในพื้นที่ศึกษามีมูลค่า 158,290.73 ล้านบาท รองลงมาเป็นด้านศุลกากรนครพนมและด้านศุลกากรทุ่งช้าง

มีมูลค่า 25,041.08 ล้านบาท 24,069.81 ล้านบาท ตามลำดับ ในส่วนของมูลค่าสินค้าส่งออก ด้านศุลกากร
มุกดาหารมีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุดในพื้นที่ศึกษามีมูลค่า 126,068.22 ล้านบาท รองลงมาเป็นสำนักงานศุลกากร
หนองคายและด้านศุลกากรนครพนมมีมูลค่า 74,814.16 ล้านบาท 60,395.21 ล้านบาท รายละเอียดดังแสดง
ในตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 มูลค่าการนำเข้า - ส่งออกสินค้ารายด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2560 - 2565

หน่วย: ล้านบาท

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลศุลกากร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2565

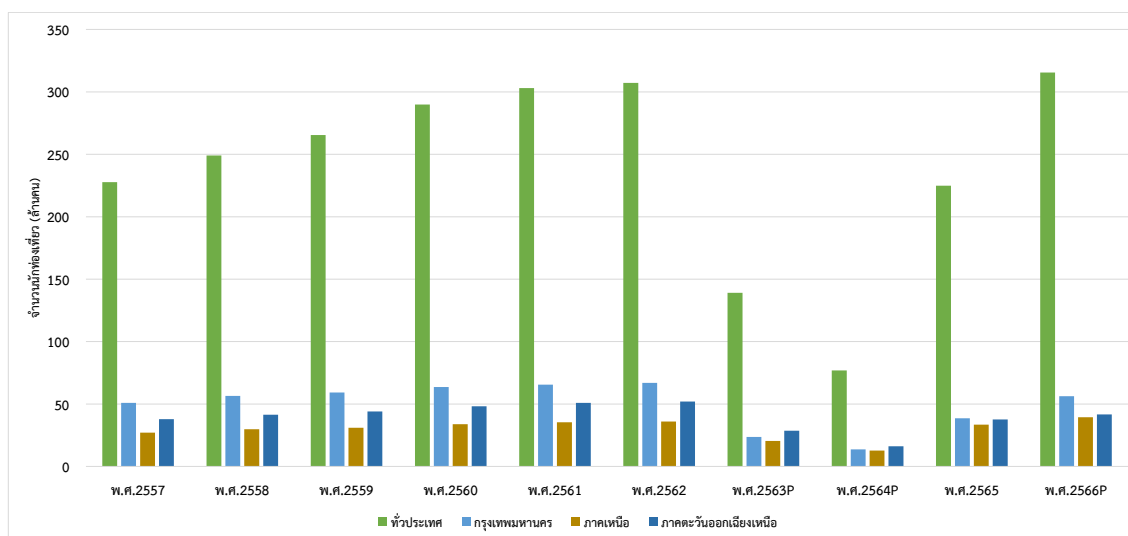
ลำดับ	ด้านศุลกากร	มูลค่าสินค้านำเข้า						มูลค่าสินค้าส่งออก					
		พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
1	ด้านศุลกากรเขมราฐ	140.03	127.16	106.90	36.08	47.17	34.25	659.50	710.51	631.27	102.75	-	15.68
2	ด้านศุลกากรเชียงคาน	407.89	285.25	135.80	82.56	68.39	117.67	441.19	457.50	291.67	23.09	-	55.66
3	ด้านศุลกากรช่องเม็ก	5,125.31	4,029.02	4,112.90	10,915.27	10,368.02	13,565.82	11,432.12	12,141.08	11,355.02	11,850.06	13,201.45	15,674.86
4	ด้านศุลกากรช่องจอม	2,141.12	1,764.07	2,355.46	3,092.41	1,368.25	2,752.32	850.54	3,348.38	5,733.19	14,035.36	9,632.65	7,180.59
5	ด้านศุลกากรช่องสะง่า	355.57	205.13	219.73	887.12	658.01	629.90	487.02	609.45	630.20	885.73	1,487.29	1,630.80
6	ด้านศุลกากรท่าลี่	850.16	905.69	3,311.62	12,446.43	14,596.87	17,340.49	4,518.03	4,705.83	4,770.05	3,938.08	4,173.80	4,126.62
7	ด้านศุลกากรนครพนม	21,503.94	28,568.59	17,215.68	13,544.73	19,892.58	25,041.08	55,956.26	52,187.51	64,363.18	59,477.68	104,644.92	60,395.21
8	ด้านศุลกากรบึงกาฬ	417.65	578.25	435.52	744.17	760.02	1,208.99	4,167.47	4,508.33	2,430.23	2,220.57	3,009.41	4,324.89
9	ด้านศุลกากรมุกดาหาร	70,360.65	75,825.37	78,909.98	107,582.76	158,290.73	105,229.96	123,123.36	117,216.88	119,021.84	142,273.87	182,472.14	126,068.22
10	สำนักงานศุลกากรหนองคาย	7,445.73	8,815.27	7,873.33	13,577.57	10,300.08	24,484.32	51,378.27	51,215.42	49,109.40	46,616.79	64,524.41	74,814.16
11	ด้านศุลกากรเชียงแสน	633.52	0.38	0.07	0.07	0.10	0.25	16,494.17	16,575.03	10,725.41	6,859.28	7,530.77	7,145.18
12	ด้านศุลกากรเชียงของ	63.52	13.31	10.31	4.02	0.05	0.31	464.96	180.52	93.54	12.63	10.74	0.36
13	ด้านศุลกากรเชียงดาว	0.01	-	0.06	0.07	0.22	0.38	-	-	-	-	-	-
14	ด้านศุลกากรแม่สลด	101.16	64.68	17.34	1.71	6.02	5.30	1,109.26	790.27	511.47	169.59	156.38	17.97
15	ด้านศุลกากรแม่สะเรียง	461.04	743.91	371.87	115.83	9.13	244.60	299.06	333.62	169.92	32.12	24.00	32.93
16	ด้านศุลกากรแม่สาย	205.31	315.80	360.76	1,452.32	1,839.88	1,457.04	8,103.79	10,222.74	11,679.53	11,139.67	12,058.70	18,668.98
17	ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	82.16	65.05	83.96	74.63	2.65	581.03	339.51	540.39	434.82	185.05	172.17	394.51
18	ด้านศุลกากรทุ่งช้าง	19,172.15	22,169.38	21,566.49	21,868.53	21,625.99	24,069.81	4,223.44	5,065.66	3,831.59	4,044.21	3,626.55	6,412.31
19	ด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่	7,011.99	6,364.78	5,692.03	1,365.62	110.65	434.65	1,437.48	1,701.35	1,606.81	452.99	0.47	269.94

3.2.4 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลการท่องเที่ยวจากกองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 315.5 ล้านคน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.69 ต่อปี

สำหรับ ปี พ.ศ. 2563 - 2564 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ในประเทศไทยและทั่วโลก ในส่วนของประเทศไทยได้ทำการควบคุมและจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศจึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวในช่วงเวลาดังกล่าวมีจำนวนต่ำกว่าระดับปกติ

จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ดังแสดงในรูปที่ 3.2-1



ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.2-1 จำนวนนักท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2557 - 2566

3.2.5 ข้อมูลเชิงประชากรและสังคม

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 66.053 ล้านคน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.16

จำนวนประชากรเมื่อพิจารณาระดับภาค พบว่า ในช่วง ปี พ.ศ. 2557 - 2566 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนประชากรโดยประมาณ 21.717 ล้านคน และภาคเหนือ ประกอบด้วย ภาคเหนือตอนบน 1 ภาคเหนือตอนบน 2 ภาคเหนือตอนล่าง 1 และภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนประชากรโดยประมาณ 11.940 ล้านคน

- ผลิตภัณฑ์มวลรวม

มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย (แบบปริมาณลูกโซ่) มีอัตราการเปลี่ยนแปลง (10 ปี ย้อนหลัง) เพิ่มขึ้นสูงสุดในปี พ.ศ. 2562 และปี พ.ศ. 2566 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.74 ต่อปี และอัตราการเปลี่ยนแปลง (10 ปี ย้อนหลัง) ลดลงสูงสุดในปี พ.ศ. 2564 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 7.05 ต่อปี และในมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการเปลี่ยนแปลง (10 ปี ย้อนหลัง) เพิ่มขึ้นสูงสุดในปี พ.ศ. 2562 และปี พ.ศ. 2566 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.88 ต่อปี และภาคเหนือ อัตราการเปลี่ยนแปลง (10 ปี ย้อนหลัง) เพิ่มขึ้นสูงสุดในปี พ.ศ. 2562 และปี พ.ศ. 2566 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.82 ต่อปี

- รายได้เฉลี่ยครัวเรือน

ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนประมาณ 29,030 บาทต่อเดือน รายได้เฉลี่ยต่อประชากรทั่วประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.92 ต่อปี ภาคเหนือมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนประมาณ 20,616 บาทต่อเดือน รายได้เฉลี่ยต่อประชากรภาคเหนือมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.52 ต่อปี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนประมาณ 22,788 บาทต่อเดือน รายได้เฉลี่ยต่อประชากรภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.86 ต่อปี

- การจ้างงาน

ในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีแรงงานทั้งหมด 40,091,326 คน โดยมีจำนวนแรงงานในกรุงเทพมหานครประมาณ 5,652,257 คน มีจำนวนแรงงานในภาคเหนือ ประมาณ 6,221,813 คน และมีจำนวนแรงงานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 9,712,273 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนการจ้างงาน พบว่าในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2566 ทั่วประเทศมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.47 ในกรุงเทพมหานคร อัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.83 ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 0.57 และ 0.38 ตามลำดับ

3.3 การสำรวจข้อมูลความต้องการการเดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ศึกษา

จากข้อมูลสัดส่วนและราคาต้นทุนการขนส่งโดยรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ (รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2567 สศช.) พบว่า ประเทศไทยมีค่าต้นทุนโลจิสติกส์ 5 ปีย้อนหลังระหว่างร้อยละ 13.5 - 14.3 ของ GDP โดยในปี พ.ศ. 2567 มีค่าสูงเท่ากับร้อยละ 13.5 เมื่อเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของอเมริกาเหนือ (ร้อยละ 8.7) ซึ่งค่าต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงถือเป็นโจทย์หลักของประเทศที่ต้องมีการบริหารจัดการในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับประเทศอื่น ๆ และจากการจัดอันดับประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 30 ในการจัดอันดับแข่งขันขีดความสามารถปี พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3.3-1 ต้นทุนการขนส่งของระบบคมนาคม

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุน (บาท/ตัน-กม.)	สัดส่วน
ทางถนน	2.11	78.32
ทางราง	0.587	2.21
ทางน้ำ	0.387	19.47

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

3.3.1 การรวบรวมข้อมูลศักยภาพด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

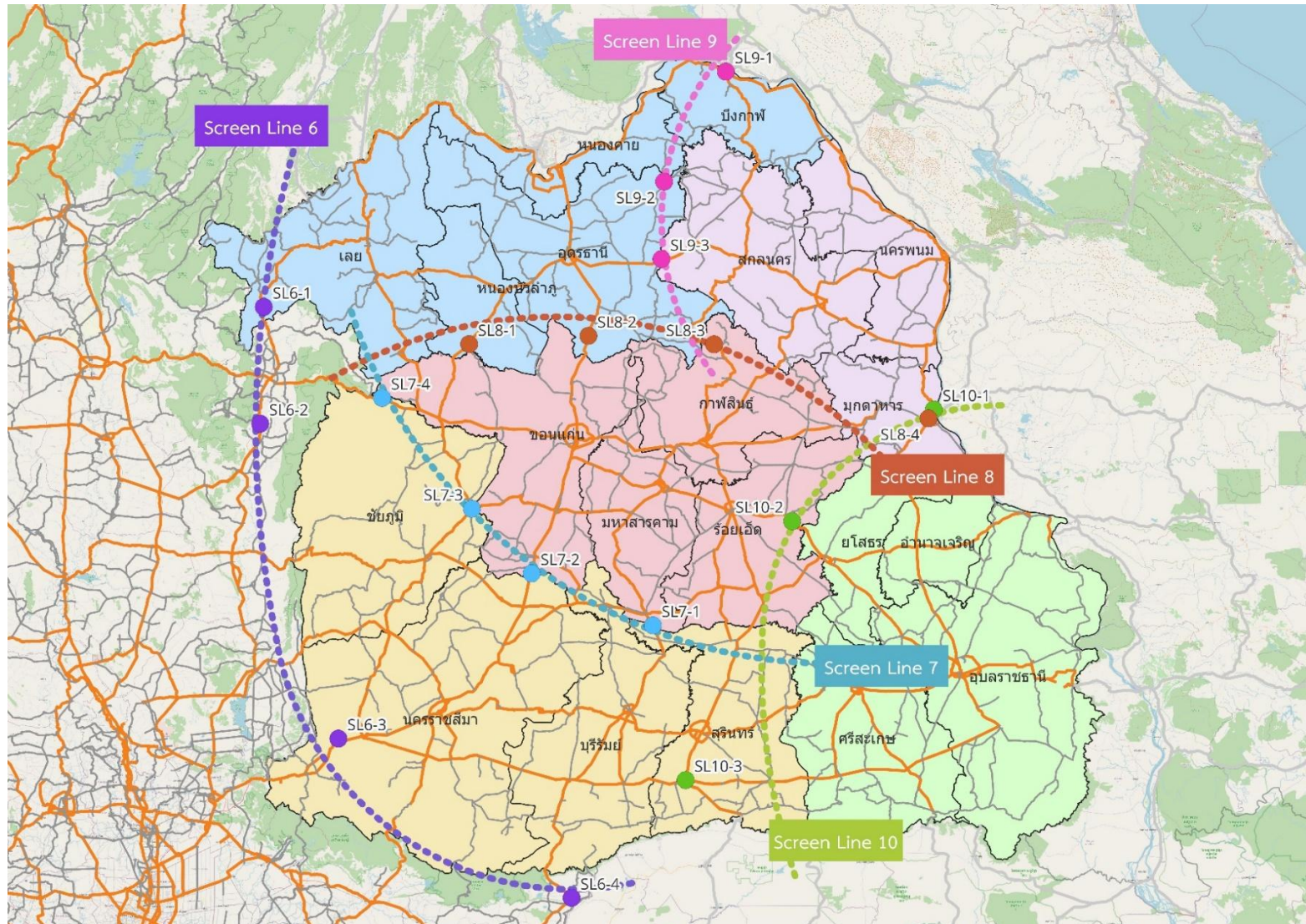
3.3.1.1 ข้อมูลศักยภาพด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

■ ปริมาณการเดินทางและขนส่งบนทางหลวง

1.1) ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

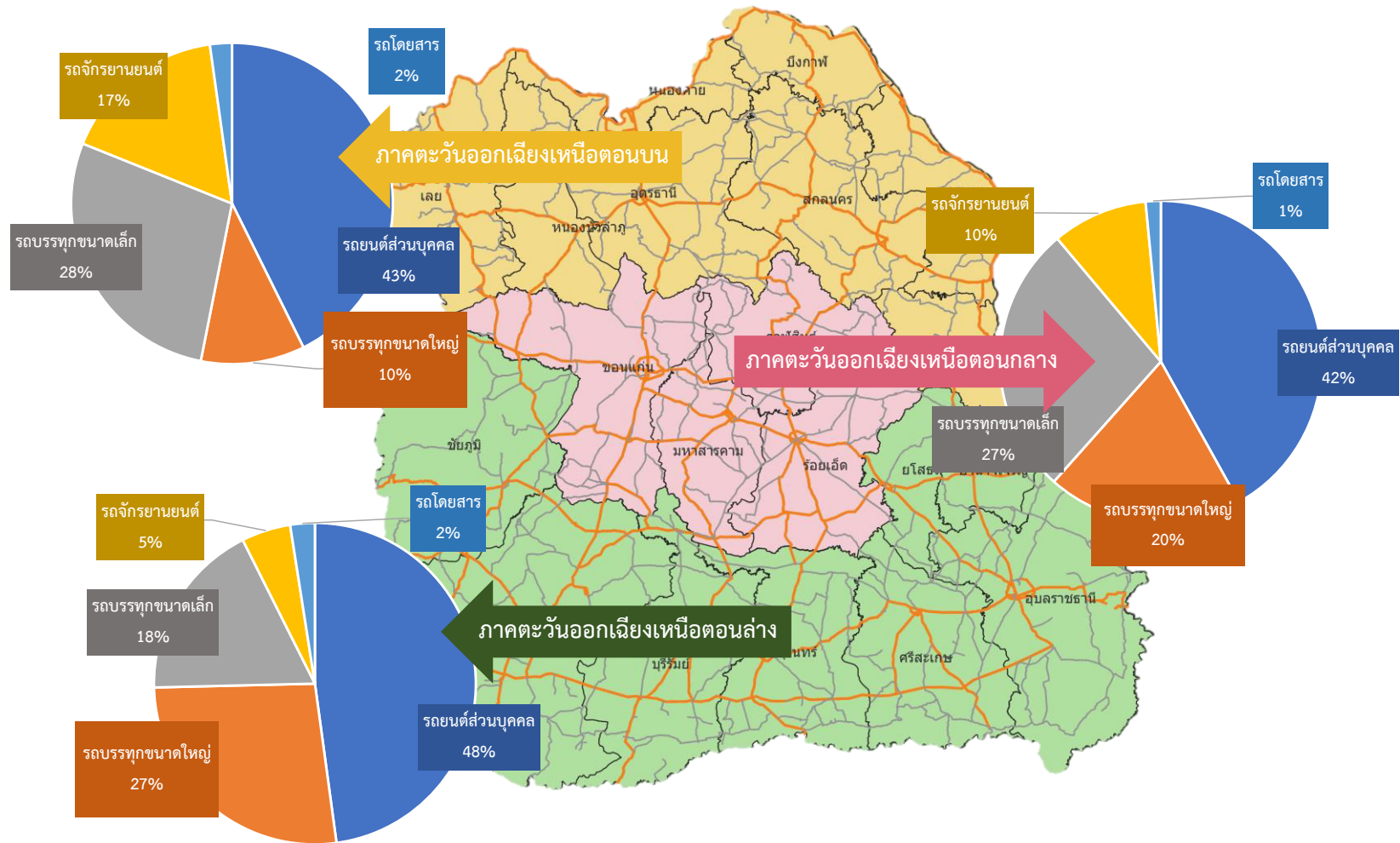
ถ้าพิจารณาในภาพปริมาณการจราจรบนทางหลวงระหว่างกลุ่มพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ปรึกษาได้รวบรวมปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันของปี (AADT) ปี พ.ศ. 2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย ที่สถานีตรวจวัดของกรมทางหลวง (บนเส้น Screen Line) ครอบคลุมพื้นที่การเดินทางหลักบนทางหลวงสายประธาน และสายรองประธาน ดังรายละเอียดแสดงในรูปที่ 3.3-1

พบว่า ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Central Corridor (ทล.2) มีปริมาณจราจรอยู่ที่ 10,160 - 43,080 คัน/วัน ในส่วนของแนวระเบียงเศรษฐกิจ East - West Corridor (ทล.12) มีปริมาณจราจรอยู่ที่ 5,024 - 16,387 คัน/วัน จากการวิเคราะห์ข้อมูล AADT ระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2566 พบว่าภาพรวมปริมาณการจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 1.57 ต่อปี ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2564 ปริมาณการจราจรลดลง ร้อยละ 5.44 คาดว่ามาจากผลกระทบของไวรัสโคโรนา 2019 COVID-19 แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (พ.ศ. 2564 - 2566) ร้อยละ 5.37



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ.2567

รูปที่ 3.3-1 ตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันของปี (AADT) ปี พ.ศ. 2566 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ที่มา: สำนักอำนวยความสะดวกภัย, กรมทางหลวง พ.ศ.2566

รูปที่ 3.3-2 สัดส่วนยานพาหนะบนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1.2) ปริมาณการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยการใช้รถโดยสารประจำทาง เป็นหนึ่งในทางเลือกการเดินทางของประชาชนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคล โดยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกระจายตัวอยู่ครบทั้ง 20 จังหวัด และมีเส้นทางรถโดยสารหมวด 1 ถึง หมวด 4 รองรับการเดินทางเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัด รวมถึงการเดินทางไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ในประเทศไทย

การเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีการให้บริการรถโดยสารครอบคลุมทั้ง 8 จังหวัด โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีปริมาณเที่ยวการเดินทางมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณเที่ยวการเดินทางทั้งสิ้น 1.156 ล้านเที่ยวต่อวัน และมีจำนวนผู้โดยสารมากถึง 13.51 ล้านคน ส่วนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีการให้บริการรถโดยสารครอบคลุมทั้ง 4 จังหวัด โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า จังหวัดขอนแก่น มีปริมาณเที่ยวการเดินทางมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณเที่ยวการเดินทางทั้งสิ้น 975,612 เที่ยวต่อวัน และมีจำนวนผู้โดยสารมากถึง 16.617 ล้านคน และในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีการให้บริการรถโดยสารครอบคลุมทั้ง 7 จังหวัด โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า จังหวัดนครราชสีมา มีปริมาณเที่ยวการเดินทางมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณเที่ยวการเดินทางทั้งสิ้น 1.6 ล้านเที่ยวต่อวัน และมีจำนวนผู้โดยสารมากถึง 22.43 ล้านคน

ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปี พ.ศ. 2566 แสดงในตารางที่ 3.3-2

ตารางที่ 3.3-2 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ณ สิ้น ปี พ.ศ. 2566

จังหวัด	ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ		ปริมาณการเดินทางเฉลี่ย 1 วัน ⁽²⁾ (คน - เที่ยว/วัน)	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลัก (ร้อยละ)
	รวม 1 ปี ⁽¹⁾ (คน - เที่ยว/ปี)	เฉลี่ย 1 วัน (คน - เที่ยว/วัน)		
1. นครราชสีมา ^{(3) (4)}	2,702,052	11,259	677,616	1.66
2. ขอนแก่น	5,324,616	22,186	498,526	4.45
3. อุดรธานี	1,888,812	7,870	358,204	2.20
4. อุบลราชธานี ⁽³⁾	2,465,261	10,272	376,765	2.73
เฉลี่ยรวม 4 จังหวัด				2.76

หมายเหตุ (1) ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารจาก ขบ. และ รฟท.

(2) ข้อมูลปริมาณการเดินทางจากการศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ของ สนช.

(3) จังหวัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

(4) จังหวัดที่มีสถานีรถไฟที่มีจุดต้นทาง - ปลายทาง ภายในเขตเมือง

จังหวัดที่มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองฯ อันดับแรก คือ จังหวัดขอนแก่น ร้อยละ 4.45 จังหวัดอุบลราชธานี ร้อยละ 2.73 และจังหวัดอุดรธานี ร้อยละ 2.20 และจังหวัดนครราชสีมา โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองฯ เฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 2.76

1.3) การขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนด้านหนองคาย ด้านมุกดาหาร และด่านช่องเม็ก

ด่านชายแดนหนองคาย มุกดาหาร และช่องเม็ก นับว่าเป็นด่านชายแดนเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีความสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากเป็นด่านชายแดนที่มีปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้ามากเป็น 3 ลำดับแรกของภูมิภาค โดยด่านชายแดนหนองคายนั้น ตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ Central Corridor เชื่อมต่อไปยังประเทศเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศจีนตอนใต้ และประเทศเวียดนาม สำหรับด่านชายแดนมุกดาหาร ตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ East - West เชื่อมต่อไปยังประเทศเมียนมา สปป.ลาว และประเทศเวียดนาม โดยด่านชายแดนที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านมากที่สุดในปี พ.ศ. 2565 คือ ด่านชายแดนมุกดาหาร ปริมาณสินค้าทั้งสิ้น 2.04 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 260,140 ล้านบาท และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2565 คิดเป็นร้อยละ 19.1 ต่อปี ลำดับถัดมาคือ ด่านชายแดนนครพนม ด่านชายแดนหนองคาย และด่านชายแดนช่องเม็ก ซึ่งมีมูลค่าการค้าเท่ากับ 90,428 ล้านบาท 82,658 ล้านบาท และ 30,180 ล้านบาท ตามลำดับ

2. ปริมาณการเดินทางและขนส่งบนระบบราง

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเดินทางด้วยการคมนาคมขนส่งทางราง ซึ่งทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ แยกออกจากทางรถไฟสายเหนือที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี โดยในเส้นทางตอนล่าง จะผ่านจังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ สูดปลายทางที่สถานีรถไฟอุบลราชธานี อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี รวมระยะทาง 575 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางตอนบนแยกจากเส้นทางตอนล่างที่สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ จังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย ข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 และสูดปลายทางที่สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว รวมระยะทาง 628 กิโลเมตร และที่สถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย จะมีเส้นทางลัดไปเชื่อมที่สถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ของเส้นทางตอนบนในปัจจุบันเกือบทุกเส้นทางซึ่งมีจุดต้นและปลายทางที่จะต้องวิ่งผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อมุ่งหน้าไปยังปลายทางคือ จังหวัดหนองคาย

2.1) ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารทางรางกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 มีปริมาณผู้โดยสาร 2.25 ล้านคน (คิดเป็นร้อยละ 15.56 เมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งประเทศ) เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสาร พบว่า แนวโน้มการลดลงของผู้โดยสารในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2564 โดยลดลงจาก 7.34 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2554 ลดลงเหลือเพียง 2.25 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2564 คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงอยู่ที่ร้อยละ 10 ต่อปี แสดงในตารางที่ 3.3-3

ตารางที่ 3.3-3 จำนวนสถิติปริมาณการเดินทางทางรางของผู้โดยสารกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2560 - 2566

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	รายได้ (บาท)
2554	7,342,062	677,999,489.00
2555	6,760,651	574,237,327.00
2556	5,926,049	539,386,479.00
2557	5,735,190	658,080,309.00
2558	5,965,018	483,082,397.00
2559	5,807,041	481,965,831.00
2560	5,569,954	560,466,395.00
2561	5,023,129	547,143,283.00
2562	5,090,390	554,851,323.00
2563	3,655,633	376,047,184.00
2564	2,252,380	211,303,912.00
2565	2,802,844	290,743,713.00
2566	4,638,326	476,099,902.00

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566

2.2) ปริมาณการขนส่งสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การขนส่งสินค้าโดยรถไฟเป็นการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าภาคการขนส่งอื่น ๆ แต่เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าเปรียบเทียบกับภาคการขนส่งสินค้าทางถนนนั้น มีสัดส่วนที่ต่างกันมากพอสมควร โดยสาเหตุที่ผู้ประกอบการบางรายยังไม่เลือกใช้การขนส่งสินค้าทางราง คือ การตรงต่อเวลา และการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งไปยังรูปแบบอื่น เพื่อขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง โดยจากสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดหนองคาย มีแนวโน้มการขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2556 - 2561 โดยเพิ่มขึ้นจาก 47,343 ตันในปี พ.ศ. 2556 เป็นจำนวน 523,217 ตัน ในปี พ.ศ. 2561 คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงอยู่ที่ร้อยละ 50 ต่อปี และปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางมีแนวโน้มลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2564 โดยลดลงร้อยละ 14 ต่อปี ซึ่งเป็นช่วงที่มีการระบาดของไวรัสโควิด 19 และมีจำนวนสินค้ากลับมาเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวในปี พ.ศ. 2565 โดยมีปริมาณสินค้าอยู่ที่ 805,954 ตัน

ตารางที่ 3.3-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ปี พ.ศ. 2561 – 2565

หน่วย : ตัน

จังหวัด	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
จังหวัดนครราชสีมา	29,962.99	4,278.09	30,011.52	138,585.75	352,224.78
จังหวัดบุรีรัมย์	611.70	528.75	495.09	564.62	537.82
จังหวัดสุรินทร์	483.86	433.67	397.49	452.12	421.70
จังหวัดศรีสะเกษ	997.19	882.33	866.09	1,060.44	826.47
จังหวัดอุบลราชธานี	1,154.99	1,064.44	830.99	866.15	9,172.05
จังหวัดชัยภูมิ	42.74	27.30	25.07	16.43	14.45
จังหวัดขอนแก่น	172,765.64	119,453.81	47,513.11	441.02	56,259.85
จังหวัดอุดรธานี	187,188.71	142,576.01	135,176.54	71,987.75	61,661.18
จังหวัดหนองคาย	130,008.95	162,755.32	164,843.66	167,228.09	324,835.31

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3.3-5 รายได้จากการขนส่งสินค้าทางรางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ปี พ.ศ. 2561 – 2565

หน่วย : บาท

จังหวัด	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
จังหวัดนครราชสีมา	6,210,227	5,590,438	7,937,888	30,806,677	39,748,231
จังหวัดบุรีรัมย์	2,114,620	1,959,066	1,776,674	1,953,112	1,888,399
จังหวัดสุรินทร์	1,896,132	1,696,164	1,464,783	1,664,658	1,606,393
จังหวัดศรีสะเกษ	3,965,150	3,511,057	3,330,708	3,948,896	3,249,122
จังหวัดอุบลราชธานี	5,602,630	4,094,911	3,277,837	3,296,593	3,504,861
จังหวัดชัยภูมิ	106,534	77,895	53,970	50,604	53,034
จังหวัดขอนแก่น	5,210,031	5,575,235	1,711,677	1,290,737	2,866,094
จังหวัดอุดรธานี	2,807,042	7,482,208	3,389,136	2,351,693	4,214,479
จังหวัดหนองคาย	4,018,867	8,621,494	5,060,373	4,763,777	37,161,376

3. ปริมาณการเดินทางและขนส่งทางน้ำ

การขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยในปัจจุบันแบ่งออกเป็น การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และการขนส่งทางชายฝั่ง โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเดินทางด้วยเรือโดยสารสำหรับการท่องเที่ยว จากการรวบรวมสถิติของกรมเจ้าท่าในปี พ.ศ. 2566 พบว่า จังหวัดบึงกาฬมีจำนวนเที่ยวเรือโดยสารมากที่สุด อยู่ที่ 22,978 เที่ยวต่อปี และมีจำนวนผู้โดยสารมากถึง 216,372 คนต่อปี รองลงมาคือจังหวัดหนองคาย มีจำนวนเที่ยวเรือโดยสารอยู่ที่ 9,529 เที่ยวต่อปี มีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 51,445 คนต่อปี และจังหวัดที่มีจำนวนเที่ยวเรือน้อยที่สุดคือจังหวัด มุกดาหาร และอำนาจเจริญ

4. ปริมาณการเดินทางและขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมีการเดินทางและขนส่งทางอากาศประกอบด้วย ท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานนครพนม โดยการเดินทางและขนส่งทางอากาศจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.3-6 สถิติจำนวนเที่ยวบินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

หน่วย : เที่ยวบิน

จังหวัด	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ท่าอากาศยานอุดรธานี	18,043	12,520	5,749	12,608	12,859
ท่าอากาศยานเลย	2,380	1,694	806	1,304	1,314
ท่าอากาศยานสกลนคร	2,857	2,530	1,184	2,280	2,396
ท่าอากาศยานนครพนม	2,424	1,820	862	2,330	2,242
ท่าอากาศยานขอนแก่น	14,061	9,732	4,612	10,206	10,976
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2,650	1,828	638	1,946	2,168
ท่าอากาศยานนครราชสีมา	26	0	0	38	0
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	3,461	2,404	841	1,732	2,042
ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	12,017	8,704	4,794	8,951	8,512

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3.3-7 สถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบิน
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

หน่วย : คน

จังหวัด	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ท่าอากาศยานสกลนคร	386,687	257,684	117,236	308,659	361,900
ท่าอากาศยานนครพนม	365,924	225,284	96,772	337,713	359,189
ท่าอากาศยานเลย	262,236	158,227	64,664	168,534	195,189
ท่าอากาศยานอุดรธานี	2,507,926	1,410,139	659,302	1,777,551	1,898,547
ท่าอากาศยานขอนแก่น	1,884,649	1,124,057	545,911	1,399,630	1,611,393
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	383,341	212,149	74,397	266,195	348,798
ท่าอากาศยานนครราชสีมา	39	0	0	1,785	0
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	355,497	180,986	53,647	196,057	251,459
ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	1,790,734	1,062,987	543,606	1,247,117	1,295,870

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3.3-8 สถิติปริมาณการส่งสินค้าทางเครื่องบินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

หน่วย : ตัน

จังหวัด	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ท่าอากาศยานสกลนคร	39.52	21.39	12.10	22.26	39.05
ท่าอากาศยานนครพนม	0	0.13	0	0	0
ท่าอากาศยานเลย	15.67	8.46	4.05	5.29	0.73
ท่าอากาศยานอุดรธานี	936.32	626.13	415.73	530.07	409.69
ท่าอากาศยานขอนแก่น	1,884,649	1,124,057	545,911	1,399,630	1,611,393
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	383,341	212,149	74,397	266,195	348,798
ท่าอากาศยานนครราชสีมา	0	0	0	0	0
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	0	0	0	0	0
ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	575.19	259.36	169.10	339.75	313.89

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

5. จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนผู้เยี่ยมเยือน (ผู้ที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และอื่น ๆ เช่น การเยี่ยมเพื่อน/ญาติ) 33.5 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2565 รายได้รวมเท่ากับ 55,390 ล้านบาท แยกเป็นชาวไทย ร้อยละ 97.44 และชาวต่างประเทศร้อยละ 2.56 โดยมีการใช้จ่ายเฉลี่ย 1,674 บาทต่อคน สำหรับคนไทย และ 2,637 บาทต่อคนสำหรับคนต่างชาติ (ข้อมูลเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2565)

ข้อมูลจำนวนผู้เยี่ยมเยือน 10 ปีย้อนหลัง (ปี พ.ศ. 2556 - 2565) จากกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา พบว่า ก่อนการระบาดของไวรัสโควิด ในช่วงปี พ.ศ. 2556 - 2562 มีอัตราการเพิ่มของผู้เยี่ยมเยือน เท่ากับร้อยละ 5.82 ต่อปี จำนวนผู้เยี่ยมเยือนลดลงในปี พ.ศ. 2563 - 2564 และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2565 ดังแสดงในตารางที่ 3.3-9

ตารางที่ 3.3-9 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2556 - 2567

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	รายได้รวม (ล้านบาท)
2556	31,280,716	57,017
2557	32,114,515	59,270
2558	34,931,688	66,287
2559	37,281,579	73,893
2560	40,593,815	86,722
2561	42,940,902	97,252
2562	43,857,484	11,425
2563	23,706,653	5,736
2564	13,106,658	23,140
2565	32,796,931	61,853
2566	42,342,444	94,418
2567	48,768,329	112,515

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2568

ในรายจังหวัดจากข้อมูลปี พ.ศ. 2567 กรณีภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย มีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนสูงสุดเท่ากับ 4.95 ล้านคน และ 3.67 ล้านคน รายได้ 13,601 ล้านบาท และ 8,615 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางในปี พ.ศ. 2567 จังหวัดขอนแก่น มีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนสูงสุดเท่ากับ 4.68 ล้านคน มีรายได้เท่ากับ 15,376 ล้านบาท และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จังหวัดที่มีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดอุบลราชธานี มีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนเท่ากับ 8.89 ล้านคน 3.89 ล้านคน และ 3.81 ล้านคน ตามลำดับ และมีรายได้อยู่ที่ 22,715 ล้านบาท 9,404 ล้านบาท และ 6,997 ล้านบาท ตามลำดับ

3.3.1.2 ข้อมูลศักยภาพด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภาคเหนือ

เมื่อพิจารณาปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง (Transport Mode) ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในระดับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือมีรายละเอียด ดังนี้

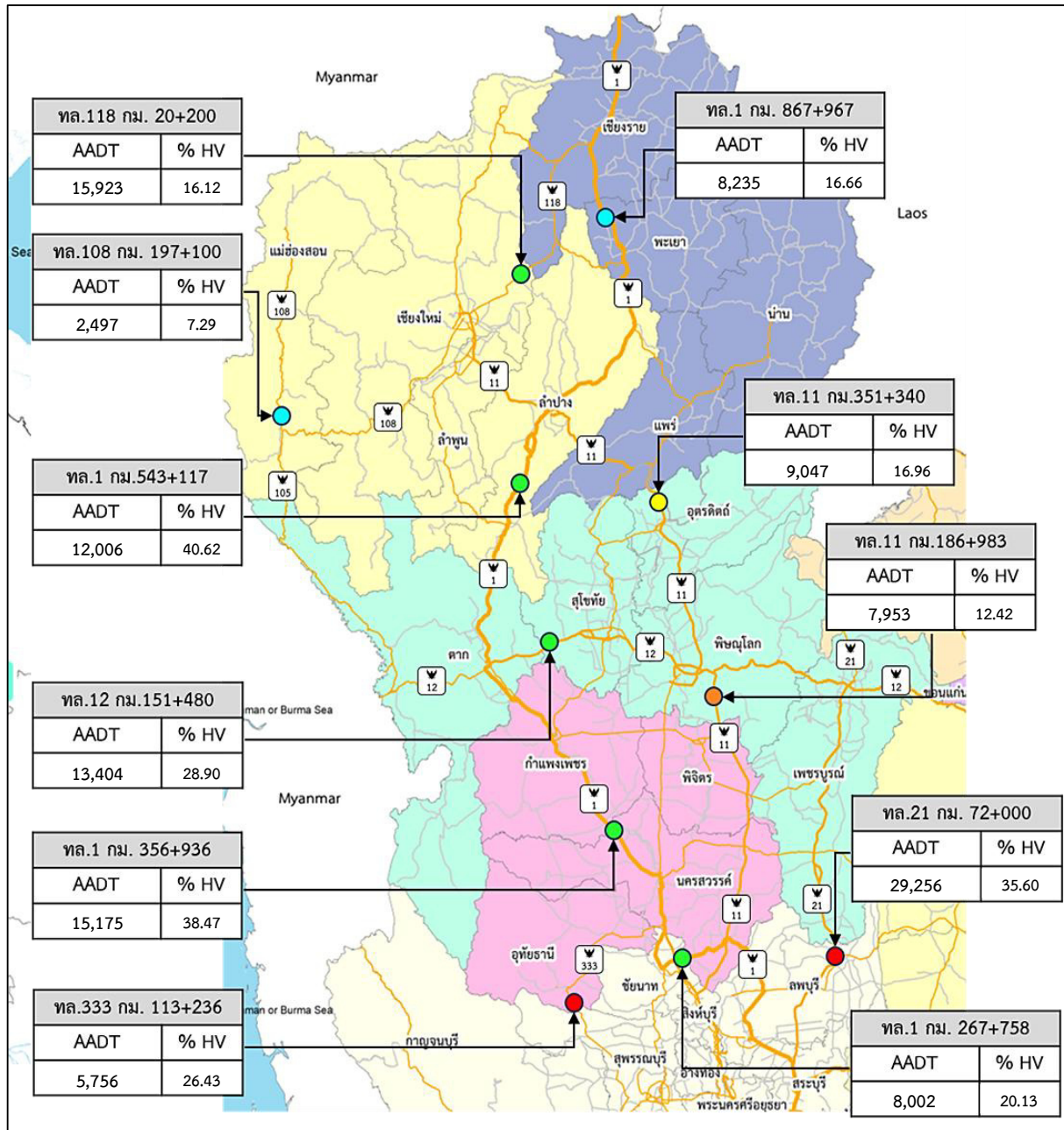
1. ปริมาณการเดินทางและขนส่งบนทางหลวง

1.1) ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงของภาคเหนือ

ถ้าพิจารณาในภาพปริมาณการจราจรบนทางหลวงระหว่างกลุ่มพื้นที่ของภาคเหนือ ที่ปรึกษาได้รวบรวมปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันของปี (AADT) ปี พ.ศ. 2566 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย ที่สถานีตรวจวัดของกรมทางหลวงจำนวน 11 จุดบนทางหลวงสายประธานและสายรองประธาน ครอบคลุมพื้นที่การเดินทางหลัก

โดยภาพรวมแสดงดังรูปที่ 3.3-3 พบว่า ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายประธานเข้าสู่พื้นที่ภาคเหนือตอนบนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ GMS - NSEC (ทล.1) เท่ากับ 8,002 - 15,175 คัน/วัน โดยมีปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HV) ร้อยละ 20 และ 37.51 ตามลำดับ สำหรับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (ทล.12) GMS - EWEC ปริมาณจราจรในช่วงจังหวัดสุโขทัย เท่ากับ 13,404

คัน/วัน โดยมีปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่ (HV) ร้อยละ 18.8 จากการวิเคราะห์ข้อมูล AADT ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2566 พบว่า ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2564 ปริมาณจราจรลดลง ร้อยละ 6.2 คาดว่ามาจาก ผลการระบาดของไวรัส COVID - 19 กรณีสัดส่วนยานพาหนะบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในพื้นที่ ภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง แสดงดังรูปที่ 3.3-10 พบว่าการเดินทางของคนร้อยละ 41 - 46 เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และเดินทางโดยรถโดยสารในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง ร้อยละ 4 - 8 และ 1 - 2 ตามลำดับ สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนมีสัดส่วนร้อยละ 9 - 14 และภาคเหนือตอนล่าง ร้อยละ 15 - 17



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ 2567

รูปที่ 3.3-3 ตำแหน่งจุดสำรวจปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันของปี (AADT) ปี พ.ศ. 2566 ภาคเหนือ

1.2) ปริมาณการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง

- ภาคเหนือตอนบน

จากข้อมูลสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางในระดับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง ลำพูน เชียงราย น่าน พะเยา และแพร่ มีปริมาณเที่ยวการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง จำนวน 1,940,669 เที่ยว และมีจำนวนผู้โดยสาร 23,035,919 คน และจากข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2562 พบว่า มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนเที่ยวรถให้บริการลดลงเฉลี่ยร้อยละ 3.56 ต่อปี และมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 5.72 ต่อปี

- ภาคเหนือตอนล่าง

ปริมาณการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางในระดับกลุ่มจังหวัด จากข้อมูลสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารของกรมการขนส่งทางบก ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2562 พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ประกอบด้วย จังหวัดตาก พิจิตร พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร และอุทัยธานี มีปริมาณเที่ยวการให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทาง จำนวน 1,507,065 เที่ยว และมีจำนวนผู้โดยสาร 27,264,172 คน โดยมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนเที่ยวรถลดลงเฉลี่ยร้อยละ 11.15 ต่อปี และมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสารลดลงร้อยละ 10.17 ต่อปี

ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปี พ.ศ. 2566 แสดงในตารางที่ 3.3-2

ตารางที่ 3.3-10 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ณ สิ้น ปี พ.ศ. 2566

จังหวัด	ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ		ปริมาณการเดินทางเฉลี่ย 1 วัน ⁽²⁾ (คน - เที่ยว/วัน)	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลัก (ร้อยละ)
	รวม 1 ปี ⁽¹⁾ (คน - เที่ยว/ปี)	เฉลี่ย 1 วัน (คน - เที่ยว/วัน)		
1. เชียงใหม่ ⁽³⁾	2,207,520	9,198	1,202,180	0.77
8. เชียงราย ⁽³⁾	708,816	2,953	153,857	1.92
เฉลี่ยรวม 2 จังหวัด				1.34

หมายเหตุ (1) ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารจาก ขบ. และ รฟท.

(2) ข้อมูลปริมาณการเดินทางจากการศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ของ สนข.

(3) จังหวัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

(4) จังหวัดที่มีสถานีรถไฟที่มีจุดต้นทาง - ปลายทาง ภายในเขตเมือง

จังหวัดที่มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองฯ มาก คือ จังหวัดเชียงใหม่ ร้อยละ 0.77 ส่วนจังหวัดเชียงราย มีสัดส่วน ร้อยละ 1.92 โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองฯ เฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 1.34

1.3) สินค้าผ่านด่านชายแดนภาคเหนือทางถนน

ด่านชายแดนสำคัญของภาคเหนือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยทางถนนปัจจุบันมี 6 ด่าน ประกอบด้วย ด่านของจังหวัดเชียงราย คือ ด่านชายแดนแม่สาย และด่านชายแดนเชียงของ ด่านชายแดนแม่สอด (จังหวัดตาก) ด่านชายแดนห้วยโก๋น (จังหวัดน่าน) ด่านชายแดนภูตู๋ (จังหวัดอุดรธานี) และด่านชายแดนบ้านฮวก (จังหวัดพะเยา) โดยด่านชายแดนเชียงของ ห้วยโก๋น ด่านภูตู๋ และบ้านฮวกเป็นช่องทางการค้า (Gateway) สู่ประเทศ สปป.ลาว สำหรับด่านชายแดนแม่สอด และด่านชายแดนแม่สาย เป็นช่องทางการค้าชายกับประเทศ เมียนมา

จากข้อมูลของปี 2565 พบว่า ปริมาณสินค้ารวมเข้า-ออกด่านชายแดน เรียงลำดับสูง - ต่ำ ในหน่วยตันน้ำหนัก คือ (1) ด่านแม่สอด (2) ด่านเชียงของ (3) ด่านแม่สาย (4) ด่านบ้านฮวก (5) ด่านห้วยโก๋น และ (6) ด่านภูตู๋ โดยมีรายละเอียดค่าน้ำหนัก มูลค่า ดุลการค้า อัตราร้อยละการเติบโตก่อนสถานการณ์ COVID-19 ประเภทสินค้านำเข้าและส่งออกแสดงในตารางที่ 3.3-11

ตารางที่ 3.3-11 สินค้าผ่านด่านชายแดนภาคเหนือปี 2565 เรียงลำดับสูง - ต่ำ ในหน่วยตันน้ำหนัก

ลำดับที่	ด่านชายแดน	ปริมาณขนส่งรวมเข้า - ออก (ตัน)	การขยายตัวก่อน COVID-19 (2559-2562) (% ต่อปี)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)	ดุลการค้า (ล้านบาท)	ประเภทสินค้า	
						ส่งออก	นำเข้า
1	แม่สอด	4,462,533	5.6	134,855	78,675	สินค้าอุปโภค - บริโภค และ อุตสาหกรรม	สินค้าเกษตร
2	เชียงของ	1,882,477	12.5	76,952	27,216	สินค้าอุปโภค - บริโภค และสินค้าก่อสร้าง	สินค้าเกษตร และสินแร่
3	แม่สาย	855,993	6.4	17,957	14,922	สินค้าอุปโภค - บริโภค และสินค้าก่อสร้าง	สินค้าเกษตร และสินแร่
4	บ้านฮวก	476,406	57.5	1,056	702	สินค้าอุปโภค - บริโภค น้ำมัน เชื้อเพลิง และสินค้าก่อสร้าง	หินปูนบด และสินค้าเกษตร
5	ห้วยโก๋น	131,759	12.9	25,121	(ขาดดุล) -19,548	สินค้าอุปโภค - บริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และน้ำมันเชื้อเพลิง	พลังงานไฟฟ้า สินค้าเกษตร และของป่า
6	ภูตู๋	88,458	-	2,605	2,511	สินค้าอุปโภค - บริโภค อุปกรณ์ทางการเกษตร และน้ำมันเชื้อเพลิง	สินค้าเกษตร ถ่านไม้ และเครื่องจักรกล

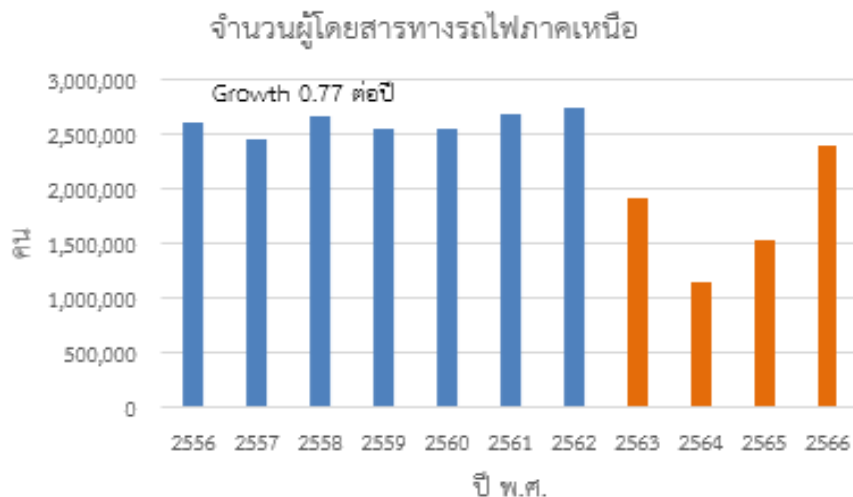
ที่มา: ศูนย์ข้อมูลศุลกากร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2565

2. ปริมาณการเดินทางและขนส่งบนระบบราง

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือมีการเดินทางบนระบบรางด้วยรถไฟ ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในปัจจุบันเกือบทุกเส้นทางซึ่งมีจุดต้นและปลายทางที่จะต้องวิ่งผ่านภาคเหนือเพื่อมุ่งหน้าไปยังปลายทางคือจังหวัดเชียงใหม่ เมื่อพิจารณาขบวนรถไฟและเส้นทางที่ให้บริการพบว่า ขบวนรถไฟและเส้นทางที่มีต้นทางและปลายทางในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

2.1) ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารระบบรางภาคเหนือ

ที่ปรึกษาได้รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณผู้โดยสารทางรางกลุ่มจังหวัดภาคเหนือของการรถไฟแห่งประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2556 - 2566 พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณผู้โดยสาร 2,397,654 คน (คิดเป็น 5.67% เมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งประเทศ 45.83 ล้านคน) เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณผู้โดยสารในช่วงก่อนการระบาดของไวรัสโควิด 19 พบว่ามีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารเท่ากับ 0.77% ต่อปี แต่ในช่วงการระบาดระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2564 พบว่ามีการลดลงโดยตลอดและกลับเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2565 ดังแสดงในรูปที่ 3.3-4



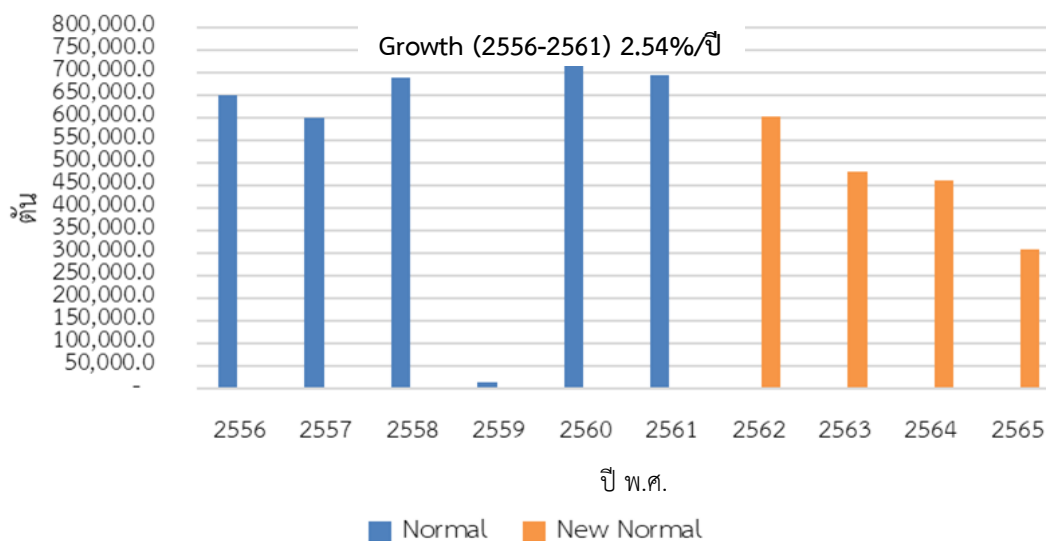
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565

รูปที่ 3.3-4 จำนวนผู้โดยสารทางรถไฟ ภาคเหนือ (ปี พ.ศ. 2556 - 2566)

2.2) ปริมาณการขนส่งสินค้าระบบรางภาคเหนือ

การขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยในปี พ.ศ. 2565 ภาพรวมของปริมาณขนส่งสินค้าทางรางภาคเหนือมีทั้งสิ้น 306,862 ตัน (คิดเป็น 2.72% เมื่อเทียบกับปริมาณขนส่งทั้งประเทศ 14.1 ล้านตัน) และจากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการขนส่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย 10 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2556 - 2565 พบว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณการขนส่งสินค้าช่วงก่อนการระบาดของไวรัสโควิด-19 (ปี พ.ศ. 2556 - 2562) มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของสินค้าเท่ากับ 2.54% ต่อปี แต่ในช่วงการระบาดระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565 พบว่ามีการลดลงของสินค้าโดยตลอด ดังแสดงในรูปที่ 3.3-5

ปริมาณสินค้าขนส่งทางรถไฟ (ภาคเหนือ)



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565

หมายเหตุ: ปี 2559 ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สมบูรณ์

รูปที่ 3.3-5 ปริมาณสินค้าขนส่งทางรถไฟ ภาคเหนือ (ปี พ.ศ. 2556 - 2565)

3. ปริมาณการเดินทางและขนส่งทางน้ำ

การเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยในปัจจุบันแบ่งออกเป็นการเดินทางและขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการเดินทางและขนส่งทางชายฝั่ง โดยภาคเหนือมีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำมี 2 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และ 2) เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนมี 4 ท่าเรือในจังหวัดเชียงราย แบ่งเป็น ท่าเรือหลักเพื่อการขนส่งสินค้า 2 แห่ง คือ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2) และท่าเรือเชียงของ นอกจากนี้ยังมีท่าเรือของเอกชนเพื่อการขนส่งสินค้าอีกหนึ่งแห่ง คือ ท่าเรือห้าเชียง (ภายใต้ด้านศุลกากรเชียงแสน) โดยทั้ง 3 แห่งมีไว้เพื่อการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงระหว่าง กลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เมียนมา สปป.ลาว และไทย) สำหรับการท่องเที่ยวมีท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ในพื้นที่เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน ซึ่งจัดให้เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวลำน้ำโขง

ข้อมูลจากกรมเจ้าท่า พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย มีการขนส่งทางเรือการค้าระหว่างประเทศไทย - จีน ผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (อยู่ห่างจากพื้นที่เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนมาทางทิศใต้ ประมาณ 10 กิโลเมตร) มีจำนวนเรือเข้า - เรือออก รวมทั้งสิ้นจำนวน 8,834 ลำ แบ่งเป็นเรือเปล่า 4,297 ลำ (ร้อยละ 48.64) และเรือบรรทุกสินค้า จำนวน 4,537 ลำ (ร้อยละ 51.36) มีภาพรวมการขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 306,319.40 ตัน โดยระหว่างปี พ.ศ. 2556 - 2565 พบว่า ในช่วงก่อนการระบาดของไวรัสโควิด (Normal Scenario) มีอัตราการขนส่งสินค้าเพิ่ม 9.2% ต่อปี และในช่วงการระบาดถึงปี พ.ศ. 2566 มีการลดลงระหว่างปี ในขณะที่การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว ผ่านท่าเรือเชียงของ ปัจจุบันมีปริมาณการขนส่งลดลงมากเนื่องจากมีความนิยมขนส่งทางถนนผ่านสะพาน

มิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 โดยในปี พ.ศ. 2566 มีภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 3 ท่าเรือทั้งหมด 10,178.10 ตัน เป็นสินค้าขาเข้า 542.12 ตัน

4. ปริมาณการเดินทางและขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันภาคเหนือของประเทศไทยมีการเดินทางและขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย ท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ ลำปาง แม่ฮ่องสอน แม่สอย น่านนคร ปาย เพชรบูรณ์ พิษณุโลก แพร่ และตาก และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย ในอดีตก่อนสถานการณ์โควิด 19 มีปริมาณผู้โดยสารและอัตราเพิ่มต่อปีสูง โดยเฉพาะท่าอากาศยานเชียงใหม่มีอัตราการเพิ่ม 14.6% ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณผู้โดยสารสูงถึง 11.14 ล้านคน ปริมาณผู้โดยสารลดลงในช่วงการระบาดของไวรัสโควิด 19 ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2564 ในปี พ.ศ. 2567 และ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงจังหวัดเชียงราย ก่อนสถานการณ์โควิด มีปริมาณผู้โดยสารและอัตราเพิ่มต่อปีสูง โดยมีอัตราการเพิ่ม 17.9% ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณผู้โดยสารสูงถึง 2.89 ล้านคน ปริมาณผู้โดยสารลดลงในช่วงการระบาดของไวรัสโควิด ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2564 ในปี พ.ศ. 2565 มีผู้โดยสาร 1.9 ล้านคน และมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารจากปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่และท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงจังหวัดเชียงรายแสดงดังตารางที่ 3.3-12 - ตารางที่ 3.3-14

ตารางที่ 3.3-12 สถิติจำนวนเที่ยวบินของภาคเหนือ

หน่วย : เที่ยวบิน

จังหวัด	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่	79,530	39,455	16,051	39,027	55,663
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงจังหวัดเชียงราย	20,128	12,126	6,131	11,920	12,485

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3.3-13 สถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบินของภาคเหนือ

หน่วย : คน

จังหวัด	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่	11,335,293	4,851,470	1,762,732	5,459,482	8,224,573
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงจังหวัดเชียงราย	2,928,884	1,513,294	710,408	1,686,726	1,920,228

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3.3-14 สถิติปริมาณการส่งสินค้าทางเครื่องบินของภาคเหนือ

หน่วย : ตัน

จังหวัด	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ท่าอากาศยานนานาชาติ เชียงใหม่	12,312	4,915	3,242	5,192	5,152
ท่าอากาศยานนานาชาติ แม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย	2,537	963	586	920	875

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

5. จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้

ภาคเหนือมีจำนวนผู้เยี่ยมเยือน (ผู้ที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และอื่น ๆ เช่น การเยี่ยมเพื่อน/ญาติ) 41.8 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2567 รายได้รวมเท่ากับ 224,935 ล้านบาท แยกเป็นชาวไทย 86.7% ชาวต่างประเทศ 13.3% โดยมีการใช้จ่ายเฉลี่ย 4,646 บาทต่อคน สำหรับคนไทย และ 10,218 บาทต่อคนสำหรับคนต่างชาติ (ข้อมูลเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2567)

ข้อมูลจำนวนผู้เยี่ยมเยือน 12 ปีย้อนหลัง (ปี พ.ศ. 2556 - 2567) จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่าก่อนการระบาดของไวรัสโควิด 19 ในช่วงปี พ.ศ. 2556 - 2562 มีอัตราการเพิ่มของผู้เยี่ยมเยือนเท่ากับ 6.3% ต่อปี จำนวนผู้เยี่ยมเยือนลดลงในปี พ.ศ. 2563 - 2564 และ เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดจำนวนและรายได้จากการท่องเที่ยวแสดงในตารางที่ 3.3-15

ตารางที่ 3.3-15 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2556 - 2567

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	รายได้รวม(ล้านบาท)
2556	24,996,364	114,224
2557	27,110,120	130,917
2558	29,798,775	147,846
2559	31,066,380	158,771
2560	33,824,436	175,454
2561	35,346,663	190,411
2562	36,012,649	195,340
2563	20,487,667	93,809
2564	12,787,588	49,317
2565	33,522,810	139,980
2566	35,920,399	209,198
2567	36,192,503	224,936

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2568

3.3.2 งานสำรวจข้อมูลปฐมภูมิด้านปริมาณการจราจรและข้อมูลการเดินทางบนทางหลวง

ข้อมูลปริมาณจราจรและข้อมูลการเดินทางและขนส่งสินค้าบนทางหลวงในพื้นที่ศึกษาภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้จากการสำรวจในสนาม โดยทีมที่ปรึกษาแยกออกเป็นการสำรวจ 3 ประเภท คือ (1) การสำรวจปริมาณการจราจรบนทางหลวง (2) การสำรวจการเดินทางของคนโดยสารโดยสารข้ามทาง

(Passenger Roadside Interview Survey: P-RIS) และ (3) การสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจากการสัมภาษณ์ข้างทาง (Freight Roadside Interview Survey: F-RIS) มีรายละเอียด ดังนี้

1. การสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวง

ข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวงที่จุดสำรวจ มีความสำคัญในงานศึกษาและวิเคราะห์ด้านคมนาคมและขนส่ง และการพัฒนาแบบจำลองจราจร แสดงคุณลักษณะของการจราจรประกอบด้วย ปริมาณการจราจรรายทิศทาง การกระจายปริมาณรายชั่วโมง (Hourly Variation) สัดส่วนประเภทยานพาหนะในกระแสจราจร (Traffic Composition) เปอร์เซนต์ปริมาณสูงสุดของชั่วโมง (Peak Hour Factor) และสัดส่วนรถบรรทุก

ในงานศึกษาของโครงการจะสำรวจปริมาณจราจรวันทำงาน 1 วัน (วันอังคาร วันพุธ หรือวันพฤหัสบดี) โดยสำรวจแบบแยกทิศทางและแยกประเภทยานพาหนะออกเป็น 12 ประเภทตามมาตรฐานกรมทางหลวงตาราง แสดงจุดสำรวจจำนวน 31 จุด ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 7 เส้น Screen Line

การสำรวจใช้วิธีบันทึกภาพวิดีโอและนับปริมาณจราจรในห้องปฏิบัติการในช่วง 15 นาที และสรุปเป็นรายชั่วโมงโดยจะนับปริมาณแต่ละจุดสำรวจเป็นเวลา 12 ชั่วโมง (7.00 AM. - 7.00 PM.) สำรวจช่วงเปิดภาคการศึกษาในเดือนมิถุนายน 2567

2. การสำรวจการเดินทางของคนและสินค้าโดยการสัมภาษณ์ข้างทาง (Passenger and Freight Roadside Interview Survey: P-RIS, F-RIS)

การสำรวจข้อมูลการเดินทางของคนและสินค้า (Travel Demand Survey) เป็นการสำรวจแบบสุ่มตัวอย่าง โดยการหยุดรถข้างทาง และสัมภาษณ์ผู้เดินทางในส่วนข้อมูลการเดินทางและขนส่งสินค้า เช่น วัตถุประสงค์ของการเดินทาง จุดเริ่มต้น และจุดปลายทาง การเดินทาง เวลาที่ใช้ของการเดินทาง จำนวนผู้โดยสารในยานพาหนะ ประเภทสินค้าและปริมาณบรรทุก และอื่น ๆ โดยบันทึกข้อมูลสำรวจรายชั่วโมงตามรูปแบบฟอร์มสัมภาษณ์ของ สนข.

ในงานโครงการนี้ ที่ปรึกษาจะสำรวจการเดินทางของคนและสินค้านรวม 10 จุด แยกเป็นภาคเหนือ 5 จุด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จุด สัมภาษณ์โดยการสุ่มตัวอย่าง ในวันทำงาน 1 วัน (วันอังคาร วันพุธ หรือวันพฤหัสบดี) ช่วงเวลา 7.00 AM - 7.00 PM ช่วงเปิดภาคการศึกษาในเดือนมิถุนายน 2567

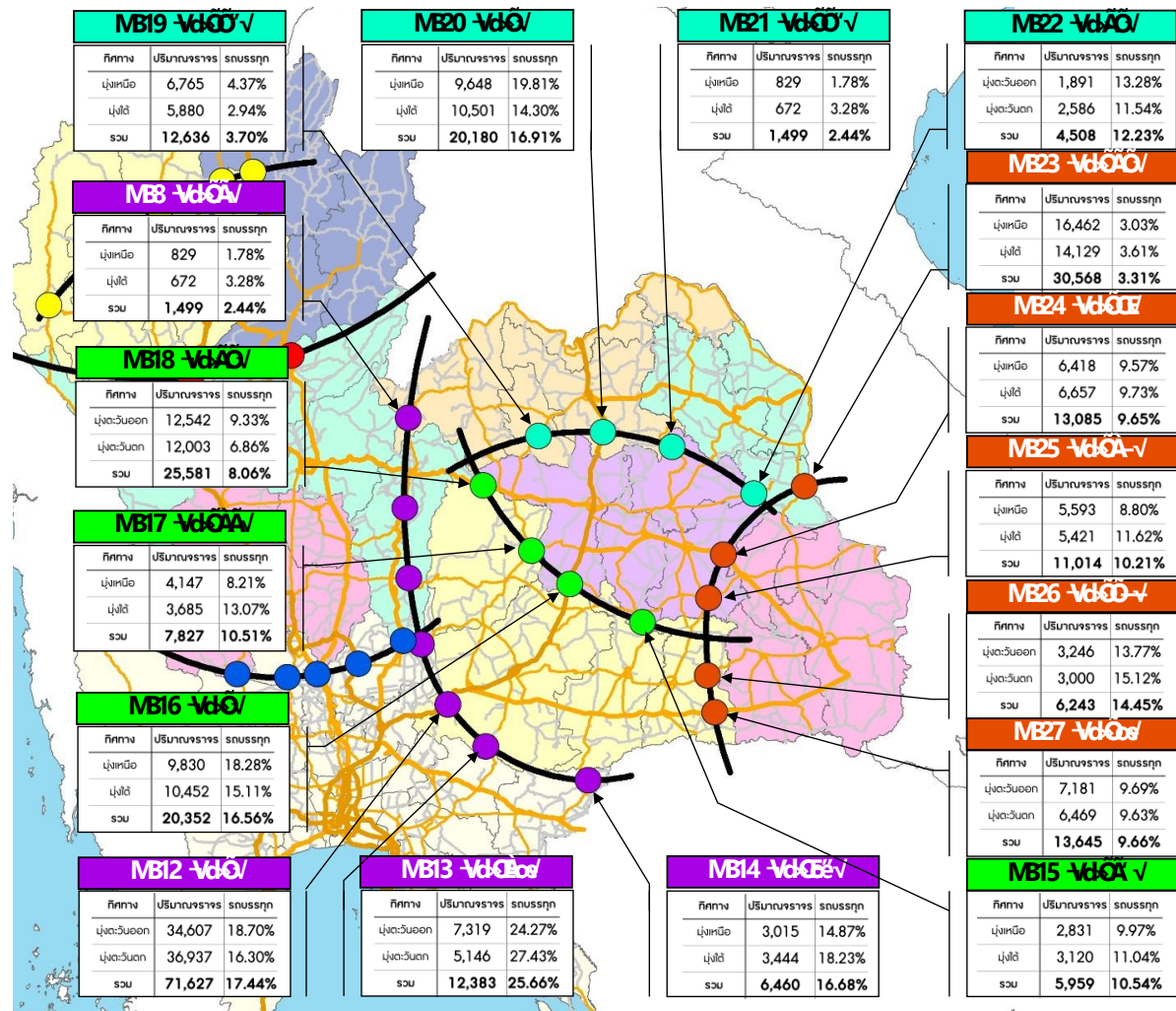
3.3.2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสำรวจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรที่จุดสำรวจบนเส้น Screen Line จำนวน 17 จุด และข้อมูลการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จุดสำรวจจำนวน 5 จุด ครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ทราบขนาดและลักษณะการจราจร และแนวโน้มปริมาณและทิศทางการเดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ในปีปัจจุบัน พ.ศ. 2567

1.1) ปริมาณจราจรรายวัน (Daily Traffic)

การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (7.00 AM-7.00 PM) ช่วงเปิดภาคการศึกษาในเดือนมิถุนายน 2567 สามารถนำมาปรับเทียบให้เป็นข้อมูลปริมาณจราจรรายวันเฉลี่ยของปี (AADT) จากค่าตัวปรับแก้ (Adjustment Factor) ของสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวงสำหรับแต่ละ

จุดสำรวจ โดยปริมาณการจราจรในหน่วย AADT แต่ละทิศทาง (คัน/วัน) และสัดส่วนรถบรรทุกที่จุดสำรวจ
17 จุด แสดงในรูปที่ 3.3-6



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-6 ปริมาณการจราจรและสัดส่วนรถบรรทุก ที่จุดสำรวจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (คัน/วัน)

1.2) สัดส่วนประเภทยานพาหนะในกระแสจราจร (Traffic Composition)

จากผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนแยกประเภท (Mid - Block Classified Counts) 12 ประเภท บนโครงข่ายทางหลวงสายประธานและสายรองประธาน ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 17 จุดสำรวจ

- ทางหลวงสายประธาน พบว่า มีสัดส่วนของรถบรรทุก (กลาง ใหญ่ พ่วง กึ่งพ่วง) มีปริมาณค่อนข้างสูง คือ ร้อยละ 18 (ทล.2) ร้อยละ 13 (ทล.12) ร้อยละ 16 (ทล.21) และ ร้อยละ 10 (ทล.23, ทล.24) สำหรับปริมาณรถที่ใช้เส้นทางสูงสุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ร้อยละ 26 (ทล.1) ร้อยละ 73 (ทล.12) ร้อยละ 63 (ทล.21) และ ร้อยละ 60 (ทล.23, ทล.24) ตามลำดับ

- **ทางหลวงสายรองประธาน** มีสัดส่วนของรถบรรทุก (กลาง ใหญ่ พ่วง กึ่งพ่วง) มีปริมาณสูงเช่นเดียวกัน คือ ร้อยละ 11 (ทล.202) ร้อยละ 4 (ทล.212) ร้อยละ 15 (ทล.226) และ ร้อยละ 26 (ทล.304) สำหรับปริมาณรถที่ใช้เส้นทางสูงสุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ร้อยละ 68 (ทล.202) ร้อยละ 69 (ทล.212) ร้อยละ 60 (ทล.226) และ ร้อยละ 60 (ทล.304) ตามลำดับ

1.3) ปริมาณจราจรชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Volume)

- จากข้อมูลสำรวจ พบว่า ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเมื่อเทียบเป็นเปอร์เซ็นต์ของปริมาณ 12 ชั่วโมง (7.00-19.00 น.) มีค่าประมาณรวม 11 เปอร์เซ็นต์ทั้งกรณีทางหลวงสายประธานและรองประธาน

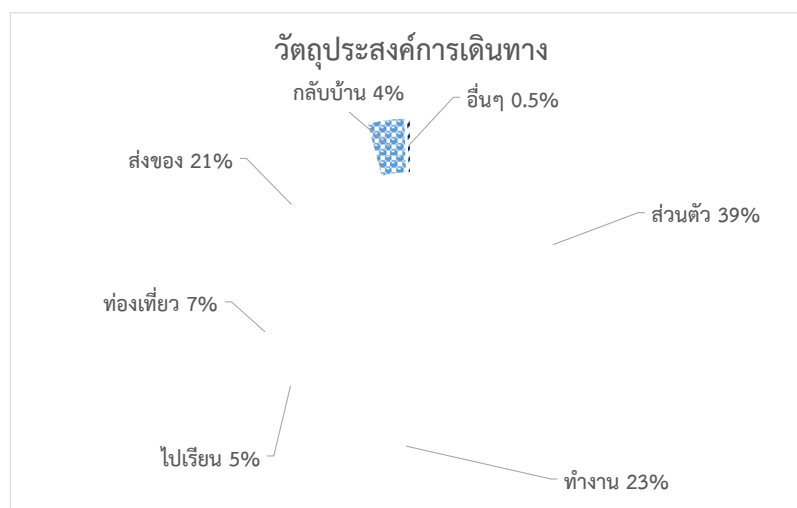
1. การวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางคนและสินค้า (Passenger and Freight Travel Demand Data)

จากข้อมูลการสำรวจการเดินทางของคนและสินค้า โดยการสัมภาษณ์จำนวน 5 จุด ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ วันทำงานระหว่างเวลา 7.00- 18.00 น. ที่จุดสกัดของตำรวจทางหลวง ที่ปรึกษาสำรวจแบบสุ่มตัวอย่าง จำนวนตัวอย่างสัมภาษณ์ 1,150 ตัวอย่างต่อจุด ตามเงื่อนไขความคลาดเคลื่อน 5 เปอร์เซ็นต์ โดยรายละเอียดจุดสำรวจ สถานที่ และจำนวนตัวอย่างสำรวจ จำนวนแบบสอบถามที่จุดสำรวจ ข้อมูลการสุ่มสัมภาษณ์ได้มีการปรับขยายให้เป็นข้อมูลประชากรจากปริมาณการจราจรที่นับในช่วงเวลาเดียวกัน ซึ่งจากการวิเคราะห์ให้ผลดังนี้

1.1) การเดินทางของคน (Passenger Demand)

- วัตถุประสงค์การเดินทาง

จากการสอบถามวัตถุประสงค์ของการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่เดินทางไปทำธุระส่วนตัวทำงาน ส่งของ ท่องเที่ยว ไปเรียน และกลับบ้าน เท่ากับร้อยละ 39 23 21 7 5 และ 4 ตามลำดับ สำหรับการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ อยู่ที่ร้อยละ 0.5 **รูปที่ 3.3-7**



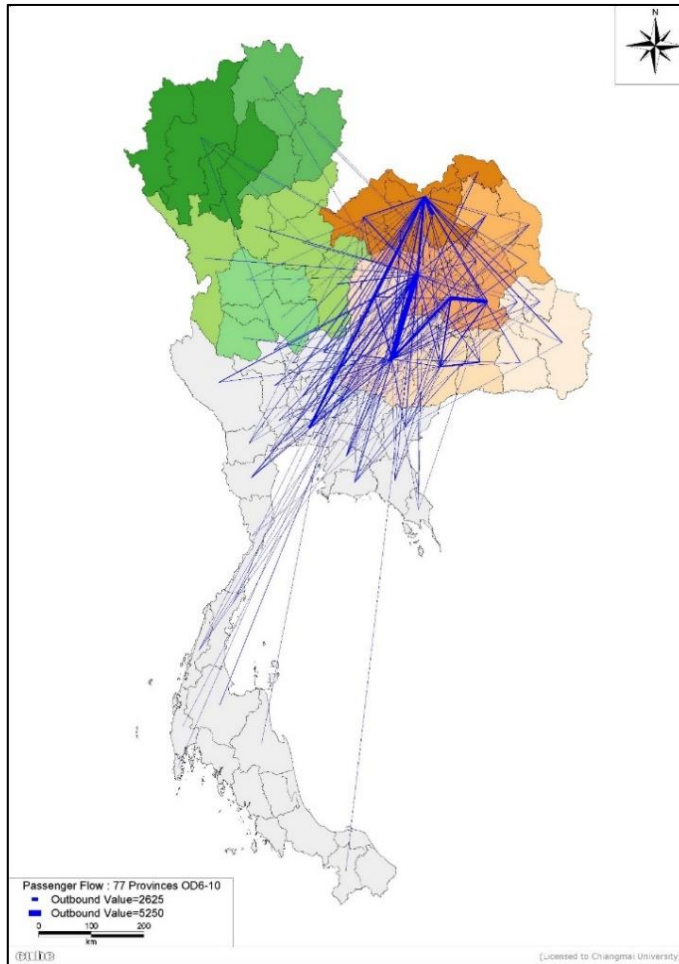
ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-7 วัตถุประสงค์การเดินทาง

- การเดินทางระหว่างพื้นที่

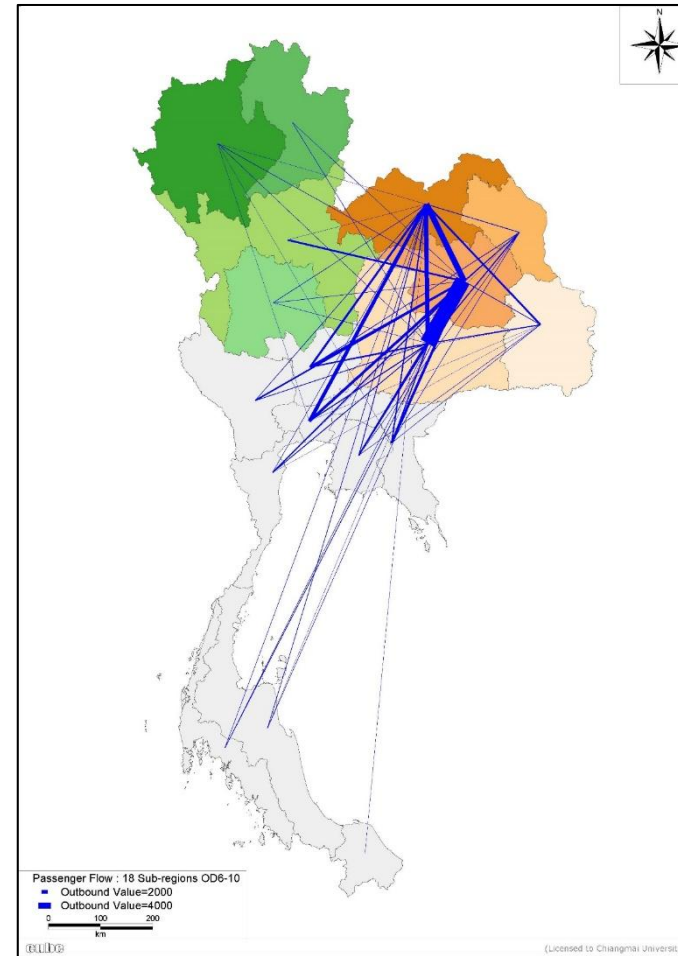
การเดินทางของจุดเริ่มต้น - ปลายทาง ระหว่างจังหวัด แสดงในรูปที่ 3.3-8 พบว่า มีปริมาณการเดินทางสูงระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง สำหรับการเดินทางระหว่างภาคมีการเดินทางไปยังภาคกลางสูงกว่า การเดินทางไปยังภาคอื่น ๆ ภายในประเทศไทย

กรณีการเดินทางระหว่าง 18 กลุ่มจังหวัด รูปที่ 3.3-9 พบว่า พบว่า มีการเดินทางหนาแน่นระหว่างพื้นที่จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รองมาคือ การเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง รวมทั้งจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามลำดับ



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-8 การเดินทางของคนระหว่าง 77 จังหวัด



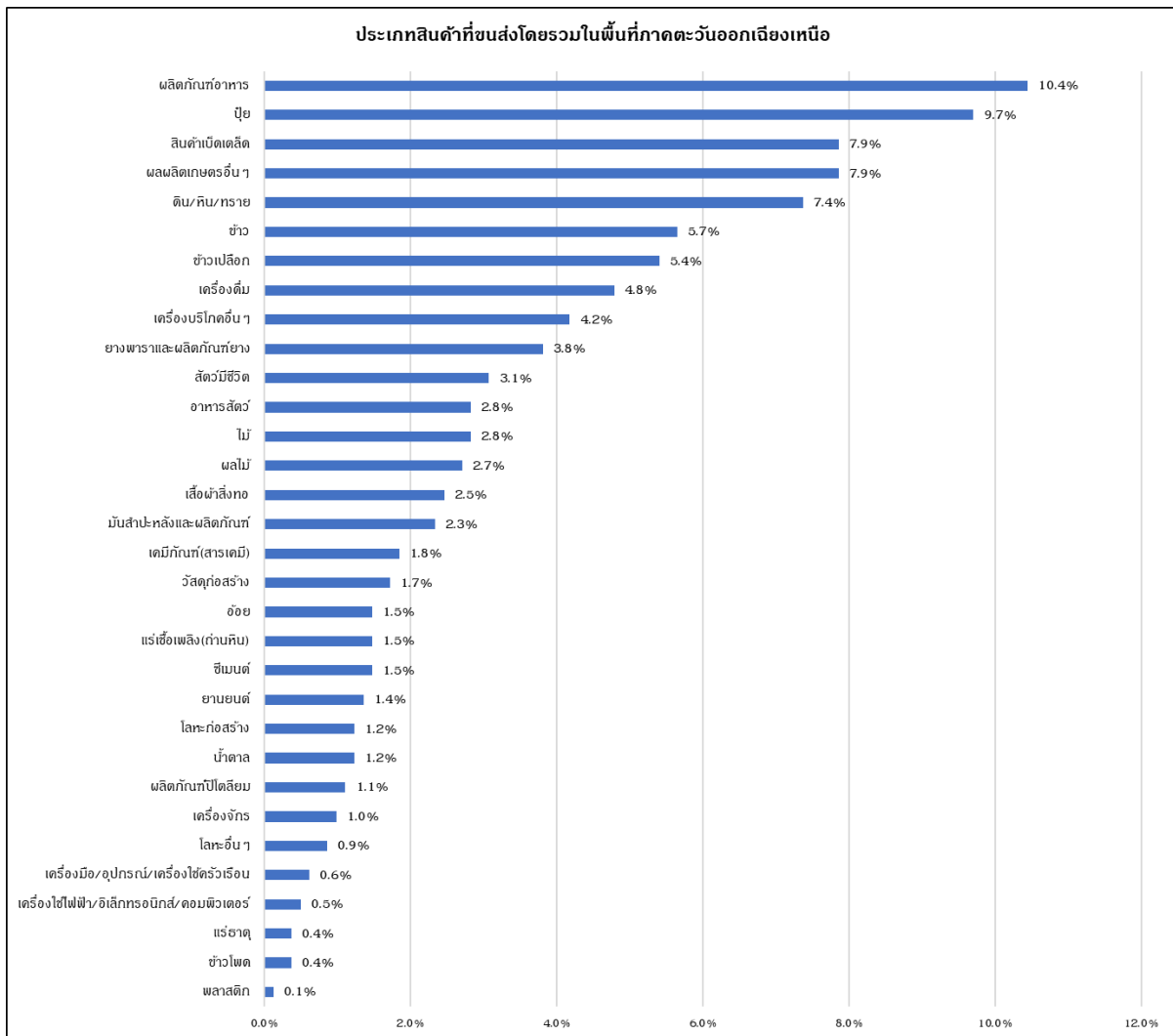
ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-9 การเดินทางของคนระหว่าง 18 กลุ่มจังหวัด

1.2) การเคลื่อนย้ายสินค้า (Freight Movement)

- ประเภทสินค้าขนส่ง

จากข้อมูลสำรวจประเภทสินค้าขนส่ง ได้แจกแจงตามประเภทสินค้าขนส่ง พบว่า สินค้าขนส่งส่วนใหญ่ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์อาหาร ปุ๋ย สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ และวัสดุก่อสร้าง ดิน/หิน/ทราย ดังแสดงในรูปที่ 3.3-10

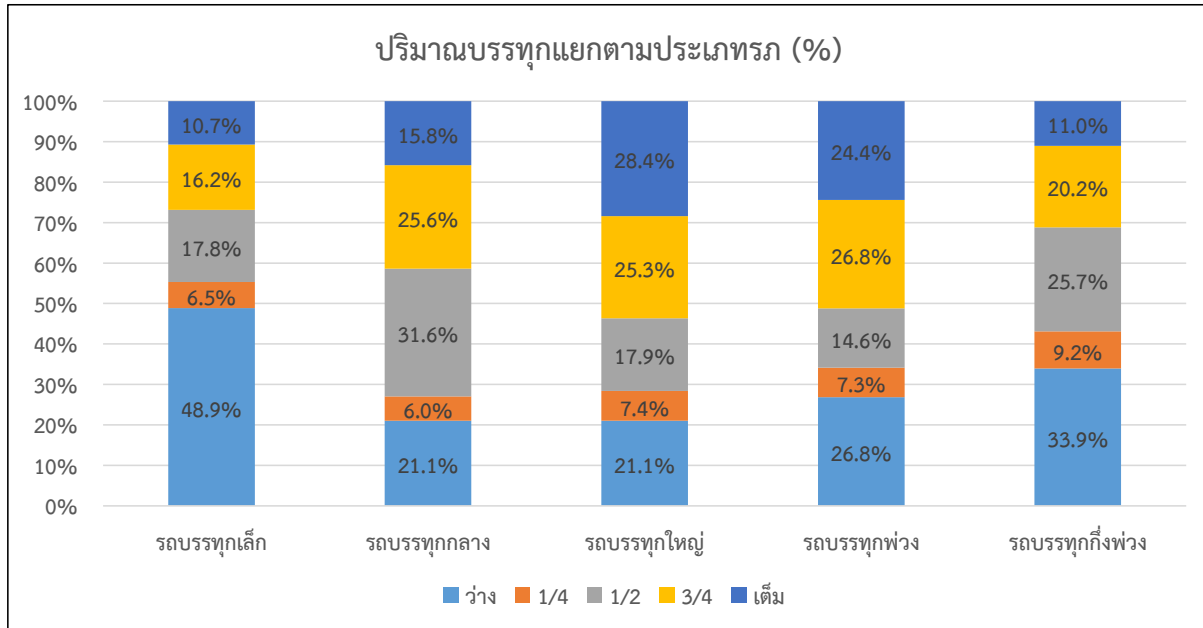


ที่มา: ทิปรีक्षा พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-10 ประเภทสินค้าขนส่ง

- ปริมาณการบรรทุกสินค้าต่อคัน

ปริมาณการบรรทุกสินค้าของรถบรรทุกเล็ก รถบรรทุกกลาง รถบรรทุกใหญ่ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง (รถว่าง บรรทุก 1/4 1/2 3/4 และเต็มคัน) พบว่า สำหรับรถบรรทุกสินค้าหลัก ซึ่งประกอบด้วย รถบรรทุกขนาดกลาง ขนาดใหญ่ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง มีการบรรทุกเต็มคันและ 3/4 คันสูงรวมประมาณ ร้อยละ 30 - 50 ในขณะที่รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) เป็นรถว่างประมาณ ร้อยละ 50 ดังแสดงรูปที่ 3.3-11

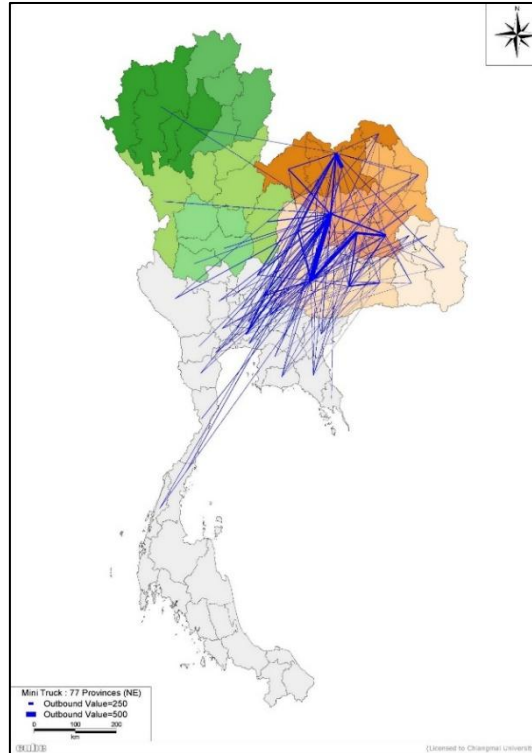


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-11 ปริมาณการบรรทุกสินค้าของรถบรรทุก

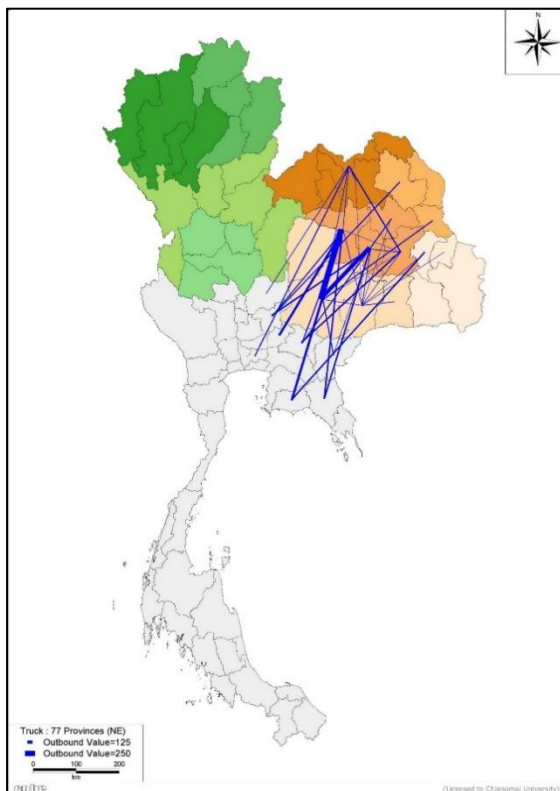
- การขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่

เนื่องจากการสำรวจเป็นการสำรวจข้อมูลปริมาณการบรรทุกในส่วนปริมาตร ไม่มีข้อมูลน้ำหนักสินค้าบรรทุก ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ทิศทางการเดินทางของรถบรรทุกแสดงในค่าจำนวนรถเดินทางระหว่างพื้นที่ (แสดงจำนวนรถขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ 77 จังหวัด) กรณีรถบรรทุกเล็ก รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ซึ่งถือเป็นยานพาหนะขนส่งหลัก (Long Haul) ประกอบด้วยรถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วงดังนี้ (รูปที่ 3.3-12 ถึง รูปที่ 3.3-14)



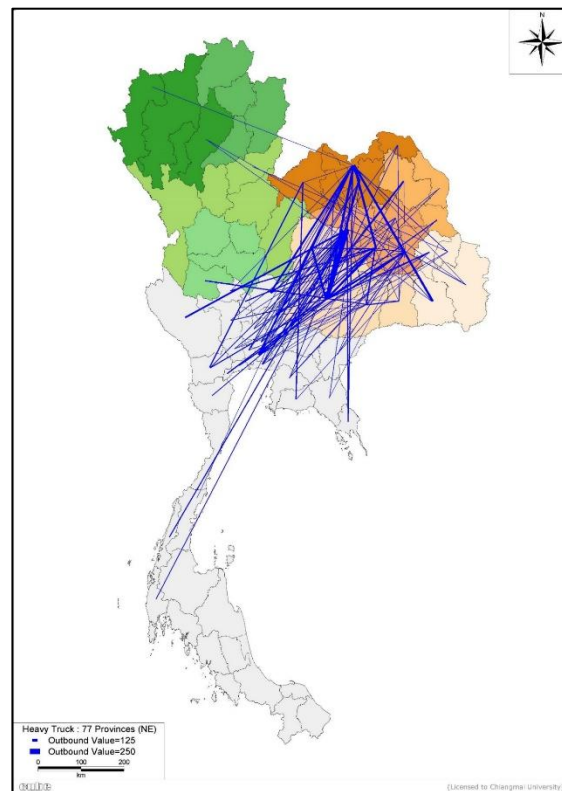
ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-12 จุดเริ่มต้นและปลายทางการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก (4 ล้อ)



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-13 จุดเริ่มต้นและปลายทางการขนส่ง
โดยรถขนาดกลาง (6 ล้อ)



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

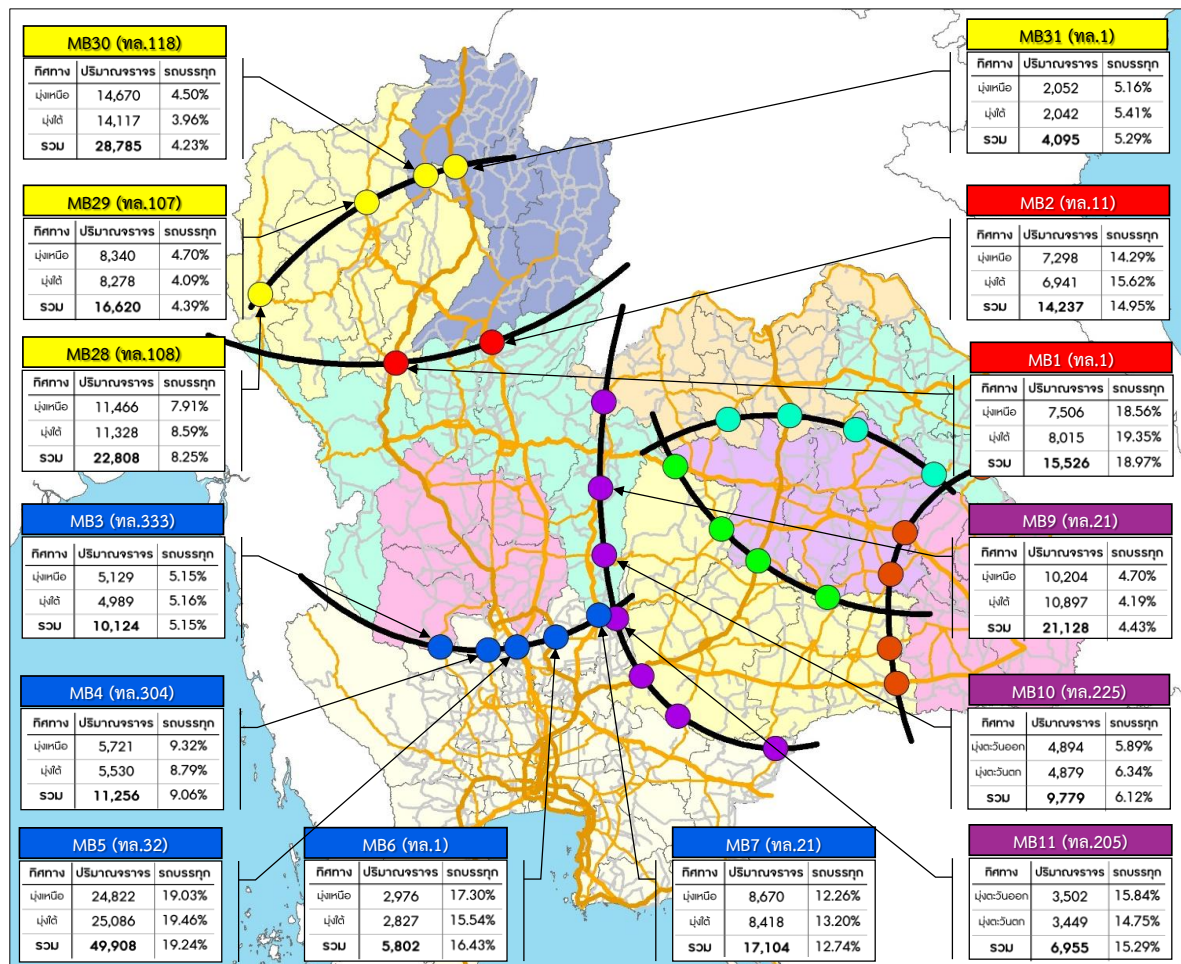
รูปที่ 3.3-14 จุดเริ่มต้นและปลายทางการขนส่ง
โดยรถขนาดใหญ่ (10 ล้อ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)

3.3.2.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสำรวจภาคเหนือ

การวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรที่จุดสำรวจบนเส้น Screen Line จำนวน 14 จุด และข้อมูลการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จุดสำรวจจำนวน 5 จุด ครอบคลุมพื้นที่ภาคเหนือ ทำให้ทราบขนาดและลักษณะการจราจร และแนวโน้มปริมาณและทิศทางการเดินทางของคนและสินค้าในพื้นที่ในปีปัจจุบัน พ.ศ. 2567

1.1) ปริมาณจราจรรายวัน (Daily Traffic)

ผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน 12 ชั่วโมง (7.00 AM - 7.00 PM) ช่วงเปิดภาคการศึกษาในเดือนมิถุนายน สามารถนำมาปรับเทียบให้เป็นข้อมูลปริมาณจราจรรายวันเฉลี่ยของปี (AADT) จากค่าตัวปรับแก้ (Adjustment Factor) ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สำหรับแต่ละจุดสำรวจ โดยปริมาณการจราจรในหน่วย AADT แต่ละทิศทาง (คัน/วัน) และสัดส่วนรถบรรทุกที่จุดสำรวจ 14 จุด แสดงในรูปที่ 3.3-15 โดยสามารถสรุปผลปริมาณจราจรในภาพรวมบนทางหลวงสายประธานและสายรองประธานได้ดังนี้



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-15 ปริมาณการจราจรและสัดส่วนรถบรรทุกที่จุดสำรวจภาคเหนือ (คัน/วัน)

1.2) สัดส่วนประเภทยานพาหนะในกระแสจราจร (Traffic Composition)

จากผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนแยกประเภท (Mid-Block Classified Counts) 12 ประเภท บนโครงข่ายทางหลวงสายประธานและสายรองประธาน ในเขตพื้นที่ภาคเหนือ 14 จุดสำรวจ

- **ทางหลวงสายประธาน** พบว่า มีเปอร์เซ็นต์รถบรรทุก (กลาง ใหญ่ พ่วง กึ่งพ่วง) สูงเท่ากับ ร้อยละ 19 (ทล.1) และร้อยละ 15 (ทล.11) รถเก๋งร้อยละ 35 (ทล.1) และร้อยละ 41 (ทล.11) รถจักรยานยนต์ร้อยละ 8 และร้อยละ 5 ตามลำดับ
- **ทางหลวงสายรองประธาน** มีรถบรรทุกขนาดกลางขึ้นไป (บรรทุกกลาง - กึ่งพ่วง) น้อยมาก ประมาณร้อยละ 4-5 (ทล.118 และทล.333) แต่มีรถบรรทุกเล็กสูงถึงร้อยละ 36 รถเก๋งร้อยละ 16-27 และรถจักรยานยนต์สูงประมาณร้อยละ 40

1.3) ความผันแปรของปริมาณการจราจรรายชั่วโมง (Hourly Variation)

จากการศึกษาปริมาณจราจรบนโครงข่ายของพื้นที่ศึกษา พบว่า มีลักษณะความผันแปรของปริมาณการจราจรรายชั่วโมงของจุดสำรวจ 12 ชั่วโมง

- **ทางหลวงสายประธาน** พบว่า ปริมาณการจราจรรายชั่วโมงไม่แสดงแนวโน้มเพิ่มสูงของชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นตามลักษณะของทางหลวงในเขตเมืองปริมาณการจราจรจะมีปริมาณสูงในช่วง 11.00 - 17.00 น.
- **ทางหลวงสายรองประธาน** แสดงการผันแปรคล้ายคลึงกับทางหลวงในเขตเมืองมีชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (7.00 - 8.00 น.) และเย็น (17.00 - 18.00 น.)

1. การวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางคนและสินค้า (Passenger and Freight Travel Demand Data)

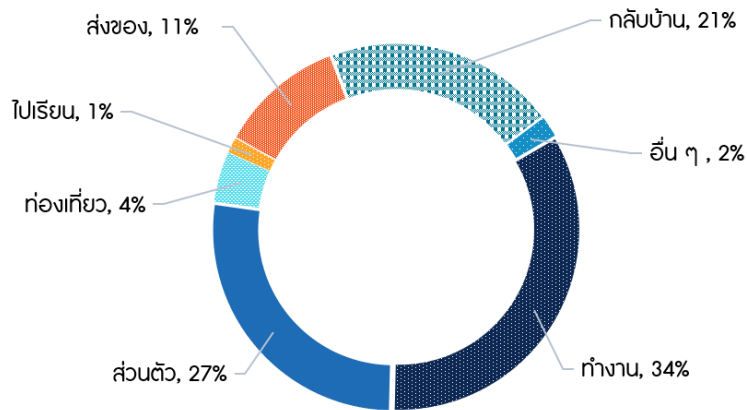
จากข้อมูลการสำรวจการเดินทางของคนและสินค้า โดยการสัมภาษณ์จำนวน 5 จุด ในพื้นที่ภาคเหนือ วันทำงานระหว่างเวลา 7.00 - 18.00 น. ที่จุดสกัดของตำรวจทางหลวง ที่ปรึกษาสำรวจแบบสุ่มตัวอย่าง จำนวนตัวอย่างสัมภาษณ์ 1,150 ตัวอย่างต่อจุด ตามเงื่อนไขความคลาดเคลื่อน ร้อยละ 5 โดยรายละเอียดจุดสำรวจ สถานที่ และจำนวนตัวอย่างสำรวจ ซึ่งจากการวิเคราะห์ให้ผลดังนี้

2.1) การเดินทางของคน (Passenger Demand)

- วัตถุประสงค์การเดินทาง

จากการสอบถามวัตถุประสงค์ของการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่เดินทางไปทำงาน ทำธุระส่วนตัว ส่งของ และการเดินทางกลับบ้าน (กลับบ้าน) เท่ากับ ร้อยละ 34 27 11 และ 21 ตามลำดับ สำหรับวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมีจำนวนต่ำเท่ากับ 4% **รูปที่ 3.3-16**

วัตถุประสงค์การเดินทาง



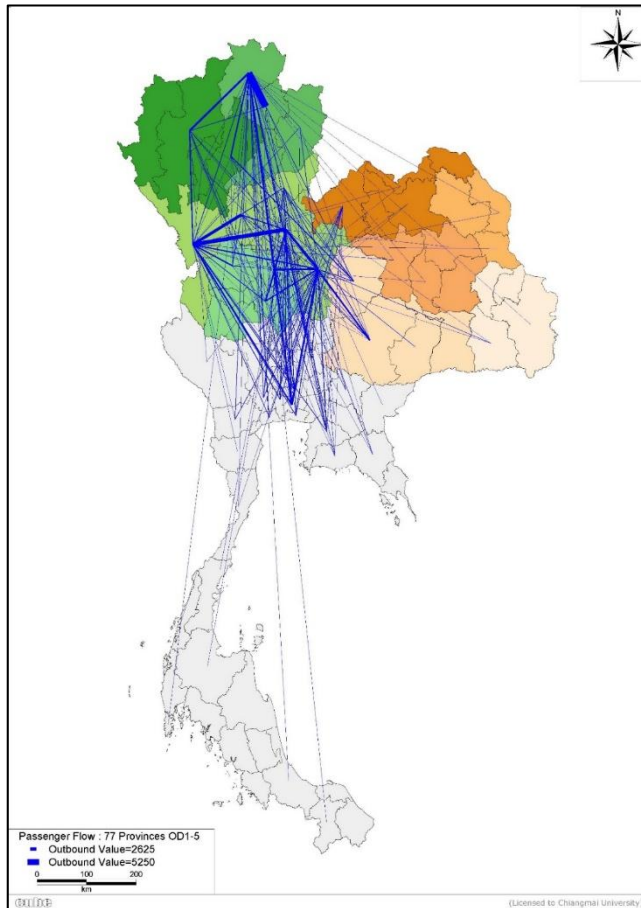
ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-16 วัตถุประสงค์การเดินทาง

- การเดินทางระหว่างพื้นที่

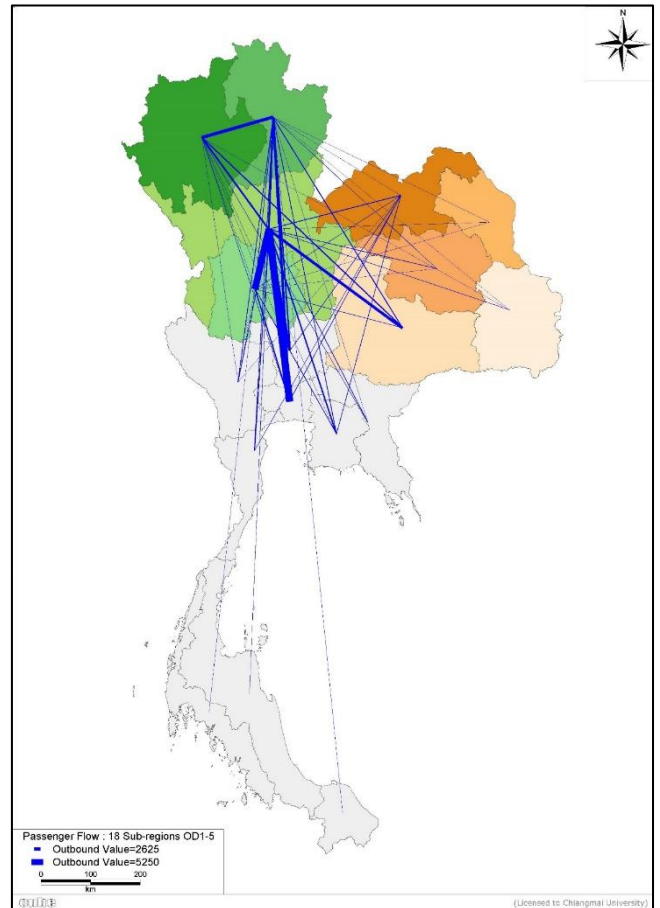
การเดินทางของจุดเริ่มต้น - ปลายทาง ระหว่างจังหวัด แสดงในรูปที่ 3.3-17 พบว่า มีปริมาณการเดินทางสูงระหว่างพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบน การเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ รวมทั้งระหว่างภาคใต้และภาคเหนือมีน้อย

กรณีการเดินทางระหว่าง 18 กลุ่มจังหวัด รูปที่ 3.3-18 พบว่า มีการเดินทางหนาแน่นระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลและกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 รวมทั้งระหว่างกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และตอนล่าง 2 การเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีน้อย



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-17 การเดินทางของคนระหว่าง 77 จังหวัด



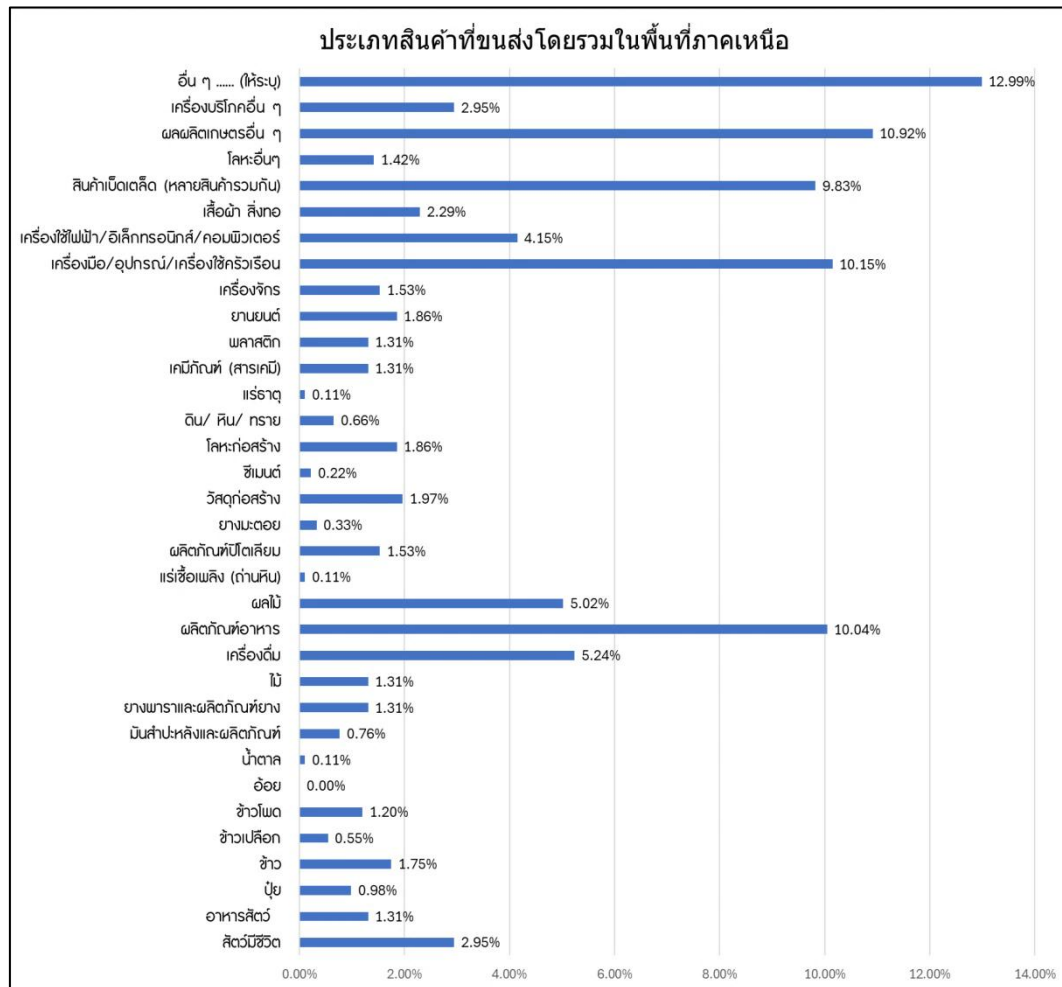
ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-18 การเดินทางของคนระหว่าง 18 กลุ่มจังหวัด

2.2) การเคลื่อนย้ายสินค้า (Freight Movement)

- ประเภทสินค้าขนส่ง

จากข้อมูลสำรวจประเภทสินค้าขนส่ง ได้แจกแจงตามประเภทสินค้าขนส่ง พบว่า สินค้าขนส่งส่วนใหญ่ ประกอบด้วย ผลผลิตทางการเกษตร สินค้าเบ็ดเตล็ด สินค้าประเภทเครื่องมือและอุปกรณ์ และผลิตภัณฑ์อาหาร ดังแสดงในรูปที่ 3.3-19

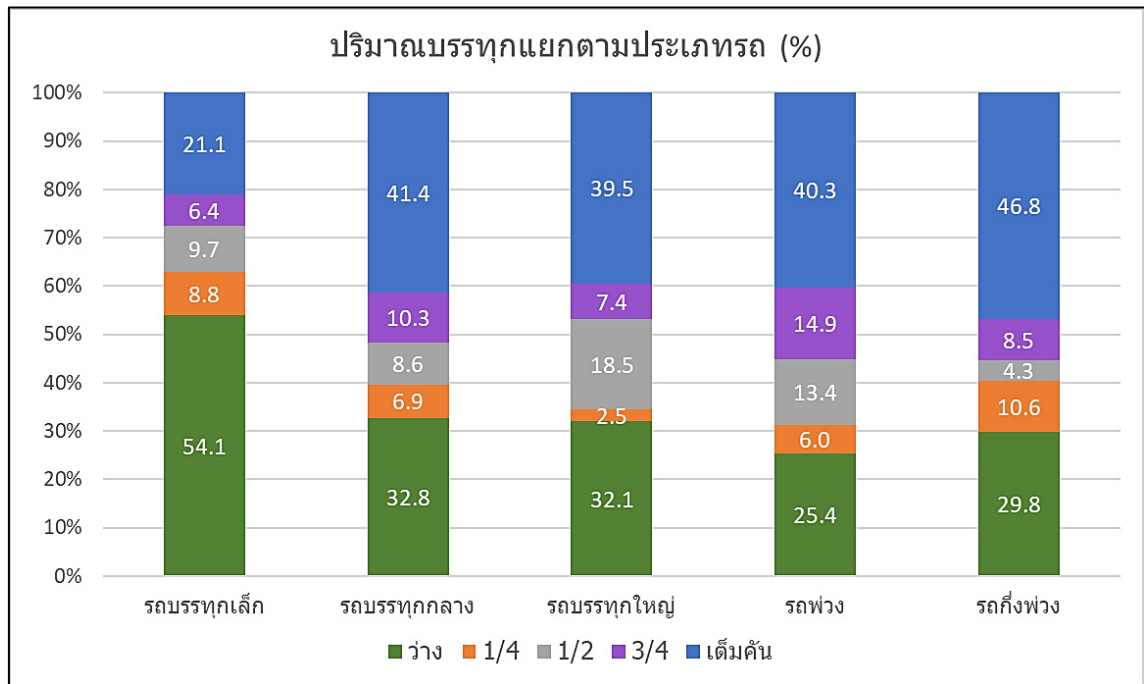


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-19 ประเภทสินค้าขนส่ง

- ปริมาณการบรรทุกสินค้าต่อคัน

รูปที่ 3.3-20 แสดงปริมาณการบรรทุกสินค้าของรถบรรทุกเล็ก รถบรรทุกกลาง รถบรรทุกใหญ่ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง (รถว่าง บรรทุก 1/4 1/2 3/4 และเต็มคัน) พบว่า สำหรับรถบรรทุกสินค้าหลัก ซึ่งประกอบด้วย รถบรรทุกขนาดกลาง ขนาดใหญ่ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง มีการบรรทุกเต็มคันและ 3/4 คันสูงรวมประมาณ ร้อยละ 50 ในขณะที่รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) เป็นรถว่างประมาณร้อยละ 50

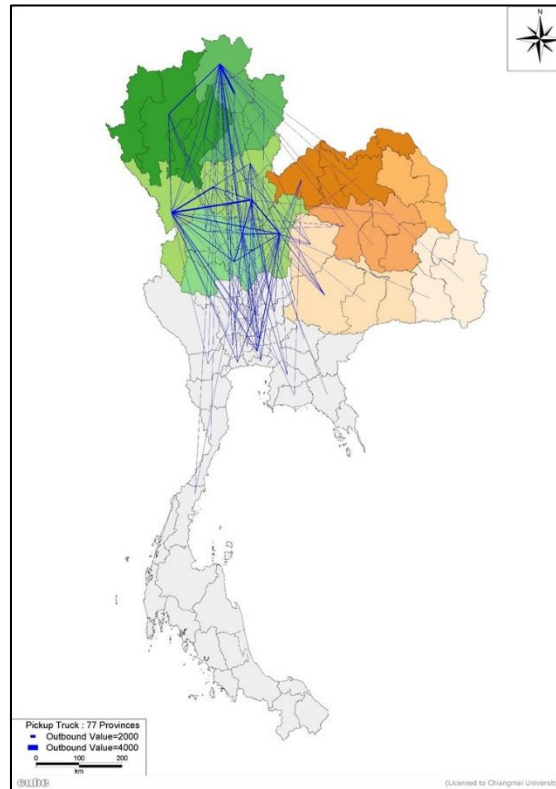


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-20 ปริมาณการบรรทุกสินค้าของรถบรรทุก

- การขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่

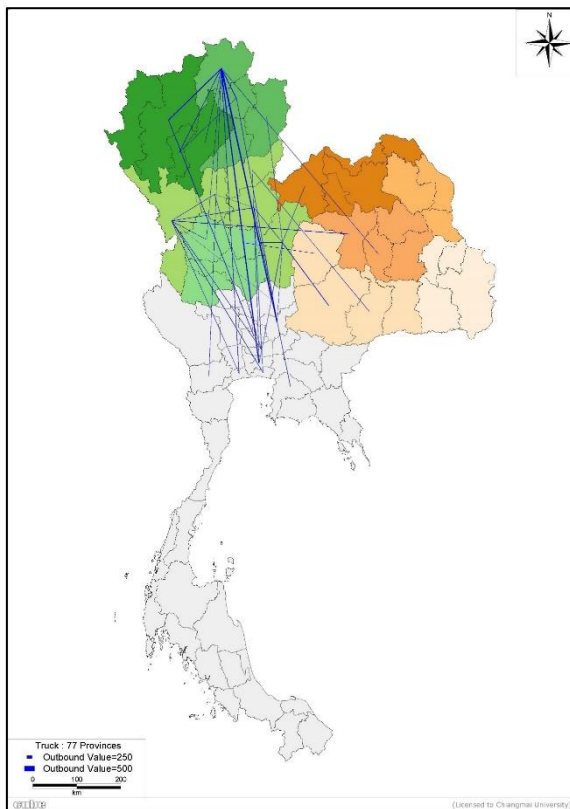
เนื่องจากการสำรวจเป็นการเก็บข้อมูลปริมาณการบรรทุกในส่วนปริมาตร ไม่มีข้อมูลน้ำหนักสินค้าบรรทุก ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ทิศทางการเดินทางของรถบรรทุกแสดงในค่าจำนวนรถเดินทางระหว่างพื้นที่ดังแสดงใน รูปที่ 3.3-21 ถึง รูปที่ 3.3-23 (แสดงจำนวนรถขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ 77 จังหวัด) กรณีรถบรรทุกเล็ก รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ซึ่งถือเป็น ยานพาหนะขนส่งหลัก (Long Haul) ประกอบด้วยรถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

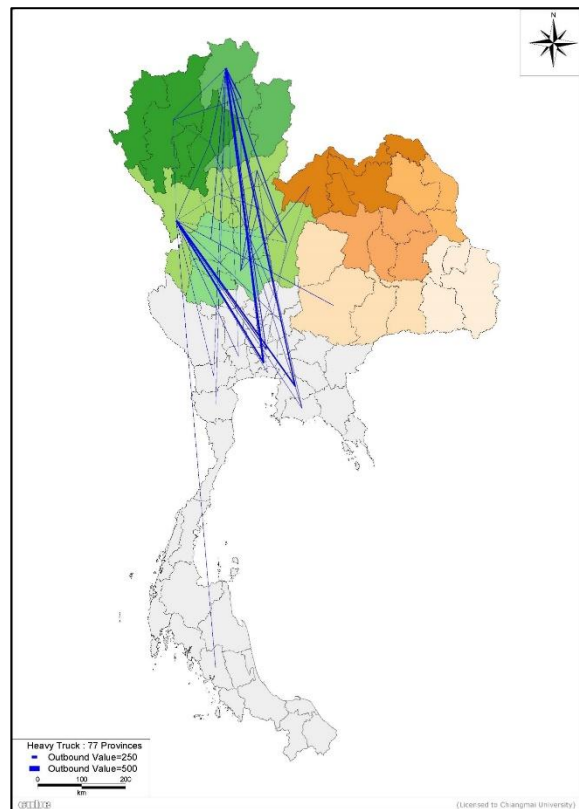
รูปที่ 3.3-21 จุดเริ่มต้นและปลายทางการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก (4 ล้อ)

ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567



รูปที่ 3.3-22 จุดเริ่มต้นและปลายทางการขนส่ง
โดยรถขนาดกลาง (6 ล้อ)

ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567



รูปที่ 3.3-23 จุดเริ่มต้นและปลายทางการขนส่ง
โดยรถขนาดใหญ่ (10 ล้อ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)

3.3.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการณ์ขนส่งและการเดินทางตามสภาวะปกติกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

การระบาดใหญ่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบอย่างมากต่อพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการแพร่ระบาดได้เริ่มต้นขึ้นในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 และเริ่มเข้าสู่ประเทศไทยครั้งแรกในเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 สถานการณ์การแพร่ระบาดได้เริ่มลุกลามเป็นปัญหาใหญ่ระดับโลก เพื่อควบคุมและป้องกันการแพร่กระจายของไวรัสรัฐบาลได้ออกมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างจังหวัด การประกาศใช้พระราชกำหนดบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน และการปิดพรมแดน ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางและการขนส่งลดลงอย่างมาก

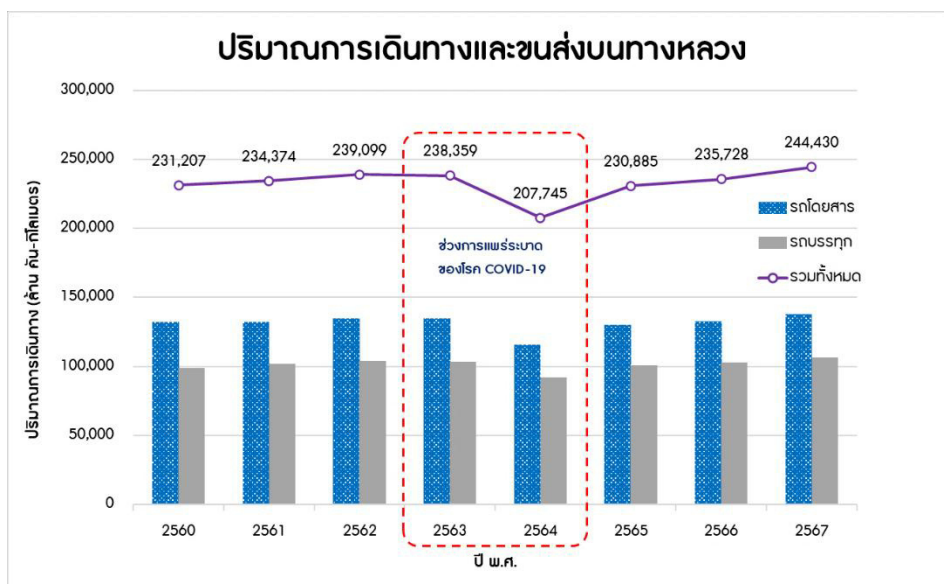
ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งโดยพิจารณาการเดินทางและขนส่งในสภาวะปกติหรือก่อนสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งจะเป็นข้อมูลก่อนปี พ.ศ. 2563 ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 ซึ่งจะเป็นข้อมูลในช่วงปี พ.ศ. 2563-2564 และสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปหลังสถานการณ์ COVID-19 ในช่วงปี พ.ศ. 2565 ถึงปัจจุบัน โดยการวิเคราะห์จะครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทางทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

3.3.3.1 การเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลปริมาณการเดินทางและขนส่งทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2567 จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งในสภาวะปกติก่อนสถานการณ์ COVID-19 ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 และหลังสถานการณ์ COVID-19 ดังนี้

1) ปริมาณการเดินทางและขนส่งของยานพาหนะบนทางหลวง

ปริมาณการเดินทางและขนส่งของยานพาหนะบนทางหลวงทั้งประเทศในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2567 มีจำนวนการเดินทางเฉลี่ย 232,728 ล้าน คัน-กิโลเมตร โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 0.80 ต่อปี ดังแสดงในรูปที่ 3.3-24

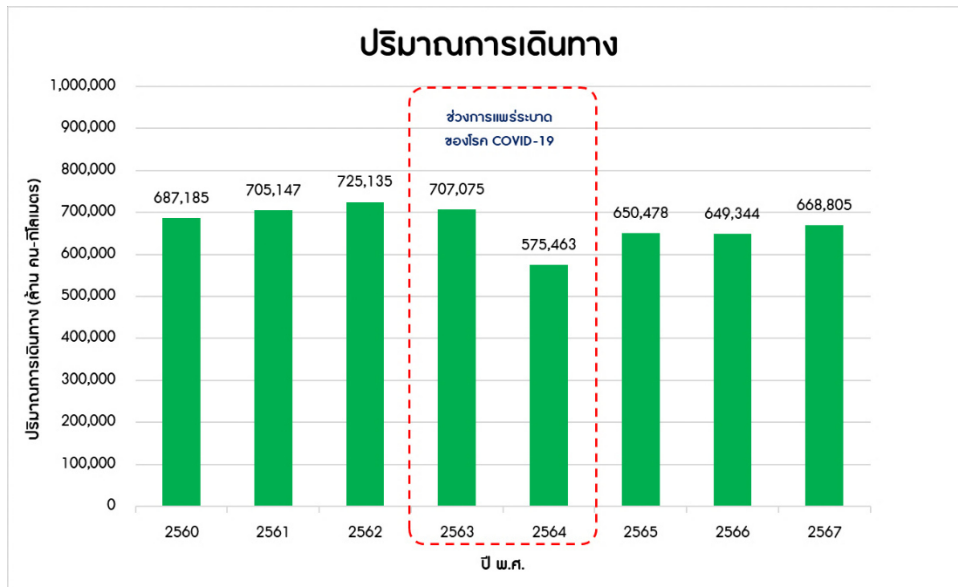


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-24 ปริมาณการเดินทางและขนส่งของยานพาหนะบนทางหลวง
เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

2) ปริมาณการเดินทางขนส่งคน

ปริมาณการเดินทางขนส่งคนทางถนนในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2567 มีจำนวนการเดินทางเฉลี่ย 671,079 ล้าน คน-กิโลเมตร คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีลดลงร้อยละ 0.39 ซึ่งจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางลดลงเหลือเพียง 575,463 ล้าน คน-กิโลเมตร ผลวิเคราะห์แสดงดังรูปที่ 3.3-25

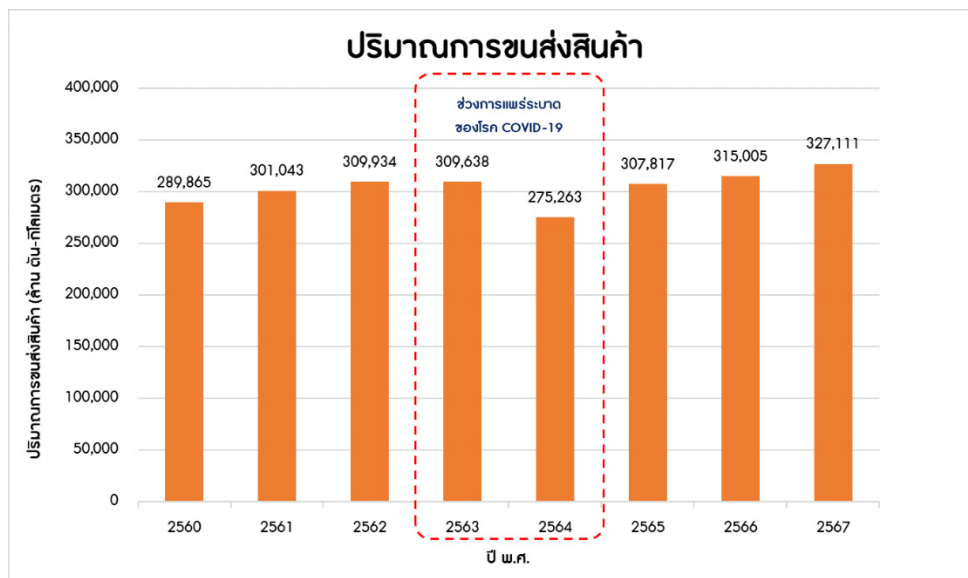


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-25 ปริมาณการเดินทางขนส่งคน เปรียบเทียบระหว่างก่อน ระบาด และหลังสถานการณ์ COVID-19

3) ปริมาณการขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2567 มีปริมาณการขนส่งเฉลี่ย 304,460 ล้าน ตัน-กิโลเมตร คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 1.74 ต่อปี ดังแสดงในรูปที่ 3.3-26



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

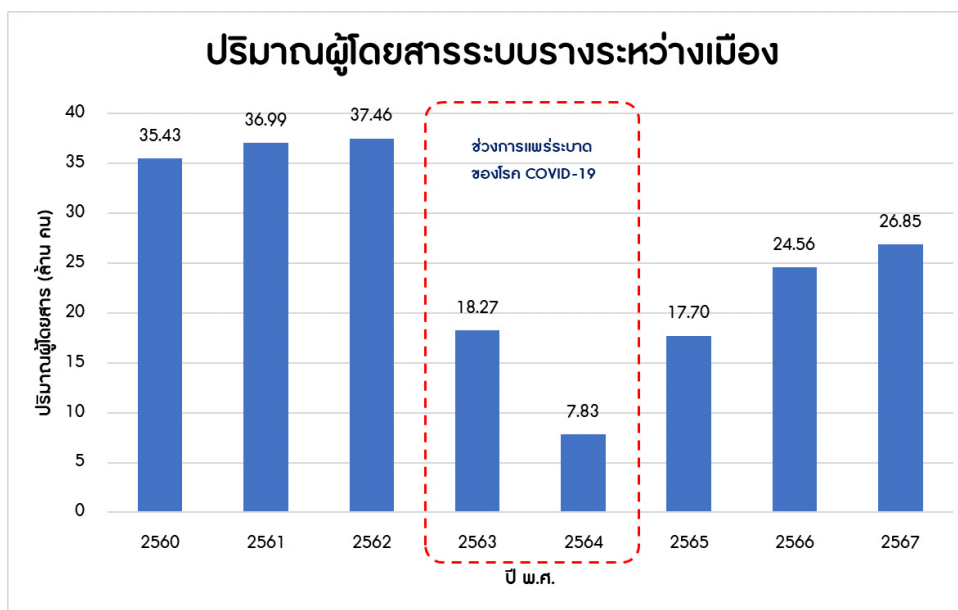
รูปที่ 3.3-26 ปริมาณการเดินทางขนส่งสินค้าเปรียบเทียบระหว่างก่อน ระบาด และหลังสถานการณ์ COVID-19

3.3.3.2 การเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลปริมาณการเดินทางและขนส่งทางรางระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2567 จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งทางรางในสภาวะปกติ ก่อนสถานการณ์ COVID-19 ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 และหลังสถานการณ์ COVID-19 ดังนี้

1) ปริมาณผู้โดยสารระบบรางระหว่างเมือง

ที่ปรึกษาทำการเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสารในระบบรางระหว่างเมืองดังแสดงในรูปที่ 3.3-27 พบว่า ปริมาณการเดินทางในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการระบาดของ COVID-19 มีปริมาณผู้โดยสารในระบบประมาณ 35.43 - 37.46 ล้านคนต่อปี แต่เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบบ่อยอย่างมาก ต่อปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรางระหว่างเมือง เนื่องจากมาตรการควบคุมการเดินทาง

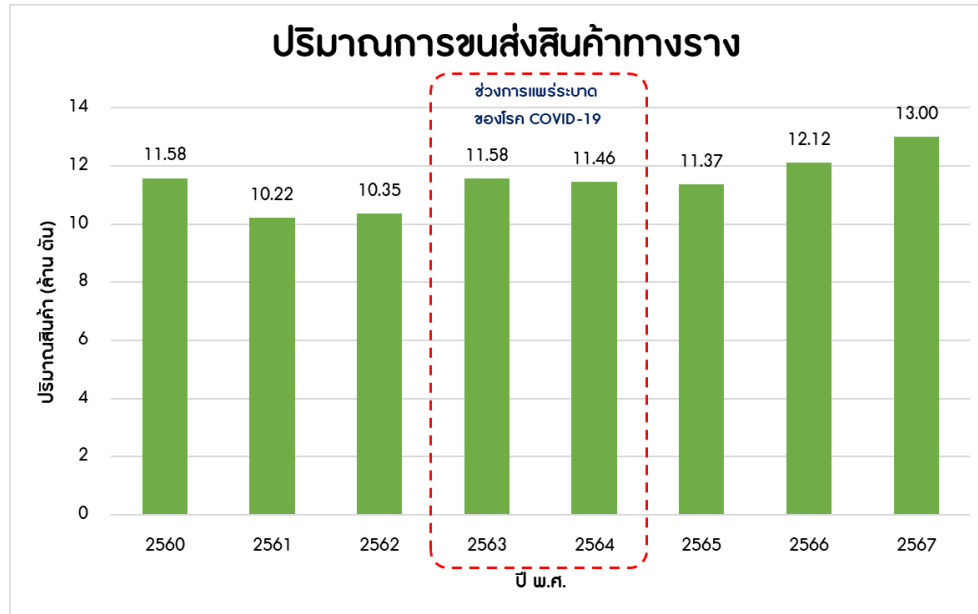


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-27 ปริมาณผู้โดยสารระบบรางระหว่างเมือง เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

ที่ปรึกษาทำการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศดังแสดงในรูปที่ 3.3-82 พบว่า แม้เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางไม่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ข้างต้น เนื่องจากในช่วงของการแพร่ระบาดยังคงมีความจำเป็นในการขนส่งสินค้าบางประเภท เช่น วัตถุดิบทางอุตสาหกรรม เป็นต้น



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

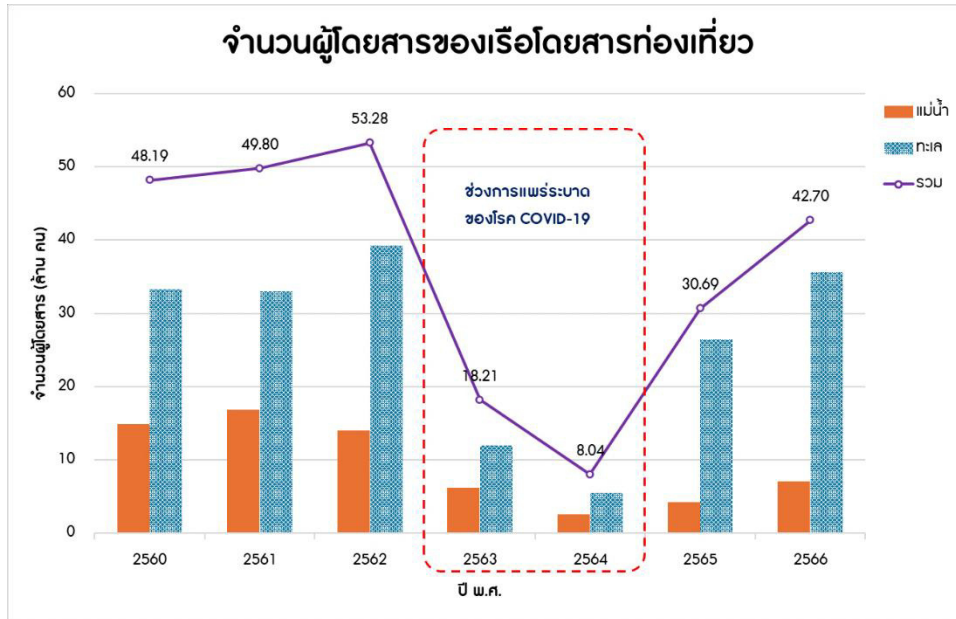
รูปที่ 3.3-28 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

3.3.3.3 การเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำ

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลปริมาณการเดินทางและขนส่งทางน้ำระหว่างปี พ.ศ. 2560 – 2566 จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งทางน้ำในสภาวะปกติก่อนสถานการณ์ COVID-19 ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 และหลังสถานการณ์ COVID-19 ดังนี้

1) ปริมาณผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยว

ที่ปรึกษาทำการเปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยวทางแม่น้ำและทะเลดังแสดงในรูปที่ 3.3-29 พบว่า ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2562 ซึ่งเป็นสถานการณ์ก่อนการระบาดของ COVID-19 จำนวนผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีปริมาณสูงถึง 53.28 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2562 แต่เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างมากต่อภาคการท่องเที่ยวเนื่องจากมาตรการควบคุมต่าง ๆ ของภาครัฐทำให้ในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนผู้โดยสารลดลงกว่า 66% และลดลงต่ำสุดในปี พ.ศ. 2564 เหลือเพียง 8.04 ล้านคน อย่างไรก็ตามหลังการแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนเกือบเทียบเท่าปริมาณก่อนการแพร่ระบาด

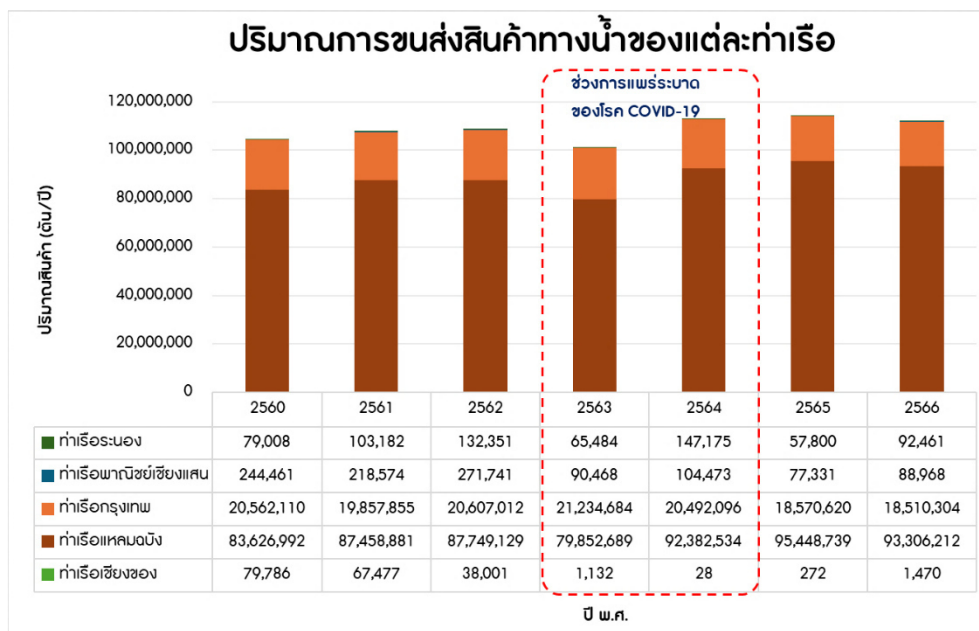


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-29 จำนวนผู้โดยสารของเรือโดยสารท่องเที่ยว เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ที่ปรึกษาทำการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือเชียงของ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-30 พบว่า ก่อนการแพร่ระบาดของ COVID-19 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เมื่อเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี พ.ศ. 2563 - 2564 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำลดลงอย่างเห็นได้ชัดโดยเฉพาะท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ส่วนท่าเรือหลักอย่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ ได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อยหรือไม่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว โดยหลังการแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเริ่มฟื้นตัว ท่าเรือหลักเริ่มกลับมาปริมาณการขนส่งใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาด



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

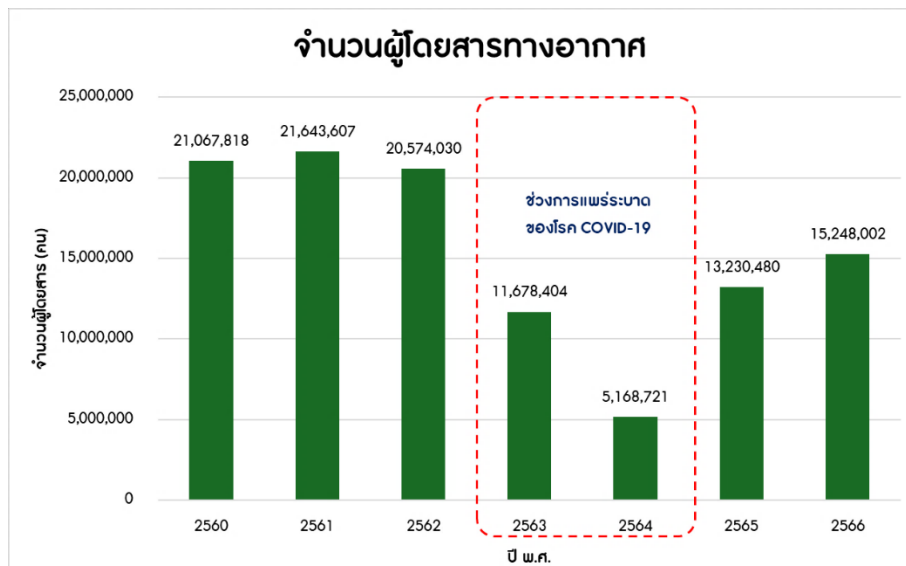
รูปที่ 3.3-30 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำของแต่ละท่าเรือ เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

3.3.3.4 การเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศ

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลปริมาณการเดินทางและขนส่งทางอากาศระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2566 จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งทางอากาศในสภาวะปกติก่อนสถานการณ์ COVID-19 ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 และหลังสถานการณ์ COVID-19 ดังนี้

1) ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศ

ที่ปรึกษาทำการเปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศแสดงดังรูปที่ 3.3-85 พบว่าก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 มีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศระหว่าง 20.57 - 21.64 ล้านคนต่อปี แต่เมื่อเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี พ.ศ. 2563 - 2564 ปริมาณการเดินทางทางอากาศลดลงอย่างรวดเร็วเนื่องจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของทางภาครัฐที่จำกัดการเดินทางส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณการเดินทางทางอากาศลดลงกว่า 43% และในปี พ.ศ. 2564 ปริมาณการเดินทางทางอากาศลดลงเหลือเพียง 5.17 ล้านคน อย่างไรก็ตามหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย ปริมาณการเดินทางทางอากาศเริ่มฟื้นตัวแต่ยังไม่สามารถเทียบเท่าได้กับปริมาณก่อนการเกิดการแพร่ระบาดซึ่งส่วนหนึ่งอาจมีสาเหตุจากค่าโดยสารที่สูงขึ้นและพฤติกรรมของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไป

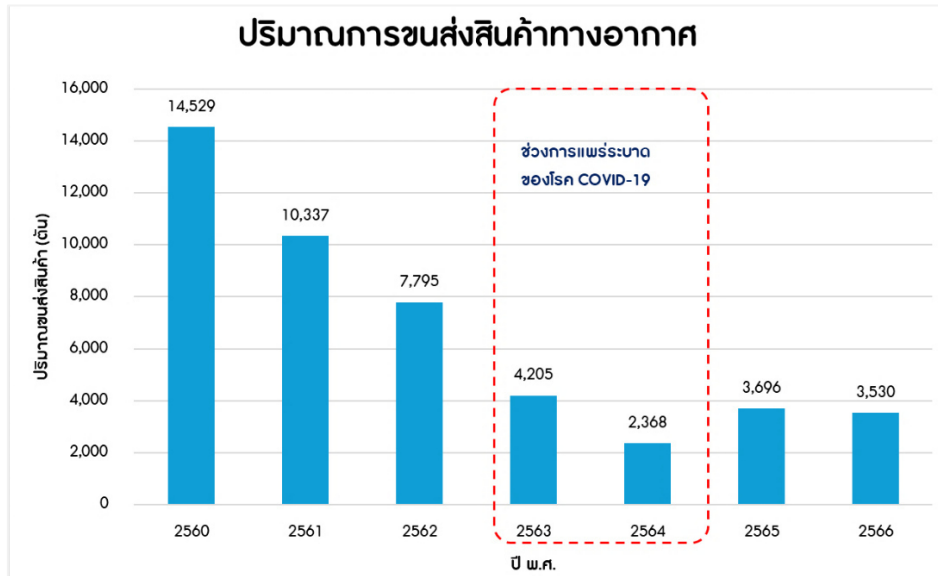


ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.3-31 จำนวนผู้โดยสารทางอากาศ เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ที่ปรึกษาทำการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ โดยกรมท่าอากาศยาน (DOA) และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ดังแสดงดังรูปที่ 3.3-86 พบว่าก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มลดลงซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากต้นทุนการขนส่งที่มีต้นทุนสูงกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น ทำให้ผู้ประกอบการมีการเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขนส่งทดแทนมากขึ้น และเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี พ.ศ. 2563 - 2564 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงอย่างมากเนื่องจากมาตรการการจำกัดเที่ยวบินและภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซา อย่างไรก็ตามหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แนวโน้มของการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มฟื้นตัวมากขึ้นแต่ยังไม่สามารถเทียบเท่าได้กับปริมาณการขนส่งก่อนเกิดการระบาด เนื่องจากผู้ประกอบการบางส่วนยังคงเลือกใช้รูปแบบการขนส่งทดแทนที่มีต้นทุนต่ำกว่า



ที่มา: กรมท่าอากาศยาน (DOA) และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.3-32 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ เปรียบเทียบระหว่างก่อน ขณะ และหลังสถานการณ์ COVID-19

3.4 การพัฒนาแบบจำลองการเดินทางและการขนส่ง

ที่ปรึกษาทำการพัฒนาแบบจำลองประกอบด้วยแบบจำลองย่อย 3 ส่วน ได้แก่ (1) แบบจำลองการเดินทางสำหรับขนส่งคน (Passenger Model) (2) แบบจำลองสำหรับการขนส่งสินค้า (Freight Model) และ (3) แบบจำลองการขนส่งผ่านแดน (Cross-Border Model)

ส่วนแบบจำลองการขนส่งผ่านแดน (Cross-Border Model) เป็นการจำลองการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าผ่านด่านชายแดนที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทยซึ่งสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยไปหรือกลับประเทศดังกล่าวได้ ได้แก่ ประเทศเมียนมา สปป.ลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศจีนตอนใต้ ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์โดยอ้างอิงวิธีการตาม Japan International Cooperation Agency (JICA) ที่ได้ทำการศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งข้ามพรมแดนโดยในรายงานการศึกษาระยะที่ 2 ได้มีการศึกษาเน้นไปที่การขนส่งข้ามพรมแดนในเขตอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงในเอเชีย ทั้งนี้ การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และการเดินทางและขนส่งสินค้าผ่านแดนจะได้รับการปรับเทียบให้มีความสอดคล้องกับลักษณะการเดินทางและขนส่งในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2567) และคาดการณ์เป็นปีอนาคตโดยอาศัยแนวโน้มลักษณะสภาพการจราจร เศรษฐกิจ และสังคม จากข้อมูลในอดีตจนถึงปัจจุบัน และข้อมูลนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.4.1 การปรับปรุงแบบจำลองโครงข่ายคมนาคมและพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายคมนาคมและพื้นที่ศึกษาในแบบจำลองการเดินทางระดับประเทศ (NAM) ที่ผ่านมาประกอบด้วย

- โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน: เส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนครอบคลุมเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองในพื้นที่
- โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำ: ในพื้นที่โครงการมีเฉพาะการขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยา และการขนส่งในแม่น้ำโขง

- โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง: ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ และทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
- โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศ: เส้นทางคมนาคมขนส่งทางอากาศทุกเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการได้แก่ เส้นทางหลักจากสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินอื่น ๆ ในภูมิภาค

3.4.2 การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการเดินทางขนส่งคน (Passenger Model)

ที่ปรึกษาทำการตรวจสอบและปรับปรุงพารามิเตอร์ในแบบจำลองรวมทั้งรูปแบบความสัมพันธ์ทางคณิตศาสตร์ โดยใช้ข้อมูลสำรวจและข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1) แบบจำลองการเกิดการเดินทาง

การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการเกิดการเดินทางใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจในภาคสนาม มาสร้างสมการแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการเดินทางในแต่ละจังหวัดกับคุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ - สังคมของแต่ละจังหวัด แสดงความสัมพันธ์ในรูปแบบสมการเชิงเส้น (Linear Regression) โดยกำหนดให้ตัวแปรตาม (Dependent Variable) คือ ปริมาณจราจร (Trips) ส่วนตัวแปรอิสระหรือตัวแปรอธิบาย (Explanatory Variables) ประกอบด้วย จำนวนประชากรรายจังหวัด (Population) และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product, GPP) โดยแบบจำลองที่เหมาะสมจะพิจารณาจากความสมเหตุสมผลของเครื่องหมายหน้าตัวแปร และสมการที่ให้ค่า Adjust R-squared สูงสุด

1.1) การคาดการณ์จำนวนประชากร

ที่ปรึกษาใช้ผลการคาดการณ์จำนวนประชากรที่ได้จากการศึกษาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีวิธีการคาดการณ์ประชากรไทย อ้างอิงตามรายงาน “การคาดประมาณประชากรของไทย ปี พ.ศ. 2553 - 2583 (ฉบับปรับปรุง)”

1.2) ผลิตภัณฑ์มวลรวมระดับประเทศ ภูมิภาค และรายจังหวัด

ที่ปรึกษาใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับประเทศ ระดับภาค และระดับจังหวัด ย้อนหลังตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2566 เพื่อวิเคราะห์หาอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมโดยใช้วิธีการหาสมการความสัมพันธ์เชิงเส้น และใช้อัตราการเติบโตดังกล่าวในการคาดการณ์ปีอนาคตจนถึงปีสุดท้ายของการวิเคราะห์

2) เพิ่มเติมการวิเคราะห์ความต้องการการเดินทางจากนักท่องเที่ยว (Travel Trips)

เพื่อให้แบบจำลองการเดินทางระดับประเทศมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น ที่ปรึกษาได้ทำการเพิ่มเติมความต้องการเดินทางของคนจากนักท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวภายในประเทศและนักท่องเที่ยวต่างชาติ ย้อนหลังโดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการท่องเที่ยว สำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นต้น ทั้งนี้จากการศึกษารวบรวมข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศและนักท่องเที่ยวย้อนหลังตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 - 2566 จากกรมการท่องเที่ยว พบว่าปริมาณนักท่องเที่ยวก่อนสถานการณ์ COVID-19 (ระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2562) มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.15 ต่อปี โดยในช่วงสถานการณ์ COVID-19 ทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ปริมาณการเดินทางท่องเที่ยวลดลงในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2564 และสถานการณ์ความต้องการเดินทางจากนักท่องเที่ยวเริ่มกลับมาในปี พ.ศ. 2565 ใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2557 แต่ก็ยังไม่เท่ากับปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นปีก่อน COVID-19 แพร่ระบาด และในปี พ.ศ. 2566 นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและได้สูงกว่าปี พ.ศ. 2562 ซึ่งส่งผลให้อัตราเติบโตเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2566 อยู่ที่ร้อยละ 3.47 ต่อปี

3) เพิ่มเติมนการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น (Induced Trips) จากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง

การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงนับเป็นการพัฒนารูปแบบการเดินทางความเร็วสูงรูปแบบใหม่ที่สามารถให้บริการการเดินทางได้รวดเร็วกว่ารูปแบบการเดินทางบางประเภทในปัจจุบัน ด้วยลักษณะด้านความเร็วและความคล่องตัวเช่นนี้จะทำให้เกิดการเหนี่ยวนำการเดินทางให้มีปริมาณมากขึ้นกว่าปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ดังนั้นที่ปรึกษาจึงจะทำการปรับปรุงแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งระดับประเทศ โดยจะเพิ่มเติมในลักษณะของปริมาณการเดินทางพิเศษ (Special Trips Generators) ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการศึกษาในโครงการวิจัยการศึกษาแหล่งกำเนิดการเดินทางรูปแบบพิเศษของระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย โดยสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ โดยนำผลการศึกษามาทบทวนตรวจสอบความถูกต้องและประยุกต์ใช้ในแบบจำลองระดับประเทศ

4) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการกระจายการเดินทาง

แบบจำลองการกระจายการเดินทางเป็นแบบจำลองที่ใช้ในการกระจายปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยต่าง ๆ ด้วยวิธีการ Gravity Model โดยที่ปรึกษานำผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์การเกิดการเดินทางที่มีการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการเดินทางกับข้อมูลคุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละพื้นที่ ข้อมูลปริมาณการเดินทางดังกล่าวจะถูกกระจายลงในแต่ละพื้นที่ย่อย และมีการปรับเทียบการเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ด้วยเทคนิคการใช้ K-Factor ในการกระจายการเดินทางด้วย

5) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

การปรับปรุงแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง ที่ปรึกษาทำการปรับปรุงแบบจำลองโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจการเดินทางในพื้นที่ศึกษา โดยปรับเทียบแบบจำลองให้มีพฤติกรรมใกล้เคียงกับพฤติกรรมจริงเพื่อให้สามารถสะท้อนพฤติกรรมของผู้เดินทางได้ดียิ่งขึ้น

6) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง

แบบจำลองการแจกแจงการเดินทางเป็นแบบจำลองที่นำปริมาณการเดินทางในแต่ละคู่พื้นที่ย่อยกระจายลงบนโครงข่ายของการขนส่งแต่ละรูปแบบ โดยหลังจากการนำปริมาณการเดินทางแจกแจงลงบนโครงข่ายที่ปรึกษาจะทำการปรับเทียบแบบจำลองในปีฐาน (ปี พ.ศ. 2567) เพื่อให้ผลการคาดการณ์สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันโดยทำการปรับเทียบจากปริมาณจราจรตามแนวเส้นตรวจสอบ (Screen Line) ที่กำหนดไว้

3.4.3 การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการขนส่งสินค้า (Freight Model)

ที่ปรึกษาทำการปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการขนส่งสินค้าที่มีลักษณะเป็นแบบจำลองต่อเนื่องหลายขั้นตอน แต่ละขั้นตอนมีรายละเอียดดังนี้

1) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการเกิดการเดินทาง

แบบจำลองการเกิดการเดินทางของการขนส่งสินค้าจะพยากรณ์จากปริมาณการเกิดและสิ้นสุดการขนส่งสินค้า (Production Model) ซึ่งคำนวณได้จากการผลิตและปริมาณการบริโภคของแต่ละจังหวัด โดยแบ่งข้อมูลสินค้าออกตามคุณลักษณะดังนี้ (1) ประเภทสินค้า (2) ปริมาณการผลิตสินค้า (3) ปริมาณการบริโภคสินค้า (4) ปริมาณการนำเข้าสินค้า และ (5) ปริมาณการส่งออกสินค้า ผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองการเกิดการเดินทางจะเป็นปริมาณการผลิตและบริโภคในแต่ละพื้นที่ โดยแบ่งตามกลุ่มประเภทสินค้าในหน่วยตันต่อปี

2) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการกระจายการเดินทาง

แบบจำลองการกระจายการเดินทางเป็นการนำผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองการเกิดการเดินทางซึ่งเป็นปริมาณการผลิตและบริโภคสินค้าแยกตามกลุ่มประเภทสินค้าในแต่ละพื้นที่มากระจายการเดินทางโดยใช้แบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) ซึ่งมีการแบ่งและกระจายออกเป็นตารางการเดินทาง 2 ตาราง คือ (1) ตารางการขนส่งระยะใกล้ (Direct Short Haul Flow) และ (2) ตารางการขนส่งระยะไกล (Long Haul Flow) พารามิเตอร์การแบ่งการเดินทางและพารามิเตอร์สำหรับฟังก์ชันการกระจายการเดินทางทั้ง 2 ระยะจะมีความแตกต่างกันไปตามกลุ่มประเภทสินค้าแต่ละประเภทที่ได้จากการทบทวนข้อมูลการขนส่งสินค้า

3) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

การเลือกรูปแบบการเดินทางสำหรับการขนส่งสินค้าพิจารณาจากระยะทางในการขนส่งโดยมีสมมติฐานว่าการขนส่งระยะไกลจะมีการเลือกรูปแบบการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกทั้งหมด ในขณะที่การขนส่งระยะใกล้จะใช้แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Choice Model) แบ่งตามระยะทางและประเภทสินค้า ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนต้นทุนการขนส่งและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าของแต่ละรูปแบบและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทเพื่อคำนวณค่า Generalized Cost Function โดยที่แต่ละรูปแบบจะมีค่าแตกต่างกันขึ้นอยู่กับระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ผลลัพธ์ที่ได้จากการคำนวณค่า Generalized Cost Function จะถูกนำไปใช้ในการวิเคราะห์การเลือกรูปแบบการเดินทางด้วย Gravity Model

4) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลอง Transport Logistics Node

Transport Logistics Node (TNL) เป็นจุดที่ใช้ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า หรือจุดที่ทำให้เกิดการขนส่งสินค้าต่อเนื่อง สำหรับการปรับปรุงพารามิเตอร์ในแบบจำลองการขนส่งสินค้าแบ่งการกระจายการขนส่งสินค้าเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การขนส่งสินค้าโดยตรง (Direct Flow) ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทางถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง และการขนส่งสินค้าผ่าน Transport Logistics Node เป็นการขนส่งที่ไม่สามารถส่งสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยตรงแต่จะมีการนำสินค้าไปพักยัง Transport Logistics Node เช่น คลังน้ำมัน ศูนย์กระจายสินค้าที่มีการรวมสินค้าก่อนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง การขนส่งประเภทนี้เรียกว่าการขนส่งแบบลูกโซ่ (Transport Chain Flow)

5) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการกระจายสินค้าแบบละเอียด (Fine Distribution Model)

การปรับปรุงพารามิเตอร์ในแบบจำลองการกระจายสินค้าแบบละเอียด ที่ปรึกษาทำการทบทวนและรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับข้อมูลประชากร และการจ้างงานในระดับอำเภอ (พื้นที่ละเอียด) ซึ่งเป็นข้อมูลนำเข้าที่สำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการกระจายสินค้าแบบละเอียดซึ่งถูกนำมาใช้ในการกระจายการขนส่งสินค้าจากรายจังหวัดไปยังอำเภอต่าง ๆ โดยในขั้นตอนนี้ชุดการเดินทางทั้ง 4 ชุด ที่ได้จากการวิเคราะห์ในขั้นตอนข้างต้นจะถูกกระจายเข้าสู่ระบบพื้นที่ละเอียด

6) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองยานพาหนะ (Vehicle Model)

แบบจำลองยานพาหนะจะเป็นการแปลงจำนวนรถบรรทุกต่อปีที่พยากรณ์ได้ไปเป็นจำนวนรถบรรทุกขนาดใหญ่และเล็ก โดยในโปรแกรม Cube Cargo จะมีแบบจำลองยานพาหนะ 2 แบบจำลอง คือ

- แบบจำลองยานพาหนะแบบมาตรฐาน (Standard Vehicle Model) จะเป็นการจำลองการขนส่งสินค้าระหว่างต้นทางและปลายทางแบบโดยตรง (Direct Origin - Destination Style Delivery) โดยมีการตั้งสมมติฐานว่าการเกิดการเดินทางของยวดยานทุกคันนั้นอยู่ในรูปแบบของ A - B - A

- **แบบจำลองยานพาหนะแบบ Touring (Touring Vehicle Model)** จะเป็นการจำลองการขนส่งสินค้าในลักษณะที่มีการส่งของและรับของหลายครั้ง ซึ่งมีสมมติฐานว่าจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการขนส่งเป็นจุดเดียวกัน แต่จะมีจุดหยุดระหว่างทาง (มีได้มากกว่า 1 จุด) เพื่อที่จะรับหรือส่งสินค้า เช่น การเดินทางในรูปแบบ A-B-B-B-A โดยที่ A คือคลังสินค้าที่เป็นจุดเริ่มต้น จากนั้นไปส่งหรือรับสินค้าที่ร้านค้าต่าง ๆ ระหว่างทางหลายร้าน (จุด B) แล้วกลับมายังคลังสินค้า A

7) การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการแจกแจงการขนส่งสินค้า (Assignment)

การแจกแจงการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจะเป็นการแจกแจงลงบนโครงข่ายถนน โดยจะทำการแจกแจงร่วมกับระบบการแจกแจงการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Model) ทั้งนี้ นอกเหนือจากการกระจายสินค้าของโครงข่ายทางถนนแล้ว ผลจากแบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Fine Distribution Model) จะได้ตารางการเดินทางของสินค้าในรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ซึ่งในขั้นตอนนี้จะนำมาแจกแจงลงบนโครงข่ายต่าง ๆ ดังนี้

- (1) ตารางการเดินทางของสินค้าทางรถไฟ จะทำการแจกแจงการเดินทางลงบนโครงข่ายรถไฟ
- (2) ตารางการเดินทางของสินค้าทางอากาศ จะทำการแจกแจงการเดินทางลงบนโครงข่ายทางอากาศ
- (3) ตารางการเดินทางของสินค้าทางน้ำ จะทำการแจกแจงการเดินทางลงบนโครงข่ายทางน้ำ

3.4.4 การปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการขนส่งคนและสินค้าผ่านแดน

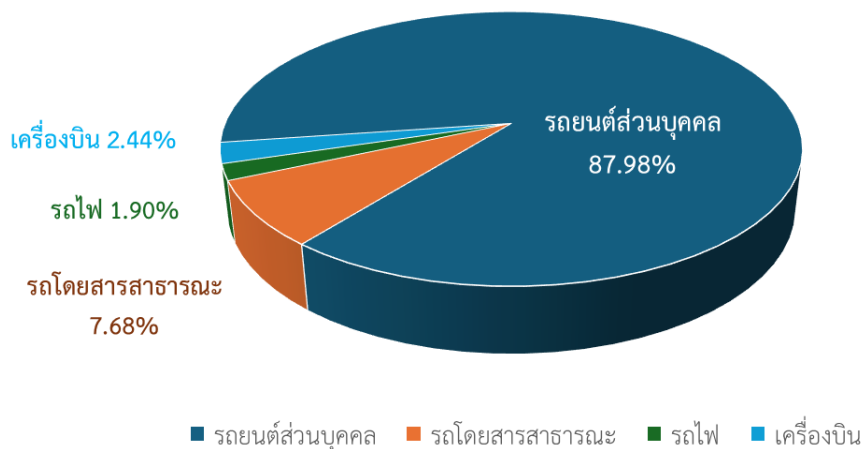
ที่ปรึกษาทำการปรับปรุงและพัฒนาแบบจำลองการขนส่งผ่านแดน (Cross - Border Model) เป็นการจำลองการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าผ่านด่านชายแดนที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทยซึ่งสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยไปหรือกลับประเทศดังกล่าวได้ ได้แก่ ประเทศเมียนมา สปป.ลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศเวียดนาม ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศจีนตอนใต้ ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์โดยอ้างอิงวิธีการตาม Japan International Cooperation Agency (JICA) ที่ได้ทำการศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงในเอเชีย โดยที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่สำคัญสำหรับการคำนวณผลิตภัณฑ์มวลรวมภูมิภาค (Gross Regional Domestic Product) จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ จำนวนประชากรของแต่ละพื้นที่จากฐานข้อมูล Worldmeter จัดทำโดยองค์การสหประชาชาติ (The United Nations) ข้อมูล GDP ต่อหัวประชากร (GDP per Capita) จาก World Bank และใช้โครงข่ายถนนที่ทำการปรับปรุงแล้วในการคำนวณหาเวลาในการเดินทางของแต่ละพื้นที่จากการทำ Skim Matrix และนำผลลัพธ์ที่ได้ไปคำนวณหาค่า GRDP Potential ของแต่ละโซน

3.4.5 การศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า

3.4.5.1 ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า

จากผลลัพธ์ของแบบจำลองปีฐาน (พ.ศ. 2567) พบว่า การเดินทางภายในประเทศในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2567) มีปริมาณการเดินทางรวมประมาณ 4,061,000 เที่ยว-คนต่อวัน ซึ่งสามารถจำแนกเป็น 4 รูปแบบการเดินทางหลัก ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ เครื่องบิน และรถไฟ โดยในปี พ.ศ. 2567 (ปีฐาน) การเดินทางภายในประเทศส่วนใหญ่ผู้เดินทางนิยมใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลักมีสัดส่วนการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 87.98 รองลงมาคือ การเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะ เครื่องบิน และรถไฟ ซึ่งมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 7.68 2.44 และ 1.90 ตามลำดับ สำหรับสถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศสามารถจำแนกรูปแบบการขนส่งเป็น 4 รูปแบบได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยในปี พ.ศ. 2567 (ปีฐาน) พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวมทุกรูปแบบการขนส่งประมาณ 854 ล้านตันต่อปี โดยการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งมีลักษณะเด่นด้านความสะดวกสบายในการขนส่งแบบ Door-to-Door ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่นิยมขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลักมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 86.08 รองลงมาคือการขนส่งสินค้าทางเรือ ทางราง และทางอากาศ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12.50 1.42 และ 0.004 ตามลำดับ และในส่วนของระยะทางการขนส่งสินค้า พบว่าทางถนน มีปริมาณระยะทางการขนส่งสินค้า 180,104 ล้าน ตัน-กม. ต่อปี รองลงมาเป็นทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ อยู่ที่ 11,000 ล้าน ตัน-กม. ต่อปี 3,068 ล้าน ตัน-กม. ต่อปี และ 21 ล้าน ตัน-กม. ต่อปี ตามลำดับ

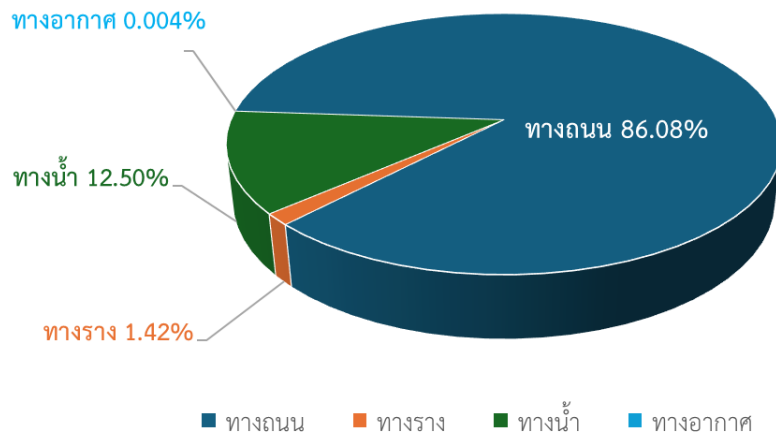
สัดส่วนการเดินทางขนส่งคนปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.4-1 สัดส่วนการเดินทางขนส่งคน ปี พ.ศ. 2567 (ปีฐาน)

สัดส่วนการขนส่งสินค้าปี พ.ศ. 2567



ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2567

รูปที่ 3.4-2 สัดส่วนการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2567 (ปีฐาน)

3.4.5.2 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน

การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความสามารถในการรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้าของระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

1) โครงข่ายคมนาคมทางถนน

การประเมินประสิทธิภาพของโครงข่ายคมนาคมทางถนน ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio, V/C) บนทางหลวง จากรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรประจำปี 2566 (2567) สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งตำแหน่งที่คำนวณดัชนีนั้นเป็นตำแหน่งเดียวกับที่ได้สำรวจปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ของปี พ.ศ. 2566

จากผลการวิเคราะห์ดัชนีการจราจรติดขัด (V/C) บริเวณพื้นที่ศึกษาภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือบ่งชี้ให้เห็นว่าโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีค่าดัชนีการจราจรติดขัด (V/C) น้อยกว่า 0.6 ซึ่งอยู่ในช่วงระดับการให้บริการ A โดยแบ่งเป็นเส้นทางภายในพื้นที่ภาคเหนือจำนวน 512 แห่ง คิดเป็นระยะทางรวม 13,007.75 กิโลเมตร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 476 แห่ง คิดเป็นระยะทางรวม 11,988.34 กิโลเมตร อย่างไรก็ตามโครงข่ายคมนาคมทางถนนในพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะโครงข่ายทางถนนที่มีการให้บริการ 2 ช่องจราจรพบว่า มีค่าดัชนีการจราจรติดขัด (V/C) มากกว่า 1 ซึ่งถือว่าอยู่ในช่วงระดับการให้บริการ F และจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขจำนวน 17 สาย ซึ่งคิดเป็นระยะทางรวม 394.80 กิโลเมตรในพื้นที่ภาคเหนือ และ 23 สายทางซึ่งคิดเป็นระยะทางรวม 598.54 กิโลเมตรในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4.4



ที่มา: สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง (2567)

รูปที่ 3.4-3 ศักยภาพการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมทางถนนของทางหลวงแผ่นดิน
ประจำปี พ.ศ. 2566 ของภาคเหนือ



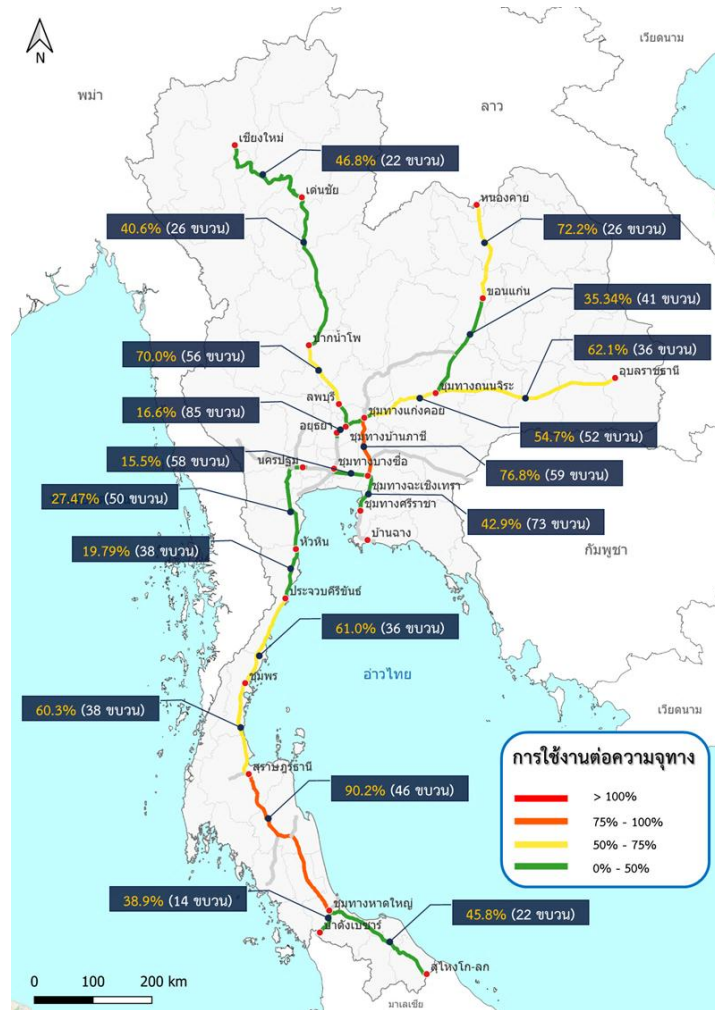
ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง (2567)

รูปที่ 3.4-4 ศักยภาพการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมทางถนนของทางหลวงแผ่นดิน ประจำปี พ.ศ. 2566 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2) โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง

การประเมินศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิโดยใช้ข้อมูลจำนวนขบวนรถโดยสาร จำนวนขบวนรถสินค้า และความจุทางในแต่ละช่วงทางที่สามารถรองรับได้ในปัจจุบันในการประเมินศักยภาพของโครงข่ายซึ่งจะพิจารณาจากค่า V/C โดยผลการวิเคราะห์ความจุ V/C พบว่า ความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางของคมนาคมขนส่งทางรางมีค่าอยู่ในช่วง 0.15 - 0.90 โดยเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรางช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ มีปริมาณการรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าใกล้เคียงเต็มความจุของสายทางโดยมีค่า V/C เท่ากับ 0.90 และช่วงฉะเชิงเทรา - แก่งคอย โดยปัจจุบันมีการพัฒนาเป็นรถไฟทางคู่แล้วแต่ความจุของสายทางยังคงมีค่า V/C สูงถึง 0.75 นอกจากนี้ยังมีช่วงเส้นทางปากน้ำโพ-เด่นชัย ในเส้นทางสายเหนือ และช่วงขอนแก่น-หนองคาย ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่ปัจจุบันยังคงมีการให้บริการแบบรางเดี่ยวส่งผลให้มีค่าความจุของสายทางสูงกว่า 0.70 ส่วนช่วงเส้นทางอื่น ๆ ยังถือว่าอยู่ในระดับที่โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางสามารถที่จะรองรับได้ รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4.5



ที่มา: ที่ปรึกษา (2567)

รูปที่ 3.4-5 ศักยภาพการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง

3) โครงข่ายคมนาคมทางน้ำ

การประเมินศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์จากปริมาณตู้สินค้า โดยเน้นที่ท่าเรือขนส่งสินค้าหลัก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือสงขลา และท่าเรือเชียงแสน โดยพิจารณาจากสัดส่วนจำนวนสินค้าต่อความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (V/C) ผลการวิเคราะห์พบว่า ความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลา มีศักยภาพในการรองรับความต้องการขนส่งสินค้าใกล้เคียงจะเต็มความจุที่สามารถรองรับได้โดยมีค่า V/C เท่ากับ 0.79 0.86 และ 0.94 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.4.1

ตารางที่ 3.4-1 ศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือสินค้า

ท่าเรือ	ปี 2566		
	ปริมาณสินค้าที่รองรับได้	ปริมาณสินค้าเฉลี่ยต่อปี	V/C
แหลมฉบัง (ล้าน TEUs)	11	8.86	0.79
กรุงเทพ (ล้าน TEUs)	1.45	1.25	0.86
สงขลา (ล้าน TEUs)	0.16	0.15	0.94
เชียงใหม่ (ล้านตัน)	0.80	0.45	0.56

ที่มา: ที่ปรึกษา (2567)

4) โครงข่ายคมนาคมทางอากาศ

การประเมินศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศ ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวนผู้โดยสารซึ่งรวมผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567 พบว่าท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่าความสามารถในการรองรับ หรือเกินความจุได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต ส่วนท่าอากาศยานอื่น ๆ ยังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารใหม่ (SAT-1) เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2566 ทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารมากเป็น 65 ล้านคนต่อปี รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.4.2

ตารางที่ 3.4-2 ศักยภาพการให้บริการการรองรับของท่าอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร ปี พ.ศ. 2567

ลำดับ	ท่าอากาศยาน	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสาร คนต่อปี	จำนวนผู้โดยสาร (ระหว่าง ประเทศ+ภายในประเทศ) เฉลี่ยคนต่อปี	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อ ความสามารถในการรองรับ
1	สุวรรณภูมิ	65,000,000	62,222,758	0.96
2	ดอนเมือง	30,000,000	30,480,772	1.02
3	เชียงใหม่	8,000,000	9,081,147	1.14
4	หาดใหญ่	2,500,000	3,088,606	1.24
5	ภูเก็ต	12,500,000	17,212,530	1.38
6	แม่ฟ้าหลวง	3,000,000	1,912,665	0.64
7	นานาชาติกระบี่	2,920,000	2,589,594	0.89
8	นานาชาติอุดรธานี	2,336,000	1,766,258	0.76
9	นานาชาติสุราษฎร์ธานี	2,500,000	1,342,035	0.54
10	นครศรีธรรมราช	4,000,000	1,040,761	0.26
11	นานาชาติอุบลราชธานี	2,920,000	1,306,352	0.45
12	นานาชาติขอนแก่น	2,920,000	1,569,059	0.54
13	ตรัง	884,760	559,844	0.63
14	พิษณุโลก	2,920,000	459,412	0.16
15	นครพนม	1,089,160	354,213	0.33
16	สกลนคร	913,960	330,050	0.36
17	ลำปาง	750,440	128,114	0.17
18	นราธิวาส	922,720	185,937	0.20
19	น่านนคร	876,000	407,145	0.46
20	แม่สอด	484,720	102,989	0.21
21	ร้อยเอ็ด	913,960	342,970	0.38
22	ระนอง	700,800	122,069	0.17
23	เลย	668,680	198,733	0.30
24	ชุมพร	730,000	121,638	0.17
25	แม่ฮ่องสอน	1,022,000	102,989	0.10
26	บุรีรัมย์	934,400	255,350	0.27
27	หัวหิน	811,760	74,242	0.09
28	สุโขทัย	876,000	66,492	0.08
29	ตราด	876,000	77,295	0.09
30	สมุย	5,840,000	2,781,564	0.48

3.4.6 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าป้อนภาค

3.4.6.1 ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าป้อนภาค

ที่ปรึกษาทำการรวบรวมและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทบทวนข้อมูลจากผลวิเคราะห์และคาดการณ์รายงานต่าง ๆ ทั้งในระดับมหภาคและระดับพื้นที่ในทุกรูปแบบ การขนส่ง และใช้ข้อมูล OD ระดับจังหวัดจาก Mobile Data ประกอบการคาดการณ์จำนวนการเดินทางของผู้โดยสาร ข้อมูล Big Data และแผนพัฒนาโครงข่ายตามโครงการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ (Brain) ประกอบการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า การคาดการณ์แบ่งตามช่วงปีวิเคราะห์โดยแสดงผลราย 5 ปี ในปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585 ตามลำดับ

จากผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในปีอนาคตพบว่า การเดินทางส่วนใหญ่ผู้เดินทางนิยมใช้การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก รองลงมาคือการเดินทางโดยรถสาธารณะ รถไฟ และเครื่องบิน เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มส่วนแบ่งการเดินทางแต่ละประเภทในอนาคตจะเห็นได้ว่ามีเพียงการเดินทางทางราง (รถไฟธรรมดาและรถไฟความเร็วสูง) ที่มีแนวโน้มของส่วนแบ่งการเดินทางเพิ่มขึ้น โดยแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นนี้อาจเกิดจากการที่โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการทำให้การเดินทางครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น และระยะเวลาในการเดินทางลดน้อยลง จึงอาจเป็นผลทำให้ผู้เดินทางบางส่วนเปลี่ยนจากรูปแบบการเดินทางอื่นมาใช้ในการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ค่าระยะทางรวมในการเดินทางของระบบ (Vehicle - Kilometers of Travel: VKT) และค่าระยะเวลารวมในการเดินทางของระบบ (Vehicle - Hours of Travel: VHT) โดยพิจารณาทั้งโครงข่ายตามแผนพัฒนาโครงข่ายจากโครงการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ (Brain) พบว่า ในกรณีที่โครงข่ายตามแผนพัฒนาจะทำให้ระยะทางรวมในการเดินทางของระบบ (VKT) และระยะเวลารวมในการเดินทางของระบบ (VHT) ลดลง เนื่องจากผู้เดินทางบางส่วนมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้า เช่น ผู้ประกอบการมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางมากขึ้น จึงส่งผลให้ค่า VKT และ VHT ลดลง สำหรับความเร็วในการเดินทางหลังมีการพัฒนาโครงข่ายตามแผนพัฒนาโครงการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ (Brain) ส่งผลให้ความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 64.53 กม./ชม. เป็น 70.41 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2585 โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.4-1

ตารางที่ 3.4-3 ปริมาณและสัดส่วนการเดินทางปีอนาคต

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (% สัดส่วน) หน่วย : พันเที่ยว-คนต่อวัน			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
รถยนต์ส่วนบุคคล	3,729 (87.78%)	4,166 (86.95%)	4,396 (85.96%)	4,619 (85.19%)
รถโดยสารสาธารณะ	327 (7.70%)	365 (7.62%)	388 (7.59%)	413 (7.62%)
รถไฟ	89 (2.10%)	111 (2.32%)	160 (3.13%)	206 (3.80%)
รถไฟความเร็วสูง	-	33 (0.69%)	47 (0.92%)	55 (1.01%)
เครื่องบิน	103 (2.42%)	116 (2.42%)	123 (2.40%)	129 (2.38%)
รวม	4,248 (100%)	4,791 (100%)	5,114 (100%)	5,422 (100%)

ที่มา: ที่ปรึกษา (2568)

ตารางที่ 3.4-4 ปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าปีอนาคต

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (% สัดส่วน) หน่วย : ล้านตันต่อปี			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ทางถนน	804.43 (85.87%)	901.91 (85.61%)	994.33 (84.98%)	1,071.69 (84.19%)
ทางราง	14.42 (1.54%)	18.62 (1.77%)	27.81 (2.38%)	39.74 (3.12%)
ทางน้ำ	117.87 (12.58%)	132.95 (12.62%)	147.94 (12.64%)	161.47 (12.68%)
ทางอากาศ	0.04 (0.004%)	0.04 (0.004%)	0.05 (0.004%)	0.06 (0.005%)
รวม	936.76 (100%)	1,053.52 (100%)	1,170.13 (100%)	1,272.96 (100%)
รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณระยะทางการขนส่งสินค้า (หน่วย: ล้านตัน-กม./ปี)			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ทางถนน	197,706	220,882	243,089	262,007
ทางราง	3,697	6,018	9,600	13,792
ทางน้ำ	11,753	13,221	14,753	16,864
ทางอากาศ	23	28	33	39
รวม	213,179	240,149	267,475	292,702

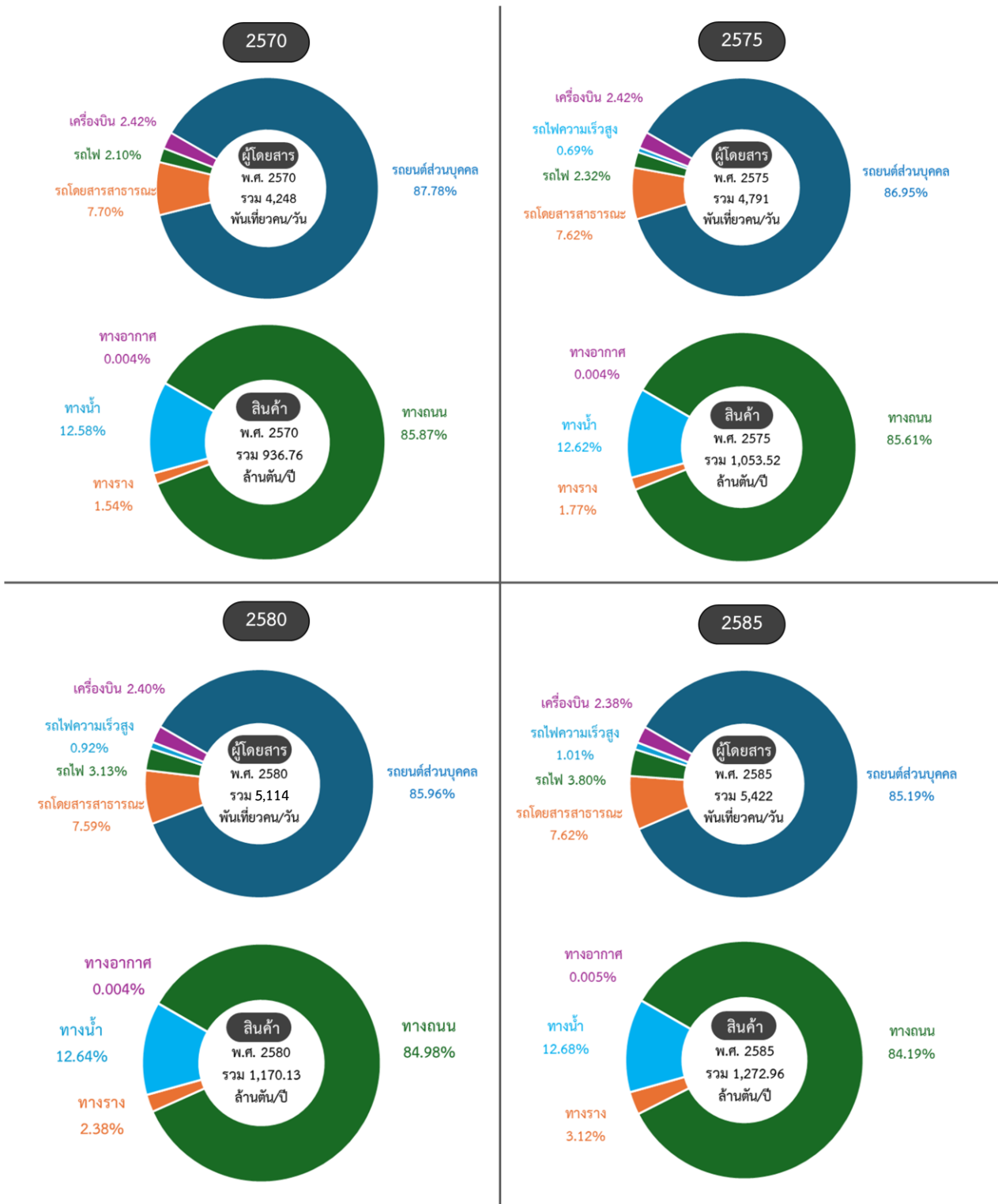
ที่มา: ที่ปรึกษา (2568)

ตารางที่ 3.4-5 ผลคาดการณ์ระยะทางรวมและระยะเวลาการเดินทางในระบบ

ปี พ.ศ.	กรณีไม่มีโครงการ			กรณีมีโครงการ		
	VKT (PCU-กม./วัน)	VHT (PCU-ชม./วัน)	Speed (กม./ชม.)	VKT (PCU-กม./วัน)	VHT (PCU-ชม./วัน)	Speed (กม./ชม.)
2567	494,351,921	7,005,696	70.56	-	-	-
2570	527,757,328	7,605,461	69.39	526,387,131	7,428,341	70.86
2575	593,691,486	8,805,954	67.42	587,203,497	8,221,428	71.42
2580	645,025,602	9,795,328	65.85	632,891,235	8,905,347	71.07
2585	691,682,331	10,719,190	64.53	673,670,309	9,567,831	70.41

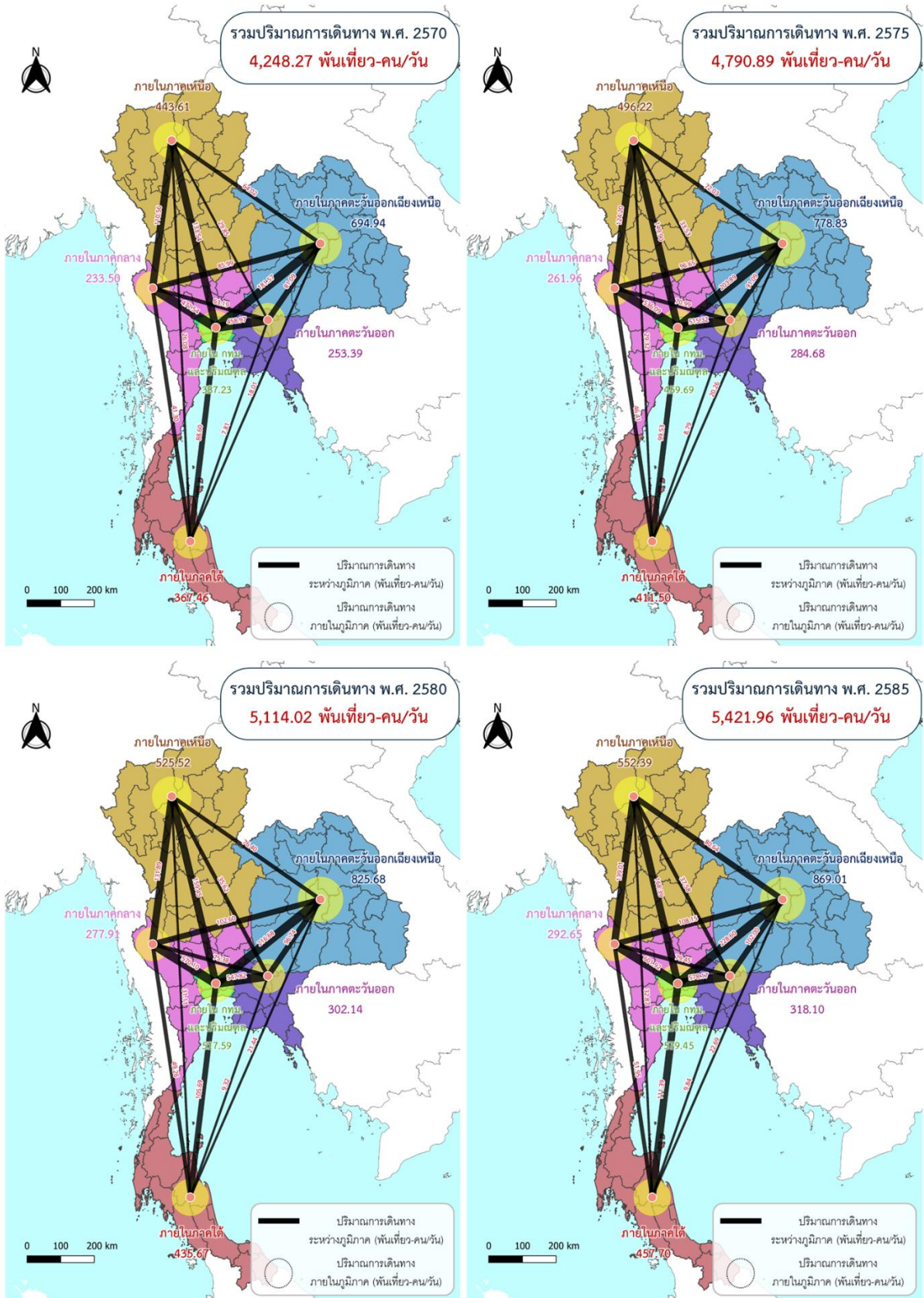
ที่มา: ที่ปรึกษา (2568)

จากผลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585 ดังตารางที่ 3.4-2 และตารางที่ 3.4-3 สามารถนำมาแสดงเป็นรูปภาพตามสัดส่วนการขนส่งแต่ละประเภทได้ดังรูปที่ 3.4-1 และนำมากระจายเป็นปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้า (Origin-Destination: OD) ในแต่ละภูมิภาคได้ดังรูปที่ 3.4-2 และรูปที่ 3.4-3



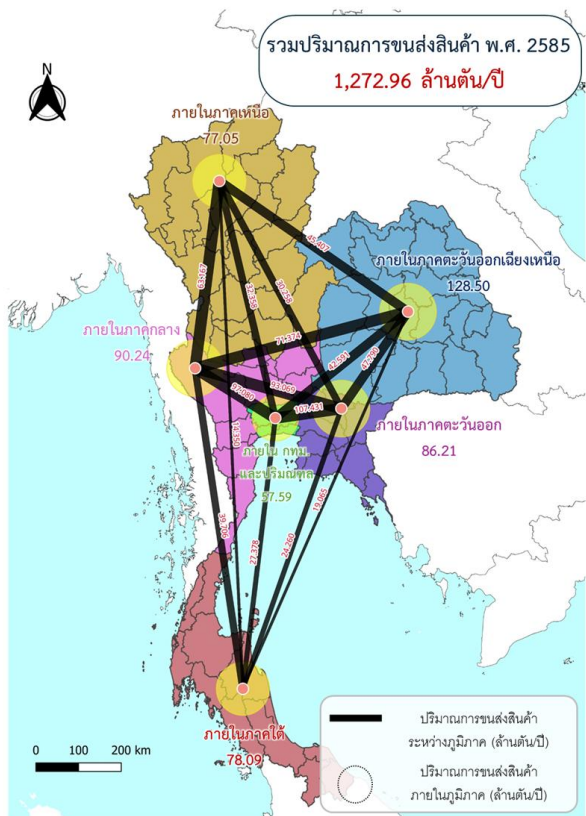
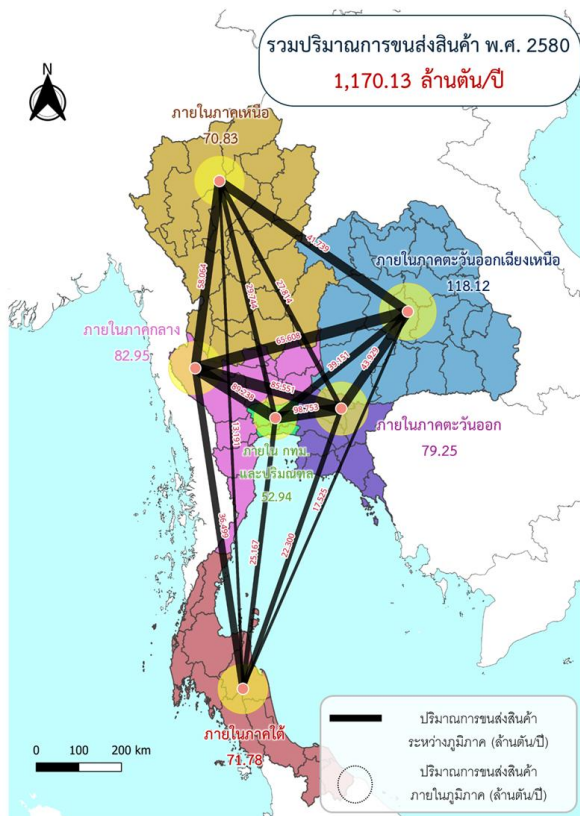
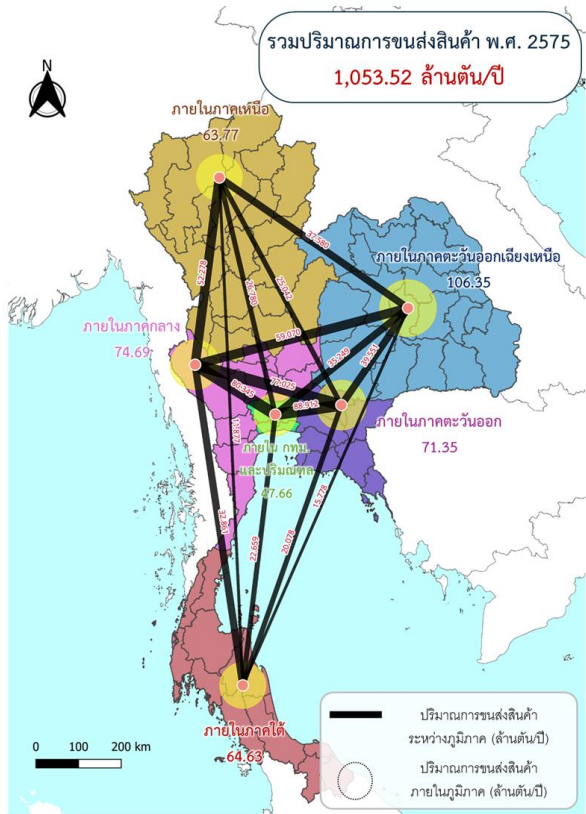
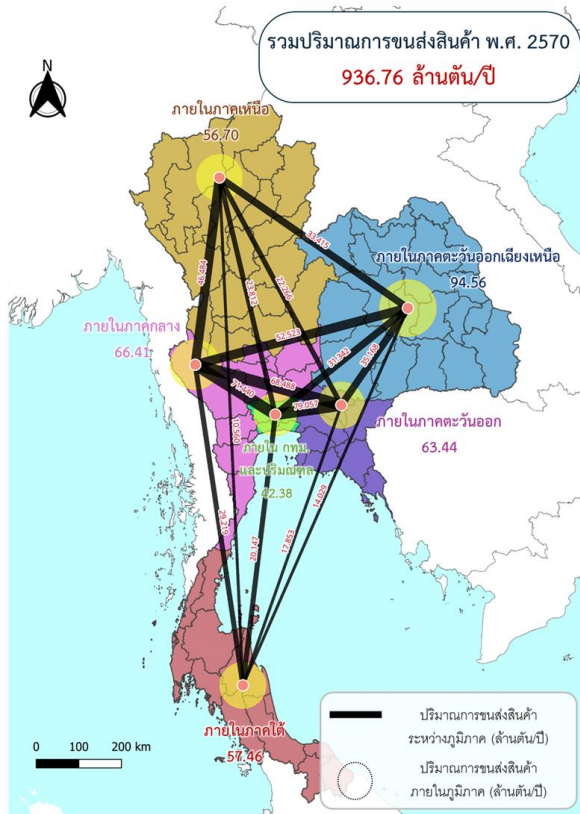
ที่มา: ที่ปรึกษา (2568)

รูปที่ 3.4-6 การคาดการณ์สัดส่วนปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าแยกตามประเภทยานพาหนะ
ในปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585



ที่มา: ที่ปรึกษา (2567)

รูปที่ 3.4-7 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585



ที่มา: ทิปรีक्षा (2568)

รูปที่ 3.4-8 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในแต่ละภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585

อย่างไรก็ตาม เมื่อที่ปรึกษาได้ตรวจสอบค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดที่กระทรวงคมนาคม (คค.) กำหนด ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า ภายในปี พ.ศ. 2580 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ซึ่งเมื่อพิจารณาผลลัพธ์จากแบบจำลองที่ได้เพิ่มเติมโครงข่ายตามปี พ.ศ. 2580 พบว่ามีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพียงร้อยละ 2.38 เท่านั้น ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ ดังนั้น การที่จะให้ผลลัพธ์ที่บรรลุค่าเป้าหมาย ไม่สามารถที่จะอาศัยเพียงแค่โครงสร้างพื้นฐานที่กำหนดไว้ในแผนงานในปี พ.ศ. 2580 เท่านั้น จำเป็นต้องอาศัยนโยบายส่งเสริมในลักษณะต่าง ๆ ซึ่งได้กล่าวไว้ในข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ได้เสนอแนะเพิ่มเติมในหัวข้อ 6.5 บทที่ 6 ซึ่งนโยบายต่าง ๆ เหล่านี้จะส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งเปลี่ยนแปลงมาใช้ในการขนส่งทางรางที่มากขึ้น ในการคำนวณในแบบจำลองเพื่อให้ได้ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ที่ปรึกษาได้ปรับพารามิเตอร์ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าคงที่สำหรับทางเลือก (Alternative Specific Constant หรือ ASC ซึ่งแทนตัวแปรที่วัดค่าได้ยาก เช่น ความสะดวก ความพึงพอใจ ความยากง่ายในการใช้ทางเลือกดังกล่าว เป็นต้น) ในแบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง ให้มีการเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรางมากขึ้น รวมถึงมาตรการส่งเสริม CY ครอบคลุมทุกจังหวัด พร้อมทั้งลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางราง (ลดลง 15%) ซึ่งพบว่า ปี พ.ศ. 2580 การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นเป็น 120.93 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 10.33 ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางถนนลดลงเหลือ 902.39 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 77.12 และในส่วนของขนส่งสินค้าทางน้ำและทางอากาศอยู่ที่ 146.77 ล้านตันต่อปี และ 0.05 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 12.54 และร้อยละ 0.004 สำหรับข้อมูลคาดการณ์ในปีอื่น ๆ แสดงดังตารางที่ 3.4-4

ตารางที่ 3.4-6 ผลคาดการณ์การขนส่งสินค้าปีอนาคต

ในกรณีมีโครงการแผนงาน/โครงการของ GMS2 และมาตรการส่งเสริม CY ครอบคลุมทุกจังหวัด
พร้อมทั้งลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางราง (ลดลง 15%)

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (%) สัดส่วน) หน่วย : ล้านตันต่อปี			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ทางถนน	789.42 (84.27%)	845.94 (80.30%)	902.39 (77.12%)	974.98 (76.59%)
ทางราง	30.34 (3.24%)	75.73 (7.19%)	120.93 (10.33%)	138.12 (10.85%)
ทางน้ำ	116.96 (12.49%)	131.81 (12.51%)	146.77 (12.54%)	159.81 (12.55%)
ทางอากาศ	0.04 (0.004%)	0.04 (0.004%)	0.05 (0.004%)	0.06 (0.005%)
รวม	936.76 (100%)	1,053.52 (100%)	1,170.13 (100%)	1,272.96 (100%)
รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณระยะทางการขนส่งสินค้า (หน่วย : ล้านตัน-กม./ปี)			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ทางถนน	194,162	201,272	211,005	228,193
ทางราง	7,988	30,036	48,117	56,009
ทางน้ำ	11,749	13,246	15,793	18,037
ทางอากาศ	23	28	33	39
รวม	213,922	244,582	274,948	302,278
ประเภท	ผลคาดการณ์ระยะทางรวมและระยะเวลาการเดินทางในระบบ			
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
VKT (PCU-กม./วัน)	522,494,117	569,461,093	602,018,695	640,256,355
VHT (PCU-ชม./วัน)	7,359,027	7,954,618	8,431,256	9,037,613
Speed (กม./ชม.)	71.00	71.59	71.40	70.84

ที่มา: ที่ปรึกษา (2568)

3.4.6.2 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

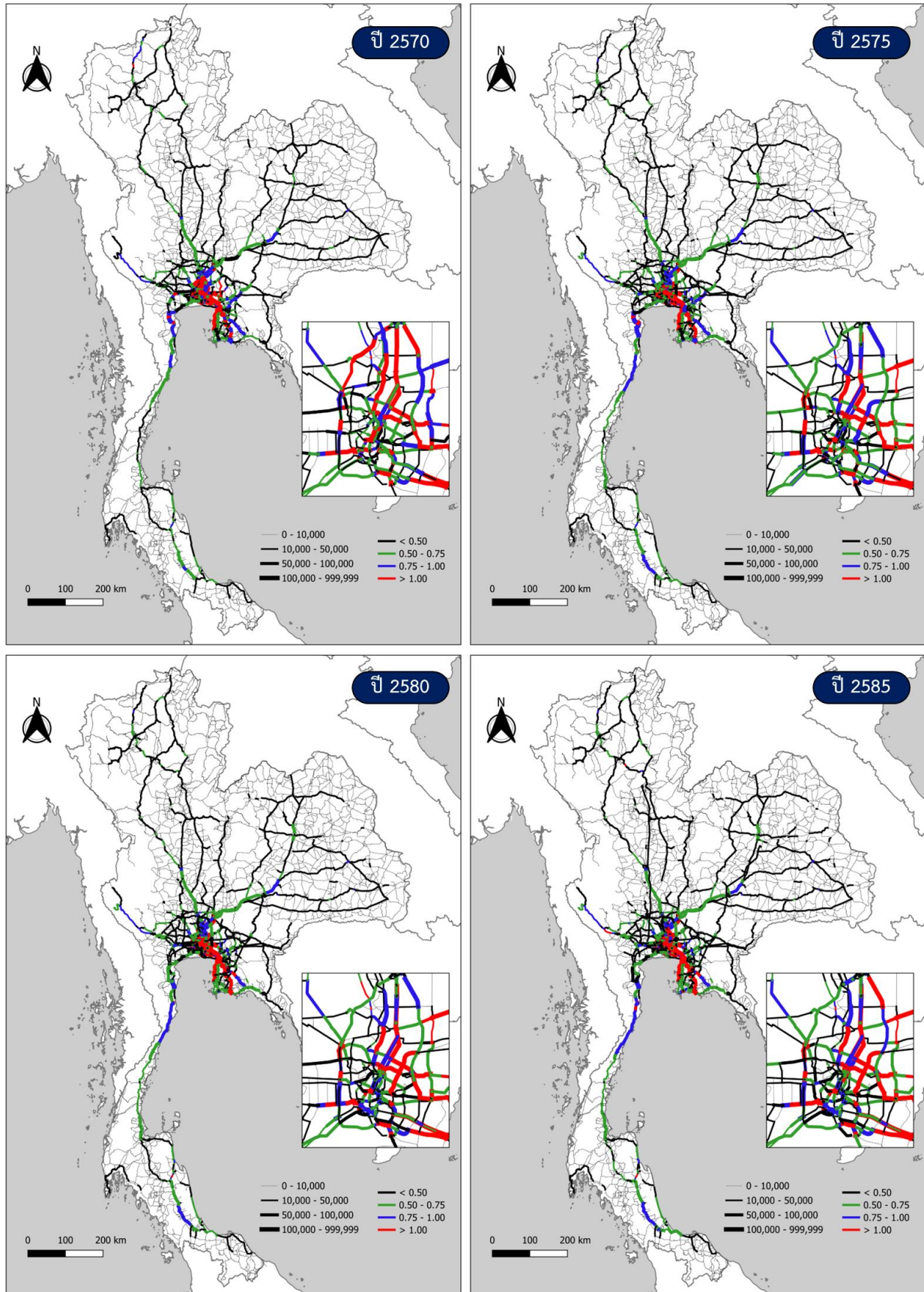
การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในอนาคตพิจารณาจากดัชนีการจราจรติดขัดหรือสัดส่วนปริมาณการจราจรบนโครงข่ายกับความจุของระบบ (Volume Capacity Ratio: V/C) โดยการวิเคราะห์แบ่งตามรูปแบบการคมนาคมขนส่ง 4 ประเภท ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ โดยมีสมมติฐานที่ว่าข้อมูลในอดีตสามารถใช้คาดการณ์อนาคตได้ ดังนั้นที่ปรึกษาจึงได้เลือกใช้เทคนิครูปแบบอนุกรมเวลา (Time - series Model) ซึ่งเป็นเทคนิคหนึ่งในการพยากรณ์ผลลัพธ์ในอนาคตจากการใช้ข้อมูลในอดีตเพียงเท่านั้น ตัวแปรอื่น ๆ จะไม่ถูกนำมาใช้ในการพิจารณาข้อมูลที่ใช้จะเป็นสถิติปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่งย้อนหลัง 5 -10 ปี ที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งแผนการพัฒนิต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในอนาคต การวิเคราะห์และประเมินประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานแต่ละประเภทแสดงดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) ศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน

โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนซึ่งเป็นระบบคมนาคมขนส่งหลักของประเทศไทยที่มีโครงข่ายครอบคลุมทั่วประเทศเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ทั้งภายในและภายนอกจังหวัด เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภูมิภาค ตลอดจนการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน การประเมินศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนในอนาคต ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (NAM) ในการประเมินความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของโครงสร้างพื้นฐานที่มีแผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนตามแผนของภาครัฐ ผลการประเมินศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนแสดงดังรูปที่ 3.4-4

2) ศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง

การประเมินศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางที่ปรึกษาทำการพิจารณาจากค่า V/C ซึ่งปัจจุบันมีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 0.15 - 0.90 โดยเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรางช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ และฉะเชิงเทรา - แก่งคอย มีปริมาณการรองรับการเดินทางใกล้เคียงเต็มความจุของสายทาง สำหรับศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางในอนาคตที่ปรึกษาได้พิจารณาแผนพัฒนาโครงข่ายทางรางในช่วงระยะเวลา 15 - 30 ปี ข้างหน้า ซึ่งมีทั้งโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟสายใหม่ และโครงการรถไฟความเร็วสูง ที่จะช่วยรองรับการให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการมากขึ้นเนื่องจากความจุทางที่เพิ่มขึ้น



ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2567)

รูปที่ 3.4-9 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

3) ศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ ที่ปรึกษาทำการรวบรวมข้อมูลสถิติ การขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณท่าเรือขนส่งสินค้าหลักแต่ละแห่งที่รวบรวมโดยกรมเจ้าท่าย้อนหลัง 5 - 10 ปี และทำการคาดการณ์ปริมาณสินค้าไปยังปี พ.ศ. 2570 2575 2580 และ 2585 ดังแสดงในตารางที่ 3.4-5 จากนั้น ประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ณ ท่าเรือแต่ละแห่ง

ผลการวิเคราะห์และประเมินความสามารถในการรองรับสินค้าบริเวณท่าเรือแต่ละแห่งในปี พ.ศ. 2570 พบว่า บริเวณท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสงขลา มีปริมาณการขนส่งสินค้าเกินความจุที่สามารถรองรับได้ ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือกรุงเทพ ยังสามารถรองรับการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2570 ได้ แต่เมื่อประเมินประสิทธิภาพไปยังปี พ.ศ. 2575 - 2585 ความสามารถในการรองรับสินค้าบริเวณท่าเรือมาบตาพุด พบว่ามีปริมาณการขนส่งสินค้าเกินความจุที่สามารถรองรับได้ ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสงขลา ความสามารถในการรองรับสินค้าใกล้เคียงเต็มความจุ

ตารางที่ 3.4-7 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ลำดับ	ท่าเรือ	หน่วย	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
1	แหลมฉบัง	ล้าน TEU	9.31	11.78	14.91	17.09
2	มาบตาพุด	ล้านตัน	43.44	44.25	45.06	45.87
3	กรุงเทพ	ล้าน TEU	1.44	1.47	1.50	1.53
4	ระนอง	ล้าน TEU	0.0052	0.0082	0.0129	0.0159
5	สงขลา	ล้าน TEU	0.26	0.3	0.35	0.39
6	เชียงแสน	ล้านตัน	0.49	0.54	0.60	0.66

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (2567)

4) ศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศ

การประเมินศักยภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศ ที่ปรึกษาวิเคราะห์ทั้งจำนวนผู้โดยสาร และสินค้า โดยผู้โดยสารวิเคราะห์ทั้งสนามบินหลักและสนามบินในภูมิภาค ส่วนสินค้าวิเคราะห์เฉพาะสนามบินหลัก เท่านั้น โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเดินทางและขนส่งสินค้าของท่าอากาศยานย้อนหลัง 5 - 10 ปี และคาดการณ์ผู้โดยสารและสินค้าไปยังปีอนาคตโดยใช้เทคนิคการคาดการณ์เชิงปริมาณ โดยเลือกใช้เทคนิครูปแบบอนุกรมเวลา (Time - series Model) เป็นการใช้อ้างอิงในอดีตเพื่อมาคาดการณ์อนาคต มีสมมติฐานที่ว่าข้อมูลในอดีต จะสามารถใช้คาดการณ์อนาคตได้ ผลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า แสดงดัง ตารางที่ 3.4-6

ตารางที่ 3.4-8 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศ

ลำดับ	การคาดการณ์	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ท่าอากาศยาน สังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด						
	ผู้โดยสาร (คน)					
1	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	62,222,758	87,493,404	107,432,436	132,286,566	145,443,802
2	ท่าอากาศยานดอนเมือง	30,480,772	58,798,367	72,875,195	90,815,752	100,926,142
3	ท่าอากาศยานเชียงใหม่	9,081,147	16,129,815	18,201,180	18,843,575	19,763,136
4	ท่าอากาศยานหาดใหญ่	3,088,606	5,193,717	6,410,864	8,162,605	8,565,704
5	ท่าอากาศยานภูเก็ต	17,212,530	25,871,911	22,748,982	23,283,513	24,108,535
6	ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง	1,912,665	4,614,671	6,008,233	8,135,635	9,102,312

บทที่ 4

การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา
และการจัดทำฉลากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

บทที่ 4

การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

4.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด

ที่ปรึกษาได้ศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) ผลการศึกษาและวิเคราะห์มีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย 20 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี หนองบัวลำภู หนองคาย เลย บึงกาฬ มุกดาหาร สกลนคร นครพนม ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ อุบลราชธานี อำนาจเจริญ ศรีสะเกษ และยโสธร

จากการศึกษาทบทวนเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) มีระบบสาธารณูปโภค พื้นฐาน โดยเฉพาะถนนที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงทั้งภายในภาค เชื่อมโยงระหว่างภาค และประเทศเพื่อนบ้าน สามารถขนส่งสินค้าและการโดยสารได้หลายทิศทาง ทั้งในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) และตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะส่งผลดีต่อการค้าไทย - สปป.ลาว และไทย - กัมพูชา และมีระบบการขนส่งทางอากาศที่สามารถเดินทางเชื่อมโยงในระดับประเทศ และในระดับนานาชาติ โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 บริหารจัดการน้ำให้เพียงพอต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การแก้ปัญหาความยากจนและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้มีรายได้น้อยเพื่อ ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความเข้มแข็งฐานเศรษฐกิจภายในควบคู่กับการแก้ปัญหา ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลาง และพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ๆของภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร หนองคายและนครพนมตามนโยบายเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จัดระเบียบความมั่นคงชายแดน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยใช้ประโยชน์จากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหารมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์ค้าส่งและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย

มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว และขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ในส่วนของเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนมมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาธุรกิจการค้าชายแดนและพื้นที่บริการ
โลจิสติกส์

อีกทั้ง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี
และหนองคาย ยังถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic
Corridor: NeEC) เพื่อพัฒนาเป็นฐานอุตสาหกรรมชีวภาพแห่งใหม่ของประเทศ (NeEC - Bioeconomy)
ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ตลอดห่วงโซ่การผลิต รวมถึงการส่งเสริมการลงทุนด้านเกษตร อุตสาหกรรมชีวภาพ
และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และพัฒนาด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์ ตลอดจน
การพัฒนาบุคลากรด้านเกษตรและอุตสาหกรรมชีวภาพ นอกจากนี้การพัฒนา NeEC จะช่วยกระจายความเจริญสู่พื้นที่
สร้างอัตลักษณ์ให้พื้นที่ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ได้

4.1.2 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

ภาคเหนือ ประกอบด้วย 17 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน
พิษณุโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี เป็นพื้นที่เชื่อมโยง
เศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง กลุ่มประเทศเอเชียใต้ และกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยมีอาณาเขตติดต่อ
กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวด้านตะวันออก และด้านเหนือ มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน
และด้านตะวันตก ติดต่อกับสหภาพเมียนมา พื้นที่และลักษณะภูมิประเทศ มีพื้นที่รวม 106.03 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 33
ของพื้นที่ประเทศ ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ตอนบนเป็นที่สูง เป็นภูเขา ป่าไม้ และแหล่งต้นน้ำลำธาร พื้นที่ตอนล่าง
เป็นภูเขาสูงทางทิศตะวันตกและทิศตะวันออกตอนกลางเป็นพื้นที่ราบลุ่มของแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน สะแกกรัง
และป่าสัก

จากการศึกษาทบทวนเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า พื้นที่
ภาคเหนือมีความพร้อมในการเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตลอดจนเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและเอเชียใต้ โดยมีความพร้อมของโครงข่ายคมนาคม
ตามแนวเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) และแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West
Economic Corridor) มีแผนก่อสร้างโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟความเร็วสูง การขยาย
ท่าอากาศยาน ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน บริการ การศึกษา
นานาชาติ ธุรกิจบริการสุขภาพและการแพทย์ รวมถึงแผนการพัฒนาระบบโครงข่ายโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุน
การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ แผนการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ในพื้นที่
ภาคเหนือร่วมกับแผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ เพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้า
ระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยยุทธศาสตร์
การพัฒนาประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่อเนื่องให้มีคุณภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม
อย่างยั่งยืน และกระจายประโยชน์อย่างทั่วถึง รวมทั้งต่อยอดการผลิตสินค้า
และบริการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 2** ใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC
และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค
- ยุทธศาสตร์ที่ 3** ยกระดับเป็นฐานการผลิตเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย เชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรม
เกษตรแปรรูปที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูง

- ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาคุณภาพชีวิตและแก้ไขปัญหาความยากจน พัฒนาระบบดูแลผู้สูงอายุอย่างมีส่วนร่วมของครอบครัวและชุมชน ยกย่องทักษะฝีมือแรงงานภาคบริการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 5** อนุรักษ์และฟื้นฟูป่าต้นน้ำให้คงความสมบูรณ์ จัดระบบบริหารจัดการน้ำอย่างเหมาะสม และเชื่อมโยงพื้นที่เกษตรให้ทั่วถึง ป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกควันอย่างยั่งยืน

4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด

ที่ปรึกษาได้มีการวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดด้วยข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม และข้อมูลด้านการท่องเที่ยว โดยวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่จากทิศทางการพัฒนาในยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เพื่อวิเคราะห์มิติของการเชื่อมโยงประเด็นสำคัญของการพัฒนาที่ได้จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด

ผลลัพธ์การวิเคราะห์ในลักษณะของแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) สามารถเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดที่แตกต่างกัน และแสดงจุดเด่นของประเด็นการพัฒนาได้อย่างชัดเจน โดยที่ลักษณะที่เด่นชัดของศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดจะแสดงรายละเอียดของประเด็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน ซึ่งผลลัพธ์ของการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) รายจังหวัดแสดงเป็นแผนภาพ โดยประเมินศักยภาพตามรายละเอียดในด้านเกษตร อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4.3 การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)

4.3.1 หลักการและแนวคิดการกำหนดฉากทัศน์

ที่ปรึกษากำหนดฉากทัศน์เพื่อทำการศึกษา 4 ฉากทัศน์ โดยการวิเคราะห์ฉากทัศน์อยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของทั้ง 9 กลุ่มจังหวัดที่การศึกษา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ฉากทัศน์ที่ 1

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

2) ฉากทัศน์ที่ 2

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

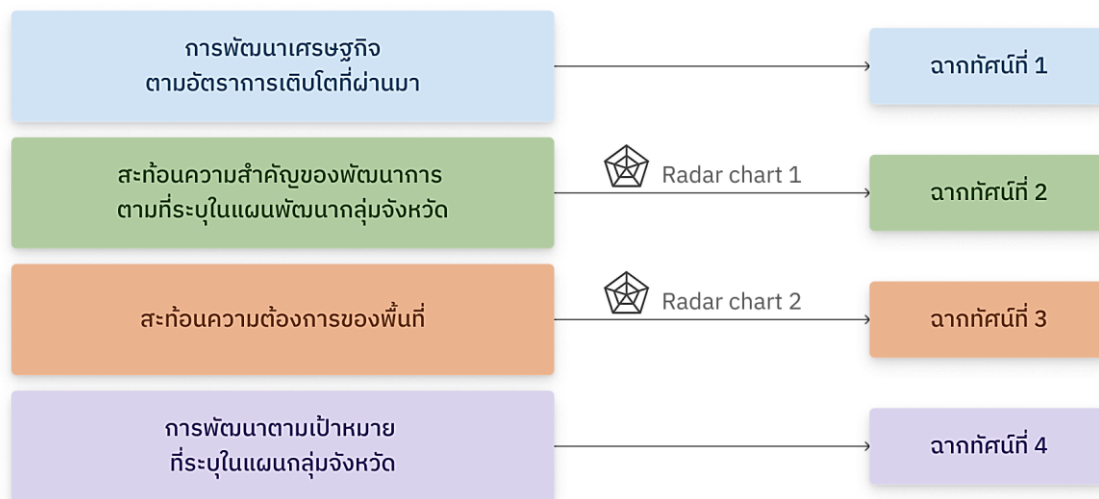
3) ฉากทัศน์ที่ 3

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

4) ฉากทัศน์ที่ 4

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

แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์ดังแสดงรูปที่ 4.3-1 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 4.3-1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์

4.3.2 การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์

การวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์เป็นการวิเคราะห์กิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาพรวมของพื้นที่การศึกษา โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (Gross Provincial Cluster Product : GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (Chain Volume Measures : CVMs) ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

4.4 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา

ข้อเสนออัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ตามฉากทัศน์ที่ 1 ถึงฉากทัศน์ที่ 4 ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.0 ในขณะที่ค่าเฉลี่ยดังกล่าวมีค่าเป็นร้อยละ 6.0 ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 2 ฉากทัศน์ที่ 3 และฉากทัศน์ที่ 4 ดังตารางที่ 4.4-1

รูปที่ 4.4-1 ฉากทัศน์การพัฒนาระดับภาพรวมของพื้นที่การศึกษา

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	4.0	5.0	5.0	5.0
2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	2.5	5.0	5.0	5.0
3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	2.5	3.5	4.0	4.0
4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	3.5	5.5	4.5	5.5
5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	4.0	4.5	4.5	4.5
6) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	3.5	6.0	6.0	6.0
7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2	2.0	3.5	3.5	3.5
8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	2.5	10.0	10.0	10.0
9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	1.0	10.0	10.0	10.0
ค่าเฉลี่ยของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษา	3.0	6.0	6.0	6.0

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

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

ที่ปรึกษานำการวิเคราะห์ฉากทัศน์ข้างต้นมากำหนดข้อเสนอฉากทัศน์ของแต่ละพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่ง คือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษา ดังแสดงในตารางที่ 4.4-2

รูปที่ 4.4-2 ข้อเสนอจากทัศนสำหรับพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

หน่วย : ร้อยละ

กลุ่มจังหวัด	อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570
1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	5.0
2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	5.0
3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	4.0
4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	5.5
5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	4.5
6) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	6.0
7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2	3.5
8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	10.0
9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	10.0
ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษา	6.0

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

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

จาก ตารางที่ 4.4-2 ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา มีค่าเท่ากับ ร้อยละ 6.0 หากพิจารณารายกลุ่มจังหวัด พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตาก) มีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดเป็นร้อยละ 10.0 โดยมีภาคบริการและภาคเกษตรเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวม และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร) มีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดเป็นร้อยละ 10.0 เช่นเดียวกันโดยมีภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวม ในขณะที่พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง จังหวัดแม่ฮ่องสอนและจังหวัดลำพูน) มีอัตราการขยายตัวสูงเป็นลำดับที่ 2 โดยค่าเฉลี่ยของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นร้อยละ 6.0 ซึ่งมีภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจหลักที่สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวม และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดสุรินทร์) มีอัตราการขยายตัวสูงเป็นลำดับที่ 3 โดยมีค่าเฉลี่ยเป็นร้อยละ 5.5 ซึ่งมีภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวม

ตารางที่ 4.4-3 แสดงข้อเสนอจากทัศนการพัฒนาซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามช่วงเวลาได้แก่ (1) ช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (2) ช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และ (3) ช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0 และในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0 ทั้งนี้ การกำหนดจากทัศนการพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 เป็นการกำหนดจากทัศนโดยใช้วิธีการพยากรณ์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งอนุมานได้ว่าการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่การศึกษาเกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 หลังจากนั้นแต่ละพื้นที่ศึกษาก็จะถูกขับเคลื่อนโดยแนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาของตนเอง

จากตารางที่ 4.4-3 การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก (Exogenous Shock) ทำให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ระยะสั้น) เป็นหลัก อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 จึงมากกว่า อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 อย่างไรก็ตาม อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจจะปรับตัวเข้าสู่แนวโน้มในระยะยาว (Long - run Trend) ของแต่ละพื้นที่การศึกษาซึ่งแสดงด้วยตัวเลขในวงเล็บ ถึงแม้ว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจมีค่าลดลง แต่อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจยังคงมีค่าเป็นบวกซึ่งสะท้อนว่าเศรษฐกิจ ของพื้นที่การศึกษาเติบโตอย่างต่อเนื่องด้วยอัตราการขยายตัวตามแนวโน้มในระยะยาว กล่าวคือ ขนาดเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 มีขนาดใหญ่กว่าขนาดเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยมีอัตราการขยายตัวตามแนวโน้มในระยะยาว นอกจากนี้ การปรับตัวลดลง ของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจก็สอดคล้องกับกฎการลดน้อยถอยลงของผลตอบแทนส่วนเพิ่ม (Law of Diminishing Marginal Returns) ทั้งนี้ หากในอนาคตกลุ่มจังหวัดทั้ง 9 พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาโครงสร้างทาง เศรษฐกิจเพิ่มเติมอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580 ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน และในอนาคตหากกลุ่มจังหวัดทั้ง 9 พื้นที่การศึกษาปรับเปลี่ยนเป้าหมายหรือตัวชี้วัดการพัฒนา การศึกษา ก็สามารถนำมาพิจารณาในการกำหนดข้อเสนอจากทัศนการพัฒนาของทั้ง 2 ช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อให้ภาพทัศน์ การพัฒนามีความสอดคล้องกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดมากยิ่งขึ้น

รูปที่ 4.4-3 ข้อเสนอจากทัศนการพัฒนาตามช่วงเวลา

หน่วย : ร้อยละ

กลุ่มจังหวัด	อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ข้อเสนอจากทัศนการพัฒนา			
	พ.ศ. 2558 - 2562	พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	4.0	5.0	4.5	4.5 (3.0)
2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	2.5	5.0	3.5	3.5 (2.9)
3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	2.5	4.0	4.0	4.0 (2.5)
4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	3.5	5.5	4.0	4.0 (2.7)
5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	4.0	4.5	4.0	4.0 (2.6)
6) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	3.5	6.0	3.0	3.0 (3.0)
7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2	2.0	3.5	3.0	3.0 (1.9)
8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	2.5	10.0	3.0	3.0 (2.5)
9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	1.0	10.0	3.0	3.0 (1.5)
ค่าเฉลี่ยของพื้นที่ทำการศึกษา	3.0	6.0	4.0	4.0

หมายเหตุ : 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาตร ลูกโซ่ (CVMs)

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

3) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นค่าจากจากทัศนที่ 1 ซึ่งสะท้อนแนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาของแต่ละกลุ่มจังหวัด

4) ตัวเลขในวงเล็บคือค่าแนวโน้มในระยะยาว (Long-run Trend) ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

4.5 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉลากทัศน

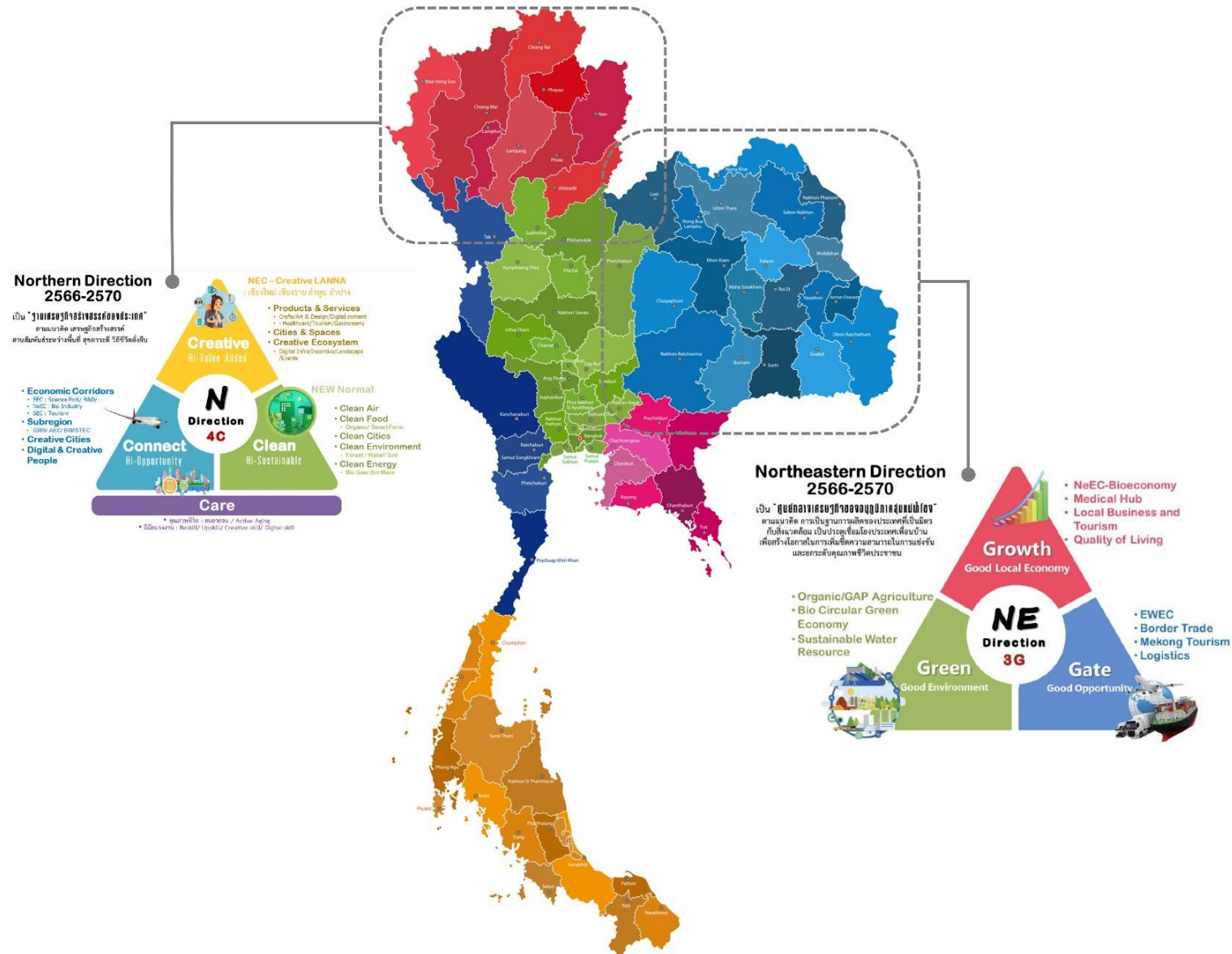
ในบทที่ 4 มีการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ โดยใช้เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้ง **รูปที่ 4.5-1** ร่วมกับการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิเป็นแนวทางในการกำหนดศักยภาพของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. เพื่อนำไปสู่การบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ให้เกิดการเชื่อมโยงเป็นระบบและเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงยังมีการวิเคราะห์เป้าหมายในแต่ละด้านของแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ได้แก่ เกษตรกรรม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต ด้วยวิธีการวิเคราะห์ในลักษณะของแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart)

จากการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉลากทัศนสรุปได้ว่า **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** มีศักยภาพที่เข้มแข็งด้านการเป็นพื้นที่แหล่งผลิตสินค้าที่ความหลากหลายทางชีวภาพ และมีประตูการค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าหลายแห่ง การวางแผนโครงข่ายคมนาคมจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคอีสาน (NeEC-Bioeconomy) (จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย) โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อ (Connection) โครงข่ายหลักของประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศในกลุ่ม GMS โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่มีอันได้แก่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว การส่งเสริมโครงการเชิงรุกในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) (หนองคาย นครพนม มุกดาหาร) และการยกระดับการเข้าถึง (Accessibility) พื้นที่อุตสาหกรรม เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การยกระดับ การบริการและพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและพัฒนากฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนการค้า การส่งเสริมการพัฒนาจุดผ่านแดนการค้าให้เป็นประตูการค้าที่เข้มแข็งขึ้น และการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางรางและทางน้ำ อันจะช่วยผลักดันการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ได้

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านอัตลักษณ์และต้นทุนทางวัฒนธรรมถิ่นอีสานที่เข้มแข็งประกอบกับอายุธรรมและมรดกโลกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นเพื่อส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาล้านอีสาน เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ทั้งนี้ พื้นที่ยังมีเมืองหลักสำคัญด้านการท่องเที่ยว (ขอนแก่น และนครราชสีมา) และมีพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการจัดประชุม กีฬาและมหกรรมที่หลากหลายจึงมีการพัฒนาโครงข่ายเพื่อรองรับการเดินทางให้มีความสะดวกและปลอดภัย เช่น การเตรียมพร้อมสำหรับการเป็นเจ้าภาพมหกรรมพืชสวนโลก ใน ปี พ.ศ. 2569 (อุดรธานี) และปี พ.ศ. 2572 (นครราชสีมา) เป็นต้น ทั้งนี้ในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมควรต้องคำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม การบริการรถโดยสารสาธารณะ อุบัติเหตุทางถนน การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน รวมถึงปัญหาด้านภูมิรัฐศาสตร์ความผันผวนทางเศรษฐกิจ และการก้าวทันทางเทคโนโลยี การต่อต้านการคุกคามทางไซเบอร์ยังเป็นความท้าทายที่สำคัญของพื้นที่

ภาคเหนือมีศักยภาพที่เข้มแข็งด้านการเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงไปยังหลายประเทศในกลุ่ม GMS กลุ่ม BIMSTEC และนานาชาติได้ การมีประตูการค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าหลายแห่ง การวางแผนโครงข่ายคมนาคมจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC-Creative LANNA) (จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง และลำพูน) โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อ (Connection) โครงข่ายหลักของประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศในกลุ่ม GMS โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่มีอันได้แก่สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา การส่งเสริมโครงการเชิงรุกในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) (เชียงราย และตาก) และการยกระดับการเข้าถึง (Accessibility) พื้นที่อุตสาหกรรม เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การยกระดับการบริการและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงต่อการค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวร การส่งเสริมการพัฒนาจุดผ่อนปรนการค้าให้เป็นประตูการค้าที่เข้มแข็งขึ้นและการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางราง และทางน้ำ อันจะช่วยผลักดันการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ได้ ทั้งนี้ภาคเหนือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านอัตลักษณ์และต้นทุนทางวัฒนธรรมที่เข้มแข็งประกอบกับอารยธรรมและมรดกโลกในภาคเหนือ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นการเพื่อส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิตจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ ทั้งนี้พื้นที่ยังมีเมืองหลักสำคัญด้านการท่องเที่ยว (เชียงใหม่) และพื้นที่เศรษฐกิจการค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) จึงควรมีการพัฒนาโครงข่ายเพื่อรองรับการขนส่งทั้งสินค้าและผู้เดินทางให้มีความสะดวกและปลอดภัย ทั้งนี้ในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมควรต้องคำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม การบริการโดยสาธารณะ อุบัติเหตุทางถนน การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน รวมถึงปัญหาด้านภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจ และการก้าวทันทางเทคโนโลยี การต่อต้านการคุกคามทางไซเบอร์ยังเป็นเรื่องท้าทายที่สำคัญของพื้นที่

ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่ดังที่กล่าวไปข้างต้น จะถูกนำไปใช้ในการจัดทำฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ประกอบด้วย 4 ฉากทัศน์ โดยฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมาของกลุ่มจังหวัด ในขณะที่ฉากทัศน์ที่ 4 เป็นเป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคตที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด หรือเป็นเป้าหมาย การพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคตที่สะท้อนศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจจากภาครัฐที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด และฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจตามความต้องการของพื้นที่จากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ซึ่งผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการจัดทำฉากทัศน์นำมากำหนดข้อเสนอฉากทัศน์ของแต่ละพื้นที่การศึกษา และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่ง คือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 – 2570 กำหนดให้เป็นร้อยละ 6.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0 และ ในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0



รูปที่ 4.5-1 สรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

บทที่ 5

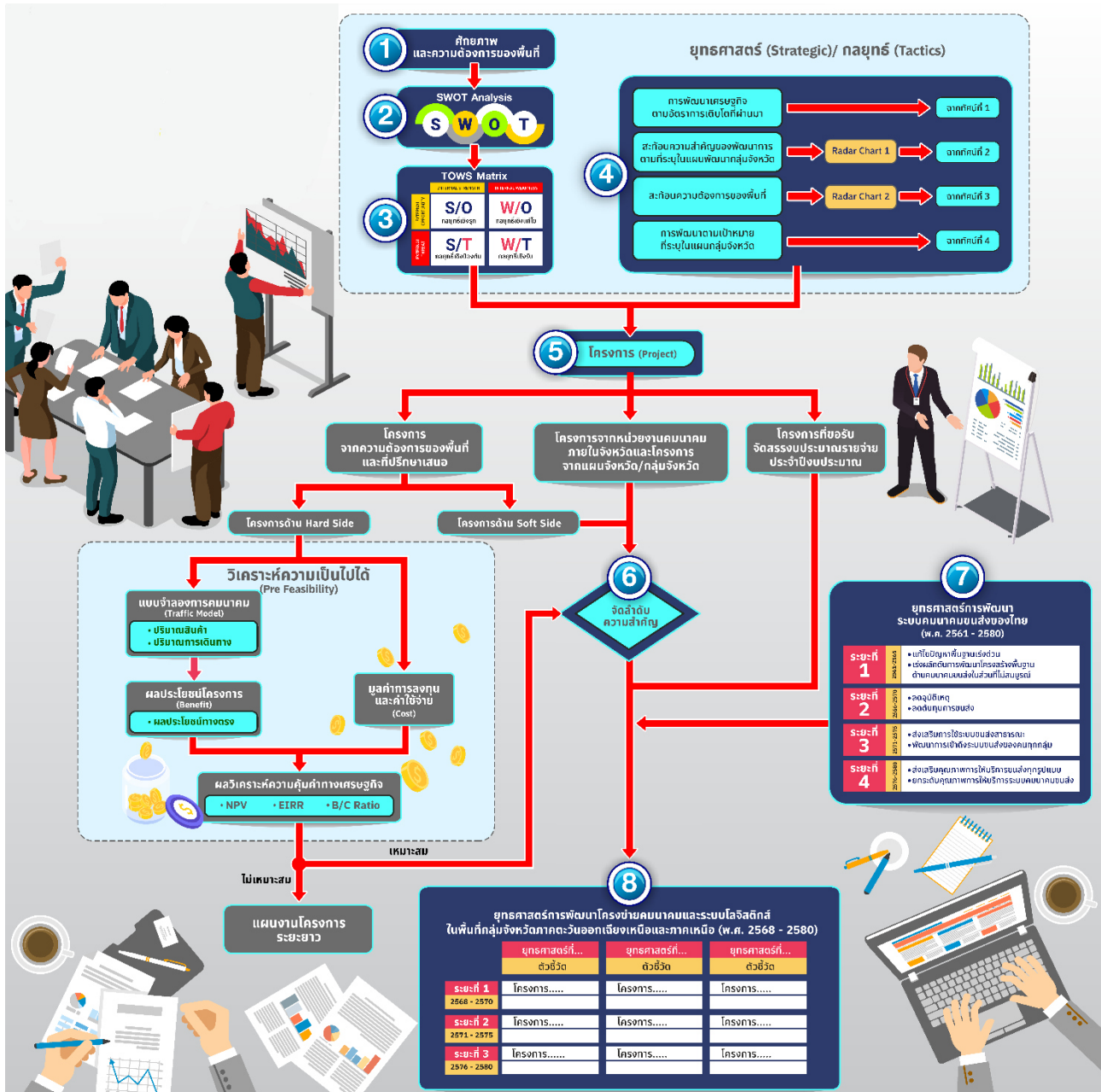
การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่าย
การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
ตามยุทธศาสตร์ชาติ

บทที่ 5

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ

5.1 แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา
ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2568 - 2580) มีขั้นตอนการดำเนินงานดังแสดงรูปที่ 5.1-1
โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 5.1-1 แนวทางการดำเนินงาน

5.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่

ที่ปรึกษาได้ทบทวนข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนคมนาคม ได้แก่ ข้อมูลประชากร เศรษฐกิจสังคม เกษตรอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงข่ายการคมนาคม การจราจรและปริมาณการขนส่ง รวมถึงแผนพัฒนาจังหวัดและแผนปฏิบัติการราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ นอกจากนี้ ที่ปรึกษายังทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (จร.) และรายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ในรอบปีล่าสุดเพื่อรับทราบถึงความคืบหน้าล่าสุดของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา และนำไปเป็นข้อมูลตั้งต้นในการจัดประชุมกลุ่มย่อยภายในจังหวัดต่อไป

5.1.2 Organization of Focus Group Meetings to Identify and Assess the Area's Potential and Needs

จัดประชุมแนะนำโครงการและประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้ง 37 จังหวัด เพื่อรับทราบการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ เกษตรกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในจังหวัด และระหว่างจังหวัด อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน รวมถึงความต้องการและอุปสรรคในการเดินทาง และขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ นอกจากนี้ยังรับทราบโอกาสและอุปสรรคต่าง ๆ จากมุมมองของภาคเอกชนและตัวแทนหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้อบังคับ และการคาดการณ์สภาพการณ์ในอนาคต

5.1.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่จากข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และจัดทำการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix รายจังหวัด

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคเป็นการประเมินศักยภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยทั่วไปการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็นสองส่วน ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) เป็นการระบุจุดแข็งและจุดอ่อนของโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและระบบสนับสนุนที่มีอยู่ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงนโยบายและกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งเป็น

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

จุดอ่อน (Weakness: W) เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง

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

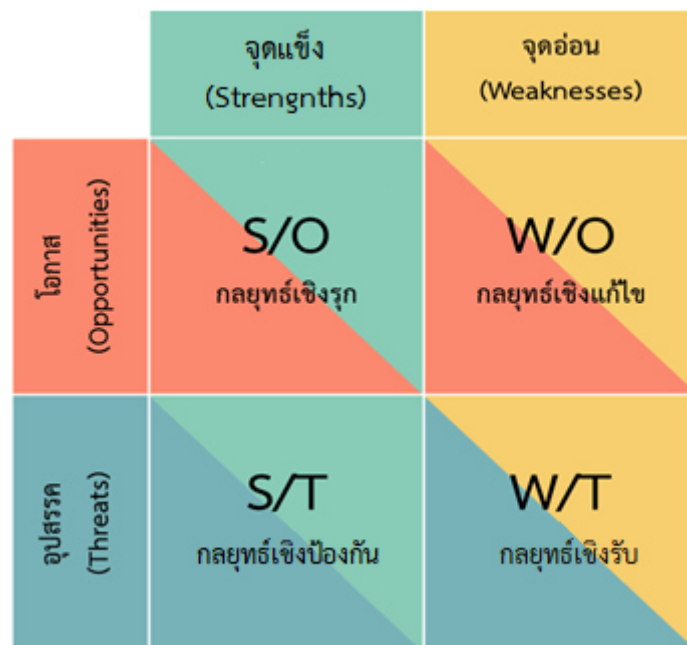
โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา

อุปสรรค (Threat: T) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สภาพที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง

5.1.4 วิเคราะห์จุดเด่นของจังหวัดเพื่อสร้างกลยุทธ์ พิจารณาความต้องการเพื่อกำหนดโครงการที่ตอบสนองภายใต้กลยุทธ์

เป้าประสงค์แต่ละประการจะต้องมีกลยุทธ์ที่รองรับ โดยกลยุทธ์เป็นสิ่งที่จะทำให้บรรลุเป้าประสงค์ ในภาพรวม การกำหนดกลยุทธ์จะพิจารณาปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Success Factors) เป็นสำคัญ กล่าวคือ ต้องพิจารณาว่าในการที่จะบรรลุเป้าประสงค์ข้อหนึ่ง ๆ นั้น มีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความสำเร็จ การมีกลยุทธ์ทำให้มีแนวทางการดำเนินการไปสู่เป้าประสงค์ และทำให้มีความชัดเจนในการกิจและบทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ การกำหนดกลยุทธ์นี้จะต้องกำหนดหน่วยงานหลักที่เป็นผู้รับผิดชอบในการขับเคลื่อนรวมทั้งหน่วยงานสนับสนุนที่มีพันธกิจเกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ SWOT ทำให้เข้าใจบริบทของโครงสร้างพื้นฐานและสถานการณ์ปัจจุบันได้อย่างชัดเจน แต่การกำหนดกลยุทธ์นั้นจะเป็นการนำเอาผลการวิเคราะห์ SWOT มาวิเคราะห์ร่วมกับเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยอาศัยเทคนิค TOWS Matrix ดังแสดงในรูปที่ 5.1-2 โดยมีรูปแบบการจับคู่ดังนี้



รูปที่ 5.1-2 การสร้างกลยุทธ์จากการวิเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix

กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) มาจาก จุดแข็ง + โอกาส (Strength + Opportunity) เป็นการเอาจุดแข็งของโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษามาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับโอกาสที่ได้รับจากภายนอก เช่น การเติบโตด้านการขนส่งสินค้าหรือการเกิดความต้องการสินค้าใหม่ เป็นต้น

กลยุทธ์เชิงรับ (ST Strategy) มาจาก จุดแข็ง + อุปสรรค (Strength + Threats) เป็นการเอาจุดแข็งของโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษามารองรับหรือลดผลกระทบที่เกิดจากอุปสรรคที่ได้รับจากภายนอก เช่น กฎระเบียบการค้าผ่านแดน หรือสถานการณ์ที่ไม่ปกติจากภายนอกประเทศ เป็นต้น

กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) มาจาก จุดอ่อน + โอกาส (Weakness + Opportunity) เป็นการลดหรือแก้ไขจุดอ่อนของโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดปัญหาน้อยที่สุดและเพื่อรับผลประโยชน์จากโอกาสที่เข้ามาจากภายนอก

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (WT Strategy) มาจาก จุดอ่อน + อุปสรรค (Weakness + Threats) เป็นการลดจุดอ่อน เพิ่มจุดแข็งและหลีกเลี่ยงอุปสรรคจากภายนอก เพื่อรอโอกาสใหม่เข้ามา

5.1.5 วิเคราะห์ฉากทัศน์การเติบโตทางเศรษฐกิจ และกำหนดเป้าหมายการเติบโต

การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดจากข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดและแผนการพัฒนา กลุ่มจังหวัดเพื่อนำไปสู่การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) และสามารถนำไปวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม เชื่อมโยง และเกิดประโยชน์ อย่างเป็นรูปธรรม

ข้อมูลการเติบโตทางเศรษฐกิจในรูปแบบของผลิตภัณฑ์มวลรวมด้านต่าง ๆ จะถูกนำมาพิจารณาร่วมกับเป้าหมายและการจัดสรรงบประมาณโครงการในแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เพื่อประเมินฉากทัศน์การเติบโตของแต่ละกลุ่มจังหวัดเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์

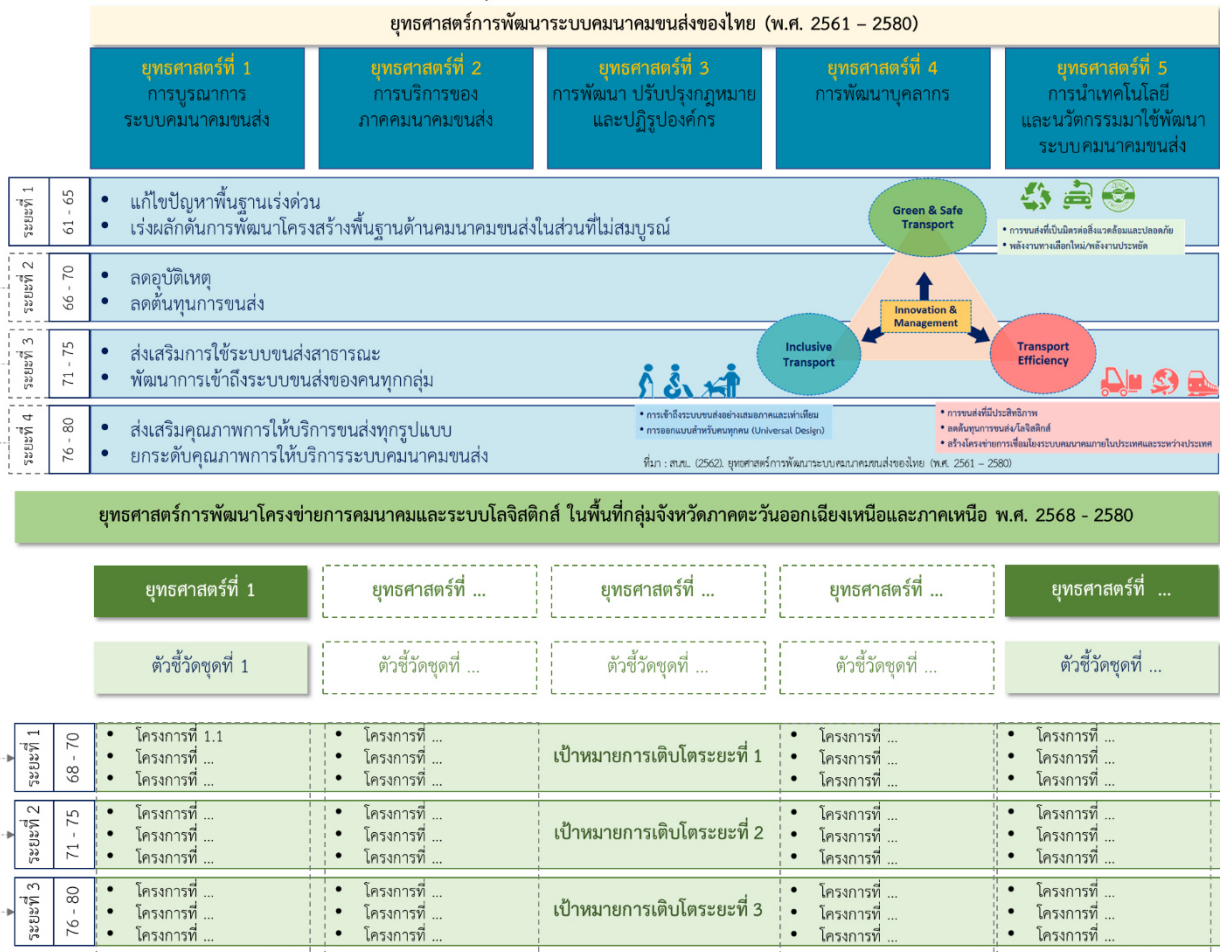
5.1.6 วิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางจากโครงข่ายที่พัฒนาแล้วภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

ที่ปรึกษาจะทบทวนปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต และวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของโครงข่ายคมนาคม ซึ่งเป็นข้อมูลจากการพัฒนาแบบจำลอง โดยใช้สมมติฐานของการพัฒนาโครงข่ายจากโครงการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ หรือ การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อพิจารณาแนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานหรือนโยบายที่จะอำนวยความสะดวกต่อการกระจายการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

5.1.7 วางยุทธศาสตร์ กำหนดตัวชี้วัดและโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศมีความสอดคล้องกันทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ จึงวางกรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนในแต่ละระยะ ดังแสดงในรูปที่ 5.1-3

กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี



รูปที่ 5.1-3 กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ได้พิจารณาความสอดคล้องกับแผนทั้งสามระดับตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ประกอบด้วย

แผนระดับที่ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

5.2.1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 การปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ

5.2.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีความสอดคล้องหลักกับประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ ดิจิทัลและความสอดคล้องกับประเด็น (05) การท่องเที่ยว ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็น (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ และประเด็น (22) การพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

5.2.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมายเหตุที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน หมายเหตุที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และหมายเหตุที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

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

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนระดับ 3 ที่จัดทำโดยกระทรวงคมนาคมเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยคำนึงถึงประเด็นหลัก 3 ประการ ได้แก่ 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) กำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องหลักกับ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) **ยุทธศาสตร์ที่ 5** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

5.2.5 แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องหลักกับแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ในแนวทางการพัฒนา 3 แนวทาง ได้แก่ **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า/ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ และ**แนวทางการพัฒนาที่ 5** การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

5.2.6 ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องหลักกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้แก่ **ยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

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

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องหลักกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ซึ่งเป็นแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ทั่วประเทศ ได้แก่ **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน **แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) **แนวทางการพัฒนาที่ 4** การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคเป็นการประเมินศักยภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยทั่วไปการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) เป็นการระบุจุดแข็งและจุดอ่อนของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบขนส่งที่มีอยู่ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงนโยบายและกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งเป็น

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัดออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

- **S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า** พิจารณาอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ อาทิเช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนการค้า รวมทั้งการทบทวนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่าง ๆ

- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาส่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน

- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อน้ำท่วม

- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษา และแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ 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 ซึ่งแบ่งได้ 2 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 สภาพที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- T2 ปัญหากฎมีรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุ หรือประชากรที่มีอายุ 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 พิจารณากฎคุกคามทางไซเบอร์ และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปผลการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เชื่อมโยง 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศจีน และมีระบบคมนาคม การขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การค้าชายแดน และระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) และมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เชิงทางธรรมชาติ เชิงความเชื่อ ศรัทธา และวัฒนธรรมที่โดดเด่น

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ยังขาดประสิทธิภาพ และไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมทั้งระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว และพื้นที่ยังไม่มีศูนย์ One stop service ด้านการค้า การลงทุน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการพัฒนาด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตรครบวงจร ด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลดีต่อการค้าการลงทุนและการค้าชายแดน FTA (Free Trade Agreement) และการเปิดเส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ วิกฤติภัยธรรมชาติ และความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม กระทบต่อภาคเกษตรกรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ภัยธรรมชาติเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการผลิตในภาคการเกษตร การเกิดโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน พืช และสัตว์ รวมทั้งการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการกีดกันทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน

5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีระบบขนส่งทางอากาศ 2 แห่งในการรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยว และประเพณีทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่โดดเด่น ซึ่งประกอบไปด้วย แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมะ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ยังขาดระบบการขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองนำเที่ยว และเส้นทางเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง รวมทั้งขาดระบบขนส่งด้านการบริการท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่องทั้งปี

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

มาตรการของภาครัฐที่ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มน้ำโขงและการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว การวางแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ (EEC) และประเทศเพื่อนบ้านและจีน รวมถึงโอกาสจากมาตรการด้านการส่งเสริมสินค้าเกษตรคุณภาพ

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ปัญหาด้านการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ เช่น ปัญหาสินค้าหนีภาษี ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ และปัญหาเศรษฐกิจโลก รวมถึงสงครามรัสเซีย - ยูเครน ส่งผลกระทบต่อการส่งออก และทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น

5.3.3 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

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

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางยังไม่ได้มาตรฐาน และครบวงจร และขาดการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด รายได้การท่องเที่ยวยังกระจุกตัวในจังหวัดขอนแก่น และยังมีปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งซ้ำซากในลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำสาขาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

มีโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางในพื้นที่กลุ่มจังหวัด โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่นและร้อยเอ็ด นโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย บริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โครงการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งคลังน้ำมัน ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีการส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอากาศยานเทคโนโลยีอวกาศ รวมทั้งการเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ (น้ำท่วม และฝนแล้ง) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าเกษตร และส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ และการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี

5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูสู่อีสานและประเทศเพื่อนบ้าน มีถนนเชื่อมโยงทุกภาคส่วนและประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวรช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ มีการท่องเที่ยวที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นแหล่งกำเนิดต้นน้ำสำคัญ และลุ่มน้ำสาขาที่สำคัญสำหรับการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีแหล่งท่องเที่ยวและถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทรุดโทรม และขาดการบริการรถสาธารณะเข้าแหล่งท่องเที่ยว ยังไม่มีการวางระบบดิจิทัลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ยังต่ำ ขาดการเตรียมความพร้อมกำลังคนสมรรถนะสูงสำหรับอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ BCG และประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรม BCG

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

นโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมโยงนครชัยบุรีรัมย์ มีโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สายมาบกะเบา - ชุมทางจิระ มอเตอร์เวย์สายบางปะอิน - นครราชสีมา ของรัฐบาลในพื้นที่กลุ่มจังหวัด รวมทั้งการเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy)

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ด้านถาวรมีพื้นที่น้อย เนื่องจากติดขัดกับข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ ทำให้ยังไม่สามารถพัฒนา
ด้านได้ ไม่มีแหล่งเงินทุนสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม BCG มีคู่แข่งทางการค้าทั้งภายในและภายนอก
ประเทศ การใช้มาตรการกีดกันทางการค้า รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศทั่วโลก (Climate Change)
ส่งผลต่อการพัฒนา และโรคระบาดอุบัติใหม่เกี่ยวกับพืช สัตว์และมนุษย์ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตมีความผันผวน

5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)
และราชอาณาจักรกัมพูชา และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึง
สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศที่ 3 เช่น เวียดนาม มีแหล่งทรัพยากรน้ำจำนวนมากและเขื่อนขนาดใหญ่ 2 แห่ง
สามารถกักเก็บน้ำสำหรับการผลิตไฟฟ้าและการเกษตร

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

การบริหารจัดการน้ำ การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำยังไม่เหมาะสมกับศักยภาพของแหล่งน้ำ ทั้งปริมาณ
น้ำท่าและน้ำฝนระบบชลประทานยังไม่เพียงพอครอบคลุมพื้นที่การเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่พึ่งพาธรรมชาติ อีกทั้ง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลายทำให้เกิดความแห้งแล้ง และน้ำท่วมในฤดูฝน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

นโยบายรัฐในการพัฒนาและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่
ระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น และนโยบายจากมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้กลุ่มจังหวัด
เป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพของไทยระยะที่ 2 มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทั้ง สนามบิน รถไฟ และรถยนต์
โรงแรม ศูนย์การค้าที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน
ที่มีชื่อเสียงระดับโลก ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนมาก เป็นโอกาสในการส่งเสริมค้าเกษตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ลักษณะพื้นที่ชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นผืนเดียว มีช่องทางธรรมชาติ
จำนวนมาก ส่งผลให้ยากในการควบคุมแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ยาเสพติด และอาชญากรข้ามชาติ รวมทั้ง
เศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019
(COVID-19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง

5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีพื้นฐานเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้แก่ GMS
BIMSTECs และประเทศอาเซียน และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคน้ำโขงมีแหล่งท่องเที่ยว
ที่มีความหลากหลายและมีชื่อเสียง ระดับประเทศและต่างประเทศ เอื้อต่อการเข้าพำนักแบบระยะยาว (Long Stay)
 อีกทั้งภาคเหนือมีสภาพภูมิอากาศเหมาะสมแก่การท่องเที่ยว ไม่ร้อนและอับชื้นเหมือนกับภาคอื่น ๆ และอากาศเย็น
ในฤดูหนาวสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างภูมิภาคมาพำนักในพื้นที่ได้

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

มีระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแต่ยังคงมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ยังขาดการลงทุนที่เพียงพอต่อความต้องการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว ทั้งระหว่างการท่องเที่ยวเมืองหลักและเมืองนำเที่ยว การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนและการบริหารจัดการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและขาดการพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central-Western Economic Corridor: CWEC) ปัจจุบันด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลมีนโยบายผลักดันกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนให้เป็นศูนย์กลางการประชุม (MICE City) การบริการสุขภาพ (Wellness Hub) ของภูมิภาค มีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีโอกาสในการขยายตลาดและเพิ่มมูลค่าทางฐานเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

สถานการณ์การค้าชายแดนภาคเหนือได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ไม่สงบทางการเมืองในประเทศเมียนมา ทำให้มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนลดลง โดยมีสาเหตุจากคู่ค้าชาวเมียนมากังวลเรื่องความปลอดภัยของสินค้าและการทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ที่มีข้อจำกัด จึงทำให้คู่ค้าชาวเมียนมาชะลอการสั่งซื้อสินค้าจากไทย รวมทั้งสถานการณ์แพร่ระบาด Covid-19 ทำให้แต่ละประเทศพึ่งพาระบบ Supply Chain ตัวเองมากขึ้น ทำให้โอกาสในการส่งออกของประเทศไทยอาจจะลดลงในหลาย ๆ กลุ่มอุตสาหกรรม

5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ มีด้านศุลกากร 5 แห่ง และด่านชายแดน 19 แห่ง ใน 3 จังหวัด ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS ทำให้มีการดำเนินกิจกรรมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวร่วมกันมีระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับเมืองหลักในเขตภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS และประเทศข้างเคียง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ขาดการรวมกลุ่มและเครือข่ายความร่วมมือกันทางการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ทำให้เป็นอุปสรรคในกระจายสินค้าและบริการ และมีข้อจำกัดเรื่องลักษณะทางกายภาพของกลุ่มจังหวัดฯ เป็นพื้นที่สูงทำให้ต้นทุนในการบริหารจัดการสูง

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

นโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ ได้แก่ นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) นโยบายการพัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบรางทำให้เพิ่มโอกาสการสร้างมูลค่าการค้า เศรษฐกิจชายแดน นโยบายและการรวมกลุ่มในภูมิภาคส่งผลให้เกิดการค้าและการลงทุนที่เอื้อต่อกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 และนโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central -

Western Economic Corridor: CWEC) ปัจจัยด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวยังเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะ GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้เศรษฐกิจหยุดชะงักไปทั่วโลกและทั่วประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ในทุก ๆ มิติ และการมีประเทศจีนและเวียดนามเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปในตลาดล่าง ซึ่งจะมีผลต่อการแข่งขันทางการค้าทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า

5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

มีความพร้อมต่อการพัฒนาเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับนานาชาติ และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางของประเทศ และเส้นทางตามแนว NSEC North - South Economic Corridor และ EWEC East - West Economic Corridor และเชื่อมโยง One Belt One Road มีช่องทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ และขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้าการประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพการบริการและท่องเที่ยว

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า สินค้าเกษตร การท่องเที่ยว และบริการการศึกษานานาชาติ จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตามเส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาสในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

นโยบายการเปิดการค้าเสรีอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทางการบริโภคในกลุ่มจังหวัดฯ และการส่งออกสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศ การเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ ประชาคมอาเซียน (AEC) และ One Belt One Road ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน แต่จะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและบุคคลระหว่างประเทศมากขึ้น อาจส่งผลกระทบทางลบในเชิงเศรษฐกิจและสังคม

5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

เป็นจุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำที่ยังไม่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด และพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำเสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัย

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

การเปิดเสรีการค้าในกรอบความตกลงต่าง ๆ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เขตการค้าเสรี (FTA) ฯลฯ รวมถึงภัยธรรมชาติ ภาวะความแห้งแล้ง และอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ

5.4.1 วิสัยทัศน์และพันธกิจ (Vision and Missions)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) จึงกำหนดวิสัยทัศน์ "การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน" ให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางภาคใต้ และภาคตะวันออก

5.4.2 แนวคิดการพัฒนา (Development Concepts)

แนวคิดของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยกำหนดมิติการพัฒนา 3 ด้าน โดยมีกรอบการดำเนินงาน 3 ระยะ คือ ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570) ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) และระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580) สรุปดังนี้

1) การเชื่อมโยง (Connectivity)

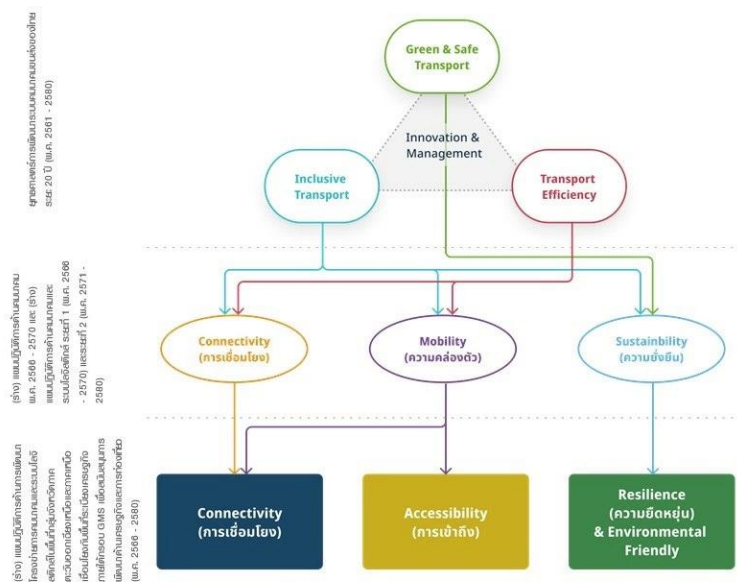
โครงข่ายการขนส่งจะทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าในระดับจังหวัดและภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการลดปัญหาการจราจรติดขัดบนเส้นทางหลัก ผ่านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการขนส่งข้ามแดน และการสร้างระบบฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลในการบริหารจัดการการขนส่งได้อย่างราบรื่นและไม่มีอุปสรรค

2) การเข้าถึง (Accessibility)

มุ่งเน้นการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ โดยโครงข่ายการคมนาคมและบริการต้องสามารถเข้าถึงชุมชน แหล่งเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และสถานที่ท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง ระบบขนส่งสาธารณะควรเชื่อมโยงการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง นอกจากนี้ยังมีการวางกลยุทธ์และนโยบายในการกำหนดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้เหมาะสม พร้อมทั้งส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสำหรับทุกกลุ่มประชาชน

3) ความยืดหยุ่น (Resilience) และ ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

มุ่งเน้นการรักษาคุณภาพในการดำเนินกิจกรรมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ พร้อมทั้งมีความสามารถในการปรับตัวและพัฒนาต่อยอดในสถานะที่เปลี่ยนแปลง แผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและโลจิสติกส์จะสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้พลังงานฟอสซิล และส่งเสริมการขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย เพื่อลดการใช้พลังงานและสนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือก การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการการเดินทางและขนส่งจะช่วยลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงการพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ด้วย นอกจากนี้ ยังมีกลยุทธ์ในการส่งเสริมการคมนาคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล



มิติการพัฒนา	ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)
การเชื่อมโยง (Connectivity)	- การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค - การจัดการความต้องการเดินทางเพื่อลดการติดขัดของจราจร	- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ - การพัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน	การพัฒนาระบบฐานข้อมูล
การเข้าถึง (Accessibility)	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง - การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม	- การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม	ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ
ความยืดหยุ่น (Resilience) & Environmental Friendly	- ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย - ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก	- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ - การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง

ตัวชี้วัด

ต้นทุนก่อนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)

สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)

อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (ลดลงร้อยละ)

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)

สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ลดลงร้อยละ)

อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)

อัตราการเปลี่ยนแปลงของ GDP ภาคบริการ (ร้อยละ)

อัตราการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)

สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)

สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (ถนน, และปริมาณพล/เมืองหลักในภูมิภาค)

ที่มา

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ที่มา: การวิเคราะห์ของทีปกรศึกษา

รูปที่ 5.4-1 ความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2561 - 2580) ระยะ 20 ปี
(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

5.4.3 เป้าประสงค์ (Goals)

เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) กำหนดให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่มีความท้าทาย 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) ดังแสดงในตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3

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

ที่มา: ทีมปรึกษา

5.4.4 ตัวชี้วัด (Indicators)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ใช้หลักการ SMART ได้แก่ มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) สามารถวัดได้ (Measurable) ได้รับความเห็นชอบจากผู้ปฏิบัติ (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 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) รวมทั้งแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีดังแสดงในตารางที่ 5.4-2

ตารางที่ 5.4-2 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ปีเป้าหมาย		
		2570	2575	2580
1	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.5	5.9	5.4
2	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)	2.5	2.9	3.6
3	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0
4	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)	12	8	5
5	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 0.60	ไม่เกิน 0.56	ไม่เกิน 0.52
6	อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
7	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
8	อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
9	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	48	49	50
10	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)	7.5	15	15

ที่มา: แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

5.4.5 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches)

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

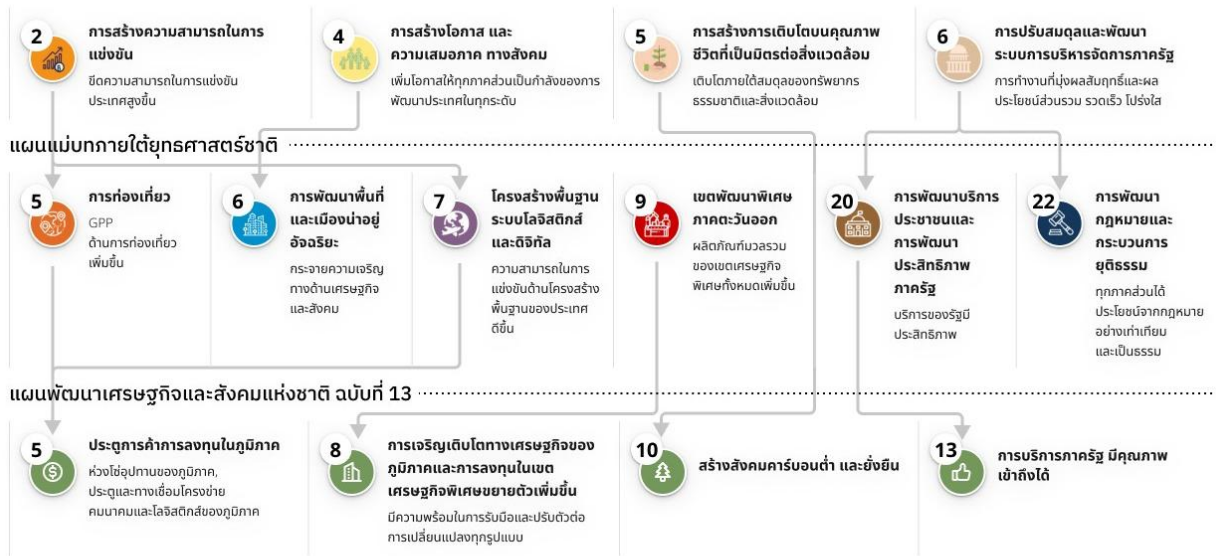
- แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง
- แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ
- แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์
- แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน
- แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม

หลักการและเหตุผล ความสอดคล้อง รวมทั้งกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการ โครงข่ายด้านการคมนาคม ขนส่ง	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่าย ด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อ ไปยังเส้นทางหลัก	- ดัชนีต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (ร้อยละ) - สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ร้อยละ) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง จากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) - สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและ ยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพโครงข่าย ด้านการคมนาคมขนส่ง	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง (คนต่อประชากร 100,000 คน)
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่าย เชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพ ชีวิตประชาชน	- อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการ ระบบขนส่งสาธารณะ	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อแสนประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตรา ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ที่เหมาะสม	- จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่ รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	- อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้า และการบริการระบบ โลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่ม ศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก	- สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่ม ศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	- อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลัก และด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่ม ศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางน้ำ	- ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลง ทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึง การนำไปปฏิบัติให้ สอดคล้องกับสภาพ การแข่งขันในปัจจุบัน	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคม ขนส่ง	- สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไข ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคม ขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิด ประสิทธิผล	- จำนวนออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ และการบังคับใช้อย่างมี ประสิทธิภาพ - จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วม ลงทุนได้สำเร็จ
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	- จำนวนผังเมืองที่ประกาศใช้ใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการ ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายใน กรอบเวลาที่กำหนด
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพ ด้านบุคลากร และนวัตกรรม	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและ พัฒนาบุคลากรในงาน ด้านคมนาคมขนส่ง	- จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในการ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	- จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพ การเดินทางและขนส่ง

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)



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



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



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS

มิติการพัฒนา CARE	ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)	ตัวชี้วัด (KPI)
การเชื่อมโยง Connectivity	- การเชื่อมโยงทางเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค - การจัดการความถี่ของการเดินทางเพื่อการติดต่อของจราจร	- การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ - การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งผ่านแดน	การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ	- ต้นทุนค่าขนส่งต่อตันกิโลเมตรที่ลดลงภายในประเทศ (ร้อยละ) - สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) - ค่าความเสียหายการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ) - สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)
การเข้าถึง Accessibility	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง - การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม	- การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม	ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ	
ความยืดหยุ่น Resilience & Environmental Friendly	- ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย - ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก	- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ - การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง	

รูปที่ 5.4-2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเชิงเหินและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

บทที่ 6

การจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน
และจัดลำดับความสำคัญ
การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม
และระบบโลจิสติกส์

บทที่ 6

การจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และจัดลำดับความสำคัญ การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

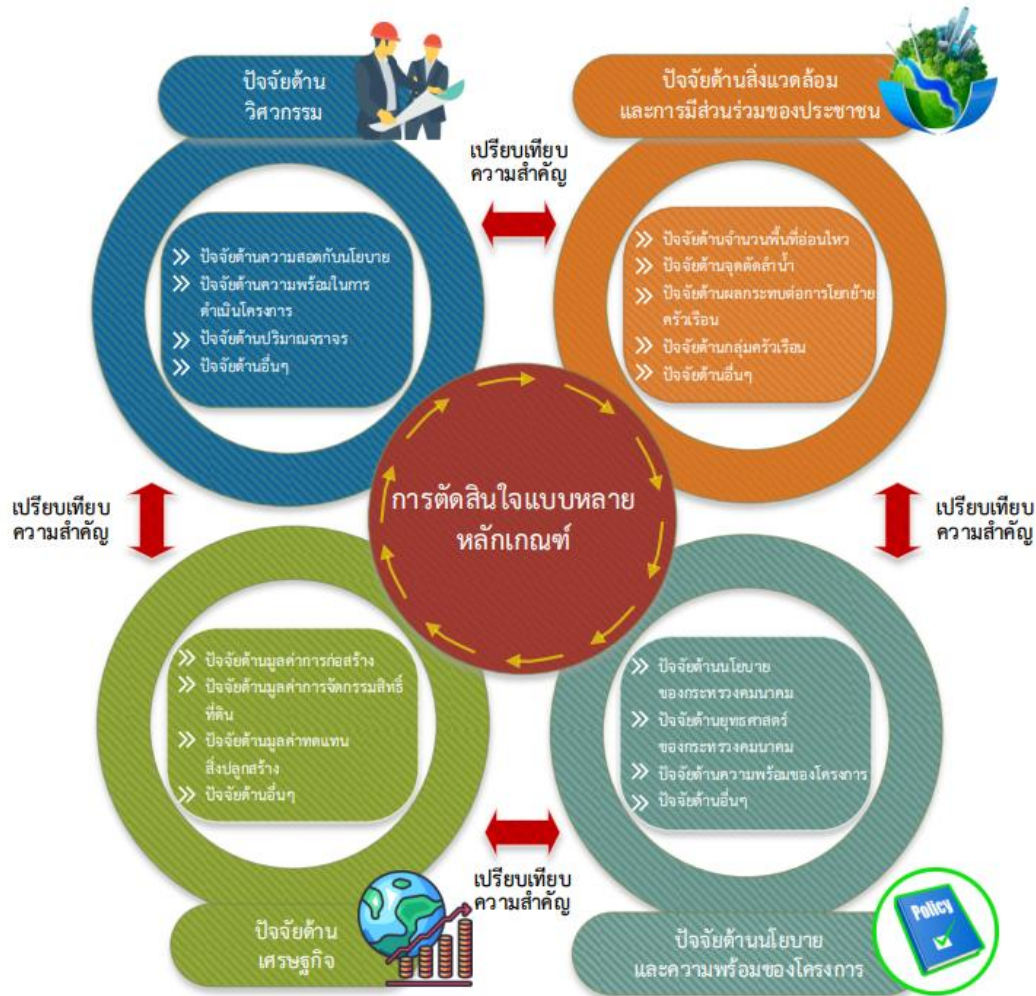
6 การจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการ สำหรับใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ ภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยวิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi - Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลาย โดย Hwang and Yoon (1981) ได้อธิบายว่า การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi Attribute Decision Making : MADM) เป็นการประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมเป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญ เพื่อการจัดลำดับความสำคัญทางเลือกที่เหมาะสมและเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการ ที่ปรึกษาใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนน ซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการการวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ที่นิยมใช้กัน คือ การวิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปแบบของคะแนนรวม โดยค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย ซึ่งทั่วไปมักจะจัดโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ชั้น ดังรูปที่ 6.1-1



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 6.1-1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 การวิเคราะห์คะแนนความเหมาะสม

จากการทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของกระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้งได้ทบทวนโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกกลุ่มปัจจัย และที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการกำหนดกลุ่มปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร โดยได้มีการทบทวนโครงการศึกษาที่ผ่านมาที่มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ รวมถึงค่าน้ำหนักของปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่เลือกใช้อย่างที่ 6.1-1

ตารางที่ 6.1-1 การทบทวนการเลือกใช้ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยในงานศึกษาที่ผ่านมา

งานศึกษา	ค่าน้ำหนักปัจจัยหลัก	ค่าน้ำหนักปัจจัยย่อย
1. โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผนของกระทรวงคมนาคม ปี 2541	1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย = 14 คะแนน	1. นโยบายและแผนระยะยาว = 7 คะแนน 2. นโยบายและแผนระยะสั้น = 7 คะแนน
	2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน = 26 คะแนน	1. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ = 7 คะแนน 2. ผลตอบแทนทางการเงิน = 7 คะแนน 3. ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด = 4 คะแนน 4. การก่อหนี้ = 4 คะแนน 5. การผูกพันงบประมาณ = 4 คะแนน
	3. ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร = 32 คะแนน	1. การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน = 5 คะแนน 2. การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบและระบบต่าง ๆ = 5 คะแนน 3. การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่ง / สื่อสารกับประเทศเพื่อนบ้าน = 4 คะแนน 4. การกำหนดอัตราค่าบริการ = 4 คะแนน 5. ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ = 5 คะแนน 6. การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง = 5 คะแนน 7. การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส = 4 คะแนน
	4. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ = 16 คะแนน	1. ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน = 4 คะแนน 2. การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ = 4 คะแนน 3. การจัดทำแผนและติดตามประเมินผล = 4 คะแนน 4. แผนงานพัฒนาองค์กร บุคลากร วิจัย และพัฒนา = 4 คะแนน
	5. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม = 8 คะแนน	
	6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ = 4 คะแนน	

ตารางที่ 6.1-2 การทบทวนการเลือกใช้ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยในงานศึกษาที่ผ่านมา (ต่อ)

งานศึกษา	ค่าน้ำหนักปัจจัยหลัก	ค่าน้ำหนักปัจจัยย่อย
2. โครงการศึกษาระบบวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2551 ของกระทรวงคมนาคม	1. ความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์	
	2. ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	
	3. ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR)	
	4. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาค	
	5. ผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม	
	6. ประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร (Outcome Efficiency)	
3. โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย ร้อยละ 14	1. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 8 2. ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 8 3. ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด ร้อยละ 3 4. การก่อหนี้ ร้อยละ 3 5. การผูกพันงบประมาณ ร้อยละ 3
	2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน ร้อยละ 25	1. การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน ร้อยละ 4 2. การเชื่อมต่อระหว่างรองรับการพัฒนาแบบ ร้อยละ 8 3. ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ ร้อยละ 8 4. การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง ร้อยละ 8 5. การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส ร้อยละ 5
	3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง ร้อยละ 33	1. การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน ร้อยละ 4 2. การเชื่อมต่อระหว่างรองรับการพัฒนาแบบ ร้อยละ 8 3. ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ ร้อยละ 8 4. การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง ร้อยละ 8 5. การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส ร้อยละ 5
	4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 8	
	5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ ร้อยละ 16	1. ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน ร้อยละ 8 2. การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ร้อยละ 8
	6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ ร้อยละ 4	

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

6.1.3 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

จากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ของ สนข. กระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2554 – 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

3	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	4
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	8
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	8
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	8
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	5
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		8
5. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	8
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	8
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		4

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study)

การศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นข้อมูลช่วยในการตัดสินใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ได้นำเสนอแนะภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการสำหรับการศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ดังนี้

- 1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน
- 2) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้จัดสรรงบประมาณ
- 3) เป็นโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ยังไม่มีผลการศึกษาสนับสนุน และจำเป็นต้องใช้ผลการศึกษาประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการต่อไป

อย่างไรก็ตาม โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะมีการประมาณค่าก่อสร้างเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเท่านั้น โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

การศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) จะใช้ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเป็นตัวประเมิน โดยเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ” ด้วยวิธี Cost - Benefit Analysis โดยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่พิจารณาในการศึกษานี้ประกอบด้วย

- 1) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Time Saving)
- 2) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving)
- 3) การลดมลพิษและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas and Pollution Reduction)
- 4) การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 ตัวแปรราคาทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Conversion Factors)

รายการ	ตัวคูณแปลงค่าเป็นราคาทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Conversion Factors)
ค่าที่ดิน	1.00
ค่าชดเชยอาคารสิ่งปลูกสร้าง	0.92
ค่าออกแบบรายละเอียด	0.92
ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	0.92
ค่าก่อสร้าง	0.88
ค่าดำเนินการ และบำรุงรักษา	0.92

ที่มา: Sadig Ahmed; Shadow Prices for Economics Appraisal of Project : An Application to Thailand, World Bank Staff Working Paper, Number 609, Year 1983

6.2.1 ดัชนีชี้วัดความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Indicators)

การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ โดยเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดหลักทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio: B/C)

1) มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (Net Present Value: NPV)

มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ เป็นการคำนวณเปรียบเทียบผลต่างระหว่างผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและมูลค่าการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจ ตลอดอายุโครงการ โดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) เพื่อแปลงเป็นค่าเงินปัจจุบัน

ถ้าโครงการลงทุนมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นบวก หรือมากกว่าศูนย์ แสดงว่าโครงการนั้นมีความเหมาะสมในการลงทุน กล่าวคือ เมื่อลงทุนไปแล้วมีผลประโยชน์มากกว่าค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ ไม่ว่าจะเป็นความเหมาะสมมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับค่า NPV ถ้ามีค่ามากก็จะมีเหมาะสมในการลงทุนมาก แต่ถ้ามีค่าน้อยก็จะมีเหมาะสมในการลงทุนน้อยตามไปด้วย และในทางกลับกันหากผลการคำนวณค่า NPV เป็นลบ แสดงว่าโครงการนั้นไม่มีความเหมาะสม ในการลงทุน

2) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR)

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ หมายถึง ค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนหรืออัตราส่วนลด (Discount Rate) ที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ และมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายเท่ากันพอดี หรือมีมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิของโครงการเท่ากับศูนย์

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ จะแสดงให้เห็นถึงผลตอบแทนที่รับจากการลงทุนในโครงการ สามารถนำมาเปรียบเทียบกับโครงการใดให้ผลตอบแทนในอัตราที่สูงกว่ากัน เช่น ถ้าค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน จะใช้ในการศึกษาเท่ากับร้อยละ 12 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทย โดยธนาคารโลกและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้นโครงการลงทุน ที่มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการมากกว่าร้อยละ 12 ต่อปี แสดงว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในการลงทุน

3) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio: B/C)

อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน เป็นดัชนีทางเศรษฐกิจที่แสดงให้เห็นถึงอัตราส่วนของผลประโยชน์เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันต่อมูลค่าปัจจุบันของเงินลงทุนด้านโครงการ โดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) เพื่อแปลงเป็นค่าเงินปัจจุบัน

ถ้าโครงการลงทุนมีอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อต้นทุนมากกว่าหนึ่ง แสดงว่าโครงการนั้นให้ผลประโยชน์ในการลงทุนที่คุ้มค่า

อย่างไรก็ตาม การศึกษาความเหมาะสม / ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ สามารถจัดกลุ่มโครงการเพื่อทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ” ได้ทั้งหมด 7 กลุ่ม ดังนี้

1) โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-2

ตารางที่ 6.2-2 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจร
บนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิด ให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตรา ผลตอบแทน ด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ต่อ ค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1						
1	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า - เลย ตอน ต.ร่องจิก - ต.सानตม	เลย	2571	221.58	13.23	1.11
2	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า - เลย ตอน ต.นาข่า - บ.น้ำพุ	เลย	2574	371.09	15.57	1.35
3	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า - เลย ตอน ต.सानตม - ต.เสี้ยว	เลย	2574	330.34	15.23	1.31
4	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.21 อ.หล่มเก่า - เลย ตอน บ.โพนสูง - ต.ร่องจิก	เลย	2574	424.85	15.89	1.38
5	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2013 ปอโพธิ์ - โคกงาม	เลย	2569	425.9	17.52	1.48
6	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2016 ตอน วังสะพุง - ตาคกลอย	เลย	2569	1,584.44	20.54	1.76
7	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2420 ตอน ศรีบุญเรือง - นากลาง	หนองบัวลำภู	2569	411.38	18.11	1.54
8	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2146 ตอน หนองบัวลำภู - เชื้อนอบลรัตน์	หนองบัวลำภู	2570	1,112.97	20.14	1.79
9	โครงการเพิ่มมาตรฐานทาง ทล.2020 อ.ท่าบ่อ - บ.ว่วน	หนองคาย	2569	147.38	20.57	1.77
10	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.211 อ.ศรีเชียงใหม่ - อ.สังคม	หนองคาย	2570	602.26	18.50	1.62
11	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.211 อ.สังคม - ห้วยเชียงดา	หนองคาย	2570	761.47	20.34	1.82
12	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2022 อ.เพ็ญ - อ.บ้านดุง	อุดรธานี	2571	404.29	17.85	1.6
13	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2348 อ.บ้านผือ - อ.น้ำโสม	อุดรธานี	2580	251.98	18.56	1.63
14	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2410 บ้านเหล่า - ดอนกลอย	อุดรธานี	2579	70.09	15.13	1.28
15	โครงการเพิ่มช่องจราจรบนวงแหวนรอบเมือง อุดรธานีด้านทิศใต้ ทล.216	อุดรธานี	2570	199.81	19.21	1.7
16	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2 น้ำซ่อง - อุดรธานี ตอน บ.ชัยพร - บ.กลิ้งคำ	อุดรธานี	2577	265.59	29.14	2.82
17	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2023 น้ำซ่อง - อ.วังสามหมอ	อุดรธานี	2570	1,307.32	18.67	1.64
18	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.เขาสวนกวาง - อ.โนนสะอาด	อุดรธานี	2579	266.58	16.72	1.44
19	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2022 สาย อ.สระใคร - อ.บ้านดุง จ.อุดรธานี	อุดรธานี	2571	1,307.55	19.38	1.78

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
20	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.227 ตอน ลำพูน - บ้านผาสูง	อุดรธานี	2578	571.77	22.89	2.09
21	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.212 บ.พาดอกคำ - อ.บึงคำ	บึงกาฬ	2571	659.65	20.68	1.93
22	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2026 หนองหึ่ง - เหล่าหลวง	บึงกาฬ	2576	759.43	18.79	1.83
23	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.212 ห้วยก้านเหลือง - ดงบัง	บึงกาฬ	2571	976.39	20.23	1.88
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2						
24	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.223 อ.นาแก - บ.ตอง	นครพนม	2571	356.77	17.59	1.57
25	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2276 (หนองฮี - ปลาปาก)	นครพนม	2579	131.5	18.01	1.57
26	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2033 ตอน นาแก - หนองญาติ	นครพนม	2569	745.99	19.71	1.69
27	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2034 มุกดาหาร - หนองผือ ตอน มุกดาหาร - บุ่งเขียว	มุกดาหาร	2579	66.79	15.52	1.32
28	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (นิคมคำสร้อย - มุกดาหาร)	มุกดาหาร	2578	303	17.93	1.56
29	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (มุกดาหาร - ธาตุพนม)	มุกดาหาร	2578	625.9	18.41	1.61
30	ถนนสาย มท.3019 แยก ทล.212 - บ.บางทรายใหญ่ (ตอนที่ 2) อ.เมือง จ.มุกดาหาร	มุกดาหาร	2576	73.28	13.92	1.21
31	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.222 อ.พังโคน - บ.โพธิ์ทอง	สกลนคร	2578	156.98	17.24	1.49
32	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.227 บ.ผาสูง - วาริชภูมิ - พังโคน	สกลนคร	2570	741.38	19.37	1.71
33	โครงการบูรณะยกมาตรฐานทาง ทล.2096 หนองกา - คำตาก้า	สกลนคร	2579	302.08	16.89	1.46
34	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2342 อ.สว่างแดนดิน - อ.ส่องดาว	สกลนคร	2579	98.21	16.31	1.4
35	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2218 อ.วาริชภูมิ - อ.ภูพาน	สกลนคร	2579	419.51	18.52	1.62

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง						
36	โครงการปรับมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2133 ศรีบุญเรือง - ภูเวียง ตอน บ้านโคก - ภูเวียง	ขอนแก่น	2576	80.13	14.22	1.24
37	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2039 อ.น้ำพอง - อ.กระนวน	ขอนแก่น	2571	789.84	18.23	1.64
38	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2109 บ.คำแก่นคูณ - เชื้อนอุบลรัตน์	ขอนแก่น	2571	391.57	18.08	1.63
39	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.12 ห้วยซำมะนา - ร่องเซ่ง	ขอนแก่น	2576	497.55	17.73	1.68
40	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.201 โนนหัน - ผานกเค้า	ขอนแก่น	2571	1,841.00	18.93	1.72
41	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2062 ขอนแก่น - อ.มัญจาคีรี	ขอนแก่น	2571	955.84	18.39	1.66
42	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2187 อ.หนองเรือ - อ.ภูเขียว	ขอนแก่น	2576	189.42	14.98	1.33
43	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 228 สาย ชุมแพ - หอนงบัวลำภู ตอน ชุมแพ - ห้วยสายหนึ่ง จ.ขอนแก่น	ขอนแก่น	2571	704.57	17.89	1.6
44	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2367 มหาสารคาม - อ.กมลาไสย	มหาสารคาม	2579	356.76	19.15	1.69
45	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2381 นาเชือก - โพธิ์ทอง	มหาสารคาม	2579	64.16	14.74	1.25
46	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2040 ตอน อ.วาปีปทุม - อ.พยัคฆภูมิพิสัย	มหาสารคาม	2571	103.19	14.01	1.19
47	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2322 อ.โกสุมพิสัย - กุดรัง	มหาสารคาม	2576	147.55	16.00	1.37
48	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2322 อ.โกสุมพิสัย - เชียงยืน	มหาสารคาม	2579	90.96	15.49	1.32
49	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2063 อ.บรบือ - อ.วาปีปทุม	มหาสารคาม	2579	182.79	16.73	1.44
50	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.23 (บ้านไผ่ - มหาสารคาม)	มหาสารคาม	2577	599.2	16.62	1.43
51	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.23 (มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด)	มหาสารคาม	2577	365.31	16.70	1.44
52	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.219 ตอน บรบือ - ยางสีสุราช	มหาสารคาม	2569	635.15	19.08	1.63
53	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2046 อ.โพนทอง - อ.กุฉินารายณ์ ตอน อ.โพนทอง - บรบือ ทล.12 (กุฉินารายณ์)	ร้อยเอ็ด	2571	147.93	14.46	1.24
54	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.202 อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร ตอน 2	ร้อยเอ็ด	2578	132.88	15.57	1.33
55	โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวง ทล.2387 แยกสาย 23 - บรบือสาย 2045	ร้อยเอ็ด	2579	29.67	14.32	1.21
56	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.214 อ.เกษตรวิสัย - อ.ท่าตูม	ร้อยเอ็ด	2578	129.19	15.87	1.36
57	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2044 (ร้อยเอ็ด - โพนทอง) ระยะที่ 1	ร้อยเอ็ด	2570	557.13	18.79	1.65

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
58	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2116 (โพธิ์ทอง - เลิงนกทา)	ร้อยเอ็ด	2579	295.83	18.81	1.65
59	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2046 (โพธิ์ทอง - กุฉินารายณ์)	ร้อยเอ็ด	2579	346.4	19.47	1.72
60	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2044 (ร้อยเอ็ด - โพธิ์ทอง) ระยะที่ 2	ร้อยเอ็ด	2579	223.77	18.18	1.59
61	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.2041 สีแยกสมเด็จ - แยกดงแหลม	กาฬสินธุ์	2571	212.34	17.62	1.57
62	โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2009 แยกสาย 2110 (อ.ห้วยเม็ก) - บ.ห้วยยางดง	กาฬสินธุ์	2576	254.95	16.71	1.55
63	โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทล.227 กาฬสินธุ์ - แยกดงแหลม	กาฬสินธุ์	2576	463.5	17.30	1.63
64	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2289 บ้านโพน (อ.คำม่วง) - อ.สามชัย - อ.วังสามหมอ	กาฬสินธุ์	2576	109.46	15.44	1.34
65	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.227 ดงแหลม - วังสามหมอ	กาฬสินธุ์	2576	576.94	17.47	1.65
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1						
66	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2077 บ.หนองคู - อ.สังขละ	สุรินทร์	2575	122.36	16.24	1.45
67	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.226 บ้านพม่า - อ.ศรีณรงค์	สุรินทร์	2571	188.68	15.72	1.37
68	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.สังขละ - อ.อุบลรัตน์	สุรินทร์	2576	399.07	15.43	1.38
69	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม - อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.ท่าตูม - อ.รัตนบุรี	สุรินทร์	2576	46.39	14.25	1.24
70	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม - อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี - อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	สุรินทร์	2576	199.21	15.63	1.41
71	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.215 อ.สุวรรณภูมิ - อ.ท่าตูม ตอน พุ่งกลา - อ.ท่าตูม	สุรินทร์	2576	128.71	16.13	1.47
72	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.224 อ.ละหานทราย - อ.บ้านกรวด	บุรีรัมย์	2576	84.46	15.55	1.4
73	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2166 อ.หนองกี่ - อ.หนองหงษ์	บุรีรัมย์	2576	80.49	14.81	1.31
74	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2037 นางรอง - ชุมพวง ตอน บ.บัวตารุ่ง - อ.ลำปลายมาศ (เป็นตอน ๆ)	บุรีรัมย์	2576	83.04	15.20	1.36
75	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2455 บุรีรัมย์ - แสงโสม	บุรีรัมย์	2571	90.31	13.60	1.15
76	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.348 ช่องตะโก - น้อยสะแกกวาน	บุรีรัมย์	2576	386.26	18.91	1.85
77	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2445 อ.ประโคนชัย - อ.บ้านกรวด	บุรีรัมย์	2576	162.69	16.72	1.55
78	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2226 หนองขาม - สดึก	บุรีรัมย์	2571	24.24	12.56	1.05
79	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2117 ตะโก - เขาคันทรง	บุรีรัมย์	2576	85.95	15.60	1.41
80	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.224 เลิงสา - ประคำ	บุรีรัมย์	2576	201.16	15.06	1.34
81	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2445 เขาคะโดง - ประโคนชัย	บุรีรัมย์	2576	31.06	19.63	1.81

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
82	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย - อ.นางรอง ตอน อ.หนองกี่ - อ.นางรอง	บุรีรัมย์	2576	711.8	19.84	1.99
83	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.นางรอง - อ.ประโคนชัย	บุรีรัมย์	2576	236.99	15.80	1.43
84	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 อ.ประโคนชัย - อ.ปราสาท	บุรีรัมย์	2576	712.85	19.31	1.91
85	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2081 อ.พุทไธสง - อ.ท่าตูม ตอน อ.พุทไธสง - สระบุรี	บุรีรัมย์	2576	116.17	16.01	1.46
86	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.12 ห้วยขามะควา - ร่องแซง	ชัยภูมิ	2576	699.98	19.67	1.96
87	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.205 อ.บ้านเหลื่อม - อ.จัตุรัส ตอน บ.คำปิง - หนองบัวโคก	ชัยภูมิ	2571	228.13	14.85	1.27
88	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2389 อ.แก้งคร้อ - สระบุรี	ชัยภูมิ	2576	198.8	15.11	1.35
89	โครงการเพิ่มช่องจราจร 4 ช่องระยะที่ 2 ทล.225 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ้านท่าโป้ง - วังตะเฒ่า	ชัยภูมิ	2576	407.26	19.39	1.92
90	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2054 ลาดใหญ่ - ช่องสามหมอ (ถนนรัชนิกร)	ชัยภูมิ	2571	268.24	14.75	1.27
91	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2187 อ.หนองเรือ - อ.ภูเขียว	ชัยภูมิ	2576	410.71	17.94	1.71
92	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2159 ชัยภูมิ - อ.คอนสาร ตอน ชัยภูมิ - อ.หนองบัวแดง	ชัยภูมิ	2571	39.95	19.83	1.83
93	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2159 ชัยภูมิ - อ.คอนสาร ตอน อ.หนองบัวแดง - อ.เกษตรสมบูรณ์	ชัยภูมิ	2576	358.2	17.53	1.66
94	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2159 ชัยภูมิ - อ.คอนสาร ตอน อ.เกษตรสมบูรณ์ - อ.คอนสาร	ชัยภูมิ	2576	699.98	19.67	1.96
95	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2037 อ.ภูเขียว - อ.เกษตรสมบูรณ์	ชัยภูมิ	2571	224.55	15.12	1.3
96	โครงการปรับปรุงขยายไหล่ทางบนทางหลวงหมายเลข 201 ช่วงสี่แยกโรงต้ม - ช่องสามหมอ (กม.126-617 ถึง กม.162+051)	ชัยภูมิ	2576	269.76	16.95	1.58
97	โครงการบูรณะและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.201 ทางต่างระดับสี่คิ้ว - หินหล่อง	นครราชสีมา	2571	254.63	15.52	1.35
98	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.204 ทางเลี่ยงเมือง นครราชสีมา	นครราชสีมา	2571	281.14	15.32	1.32
99	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2073 นางรอง - ชุมพวง ตอน หนองโดนน้อย - ชุมพวง	นครราชสีมา	2576	390.25	17.00	1.59
100	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2246 บ่อตะครอง - ตะโก ตอน โคกสารฐาน - ตะโก	นครราชสีมา	2576	827.82	19.76	1.98
101	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 ต่างระดับสี่คิ้ว - แยกปักธงชัย	นครราชสีมา	2581	209.33	15.93	1.45
102	โครงการบริหารจัดการลำดับขั้นทางหลวง ทล.24 แยกโชคชัย - อ.นางรอง ตอน แยกโชคชัย - อ.หนองกี่	นครราชสีมา	2571	705.71	17.17	1.52
103	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทล.2421 อ.โชคชัย - อ.ปักธงชัย	นครราชสีมา	2576	274.7	17.03	1.59

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
104	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2256 อ.ชัยบาดาล - อ.ด่านขุนทด	นครราชสีมา	2571	1,073.75	17.41	1.55
105	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 นครราชสีมา - อ.พิมาย	นครราชสีมา	2576	272.62	17.43	1.64
106	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.พิมาย - อ.สีดา	นครราชสีมา	2576	403.07	19.01	1.87
107	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2 อ.สีดา - อ.พล	นครราชสีมา	2576	357.08	16.82	1.56
108	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.304 นครราชสีมา - อ.ปักธงชัย	นครราชสีมา	2576	218.3	16.47	1.52
109	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.2 ตอน นครราชสีมา - ตาตลาด	นครราชสีมา	2576	285.22	16.65	1.54
110	โครงการตามแผนแม่บทพัฒนา ทล.304 ตอน วังน้ำเขียว-โพธิ์กลาง	นครราชสีมา	2576	797.57	18.23	1.75
111	โครงการถนนสาย นม.4008 แยก ทล.201 - ทล.205 อ.ด่านขุนทด, พระทองคำ จ.นครราชสีมา	นครราชสีมา	2576	189.28	17.42	1.64
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2						
112	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2134 อ.ตะการพิชผล - ต.ดอนใหญ่	อุบลราชธานี	2571	624.4	17.17	1.51
113	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.2135 อ.ศรีเมืองใหม่ (ดอนใหญ่) - ผาแต้ม (หนามแท่ง)	อุบลราชธานี	2571	356.44	15.87	1.4
114	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.231 วงแหวนรอบเมือง อุบลราชธานี ด้านตะวันออก รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	อุบลราชธานี	2571	693.86	16.57	1.46
115	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2171 บ.ท่าโพธิ์ศรี - อ.น้ำยืน	อุบลราชธานี	2571	742.56	18.28	1.65
116	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2383 อ.ม่วงสามสิบ - บ.ศูนย์ตอน อ.ม่วงสามสิบ - บ.เหล้าบก	อุบลราชธานี	2571	197.94	16.52	1.45
117	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2112 ตอนเขมราฐ-ปากแซง - หนามแท่ง	อุบลราชธานี	2571	1,603.37	18.09	1.63
118	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2112 ตอนหนามแท่ง-โขงเจียม	อุบลราชธานี	2571	690.35	17.88	1.6
119	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทล.2222 โขงเจียม - พิบูลมังสาหาร	อุบลราชธานี	2571	668.51	18.39	1.66
120	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2182 อ.เดชอุดม - อ.บุญศรี	อุบลราชธานี	2576	636.06	17.21	1.61
121	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2396 อ.บุญศรี - อ.สิรินธร	อุบลราชธานี	2576	636.06	17.21	1.61
122	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.อุทุม - อ.เดชอุดม ตอน นากระแซง - เดชอุดม	อุบลราชธานี	2576	292.37	17.78	1.69
123	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 ดอนใหญ่ - อ.โขงเจียม	อุบลราชธานี	2571	593.34	18.77	1.7
124	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2232 หนองผือ - นาไฮ	อุบลราชธานี	2576	293.5	16.43	1.51
125	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.พนา - อ.ตะการพิชผล	อุบลราชธานี	2571	411.55	18.54	1.68
126	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2112 เขมราฐ - ปากแซง ตอน บ.ไทรน้อย - บ.ดอนนางนิล จ.อุบลราชธานี	อุบลราชธานี	2576	1,328.24	18.73	1.83
127	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 สะเดา - คำเขื่อนแก้ว	ยโสธร	2576	557.06	19.02	1.87

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
128	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 ราชสีไศล - สะเดา	ยโสธร	2576	425.81	19.50	1.94
129	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทล.2169 อ.กุตุ้ม - อ.เลิงนกทา	ยโสธร	2576	587.75	19.12	1.88
130	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (เลิงนกทา-นิคาคำสร้อย)	ยโสธร	2581	575.07	23.06	2.51
131	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.พนา - อ.ตระการพืชผล	อำนาจเจริญ	2576	135.88	15.62	1.41
132	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจร ทล.2134 อ.สิรินธร - อ.พนา	อำนาจเจริญ	2576	154.3	15.49	1.39
133	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.221 ศรีสะเกษ - ภูเงิน	ศรีสะเกษ	2571	137.09	14.55	1.25
134	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 อ.อุทุมพรพิสัย - อ.คำเขื่อนแก้ว ตอน บ.บัวทุ่ง-อ.ราชสีไศล รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล	ศรีสะเกษ	2571	577.65	19.15	1.75
135	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.220 อ.ขุขันธ์ - บรรจบ ทล.24 (แยกกันแต่)	ศรีสะเกษ	2571	124.5	17.11	1.52
136	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2083 อ.ราชสีไศล - สะเดา	ศรีสะเกษ	2576	83.69	14.58	1.28
137	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.221 ภูเงิน - แยกการช่าง	ศรีสะเกษ	2576	119.68	15.84	1.43
138	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.สังขละ - อ.ขุขันธ์	ศรีสะเกษ	2576	724.94	17.84	1.7
139	โครงการบริหารจัดการลำดับชั้นทางหลวง ทล.24 อ.ขุขันธ์ - อ.เดชอุดม ตอน ขุขันธ์ - หัวช้าง	ศรีสะเกษ	2576	289.81	17.07	1.59
140	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม - อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.รัตนบุรี - อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ	ศรีสะเกษ	2576	214.02	15.87	1.44
141	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2076 อ.ท่าตูม - อ.อุทุมพรพิสัย ตอน อ.โพธิ์สุวรรณ - อ.อุทุมพรพิสัย	ศรีสะเกษ	2576	63.29	14.49	1.27
142	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2201 ขุขันธ์ - ช่องสะง่า ตอน แยกนาเจริญ - แยกสะง่า ตอน 1 จ.ศรีสะเกษ	ศรีสะเกษ	2576	224.82	15.48	1.39
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1						
143	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง บ.หนองไค้ง-ต.แม่ณะ	แม่ฮ่องสอน	2579	276.93	17.30	1.5
144	โครงการก่อสร้างปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงและจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงหมายเลข 1 ตอนสามัคคี - แม่กา ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 103 (กม.ที่ 706+000 ถึง กม.ที่ 73+000)	ลำปาง	2581	435.65	17.12	1.52
145	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 120 สาย พะเยา-แม่ชะจาน ตอน แม่นาเรือ-วังเหนือ	ลำปาง	2578	633.52	20.79	1.86
146	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.สบสัน-วังเหนือ	ลำปาง	2579	97.95	16.29	1.4
147	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง-วังเหนือ ตอน บ.แม่สุก-บ.สบสัน	ลำปาง	2579	97.34	18.04	1.57
148	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1035 สาย ลำปาง -วังเหนือ ตอน ลำปาง-บ.สวนดอกคำ	ลำปาง	2579	28.21	13.87	1.17
149	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย อ.ร้องกวาง-อ.งาว ตอน บ.วังดิน-บ.แม่ต๋ำหลวง	ลำปาง	2571	439.65	15.07	1.3
150	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1034 ตอน เกาะคา - ห้างฉัตร	ลำปาง	2579	96.09	16.91	1.46

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
151	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย-ลำปาง ตอน แยกแม่แคม-บ.มาย	ลำปาง	2577	51.57	14.69	1.24
152	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข ลพ.2031 เส้นทางท่องเที่ยวด้วยขุนตาล	ลำพูน	2577	117.13	15.74	1.34
153	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1136 ช่วง แยก ทล.11-บรรจบ ทล.106 (เหมืองง่า)	ลำพูน	2569	4.08	20.73	1.78
154	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย ลำปาง-เชียงใหม่ ตอน ขุนตาล-สามแยกดอยติ	ลำพูน	2577	224.68	17.33	1.5
155	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน-อ.ลี้ ตอน บ.ศรีบุญเรือง - ต.บ้านโฮ้ง	ลำพูน	2578	89	15.51	1.32
156	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง ดอนไชย - อ.เมือง ต.แม่ดิน - ศรีวิชัย	ลำพูน	2579	164.72	19.56	1.73
157	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงชนบท หมายเลข ชม.4051 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 1096 (กม.ที่ 14+200) - บ้านแม่ชี	เชียงใหม่	2577	66.21	16.07	1.38
158	โครงการปรับปรุงทางเข้าสนามบินเชียงใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด	เชียงใหม่	2577	8.17	20.16	1.8
159	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านเด่น - บ้านแม่ชี	เชียงใหม่	2581	93.39	18.16	1.59
160	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่-อ.แม่จัน ตอน อ.ฝาง - อ.แม่สาย	เชียงใหม่	2571	217.55	15.54	1.35
161	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.แม่สาย - บ.ห้วยศาลา	เชียงใหม่	2581	194.6	17.05	1.47
162	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านทุ่งกะลา - บ้านห้วยไผ่	เชียงใหม่	2581	79.78	15.95	1.36
163	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 ช่วง เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ้านแม่ทะลาย - บ้านหัวโท	เชียงใหม่	2581	7.42	12.32	1.03
164	โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ รอบที่ 1 (ทล.11 และ ทล.1141)	เชียงใหม่	2579	85.38	14.95	1.3
165	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง ลำพูน - อ.ดอยหล่อ จ.เชียงใหม่	เชียงใหม่	2581	145.4	18.84	1.66
166	โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงหมายเลข 108 ช่วง จอมทอง - ฮอด	เชียงใหม่	2581	72.06	16.38	1.41
167	โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงหมายเลข 108 ช่วง อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ - อ.ป่า จ.แม่ฮ่องสอน	เชียงใหม่	2581	1,345.12	21.06	1.89
168	โครงการเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ - อ.ป่า จ.แม่ฮ่องสอน	เชียงใหม่	2581	587.43	22.55	2.06
169	โครงการขยายผิวจราจร ช่วง แม่กำปอง - กิ่วฝิ่น - อ.แจ้ห่ม - จ.ลำปาง	เชียงใหม่	2579	29.73	17.04	1.47
170	โครงการก่อสร้างทางเดินเท้าทางหลวงหมายเลข 1004 ช่วง ห้วยแก้ว - พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์	เชียงใหม่	2579	26.51	16.41	1.41
171	โครงการปรับปรุงผิวทาง เส้นทาง อ.เวียงแหง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ต.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่	เชียงใหม่	2579	27.53	16.57	1.42

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
172	โครงการปรับปรุงผิวทาง เส้นทาง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน	เชียงใหม่	2579	80.85	18.52	1.62
173	โครงการปรับปรุงผิวทางเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ต.เมืองคอง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ เชื่อมอุทยานห้วยน้ำดัง	เชียงใหม่	2579	6.58	19.36	1.71
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2						
174	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1148 สาย อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคาน ตอน บ.ผาหลัก - บ.สะเก็น	น่าน	2579	79.26	17.66	1.53
175	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1007 สาย เชียงกลาง - หางทุ่ง	น่าน	2580	119.01	17.51	1.52
176	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	น่าน	2569	12.84	17.37	1.47
177	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1026 สาย เวียงสา - ปากนาย ตอน ผาเวียง - นาน้อย	น่าน	2579	93.26	18.41	1.61
178	โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 101 ช่วงช่องทางเลี้ยวเข้า อ.เมืองแพร่ บริเวณสามแยกบ้านฝ้าย พร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์ทางหลวง	แพร่	2578	7.97	28.50	2.74
179	โครงการก่อสร้างขยายถนนคอนกรีตเสริมเหล็กทางเข้าน้ำตกห้วยโรง หมู่ 3-4 ตำบลห้วยโรง อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่	แพร่	2577	10.13	14.50	1.22
180	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1022 สาย แพร่ - นากาย	แพร่	2580	71.38	15.40	1.31
181	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 103 สาย ร้องกวาง - จาว ตอน บ.วังดิน - บ.แม่ตีบหลวง	แพร่	2571	252.49	14.67	1.26
182	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1023 สาย แพร่ - แยกแม่แหม	แพร่	2579	248.17	19.73	1.75
183	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกแม่แหม - บ.มลาย	แพร่	2577	94.84	15.44	1.31
184	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.เด่นชัย - ลำปาง ตอน แยกปางเคาะ-แยกแม่แหม	แพร่	2577	257.57	17.60	1.53
185	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - แพร่ ตอน แม่สิน - ปางเคาะ	แพร่	2578	319.89	20.96	1.88
186	โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อรองรับจุดผ่านชายแดนบ้านฮวก - บ้านปางมอน (สปป. ลาว)	พะเยา	2579	7.55	14.30	1.19
187	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร หมายเลข 120 ตำบลแม่ณาเรือถึงตำบลวังเหนือ จังหวัดลำปาง	พะเยา	2578	372.56	17.40	1.51
188	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1202 สาย พะเยา - ป่าแดด	พะเยา	2579	528.62	21.08	1.89
189	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1 ตอน แม่ทา - พาน	พะเยา	2577	519.19	17.64	1.53
190	โครงการพัฒนาถนนเลียบริมกว๊านพะเยา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.พะเยา	พะเยา	2577	68.25	14.83	1.26
191	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.เวียงเทิง - บ.ทุ่ง	พะเยา	2571	539.51	16.32	1.43

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
192	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.ทุ่ง - บ.กัวแก้ว	พะเยา	2580	43.43	21.18	1.91
193	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1021 สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน บ.กัวแก้ว - บ.ห้วยบง	พะเยา	2579	127.67	17.32	1.5
194	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1148 สาย อ.ท่าวังผา - อ.เชียงคำ ตอน บ.สะเก็น - อ.เชียงคำ	พะเยา	2579	15.32	13.56	1.14
195	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย พะเยา - น่าน ตอน อ.ปง - อ.เชียงม่วน	พะเยา	2579	75.73	15.76	1.35
196	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางขึ้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1091 สาย จุน - น่าน ตอน ปงสนุก - น่าน	พะเยา	2569	12.84	17.37	1.47
197	โครงการก่อสร้างถนน สายแยกทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ.เชียงราย	พะเยา	2569	90.33	16.00	1.34
198	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ - ดงมะตะ ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 120 - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (ต.แม่เจดีย์ - อ.แม่ลาว)	เชียงราย	2570	878.79	20.00	1.78
199	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1356 สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ	เชียงราย	2579	38.44	18.11	1.58
200	โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า เส้นทาง เชียงราย - แห่มดบัง	เชียงราย	2578	11,585.29	19.82	1.83
201	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 4018 แยกทางหลวงหมายเลข 1020 (กม.ที่ 90+200) - บ้านเนิน 878 (พญาพิภักดิ์)	เชียงราย	2579	74.58	17.55	1.52
202	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ห้วยศาลา - บ.ทุ่งตาง	เชียงราย	2580	140.07	15.87	1.36
203	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 107 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.ทุ่งตาง - อ.แม่จัน	เชียงราย	2578	170.47	21.79	1.97
204	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1211 สาย เชียงราย - อ.แม่สรวย ตอน หนองเหียง - สวนดอก	เชียงราย	2569	37.94	21.05	1.81
205	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 สาย เชียงราย-อ.เชียงของ ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่ดอยลาน	เชียงราย	2571	400.29	15.28	1.32
206	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 สาย เชียงราย-เชียงของ ตอน โป่งเกลือ - บ้านปล้อง	เชียงราย	2569	177.98	13.96	1.16
207	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน บ.สันมะแพน - อ.แม่สลาย	เชียงราย	2571	459.86	15.26	1.32
208	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 118 สาย เชียงใหม่ - เชียงราย ตอน อ.เวียงป่าเป้า - บ.สันมะแพน	เชียงราย	2571	681.15	16.00	1.4
209	โครงการก่อสร้างถนน สายแยกทล.1020 - บ้านกัวแก้ว จ.เชียงราย	เชียงราย	2569	90.33	16.00	1.34
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1						
210	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 12 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - ตาก	ตาก	2575	429.49	14.12	1.19

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
211	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ตอน สวรรคโลก - เกลิน	สุโขทัย	2580	896.58	18.99	1.67
212	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอนแม่สา - นาพูน	สุโขทัย	2578	190.94	17.79	1.55
213	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำนาลัย - แม่สา	สุโขทัย	2578	59.45	14.98	1.27
214	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน ต.ท่าชัย - อ.ศรีสำนาลัย	สุโขทัย	2578	65.12	14.88	1.26
215	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง อ.ศรีสำนาลัย - บ.ดอนโก	สุโขทัย	2578	89.96	16.54	1.42
216	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1180 ช่วง เมืองสวรรคโลก - ในเมือง	สุโขทัย	2579	50.79	17.76	1.54
217	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำนาลัย - อ.สวรรคโลก	สุโขทัย	2578	8.72	14.83	1.26
218	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1095 ช่วง อ.ศรีสำนาลัย - อ.สวรรคโลก	สุโขทัย	2579	24.62	13.35	1.12
219	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1166 ช่วง ตรอน - ท่าอวน	อุดรดิตถ์	2579	71.37	19.57	1.73
220	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง อุดรดิตถ์ - ภูค้อ ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง	อุดรดิตถ์	2571	191.44	15.14	1.31
221	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิชณุโลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	อุดรดิตถ์	2578	107.18	18.69	1.64
222	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1296 ช่วง บ.หนองยาง - บ.ท่าหนอง	พิษณุโลก	2579	38.05	14.64	1.24
223	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แย่ง - อ.นครไทย ตอน บ.แย่ง - บ.บ่อโพธิ์	พิษณุโลก	2579	326.2	15.05	1.28
224	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิชณุโลก - อุดรดิตถ์ ตอน ต.หนองแขม - ต.พญาแมน	พิษณุโลก	2576	61.82	15.24	1.29
225	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แย่ง - บ.หนองกระเทียม	พิษณุโลก	2579	144.54	20.02	1.78
226	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แย่ง - ต.ห้วยเหี้ย	พิษณุโลก	2576	76.55	17.57	1.53
227	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1063 พิชณุโลก - บางกระทุ่ม	พิษณุโลก	2576	83.73	15.56	1.33
228	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1065 ช่วง อ.พราหมณ์ - พิชณุโลก ตอน บ.หนองกุ่ม - อ.บางระกา	พิษณุโลก	2571	130.53	14.87	1.28
229	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ช่วง อ.พราหมณ์ - พิชณุโลก ตอน อ.พราหมณ์ - บ.หนองกุ่ม (2 ตอน)	พิษณุโลก	2579	121.38	19.33	1.71
230	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ทางหลวงหมายเลข 113 ตอน สามแยกวังชมพู - ดงขุย ช่วง ตำบลพุทธบาท - แยกเขาทราย (กม.ที่ 19+000 - กม.ที่ 54+253)	เพชรบูรณ์	2578	196.37	15.87	1.36

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
231	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3004 ตอน วังพิบูล - ซับสมอทอด (กม.ที่ 91+666 - กม.ที่ 111+889)	เพชรบูรณ์	2569	114.46	16.53	1.42
232	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 21 ช่วง อ.หล่มเก่า - เลย์ ตอน นาซา - บ.น้ำพุ	เพชรบูรณ์	2577	331.95	14.87	1.26
233	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง สามแยกวังชมพู - ชนแดน	เพชรบูรณ์	2578	360.69	21.32	1.92
234	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ชนแดน - ดงขุย	เพชรบูรณ์	2569	14.07	19.23	1.64
235	โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก - อ.คอนสาร	เพชรบูรณ์	2581	1,249.31	19.97	1.78
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2						
236	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง กำแพงเพชร - สุโขทัย ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	กำแพงเพชร	2578	155.02	21.04	1.89
237	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 ช่วง กำแพงเพชร - สี่แยกปลวกสูง ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง	กำแพงเพชร	2578	149.44	18.82	1.65
238	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 112 (ทางเลี่ยงเมืองกำแพงเพชร ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง)	กำแพงเพชร	2578	143.74	17.72	1.54
239	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง ในเมือง - หนองปลิง	กำแพงเพชร	2578	23.18	15.86	1.35
240	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 ช่วง กำแพงเพชร - พิจิตร ตอน บ.ทุ่งรวงทอง - บึงบัว	กำแพงเพชร	2578	31.51	14.61	1.24
241	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 112 ช่วง สลกบาตร - วังปลาอ้าว ตอน บ่อถ้ำ - บ.ปางมะค่า	กำแพงเพชร	2571	22.76	12.76	1.07
242	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1115 ช่วง สากเหล็ก - น้อยชุมซีเหล็ก (กม.ที่ 0+000 - 11+761)	พิจิตร	2579	50.9	15.58	1.33
243	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 111 (ทางเลี่ยงเมืองพิจิตร)	พิจิตร	2578	98.3	16.35	1.4
244	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 ตอน คลองพลัดด้านใต้ - หนองนา (กม.ที่ 38+628 - 101+550)	พิจิตร	2575	741.58	15.95	1.36
245	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 สาย กำแพงเพชร - สากเหล็ก ตอน คลองโนน - เนินสมอ (กม.90+750 ถึง กม.92+300)	พิจิตร	2578	26.98	23.44	2.16
246	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานเส้นทาง ทางเข้าสถานีรถไฟพิจิตร	พิจิตร	2579	5.3	16.64	1.43
247	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 115 สาย กำแพงเพชร - สากเหล็ก ตอน เนินสมอ - สี่แยกสากเหล็ก (กม.95+950 ถึง กม.106+950)	พิจิตร	2578	60.78	16.12	1.38
248	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1070 สาย ตะพานหิน - ดงเสือเหลือง (กม.0+000 ถึง กม.33+451)	พิจิตร	2574	264.08	15.71	1.34
249	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ดงขุย - ตะพานหิน (กม.54+253 ถึง กม.77+500)	พิจิตร	2578	96.47	15.05	1.28

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
250	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1068 ตอน คลองกระเซนท์ - ไม้ทำโพ (กม.0+000 ถึง กม.25+178)	พิจิตร	2579	210.95	18.55	1.63
251	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข พจ.4014 ช่วง แยกทางหลวงหมายเลข 1068 (กม.ที่ 8+100) - บ้านปึงสีไฟ	พิจิตร	2577	104.48	21.30	1.92
252	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง เขาทราย - ทับคล้อ	พิจิตร	2577	119.3	19.44	1.72
253	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1067 ช่วง อ.บางมูลนาก - บ.โพทะเล	พิจิตร	2579	147.29	22.92	2.1
254	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางขึ้น 1 ทล.3329 ตอน ตาคลี - หนองหลวง	นครสวรรค์	2580	323.96	16.73	1.44
255	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวง และจุดเสี่ยงอันตรายทางหลวงหมายเลข 117 ตอน นครสวรรค์ - พิษณุโลก	นครสวรรค์	2581	1,317.34	18.37	1.66
256	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 3265 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน แยกโคกหม้อ - ท่าซุง	อุทัยธานี	2579	30.52	14.20	1.2
257	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3456 ตอน คลองกระดี่ - บุ่งกระเซนท์ (กม.ที่ 0+000 - กม.ที่ 67+334)	อุทัยธานี	2575	645.58	18.92	1.67
258	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3282 ตอน บ้านไร่ - แยกนิคมทับเสลา (กม.ที่ 0+000 - กม.ที่ 53+639)	อุทัยธานี	2580	367.97	17.57	1.53
259	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3221 สาย อุทัยธานี - อ.ทัพทัน	อุทัยธานี	2579	32.31	14.32	1.21
260	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ - อ.หนองฉางตอน ต.เมืองการุ้ง - ต.หนองสรวง	อุทัยธานี	2571	342.05	15.42	1.33
261	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 333 สาย อ.บ้านไร่ - อ.หนองฉางตอน ตอน บ้านไร่ - เมืองการุ้ง	อุทัยธานี	2578	244.92	17.69	1.54

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : ประเภทโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ อยู่ระหว่างศึกษามูลค่าโครงการเริ่มต้น (ข้อมูลประมาณการเบื้องต้น)

2) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-3

ตารางที่ 6.2-3 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1						
1	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ1 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	เลย	2577	55.89	21.60	1.95
2	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ3 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	เลย	2577	27.99	20.43	1.82
3	โครงการทางเลี่ยงเมืองศรีบุญเรือง ทล.228	หนองบัวลำภู	2580	262.27	17.79	1.81
4	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	อุดรธานี	2572	2,402.21	21.83	1.98
5	โครงการถนนสาย ก7 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	อุดรธานี	2577	159.35	23.46	2.16
6	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	บึงกาฬ	2572	2,402.21	21.83	1.98
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2						
7	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางแนวใหม่ ทล.2276 ตัด ทข.นพ.4038 บรรจบ ทล.2276 (เลี่ยงเมืองปากปลาทะวันออก)	นครพนม	2579	70.1	22.04	2
8	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอธาตุพนม	นครพนม	2581	107.7	19.12	1.88
9	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.12 บ.กุดโง้ง - บรรจบ ทล.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	มุกดาหาร	2577	142.25	23.45	2.16
10	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.212 บ.ดิมม่วย-บรรจบ ทล.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	มุกดาหาร	2578	83.45	15.47	1.32
11	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร แยกทางเลี่ยงเมืองสกลนคร (ด้านตะวันออก)	สกลนคร	2577	606.04	18.02	1.78
12	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองสกลนคร จ.สกลนคร ด้านเหนือ	สกลนคร	2576	85.1	15.46	1.39
13	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเสาว์แดนดิน จ.สกลนคร ด้านเหนือ	สกลนคร	2585	145.02	18.83	1.94
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง						
14	โครงการถนนสาย ข3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น	ขอนแก่น	2577	31.67	15.76	1.35
15	โครงการถนนสาย ขก.1011 แยก ทล.2 - บ.พระยืน อ.เมือง, พระยืน จ.ขอนแก่น	ขอนแก่น	2569	15.91	20.11	1.72
16	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.23 บ.ดอนบม-บรรจบ ทล.2040 แวงน่าง	มหาสารคาม	2577	208.91	23.74	2.19
17	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองมหาสารคาม	มหาสารคาม	2576	79.26	14.55	1.28
18	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทล.23 (เทศบาล ต.อุ่มเม้า)-บรรจบ ทล.214 (จังหาร)	ร้อยเอ็ด	2578	130.71	17.01	1.47

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1						
19	โครงการทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร ทล.2298 ระยะค่า -อ.ครบุรี (บรรจบ ทล.224)	นครราชสีมา	2576	86.89	15.46	1.39
20	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	นครราชสีมา	2571	1,746.06	18.91	1.72
21	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอด่านขุนทด	นครราชสีมา	2576	904.27	17.13	1.6
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2						
22	โครงการทางแนวใหม่ ทล.202 เขมราฐ - นาดาล (สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 6)	อุบลราชธานี	2576	698.67	14.63	1.29
23	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เดชอุดม - ดอนจิก	อุบลราชธานี	2576	547.76	16.89	1.57
24	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4-6 ช่องจราจร แยก ทล.212 (กุดแห่)-บรรจบ ทล.212 (โคกสำราญ)	ยโสธร	2581	351.97	17.38	1.64
25	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เสนางนิคม - อ.ขามมูน - อ.เขมราฐ (แนวใหม่ 202 - สะพานโขง 6)	อำนาจเจริญ	2576	753.97	14.83	1.31
26	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	อำนาจเจริญ	2576	472.89	13.67	1.19
27	โครงการถนนสาย ค2 และ ข4 ผังเมืองรวมเมือง อำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	อำนาจเจริญ	2577	123.43	19.08	1.68
28	โครงการถนนสาย ค1 (ช่วง ทล.202 - ทล.212) ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	อำนาจเจริญ	2577	130.36	18.06	1.58
29	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองศรีสะเกษ	ศรีสะเกษ	2580	321.49	14.43	1.28
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1						
30	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวง หมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทาง หลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)	แม่ฮ่องสอน	2581	1,560.84	19.42	1.78
31	โครงการทางเลี่ยงเมืองจอมทอง	ลำพูน	2577	89.79	15.45	1.32
32	โครงการถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน	ลำพูน	2577	76.26	19.00	1.67
33	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวง หมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทาง หลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)	เชียงใหม่	2581	1,252.70	19.46	1.79
34	โครงการพัฒนาด่านเลี้ยงต้นเปา ตอน 1	เชียงใหม่	2579	443.67	19.46	1.72

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2						
35	โครงการวงแหวนรอบนอก จ.พะเยา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 1202 กับทางหลวงหมายเลข 120	พะเยา	2581	171.89	17.32	1.54
36	โครงการทางเลี่ยงเมืองจุน	พะเยา	2581	164.38	17.28	1.5
37	โครงการถนนสาย จ1 ผังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	พะเยา	2577	47.2	18.53	1.62
38	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย เชียงราย - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4	เชียงราย	2581	383.98	16.06	1.4
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1						
39	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายสุโขทัย - ศรีนคร - สถานีรถไฟบ้านดารา	สุโขทัย	2579	618.28	15.92	1.39
40	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	พิษณุโลก	2579	123.31	20.17	1.95
41	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 225 (แยกราหุล)	เพชรบูรณ์	2581	17.56	13.35	1.12
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2						
42	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	นครสวรรค์	2574	2,292.90	17.39	1.55

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : ประเภทโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ อยู่ระหว่างศึกษามูลค่าโครงการเริ่มต้น (ข้อมูลประมาณการเบื้องต้น)

3) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-4

ตารางที่ 6.2-4 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1						
1	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ1 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	เลย	2577	55.89	21.60	1.95
2	โครงการก่อสร้าง ถนนสาย จ3 ตามผังเมืองรวมเมืองเลย จ.เลย	เลย	2577	27.99	20.43	1.82
3	โครงการทางเลี่ยงเมืองศรีบุญเรือง ทล.228	หนองบัวลำภู	2580	262.27	17.79	1.81
4	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	อุดรธานี	2572	2,402.21	21.83	1.98
5	โครงการถนนสาย ก7 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี	อุดรธานี	2577	159.35	23.46	2.16
6	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย อุดรธานี - บึงกาฬ	บึงกาฬ	2572	2,402.21	21.83	1.98

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2						
7	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางแนวใหม่ ทล.2276 ตัด ทข.นพ.4038 บรรจบ ทล.2276 (เลี่ยงเมืองปากปลาทะวันออก)	นครพนม	2579	70.1	22.04	2
8	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอดงหลวง	นครพนม	2581	107.7	19.12	1.88
9	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.12 บ.กุดโง้ง-บรรจบ ทล.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	มุกดาหาร	2577	142.25	23.45	2.16
10	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.212 บ.ดงม้วย-บรรจบ ทล.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	มุกดาหาร	2578	83.45	15.47	1.32
11	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร แยกทางเลี่ยงเมืองสกลนคร (ด้านตะวันออก)	สกลนคร	2577	606.04	18.02	1.78
12	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองสกลนคร จ.สกลนคร ด้านเหนือ	สกลนคร	2576	85.1	15.46	1.39
13	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอสว่างแดนดิน จ.สกลนคร ด้านเหนือ	สกลนคร	2585	145.02	18.83	1.94
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง						
14	โครงการถนนสาย ช3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น	ขอนแก่น	2577	31.67	15.76	1.35
15	โครงการถนนสาย ชก.1011 แยก ทล.2 - บ.พระยืน อ.เมือง, พระยืน จ.ขอนแก่น	ขอนแก่น	2569	15.91	20.11	1.72
16	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.23 บ.ดอนบม-บรรจบ ทล.2040 แวงนาง	มหาสารคาม	2577	208.91	23.74	2.19
17	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองมหาสารคาม	มหาสารคาม	2576	79.26	14.55	1.28
18	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทล.23 (เทศบาล ต.อุ้มเม้า) - บรรจบ ทล.214 (จังหาร)	ร้อยเอ็ด	2578	130.71	17.01	1.47
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1						
19	โครงการทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร ทล.2298 สระมะคำ -อ.ครบุรี (บรรจบ ทล.224)	นครราชสีมา	2576	86.89	15.46	1.39
20	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	นครราชสีมา	2571	1,746.06	18.91	1.72
21	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอด่านขุนทด	นครราชสีมา	2576	904.27	17.13	1.6
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2						
22	โครงการทางแนวใหม่ ทล.202 เขมราฐ - นาตาล (สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 6)	อุบลราชธานี	2576	698.67	14.63	1.29
23	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เดชอุดม - ดอนจิก	อุบลราชธานี	2576	547.76	16.89	1.57
24	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4-6 ช่องจราจร แยก ทล.212 (กุดแห่)-บรรจบ ทล.212 (โคกสำราญ)	ยโสธร	2581	351.97	17.38	1.64
25	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เสนางนิคม - อ.ขามเฒ่า - อ.เขมราฐ (แนวใหม่ 202 - สะพานโขง 6)	อำนาจเจริญ	2576	753.97	14.83	1.31
26	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	อำนาจเจริญ	2576	472.89	13.67	1.19

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
27	โครงการถนนสาย ค2 และ ข4 ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	อำนาจเจริญ	2577	123.43	19.08	1.68
28	โครงการถนนสาย ค1 (ช่วง ทล.202 - ทล.212) ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	อำนาจเจริญ	2577	130.36	18.06	1.58
29	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองศรีสะเกษ	ศรีสะเกษ	2580	321.49	14.43	1.28
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1						
30	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)	แม่ฮ่องสอน	2581	1,560.84	19.42	1.78
31	โครงการทางเลี่ยงเมืองจอมทอง	ลำพูน	2577	89.79	15.45	1.32
32	โครงการถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน	ลำพูน	2577	76.26	19.00	1.67
33	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 108 (อ.เมืองแม่ฮ่องสอน) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1096 (อ.สะเมิง)	เชียงใหม่	2581	1,252.70	19.46	1.79
34	โครงการพัฒนากองเส้นทางต้นเปา ตอน 1	เชียงใหม่	2579	443.67	19.46	1.72
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2						
35	โครงการวงแหวนรอบนอก จ.พะเยา เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 1202 กับทางหลวงหมายเลข 120	พะเยา	2581	171.89	17.32	1.54
36	โครงการทางเลี่ยงเมืองจุน	พะเยา	2581	164.38	17.28	1.5
37	โครงการถนนสาย จ1 ผังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	พะเยา	2577	47.2	18.53	1.62
38	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย เชียงราย - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4	เชียงราย	2581	383.98	16.06	1.4
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1						
39	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายสุโขทัย - ศรีนคร - สถานีรถไฟบ้านดารา	สุโขทัย	2579	618.28	15.92	1.39
40	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	พิษณุโลก	2579	123.31	20.17	1.95
41	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 225 (แยกราหุล)	เพชรบูรณ์	2581	17.56	13.35	1.12
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2						
42	โครงการทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ ภายใต้แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค	นครสวรรค์	2574	2,292.90	17.39	1.55

ที่มา : ทิปรีक्षा (พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : ประเภทโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ อยู่ระหว่างศึกษามูลค่าโครงการเริ่มต้น (ข้อมูลประมาณการเบื้องต้น)

4) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-5

ตารางที่ 6.2-5 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้า
และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1						
1	โครงการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างชายแดน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของจังหวัดลำพูน	ลำพูน	2572	15.8	19.49	1.69
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2						
2	โครงการปรับปรุงพื้นที่พักสินค้าบริเวณด่านชายแดน	เชียงราย	2571	26.6	18.80	1.62
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2						
3	โครงการส่งเสริมการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	กำแพงเพชร	2572	15.8	19.49	1.69
4	โครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน จ.นครสวรรค์	นครสวรรค์	2571	17.9	16.66	1.42
5	โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (Hub) จังหวัดอุทัยธานี	อุทัยธานี	2572	15.98	16.66	1.42

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : ประเภทโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ อยู่ระหว่างศึกษามูลค่าโครงการเริ่มต้น (ข้อมูลประมาณการเบื้องต้น)

5) โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-6

ตารางที่ 6.2-6 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
ที่เสนอแนะเพิ่มเติม

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1						
1	โครงการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างชายแดน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของจังหวัดลำพูน	ลำพูน	2572	15.8	19.49	1.69
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2						
2	โครงการปรับปรุงพื้นที่พักสินค้าบริเวณด่านชายแดน	เชียงราย	2571	26.6	18.80	1.62
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2						
3	โครงการส่งเสริมการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	กำแพงเพชร	2572	15.8	19.49	1.69
4	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน จ.นครสวรรค์	นครสวรรค์	2571	17.9	16.66	1.42
5	โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (Hub) จังหวัดอุทัยธานี	อุทัยธานี	2572	15.98	16.66	1.42

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : ประเภทโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ อยู่ระหว่างศึกษามูลค่าโครงการเริ่มต้น (ข้อมูลประมาณการเบื้องต้น)

6) โครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-7

ตารางที่ 6.2-7 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติม

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1						
1	โครงการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างชายแดน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าของจังหวัดลำพูน	ลำพูน	2572	15.8	19.49	1.69
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2						
2	โครงการปรับปรุงพื้นที่พักสินค้าบริเวณด่านชายแดน	เชียงราย	2571	26.6	18.80	1.62
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2						
3	โครงการส่งเสริมการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	กำแพงเพชร	2572	15.8	19.49	1.69
4	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน นครสวรรค์	นครสวรรค์	2571	17.9	16.66	1.42
5	โครงการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (Hub) จังหวัดอุทัยธานี	อุทัยธานี	2572	15.98	16.66	1.42

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : ประเภทโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ อยู่ระหว่างศึกษามูลค่าโครงการเริ่มต้น (ข้อมูลประมาณการเบื้องต้น)

7) โครงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้าน Soft Side

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้าน Soft Side ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.2-8

ตารางที่ 6.2-8 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้าน Soft Side ที่เสนอแนะเพิ่มเติม

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ล้านบาท)	อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR ร้อยละ)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C เท่า)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1						
1	โครงการตรวจบูรณาการป้องกันการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ	หนองคาย	2572	8.72	17.55	1.56
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1						
2	โครงการศึกษาปรับปรุงเที่ยวและตารางเดินรถไฟเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาค	สุรินทร์	2571	9.92	18.33	1.6
ภาคเหนือตอนบน 1						
3	โครงการศึกษาการพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อรองรับการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเชียงใหม่	เชียงใหม่	2571	14.27	20.93	1.86
ภาคเหนือตอนบน 2						
4	โครงการศึกษา multi model transport เพื่อศึกษาการเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง ทั้งคนและสินค้า	พะเยา	2572	12.12	20.52	1.82
5	โครงการเปิดจุดผ่านแดนผาโดเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	เชียงราย	2571	28.29	19.17	1.68
ภาคเหนือตอนล่าง 2						
6	โครงการศึกษาการติดตั้งป้ายนำทางเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดอุทัยธานี	อุทัยธานี	2572	23.93	28.19	2.62

6.3 งานจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

6.3.1 งานจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญพร้อมมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้พิจารณาประกอบการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและสำหรับจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการที่มีความสำคัญ และมีความเป็นไปได้ (Pre - Feasibility Study) ที่ได้รับการคัดเลือกจากโครงการในแผนงานตามข้อกำหนด TOR ข้อ 4.1.2

(1) วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์และขอบเขตในการศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Checklists) โครงการที่ได้รับการคัดเลือก สรุปได้ดังนี้

1.1) เพื่อทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการตรวจสอบรายการข้อมูลและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

1.2) เพื่อศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันและแหล่งพื้นที่เสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)

1.3) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในลักษณะของ Checklist เพื่อเสนอแนะหรือให้คำแนะนำถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

6.3.2 การศึกษาทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และกฎหมายที่ออกตามพระราชบัญญัติ โดยการออกพระราชบัญญัตินี้กล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนและองค์กรเอกชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ประกาศกระทรวงที่ออกตามมาตรา 48 และเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการด้านคมนาคม ประกอบด้วย

▪ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม 2567 โดยประเภทโครงการคมนาคม ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 6.3-1

เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ขนาด
2	สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบนพื้นน้ำ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ	ทุกขนาด
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	ทุกขนาด
20	ทางหลวงหรือถนนซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ ดังต่อไปนี้ 20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า 20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ 20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดเป็นพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ 20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติธรรมชาติ 20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด
21	ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง	ทุกขนาด
22	ท่าเทียบเรือ	ที่รองรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไปหรือมีความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 เมตร แต่ไม่ถึง 300 เมตร หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมกันตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตร แต่ไม่ถึง 10,000 ตารางเมตร
23	ท่าเทียบเรือสำราญและกีฬา	ที่รองรับเรือได้ตั้งแต่ 50 ลำ ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมกันตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตร ขึ้นไป
26	ระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือ ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ	ที่มีความยาวของทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร

ตารางที่ 6.3-1 เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567 (ต่อ)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ขนาด
33	โครงการ กิจกรรมหรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการ 33.2 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมาย ว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าไปใช้ ประโยชน์ก่อนวันที่ประกาศนี้มีผลบังคับใช้ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ เดิมและไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	ทุกขนาด

▪ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม 2567 โดยประเภทโครงการคมนาคมซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังแสดงในตารางที่ 6.3-2

เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566
เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2567

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ขนาด
1	การถมที่ดินในทะเล หรือทะเลสาบสงขลานอกแนวเขตชายฝั่งเดิม ยกเว้นการถมทะเลที่เป็นการฟื้นฟูสภาพชายหาด	ที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ไร่ขึ้นไป
8	ระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ	ที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 3,000 เมตร
9	ท่าเทียบเรือ ยกเว้นโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการเพื่อความมั่นคงแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยสภาพความมั่นคงแห่งชาติที่ได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการ	1) ที่มีความยาวหน้าที่ยาวตั้งแต่ 300 เมตรขึ้นไป หรือที่มีพื้นที่ท่าเทียบ เรือรวม ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป ยกเว้นท่าเรือที่ชาวบ้านใช้สอย ในชีวิตประจำวัน และการท่องเที่ยว 2) ที่มีการขุดลอกร่องน้ำ ตั้งแต่ 100,000 ลูกบาศก์เมตรขึ้นไป

▪ **มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2537** ได้กำหนดให้โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้วที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และสำหรับโครงการทุกชนิดที่ไม่เข้าข่ายประเภทและขนาดของโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้จัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

▪ **ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม** สำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธาร หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่แตกต่างจากพื้นที่อื่นโดยทั่วไป หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่อาจถูกทำลาย หรืออาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ได้โดยง่าย หรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติหรือศิลปกรรมอันควรแก่การอนุรักษ์ และพื้นที่นั้นยังมิได้ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ โดยกำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อรักษาสภาพธรรมชาติ หรือมิให้กระทบกระเทือนต่อระบบนิเวศตามธรรมชาติ หรือคุณค่าของสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ห้ามการกระทำหรือกิจกรรมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตราย หรือก่อให้เกิดผลกระทบในทางเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศของพื้นที่นั้น จากลักษณะตามธรรมชาติหรือเกิดผลกระทบต่อคุณค่าของสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม และกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่จะทำการก่อสร้างหรือดำเนินการในพื้นที่นั้น ให้มีหน้าที่ต้องเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันการประกาศเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการในจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และตาก สรุปได้ ดังนี้

- กฎกระทรวง กำหนดให้พื้นที่ตำบลวัดเกต ตำบลหนองหอย อำเภอเมืองเชียงใหม่ ตำบลหนองผึ้ง ตำบลยางเนิ้ง ตำบลสารภี อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ และตำบลอุโมงค์ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน เป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565
- กฎกระทรวง กำหนดให้พื้นที่ตำบลพระธาตุผาแดง ตำบลแม่ตาว และตำบลแม่กุ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565

▪ **ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินงานตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ พ.ศ. 2559** ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 8 ง เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2559 โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ ค.ศ. 1972 และต้องปฏิบัติตามแนวทางการอนุวัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลก เพื่อให้มีกลไกในการกำหนดนโยบายและดำเนินงานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวนายกรัฐมนตรีจึงได้วางระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีให้มีคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลกโดยมีหน้าที่ อาทิเช่น เสนอนโยบายเกี่ยวกับการคุ้มครอง ป้องกันและอนุรักษ์มรดกโลกที่สอดคล้องกับอนุสัญญาต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้วให้แจ้งหน่วยงานของรัฐปฏิบัติตามกำหนดแผนงาน มาตรการและกลไกในการคุ้มครอง ป้องกันและอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม มรดกทางธรรมชาติ และมรดกแบบผสมที่ตั้งอยู่ในประเทศ เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับการกำหนดให้มรดกทางวัฒนธรรม มรดกทางธรรมชาติและมรดกแบบผสมที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยเป็นมรดกโลก ประสานงานและติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐเพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แผนงาน มาตรการและกลไก รวมทั้งประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานตามความเหมาะสม

1) แหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียน

แหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียนในประเทศไทยทั้งหมด 8 แห่ง โดยเป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรม 5 แห่ง และแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ 3 แห่ง ประกอบด้วย นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร (เมืองเก่าสุโขทัย) แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง (บ้านเชียง) เมืองโบราณศรีเทพ ภูพระบาท เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง (ห้วยขาแข้ง) พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ (เขาใหญ่) และพื้นที่กลุ่มป่าแก่งกระจาน โดยมี 6 แหล่ง มรดกโลกตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่

- 1.1 เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง (ห้วยขาแข้ง)
- 1.2 พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ (เขาใหญ่)
- 1.3 เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร (เมืองเก่าสุโขทัย)
- 1.4 แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง (บ้านเชียง)
- 1.5 เมืองโบราณศรีเทพ
- 1.6 อุทยานประวัติศาสตร์ภูพระบาท

2) แหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก (Tentative List)

- 2.1 พระธาตุพนม กลุ่มสิ่งก่อสร้างทางประวัติศาสตร์ และภูมิทัศน์ที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 กลุ่มเทวสถานปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทเมืองต่ำ และปราสาทปลายบัด
- 2.3 อนุสรณ์สถานแหล่งต่าง ๆ และภูมิทัศน์วัฒนธรรมของเชียงใหม่ นครหลวงล้านนา

3) แหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย

3.1 พื้นที่กลุ่มป่าเทือกเขาเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดเลย แหล่งที่ขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทยประเภทธรรมชาติ (Natural site)

3.2 แหล่งโบราณคดีเมืองเก่าเชียงแสนและสุวรรณโคฒ์ ได้ถูกขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกในระดับนานาชาติ โดยเฉพาะในประเทศไทยและลาว แหล่งที่ขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทยประเภทวัฒนธรรม (Cultural site)

3.3 แหล่งโบราณคดีและแหล่งวัฒนธรรม จังหวัดน่าน แหล่งที่ขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทยประเภทวัฒนธรรม (Cultural site)

■ พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติได้กำหนดหน้าที่ผู้ครอบครองโบราณสถานไม่ว่าได้รับการขึ้นทะเบียนหรือไม่ก็ตาม และในการขึ้นทะเบียนโบราณสถานพระราชบัญญัติได้กำหนดให้มีการประกาศขึ้นทะเบียนและหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติโดยการขึ้นทะเบียนโบราณสถานถือเป็นหลักการสำคัญในการดูแลรักษาและควบคุมอย่างไรก็ตามหากปรากฏว่าโบราณสถานนั้นไม่มีประโยชน์ในการควบคุมอีกต่อไปก็สามารถเพิกถอนการประกาศการขึ้นทะเบียนได้นอกจากนี้เมื่อได้ประกาศขึ้นทะเบียนแล้วอาจมีการเปลี่ยนแปลงเช่นขยายหรือลดเขตโบราณสถานได้

สำหรับโบราณสถานและศิลปวัตถุพระราชบัญญัติได้กำหนดให้มีการประกาศขึ้นทะเบียนและหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติเช่นเดียวกัน และโบราณสถานและศิลปวัตถุที่เป็นทรัพย์สินของแผ่นดินและอยู่ในการดูแลของกรมศิลปากรต้องเก็บไว้ในพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สำหรับข้อมูลที่ตั้ง ประเภทของโบราณสถานในจังหวัดพื้นที่โครงการอยู่ระหว่างการประสานขอข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศมรดกศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร

■ **พื้นที่ชุ่มน้ำ** คำจำกัดความตามอนุสัญญาแรมซาร์ (Ramsar Convention) หรืออนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ หมายถึง ที่ลุ่ม ที่ราบลุ่ม ที่ลุ่มชื้นแฉะ พรุ แหล่งน้ำ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขัง ท่วมอยู่ถาวร หรือชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำไหล น้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม รวมไปถึงที่ชายฝั่งทะเล และที่ในทะเล ในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุด มีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ ปัจจุบันพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย

- 1) พื้นที่ชุ่มน้ำเขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองบงคาย จังหวัดเชียงราย
- 2) พื้นที่ชุ่มน้ำเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงโขงหลง จังหวัดบึงกาฬ
- 3) พื้นที่ชุ่มน้ำกุตุยง จังหวัดบึงกาฬ
- 4) พื้นที่แม่น้ำสงครามตอนล่าง จังหวัดนครพนม

สรุปข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำระหว่างประเทศจำนวน 15 แห่ง ระดับนานาชาติจำนวน 69 แห่ง และระดับชาติจำนวน 47 แห่ง โดยพบว่า มีพื้นที่ชุ่มน้ำระหว่างประเทศในพื้นที่ศึกษาโครงการจำนวน 4 แห่ง พื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติในพื้นที่ศึกษาโครงการมีจำนวน 17 แห่ง และพื้นที่ชุ่มน้ำระดับชาติมีจำนวน 21 แห่ง แสดงการกระจายตัวของพื้นที่ชุ่มน้ำระหว่างประเทศ ระดับนานาชาติ และระดับชาติควบคู่ไปกับพื้นที่อนุรักษ์ในพื้นที่ศึกษาโครงการ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 ได้กำหนดมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุนเพื่อดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวโดยมาตรการข้อที่ 10 ได้ระบุให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามประกาศที่ออกตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

■ **อุทยานแห่งชาติ** จากฐานข้อมูลสำนักงานอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ปี พ.ศ. 2566 ตามพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 เล่ม 136 ตอนที่ 71 ก เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2562 พบว่า อุทยานแห่งชาติทั้งหมด มีจำนวน 156 แห่ง โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา จำนวน 133 แห่ง และเตรียมประกาศ จำนวน 23 แห่ง

■ **ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** คือ การจำแนกที่ดินตามศักยภาพทางสิ่งแวดล้อมเพื่อการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยจำแนกพื้นที่ลุ่มน้ำออกเป็น 5 ระดับชั้นคุณภาพ ดังนี้

- 1A ป่าป้องกันบนพื้นที่ต้นน้ำลำธาร
- 1B ลักษณะกายภาพเช่นเดียวกับ 1A ที่ถูกใช้ประโยชน์ไปแล้ว
- 2 ต่ำลงมาจาก 1A ลาดชันน้อยกว่า เป็นป่าเศรษฐกิจ และรักษาต้นน้ำลำธาร
- 3 ต่อกว่ากลุ่มน้ำชั้น 2 ลาดชันน้อยลง เป็นป่าเศรษฐกิจ ไม้ผล ไม้ยืนต้น ทุ่งหญ้า และเกษตรอนุรักษ์
- 4 เขียงเขา ลาดน้อย ทำไร่ ทำสวน ควรมีมาตรการอนุรักษ์ดินและน้ำที่เหมาะสม
- 5 ที่ราบลุ่ม ทำนา พืชชอบน้ำ ชุมชน และกิจกรรมอื่น ๆ

การกำหนดลุ่มน้ำของประเทศไทย ตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ.2564 เล่ม 138 ตอนที่ 12 ก เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2564 พบว่า มี 22 ลุ่มน้ำ

6.3.3 การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญพร้อมมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1) การตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

การตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ได้ดำเนินการโดยนำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มาทำการตรวจสอบภายใต้รายการและข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการในระยะยาวด้านสิ่งแวดล้อม

2) การคัดเลือกโครงการที่สำคัญเพื่อจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)

ในการคัดเลือกโครงการสำคัญจากผลการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม มีหลักเกณฑ์การคัดเลือก ดังนี้

- 2.1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน
- 2.2) ให้มีความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดเดียวกัน
- 2.3) เป็นโครงการสำคัญและอยู่ในแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570) เป็นลำดับแรก
- 2.4) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้มีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมมาก่อน

3) การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

ในการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) จะต้องสอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ. 2555) โดยทำการศึกษาโครงการที่คัดเลือกจากในตารางที่ 6.3-1 จำนวน 9 โครงการ เพื่อศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report) ดังนี้

(1) วัตถุประสงค์การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

- 1.1) เพื่อทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการตรวจสอบรายการข้อมูลและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม
- 1.2) เพื่อศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันและแหล่งพื้นที่เสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)
- 1.3) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในลักษณะของ Checklist เพื่อเสนอแนะหรือให้คำแนะนำถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(2) ขั้นตอนการศึกษาจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

สำหรับขั้นตอนในการจัดทำรายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

มี 5 ขั้นตอน

2.1) ส่วนที่ 1 การรวบรวมข้อมูล และการแสดงผล ข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย ชื่อโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ที่ตั้งโครงการทางกายภาพ ทางภูมิศาสตร์และสิ่งแวดล้อมวิทยา ข้อมูลและแผนผังแสดงพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ลุ่มน้ำ พื้นที่เขตอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนและอื่น ๆ (ถ้ามี) ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งแสดงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ เป็นต้น

2.2) ส่วนที่ 2 รายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม: เป็นการตรวจสอบประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยวิธี Checklist ซึ่งเป็นเทคนิคในการบ่งชี้ผลกระทบที่มีนัยสำคัญ (Significant Impact) โดยที่ปรึกษาจะทำการศึกษาข้อมูลสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ ครอบคลุมปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ รวม 4 ประเภท ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยพิจารณาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ

2.3) ส่วนที่ 3 การจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance) : โดยจะจัดระดับความสำคัญของแต่ละโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามปัจจัยทั้ง 4 ประเภท ตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 2

2.4) ส่วนที่ 4 รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ที่ปรึกษาจะสรุปประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลางขึ้นไปซึ่งมีนัยสำคัญแล้วนำมากำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ นอกจากนี้ จะพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปได้สำหรับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบทางบวกเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการมีความยั่งยืนมากขึ้น

2.5) ส่วนที่ 5 สรุปผลการดำเนินงาน : ผลดีและผลเสียของการมีและดำเนินโครงการ และมาตรการลดผลกระทบสำหรับผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ตลอดจนแผนการเฝ้าระวังและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ทั้งนี้ ในทุกกรณีหากพิจารณาแล้วเป็นโครงการหรือกิจกรรมที่ทำลายหรือส่งผลให้สูญเสียพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถมีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบหรือฟื้นฟูสภาพป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมกลับมาได้ดังเดิมนั้น จึงไม่ควรมีโครงการและนำเสนอแนวทางการดำเนินโครงการต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจรต่อไป

รายชื่อโครงการที่จะจัดทำรายการตรวจสอบสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

กลุ่มจังหวัด	ชื่อโครงการ	จังหวัด	หน่วยงาน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ (ลบ.)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลาง	โครงการถนนสาย ขก.1011 แยก ทล.2 - บ.พระยืน อ.เมือง จ.ขอนแก่น	ขอนแก่น	กรมทางหลวงชนบท	2568	20.01
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 2	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 231 กับทางหลวงหมายเลข 2050 (แยกโนนหงษ์ทอง)	อุบลราชธานี	กรมทางหลวง	2568 - 2570	650.00
ภาคเหนือตอนบน 1	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยง 3 สนามบิน (เชียงใหม่ - แม่ฟ้าหลวง - ลำปาง)	ลำปาง	ขนส่งทางบก	2570	20.00
ภาคเหนือตอนบน 2	โครงการถนนสาย จ1 ผังเมืองรวมเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	พะเยา	กรมทางหลวงชนบท	2575 - 2576	162.82
ภาคเหนือตอนล่าง 1	โครงการถนนสาย ค2-1 และ ค2-2 ถนนผังเมืองแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	ตาก	กรมทางหลวงชนบท	2568 - 2570	620.00
ภาคเหนือตอนล่าง 2	โครงการบูรณะทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบุรี	พิจิตร	กรมทางหลวง	2568 - 2570	1,800.00

6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3

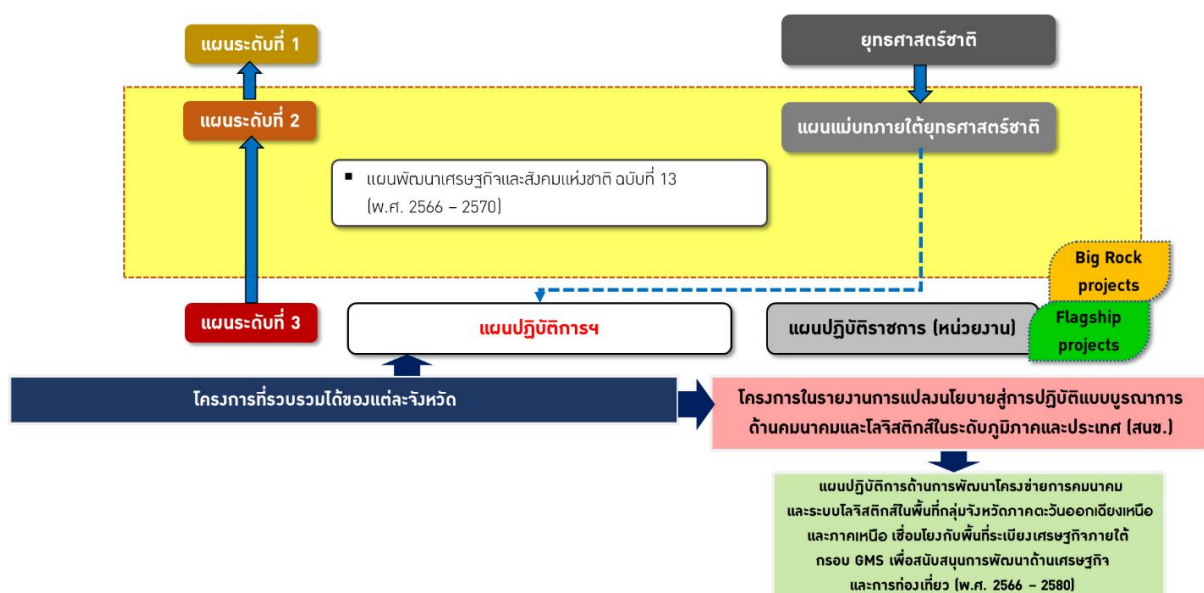
ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ได้พิจารณาความสอดคล้องกับแผนทั้งสามระดับ ประกอบด้วย

แผนระดับที่ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

ประกอบกับการพิจารณาถึงความสอดคล้องของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) และยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยเศรษฐกิจ (BCG) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ความสอดคล้องของแผนทั้ง 3 ระดับ ดังแสดงในรูปที่ 6.4-1 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้



รูปที่ 6.4-1 สรุปความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่ปรึกษาได้นำแผนงาน/โครงการมาบรรจุไว้ตามแนวทางการพัฒนากลยุทธ์
และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง โดยได้พิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการตามหลักเกณฑ์ในการการจัดลำดับความสำคัญ
ของโครงการ ผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) และผลการวิเคราะห์ผลกระทบ
ด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ซึ่งพบว่าแผนปฏิบัติการฯ
ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการรวมทั้งสิ้น 827 โครงการ แบ่งเป็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 455 โครงการ
และภาคเหนือ 372 โครงการ ตลอดระยะเวลา 13 ปี (พ.ศ. 2568 - 2580) แสดงดังตารางที่ 6.4-1 ถึง ตารางที่ 6.4-2

ตารางที่ 6.4-1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	249	180,017.82
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อ ไปยังเส้นทางหลัก	27	8,459.67
กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่าย ด้านการคมนาคมขนส่ง	140	137,967.92
กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	82	33,590.22
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	106	2,552.00
กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	84	1,997.00
กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	-	-
กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	22	555.00
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการ ระบบโลจิสติกส์	17	551.00
กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก	17	551.00
กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	-	-
กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	13	20.00
กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	3	-
กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง ไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	10	20.00
กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	66	1,205.00
กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	21	105.00
กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	45	1,100.00
รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)	451	184,345.82

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2568)

ตารางที่ 6.4-2 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	220	153,384.31
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยัง เส้นทางหลัก	4	406.50
กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่าย ด้านการคมนาคมขนส่ง	162	114,498.15
กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	54	38,479.66
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	56	1,603.29
กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	54	1,543.29
กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	-	-
กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	2	60.00
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการ ระบบโลจิสติกส์	25	1,477.39
กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก	16	992.01
กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่ง สินค้าผ่านแดน	9	485.38
กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	8	53.00
กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด ด้านการคมนาคมขนส่ง	1	-
กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง ไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	7	53.00
กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	61	1,048.00
กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	22	98.00
กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	39	950.00
รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)	370	157,565.99

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2568)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS (พ.ศ. 2568 - 2580) มีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ (Flagship) สรุปได้ดังตารางที่ 6.4-3

ตารางที่ 6.4-3 แผนงาน/โครงการที่สำคัญ (Flagship)

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีที่ดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง			
1	โครงการทางเลี้ยวเมืองศรีบุญเรือง ทางหลวงหมายเลข 228	2573 - 2575	กรมทางหลวง
2	โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟสายใหม่ ช่วง หนองบัวลำภู - เลย	2576 - 2577	การรถไฟแห่งประเทศไทย
3	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางแนวใหม่ ทางหลวงหมายเลข 2276 ตัด ทางหลวงชนบท พ.4038 บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 2276 (เลี้ยวเมืองปากปลาตะวันออก) จ.นครพนม	2572	กรมทางหลวง
4	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอเมืองสกลนคร จ.สกลนคร ด้านเหนือ	2576 - 2578	กรมทางหลวง
5	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอเมืองมหาสารคาม	2571 - 2573	กรมทางหลวง
6	โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี้ยวเมืองอำเภอบ้านดุง	2572	กรมทางหลวง
7	โครงการทางเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ด้านเหนือ	2575	กรมทางหลวง
8	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกโรงต้ม จังหวัดชัยภูมิ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 202 กับทางหลวง หมายเลข 201)	2571 - 2574	กรมทางหลวง
9	โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี้ยวเมืองบุรีรัมย์ ด้านตะวันออก	2575	กรมทางหลวง
10	โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี้ยวเมืองประโคนชัย ด้านตะวันตก	2575	กรมทางหลวง
11	โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี้ยวเมืองอำเภอประคำ	2575	กรมทางหลวง
12	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก	2570	กรมการขนส่งทางบก
13	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอเมืองอำนาจเจริญ จ.อำนาจเจริญ	2570 - 2575	กรมทางหลวง
14	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร อ.เดชอุดม - ดอนจิก	2571 - 2575	กรมทางหลวง
15	โครงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทางหลวงหมายเลข 2169 อำเภอภูพาน - อำเภอเลิงนกทา	2571 - 2575	กรมทางหลวง
16	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอเมืองศรีสะเกษ	2574 - 2579	กรมทางหลวง
17	การศึกษาโครงการก่อสร้างทางจักรยานและทางเดินเท้าในเขตเมืองเชียงใหม่ เพื่อความปลอดภัย	2570	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่
18	โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่	2570	บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
19	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาทางหลวงและปรับปรุงทางหลวง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยบริเวณจุดกลับรถ จ.ลำปาง	2571	กรมทางหลวง
20	โครงการศึกษาการก่อสร้างอุโมงค์ บริเวณห้วยน้ำดัง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	2571	กรมทางหลวง
21	โครงการศึกษาการก่อสร้างอุโมงค์ บริเวณกิ่วลม เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	2571	กรมทางหลวง
22	โครงการศึกษาการก่อสร้างอุโมงค์ บริเวณลุ่มข้าวพอง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	2571	กรมทางหลวง
23	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในแนวตะวันออก - ตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว และจังหวัดข้างเคียง	2571	กรมทางหลวง
24	โครงการศึกษาการพัฒนาพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำโขงให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	2570	สำนักงานจังหวัดเชียงราย

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
25	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จ.แพร่	2571	กรมทางหลวง
26	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ สาย น่าน - หลวงพระบาง เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	2571	กรมการขนส่งทางบก
27	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างลานกองเก็บสินค้าของสถานีพะเยา และสถานีรถไฟพะเยา (โครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ) ไปสู่ทางหลวงสายหลัก	2571	กรมทางหลวง
28	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงอุโมงค์โครงการรถไฟรางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ไปสู่ทางหลวงสายหลัก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	2571	กรมทางหลวง
29	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง 4 มรดกโลก (พระนครศรีอยุธยา - ศรีเทพ - หลวงพระบาง - สุโขทัย)	2571	กรมทางหลวง
30	โครงการทางเลี้ยวเมืองนครไทย (ด้านเหนือ)	2575 - 2578	กรมทางหลวง
31	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาอุโมงค์ทางลอด เส้นทางตะวันออก - ตะวันตก จังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อลดเวลาในการเดินทาง	2571	กรมทางหลวง
32	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายสุโขทัย - ศรีนคร - สถานีรถไฟบ้านดารา	2573 - 2575	กรมทางหลวง
33	โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ทางเข้าสถานีรถไฟพิจิตร	2577 - 2578	กรมทางหลวง
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ			
34	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.อุดรธานี	2570 - 2571	กรมการขนส่งทางบก
35	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมือง และเขตเมืองอุดรธานี	2571 - 2572	กรมการขนส่งทางบก
36	โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในแม่น้ำโขง (จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดเลย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร)	2572 - 2574	กรมเจ้าท่า
37	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเพื่อพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ "ล้านนา - โขง" พื้นที่จังหวัดหนองคาย	2572 - 2574	กรมเจ้าท่า
38	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.หนองคาย	2576 - 2577	กรมการขนส่งทางบก
39	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมือง เมืองหนองคาย	2576 - 2577	กรมการขนส่งทางบก
40	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองนครพนม	2570 - 2571	กรมการขนส่งทางบก
41	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองมุกดาหาร	2570 - 2571	กรมการขนส่งทางบก
42	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และเขตเมืองสกลนคร	2571 - 2572	กรมการขนส่งทางบก
43	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางรถไฟขานเมือง เส้นทางเมืองพล - บ้านไผ่ - ขอนแก่น - เขาสวนกวาง	2570	การรถไฟแห่งประเทศไทย

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
44	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น	2570	กรมการขนส่งทางบก
45	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมือง และเขตเมืองขอนแก่น	2570	กรมการขนส่งทางบก
46	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ และเขตเมืองมหาสารคาม	2570 - 2571	กรมการขนส่งทางบก
47	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองร้อยเอ็ด	2571 - 2572	กรมการขนส่งทางบก
48	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการขนส่งสินค้า (แรปแพคเกจ) เชื่อมต่อการขนส่งระบบราง	2569 - 2570	การรถไฟแห่งประเทศไทย/ เอกชน
49	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จังหวัดนครราชสีมา	2570	กรมการขนส่งทางบก
50	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองบุรีรัมย์	2570	กรมการขนส่งทางบก
51	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองสุรินทร์	2570	กรมการขนส่งทางบก
52	โครงการทบทวนและศึกษาความเหมาะสมปริมาณการเดินทางทางอากาศเพื่อรองรับการพัฒนาของท่าอากาศยานสุรินทร์	2570	กรมท่าอากาศยาน
53	โครงการศึกษาเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทาง และระบบขนส่งสาธารณะรองรับเส้นทางท่องเที่ยว UNESCO Ring Road จังหวัดนครราชสีมา	2571 - 2572	กรมการขนส่งทางบก/ กรมทางหลวงชนบท/ สำนักงานจังหวัด
54	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองนครราชสีมา	2571 - 2572	กรมการขนส่งทางบก
55	โครงการศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่ารถไฟสายใหม่ ช่วง จตุรัส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู	2576 - 2577	กรมการขนส่งทางราง/ การรถไฟแห่งประเทศไทย
56	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองอุบลราชธานี	2570	กรมการขนส่งทางบก
57	โครงการศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่ารถไฟสายใหม่ ช่วง มุกดาหาร - อำนาจเจริญ - อุบลราชธานี	2576 - 2577	การรถไฟแห่งประเทศไทย
58	โครงการสนับสนุนการดำเนินงานระบบขนส่งสาธารณะรองรับการจัดงานพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมา 2572	2570	กรมการขนส่งทางบก (สำนักงานขนส่ง จังหวัดนครราชสีมา)
59	โครงการพัฒนาระบบศูนย์ข้อมูลกลางระบบขนส่งสาธารณะรองรับการจัดงานพืชสวนโลก จังหวัดนครราชสีมา 2572	2570	กรมการขนส่งทางบก (สำนักงานขนส่ง จังหวัดนครราชสีมา)
60	แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 7 แห่ง	2570	กรมการขนส่งทางบก
61	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดเชียงใหม่	2570	กรมการขนส่งทางบก

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
62	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะพลังงานสะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จังหวัดเชียงใหม่	2570	กรมการขนส่งทางบก
63	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยง 3 สนามบิน (เชียงใหม่ - แม่ฟ้าหลวง - ลำปาง)	2570	กรมการขนส่งทางบก
64	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือ	2571	กรมการขนส่งทางบก
65	การศึกษาความเหมาะสมการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางระหว่างจังหวัดในภาคเหนือ เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	2571	กรมการขนส่งทางราง
66	การศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อ เชียงใหม่ - ขุนยวม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	2571	กรมการขนส่งทางราง
67	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดลำปาง เพื่อรองรับการเดินทางและสังคมผู้สูงอายุ	2571	กรมการขนส่งทางบก
68	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน	2571	กรมการขนส่งทางบก
69	โครงการศึกษาการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV) จังหวัดลำพูน	2571	กรมการขนส่งทางบก
70	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับการท่องเที่ยว	2570	กรมการขนส่งทางบก
71	ค่าจ้างที่ปรึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา จังหวัดพะเยา 1 แห่ง	2568	กรมท่าอากาศยาน
72	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ น่าน - แพร่ - พะเยา - เชียงราย	2571	กรมการขนส่งทางบก
73	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สาย แพร่ - น่าน	2571	กรมการขนส่งทางราง
74	โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง	2571	กรมการขนส่งทางบก
75	โครงการศึกษา multi model transport เพื่อศึกษาการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งทั้งคนและสินค้า	2571	กรมการขนส่งทางบก
76	โครงการขีตึ๊บัส (City Bus) เชื่อมต่อสนามบินแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย - อำเภอเมืองพะเยา เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวระหว่างเมือง	2571	กรมการขนส่งทางบก
77	โครงการศึกษาการพัฒนากระบวนรางเพื่อเชื่อมโยงจังหวัดเชียงใหม่ - จังหวัดพะเยา	2571	กรมการขนส่งทางราง
78	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดพะเยา	2571	กรมการขนส่งทางบก
79	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางแพร่ - เชียงราย	2571	กรมการขนส่งทางบก
80	โครงการศึกษาความเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะอำเภอเด่นชัย	2571	กรมการขนส่งทางบก
81	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเดินรถสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	2571	กรมการขนส่งทางบก
82	โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในแม่น้ำโขง สนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำ "ล้านนา - โขง" จังหวัดเชียงราย และจังหวัดน่าน	2572 - 2574	กรมเจ้าท่า
83	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาศูนย์กลางการเดินทางภาคเหนือตอนล่าง จังหวัดพิษณุโลก	2571	กรมการขนส่งทางบก

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
84	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะจังหวัดพิษณุโลก	2571	กรมการขนส่งทางบก
85	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสม โครงการรถไฟรางคู่ปากน้ำโพ - แม่สอด	2571	กรมการขนส่งทางราง
86	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์	2571	กรมการขนส่งทางบก
87	การทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสาย ล้านรายณ์ - เพชรบูรณ์ - หล่มเก่า	2571	การรถไฟแห่งประเทศไทย
88	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนารถไฟสายสวรรคโลก เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว	2571	กรมการขนส่งทางราง
89	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้ารอบเมืองอุตรดิตถ์	2571	กรมการขนส่งทางบก
90	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกำแพงเพชร	2571	กรมการขนส่งทางบก
91	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกำแพงเพชรและสถานีรถไฟนครสวรรค์	2571	กรมการขนส่งทางบก
92	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกำแพงเพชรและสนามบินพิษณุโลก	2571	กรมการขนส่งทางบก
93	โครงการศึกษาการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางราง จังหวัดกำแพงเพชร	2571	กรมการขนส่งทางบก
94	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองจังหวัดพิจิตร	2571	กรมการขนส่งทางบก
95	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางตะพานหิน - เมืองพิจิตร	2571	กรมการขนส่งทางบก
96	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดพิจิตร	2571	กรมการขนส่งทางบก
97	โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในแม่น้ำปิง - น่าน - ยม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี) เพื่อฟื้นฟูเส้นทางขนส่งและการท่องเที่ยวทางน้ำ	2571 - 2575	กรมเจ้าท่า
98	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟพิจิตร	2571	กรมโยธาธิการและผังเมือง
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์			
99	โครงการศึกษาออกแบบศูนย์กลางของโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นชุมทางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้า จังหวัดเลย	2570 - 2571	กรมการขนส่งทางบก
100	โครงการก่อสร้าง CY สถานีนาทา เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2572	การรถไฟแห่งประเทศไทย
101	โครงการก่อสร้าง CY สถานีหนองตะไก้ เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2572	การรถไฟแห่งประเทศไทย
102	โครงการก่อสร้าง CY สถานีอุดรธานี เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2572	การรถไฟแห่งประเทศไทย
103	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกทางหลวงหมายเลข 213 (กาฬสินธุ์ - สกลนคร)	2576 - 2577	กรมทางหลวง
104	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้าทางรางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดร้อยเอ็ด	2570 - 2571	กรมการขนส่งทางบก

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
105	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกทางหลวงหมายเลข 12 (กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร)	2568 - 2569	กรมทางหลวง
106	โครงการก่อสร้าง CY สถานีท่าพระ เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2570	การรถไฟแห่งประเทศไทย
107	โครงการก่อสร้าง CY สถานีโนนพะยอม เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2572	การรถไฟแห่งประเทศไทย
108	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกทางหลวงหมายเลข 24 บริเวณ อ.ปราสาท จ.สุรินทร์	2571 - 2572	กรมทางหลวง
109	โครงการก่อสร้าง CY สถานีชุมทางบัวใหญ่ เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2572	การรถไฟแห่งประเทศไทย
110	โครงการก่อสร้าง CY สถานีกุดจิก เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2572	การรถไฟแห่งประเทศไทย
111	โครงการศึกษาพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง ช่วง อ.เลิงนกทา - อ.ไทยเจริญ - อ.ป่าติ้ว รองรับการผลิตและสินค้าเกษตร	2571 - 2572	กรมทางหลวงชนบท
112	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ขนาด 4,000 ไร่ ในพื้นที่ตำบลศรีบัวบาน (บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดลำพูน)	2571	กรมทางหลวง
113	โครงการศึกษาความเหมาะสมจุดพักรถ จ.แม่ฮ่องสอน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	2571	กรมทางหลวง
114	โครงการศึกษาความเหมาะสมศูนย์กระจายสินค้า จังหวัดลำพูน	2571	กรมการขนส่งทางบก
115	โครงการศึกษาการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างชายแดน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้า ของจังหวัดลำพูน	2571	สำนักงานจังหวัดลำพูน
116	โครงการศึกษาความเหมาะสมสำรวจออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวผาได จังหวัดเชียงราย	2570	กรมเจ้าท่า
117	โครงการศึกษาการปรับปรุงพื้นที่พักสินค้าบริเวณด่านชายแดน	2570	กรมศุลกากร
118	โครงการศึกษาความเหมาะสมการกำหนดตำแหน่งลานกองเก็บสินค้า (CY) เพื่อให้ครอบคลุมการเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน	2571	กรมการขนส่งทางราง
119	โครงการศึกษาความเหมาะสมจุดพักรถบรรทุกและสิ่งอำนวยความสะดวก	2571	กรมทางหลวง
120	โครงการพัฒนาด่านชายแดนบ้านฮวก	2575 - 2576	กรมศุลกากร
121	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 12	2568 - 2570	กรมทางหลวง
122	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 105	2571	กรมทางหลวง
123	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ อำเภอหนองไผ่	2571	กรมทางหลวง
124	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางเข้า - ออก CY เพิ่มเติม	2571	กรมการขนส่งทางราง
125	โครงการก่อสร้าง CY สถานีศิลาอาสน์ เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	2574	การรถไฟแห่งประเทศไทย
126	โครงการก่อสร้างจุดจอดรถขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนแม่สอด เพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถขนส่งสินค้าบนสะพาน	2575 - 2576	กรมศุลกากร
127	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโยงด่านพรมแดนบ้านนากระเซิงเพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้า	2571	กรมทางหลวง

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการสำคัญ	ปีดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
128	โครงการศึกษาการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน จ.นครสวรรค์	2570	กรมการขนส่งทางบก
129	โครงการศึกษาความเหมาะสมการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างระบบรางกับโครงข่ายถนน เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว	2570	กรมทางหลวง
130	โครงการศึกษาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดพักรถ (Rest Area) เพื่อความสะดวก และปลอดภัยสำหรับผู้ใช้บริการ	2570	กรมทางหลวง
131	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) จังหวัดกำแพงเพชร	2571	กรมการขนส่งทางราง
132	โครงการศึกษาการส่งเสริมการขนส่งสินค้าภายในประเทศเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	2571	กระทรวงพาณิชย์
133	โครงการศึกษาการก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า (Hub) จังหวัดอุทัยธานี	2571	กรมการขนส่งทางบก
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน			
134	โครงการศึกษาการปรับปรุงขั้นตอนการข้ามแดนบริเวณด่านชายแดน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	2569 - 2570	กรมศุลกากร
135	โครงการพัฒนาแพลตฟอร์ม Digital Logistics & Transport Regulations	2568 - 2569	กรมการขนส่งทางบก
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม			
136	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ	2569 - 2570	กรมการขนส่งทางบก

6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ

เพื่อให้การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงานหรือโครงการมีความสอดคล้องกับรูปแบบและหลักการของ สนข. ที่ปรึกษาได้ทบทวนแนวทางการประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- 1) การทบทวนการประเมินความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 2) การเสนอรูปแบบประเมินความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ

6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์

ภายหลังจากการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ซึ่งประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง 14 กลยุทธ์ ซึ่งครอบคลุมทั้งการพัฒนาโครงข่าย การยกระดับบริการระบบขนส่งสาธารณะ ระบบโลจิสติกส์ การปรับปรุงกฎหมาย และการสร้างศักยภาพบุคลากรและนวัตกรรม ซึ่งสามารถสร้างให้เกิดความเชื่อมโยง (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่งในอนาคต

ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดโอกาสในการเพิ่มมูลค่า “Value Added” ทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งหมายถึง การสร้างประโยชน์และผลตอบแทนที่มากกว่าการดำเนินงานในระดับพื้นฐาน และมุ่งเน้นระบบคมนาคมที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation) ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมให้เกิดโอกาสในการเพิ่มมูลค่าฯ โดยมุ่งเน้นในด้านการบริหารจัดการ กลไกการกำกับดูแล และพัฒนานวัตกรรมที่เน้นการปรับตัวให้ทันต่อบริบทที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และความร่วมมือกันในทุกภาคส่วน ประกอบด้วย 4 ข้อเสนอแนะ ดังนี้

- ข้อเสนอแนะที่ 1 การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อการเดินทาง
- ข้อเสนอแนะที่ 2 การพัฒนาระบบรางเพื่อลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศไทย
- ข้อเสนอแนะที่ 3 การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน
- ข้อเสนอแนะที่ 4 การเชื่อมโยงและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว

6.5.1 การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อการเดินทาง

ระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยยังไม่สามารถแข่งขันกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากยังขาดความครอบคลุมในการให้บริการและไม่สามารถเชื่อมต่อระหว่างระบบการเดินทางหลักและรองได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับประเทศ ระหว่างภูมิภาค จังหวัด รวมถึงในเขตเมือง นอกจากนี้ยังประสบปัญหาด้านความน่าเชื่อถือ ทั้งคุณภาพการให้บริการ ความถี่ในการเดินรถ ความตรงต่อเวลา และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ยังไม่เพียงพอ อีกทั้งค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะบางประเภทก็ไม่สอดคล้องกับระยะทางและคุณภาพการบริการ ส่งผลให้ประชาชนยังคงเลือกใช้รถยนต์

และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก ซึ่งนำไปสู่ปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุ การสิ้นเปลืองพลังงาน เชื้อเพลิง และมลพิษทางอากาศที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่อการเดินทาง จะเน้นการดำเนินการในพื้นที่เขตเมือง (Urban Area) และการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายสำคัญของการเดินทาง (Transport Node) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การบริหารจัดการ

เร่งรัดพัฒนาเครือข่ายขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมทั้งเมืองหลัก - เมืองรอง, จัด Feeder system เชื่อมชุมชน - สถานีใหญ่, ปรับปรุงคุณภาพบริการ (ตารางเวลา ความถี่ ความตรงต่อเวลา), พัฒนาระบบตั๋วร่วม (One Card), มาตรการ TDM ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล, จัดตั้งกองทุนขนส่งสาธารณะ

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดทำ Integrated Public Transport Master Plan ระดับภูมิภาคที่เชื่อมโยงระบบรถไฟ - รถบัส - รถท้องถิ่น และมีมาตรการสนับสนุนการใช้ขนส่งมวลชนควบคู่กับการจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคล

2. กลไกการกำกับดูแล

ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างส่วนกลาง - ท้องถิ่น - ประชาชน, กำหนดมาตรฐานบริการ ด้านความปลอดภัยและคุณภาพ, พัฒนาระบบติดตามประเมินผล และเปิดช่องทางรับฟังประชาชน

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดตั้ง Regional Transport Authority (RTA) ในแต่ละภูมิภาค เพื่อทำหน้าที่กำกับ ควบคุม และบูรณาการระบบขนส่งสาธารณะร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น และภาคเอกชน

3. การปรับปรุงกฎระเบียบ

แก้ไขกฎระเบียบการเดินรถ - ใบอนุญาต ส่งเสริมการแข่งขันเสรี จัดมาตรการจูงใจด้านราคา (ลดค่าโดยสาร สิทธิพิเศษกลุ่มเปราะบาง และภาษี), ควบคุมการใช้รถส่วนบุคคล (Road pricing ที่จอดรถ) และปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการอุดหนุนและเพดานค่าโดยสาร

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ปฏิรูประบบกฎหมายการขนส่งทางบก โดยบูรณาการมาตรการ “Car Restraint + Public Transport Incentive” (ลดข้อจำกัดการออกใบอนุญาต ปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และใช้มาตรการภาษีเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชน)

4. การพัฒนานวัตกรรม

พัฒนาแอปฯ วางแผนการเดินทาง ใช้ IoT และ real-time tracking สนับสนุนรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จัดตั้งศูนย์บ่มเพาะนวัตกรรมร่วมกับเอกชน - สถาบันการศึกษา และทดลอง pilot project

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ผลักดันโครงการ Smart & Green Mobility Platform ที่รวมข้อมูลเส้นทาง - ตารางเดินรถ - จองบัตร - ติดตามแบบเรียลไทม์ พร้อมทั้งเร่งเปลี่ยนยานพาหนะขนส่งสาธารณะเป็น EV/Zero Emission Fleet

5. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

เร่งพัฒนาเส้นทางขนส่งมวลชนในเมืองและชนบท ปรับปรุงสถานี - จุดจอด - สิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มทางเดิน - ทางจักรยาน (NMT) พัฒนา TOD รอบสถานีใหญ่ พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายการเดินทางและโครงการนำร่องในเมืองท่องเที่ยว/เขตเศรษฐกิจ

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

สร้าง Integrated Transport Hubs ในหัวเมืองใหญ่ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบ TOD (Transit Oriented Development) ที่เอื้อต่อการเดินทางไร้รอยต่อและยั่งยืน

6.5.2 การพัฒนาระบบรางเพื่อลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศไทย

การเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองด้วยระบบรางของประเทศไทยยังไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากโครงข่ายรถไฟยังพัฒนาไม่ทั่วถึง โดยปัจจุบันมีถึง 29 จังหวัดที่ยังไม่มีระบบขนส่งทางราง อีกทั้งการเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลัก เมืองรอง และพื้นที่ชนบทยังไม่เพียงพอ ส่งผลให้ประชาชนยังคงพึ่งพาการยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารที่มีต้นทุนสูงกว่าและก่อให้เกิดปัญหาจราจร อุบัติเหตุ และมลพิษ ระบบรางที่มีอยู่ยังมีความเร็วและความถี่ต่ำ สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีและตู้โดยสารล้าสมัย ขาดการบำรุงรักษาที่เหมาะสม ทำให้ระบบรางยังไม่เป็นทางเลือกหลักในการเดินทางระหว่างเมือง

ด้านการขนส่งสินค้า ระบบรางยังขาดการเชื่อมต่อกับแหล่งอุตสาหกรรม มีปัญหาเรื่องความตรงต่อเวลา การขาดแคลนยานพาหนะและตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุนสูงกว่า นำไปสู่ปัญหาต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูง กระทบต่อศักยภาพการแข่งขันของประเทศ อีกทั้งการเชื่อมต่อไปยังชายแดนเพื่อการค้าระหว่างประเทศยังประสบปัญหาพิธีการที่ซับซ้อนและล่าช้า รวมถึงอุบัติเหตุและความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานถนนจากการใช้รถบรรทุกจำนวนมาก

นอกจากนี้ การพัฒนาระบบรางยังดำเนินไปล่าช้ากว่าที่กำหนด และจากการวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคตแม้จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางตามเป้าหมาย ก็ยังไม่สามารถดึงดูดให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งจากถนนมาสู่รางได้ตามที่ตั้งไว้ ดังนั้น ภาครัฐควรเร่งดำเนินมาตรการเพื่อยกระดับความน่าเชื่อถือของระบบราง และทำให้ระบบรางกลายเป็นทางเลือกหลักทั้งด้านการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาระบบรางเพื่อลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศไทย จะเน้นการดำเนินการตามแผนแม่บท R-map และ MR-Map และการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญ (Transport Node) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การบริหารจัดการ

เร่งพัฒนาตาม R-map และ MR-Map ขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่/ความเร็วสูง ใช้โมเดล Hub and Spoke ในโลจิสติกส์ ปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและการจัดการเดินรถ สร้าง Rail Transport Dashboard เชื่อมโยงระบบรางกับรถโดยสาร - เรือ สนับสนุน One Stop Service ด้านชายแดน และศูนย์บริการตู้คอนเทนเนอร์

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดทำ Railway Backbone Master Plan ที่บูรณาการการเดินทาง - ขนส่งสินค้า พร้อมสนับสนุน ศูนย์ ICD และระบบ One Stop Service เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์

2. กลไกการกำกับดูแล

กำหนดมาตรฐานบริการ (ความสะอาด - ปลอดภัย - ตรงเวลา) วางแผนบำรุงรักษาระยะยาว กำกับราคาค่าโดยสารให้เข้าถึงได้ สนับสนุน PPP และให้เอกชนมีส่วนร่วมมากขึ้น จัดทำ Single Form ลดขั้นตอนซ้ำซ้อน

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดตั้ง Railway Regulatory Authority ทำหน้าที่ควบคุมมาตรฐานคุณภาพ ความปลอดภัย และการกำกับราคาค่าโดยสาร รวมถึงผลักดัน PPP ในการลงทุนระบบราง

3. การปรับปรุงกฎระเบียบ

ปรับปรุงกฎหมายเพื่อจูงใจการลงทุน (ภาษี, สิทธิประโยชน์) ส่งเสริมการแข่งขันเสรี คู่แข่งของผู้ลงทุน กำหนดพื้นที่รอบสถานีเป็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ ออกกฎหมายส่งเสริมการเดินทางด้วยราง (ลดค่าโดยสาร สิทธิพิเศษ และภาษี) ปรับปรุงข้อกำหนดด้านความปลอดภัย ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง (Subsidy ลดหย่อนภาษี ค่าธรรมเนียมต่ำ) กำหนดมาตรฐานเวลา/การชดเชย และปรับปรุงพิธีการศุลกากร เป็น One Stop Service

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ปฏิรูปกฎหมายระบบราง (Rail Transport Act) ครอบคลุม การลงทุน - ความปลอดภัย - สิทธิประโยชน์ผู้โดยสาร - โลจิสติกส์ข้ามแดน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน

4. การพัฒนานวัตกรรม

พัฒนาระบบดิจิทัล (Online booking e-ticket, AI scheduling Tracking) ใช้ IoT ในรางและขบวนรถ ส่งเสริมรถไฟไฟฟ้า - ไฮโดรเจน ตั้งศูนย์บ่มเพาะนวัตกรรม และทดลอง Pilot Projects

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ผลักดัน Smart & Green Railway Program ที่บูรณาการ Big Data IoT AI และพลังงานสะอาด เพื่อลดต้นทุน เพิ่มความปลอดภัย และลดมลพิษ

5. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

เร่งพัฒนา รถไฟฟ้าทางคู่และความเร็วสูง ปรับปรุงสถานี - สิ่งอำนวยความสะดวก สร้างระบบ Feeder พัฒนาตู้คอนเทนเนอร์ราคาถูก และปรับปรุงรางให้พร้อมรองรับการขนส่งสินค้าที่ตรงต่อเวลา

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

เดินหน้าโครงการ High-speed & Double-track Railway เชื่อมภูมิภาค พร้อมสร้าง Logistics Hub รอบสถานีใหญ่ และ Feeder ครอบคลุมเมือง - ชนบท

6.5.3 การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน

องค์การอนามัยโลกระบุว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นลำดับต้น ๆ ของโลก โดยในปี พ.ศ. 2564 ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ 25.4 คนต่อแสนประชากร (ประมาณ 16,000 - 18,000 คนต่อปี) ซึ่งผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และกลุ่มวัยทำงาน โดยมีสาเหตุหลักของอุบัติเหตุเกิดจากการขับรถเร็ว เมาสุราแล้วขับ และ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร นอกจากนี้ปัญหาส่วนหนึ่งเกิดจากความบกพร่องในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนชำรุด จุดเสี่ยงอุบัติเหตุ ขาดอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อมกว่า 1 ล้านล้านบาท ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน

ทั้งนี้ ปัญหาข้างต้นเป็นปัญหาเชิงโครงสร้างในระดับมหภาค จากการตรวจสอบทางเลือกในการเดินทาง จำเป็นต้องพึ่งพาการเดินทางและขนส่งทางถนนเป็นหลัก ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย การใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล (รถยนต์และจักรยานยนต์) การขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ และระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ระบบขนส่งทางรางที่ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง และปัญหามาตรฐานด้านความปลอดภัย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน จะดำเนินการบนพื้นที่ของกรมทางหลวง และถนนในพื้นที่เขตเมือง มีรายละเอียดดังนี้

1. การบริหารจัดการ

เร่งดำเนินการตาม แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ทุกระดับ จัดตั้งศูนย์กลางรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ บูรณาการข้อมูลหลายหน่วยงาน (คมนาคม - สาธารณสุข - ตำรวจ - ท้องถิ่น) มีระบบติดตามประเมินผลต่อเนื่อง และสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่มีวินัย

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดตั้ง National Road Safety Data Center ทำหน้าที่เก็บ วิเคราะห์ และเผยแพร่ข้อมูลอุบัติเหตุแบบบูรณาการ และกำหนดเป้าหมายลดอุบัติเหตุในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

2. กลไกการกำกับดูแล

เสริมบทบาท คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ/ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน บูรณาการการบังคับใช้กฎหมายระหว่างตำรวจ - คมนาคม - ท้องถิ่น ตรวจสอบคุณภาพผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/สาธารณะ สนับสนุนงบประมาณ และเปิดให้ภาคประชาสังคมมีส่วนร่วม

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดตั้ง Road Safety Regulatory Authority เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลและบังคับใช้มาตรการความปลอดภัย พร้อมกลไกติดตามจากประชาชน

3. การปรับปรุงกฎระเบียบ

ปรับปรุง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ให้มีโทษที่รุนแรงขึ้นสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ (เมาแล้วขับ ขับเร็ว เกินกำหนด) เพิ่มการบังคับติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถยนต์ใหม่ (ABS ถุงลมนิรภัย ระบบเตือนการชน) ใช้เทคโนโลยีตรวจจับความเร็ว - เมาแล้วขับ ออกมาตรการภาษีจูงใจสำหรับยานพาหนะที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ปฏิรูปกฎหมายจราจรและยานยนต์ โดยเน้น “Zero Tolerance Policy” สำหรับเมาแล้วขับ/ ขับเร็ว และใช้มาตรการภาษี และสิทธิประโยชน์สนับสนุนการใช้รถปลอดภัย

4. การพัฒนานวัตกรรม

ใช้ IoT และ GPS เพื่อตรวจจับพฤติกรรมขับขี่ - สภาพเครื่องยนต์แบบเรียลไทม์ ใช้ AI + Big Data คำนวณความเสี่ยง พัฒนาระบบแจ้งเตือนภัยล่วงหน้า และสร้างแอปพลิเคชันความปลอดภัย (Safe Route จุดพักรถ และ Emergency Alert)

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ผลักดัน Smart Road Safety Innovation Program ที่บูรณาการ IoT - AI - Big Data เพื่อแจ้งเตือน และป้องกันอุบัติเหตุก่อนเกิด

5. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

ยกระดับมาตรฐานถนน (ขยายไหล่ทาง จุดกลับรถปลอดภัย ทางลาดหยุดรถบรรทุก และไฟส่องสว่างในจุดเสี่ยง) ติดตั้งระบบกัน - ไฟสัญญาณจุดตัดถนน - ทางรถไฟ ไร้วัสดุ Self-healing ในการบำรุงถนน จัดทำโครงการนำร่องลดอุบัติเหตุในพื้นที่เสี่ยง และส่งเสริมเทคโนโลยี V2X (Vehicle - to - Everything)

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ดำเนินโครงการ Safe Infrastructure & Smart Mobility Program ที่ผสมผสานการปรับปรุงถนน จุดเสี่ยง และเทคโนโลยี V2X เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย

6.5.4 การเชื่อมโยงและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยกำลังเติบโต โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นประสบการณ์เชิงลึกและนักท่องเที่ยวสูงวัยที่มีสุขภาพแข็งแรง อย่างไรก็ตามยังคงเผชิญข้อจำกัดด้านการเข้าถึง และการเชื่อมโยงระบบคมนาคม โดยเฉพาะเมืองรองและแหล่งท่องเที่ยวชนบทที่ขาดโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งมวลชนที่ไร้รอยต่อ อีกทั้งการไม่สอดคล้องกันระหว่างเส้นทางและตารางเวลาของรถไฟ รถตู้ และรถโดยสาร ทำให้การเดินทางล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายสูง ขณะเดียวกันการพึ่งพารถส่วนบุคคลก่อให้เกิดปัญหาจราจรหนาแน่นในแหล่งท่องเที่ยว และการขาดข้อมูลการเดินทางที่ชัดเจน โดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ล้วนเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเชื่อมโยงแหล่งและส่งเสริมท่องเที่ยวจะเน้นพื้นที่การดำเนินการตามแนวแกนการท่องเที่ยวหลัก (Main Tourism Corridor) ของโครงข่ายทางคมนาคมทุกรูปแบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การบริหารจัดการ

เร่งพัฒนาเครือข่ายขนส่งสาธารณะสู่แหล่งท่องเที่ยว จัดทำ Feeder จากสนามบิน - สถานีรถไฟ - สถานีขนส่งหลัก ควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในแหล่งท่องเที่ยว ส่งเสริม PPP เพื่อดึงการลงทุนใช้เครือข่ายมหาวิทยาลัยในภูมิภาคเป็นคลังสมอง และกระจายการลงทุนสู่เมืองรอง

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดตั้ง Tourism Mobility Master Plan ครอบคลุมเมืองหลัก และเมืองรอง เชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ - NMT (จักรยาน/เดินเท้า) และส่งเสริม PPP + มหาวิทยาลัยภูมิภาคเป็นผู้สนับสนุนองค์ความรู้

2. กลไกการกำกับดูแล

ตั้งคณะกรรมการร่วม (คมนาคม - ท่องเที่ยว - ท้องถิ่น) พัฒนาระบบประเมินคุณภาพการบริการจากข้อมูลนักท่องเที่ยว บูรณาการข้อมูลคมนาคม - ท่องเที่ยวในแพลตฟอร์มกลาง

ข้อเสนอเชิงนโยบาย:

จัดตั้ง Provincial Tourism Transport Committee (PTTC) เพื่อติดตามและกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งท่องเที่ยว รวมถึงกำหนดตัวชี้วัดคุณภาพและแพลตฟอร์มข้อมูลร่วม

3. การปรับปรุงกฎระเบียบ

ปรับกฎหมายส่งเสริมการลงทุน - PPP ให้เอื้อต่อโครงการขนส่งมวลชนในพื้นที่ท่องเที่ยว ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตเดินรถ กำหนดมาตรฐานบริการ (ความปลอดภัย - สะอาด - ตรงเวลา) และบังคับใช้ยานพาหนะพลังงานสะอาดในพื้นที่ท่องเที่ยว

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

แก้ไขกฎหมาย Public Transport & Tourism Act รองรับสิทธิพิเศษทางภาษี/เงินอุดหนุน PPP มาตรฐานบริการขนส่งท่องเที่ยว และบังคับใช้ EV Bus / Green Mobility ในเขตท่องเที่ยว

4. การพัฒนานวัตกรรม

พัฒนาแอปพลิเคชันให้ข้อมูล - เส้นทาง - ค่าโดยสาร ใช้ IoT และ GPS ในรถโดยสาร เพื่อ real-time tracking และ ใช้ Big Data + AI วิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเพื่อออกแบบระบบขนส่ง

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จัดตั้ง Smart Tourism Transport Platform รวมฟังก์ชันการวางแผนเดินทาง real-time info digital guide และใช้ AI วิเคราะห์เพื่อพัฒนาการเดินทางเชิงท่องเที่ยว

5. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

พัฒนาด่าน - จุดเชื่อมต่อ - ป้ายบอกทางหลายภาษา เเรงรถไฟทางคู่/ความเร็วสูง เชื่อมแหล่งท่องเที่ยว พัฒนา Transport Hub และส่งเสริมโครงการนำร่องในจังหวัดท่องเที่ยวสำคัญ (เชียงใหม่ นครราชสีมา และเลย)

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

เดินทาง Tourism Connectivity Infrastructure Program เช่น การสร้าง Transport Hub ปรับปรุงถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟ - สนามบิน

6.6 ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

จัดทำขึ้นเพื่อสรุปแนวทางการออกแบบและพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการคมนาคม ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ระดับภูมิภาคและประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทยที่มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion)

วัตถุประสงค์หลักของโครงการคือการพัฒนาฐานข้อมูลที่มีความถูกต้อง เชื่อมโยงกันได้ และสามารถนำไปใช้งานได้จริงในระดับนโยบาย เพื่อสนับสนุนการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุน การคมนาคม การขนส่ง และการท่องเที่ยวในพื้นที่เป้าหมาย ระบบที่ออกแบบนี้มีการรวบรวม และการจัดการข้อมูลจากหลากหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจ เส้นทางคมนาคมทั้งทางถนน รางอากาศ และน้ำ รวมถึงข้อมูลคาดการณ์เชิงปริมาณในอนาคต

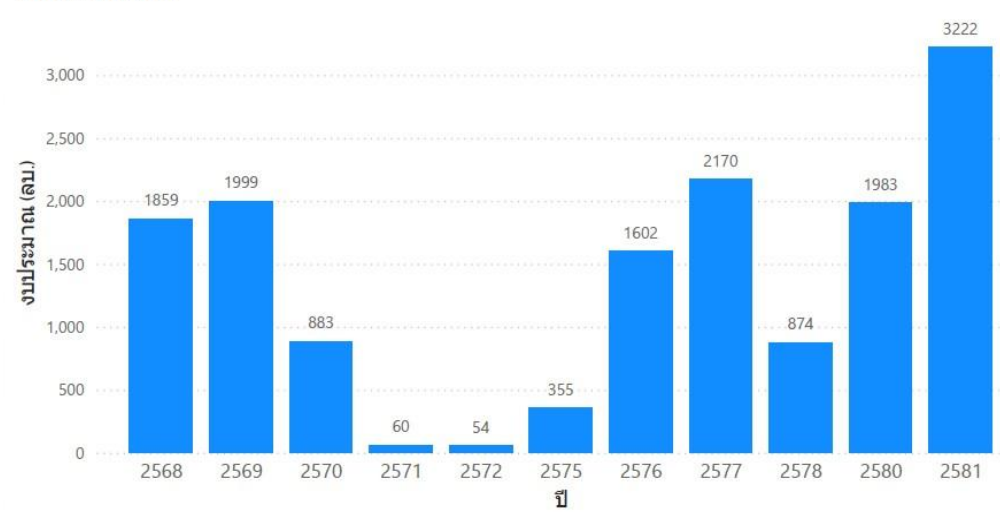
การแสดงผลข้อมูลการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมแบบ Dashboard ด้วยโปรแกรม Power BI

การแสดงผลของโครงการดังกล่าวด้วยโปรแกรม Power Bi ที่ช่วยให้มองเห็นภาพข้อมูลได้ชัดเจนขึ้น เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จากหลายแหล่งข้อมูล เช่น Excel File Microsoft Access Database SQL Server และ Oracle เป็นต้น โดยผู้ใช้ไม่จำเป็นต้องมีความรู้เชิงเทคนิค เพราะโดยโปรแกรมสามารถแสดงผลได้ทั้งรูปแบบตาราง สรุปผลด้วย Visualization แสดงกราฟในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงและบริหารข้อมูลผ่าน Dashboard ดังรูปที่ 6.6-1

แผนที่แสดงจังหวัด



งบประมาณต่อปี



รหัสโครงการ	แนวทางการพัฒนาผลกระทบ	หน่วยงาน	แหล่งเงิน	ปีเริ่มต้น	ปีสิ้นสุด	งบประมาณโครงการ (ลบ.)
UDO-1	โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 2022 อ.เพ็ญ-อ.บ้านดุง	กรมทางหลวง	งบประมาณ	2568	2570	700.00
UDO-11	โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 2022 สาย อ.สระใคร - อ.บ้านดุง จ.อุดรธานี	กรมทางหลวง	งบประมาณ	2568	2570	1,748.00
UDO-12	โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี้ยวเมืองอำเภอกุมภวาปี	กรมทางหลวง	งบประมาณ	2575	2575	26.78
UDO-12	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอกุมภวาปี	กรมทางหลวง	งบประมาณ	2580	2580	1,071.28
UDO-13	โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี้ยวเมืองอำเภอบ้านผือ	กรมทางหลวง	งบประมาณ	2575	2575	22.79
UDO-13	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอบ้านผือ	กรมทางหลวง	งบประมาณ	2580	2580	911.59
Total						15,059.92

รหัสโครงการ

All

ชื่อจังหวัด

อุดรธานี

รูปที่ 6.6-1 การแสดงข้อมูลโครงการตามแผนพัฒนาพร้อมงบประมาณ แยกตามจังหวัดด้วย Power Bi ของจังหวัดอุดรธานี

ประโยชน์ของระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

การจัดทำข้อมูลสารสนเทศด้านการคมนาคม ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการดังต่อไปนี้

1. เป็นฐานข้อมูลกลางที่ใช้ประกอบการวางแผนและกำหนดยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และจังหวัด
2. สนับสนุนการตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ โดยการเชื่อมโยงข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ
3. เพิ่มประสิทธิภาพในการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการด้านการเดินทางและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับความเป็นไปในพื้นที่
4. ช่วยประกอบการพิจารณาและกำหนดโครงการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจและสังคม
5. สนับสนุนการเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายแหล่ง เช่น ถนน สนามบิน ท่าเรือ และทางรถไฟ เพื่อให้สามารถนำมาวิเคราะห์และใช้ประโยชน์ร่วมกัน
6. อำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการเข้าถึงข้อมูลที่ต้องการ ทันสมัย และสามารถประกอบการตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว
7. ช่วยระบุโอกาสในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ หรือการปรับปรุงโครงสร้างที่มีอยู่ให้เหมาะสมกับความต้องการในอนาคต

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วมของประชาชน

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

7. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.1 แผนงานด้านการประชาสัมพันธ์และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

สำหรับงานประชาสัมพันธ์โครงการการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาจะจัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยแผนการดำเนินงานในส่วนนี้จะสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานศึกษาต่าง ๆ ของโครงการที่วางไว้ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) พื้นที่ดำเนินงาน จะครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ
- 2) รูปแบบและช่วงเวลาของการจัดประชุม/สัมมนา จะต้องมีความเหมาะสมเพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการที่เหมาะสม และสอดคล้องกับขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการส่งมอบรายงาน
- 3) กลุ่มเป้าหมาย เพื่อรับฟังข้อมูลจากหน่วยงานระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ กลุ่มธุรกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรมในพื้นที่
- 4) แผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาจะนำเสนอแผนประชาสัมพันธ์โครงการและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อ สนข. เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนที่จะเริ่มดำเนินงานในส่วนนี้ โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ เพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีแผนการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.2 ผลการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง

1) วัตถุประสงค์การสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ

(1) เพื่อแนะนำโครงการ นำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมโครงการขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน

(2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน และปรับปรุงแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการอย่างเป็นระบบ

2) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ

การสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ครอบคลุม 9 พื้นที่เป้าหมาย สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะดังนี้

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	วันอังคารที่ 19 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมมาโจเรล โรงแรมเดอ ปรีนเซส อุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัด อุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู	69 คน	ด้านการขนส่งทางบก - จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย มีแหล่งหิน ซึ่งมีรถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งผ่าน ควรวางแผนเรื่องด่านชั่งน้ำหนัก สถานีควบคุมน้ำหนัก เพื่อลดผลกระทบด้านการหลุดตัวของถนน - จากทางหลวงหมายเลข 211 ขอให้มีการต่อยอดไปถึงอำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย เนื่องจากอำเภอท่าลี่มีด่านศุลกากร ซึ่งมีการค้าขายชายแดน - งบประมาณของจังหวัดหนองบัวลำภูมีอยู่อย่างจำกัด ซึ่งกว่าร้อยละ 70 ของงบประมาณ ถูกนำไปใช้ในเรื่องการซ่อมแซมถนน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลเรื่องการบำรุงรักษา เนื่องจากจังหวัดต้องการนำงบประมาณไปแก้ปัญหาในเรื่องอื่น ๆ ให้มากขึ้น เช่น รายได้ประชาชน การส่งเสริมอาชีพ ลดความเหลื่อมล้ำ - ถนนทางหลวงหมายเลข 211 เส้นทาง Romantic road ริมโขงเชื่อมโยงจังหวัดหนองคาย เลย เชียงคานามีผู้ใช้เส้นทางมาก แต่ไม่มีแผนพัฒนาปรับปรุงขยาย ผิวทางจราจรแค่ 8 เมตร ไม่เพียงพอ ขอให้มีการรองรับอย่างเร่งด่วน ด้านการขนส่งทางราง - ขอให้ข้อมูลว่า ตามแผนที่นำเสนอ ลานกองเก็บวัสดุ (Container Yard) ทางนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ได้ดำเนินการไปแล้วกว่า 70% ด้านอื่นๆ - ควรจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และขอให้โครงการฯ สอดคล้องกับผังเมืองรวมตัวใหม่ของจังหวัดอุดรธานี ที่กำลังร่างอยู่ในปัจจุบัน - โครงการนี้จำเป็นต้องมีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) และการประเมินผลกระทบต่อสังคม (SIA) เพื่อหาแผนการบริหารความเสี่ยงและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นหรือไม่

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2	วันจันทร์ที่ 18 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมภูสกลแกรนด์ โรงแรมสกลแกรนด์พาเลซ อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัด สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร	82 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้พัฒนาเส้นทางคมนาคมบริเวณชายแดน โดยเฉพาะบริเวณเลียบริมแม่น้ำโขง - ขอให้เร่งรัดการสร้างถนน East-West Economic Corridor (EWEC) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ให้สมบูรณ์ ด้านการขนส่งทางอากาศ - ขอเสนอท่าอากาศยานสกลนครเป็น Sister Airport (Sister Airport Agreement : SAA) และ International Airport, Custom Airport ด้านอื่นๆ - ควรส่งเสริมภาคการเกษตร เนื่องจากมุกดาหารมีทุเรียนภูเขาไฟ ที่อำเภอดงหลวง บ้านหนองชมพู่ บ้านหนองสูง บ้านดอนตาล และบ้านภูพานหอม - เสนอเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม เนื่องจากจังหวัดสกลนครมีแหล่งท่องเที่ยว ที่มีอายุกว่า 1,000 ปี เช่น พระธาตุภูเพชร แต่ขาดการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เป็นรูปธรรม และการเดินทาง ยังเข้าถึงได้ยาก - ต้องการให้มีการสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวจังหวัดสกลนครแบบพักค้างคืน เพราะจังหวัดสกลนคร เป็นเมืองที่มีความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว - ควรมีการผ่อนปรนเรื่องความปลอดภัยบริเวณชายแดนริมฝั่งแม่น้ำโขง จากเดิมที่ใช้ทหารในการเฝ้าระวัง เสนอให้ปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้กล้องส่องทางไกลแทน
3	วันพุธที่ 20 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมปริกซ์ 2 โรงแรมวีวีช ขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลาง ประกอบด้วย จังหวัด ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด	75 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ขอให้ลงรายละเอียดเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ East-West Economic Corridor เนื่องจากเป็นเส้นทาง จากจังหวัดขอนแก่นเข้าสู่อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ ซึ่งจะเป็นจุดรวมสินค้า Champion Product ในอนาคต ด้านอื่นๆ - เสนอให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขยายโอกาสให้กับประชาชนในพื้นที่ - ควรมีการแปรรูปสินค้าให้มีขนาดเล็กลง เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่าของสินค้า และลดต้นทุนการขนส่ง

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				- พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมของชุมชน ความเชื่อและศรัทธา เพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยว - เสนอให้เจ้าของแหล่งท่องเที่ยวพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยว เช่น การให้ข้อมูลความเป็นมาของแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะด้านภาษา การบูรณะ การอำนวยความสะดวก และความสะอาด - การบูรณาการแผนแต่ละพื้นที่ ไม่ควรเกิดความซ้ำซ้อนกันของผู้รับผิดชอบในแต่ละโครงการและงบประมาณ และควรมีการจัดลำดับความสำคัญว่า โครงการใดควรสร้างก่อน
4	วันพฤหัสบดีที่ 21 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมนกยูง 3 โรงแรมเซนเตอร์ พอยต์ เทอร์มินอล 21 โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัด นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์	87 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ขอให้พัฒนาด่านช่องจอมให้มีการค้า การใช้ประโยชน์ และระบบที่สะดวก เพื่อเพิ่มปริมาณผู้ใช้ - สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นจุดรวมและจุดกระจายผู้โดยสาร ขอให้ศึกษาเรื่องการเชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และสนามบิน - ควรมีการออกแบบเส้นทางในการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ แบบทัศนจร และแบบปักค้างคืน ด้านการขนส่งทางราง - เสนอให้การขนส่งสินค้าด้วยห้องเย็น ควรขนส่งผ่านทางรางได้ และการขนส่งสินค้าควรถึงปลายทางเพื่อรับสินค้าได้เลย เพื่อจะได้ไม่ต้องเปลี่ยนหรือย้ายสินค้าระหว่างทาง - ต้องการให้มีการผลักดันหน่วยงานอื่น ๆ ให้มีความชัดเจนและเกิดเป็นข้อสรุปเกี่ยวกับโครงการที่มีการศึกษาไว้ เช่น ที่ตั้งของ CY ในจังหวัดนครราชสีมา ด้านอื่นๆ - ต้องการให้มีการลงทุนเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาถนนวงแหวน UNESCO Ring Road (UNESCO Triple Heritage City) ซึ่งถนนต่าง ๆ มีอยู่แล้ว แต่ยังคงขาดอัตลักษณ์จึงต้องพัฒนาส่วนนี้
5	วันศุกร์ที่ 22 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมปทุมวัน 5 โรงแรมสุนีย์แกรนด์ แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ อำเภอ	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัด อุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ	91 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้มีการจัดจุดชาร์ต EV ให้มีอย่างเพียงพอ เพื่อรองรับปริมาณที่เพิ่มขึ้นในอนาคต - จังหวัดอุบลราชธานีไม่มีมอเตอร์เวย์ เสนอให้มีการทำมอเตอร์เวย์เชื่อมจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	เมืองอุบลราชธานี จังหวัด อุบลราชธานี			- การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังมีอุปสรรค เพราะมีการกำหนดจุดขนส่งสินค้าควรขยายระยะทางขนส่งสินค้าให้ไกลขึ้น - การลำเลียงสินค้าทางการเกษตรยังต้องผ่านคนกลาง ไม่สามารถส่งออกไปยังประเทศปลายทางด้วยตัวเองได้ เสนอให้มีศูนย์กลาง (Hub) ในการรวมสินค้าภาคการเกษตรของแต่ละจังหวัด - ขอให้มีการผลักดันให้เกิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 6 ให้เร็วขึ้น และหากมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 จะมีด่านพรมแดนแห่งใหม่เกิดขึ้น จะมีผลกระทบต่อด่านช่องเม็กอย่างไร ด้านอื่นๆ - เสนอให้มีการเจรจาเพื่อให้รถยนต์ในประเทศไทยสามารถขับได้ในประเทศอื่น ๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว - ปรับข้อมูลโรงงานให้เป็นปัจจุบัน เนื่องจากมีจำนวนโรงงานลดลง - ขอให้มีการผลักดันอุตสาหกรรมกีฬาในแต่ละจังหวัด เพื่อดึงดูดความสนใจ และต่อยอดในการกระตุ้นเศรษฐกิจ - การเก็บข้อมูลในการศึกษาเบื้องต้นพบปัญหาหรืออุปสรรคหรือไม่ เช่น พื้นที่ที่อาจมีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม โบราณสถาน
6	วันจันทร์ที่ 25 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเชียงรุ่ง โรงแรมเวียงอินทร์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่	89 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้มีการให้ข้อมูลเรื่องการเข้าถึงการขนส่งและส่งออกสินค้าทางการเกษตร เนื่องจากเกษตรกรยังไม่มีความรู้ในเรื่องการส่งออกที่มากพอ - การขนส่งสินค้าด้านศุลกากรเชียงแสน มีการขนส่งสินค้าปริมาณสูงมาก ทำให้มีการจัดเก็บภาษีสูงมากเช่นกัน แต่การขนส่งสินค้ายังไม่เต็มที่ เนื่องจากพิธีศุลกากรยังไม่เรียบร้อย (ระบบ กฎเกณฑ์ พิธีการผ่านแดน) ด้านการขนส่งทางราง - ขอให้เพิ่มเติมโครงข่ายถนนที่เชื่อมทางรถไฟเด่นชัย เชียงของ โดยเชื่อมไปยังสถานีรถไฟที่จะมีในจังหวัดเชียงราย พะเยา และแพร่ ให้เพียงพอและเหมาะสม ด้านการขนส่งทางอากาศ - ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวงควรมีการพัฒนา โดยมีศูนย์ซ่อม รวมถึงมีแท็กซี่ที่สามารถรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				ด้านอื่นๆ - ด้านสะพานทางเหนือทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านฝั่งเมียนมาร์ ฝั่งแม่น้ำ ฝั่ง สปป.ลาว ควรทำอย่างไรให้ด้านทั้ง 3 ด้านที่สำคัญเชื่อมโยงทั้ง 17 จังหวัด และเชื่อมโยงสู่ศูนย์การของประเทศ - เสนอให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวให้ทันสมัย อาทิ การให้ข้อมูลการเข้าเมือง ระเบียบวิธีการใช้รถของประเทศไทย วิธีการตรวจคนเข้าเมือง และการแลกเงิน
7	วันอังคารที่ 26 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องอิมพีเรียลบอลรูม ชั้น 2 โรงแรมดิเอ็มเพรส อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน	85 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอแนะให้ศึกษาความเหมาะสมการทำโมเมนต์ที่จะไปจังหวัดแม่ฮ่องสอน-เชียงใหม่, ปาย-แม่ฮ่องสอน ซึ่งผ่านภูเขา 3 ลูก ได้แก่ ห้วยน้ำดัง ดอยกิ่วลม และลูกข้าวหลาม หากทำได้จะทำให้การเดินทางจากเชียงใหม่ไปแม่ฮ่องสอนใช้เวลาเพียง 3 ชั่วโมง ด้านการขนส่งทางราง - ควรทำการสำรวจและออกแบบรถไฟความเร็วสูงจากเชียงใหม่ไปเชียงรายเพิ่มเติม และสอบถามความคืบหน้ามอเตอร์เวย์ ช่วงเชียงใหม่-เชียงราย เนื่องจากศึกษาความเหมาะสมมากกว่า 10 ปี แต่ไม่มีความคืบหน้าในการดำเนินการ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ประชาชนต้องการ ด้านการขนส่งทางอากาศ - เนื่องจากอำเภอปาย การท่องเที่ยวทำเงินเป็นอันดับ 3 ของภาคเหนือ เสนอให้ดำเนินการขยายสนามบินปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน อย่างน้อยให้รองรับเครื่องบิน 70 ที่นั่ง บินลงที่สนามบินได้ ปัจจุบันสามารถรองรับได้เพียงเครื่องบิน 12 ที่นั่ง ซึ่งในประเทศไทยยังไม่มีสายการบินใดที่มีเครื่องบิน 12 ที่นั่ง - อุปสรรคของการท่องเที่ยว คือ เที่ยวบินตรงจากต่างประเทศมาลงจอดที่สนามบินเชียงใหม่ หลังเวลาเที่ยงคืนไม่ได้ ด้านอื่นๆ - การนำเสนอไม่มีเรื่องอุตสาหกรรมของจังหวัดลำพูน ซึ่งกำลังดำเนินการปรับเป็นอุตสาหกรรม BCG และอุตสาหกรรมกรีนที่แม่เมาะ GPP - จังหวัดลำพูนมีสินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ลำไยสด ลำไยอบแห้งทั้งเปลือก ลำไยสีทอง ซึ่งส่งออกป้อนยุโรป ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าทางการเกษตร

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
8	วันพุธที่ 27 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมคอนเวนชัน 1 โรงแรมท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์	99 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ต้องการให้มีการจัดการจราจรสำหรับรถบรรทุก - ทางหลวงหมายเลข 1246 และทางหลวงหมายเลข 117 จะเป็นเส้นทางเชื่อมด่านภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ ที่มีระยะทางไกล หากพัฒนาเป็นถนน 4 ช่องจราจรทั้งหมด จะช่วยในเรื่องการขนส่งได้เป็นอย่างดี - สังคมไทยกำลังเข้าสู่ Aging Society ดังนั้นจะต้องมีการพิจารณาโครงสร้างพื้นฐาน ให้สามารถรองรับได้กับทุกช่วงวัย - เสนอพื้นที่ในการทำ CY ซึ่งอยู่ในเทศบาลตำบลผาจุ จังหวัดอุตรดิตถ์ ที่มีเนื้อที่กว่า 2,000 ไร่ และเป็นจุดที่มีการพัฒนาไว้บางส่วน ซึ่งสามารถเดินทางไปยังชายแดนได้ จึงขอให้พิจารณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในจุดดังกล่าวด้วย - อุทยานศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์ หลังจากที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ทำให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการรองรับนักท่องเที่ยว เช่น ห้องน้ำ ที่จอดรถ ที่พัก หรือจุดจำหน่ายสินค้า เห็นควรให้ทำจุดพักรถ - ขอให้มีการทำเส้นทางรองรับการท่องเที่ยวอุทยานศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์ ในช่วงฤดูน้ำหลาก ด้านอื่นๆ - จังหวัดพิษณุโลกมีมะม่วงมากที่สุด แต่ยังไม่มีการรองรับในการแปรรูป - จังหวัดพิษณุโลกมีโรงงานเพียง 442 โรง ซึ่งไม่มีโรงงานขนาดใหญ่ดังเช่นจังหวัดใกล้เคียง เป็นเพราะเหตุใด และเกี่ยวข้องกับผังเมืองของจังหวัดหรือไม่ - หากขอสร้างโรงงานบริเวณจุดกระจายสินค้า (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลก ที่อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมได้หรือไม่
9	วันพฤหัสบดีที่ 28 กันยายน 2566 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุม Sapphire Room โรงแรมโบไนต์ ซิโนส์ อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี	86 คน	ด้านการขนส่งทางบก - หากดูจากแผนการสร้างและระบบคมนาคมสายหลัก จะมีการพาดผ่านเพียงฝั่งตะวันออกของจังหวัด กำแพงเพชรเท่านั้น ต้องการให้เส้นทางคมนาคมพาดผ่านฝั่งตะวันตก เพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย และทันสมัยมากยิ่งขึ้น - ขอให้พิจารณาปรับปรุงเส้นทางทางหลวงหมายเลข 1112 ซึ่งเป็นเส้นทางที่เกษตรกรนิยมใช้ขนส่งสินค้า การเกษตร

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				- หากมีการทำทางด่วนหรือมอเตอร์เวย์ มีความกังวลว่า ประชาชนโดยเฉพาะเกษตรกรจะได้รับผลกระทบ โครงการมีแผนก่อสร้างทางลอดหรืออุโมงค์สำหรับขนส่งสินค้าหรือไม่ - สอบถามความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1117 สายทางคลองแม่ลาย - อุ่มผาง - เส้นทาง MR1 กับวงแหวนฝั่งตะวันออกของจังหวัดนครสวรรค์มีความทับซ้อนกัน เสนอให้มีการรวมเส้นทางและหากเป็นไปได้เสนอให้ย้ายเส้นทาง MR1 ไปอยู่ฝั่งตะวันตกของจังหวัดนครสวรรค์ ด้านอื่นๆ - จังหวัดที่อยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เปรียบเสมือนเป็นจังหวัดทางผ่าน จึงต้องการให้มีการยกระดับความน่าสนใจมากขึ้น

7.3 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่ศึกษา เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

1) วัตถุประสงค์การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

- (1) เพื่อศึกษาประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบและราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- (2) เพื่อศึกษากิจกรรมการค้าการลงทุน และการเดินทางเพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าว
- (3) เพื่อศึกษาปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง และพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
- (4) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชนในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- (5) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดจากกิจกรรมในข้อ (1) - (3) รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ

2) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ครอบคลุม 37 พื้นที่เป้าหมาย สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	วันจันทร์ที่ 11 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมสิรินธร 1 โรงแรมเดอะวัน อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ	จังหวัดบึงกาฬ	40	ด้านการขนส่งทางบก - จังหวัดบึงกาฬมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ แต่เส้นทางคมนาคมคับแคบไม่สะดวกต่อการเข้าถึง - เสนอนถนนเส้นบึงกาฬ - ชองจอม ให้อยู่ในกรอบ 10 - 20 ปี เชื่อมระหว่างอีสานเหนือ อีสานใต้ - ปัญหาการขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรผ่านพื้นที่อนุรักษ์ จังหวัดเลยมีแผนทำถนนยกระดับ ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมกับเส้นทางถนนลอยฟ้า เน้นเส้นทางจากอำเภอเมืองเลยไปยัง อำเภอภูเรือ - เสนอให้ขยายความกว้างช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร บริเวณศรีบุญเรือง - ชุมแพ ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร - ถนนเส้นขอนแก่น - อุบลรัตน์ - โนนสว่าง เสนอให้ขยายความกว้างช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร - ควรมีการปรับปรุงถนนที่เชื่อมต่อกับมุกดาหาร เนื่องจากกระทบการขนส่งสินค้า - ควรมีรถขนส่งสาธารณะที่เป็นระบบ EV เชื่อมระหว่างจังหวัด เพื่อเพิ่มความสะดวก ปลอดภัย และนำไปสู่ Smart City
2	วันอังคารที่ 12 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมลีลาวดี โรงแรมพันล้าน บุติก รีสอร์ท หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย	จังหวัดหนองคาย	40	
3	วันพุธที่ 13 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมจามจุรี โรงแรมเลยพาเลซ อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย	จังหวัดเลย	46	
4	วันพฤหัสบดีที่ 14 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมชนวนพิศ โรงแรมณัฐพงษ์แกรนด์ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู	จังหวัดหนองบัวลำภู	43	- จุดจอดรถ/พักรถบรรทุก ควรอยู่ในสถานที่ที่เหมาะสม ซึ่งปัจจุบันจอดก่อนขึ้นเขา - เส้นทางอำเภอโพนทองเป็นภูเขาค่อนข้างมาก ทำให้การสัญจรค่อนข้างลำบากและใช้เวลา ในการขนส่ง - เสนอให้มีการพัฒนาโครงข่ายเพื่อเชื่อม MR2
5	วันศุกร์ที่ 15 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมคริสตัลทอป ชั้น 6 โรงแรมประจักษ์ตรา ดีไซน์ โฮเทล อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดอุดรธานี	43	- ถนนหมายเลข 219 มีคอขวดเป็นช่วง ๆ และถนนหมายเลข 2240 เส้นศูนย์ราชการ ที่ปัจจุบันเป็นถนน 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ต้องการให้ปรับปรุง และแก้ปัญหาถนนเส้นดังกล่าว เพื่อความปลอดภัย - เสนอให้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายรถสาธารณะ - จังหวัดขอนแก่นยังประสบปัญหาเส้นทางเชื่อมโยงกับจังหวัดข้างเคียงอยู่หลายเส้นทาง เช่น เส้นทางบรบือ, หนองเรือ รวมทั้งมีเส้นทางเป็นคอขวดหลายเส้นทาง เช่น บ้านทุ่ม - มัญจาคีรี และน้ำพอง - กระนวน - เสนอให้มีการแก้ปัญหาเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินของรถบรรทุกสินค้า เช่น พัฒนา/ปรับปรุง โครงสร้างถนนให้แข็งแรงขึ้น ตั้งด่านตรวจในถนนสายรองเพิ่มขึ้น เป็นต้น
6	วันจันทร์ที่ 18 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเปรมปรีดา โรงแรมเดอะ มาเจสติค อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร	จังหวัดสกลนคร	38	

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
7	วันอังคารที่ 19 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรม เดอะ ริเวอร์ นครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม	จังหวัดนครพนม	44	- การเปลี่ยนรูปแบบบรรทัดโดยสาร ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความไม่คุ้มทุน ปัญหาเรื่องกฎระเบียบต่าง ๆ ทำให้เกิดความไม่เสนอภาคกันในประเทศรถชนิดต่าง ๆ - เส้นทางขนส่งสินค้า อ.เลิงนกทา ขอให้มีการขยายไหล่ทาง เพิ่มไฟส่องสว่าง เนื่องจากมีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง - การขนส่งมีปัญหาในเรื่องเส้นทางช่วงจ.นครราชสีมา ซึ่งเป็นคอขวด รวมถึงการเดินทางช่วงเทศกาล ขอให้เพิ่มเส้นทางเพิ่มเติมที่ทำให้เดินทางมายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้สะดวกขึ้น
8	วันพุธที่ 20 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมมรกต โรงแรมพลอย พาเลซ อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร	จังหวัดมุกดาหาร	43	- พื้นที่บริเวณด่านศุลกากรมีความคับแคบ ติดปัญหาด้านการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ ทำให้บริเวณด้านเกิดความแออัด - เสนอให้มีการปรับระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ใหม่ เพื่อความสะดวกและรวดเร็วของผู้ใช้บริการ
9	วันพฤหัสบดีที่ 21 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเบญจพร โรงแรมริมปาว อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์	จังหวัดกาฬสินธุ์	48	- เสนอให้มีการผลักดันวงแหวนรอบนอกภายในจังหวัดศรีสะเกษ รวมถึงพัฒนาเส้นทางไปด่านชายแดนช่องสง่าให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น เพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ - ควรมีถนนย่อยให้เข้าไปถึงพื้นที่การเกษตรที่อยู่ด้านใน เพื่อให้การขนส่งผลผลิตที่อยู่ด้านในมีความสะดวกขึ้น รวมถึงเมื่อมีถนนจะสามารถมีคลองส่งน้ำด้วย ทำให้เกษตรกรได้รับประโยชน์ทั้งด้านน้ำทำการเกษตร และระบบคมนาคม
10	วันศุกร์ที่ 22 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุม S2 โรงแรมเอสตะวัน อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม	จังหวัดมหาสารคาม	36	- ผลักดันให้มีจุดเชื่อมต่อและระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เช่น เขาคระโดง - พนมรุ้ง - ปราสาทเมืองต่ำ - ยังไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมกับแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่า ในอีก 5 ปีข้างหน้า จังหวัดนครราชสีมาจะสามารถพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และรถขนส่งสาธารณะให้ทันสมัยยิ่งขึ้น
11	วันจันทร์ที่ 1 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมฮูปแต้ม โรงแรมเลอ แคลเซีย อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	จังหวัดขอนแก่น	41	- มอเตอร์เวย์ที่ผ่านจังหวัดชัยภูมิ ไม่ว่าจะเป็น M4, M5 และ M6 เป็นเพียงเส้นทางผ่านจังหวัดชัยภูมิเท่านั้น เสนอให้มีการย่อยเส้นทางออกได้หรือไม่ เช่น M4-1 M5-1 และ M6-1 เป็นต้น เพื่อประชาชนสามารถเข้ามายังจังหวัดชัยภูมิได้ง่ายขึ้น
12	วันอังคารที่ 2 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมไฟฟูรี่ โรงแรมเพชรรัชต์ การ์เดน อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด	จังหวัดร้อยเอ็ด	40	- ทางหลวงหมายเลข 1091 จังหวัดน่าน - พะเยา และทางหลวงหมายเลข 1148 จังหวัดน่าน - เชียงราย มีปัญหาช่องจราจรแคบ ความลาดชันสูง Side Distance สั้น เสนอให้พิจารณาปรับปรุงเส้นทางดังกล่าว

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
13	วันพุธที่ 3 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมอมราวดี 2 โรงแรมเดอะกรีนปาร์คแกรนด์ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร	จังหวัดยโสธร	39	- ต้องการขยายเส้นทางที่มาจากอำเภอเด่นชัยเข้าตัวเมืองแพร่ หรือเส้นทางก่อนจะถึงทางเข้าพระธาตุช่อแฮ เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่คับแคบ - การเชื่อมโยงทางราง เสนอให้มีการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ - พะเยา และจากเชียงราย - พะเยาและต่อออกไประหว่างประเทศ เช่น หลวงพระบาง และเวียงจันทน์ - ต้องการให้พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจังหวัดเชียงราย - เชียงใหม่ เพื่อลดระยะเวลาการเดินทาง โดยมีการเชื่อมโยงเศรษฐกิจและเชื่อมโยงการส่งออกระหว่าง 2 จังหวัดหลัก
14	วันพฤหัสบดีที่ 4 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมนายเลิศ โรงแรมเลิควิจิตร อำเภอเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ	จังหวัดอำนาจเจริญ	42	- เส้นทางรอง เส้นทางทางท่องเที่ยว เส้นทางขนส่งสินค้าทางการเกษตร เช่น ทางขึ้นเขา ค่อนข้างแคบ ไม่มีจุดบอกทาง สุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ควรทำอุโมงค์ ทางลอด หรือทางข้ามที่ถนนสายหลัก - ในเรื่องการเดินทาง เนื่องจากถนนค่อนข้างเป็นทางลาด แม้จะมีระยะทางสั้น แต่ใช้เวลาเดินทางค่อนข้างนาน
15	วันศุกร์ที่ 5 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุม 1 โรงแรมนาถสิริ เรสซิเดนซ์ อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี	จังหวัดอุบลราชธานี	48	- ขอให้มีการผลักดัน Container Yard (CY) - เสนอให้ขยายถนนพหลโยธินระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ - กำแพงเพชร เป็น 6 ช่องจราจร - ต้องการให้ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร เส้นทางทางหลวงหมายเลข 101 กำแพงเพชร - สุโขทัย
16	วันจันทร์ที่ 22 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมปิกัสโซ่ ชั้น 3 โรงแรมแกลเลอรี ดีไซน์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	จังหวัดศรีสะเกษ	38	- เสนอให้มีการพัฒนาถนนในจังหวัดแม่ฮ่องสอน - เสนอให้มีการทำอุโมงค์ 3 แห่งคือ บริเวณห้วยน้ำดัง บริเวณกิ่วลม และบริเวณลูกข้าวหลาม - เสนอเรื่องการออกแบบสะพานแยกคอตติ ขาล่อง (ลำปาง - ลำพูน - เชียงใหม่) โดยให้ทำเป็นทางลอด ส่วนขาขึ้น (เชียงใหม่ - ลำพูน - ลำปาง) ให้ทำเป็นถนน 6 ช่องจราจร จะช่วยเรื่องการเดินทางให้ดียิ่งขึ้น
17	วันอังคารที่ 23 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเอมอรแกรนด์ A โรงแรมสวนป่า รีสอร์ท อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์	จังหวัดสุรินทร์	40	- ต้องการให้มีถนนเชื่อมเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทางคอตติหลวง ออกมาทางห้วยปูลิง ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน - เสนอให้มีการทำอุโมงค์ 3 แห่ง คือ บริเวณห้วยน้ำดัง, บริเวณกิ่วลม และบริเวณลูกข้าวหลาม - เสนอเรื่องการออกแบบสะพานแยกคอตติ ขาล่อง (ลำปาง - ลำพูน - เชียงใหม่) โดยให้ทำเป็นทางลอด ส่วนขาขึ้น (เชียงใหม่ - ลำพูน - ลำปาง) ให้ทำเป็นถนน 6 ช่องจราจร จะช่วยเรื่องการเดินทางให้ดียิ่งขึ้น
18	วันพุธที่ 24 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุม Buritel Hall โรงแรมบุรีเทล อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	จังหวัดบุรีรัมย์	38	

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
19	วันพฤหัสบดีที่ 25 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมทวิสิน ชั้น 5 โรงแรมโคราชไฮเต็ล อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดนครราชสีมา	46	- ต้องการให้มีถนนเชื่อมต่อเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทางคอยปุยหลวง ออกมาทางห้วยปูลิง ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน - จังหวัดพิจิตรขาดระบบขนส่งสาธารณะ ไม่มีการเชื่อมโยงจากสถานีรถไฟไปยังที่พัก หรือโรงแรม เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟเข้าไม่ถึงสะดวก สถานประกอบการหรือที่พักหลายแห่งต้องประสานรถสามล้อในพื้นที่มารับ - ส่งนักท่องเที่ยว เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก
20	วันศุกร์ที่ 26 เมษายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมจามจุรี โรงแรมสยามริเวอร์ รีสอร์ท อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ	จังหวัดชัยภูมิ	43	- จุดพักรถ (Rest Area) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก และไม่ปลอดภัยสำหรับผู้ให้บริการ หากมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบวงจร จะส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการ - ปัจจุบันเส้นทางดาคี - ลพบุรี - เพชรบูรณ์ - ท่าตะโก มีรถบรรทุกขนส่งอ้อยประมาณ 70,000 คัน/วัน แต่ถนนคับแคบ เสนอให้ขยายไหล่ทางเพื่อความปลอดภัย - เส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวไม่สะดวก ขาดป้ายบอกทาง สัญลักษณ์แหล่งท่องเที่ยว ไฟฟ้าส่องสว่าง
21	วันจันทร์ที่ 13 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมดอกเสี้ยว โรงแรมน่านตรึงใจ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน	จังหวัดน่าน	39	- ต้องการให้ขยายเส้นทางจากอำเภอเมืองตาก - อำเภออุ้มผาง ให้กว้างกว่าในปัจจุบัน - เส้นทางสุโขทัย - เถิน ต้องใช้เส้นทางออกไปทางสวรรคโลก - พงษ์เสถียร - เถิน หากไปจังหวัดตากจะใช้ระยะทางเพิ่มถึง 80 กิโลเมตร ขอให้มีการพัฒนาให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น
22	วันอังคารที่ 14 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมนคราพาวิเลียน โรงแรมแพร่นครา อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่	จังหวัดแพร่	38	- Container Yard ของจังหวัดอุดรดิติธมีข้อจำกัด เนื่องจากมีศูนย์ราชการ หากมีรถคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่เข้าในพื้นที่ วงเลี้ยวจะไม่ได้ อาจต้องพิจารณาเส้นทางหรือตัดถนนเพิ่มเติม เพื่อพัฒนาทางเข้าออก Container Yard ให้ดียิ่งขึ้น - ต้องการให้ขยายเส้นทางตรอน - ท่าอวน จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เนื่องจากบริเวณสหกรณ์การเกษตรเมืองตรอนเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
23	วันพุธที่ 15 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมวอเตอร์ไซด์ โรงแรมเอ็มทิวอเตอร์ไวด์ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	จังหวัดพะเยา	38	- เส้นทางขนส่งหลักมี 2 เส้นทาง ซึ่งประสบปัญหา คือ เส้นทางที่ 1 ช่วงหมู่บ้านอาฮี ก่อนถึงด่านท่าลี่ ค่อนข้างแคบ และเส้นทางที่ 2 ไปทางด้านศาลาการทุ่งช้าง และออกไปด้านห้วยโก๋น เส้นทางค่อนข้างลาดชัน - เส้นทางขอนแก่น - พิชณุโลก เป็น 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงอุทยานแห่งชาติน้ำหนาวยังเป็น 2 ช่องจราจร เสนอให้พัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร หรือทำทางยกระดับ (โทลเวย์)
24	วันพฤหัสบดีที่ 16 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมวิสต้า บอลรูม 1 โรงแรมแกรนด์วิสต้า อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	จังหวัดเชียงราย	42	

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
25	วันจันทร์ที่ 20 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมกาสะลอง โรงแรมเวียงลคอร อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง	จังหวัดลำปาง	37	ด้านการขนส่งทางราง - ควรมีการผลักดันโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะโดยเร็วการขนส่งยังขาดระบบทางราง หากมีการพัฒนาจะช่วยเรื่องการขนส่งได้มากขึ้น - ต้องการให้มีรถไฟทางคู่ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการท่องเที่ยวและการขนส่ง - การขนส่งสินค้าทางการเกษตรด้วยระบบทางรางยังไม่สะดวกมากนัก เพราะยังไม่สามารถส่งออกไปยังบางประเทศได้ เช่น ประเทศจีน จึงทำให้การขนส่ง - ต้องการให้ศึกษาและผลักดันเรื่องการขยายเส้นทางรถไฟทางคู่จากเด่นชัย - พะเยา - เชียงราย ออกมายังจังหวัดน่านด้วย เนื่องจากประชาชนที่ต้องการไปจังหวัดพะเยาหรือเชียงรายไม่สามารถเดินทางได้ - เส้นทางจากเชียงใหม่ของไป๋ถึงชายแดนประเทศจีน ไม่มีเส้นทางรถไฟเชื่อม การเปลี่ยนถ่ายสินค้าทำให้เกิดต้นทุนเพิ่มมากขึ้น หากมีการพัฒนาเส้นทางจะทำให้ต้นทุนต่ำ - เสนอให้มีการขยายสนามบินบิณปาย เนื่องจากอำเภอปายมีนักท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่า 1,500,00 คน/ปี และส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ - ต้องการรถไฟเชื่อมระหว่าง จังหวัดนครสวรรค์ - ชัยภูมิ - ต้องการรถไฟความเร็วสูง และรถไฟทางคู่ - เสนอรถไฟจากชัยบาดาล เลาะเขามาหล่มเก่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีวิวทิวทัศน์สวยงามมาก ด้านการขนส่งทางอากาศ - ควรเร่งรัดเรื่องสนามบินบึงกาฬ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวมายังจังหวัดบึงกาฬ - ตัวเครื่องบินราคาสูง เนื่องจากสนามบินเลยมีสายการบิน เที่ยวบินจำกัด สนามบินคับแคบ ควรขยายและปรับปรุงให้เป็นสากล - เสนอให้มีการเพิ่มเที่ยวบิน เนื่องจากปัจจุบันมีเที่ยวบินเพียงรอบเช้าและเย็น หากเพิ่มเที่ยวบิน อาจส่งผลให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น - ต้องการให้มีสนามบินศรีสะเกษ - ควรพัฒนาสนามบินลำปางให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น - เสนอให้มีการขยายสนามบินแม่ฮ่องสอน เพื่รองรับเที่ยวบินและเครื่องบินที่ลำใหญ่ขึ้น
26	วันอังคารที่ 21 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมธาราทิพย์ โรงแรมดิอิมพีเรียล แม่ฮ่องสอนรีสอร์ท อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน	จังหวัดแม่ฮ่องสอน	44	
27	วันพฤหัสบดีที่ 23 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์ป่า 1 โรงแรมแกรนด์ป่า แอนด์ รีสอร์ท อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน	จังหวัดลำพูน	38	
28	วันศุกร์ที่ 24 พฤษภาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมนกยูง โรงแรมดิเอ็มเพรส อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่	จังหวัดเชียงใหม่	53	
29	วันอังคารที่ 4 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมไพลิน โรงแรมนวัตน์เฮอริเทจ อำเภอเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร	จังหวัดกำแพงเพชร	41	
30	วันพุธที่ 5 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมวรพงศ์ โรงแรมมิพรสวรรค์ แกรนด์ โฮเทลแอนด์ รีสอร์ท อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร	จังหวัดพิจิตร	36	

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
31	วันพฤหัสบดีที่ 6 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมโฟร์ทรี เดอะฮิลล์ไฮเทล อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์	จังหวัดนครสวรรค์	40	ด้านอื่นๆ - เสนอให้มีลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ที่จังหวัดนครพนม - เสนอให้ทำ Container Yard โดยเร็ว และใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการขนส่ง โดยเฉพาะสินค้าภาคการเกษตรต้องใช้ความเร็วและมีเทคโนโลยีสนับสนุน - เสนอให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จัก เช่น พระธาตุอานนท์ ที่มี 1 เดียวในโลก เพิ่มเส้นทางให้เชื่อมกับแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียง อาทิ พระธาตุพนม จ.นครพนม - พระธาตุอานนท์ จ.ยโสธร - หากมีด่านถาวรที่อำเภอกาบเชิง เสนอให้มีห้องเย็นสำหรับรองรับการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มขีดความสามารถของจังหวัดสุรินทร์ได้เพิ่มขึ้น - ยังไม่มีการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในด้านกระบวนการต่าง ๆ เช่น การทำใบขับขี่ชั่วคราว ด้านสาธารณสุข ให้มารวมที่จุดเดียว โดยที่ผ่านมามีการผลักดันให้มี One stop service แต่ยังไม่มีการดำเนินงานอย่างจริงจัง
32	วันศุกร์ที่ 7 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมธาราฮิลล์ โรงแรมอุทัยธาราฮิลล์ อำเภอเมืองอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี	จังหวัดอุทัยธานี	36	
33	วันจันทร์ที่ 10 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมจันทร์ผา โรงแรมตาก อันดามัน รีสอร์ท อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก	จังหวัดตาก	35	
34	วันอังคารที่ 11 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเฟื่องฟ้า โรงแรมสุโขทัยเทรเซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดสุโขทัย	39	
35	วันพุธที่ 12 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเอ็ม 1 แอล โรงแรมอารย อำเภอเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์	จังหวัดอุตรดิตถ์	39	
36	วันพฤหัสบดีที่ 13 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมอุทัยธานี โรงแรมท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดพิษณุโลก	39	

ลำดับ	วัน/เวลา/สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
37	วันศุกร์ที่ 14 มิถุนายน 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมลีวิสท์ แกรนด์ บอลรูม โรงแรมลีวิสทรีสอร์ท อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดเพชรบูรณ์	35	

7.4 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

1) วัตถุประสงค์การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

(1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาฯ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

(2) เพื่อรวบรวมมูลสภาพพื้นที่ ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

(3) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อความก้าวหน้าของการศึกษา และรวบรวมประเด็นความต้องการ ปัญหา อุปสรรค และศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่ และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน และปรับปรุงแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการอย่างเป็นระบบ

2) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นครอบคลุม 9 พื้นที่เป้าหมาย สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	วันจันทร์ที่ 6 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมอาคาร 1 โรงแรมรอยัลนครา และคอนเวนชันเซ็นเตอร์ หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก เฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู	113 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ขอให้พิจารณาเส้นทางเข้าอำเภอสุวรรณคูหา จังหวัดหนองบัวลำภู เพื่อส่งเสริมการเดินทางให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ในอำเภอ - เสนอให้มีการพัฒนาถนนระหว่างอำเภอภูกระดึง จังหวัดเลย - อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ให้เป็น 4 ช่องจราจร - เสนอให้มีการปรับปรุงถนนเส้นท่าลี่ - สังคม (Romantic Route) ให้ได้มาตรฐาน - การขนส่งสาธารณะในจังหวัดหนองคายยังไม่มีคุณภาพ และการกำหนดราคาไม่เป็นมาตรฐาน เสนอให้ภาครัฐลงทุน หรือลงทุนร่วมกับภาคเอกชนในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ - การขนส่งยางก้อนเข้าสู่โรงงาน อาจมีน้ำยางหยดลงถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เสนอให้มีการศึกษาและหาทางแก้ไข ด้านการขนส่งทางราง - หากมีการพัฒนาทางรถไฟ ภาครัฐจะมีแผนการเปลี่ยนขบวนรถไฟ เพื่อขนส่งระหว่างประเทศหรือไม่ - เสนอให้มีทางรถไฟเลียบบแม่น้ำโขงจากจังหวัดหนองคาย - เลย ด้านการขนส่งทางอากาศ - เสนอให้มีสนามบินในจังหวัดหนองคาย ด้านอื่นๆ - ให้มีแนวทางช่วยผลักดันจังหวัดเล็ก ๆ ให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2	วันอังคารที่ 7 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมยูงทอง โรงแรมฟอร์จูน ริเวอร์วิว นครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัด สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร	90 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้ทำถนนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวรอบหนองหาร จังหวัดสกลนคร - เสนอให้ศึกษาทางเลี่ยงเมืองสกลนคร - เสนอให้ศึกษาทางเลี่ยงเมืองที่อำเภอพังโคน จังหวัดสกลนคร - เสนอให้ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 203 ช่วงอำเภอสมเด็จ จังหวัดกาฬสินธุ์ - จังหวัดสกลนคร เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านภูเขา มีความลาดชัน รถบรรทุกส่วนใหญ่ไม่สามารถขึ้นได้ - เสนอให้มีเส้นทางจราจรเรื่องแสง สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนช่วงกลางคืน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ - เสนอให้มีการศึกษารถไฟฟ้าวางเบาในเขตเมือง เพราะในเขตเมืองการจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัย - ให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมกับสนามบิน ด้านอื่นๆ - ให้ส่งเสริมจังหวัดที่ติดแม่น้ำโขงมีกิจกรรมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น เพื่อส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว - เสนอให้มีการติดกล้อง CCTV ริมแม่น้ำโขง เพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว - เสนอให้ขยายเวลาในการผ่านแดน เพื่อสร้างความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า
3	วันพุธที่ 8 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมดอกเกด โรงแรมริมปาว อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย จังหวัด ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด	118 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้ปรับปรุงถนนจากภาคกลางตอนบน - ภาคเหนือตอนล่าง ให้ได้มาตรฐาน - เสนอให้ปรับปรุงถนนสายรองให้ได้มาตรฐาน - ขอให้เร่งรัดการพัฒนาถนนสายบึงกาฬ - สุรินทร์ เพราะเป็นการสร้างโอกาสด้านการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง - เสนอให้พัฒนาถนนในจังหวัดกาฬสินธุ์เป็นถนน 4 ช่องจราจร - ขอให้เร่งรัดเส้นทางในอำเภอนาคูมีแผนพัฒนาอยู่ในช่วงปี 2581 - 2590 ให้เร็วขึ้น - ขอรทราบระยะเวลาการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 23 บ้านไผ่ - อุบลราชธานี - ควรมีป้ายรอรถโดยสารประจำทางบนถนนสายหลักและมองเห็นได้อย่างชัดเจน ด้านการขนส่งทางอากาศ - เสนอให้พัฒนาสนามบินสารสินธุ์ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการจากจังหวัดกาฬสินธุ์ และมหาสารคาม

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
4	วันศุกร์ที่ 10 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมหนองหงส์ โรงแรมเทพนคร อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัด นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์	112 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ให้ปรับปรุงผิวจราจรและขยายช่องจราจรจาก 2 ช่อง เป็น 4 ช่องจราจร ช่วงโนนดินแดง - ละหานทราย จังหวัดบุรีรัมย์ - ในแต่ละพื้นที่ที่มีเส้นทางลัด เสนอให้มีป้ายประชาสัมพันธ์ติดตั้งถาวร เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในเส้นทางหลักและช่วงเทศกาล - ปัญหาบนทางหลวงหมายเลข 348 บุรีรัมย์ - สระแก้ว ช่วงเขาช่องตะโก มีผิวจราจรชำรุด การจราจรติดขัด และบางช่วงเป็น 2 ช่องจราจร เสนอให้พัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร - ขอให้พัฒนาจุดพักรถริมทางหลวงหมายเลข 24 บริเวณตำบลตาเบา อำเภอปราสาท จังหวัดสุรินทร์ บนพื้นที่ 6 ไร่ - เสนอให้มีการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากก่อสร้างมานานและมีขนาดพื้นที่ทำเดิม แต่ปัจจุบันมีการขยายตัวของเมือง ขอให้พิจารณาว่า สถานีขนส่งควรตั้งที่เดิม หรือต้องขยายไปตั้งที่ใหม่ ด้านการขนส่งทางอากาศ - เสนอให้มีสนามบินสุรินทร์ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้าน
5	วันพฤหัสบดีที่ 9 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมศรีลำดวน 1 โรงแรมศรีลำดวน ศรีสะเกษ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัด อุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ	121 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ขอให้พิจารณาปรับปรุงถนนสายรองบริเวณเขตรอยต่อจังหวัดยโสธรกับจังหวัดต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับนักท่องเที่ยว - เสนอให้พัฒนาถนนทางเข้าสนามบินนานาชาติอุบลราชธานี ทางทิศเหนือ (ทางหลวงหมายเลข 2050) ซึ่งสามารถเชื่อมจากอำเภอตระการพืชผล และอำเภอเขมราฐ ได้ - เสนอให้มีการศึกษาทางหลวงหมายเลข 24 ตัดใหม่ เชื่อมทางหลวงหมายเลข 217 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรมอุบลราชธานี (ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 24 โชคชัย - เดชอุดม) - ให้เร่งรัดการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 - ขอให้เพิ่มช่องจราจรสำหรับขนส่งสินค้าเกษตร (รถข้า) - เสนอให้ทำวงแหวนที่อำเภอขุนันธ์ จังหวัดศรีสะเกษ - ขอให้ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2341 ขุนหาญ - ภูสิงห์ ให้ได้มาตรฐาน

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				- ขอให้จัดลำดับเส้นทางช่วงอำเภอเลิงนกทา - อำเภอไทยเจริญ - อำเภอป่าดัว ให้อยู่ในแผนระยะสั้น - เสนอให้ทำทางยกระดับข้ามทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 24 เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ - เสนอให้มีระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อรองรับและให้บริการแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ด้านการขนส่งทางอากาศ - เสนอให้มีโครงการก่อสร้างสนามบิน และให้ใช้ชื่อว่า สนามบินเกษรินทร์ เพื่อรองรับผู้ใช้งานจากจังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดสุรินทร์ ด้านอื่นๆ - เสนอให้ส่งเสริมกิจกรรมริมโขง เช่น การวิ่งเทรล ระยะทาง 37 กิโลเมตร ที่อำเภอขามเฒ่า จังหวัดอำนาจเจริญ - ขอให้พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร เพราะมีทุเรียนภูเขาไฟศรีสะเกษที่มีชื่อเสียงระดับโลก
6	วันจันทร์ที่ 13 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเบญจรงค์ โรงแรมพะเยา เกทเวย์ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่	110 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ขอให้บรรจุทางเลี่ยงเมืองแพร่อยู่ในแผนด้วย - ขอให้ปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐานและสามารถใช้งานได้นานขึ้น - กรณีขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจรแล้ว จะส่งผลให้การเดินทางสะดวกขึ้น แต่ขอให้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุที่อาจเพิ่มขึ้นและจุดแวะพักสำหรับการท่องเที่ยวจะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่ - ขอให้จำกัดการบรรทุกน้ำหนักเกินอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาถนนชำรุด - เส้นทางไปด่านภูตู จังหวัดอุดรติดัดคับแคบ และให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า พื้นที่ในการจัดทำถนนเข้าด่านภูตูทับซ้อนกับพื้นที่ป่าสงวน และสปก. ขอให้ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม ด้านการขนส่งทางราง - เสนอให้พัฒนาสถานีรถไฟเด่นชัยเป็นชุมทางขนาดใหญ่ ด้านการขนส่งทางอากาศ - เสนอให้มีสนามบินจังหวัดพะเยา

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				ด้านอื่นๆ - กรณีโครงการที่ต้องเข้าพื้นที่ป่าสงวน ป่าอนุรักษ์ ให้ขออนุญาตเข้าพื้นที่ควบคู่หรือก่อนการขออนุมัติงบประมาณก่อสร้าง เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้เร็วขึ้น
7	วันอังคารที่ 14 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์ปาลา โรงแรมแกรนด์ปาลา ไฮเทล แอนด์ รีสอร์ท อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน	117 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ขอให้เร่งรัดถนนสาย ง.2 จากแยกอำเภอเมืองลำพูน อ้อมไปหลังโรงพยาบาลลำพูน เนื่องจากมีการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เรียบร้อยแล้ว แต่ปัจจุบันยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง - เสนอให้มีการทำอุโมงค์ 3 แห่ง คือ 1) บริเวณห้วยน้ำดัง 2) บริเวณกิ่วลม และ 3) บริเวณลูกข้าวหลาม ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน บนทางหลวงหมายเลข 1095 ด้านการขนส่งทางราง - ขอให้เร่งรัดก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ให้เร็วขึ้น - เสนอให้พัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย ด้านการขนส่งทางอากาศ - ขอให้พัฒนาทางวิ่งของสนามบินปายให้เครื่องบินพาณิชย์สามารถลงได้ ด้านอื่นๆ - ขอให้ศึกษาเรื่องการพัฒนาการขนส่งแบบไร้คนขับเพิ่มเติม
8	วันพุธที่ 15 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมฟังก์ชั่นรูมสาม โรงแรมสุโขทัยเทรเซอร์ รีสอร์ท แอนด์ สปา อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์	115 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 105 แม่สอด - แม่สะเรียง - แม่ฮ่องสอน ให้ได้มาตรฐานทั้งเส้นทาง - เสนอให้จัดลำดับการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 1090 แม่สอด - อุ่มผาง ให้อยู่ในลำดับต้น ๆ เพราะมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก - ทางหลวงหมายเลข 12 มีปริมาณรถพ่วงและรถบรรทุกจำนวนมาก เสนอให้ผลักดันระบบการขนส่งทางราง เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มความปลอดภัย ด้านการขนส่งทางราง - เสนอให้พัฒนาระบบรางเส้นทางคิลาอาสน์ - ด่านภูตู๋ จังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว - เมียนมา - ขอให้พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟอุตรดิตถ์

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				ด้านการขนส่งทางอากาศ - ขอให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบินอุดรดิตถ์ - เสนอให้มีการพัฒนาสนามบินเพชรบูรณ์ให้สามารถบริการเชิงพาณิชย์ได้ ด้านอื่นๆ - ควรออกแบบระบบโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับสังคมผู้สูงอายุ - การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานควรคำนึงถึงการใช้งานในอนาคต เช่น การเพิ่มกล้อง CCTV จุดพักรถ อัจฉริยะ เป็นต้น
9	วันพฤหัสบดีที่ 16 มกราคม 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ห้องประชุมวรพงษ์ โรงแรมมีพรสวรรค์ แกรนด์ ไฮเทลแลนด์ รีสอร์ท อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี	94 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ทางหลวงหมายเลข 3456 ควรเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 มากกว่าขยายเป็น 4 ช่องจราจร เนื่องจากจราจรยังไม่หนาแน่นเพียงพอ - โครงการทางเลียบเมืองพิจิตร (ภายใต้การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลียบเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค) เสนอให้พัฒนาฝั่งตะวันออกก่อน เพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟพิจิตร และขอให้แบ่งโครงการให้มีขนาดเล็กลง หรือทำเป็นระยะ เพื่อจะดำเนินการได้เร็วขึ้น - เสนอให้ทำทางคู่ขนานในช่วงที่มีชุมชนหนาแน่น เพื่อให้ชุมชนสามารถสัญจรได้สะดวกยิ่งขึ้น และแก้ปัญหาจุดกลับรถไกล และการขับรถยนต์ย้อนศร - ขอให้บรรจุทางหลวงหมายเลข 3004 เริ่มต้นที่ค่ายจิระประวัติ - ชัยสมทอด อยู่ในแผนของการศึกษาเนื่องจากช่วง กม.68 - กม.90 ผ่านเขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า และจะต้องมีการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ด้านการขนส่งทางอากาศ - ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางจากสนามบินสุโขทัย สนามบินพิษณุโลก และสนามบินตาก ให้กระจายไปยังเมืองรองของกลุ่มจังหวัดข้างเคียง เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการท่องเที่ยว ด้านอื่นๆ - เสนอให้มีการพัฒนาพื้นที่รอบชุมชน และมีทางจักรยานในจังหวัดกำแพงเพชร

7.5 การสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา

1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษา ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

(2) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน และปรับปรุงแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการอย่างเป็นระบบ

2) สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา

การสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาครอบคลุม 9 พื้นที่เป้าหมาย สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	วันอังคารที่ 10 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมห้องประชุมยามดี โรงแรมเวลาดี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และ หนองบัวลำภู	130 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ให้ข้อเสนอแนะว่าเส้นทางจากอำเภอทาสี ไปยังอำเภอเชียงคาน อำเภอปากชม และอำเภอสังขุม ในพื้นที่จังหวัดเลย ซึ่งเป็นถนนดั้งเดิมที่มีผู้ใช้เส้นทางสัญจรเป็นจำนวนมาก เห็นควรให้มีการปรับปรุง และจัดลำดับความสำคัญเป็นอันดับแรก ๆ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถชมความสวยงามของแม่น้ำโขงได้ - ให้ข้อเสนอแนะว่าควรจัดลำดับโครงการทางเลี่ยงเมืองอำเภอนากลาง จังหวัดหนองบัวลำภู ไว้ในลำดับต้น ๆ เนื่องจากเป็นปัญหาและมีความจำเป็นเร่งด่วน ทั้งนี้เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 210 จากจังหวัดอุดรธานี ไปจนถึงจังหวัดเลย รถยนต์ทุกประเภทจำเป็นต้องผ่านอำเภอนากลาง ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนขนาดใหญ่ ไม่มีทางเลี่ยงเส้นทางอื่น อีกทั้งถนนยังมีขนาดที่คับแคบมาก และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้นจึงขอให้จัดลำดับความสำคัญของโครงการทางเลี่ยงเมืองอำเภอนากลางไว้ในลำดับต้น ๆ หากจะบรรจุโครงการนี้ไว้ในแผนฯ ปี พ.ศ. 2580 เกรงว่าจะล่าช้าจนเกินไป จึงเสนอแนะให้ขยับแผนฯ ให้อยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2575 - 2576 จึงจะเหมาะสม ด้านอื่นๆ - เสนอแนะให้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการควบคุมระบบการจราจร เช่น การติดตั้ง GPS รถบรรทุก และรถขนส่งทุกคัน ซึ่งควรมีมาตรการหรือกฎหมายบังคับใช้ รวมถึงควรมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (Smart traffic light) จะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางได้มากยิ่งขึ้น
2	วันจันทร์ที่ 9 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมศรีสกล ปี โรงแรมเดอะ มาเจสติค สกลนคร อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร	78 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอแนะให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนการก่อสร้างถนนบริเวณเลียบแนวชายแดน เช่น บริเวณช่องบก ช่องสะง่า และบริเวณทางเลียบแม่น้ำโขง เป็นต้น รวมถึงพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวพิเศษ ซึ่งจะช่วยให้เกษตรกรในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากการค้าขายสินค้าเกษตร หรือพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรได้ เนื่องจากการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวสะดวกสบายมากยิ่งขึ้นส่งผลให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้นด้วยเช่นกัน ด้านอื่นๆ - จากการที่ได้เข้าร่วมประชุม ครม. สัญจร ที่จังหวัดนครพนม ได้มีมติให้เร่งรัดการก่อสร้างสนามบินมุกดาหาร ซึ่งได้มีการประเมินความคุ้มค่าของโครงการแล้วพบว่ามีความคุ้มค่าเพียงพอ จึงได้อนุมัติให้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งระหว่างรอการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
				ก่อนสนามบินแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการขออนุญาตใช้สนามบินสัปดาห์ละหนึ่งครั้งไปก่อน ทั้งนี้ ยังคงต้องรอผลการเจรจาขออนุญาตใช้สนามบินฯ ระหว่างกระทรวงการต่างประเทศและ สปป.ลาว หาก สปป.ลาวอนุญาตจึงจะสามารถใช้สนามบินสัปดาห์ละหนึ่งครั้งได้ต่อไป
3	วันพุธที่ 11 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเรือนกล้วย โรงแรมราชวดี รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	กลุ่มจังหวัดภาคกลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลาง ประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด	113 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ถนนทางหลวงหมายเลข 2116 ช่วงยางตลาด - บ้านบ่อ บริเวณอำเภอลำดวน จังหวัดกาฬสินธุ์ ซึ่งเป็นถนนที่มีขนาด 2 ช่องจราจร เสนอแนะให้ขยายถนนเป็นขนาด 4 ช่องจราจร เนื่องจาก ถนนเส้นดังกล่าวจะเชื่อมโยงภาพรวมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ซึ่งมีความจำเป็นในการพัฒนาถนนช่วงดังกล่าวอย่างยิ่ง - ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นสามารถก่อสร้างให้เป็นถนนทางยกระดับข้ามเมืองได้หรือไม่ มีข้อจำกัด ด้านผังเมืองหรือไม่ ทั้งนี้หากมีทางยกระดับจะช่วยลดปัญหาจุดตัดทางหลวงที่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุในเขตเมืองได้
4	วันพฤหัสบดีที่ 12 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมนกยูง 2-3 ชั้น 4 โรงแรมเซนเตอร์พอยต์ เทอร์มินอล 21 โคราช อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัด นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์	100 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ปัญหาการจราจรช่วงที่ผ่านช่องเขาตะโก ในช่วงเทศกาลพบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก จึงต้องการให้เร่งพัฒนาโครงการในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ช่องเขาตะโกยังเป็นเส้นทางที่ใช้ ในการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออก มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้งเนื่องจากช่องจราจรคับแคบ เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินซึ่งเป็นเรื่องที่น่ากังวล เป็นอย่างมาก เห็นควรให้เร่งพัฒนาอย่างเร่งด่วน - ให้ข้อเสนอแนะว่า สะพานมิตรภาพไทย - ลาว ควรสร้างเพิ่มที่จังหวัดบึงกาฬเป็นแห่งที่ 5 ซึ่งในผลการศึกษายังไม่ได้ระบุไว้ รวมถึงโครงการได้กำหนดให้มีจุดตรวจรถโดยสารสาธารณะ (Checking Point) ซึ่งจะตรวจรถโดยสารที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดอุบลราชธานี โดยจากผลการศึกษาระบุจุด Checking Point ที่อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ ทั้งนี้ ขอให้ ที่ปรึกษาศึกษาแผนงานของกรมการขนส่งทางบกเพิ่มเติม เพื่อให้ข้อมูลโครงการเป็นปัจจุบัน และมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
5	วันศุกร์ที่ 13 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมบอลรูมเอบี โรงแรมลายทอง อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี	กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก เฉิยเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัด อุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ	102 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เส้นทางจากเขมรรัฐ - โขงเจียม ผู้ใช้รถส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก จึงเสนอแนะให้เพิ่มจุดพักรถบรรทุก โดยใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง และจัดพื้นที่ให้ผู้ขับรถบรรทุกสามารถนำรถเข้าไปจอดเพื่อพักผ่อนได้ - ให้ข้อเสนอแนะว่าถนนทางหลวงหมายเลข 24 ช่วงอำเภอขุขันธ์ (จังหวัดศรีสะเกษ) - อำเภอค้อวัง (จังหวัดยโสธร) - อำเภอคำเขื่อนแก้ว (จังหวัดยโสธร) - อำเภอลืออำนาจ (จังหวัดอำนาจเจริญ) - อำเภอพนา (จังหวัดอำนาจเจริญ) - อำเภอตระการพืชผล (จังหวัดอุบลราชธานี) - วัดป่าแขง (จังหวัดอุบลราชธานี) ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น เสนอแนะให้พิจารณาพัฒนาถนนเส้นดังกล่าว - สนับสนุนให้ใช้รถที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Vehicle (EV)) รวมถึงควรมีสถานีชาร์จรถไฟฟ้า EV เพิ่มเติมเพื่อรองรับผู้ใช้รถยนต์ดังกล่าว โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่มีผู้นำรถยนต์มาใช้บริการจำนวนมาก และควรมีแนวทางในการแก้ไขปัญหากรณีที่ไม่มีสถานีชาร์จรถไฟฟ้า EV ให้บริการในช่วงเวลากลางคืน สำหรับทางหลวงหมายเลข 24 พบปัญหาพื้นผิวจราจรชำรุด ไฟส่องสว่างบริเวณทางร่วมทางแยกไม่เพียงพอ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งควรมีการขยายช่องจราจรเพื่อแก้ปัญหารถจราจรติดขัด
6	วันอังคารที่ 10 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมอิมพีเรียลบอลรูม โรงแรมดิเอ็มเพลส เชียงใหม่ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน	96 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ต้องการให้มีศูนย์กระจายสินค้าการเกษตรในจังหวัดลำพูน และขอให้มีสถานีขนส่งในจังหวัดลำพูน เนื่องจากจังหวัดลำพูนไม่มีสถานีขนส่ง รวมถึงรถโดยสารสาธารณะที่เป็นรถ EV ในจังหวัด - การจัดทำอุโมงค์ห้วยน้ำดังในจังหวัดแม่ฮ่องสอนตามแผนการพัฒนาจากปี 2571 ขอให้ปรับเป็นปี 2570 ด้านการขนส่งทางอากาศ - ต้องการให้มีการผลักดันให้สนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีสายการบินเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีเพียง 1 สายการบินเท่านั้น - ขอให้มีการพัฒนาสนามบินอำเภอปาย เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงขอให้มีการผลักดันสนามบินปาย โดยเสนอเส้นทางจากกรุงเทพฯ - ปาย และ ปาย - แม่ฮ่องสอน

ลำดับ	วัน/เวลา	พื้นที่เป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
7	วันจันทร์ที่ 9 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมเฮอริเทจ โรงแรมเฮอริเทจ เชียงราย ไฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่	93 คน	ด้านการขนส่งทางบก - ควรผลักดันให้มีการเดินรถใหม่ ส่งเสริมการท่องเที่ยว น่าน - ไชยบุรี - หงสา - หลวงพระบาง - ขอบุโณค้ทางลวดที่ อ.บั่ว ไปด้วยหัวยโก้น จ.น่าน ด้านการขนส่งทางราง - เสนอให้ผลักดันรถไฟเข้าจังหวัดน่านโดยเร็ว เพื่อให้สอดคล้องประสานเชื่อมโยงสะพานข้ามปากลาย (น่าน - อุตรดิตถ์)
8	วันพุธที่ 11 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมพิจิตรแกรนด์ บอสรุม โรงแรมเมย์ฟลาวเวอร์ แกรนด์ พิษณุโลก อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์	109 คน	ด้านการขนส่งทางบก - มอเตอร์เย์สายแม่สอดข้ามไปจังหวัดตากอยู่ในแนวเดิมกับทางหลวงหมายเลข 12 หรือไม่ - เสนอแนวเส้นทางรอง 12 (แยกอินโดจีน - วังทอง) ทล. 1246 1143 1237 เชื่อมจากภาคเหนือ ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะช่วยลดระยะเวลาได้มาก ด้านการขนส่งทางอากาศ - เสนอเรื่องปรับปรุงสนามบินเพื่อใช้เป็นฐานในการทำฝนหลวง และเพื่อเป็นการฝึกบิน
9	วันพฤหัสบดีที่ 12 มิถุนายน 2568 เวลา 08.30 - 15.00 น. ณ ห้องประชุมแพลทตินั่ม ฮอลล์ โรงแรมแกรนด์ฮิลล์ รีสอร์ท แอนด์ สปา อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี	105 คน	ด้านการขนส่งทางบก - เสนอให้มีโครงข่ายตั้งแต่ถนนจากช่องจอม ไปยังบึงกาฬ เชื่อมต่อไปยังทะเลจีนใต้ไปมหาสมุทรอินเดีย ได้ก็จะเป็นเรื่องที่ดี ด้านการขนส่งทางราง - ขอให้มีรถไฟสายนครสวรรค์ - ตาก - แม่สอด - บ้านไผ่ เกิดขึ้นโดยเร็ว ซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมโยง ภาคกลางกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - ขอให้เพิ่มขบวนรถไฟแบบเหมาตู้ พร้อมกับมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ในเส้นทาง เหล่านั้น ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวได้ ด้านการขนส่งทางน้ำ - เสนอให้บรรจุระบบการขนส่งทางน้ำไว้ในแผน เพื่อพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำให้เกิดประสิทธิภาพ มากกว่านี้

7.6 การสัมภาษณ์องค์กรภาคเอกชนและผู้ประกอบการ

ลำดับ	หน่วยงาน/วัน/เวลา	จำนวนผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) วันอังคารที่ 15 กรกฎาคม 2568 เวลา 14.00 - 16.00 น. ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	18 คน	- ปัญหาอุปสรรคของรถบรรทุก คือ ความสูงตามกฎหมายปัจจุบันไม่เป็นตามมาตรฐานสากล ซึ่งความสูงตามมาตรฐานสากล คือ รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แบบ High Cube ต้องสูง 4.6 เมตรจากพื้น และรถบรรทุก Car Carrier ต้องสูง 4.8 เมตรจากพื้น - ไม่เห็นด้วยที่จะให้รถบรรทุกมีการบรรทุกเกินน้ำหนักจากที่กฎหมายกำหนด หากมีการทำผิดกฎหมายให้ดำเนินการตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ในส่วนที่เกี่ยวกับการวัดน้ำหนัก ขอให้ยึดตามน้ำหนักที่มีการชั่งวัดที่ทำเรือ หากรถบรรทุกคันใดน้ำหนักเกิน ก็จะไม่ให้ออกจากท่าเรือ
2	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย วันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม 2568 เวลา 14.00 - 16.00 น. ห้องประชุม 1015 TOYOTA ชั้น 10 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	15 คน	- เสนอให้ปรับน้ำหนักบรรทุกขึ้นเป็น 28 ตัน โดยจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นก็ได้ - ต้องการให้มีกฎหมายควบคุมธุรกิจลานกองตู้คอนเทนเนอร์ โดยควบคุมค่ายกตู้ และการผ่านเข้าออกบริเวณลานกองตู้คอนเทนเนอร์ - มาตรการช่วยเหลือหรือส่งเสริมให้ใช้ EV-TRUCK แทนรถบรรทุกที่ใช้ใช้น้ำมัน ที่เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งจริง ๆ เช่น แยกอัตราค่าชาร์จไฟฟ้ากับรถบรรทุกให้ถูกกว่ารถบ้าน จำกัดเพดานอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถบรรทุก และให้รัฐสนับสนุนการเงินวิธีอื่น
3	สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย วันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 09.30 - 12.00 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	19 คน	- ให้นำเทคโนโลยีมาประสานใช้กับกฎหมายให้มากที่สุด ส่งเสริมอิเล็กทรอนิกส์อย่างจริงจัง จะทำให้สามารถตัดปัญหาเรื่อง การพิจารณาโดยดุลยพินิจ ทำให้ผู้ประกอบการแข่งขันอย่างเท่าเทียม - เสนอให้ทุกหน่วยงานร่วมมือกันทำงานให้เป็น ONE STOP SERVICE อย่างแท้จริง ให้มีหน่วยงานเป็นศูนย์กลางรับเรื่องจากผู้ประกอบการเพียงจุดเดียว และส่งเรื่องไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการจะได้ไม่ต้องไปยื่นเรื่องเองทุกหน่วยงาน - ต้องการให้แก้ไขกฎหมายให้สินค้าที่ห้ามนำเข้าประเทศ ให้สามารถเข้าประเทศผ่านแดนไปยังประเทศที่ 3 ได้
4	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย วันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 - 15.30 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	25 คน	- เดิมรถยนต์ข้ามไปฝั่งสปป.ลาว จะอยู่ได้ 30 วัน แต่ปัจจุบันอยู่ได้เพียง 15 วัน ขอให้มีการเจรจากับ สปป.ลาว เพื่อให้สามารถอยู่ได้ 30 วันดังเดิม - หน่วยงานต่าง ๆ ควรนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นระบบ ONE STOP SERVICE ให้สามารถใช้งานได้จริง เช่น การออก E-LICENSE การชำระภาษีทาง QR Code สร้าง

ลำดับ	หน่วยงาน/วัน/เวลา	จำนวน ผู้เข้าร่วม	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
5	บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด (อำนาจเจริญ) วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2568 เวลา 14.00 - 16.00 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	13 คน	- ยังไม่มีการตั้งศูนย์กระจายสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากจังหวัดชลบุรีใกล้กับท่าเรือ - ปัจจุบันไม่มีประเด็นปัญหา - อุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจและการขนส่ง
6	บริษัท ชันสวีท จำกัด (มหาชน) วันศุกร์ที่ 25 กรกฎาคม 2568 เวลา 14.00 - 16.00 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	16 คน	- ปัญหาที่ต้องการให้ช่วยเหลือ คือ ราคาน้ำมันในการขนส่งค่อนข้างสูง ส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง - สินค้า 1 อย่าง แต่มีการตีความหมายไม่เหมือนกัน จึงขอให้มีการเปรียบเทียบที่ชัดเจน และมีความยืดหยุ่น ไม่ใช่เพียงดูยพินิจของเจ้าหน้าที่ เพื่อไม่ให้เสียโอกาสในการค้าขาย และสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ จะทำให้การดำเนินงานของบริษัทราบรื่นและเป็นประโยชน์มากยิ่งขึ้น
7	บริษัท มูราตะ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด วันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 10.30 - 12.00 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	15 คน	- เนื่องจากกฎหมายศุลกากรมีจำนวนมากที่ประกาศออกมา ทำให้ตามกฎหมายระเบียบที่เป็นปัจจุบันไม่ทัน จึงเสนอให้มีช่องทางที่สามารถเข้าไปเรียนรู้เพิ่มเติมได้ - กฎหมายของศุลกากรที่คลุมเครือ ทำให้โรงงานไม่สามารถตัดสินใจว่า จะต้องปฏิบัติงานอย่างไร ส่งผลให้เกิดวิธีปฏิบัติที่ไม่ชัดเจน การแก้ไข คือ สอบถามเจ้าหน้าที่ศุลกากรและทำการแก้ไขตามคำแนะนำนั้น
8	บริษัท พี.เอ็ม.80 จำกัด วันพุธที่ 6 สิงหาคม 2568 เวลา 10.00 - 11.30 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	15 คน	- การขนส่งทั้งในประเทศ และส่งออกต่างประเทศ จะใช้บริการ Freight Forwarder และ Shipping เป็นตัวแทนหรือตัวกลาง รับผิดชอบการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ บริษัทจึงไม่มีหรือไม่ทราบปัญหาการขนส่ง และไม่มีประเด็นกับศุลกากร
9	บริษัท อีสเทิร์นไรซ์มิลล์ จำกัด วันพุธที่ 13 สิงหาคม 2568 เวลา 10.30 - 12.00 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	13 คน	- ด้านกฎหมายหรือกฎระเบียบไม่มีข้อเสนอแนะหรือข้อห่วงกังวล - เสนอให้ทำจุดพักรถพ่วงทุก ๆ 100 กิโลเมตร แต่ไม่ต้องทำสถานที่ใหญ่ หรือหากมีถนน 3 ช่องจราจร ให้ทำ 1 ช่องจราจรเป็นช่องที่สามารถจอดรถพ่วง 5 - 6 พ่วงได้ โดยให้มีห้องน้ำ จุดขายอาหาร เป็นต้น รวมถึงเสนอให้มีไฟส่องสว่างบริเวณทางโค้งในบางจุดที่เป็นอันตราย
10	บริษัท สวงวงษ์อุตสาหกรรม จำกัด วันศุกร์ที่ 15 สิงหาคม 2568 เวลา 10.00 - 11.30 น. ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Zoom Cloud Meeting	18 คน	- กฎระเบียบและกฎหมายการบรรทุกสินค้าจากต้นทางจะต้องระมัดระวังเรื่อง ผลกระทบของปลายทาง เพราะกฎหมายบางประเทศจะแตกต่างจากประเทศไทย - เสนอให้มีคลังสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) ที่สถานีบ้านกระโดนเกิดขึ้นจริง เพราะสถานีจระเมืงมีพื้นที่จำกัด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตเมือง ซึ่งไม่สะดวก หากมี ICD ที่สถานีบ้านกระโดนจะต้องมีความพร้อมในด้านศุลกากรและเอเจนซีเรือ