
บทที่ 2

ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

2. ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

2.1 การรวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาประเทศ

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนงานโครงการ ผลการศึกษา นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา (กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ) ในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคง เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อประเมินผลการดำเนินการของโครงการพัฒนาที่มีในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา และกำหนดประเด็นปัญหาและความท้าทายในอนาคต โดยข้อมูลนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาที่ได้ทำการทบทวน มีรายละเอียดดังนี้

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

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้การพัฒนาประเทศอยู่ในกรอบและทิศทางเดียวกันภายใต้วิสัยทัศน์ "ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" หรือ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน" โดยกำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี พ.ศ. 2580 เศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงยั่งยืน โดยสถาบันหลักของชาติดำรงอยู่อย่างมั่นคงเป็นจุดยึดเหนี่ยวของสังคม มีความสามัคคีของคนในชาติ มีความสงบและอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขในทุกพื้นที่ และมีระดับรายได้ในกลุ่มประเทศรายได้สูง มีความเป็นธรรมในสังคมและความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในภูมิภาคและในระดับโลก ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติที่เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลิตภาพการผลิต และการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตร และบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน กรอบแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่

- การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมือง ศูนย์กลางความเจริญ จัดระบบผังเมืองที่มีประสิทธิภาพและมีส่วนร่วม มีการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง และโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมและเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพ
- การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่ง ด้านพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการวิจัยและพัฒนา
- การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลกสร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนากับนานาชาติ ส่งเสริมความร่วมมือกับนานาชาติในการสร้างความมั่นคงด้านต่าง ๆ เพิ่มบทบาทของไทยในองค์กรระหว่างประเทศรวมถึงสร้างองค์ความรู้ด้านการต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม เพื่อเร่งกระจายโอกาส การพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความเหลื่อมล้ำไปสู่สังคมที่เสมอภาคและเป็นธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเร่งอนุรักษ์ฟื้นฟูและ สร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ และความมั่นคงด้านน้ำ รวมทั้งมีความสามารถในการป้องกัน ผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติธรรมชาติ และพัฒนามุ่งสู่การเป็นสังคมสีเขียว

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษาของแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มีจุดประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของประเทศ ทั้งการพัฒนาระบบขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน จะสอดคล้องกับนโยบายการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยพื้นที่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากความต่อเนื่อง ของระบบโครงข่ายทั้งการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง สถานีกองตู้คอนเทนเนอร์ การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับโครงข่ายถนนในพื้นที่ ประกอบด้วย การยกระดับการให้บริการ ความสามารถในการ เชื่อมต่อ รวมถึงความคล่องตัวของโครงข่ายถนน การเพิ่มเติมระบบโครงข่ายถนนสายใหม่ การพัฒนาโครงข่าย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ รวมถึงการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการเดินทาง และการขนส่งทางอากาศระหว่างท่าอากาศยานที่สำคัญของประเทศ เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยกับการค้าโลก

2.1.2 นโยบายของรัฐบาล

ตามที่ได้มีประกาศพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้ นางสาวแพทองธาร ชินวัตร ดำรงตำแหน่ง นายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พุทธศักราช 2567 และแต่งตั้งรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 กันยายน พุทธศักราช 2567 นั้น คณะรัฐมนตรีได้กำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินที่ยึดมั่นการปกครองในระบอบ ประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข โดยมีความสอดคล้องกับหมวด 5 หน้าที่ของรัฐ และหมวด 6 แนวนโยบายแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ตลอดจนยุทธศาสตร์ชาติ พุทธศักราช 2561 - 2580 โดยรัฐบาลได้กำหนดนโยบาย ดังนี้

นโยบายเร่งด่วน คือ นโยบายที่สาม รัฐบาลจะเร่งออกมาตรการเพื่อลดราคาพลังงาน และสาธารณูปโภค ปรับโครงสร้างราคาพลังงานควบคู่กับการเร่งรัดจัดทำ ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำสัญญาซื้อขายพลังงานได้โดยตรง (Direct PPA) รวมทั้งพัฒนาระบบสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อความมั่นคงทางยุทธศาสตร์ของประเทศ (Strategic Petroleum Reserve: SPR) สำรวจแหล่งพลังงานเพิ่มเติม และการเจรจาประเด็นพื้นที่ทับซ้อนกับกัมพูชา (OCA) เพื่อลดต้นทุนด้านพลังงาน พร้อมทั้งผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Mass Transit) และการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับนโยบาย "ค่าโดยสารราคาเดียว" ตลอดสาย เพื่อลดภาระค่าเดินทาง

นโยบายระยะกลางและระยะยาวด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขยายโอกาส เพื่อให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่องในระยะกลางและระยะยาว รัฐบาลจะต่อยอดการพัฒนาของภาคการผลิตและการบริการ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพื่อวางรากฐานสู่การพัฒนาประเทศในอนาคต โดยรัฐบาลจะเดินหน้านำลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่อง ทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศ อย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ พัฒนาระบบขนส่งควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) สร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ควบคู่กับการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจ ยกระดับท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า พัฒนาสนามบินและเส้นทางการบินใหม่ ๆ เช่น สนามบินล้านนา สนามบินอันดามัน เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Aviation Hub) เพิ่มประตูบานใหม่ (Gateway) รองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ขับเคลื่อนโครงการ Landbridge โดยเฉพาะด้านการลงทุนโดยเอกชน เพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งของภูมิภาค (Logistics Hub)

เพื่อให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่องในระยะกลางและระยะยาว รัฐบาลจะปรับโครงสร้างของเศรษฐกิจ (Industry Transformation) และพัฒนาเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ (New Growth Engine) ที่จะปูพื้นฐานให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวอย่างแข็งแกร่ง ด้วยการส่งเสริมความคิดริเริ่มสร้างสรรค์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วของความต้องการของผู้บริโภคด้วยการใช้เทคโนโลยี เพื่อเร่งให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางโดยเร็ว และพัฒนาบทบาทให้เป็นผู้เล่นสำคัญทางเศรษฐกิจในเวทีโลก

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

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนระดับที่ 2 ที่มีความสำคัญในการเป็นแนวทางการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ และถ่ายทอดไปสู่แนวทางในการปฏิบัติในแผนระดับที่ 3 ของหน่วยงาน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นการกำหนดประเด็นในลักษณะที่มีความบูรณาการ และเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติด้านที่เกี่ยวข้อง เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ในปี 2580 โดยเป็นการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ของยุทธศาสตร์ชาติ ลงสู่แผนระดับต่าง ๆ ต่อไป ซึ่งได้คำนึงถึงประเด็นร่วมหรือประเด็นตัดข้ามยุทธศาสตร์ และการประสานเชื่อมโยงเป้าหมาย

ของแต่ละแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติให้มีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ส่วนราชการสามารถนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประกอบด้วยสถานการณ์และแนวโน้มที่เกี่ยวข้องของแผนแม่บทเป้าหมายและตัวชี้วัดในการดำเนินการซึ่งแบ่งช่วงเวลาออกเป็น 4 ช่วง ช่วงละ 5 ปี รวมทั้ง กำหนดแนวทางการพัฒนา และแผนงาน/โครงการที่สำคัญของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติว่า "ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน"

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับโครงการ มีจำนวน 4 ฉบับ ประกอบด้วย

1. การท่องเที่ยว มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยการใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียนเข้าด้วยกันบนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทาง การท่องเที่ยวร่วมกันโดยมีประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อ

2. พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ มีเป้าหมายเพื่อให้เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ ผ่านการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ และการพัฒนาเมืองในจังหวัดเป้าหมายให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ เพื่อให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงขึ้น เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง และการให้บริการสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการที่มีคุณภาพได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง

3. โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล

3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มีเป้าหมายเพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ดีขึ้น รวมถึงการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง การเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล

3.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล มีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้มากขึ้น ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การแพร่ภาพกระจายเสียง พื้นที่ทดลองทดสอบรองรับการพัฒนานวัตกรรมดิจิทัล บุคลากรดิจิทัล รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ให้มีเสถียรภาพ ทันสมัย ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสาร การเชื่อมต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศ การค้าและพาณิชย์ การบริการภาครัฐและเอกชนที่สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต สนับสนุน การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และนำไปสู่การยกระดับเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการเป็นศูนย์กลาง ด้านดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียนในอนาคต

4. การเติบโตอย่างยั่งยืน มีเป้าหมายเพื่อขับเคลื่อนและเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหา การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศอย่างยั่งยืน ผ่านแนวทางการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งในมิติของการลดก๊าซเรือนกระจก การปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อ สภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน

สำหรับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ที่เกี่ยวข้องกับโครงการจะอยู่ในประเด็น ที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ซึ่งมีเป้าหมาย คือ “ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้าง พื้นฐานของประเทศดีขึ้น” โดยมีแผนย่อยประกอบด้วย (1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (2) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ทั้งนี้สำหรับแต่ละแผนย่อยจะมี แนวทางการพัฒนา ดังต่อไปนี้

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- **การขนส่งทางราง** เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อน ที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลัก ของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรมท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่ม บทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง
- **การขนส่งทางน้ำ** ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและ การตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้ง สนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหา เครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้า ระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและ

สอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- **การขนส่งทางอากาศ** ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการบริหารจัดการห้วงอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ
- **การขนส่งทางถนน** พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด้านการค้าและประตุการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรมและเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถทำหน้าที่เป็นทั้งสนับสนุน ระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยานเพื่อสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานสูง รวมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดความเสี่ยงอันตรายเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- **ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง** พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราโดยส่วนร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
- **พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล** เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ** ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการ

บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนากระบวนการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

- **เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ** ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุนเพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน
- **ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ** โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม จากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและระดับโลก
- **สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ** เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในการกระบวนการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปแบบ last mile delivery เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น
- **ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ** โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย และสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

สำหรับความสอดคล้องของโครงการศึกษานี้กับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ได้แก่ แนวทางการพัฒนาที่ 1 “การขนส่งทางราง” แนวทางการพัฒนาที่ 2 “การขนส่งทางน้ำ” แนวทางการพัฒนาที่ 3 “การขนส่งทางอากาศ” แนวทางการพัฒนาที่ 4 “การขนส่งทางถนน” และแนวทางการพัฒนาที่ 7

“พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ” ซึ่งอยู่ภายใต้แผนย่อยที่ 1 “โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์” ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)

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

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564 และ 2565) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จัดทำขึ้นภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยยึดหลักของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และเน้นคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา โดยมีการกำหนดยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ทั้งสิ้น 10 ยุทธศาสตร์ หนึ่งในแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้มีแนวทางการพัฒนาจังหวัด ภาค และเมือง ที่กำหนดพื้นที่เป้าหมาย สาขาการผลิตและบริการเป้าหมายที่ชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติและกำกับ ให้การขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ จังหวัด ภาค และเมือง เกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องกับเป้าหมายรวมของประเทศ รวมทั้งได้กำหนดแนวทางเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนประเด็นการปฏิรูปประเทศที่สภาพัฒน์ฯ กำหนด และสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปได้เสนอและต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จในช่วง 5 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญต่าง ๆ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะในส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ กล่าวไว้ดังนี้

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง: การพัฒนาด้านการขนส่งเน้นให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ โดยปรับปรุงทางรถไฟขนาดหนึ่งเมตร การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสื่อสารและอาณัติสัญญาณ รวมถึงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสำคัญภายในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ พร้อมทั้งศึกษาความเหมาะสมในการสร้างเส้นทางใหม่เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนา Feeder Line เข้าสู่โครงข่ายหลักของประเทศ นอกจากนี้มีการศึกษาแผนการเปลี่ยนมาใช้รถจักรไฟฟ้าแทนดีเซลเพื่อประสิทธิภาพในอนาคต ควบคู่กับการเริ่มต้นพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐานอย่างน้อยหนึ่งเส้นทาง และจัดทำมาตรฐานระบบรางและระบบรถไฟฟ้ามวลชนทุกประเภทให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน อีกทั้งยังพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์สถานีขนส่ง และอุปกรณ์ยกขนสินค้าเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในเขตเมือง มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคม โดยเร่งสร้างรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และขยายไปยังเมืองหลักในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น สงขลา หาดใหญ่ และภูเก็ต ด้วยระบบ Light Rail รถราง หรือ BRT รวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารสาธารณะเดิมเพื่อสนับสนุนการเดินทางเข้าสู่โครงข่ายหลัก การพัฒนา TOD รอบสถานีขนส่งมวลชน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น ทางจักรยานและทางเดินเท้า โดยออกแบบให้สอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน

ด้านโครงข่ายถนน มุ่งบำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพถนน ขยายทางพิเศษและมอเตอร์เวย์เชื่อมโยงด้านการค้าสำคัญและฐานการผลิต พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีการขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้ ด้านการ

ขนส่งทางอากาศ เร่งพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง รวมถึงสนามบินภูมิภาค เช่น อุตะภา เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน พร้อมปรับปรุงระบบการจัดการและมาตรฐานความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสากล รวมทั้งพัฒนาการบริหารห่วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ ส่วนการขนส่งทางน้ำ เน้นปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและการเชื่อมโยง พร้อมทั้งกำกับดูแลการบริการของท่าเรือน้ำลึก เช่น แหลมฉบัง เพื่อรักษามาตรฐานและเตรียมขยายการให้บริการในอนาคต

- การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง: การสนับสนุนด้านนี้ครอบคลุมการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรด้านการบินที่ได้มาตรฐานสากล รวมถึงการส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

ด้านการบริหารจัดการ มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัย และการกำหนดอัตราค่าบริการ รวมทั้งการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ นอกจากนี้ยังเร่งพัฒนาความสามารถขององค์กรกำกับดูแลด้านการบินและทางน้ำให้มีมาตรฐานสอดคล้องกับเทคโนโลยีและข้อตกลงระหว่างประเทศ มีการจัดทำระบบค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ และจัดตั้งกองทุนระบบขนส่งสาธารณะเพื่อช่วยชดเชยเส้นทางที่ขาดทุน ขณะเดียวกันยังปรับปรุงกฎหมายการขนส่งให้ทันสมัย สนับสนุนให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลัก และส่งเสริมมาตรการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเมือง

- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์: การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มุ่งยกระดับมาตรฐานการจัดการห่วงโซ่อุปทานให้ได้ระดับสากล โดยสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว สำหรับภาคเกษตร ได้สนับสนุนการจัดการโลจิสติกส์ตั้งแต่ฟาร์มจนถึงผู้บริโภค หรือ Farm to Fork เช่น การสร้างศูนย์รวบรวม คัดแยก ตกแต่งคุณภาพ แปรรูป และบรรจุภัณฑ์

ในส่วนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เน้นการยกระดับมาตรฐานบริการให้แข่งขันได้กับต่างประเทศ ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการติดตามสินค้าและลดต้นทุนการขนส่ง ตลอดจนส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและพันธมิตรเพื่อขยายตลาด นอกจากนี้ยังสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุง รวมถึงการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศ ผ่านการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งภาครัฐและเอกชน อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ โดยปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนและฝึกอบรมร่วมกับภาคเอกชน และยังมีการติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับข้อตกลงการค้าโลก

- การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล: การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลเริ่มจากการสร้างโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมที่ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยการพัฒนาระบบโครงข่ายบรอดแบนด์ทั้งสายและไร้สาย การเชื่อมโยงวงจรสื่อสารกับต่างประเทศ และการบริหารจัดการคลื่นความถี่และวงโคจรดาวเทียมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จากนั้นจึงส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ โดยสนับสนุน e-Commerce การสร้างแพลตฟอร์มธุรกิจดิจิทัล การใช้ e-Supply Chain และ e-Payment เพื่อช่วยผู้ประกอบการ SME วิสาหกิจชุมชน และ Start-up ให้เข้าสู่ระบบดิจิทัล
- มีการสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ซอฟต์แวร์ ดาวเทียม และเทคโนโลยีอวกาศควบคู่ไปกับ การพัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนให้มีทักษะรองรับการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ยังจัดตั้งศูนย์เฝ้าระวังภัยไซเบอร์ เพื่อรับมือความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา โดยเฉพาะในภาคการเงินและข้อมูลส่วนบุคคล พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล เช่น กฎหมายพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การกำหนดมาตรฐานระบบยืนยันตัวตนออนไลน์ และการจัดตั้งสภาวิชาชีพดิจิทัลเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม

สำหรับพื้นที่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือนั้นมีโครงข่ายระบบการขนส่งทางรางที่พาดผ่านตลอดทั้งภาค อีกทั้งยังมีแผนการพัฒนาระบบการขนส่งที่สำคัญซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ ยกตัวอย่างเช่น แผนการพัฒนารถไฟทางคู่ในพื้นที่ภาคเหนือและภาคอีสาน รวมถึงแผนการพัฒนารถไฟสายใหม่ในพื้นที่ภาคเหนือ เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นพื้นที่ซึ่งระบบการขนส่งดังกล่าวมีความสำคัญ และมีการใช้งานอยู่อย่างต่อเนื่อง ถือว่ามีศักยภาพในการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564 และ 2565) ที่จะพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ และรวมถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนน ขนส่งทางน้ำ และขนส่งทางอากาศ เพื่อเชื่อมโยง และส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ได้ทั้งในการท่องเที่ยวและการค้า

2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ดำเนินการศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำกรอบแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 พร้อมทั้งจัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทิศทาง และประเด็นการพัฒนาที่ประเทศไทยควรพิจารณาให้ความสำคัญ ตลอดจนความเสี่ยงและโอกาสที่ประเทศจะต้องเผชิญในอนาคต เพื่อนำมาประมวลผลร่วมกับการศึกษาข้อเท็จจริงจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ และนำไปสู่การวางกระบวนการทัศน์หลักในการสังเคราะห์ประเด็นการพัฒนาที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญในช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 โดยคำนึงถึงประเด็นความท้าทายและโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทยให้มีความพร้อม และสามารถพัฒนาเติบโตอย่างมั่นคง ยั่งยืน และเท่าทันการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ประเทศบรรลุเป้าหมายระยะยาวที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเนืองด้วย เป้าประสงค์ที่ต้องการให้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำหน้าที่ระบุทิศทางการพัฒนาประเทศที่ควรมุ่งเน้นได้อย่างชัดเจน การกำหนดกรอบแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงมุ่งเน้นคัดเลือกประเด็นการพัฒนา

ที่มีลำดับความสำคัญสูงในการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ Hi-value and Sustainable Thailand ในองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ ได้แก่

- 1) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-added Economy)
- 2) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)
- 3) วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco Friendly Living)
- 4) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation)

ภายใต้องค์ประกอบในแต่ละด้านได้มีการกำหนดหมุดหมาย (Milestones) ไว้ด้วยกันทั้งหมด 13 หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะเป็น มุ่งหวังจะมีหรือต้องการที่จะจัด ในช่วงระยะเวลา 5 ปี เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญต่อการพลิกโฉมประเทศสู่การเป็น High-value and Sustainable Thailand ภายในปี พ.ศ. 2570 โดยจากการทบทวนร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พบว่ามีหมุดหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางด้านคมนาคมอยู่ด้วยกัน 2 หมุดหมาย ดังนี้

- **หมุดหมายที่ 5** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และแนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism) ประกอบกับไทยเป็นประเทศที่มีแนวระเบียงเศรษฐกิจระดับภูมิภาคพาดผ่านมากที่สุด มีเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมได้มาตรฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลัก ทั้งในประเทศ และแนวชายแดนรอบด้าน มีฐานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าโลก พร้อมทั้งมีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยมีโอกาสพัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาคหากมีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ในอาเซียนอย่างไร้รอยต่อ
- **หมุดหมายที่ 8** ไทยมีพื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจทันสมัย และน่าอยู่ ฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศไทยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคตะวันออก โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นเมืองโตเดี่ยว ซึ่งมีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานที่สูงกว่าเมืองหลักอื่น ๆ ของประเทศอย่างมาก ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ ซึ่งนำไปสู่ความเหลื่อมล้ำในมิติด้านโอกาสอื่น ๆ ทั้งด้านการทำงาน รายได้ และการเข้าถึงการศึกษาและบริการสาธารณสุข ที่มีคุณภาพความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาประเทศไทยมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามพื้นที่ในภาคต่าง ๆ ของประเทศมีศักยภาพและโอกาสที่สามารถนำมาสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคและประเทศโดยรวม ในขณะเดียวกันความก้าวหน้าเทคโนโลยีดิจิทัลที่สามารถช่วยให้การกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นไปได้ง่ายขึ้น การย้ายถิ่นฐานของแรงงานกลับสู่ท้องถิ่นต่างจังหวัดจากวิกฤตโควิด 19 และกระแสการให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regionalization) จะเป็นทั้งโอกาสและแรงผลักดันในการพัฒนาพื้นที่ทั้งในแง่ของการส่งเสริมการค้าการลงทุน การเสริมสร้างศักยภาพของท้องถิ่นและชุมชน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การยกระดับ

คุณภาพของบริการสาธารณะในพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่ให้น่าอยู่และมีคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

สองหมุดหมายที่ได้กล่าวถึงไปนั้นแสดงถึงความมุ่งมั่นที่จะเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในทุกรูปแบบ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ รถไฟฟ้าทางคู่ และการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อให้มีการเชื่อมโครงข่ายการเดินทาง และการขนส่งสินค้าในภูมิภาคได้อย่างไร้รอยต่อ รวมไปถึงการมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและเมืองหลักต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และพัฒนาปัจจัยดึงดูดการพัฒนาสู่ภูมิภาค (Pull Factors) อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน (Eco-living)

2.1.6 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals; SDGs) เป็นภารกิจของมนุษยชาติที่ 193 ประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติตกลงร่วมกันที่จะสร้างความยั่งยืนให้แก่โลก โดยองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) ซึ่งจะใช้เป็นทิศทางการพัฒนาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2573 ครอบคลุมระยะเวลา 15 ปี โดยมีทั้งหมด 17 เป้าหมาย ประกอบด้วย 169 เป้าหมายย่อย

เป้าหมายที่ 1: ขจัดความยากจน

เป้าหมายที่ 2: ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 3: สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 4: สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียมและสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

เป้าหมายที่ 5: บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และส่งเสริมสร้างพลังแก่สตรีและเด็กหญิง

เป้าหมายที่ 6: สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคนและมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 7: สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา

เป้าหมายที่ 8: ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

เป้าหมายที่ 9: สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

เป้าหมายย่อย 9.1: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์

เป้าหมายที่ 10: ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

เป้าหมายที่ 11: ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทาน และยั่งยืน

เป้าหมายย่อย 11.2: จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัย ในราคาที่สมารถจ่ายได้พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573

เป้าหมายที่ 12: สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 13: เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

เป้าหมายที่ 14: อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 15: ปกป้อง พื้นฟู และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืนต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

เป้าหมายที่ 16: ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรมและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพลัทธิธรรมาภิบาลและครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมายที่ 17: สร้างความเข้มแข็งให้แก่งlobalizationการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน



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

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

ประเทศไทยในฐานะหนึ่งในสมาชิกที่รับรองข้อตกลงเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการกิจดังกล่าว โดยได้บรรจุให้เรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกรอบแนวคิด ในการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งระบุให้ “การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เห็นชอบให้ทุกส่วนราชการขับเคลื่อนการนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้ เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sufficiency Economy Philosophy for Sustainable Development Goals; SEP for SDGs)

ทั้งนี้ ไทยได้ลงมติรับรองเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนปี พ.ศ. 2559 - 2573 ภายใต้ความร่วมมือของสหประชาชาติในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 โดยต้องบรรลุในอีก 15 ปีข้างหน้า SDGs เป็นวาระการพัฒนาใหม่ของโลกที่จะเป็นแรงกดดันในห่วงโซ่การผลิตในอนาคตที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการ 5Ps ได้แก่ ประชาชน โลก ความมั่งคั่ง สันติภาพ และความเป็นหุ้นส่วน ประกอบด้วยเป้าหมาย 17 และเป้าประสงค์ 167 ข้อ ซึ่ง SDGs นับเป็นภูมิทัศน์ใหม่ที่สร้างแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเป็นแรงกระตุ้นและตัวเร่งในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดจนการประกอบธุรกิจขององค์กรทั้งภาคเอกชนและภาครัฐต้องปรับตัวเพื่อก้าวไปสู่ความยั่งยืน ซึ่งประเทศไทยต้องนำเอา SDGs มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ

สำหรับเป้าหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มีดังนี้

เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และยืดหยุ่น รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและข้ามพรมแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเน้นที่การเข้าถึงที่เท่าเทียมกันสำหรับทุกคน

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

2.1.7 แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2570

BCG Model เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวมที่มุ่งเน้นการพัฒนา 3 เศรษฐกิจไปพร้อมกัน ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) มุ่งสร้างมูลค่าเพิ่มของทรัพยากรชีวภาพ เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) คำนึงถึงการใช้ทรัพยากรให้เกิดความคุ้มค่าหรือยาวนานที่สุด และเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) การพัฒนาเศรษฐกิจโดยคำนึงถึงความยั่งยืนของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจที่ไม่ได้มุ่งเน้นเพียงการพัฒนาเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคมและการรักษา

สิ่งแวดล้อมได้อย่างสมดุลให้เกิดความมั่นคงและยั่งยืนไปพร้อมกัน โดยเปลี่ยนข้อได้เปรียบที่ไทยมีจากความหลากหลายทางชีวภาพและวัฒนธรรม ให้เป็นความสามารถในการแข่งขันด้วยนวัตกรรม เพื่อให้เกิดเศรษฐกิจ BCG ที่เติบโต แข่งขันได้ในระดับโลก เกิดการกระจายรายได้ลงสู่ชุมชน ลดความเหลื่อมล้ำ ชุมชนเข้มแข็ง มีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2570 ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 14 แผนงาน ได้แก่

■ **ยุทธศาสตร์ที่ 1** สร้างความยั่งยืนของฐานทรัพยากรและความหลากหลายทางชีวภาพด้วยการจัดสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการใช้ประโยชน์

เน้นการนำความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมไปบริหารจัดการให้เกิดความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์เพื่อความยั่งยืนของฐานทรัพยากรและความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งเป็นทุนพื้นฐานต่อการพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตเพื่อส่งต่อสู่คนรุ่นต่อไป ด้วยเหตุนี้จึงต้องรักษาสมดุลระหว่างการมีอยู่และใช้ไป รวมถึงการนำกลับมาใช้ซ้ำตามหลักการหมุนเวียน การขับเคลื่อนประกอบด้วย 3 แผนงาน ได้แก่

แผนงานที่ 1.1 อนุรักษ์ ป่าไม้ และใช้ประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวภาพและวัฒนธรรม

แผนงานที่ 1.2 สร้างความสามารถในการบริหารทรัพยากรและการบริโภคที่ยั่งยืนของชุมชน

แผนงานที่ 1.3 พัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างยั่งยืน

■ **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาชุมชนและเศรษฐกิจฐานรากให้เข้มแข็งด้วยทุนทรัพยากร อัตลักษณ์ ความคิดสร้างสรรค์ และเทคโนโลยีสมัยใหม่

เน้นการตอบสนองความต้องการในแต่ละพื้นที่เป็นอันดับแรก ควบคู่ไปกับการสร้างความเข้มแข็งในระดับพื้นที่ การดำรงไว้ซึ่งอัตลักษณ์ รวมถึงการใช้ประโยชน์จากความเข้มแข็งจากภายใน ประกอบด้วย “ความหลากหลายทางชีวภาพ” และ “ความหลากหลายทางวัฒนธรรม” มาต่อยอดและยกระดับมูลค่าในห่วงโซ่การผลิตสินค้าและบริการให้มีมูลค่าสูงขึ้น โดยให้ความสำคัญกับการเติบโตของทุกภาคส่วนไปพร้อม ๆ กัน เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงและการพัฒนาได้อย่างทัดเทียม การขับเคลื่อนประกอบด้วย 3 แผนงาน ได้แก่

แผนงานที่ 2.1 เพิ่มความมั่นคงด้านอาหาร สุขภาพ และพลังงานของชุมชน

แผนงานที่ 2.2 การพัฒนาเชิงพื้นที่

แผนงานที่ 2.3 เพิ่มโอกาสการเข้าถึงและถ่ายทอดองค์ความรู้แก่ชุมชน

■ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้เศรษฐกิจ BCG ให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

เน้นการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการเดิม ให้สามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่องด้วยการนำความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมายกระดับประสิทธิภาพการผลิต ลดความสูญเสียในกระบวนการผลิตให้เป็นศูนย์ การหมุนเวียนทรัพยากรกลับมาใช้ หรือการนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน ยกระดับมาตรฐานสู่การเป็นแหล่งผลิตและให้บริการที่มีคุณภาพ มีความปลอดภัย มีสุขอนามัยที่ดี ให้ความสำคัญกับระบบการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการผลิตที่ยั่งยืนเทียบเท่า

มาตรฐานสากล รวมถึงการพัฒนาสู่การสร้างผลิตภัณฑ์หรือบริการที่ใช้นวัตกรรมเข้มข้น การขับเคลื่อนประกอบด้วย 5 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานที่ 3.1 การพัฒนาสายยุทธศาสตร์
- แผนงานที่ 3.2 การเตรียมกำลังคน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ประกอบการ
- แผนงานที่ 3.3 การสร้างและพัฒนาตลาด
- แผนงานที่ 3.4 การพัฒนา ปรับแก้กฎหมาย กฎระเบียบ
- แผนงานที่ 3.5 การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวก

■ ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความสามารถในการตอบสนองต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลก

เน้นการสร้างภูมิคุ้มกัน และสร้างความสามารถในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอย่างเท่าทันเพื่อบรรเทาผลกระทบ รวมถึงเข้าถึงโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงของบริบทโลกที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นการปูทางสู่อนาคตด้วยการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โครงสร้างพื้นฐานด้านคุณภาพ เพื่อการสร้างคุณค่าใหม่ในอนาคตด้วยการนำวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมไปเพิ่มศักยภาพของชุมชน ผู้ประกอบการ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิต/บริการเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด รวมถึงสร้างการเติบโตอย่างมีคุณภาพ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อนำไปสู่สังคมคาร์บอนต่ำ การขับเคลื่อนประกอบด้วย 3 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานที่ 4.1 การพัฒนาเทคโนโลยีและองค์ความรู้ขั้นแนวหน้า
- แผนงานที่ 4.2 การยกระดับความสามารถของกำลังคน
- แผนงานที่ 4.3 การยกระดับเครือข่ายพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.1.8 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 จัดทำขึ้นโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมถึงต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนชื่อแผนจาก “แผนยุทธศาสตร์” เป็น “แผนปฏิบัติการ” ซึ่งแผนปฏิบัติการฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันประเทศไทยให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ได้กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนาจำนวน 5 แนวทาง และเป้าหมาย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 แนวทางการพัฒนาและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการฯ

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด	เฉลี่ยร้อยละ 7
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 3 - 5 ต่อปี
		ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญต่อยอดขาย	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 3 - 5 ต่อปี
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	เป็นร้อยละ 100
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น	มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี
		มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาขนส่งและโลจิสติกส์	เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี
5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์	เพิ่มขึ้นทุกปี

ที่มา: แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย 3 แนวทาง คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน และการพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

2.2 การทบทวนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการพัฒนา และผลการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้อง กับการคมนาคมขนส่ง

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

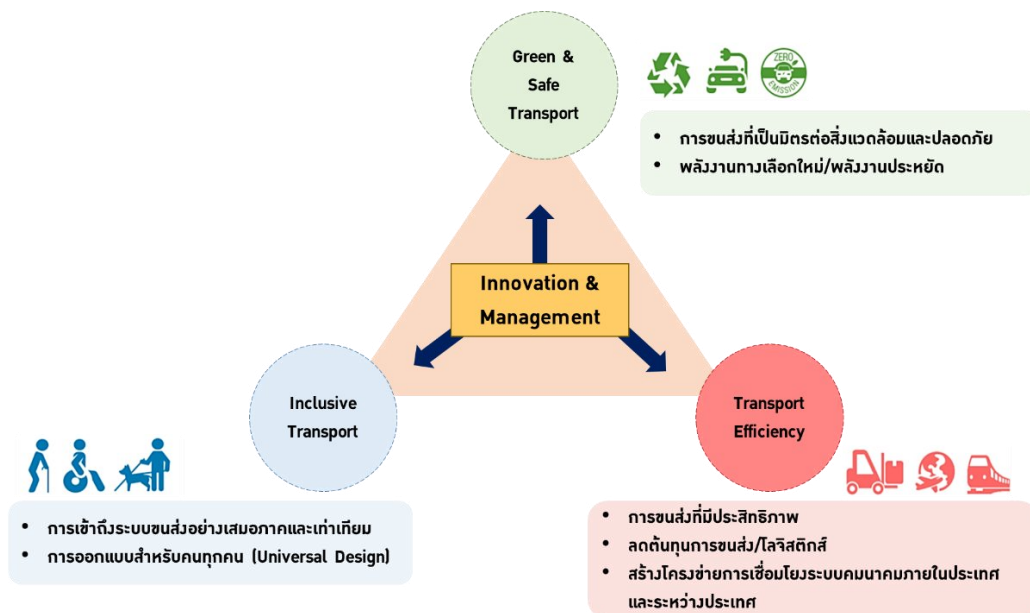
กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ

20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยค้ำประกันถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) เป็นการคมนาคมขนส่งที่มุ่งเน้นความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่งที่เข้มงวด และสนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ต้องใช้เครื่องยนต์

2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก และให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) รวมถึงการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ และการใช้เทคโนโลยี GPS ในการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคม

3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) เป็นการยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design / Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ คนพิการ และเด็ก เพื่อให้สามารถเข้าถึง (Accessible) บริการระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordable) และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่ผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 (พ.ศ. 2565)

รูปที่ 2.2-1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

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

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

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

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

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

ทั้งนี้ ได้มีการแบ่งระยะการพัฒนาของยุทธศาสตร์เป็น 4 ช่วงเวลา ระยะละ 5 ปี ได้แก่

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 - 2564) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

1) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพ และการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

2) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

3) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญาโมสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคนในปี 2563 โดยมาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็ว และพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎระเบียบ

- 4) พัฒนาระบบรางระหว่างเมือง เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิมขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) และขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง
- 5) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (Transit - Oriented Development: TOD)
- 6) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- 7) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า
- 8) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย
- 9) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน
- 10) โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 - 2569) จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 1 โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

- 1) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา
- 2) พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคนในปี 2563 โดยมาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น
- 3) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน
- 4) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)
- 5) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
- 6) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การจัดหารถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า
- 7) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้มีรายได้น้อย ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้มีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม
- 8) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2570 - 2574) จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 2 โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

- 1) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา
- 2) พัฒนาระบบรางระหว่างเมือง เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
- 3) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)
- 4) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้มีรายได้น้อย

- 5) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะให้ใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมด และส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล
- 6) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2575 - 2579) จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 3 โดยมุ่งเน้นการดำเนินการดังนี้

- 1) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
- 2) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)
- 3) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การส่งเสริมให้รถขนส่งสาธารณะใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสะอาดทั้งหมด
- 4) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้มีรายได้น้อย ระบบขนส่งสาธารณะมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วน ได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง
- 5) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ตารางที่ 2.2-1 ประเด็นและตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ประเด็น	ตัวชี้วัด
1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	1.1 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง* ปัจจุบัน (ปี 2558) ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 69.1 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ เป้าหมาย (ปี 2579) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ 20 1.2 สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ* ปัจจุบัน (ปี 2558) ร้อยละ 36.6 เป้าหมาย (ปี 2579) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ 15 1.3 สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด** ปัจจุบัน (ปี 2558) ร้อยละ 8.48 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 2.77

ที่มา: *แผนอนุรักษ์พลังงาน 2558 - 2579, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพ

ภูมิอากาศ, สนข. (พ.ศ. 2565)

** ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนข.

*** คาดการณ์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรของ สนข.

**** เป็นการกำหนดตัวชี้วัดในอนาคต เพื่อสะท้อนการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (ยังไม่มีมีการสำรวจข้อมูล)

ตารางที่ 2.2.-1 ประเด็นและตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 - 2580) (ต่อ)

ประเด็น	ตัวชี้วัด
2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)	2.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)** ปัจจุบัน (ปี 2556) ร้อยละ 14.2 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 11.9 2.2 ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ** ปัจจุบัน (ปี 2556) ร้อยละ 7.4 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 6.7 2.3 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง*** ปัจจุบัน (ปี 2558) ร้อยละ 1.4 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 10 2.4 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ*** ปัจจุบัน (ปี 2558) ร้อยละ 11.44 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 19 2.5 ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินโดยรวมของประเทศไทย ปัจจุบัน (ปี 2558) 831,910 เที่ยวบิน/ปี เป้าหมาย (ปี 2579) ไม่น้อยกว่า 2.7 ล้านเที่ยวบิน/ปี
3. การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	3.1 สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล** ปัจจุบัน (ปี 2558) ร้อยละ 31.28 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 50.38 3.2 สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง** ปัจจุบัน (ปี 2558) ร้อยละ 50.28 เป้าหมาย (ปี 2579) ร้อยละ 61.12 3.3 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม**** 3.4 ร้อยละของยานพาหนะระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก รองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม****

ที่มา: *แผนอนุรักษ์พลังงาน 2558 - 2579, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพ

ภูมิอากาศ, สนข. (พ.ศ. 2565)

** ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนข.

*** คาดการณ์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรของ สนข.

**** เป็นการกำหนดตัวชี้วัดในอนาคต เพื่อสะท้อนการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (ยังไม่มีการสำรวจข้อมูล)

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

แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดทิศทางและแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบแนวทางการจัดทำแผนระดับ 3 และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 4.0 ภายใต้วิสัยทัศน์ "พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม"

พันธกิจของกระทรวงคมนาคม

- 1) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
- 2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพรวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
- 3) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมาย และมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
- 5) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
- 6) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- 7) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยึดหยุ่น คล่องตัวมีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์และตัวชี้วัด

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)

ตัวชี้วัดที่ 1.1 สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)

ตัวชี้วัดที่ 2.1 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานจากการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)

ตัวชี้วัดที่ 3.1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน

ตัวชี้วัดที่ 3.2 ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้น ๆ

- ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนางค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

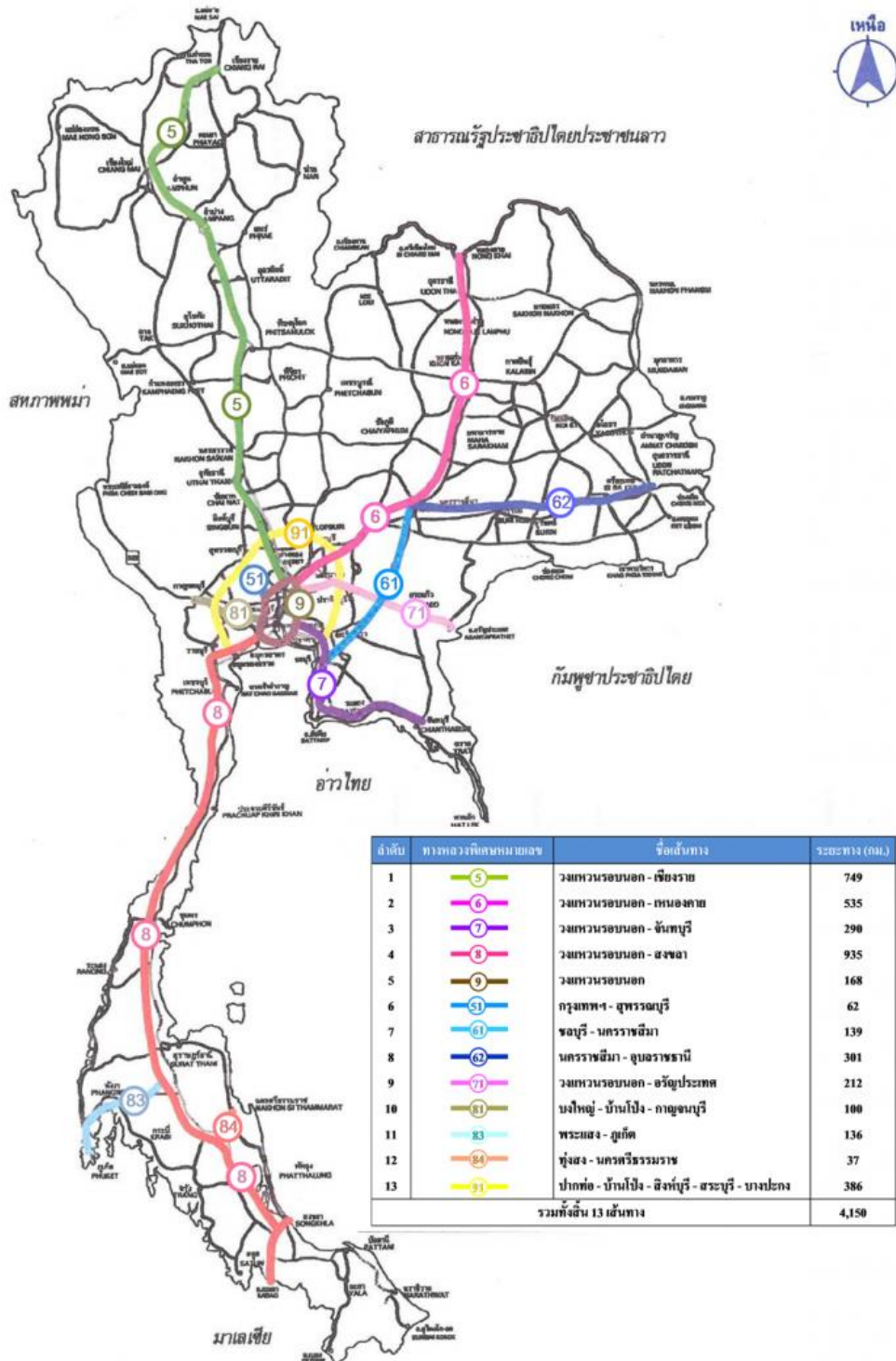
ตัวชี้วัดที่ 4.1 ร้อยละความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ตัวชี้วัดที่ 4.2 จำนวนหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐ ในการเป็นระบบราชการ 4.0 ที่อยู่ในระดับก้าวหน้า

ทั้งนี้ สามารถสรุปความสอดคล้องและเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

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

กรมทางหลวงได้เริ่มแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.2-2

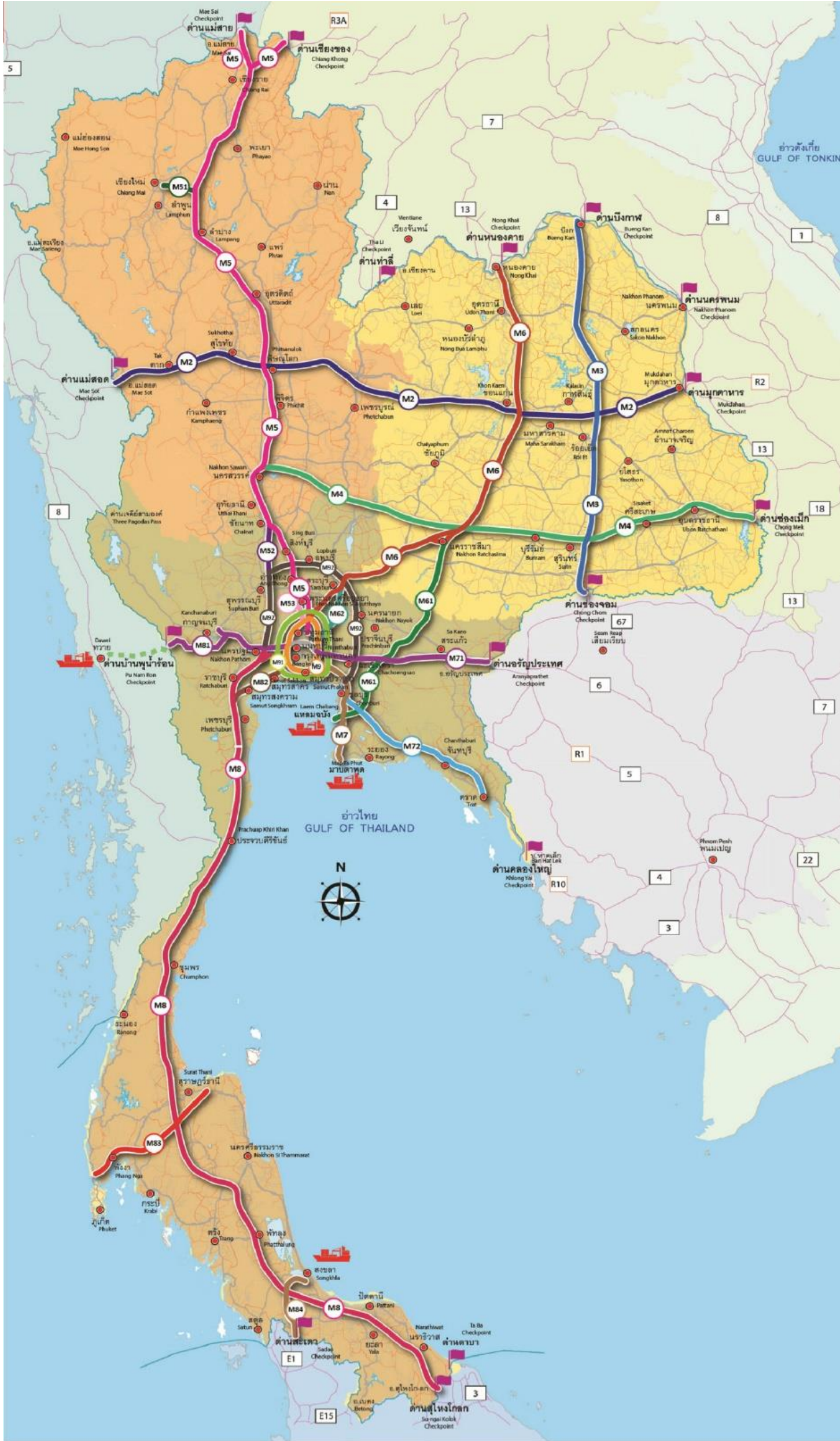


ที่มา: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2-2 แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2540

จากแผนแม่บทดังกล่าวกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและทบทวนแผนแม่บทฯ ฉบับปี พ.ศ. 2540 ในปี พ.ศ. 2560 และได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 6,612 กิโลเมตร ครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศ (รูปที่ 2.2-3) โดยมีแนวคิดการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เน้นเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการค้าชายแดน รวมถึงพื้นที่อุตสาหกรรมและฐานการผลิตต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ ส่วนรูปแบบการลงทุนจะแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ช่วงระยะ 10 ปีแรก (พ.ศ. 2560 - 2569) และในช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ. 2570 - 2579) รวมมูลค่าลงทุนกว่า 2.1 ล้านล้านบาท

ทั้งนี้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาเอง และในส่วนที่ให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวนรวม 3 สายทาง ระยะทางรวม 282 กม. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีจำนวน 3 สายทาง ระยะทางรวม 317 กม. และ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนและเตรียมความพร้อมในการเสนอขออนุมัติเห็นชอบการดำเนินการก่อสร้าง มีจำนวน 4 สายทาง ระยะทางรวม 187 กม.



M2	Tak-Mukdahan	704 km.
M3	Surin – Bueng Kan	465 km.
M4	Nakhon Sawan – Ubon Ratchathani	610 km.
M5	Uttaphimuk Elevated Tollway – Bang Pa-in – Chiang Rai (Mae Sai/Chiang Khong Checkpoints)	853 km.
M6	Bangkok – Ban Chang	540 km.
M7	Nakhon Pathom – Narathiwat (Su-ngai Kolok Checkpoint)	1,103 km.
M8	Kanchanaphisek Road (Second Outer Ring Road)	165 km.
M51	Chiang Mai – Lampang (Chae Hom District)	53 km.
M52	Suphan Buri – Chai Nat	42 km.
M53	Kanchanaphisek (Western Section) – Bang Pa Han	48 km.
M61	Chon Buri – (Laem Chabang Port) – Nakhon Ratchasima	288 km.
M62	Kanchanaphisek Road (Eastern Section) – Saraburi	78 km.
M71	Kanchanaphisek Road (Eastern Section) – Sa Kaeo (Aranyaprathet Checkpoint)	204 km.
M72	Chonburi – Trat	216 km.
M81	Bang Yai – Kanchanaburi (Pu Nam Ron Checkpoint)	164 km.
M82	Kanchanaphisek Road (Western Section) – Pak Tho	74 km.
M83	Surat Thani – PhuKet	191 km.
M84	Songkhla – Thailand – Malaysia Border (Sadao Checkpoint)	95 km.
M91	Third Outer Ring Road	254 km.
M92	Chonburi – Saraburi – Nakhon Pathom	312 km.

สัญลักษณ์ Legend

- ที่ตั้งจังหวัด Province
- ด่านการข้ามชายแดน Checkpoint
- ท่าเรือ Port

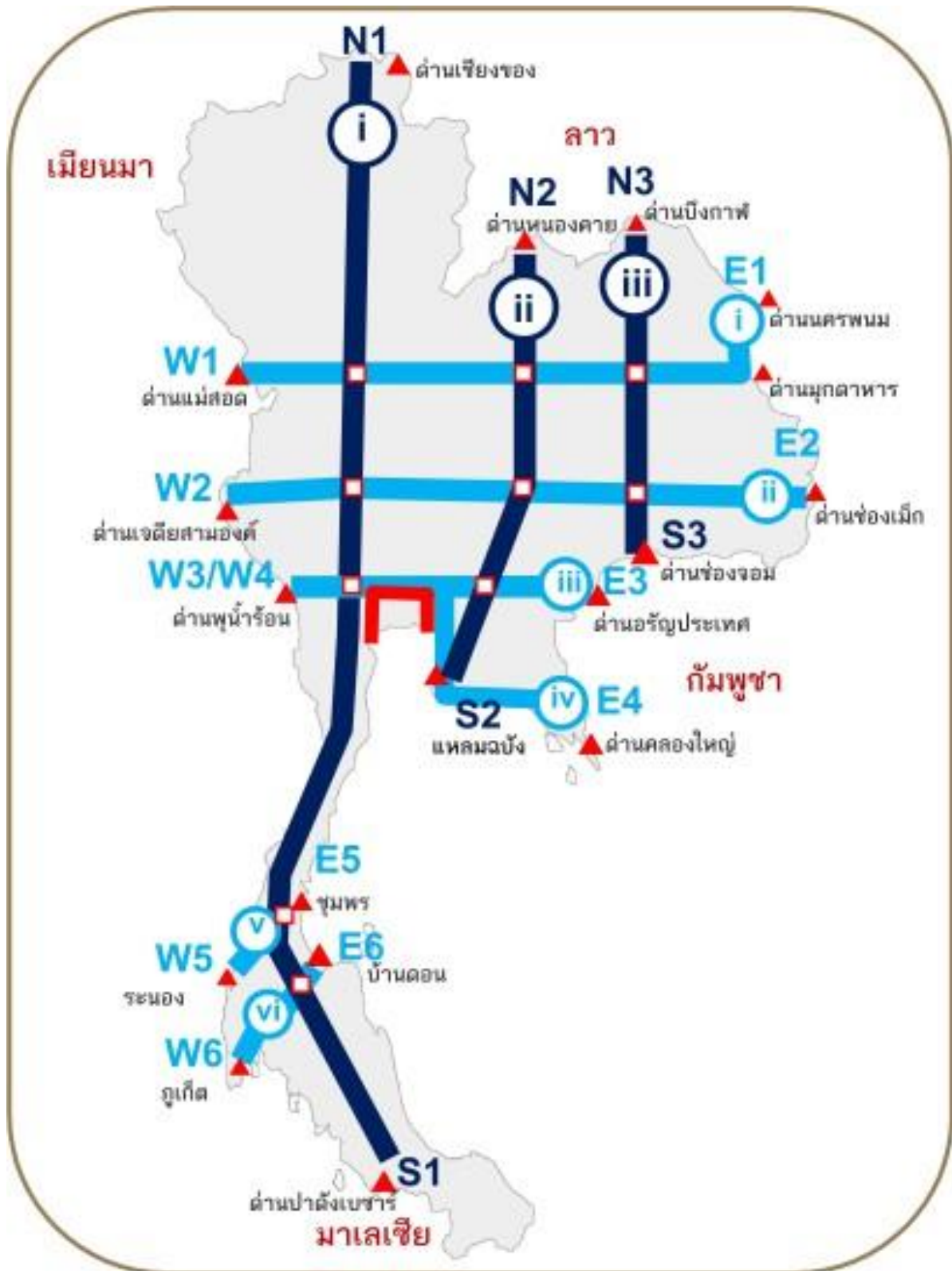
ที่มา: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2-3 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560 - 2579

ในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทนี้ และอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาทบทวนเพื่อจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาคโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบราง (MR-MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม MR-MAP (Motorways - Rails) หรือโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับระบบราง เป็นแผนแม่บทพัฒนามอเตอร์เวย์บูรณาการคู่ไปกับรถไฟทางคู่ 9 เส้นทาง โดยเปิดให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) มีเส้นทางรวมระยะทางกว่า 5,000 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น

- เหนือจรดใต้ (N - S Corridors) 3 เส้นทางคือ เชียงราย - สงขลา, หนองคาย - แห่มฉบัง, และบึงกาฬ - สุรินทร์
- ตะวันออกจรดตะวันตก (E-W Corridors) 6 เส้นทาง ได้แก่ ตาก - นครพนม, กาญจนบุรี - อุบลราชธานี, กาญจนบุรี - สระแก้ว, กาญจนบุรี - ตราด, ชุมพร - ระนอง และภูเก็ต - สุราษฎร์ธานี

ระบบราง (Rails) จะรองรับรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และรถไฟสายใหม่ ที่จะทยอยก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566 - 2580 ในขณะที่จะมีเส้นทางมอเตอร์เวย์ควบคู่ระบบราง เป็นถนนแนวตรง เลี่ยงเขตเมือง แก้ปัญหาจราจรติดขัด โดยเส้นทาง Motorways - Rails จะผ่านจุดซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ขนส่งสินค้ากระจายอยู่ทั่วประเทศ โดยที่รถบรรทุกไม่จำเป็นต้องวิ่งข้ามภาคจากเหนือจรดใต้ หรือตะวันออกจรดตะวันตก รถบรรทุกขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าทางการเกษตรหรือสินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในภาคนั้น ๆ ไปยังศูนย์ขนส่งสินค้าของแต่ละภาค ซึ่งจะเชื่อมกับเส้นทาง Motorways - Rails โดยตรง ซึ่งจะช่วยลดปริมาณรถบรรทุกในท้องถนน และช่วยให้การเดินทางด้วยรถยนต์ประเภทอื่น ๆ มีความคล่องตัว สะดวก และปลอดภัยมากขึ้น และจุดหมายของเส้นทางเหล่านี้ยังเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งเมียนมา (ด่านแม่สาย/แม่สอด/เจดีย์สามองค์/บ้านพุน้ำร้อน) ลาว (ด่านหนองคาย/บึงกาฬ/นครพนม/มุกดาหาร/ช่องเม็ก) กัมพูชา (ด่านช่องจอม/อรัญประเทศ/คลองใหญ่) และมาเลเซีย (ด่านสะเดา) ในบริเวณสุดชายแดนแต่ละด้านของไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางราง และการรถไฟแห่งประเทศไทย จะบูรณาการการทำงานบนแผนแม่บท MR-MAP นี้ให้เป็นจริง



ที่มา: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2-4 แผนบูรณาการพัฒนาคูข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)
ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

2.2.4 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2559 ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟ

สืบเนื่องจากในอดีตซึ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบถนนและระบบรางเชื่อมต่อเข้าสู่ชุมชน ทำให้เกิดปัญหาบนถนนทางหลวงของประเทศไทยในปัจจุบันที่ยังคงมีอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่องจากการขยายทางหลวงผ่านเขตชุมชน ทำให้เกิดการใช้เขตทางร่วมกัน รวมทั้งมีการปะปนของรถบรรทุกและรถยนต์ อีกทั้งยังมีจุดตัดทางแยกจำนวนมาก และเป็นโครงข่ายกระจุกตัวและไม่กระจายการพัฒนาความเจริญไปยังพื้นที่ใหม่ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาในอดีต ทางภาครัฐจึงได้มีนโยบายหาแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายถนนที่มีแนวตรงไม่ผ่านชุมชน ไม่ซ้ำแนวถนนเดิม เพื่อพัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ สร้างชุมชนเมืองใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาประเทศในอนาคต โดยทำการพัฒนาโครงข่ายระบบถนนร่วมระบบราง โดยมีแนวคิดการพัฒนาดังนี้

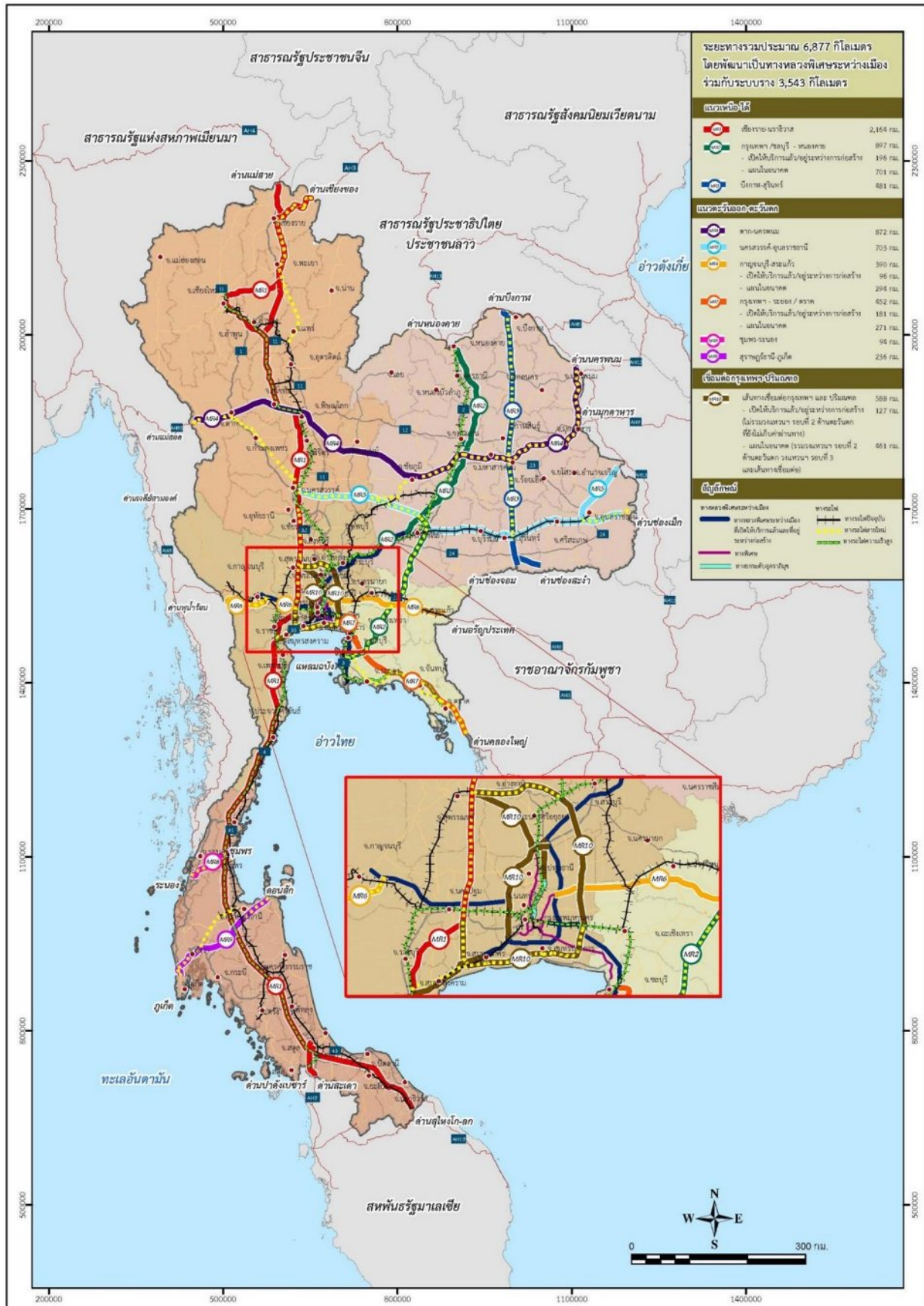
- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับโครงข่ายระบบราง โดยใช้สิทธิของเขตทางที่มีอยู่อย่างเต็มที่โดยบูรณาการร่วมกัน
- ลดการเวนคืนพื้นที่โดยไม่จำเป็นและการแบ่งแยกชุมชน
- พัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่
- ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่าย ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ
- บรรเทาความแออัดของการจราจรโดยแยกการจราจรทางไกลออกจากการจราจรในพื้นที่
- เพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
- แก้ปัญหาทางรถไฟที่แออัดในเขตเมืองโดยการพัฒนาเส้นทางรถไฟใหม่ผ่านเส้นทางที่พัฒนาแล้ว
- ปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ

โดยการศึกษาจัดทำแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง เพื่อเชื่อมโยงทุกภูมิภาคของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านตามแผนแม่บท MR-Map มีระยะทางทั้งหมด 6,877 กม. โดยแบ่งเป็นเส้นทางส่วนที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน 353 กม. เส้นทางส่วนที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 317 กม. และเส้นทางที่อยู่ในแผนฯ 6,207 กม. โดยมีจำนวนเส้นทางรวม 10 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-5 และมีรายละเอียดดังนี้

- **MR1: เชียงราย - นราธิวาส (2,164 กม.):** เชื่อมโยงเส้นทางจากชายแดนประเทศเมียนมาและสปป.ลาว บริเวณด่านแม่สาย และ ด่านเชียงของ จ.เชียงราย ถึงชายแดนใต้ จ.นราธิวาส เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย แบ่งเป็น 12 ช่วง ได้แก่ (1) ด่านเชียงของ - เชียงราย (2) ด่านแม่สาย - เชียงราย (3) เชียงราย - เชียงใหม่ (4) เชียงใหม่ - พิชณุโลก (5) พิชณุโลก - นครสวรรค์ (6) นครสวรรค์ - นครปฐม (7) นครปฐม - ชะอำ (8) ชะอำ - ชุมพร (9) ชุมพร - สุราษฎร์ธานี (10) สุราษฎร์ธานี - สงขลา (11) สงขลา - ด่านสะเดา และ (12) สงขลา - นราธิวาส

- **MR2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย (897 กม.):** เชื่อมชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านหนองคาย จ.หนองคาย ผ่านพื้นที่ภาคอีสานตอนบน ลงสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือทำเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก แบ่งเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1) ด่านหนองคาย - ขอนแก่น (2) ขอนแก่น - นครราชสีมา (3) นครราชสีมา - ปราจีนบุรี และ (4) ปราจีนบุรี - ชลบุรี (แหลมฉบัง) ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่มีส่วนตัดกับถนนโครงการ
- **MR3: บึงกาฬ - สุรินทร์ (481 กม.):** จากชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ผ่านพื้นที่ภาคอีสาน เชื่อมไปจนถึงชายแดนประเทศกัมพูชาที่ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ (1) บึงกาฬ - ร้อยเอ็ด และ (2) ร้อยเอ็ด - สุรินทร์ (ด่านช่องจอม)
- **MR4: ตาก - นครพนม (872 กม.):** เชื่อมต่อชายแดนเมียนมาที่จังหวัดตากไปยังสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ที่ จ.มุกดาหาร และแห่งที่ 3 ที่ จ.นครพนม แบ่งเป็น 5 ช่วง ได้แก่ (1) ด่านแม่สอด - ตาก (2) ตาก - พิชณุโลก (3) พิชณุโลก - เพชรบูรณ์ (หล่มสัก) (4) เพชรบูรณ์ (หล่มสัก) - ขอนแก่น และ (5) ขอนแก่น - มุกดาหาร
- **MR5: นครสวรรค์ - อุบลราชธานี (703 กม.):** เชื่อมประเทศเมียนมาที่ด่านเจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี ไปยังชายแดน สปป.ลาว ที่แขวงสาละวัน ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี แบ่งเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1) กาญจนบุรี (ด่านเจดีย์สามองค์) - นครสวรรค์ (2) นครสวรรค์ - ชัยภูมิ (3) ชัยภูมิ - นครราชสีมา และ (4) นครราชสีมา - อุบลราชธานี (สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6)

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



ที่มา: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง, 2566

รูปที่ 2.2-5 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - MAP)

2.2.5 แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

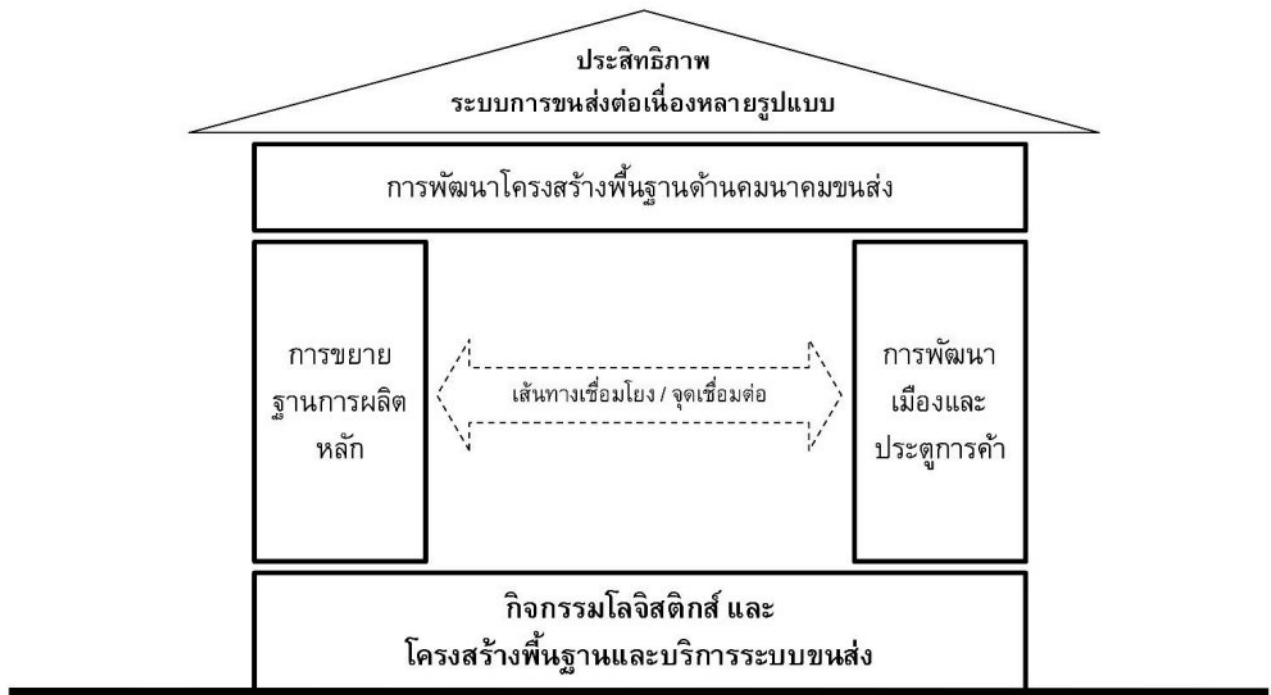
แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศได้ถูกกำหนดเพื่อการเชื่อมโยงฐานการผลิตหลักสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้เหินยวนำการปรับเปลี่ยนจากการขนส่งที่พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ รวมทั้งให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกันในเส้นทางการขนส่งอย่างเป็นไปได้มากที่สุด โดยมีวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนงานของแผนแม่บท รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2.2-6



ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับพื้นที่ฐานการผลิตหลัก
ของประเทศ (รายงานฉบับสมบูรณ์) (สนข.), 2556

รูปที่ 2.2-6 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนงานของแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการขนส่งในลักษณะต้นทาง - ปลายทาง (Door to Door) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตของประเทศกับประตูการค้าหลักประตูการค้าชายแดนและปรับปรุงปัญหาจุดเชื่อมต่อที่ไม่เพียงพอ หรือมีอยู่แล้วแต่ขาดประสิทธิภาพ ดังรูปที่ 2.2-7

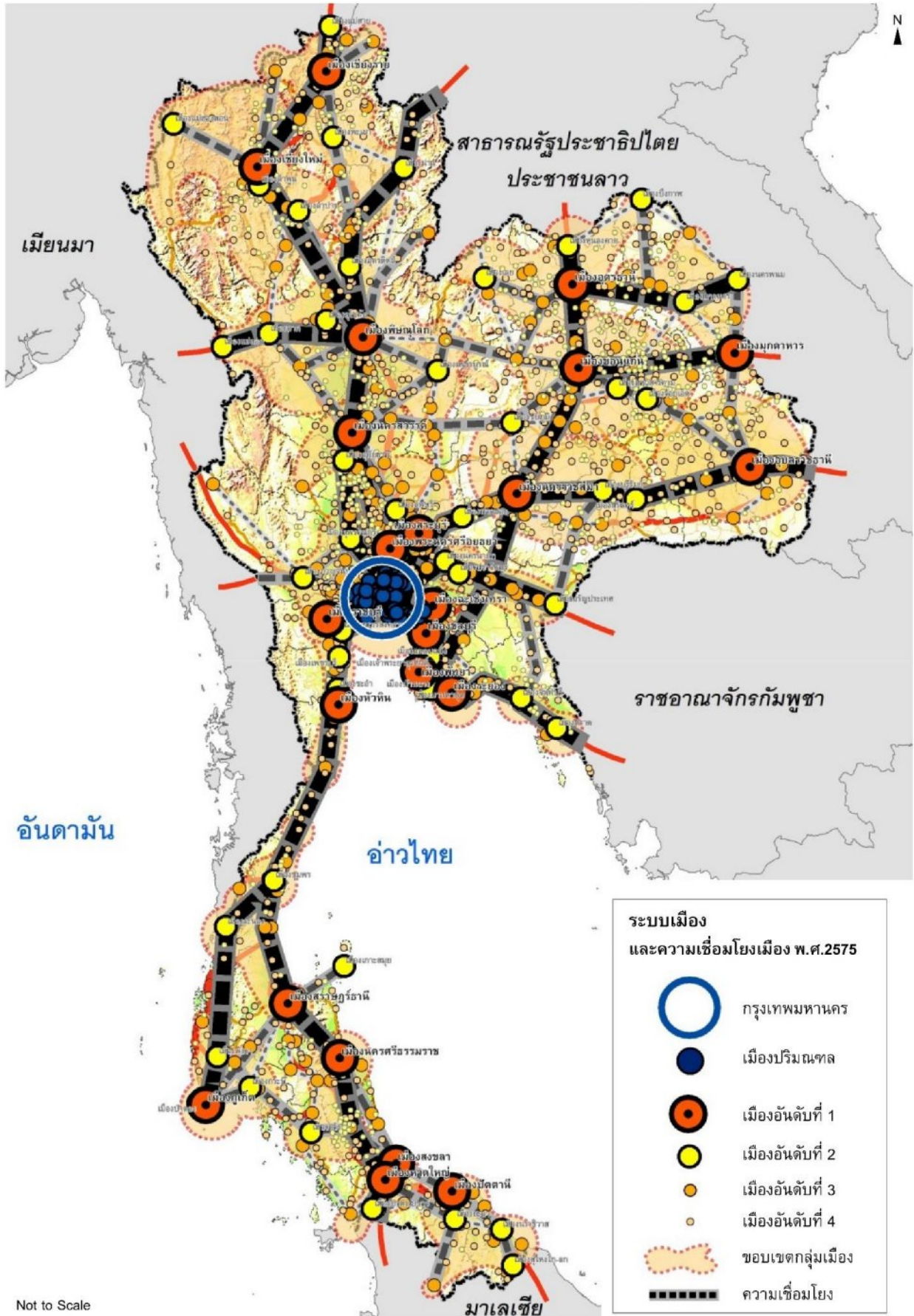


ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (สนข.), 2556

รูปที่ 2.2-7 วัตถุประสงค์ของโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

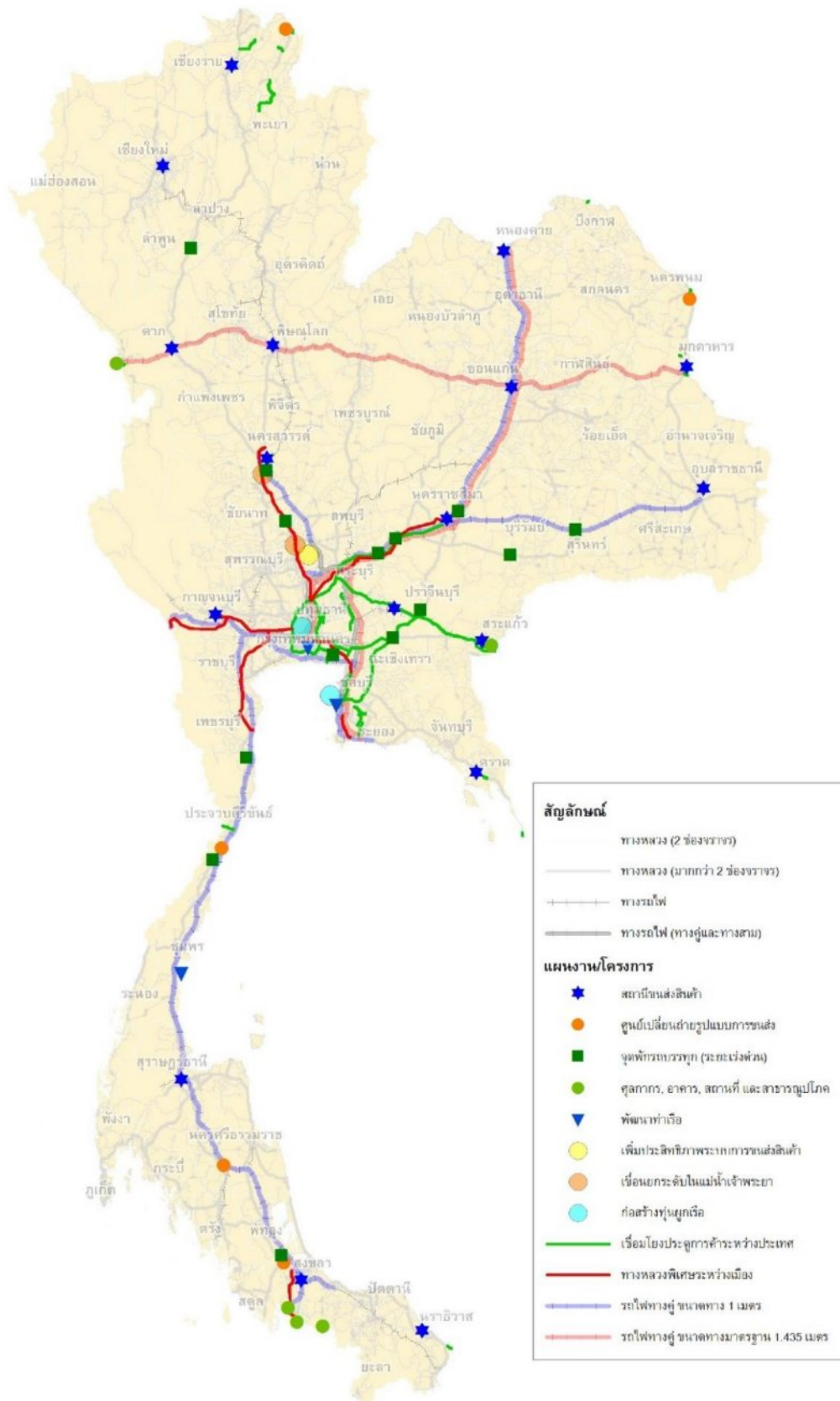
โดยแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และมีความสอดคล้องกับกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ ขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รองรับการพัฒนาของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและ ในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ

ผลการวิเคราะห์ฐานการผลิตหลักของประเทศ ได้มีการวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงระหว่างเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (Hub) เมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน (Sub-hub) และประตูการค้าชายแดน (Gateway) ตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างเมืองทั้งหลายไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ ผลการคาดการณ์การเติบโตทางสินค้าเกษตรของประเทศ แสดงได้ดังรูปที่ 2.2-8 และ รูปที่ 2.2-9



ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (สนข.), 2556

รูปที่ 2.2-8 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางการขนส่งสินค้าเกษตรของประเทศ



Not to Scale

ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (สนข.), 2556

รูปที่ 2.2-9 ผลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

2.2.6 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน พ.ศ. 2557

จากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ ได้จัดทำแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ ที่ได้บรรจุโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางหลักหรือเส้นทางสนับสนุนการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ และเส้นทางที่เชื่อมประตูการค้าหลักที่สำคัญนั้น ยังได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน ที่ได้พิจารณาเส้นทางเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลัก (เมืองหลัก) หรือเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน (เมืองนำเที่ยว) หรือเส้นทางเชื่อมโยงเมืองประตูการค้าหลักที่สำคัญ โดยมีกรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ใน 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ และ 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน แนวคิดการจัดทำแผนแม่บทเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย แสดงได้ดังรูปที่ 2.2-10

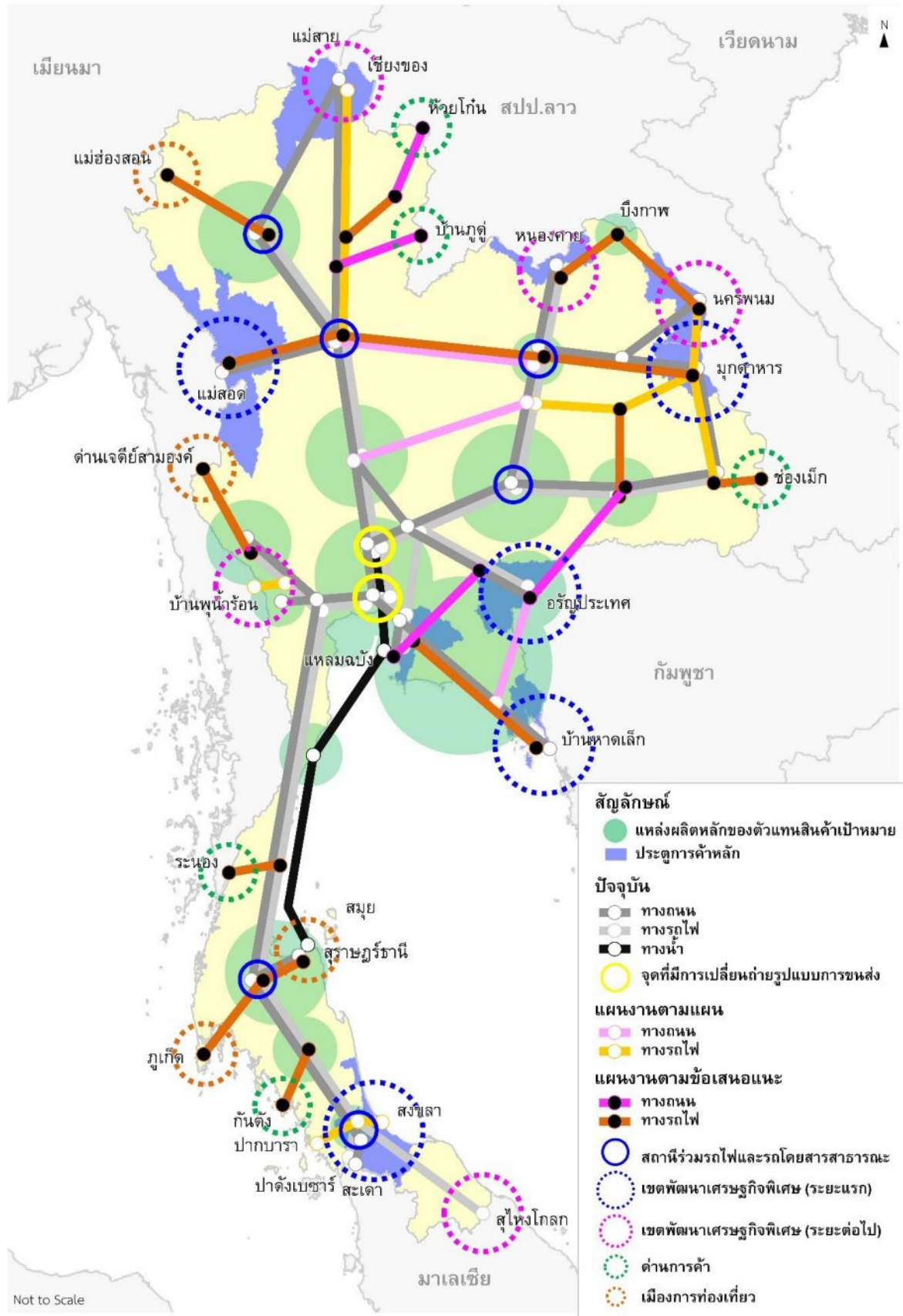
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมือง

- แผนงานที่ 1 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง จำนวน 50 โครงการ
- แผนงานที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จำนวน 141 โครงการ
- แผนงานที่ 3 สนับสนุนการพัฒนาการให้บริการขนส่งทางอากาศ จำนวน 9 โครงการ

กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค

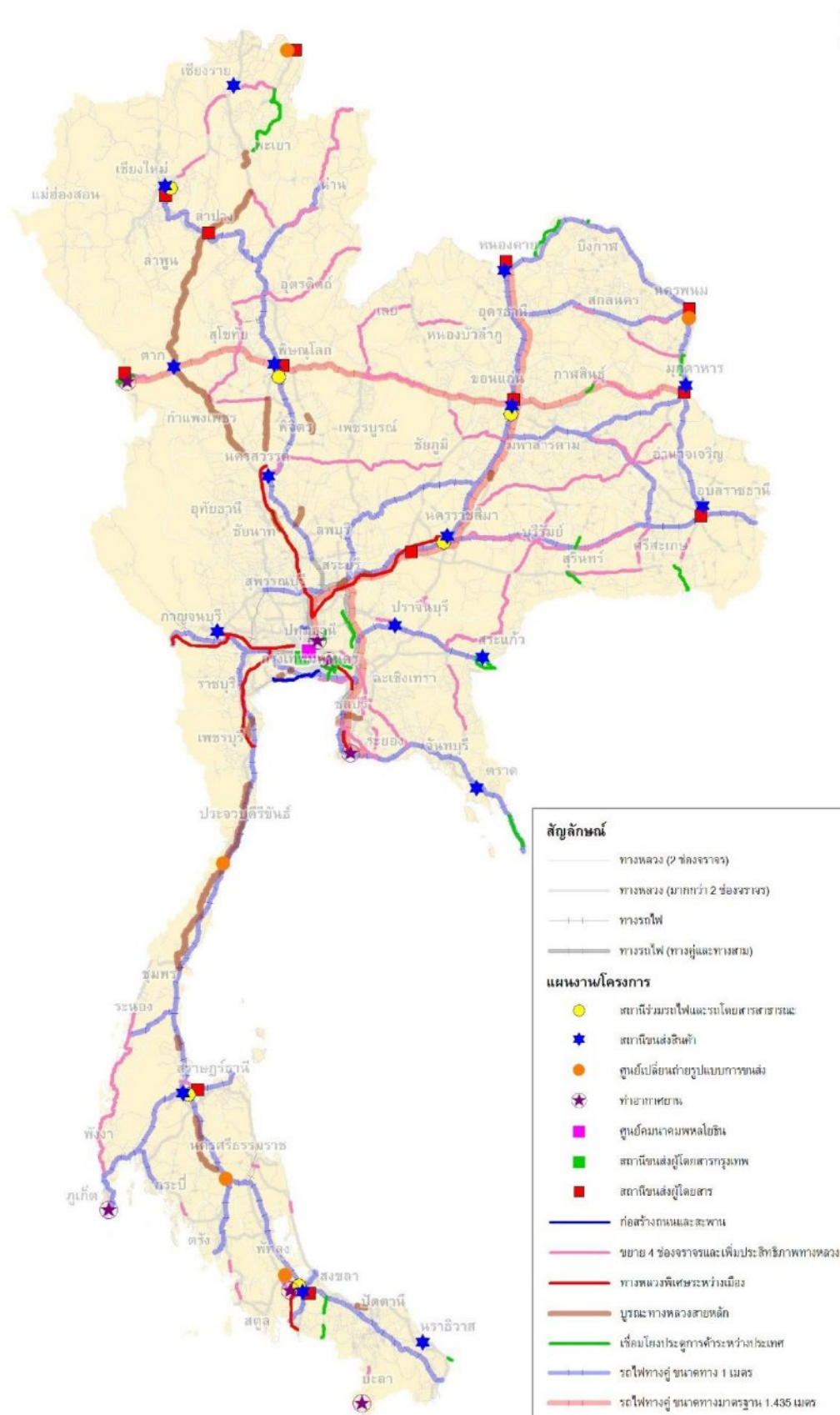
- แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 17 โครงการ

ผลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน แสดงได้ดังรูปที่ 2.2-11



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

รูปที่ 2.2-10 แนวคิดการจัดทำแผนแม่บทเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย



Not to Scale

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

รูปที่ 2.2-11 ผลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง
เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

2.2.7 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569)

ระบบการคมนาคมและโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อประเทศ ไม่ว่าจะเป็น ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ถ้าประเทศมีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และมีต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ประหยัด ก็จะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของประเทศให้สูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตในแต่ละภูมิภาคได้โดยสะดวก ส่งผลให้เกิดการจ้างงาน เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ นอกจากนี้ยังทำให้มีการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่นำไปสู่การพัฒนาเมืองและทางสังคมอย่างเป็นระบบ

ปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ทั้งในส่วนของการขนส่งสินค้าและการขนส่งคนยังประสบปัญหา ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากประเทศไทยยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ 87.48 ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลาก ซึ่งใช้ทางร่วมกับการเดินทางของคนที่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคลทำให้ปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนนมีมากกว่าความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาอย่างยาวนาน หากยังไม่มีการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้มีความเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นปัญหาดังกล่าวก็จะทวีความรุนแรงมากขึ้นในอนาคต นับเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่รัฐบาลต้องเร่งดำเนินการพัฒนาเพื่อผลักดันประเทศให้มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น

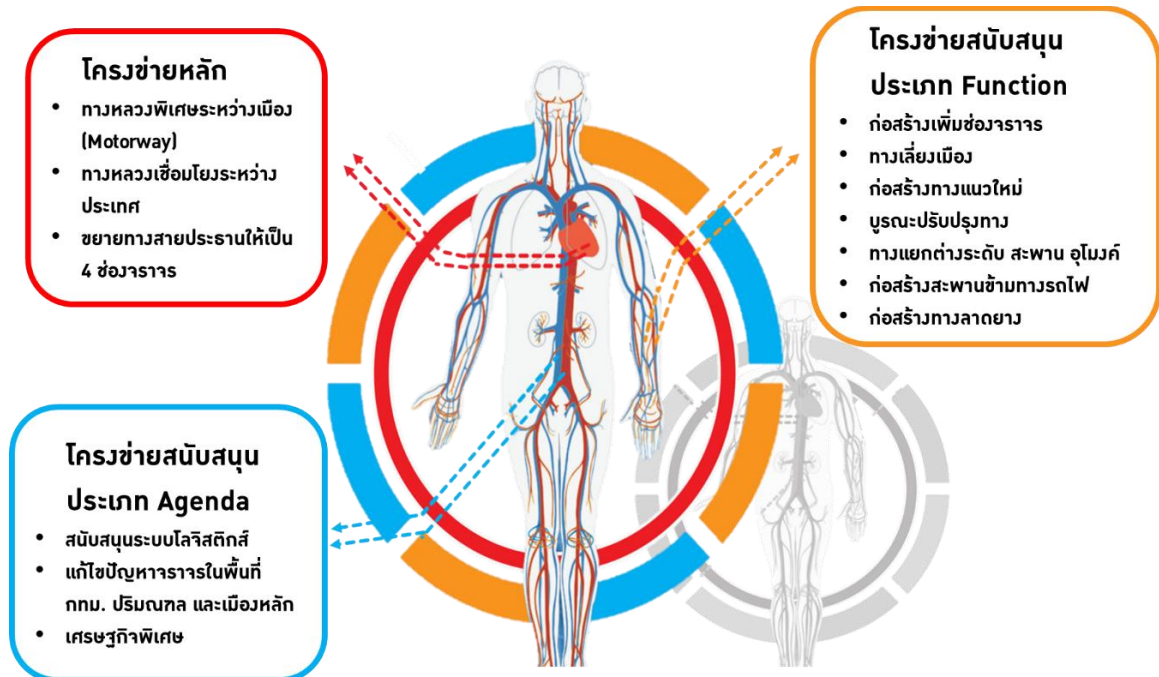
การกำหนดเป้าหมายข้างต้นสามารถสรุปแนวคิดขั้นต้นในการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้บรรลุตามเป้าหมาย โดยมีมุมมองต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางของประชาชน การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และการเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-12 แนวคิดขั้นต้นในการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ให้บรรลุตามเป้าหมาย

กรมทางหลวงแบ่งการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ (1) โครงข่ายหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (2) โครงข่ายสนับสนุนประเภท Function ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางเลี้ยวเมือง ก่อสร้างทางแนวใหม่ บูรณะปรับปรุงทาง ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ และก่อสร้างทางลาดยาง และ (3) โครงข่ายสนับสนุนประเภท Agenda ได้แก่ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองหลัก และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

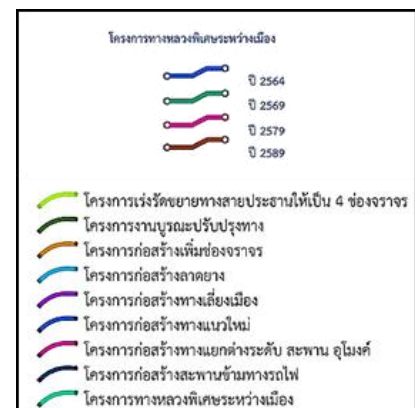
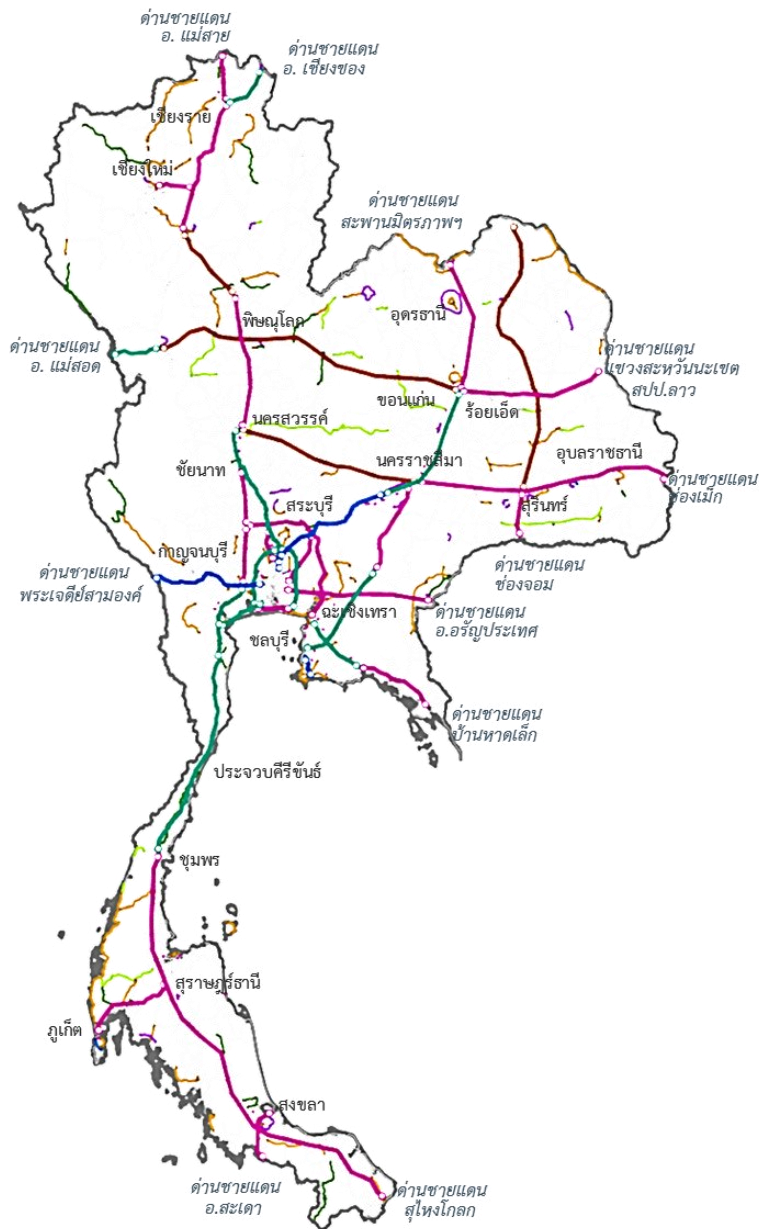


ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-13 แนวคิดการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ

ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2559 - 2569 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งระบบราง สนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ เพื่อเป้าหมายในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศ กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ ในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2560 - 2569) โดยมียุทธศาสตร์สำหรับแผนพัฒนาดังกล่าว คือ “ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ” แบ่งกลุ่มโครงการหลัก ออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่

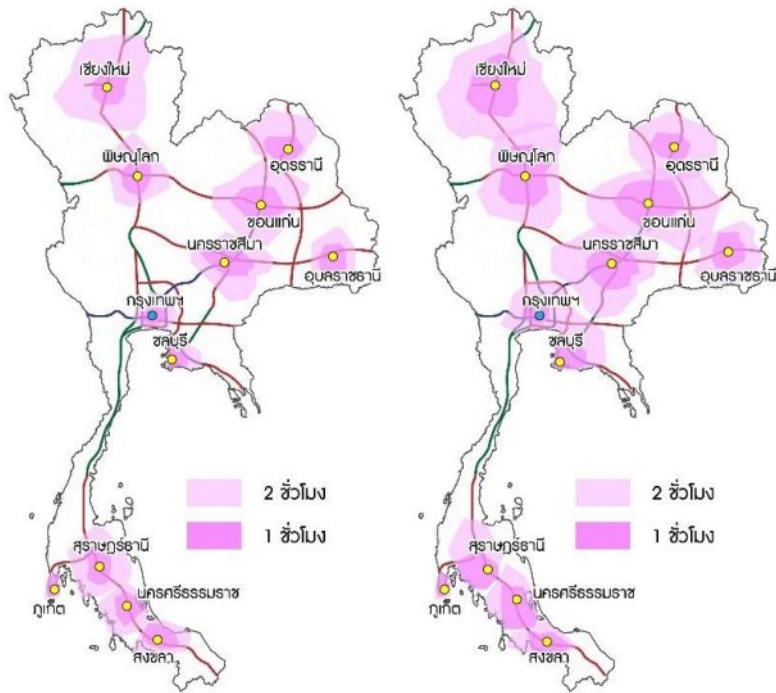
- 1) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง (Mobility)
ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านคมนาคม คือ ความรวดเร็วในการเดินทางของผู้สัญจรและสินค้าในระบบ
โลจิสติกส์ โดยภาพรวมแผนการดำเนินการ มีดังนี้
 - 1.1) โครงการบูรณะปรับปรุงทางทั่วประเทศ ประมาณ 1,408 กิโลเมตร
 - 1.2) โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรทั่วประเทศ ประมาณ 4,109 กิโลเมตร
 - 1.3) โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานทั่วประเทศให้เป็น 4 ช่องจราจร ระยะ 2 ประมาณ 942 กิโลเมตร
 - 1.4) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์ ทั่วประเทศ ประมาณ 69 แห่ง
 - 1.5) แนวเส้นทางสายหลักตามแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวง ดังรูปที่ 2.1-14
- 2) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายระเบียบเศรษฐกิจระหว่างทางหลวงและพื้นที่
สำคัญเพื่อเร่งรัดการพัฒนา (Connectivity)
ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านคมนาคม คือ การเชื่อมโยงระเบียบเศรษฐกิจ พื้นที่ชายแดนและ
เขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองในภูมิภาค
- 3) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายทางหลวงในการเข้าถึงพื้นที่อย่าง
ครอบคลุม (Accessibility)
ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านคมนาคม คือ การเข้าถึงพื้นที่ที่เป็นยุทธศาสตร์เช่น พื้นที่ท่องเที่ยว พื้นที่
ที่สนับสนุนความมั่นคงชายแดนภาคใต้ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษ
โดยในภาพรวมมีแผนการพัฒนาดังนี้
 - 3.1) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ทั่วประเทศ ประมาณ 329 กิโลเมตร
 - 3.2) โครงการก่อสร้างทางเลียบเมืองทั่วประเทศ ประมาณ 408 กิโลเมตร
 - 3.3) โครงการทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และ โครงการทางหลวงเพื่อสนับสนุนระบบ
โลจิสติกส์ทั่วประเทศ ประมาณ 39 โครงการ



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-14 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง (Mobility)

ทั้งนี้ เมื่อมีการดำเนินงานโครงการในกลุ่มของ Connectivity และ Accessibility แล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงในอนาคต ดังรูปที่ 2.2-15 และรูปที่ 2.2-16 แสดงผลลัพธ์ของสภาพจราจรของโครงข่ายทางหลวงในอนาคตหลังก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ สำหรับระดับการเข้าถึงเมืองหลักและการเข้าถึงด้านชายแดนตามลำดับ

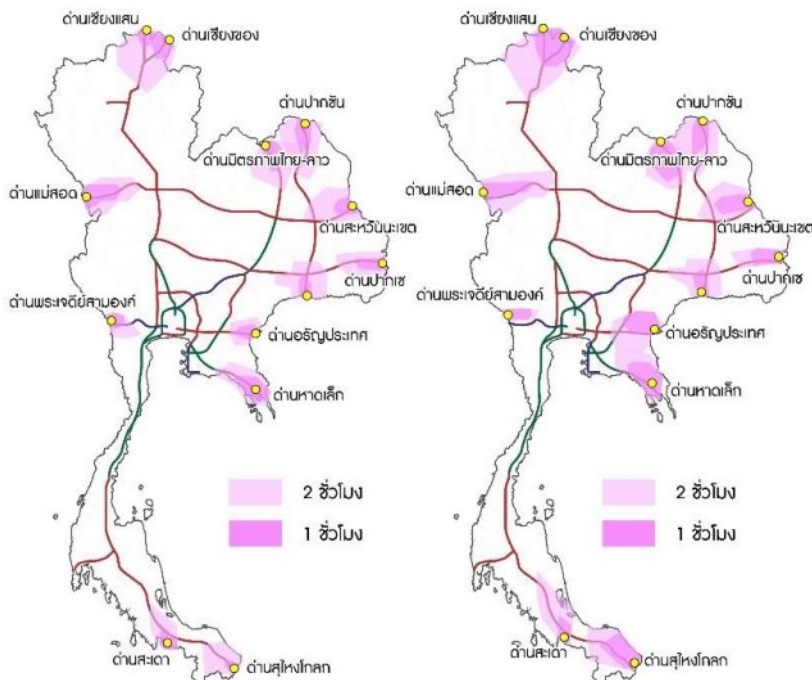


กรณีไม่มีโครงการปรับปรุง

กรณีมีโครงการปรับปรุง

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-15 สภาพจราจรของโครงข่ายทางหลวงในป้อนาคตเปรียบเทียบกับกรณีมีและไม่มีโครงการปรับปรุง
(ระดับการเข้าถึงเมืองหลัก)



กรณีไม่มีโครงการปรับปรุง

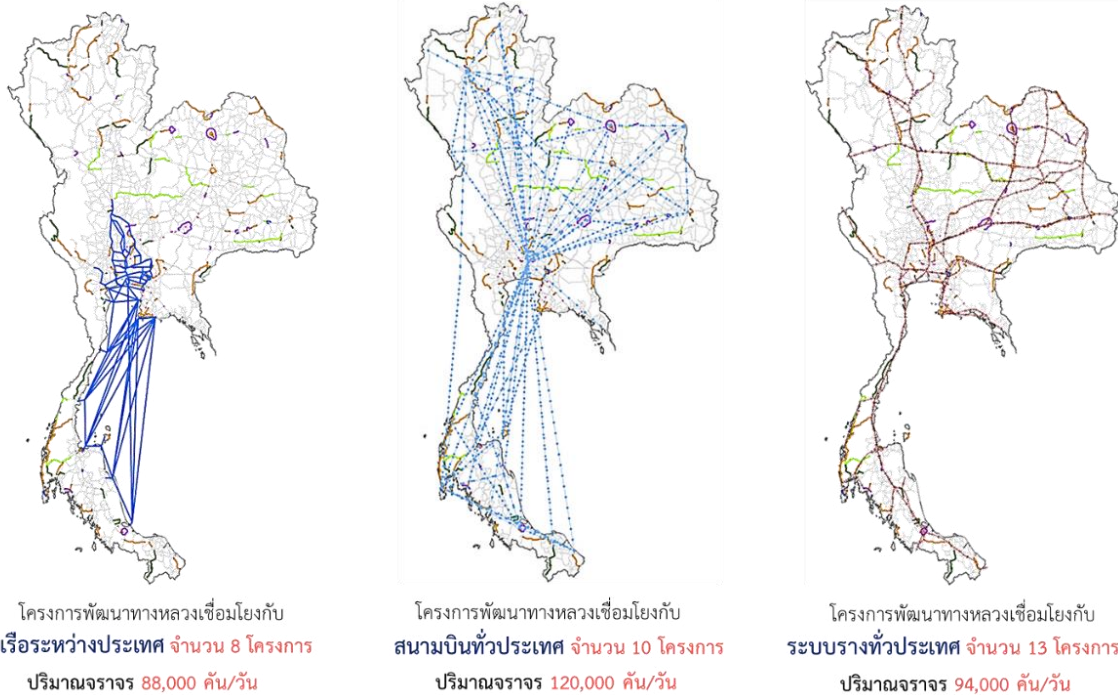
กรณีมีโครงการปรับปรุง

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-16 สภาพจราจรของโครงข่ายทางหลวงในป้อนาคตเปรียบเทียบกับกรณีมีและไม่มีโครงการปรับปรุง
(ระดับการเข้าถึงด่านชายแดน)

4) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรางและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift Support)

ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านคมนาคม คือ การเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบและบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-17 โดยในภาพรวมมีแผนการพัฒนา ประกอบด้วย (1) โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงกับ ท่าเรือระหว่างประเทศ จำนวน 8 โครงการ ปริมาณจราจร 88,000 คัน/วัน (2) โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงกับ สนามบินทั่วประเทศ จำนวน 10 โครงการ ปริมาณจราจร 120,000 คัน/วัน และ (3) โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงกับระบบรางทั่วประเทศ จำนวน 13 โครงการ ปริมาณจราจร 94,000 คัน/วัน



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-17 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรางและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift Support)

5) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable)

โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable) ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านคมนาคม คือ

5.1) ความเท่าเทียมในการกระจายงบประมาณ (Equity) โครงการทางหลวงก่อสร้างกระจายตัวไปยังเขตจังหวัดและภูมิภาคต่าง ๆ ส่งเสริมความเท่าเทียมในการใช้โครงข่ายทางหลวง เช่น โครงการก่อสร้างลาดยาง

5.2) การลดมลพิษ (Emission) โครงการทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ลดการปล่อยมลพิษ โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองหลวง และหัวเมืองหลัก เช่น โครงการทางหลวงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลัก วัตถุประสงค์จากความเร็วติดขัดบนสายทาง (Congested Speed) เนื่องจากเส้นทางที่มีความติดขัดสูงมีแนวโน้มที่จะปลดปล่อยมลพิษได้มาก โดยอ้างอิง การศึกษาของ Barth and Boriboonsomsin (ค.ศ. 2009) ซึ่งแสดงผลความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO₂) ซึ่งเมื่อความเร็วลดต่ำลงจะทำให้ปริมาณ CO₂ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

5.3) ความปลอดภัยในการเดินทาง (Safety) โครงการทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เช่น โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เพื่อเพิ่มขนาดของช่องทางและไหล่ทาง โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ โครงการงานบูรณะปรับปรุงทาง เป็นต้น

ความสัมพันธ์ของยุทธศาสตร์และประเภทโครงการ สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2569 ซึ่งได้มีการจัดประเภทโครงการฯ ตามกลุ่มโครงการหลักทั้ง 5 ด้าน ดังรูปที่ 2.2-18



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-18 ความสัมพันธ์ของยุทธศาสตร์และประเภทโครงการ สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2569

ทั้งนี้จากผลการดำเนินงานดังตารางที่ 2.2-1 และตารางที่ 2.2-2 สรุปภาพรวมระยะทางและงบประมาณโครงการ Short List ในแผนพัฒนาทางหลวง ปี พ.ศ. 2560 - 2569 ตามลำดับดังรูปที่ 2.2-19

ตารางที่ 2.2-2 สรุประยะทางตามโครงการ Short List ในแผนพัฒนาทางหลวง ปี พ.ศ. 2560 - 2569

หน่วย: ล้านบาท

ประเภทโครงการ	ภาคเหนือ (กิโลเมตร)	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กิโลเมตร)	ภาคกลาง (กิโลเมตร)	ภาคใต้ (กิโลเมตร)	รวม (กิโลเมตร)
1. ขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	260	306	37	168	771
2. ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	879	1,268	1,010	656	3,813
3. ทางเลี้ยวเมือง	138	142	94	35	408
4. ก่อสร้างทางแนวใหม่	28	86	97	77	288
5. ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์	2	8	19	6	35
6. ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ	4	7	6	8	24
7. บูรณะปรับปรุงทาง	450	154	232	492	1,329
8. สนับสนุนระบบโลจิสติกส์	75	0	54	182	311
9. ก่อสร้างทางลาดยาง	21	0	0	0	21
10. ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	278	298	0	11	587
11. แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก	58	217	26	129	429
รวมโครงการประเภทถนน	2,194	2,485	1,575	1,763	8,017
รวมโครงการประเภทสะพาน/อุโมงค์ (แห่ง)	14	30	65	27	136

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

ตารางที่ 2.2-3 สรุปงบประมาณตามโครงการ Short List ในแผนพัฒนาทางหลวง ปี พ.ศ. 2560 - 2569

หน่วย: ล้านบาท

ประเภทโครงการ	ภาคเหนือ (กิโลเมตร)	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กิโลเมตร)	ภาคกลาง (กิโลเมตร)	ภาคใต้ (กิโลเมตร)	รวม (กิโลเมตร)
1. ขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	13,542	13,509	2,150	7,466	36,667
2. ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	40,620	53,727	57,077	26,558	177,981
3. ทางเลี้ยวเมือง	20,029	15,134	11,883	4,210	51,255
4. ก่อสร้างทางแนวใหม่	5,193	7,909	21,012	7,106	41,220
5. ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์	1,521	8,492	22,904	7,492	40,409
6. ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ	3,103	5,847	4,279	5,824	19,053
7. บูรณะปรับปรุงทาง	11,870	3,674	6,339	12,889	34,772
8. สนับสนุนระบบโลจิสติกส์	2,215	0	4,822	12,813	19,850
9. ก่อสร้างทางลาดยาง	626	0	0	0	626
10. ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	11,765	14,900	0	2,086	28,752
11. แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก	4,468	32,342	5,541	18,912	61,262
รวมงบประมาณ	114,951	155,533	136,006	105,356	511,847

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ กรมทางหลวง (พ.ศ. 2562)

รูปที่ 2.2-19 โครงการ Short List ในแผนพัฒนาทางหลวง ปี พ.ศ. 2560 - 2569

2.2.8 แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จัดทำโดยกรมการขนส่งทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง ด้านความรู้เทคโนโลยี ความร่วมมือในเครือข่ายธุรกิจ สนับสนุนทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติจากภาครัฐ และเอกชน ทั้งระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค ระดับประเทศ และความร่วมมือในระดับนานาชาติ และขยายเครือข่ายและพัฒนาระดับมาตรฐานการดำเนินการขนส่ง ในด้านความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ

วิสัยทัศน์

พัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐานคุณภาพการขนส่งที่มีความปลอดภัยและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

พันธกิจ

- 1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่ง
- 2) สนับสนุนปัจจัยเกื้อหนุนที่จำเป็นต่อการดำเนินการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย
- 3) ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้การดำเนินการได้มาตรฐานคุณภาพ มีความปลอดภัยและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและการบริการ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาทักษะฝีมือ ความสามารถ และมาตรฐานวิชาชีพของบุคลากรในด้านการบริหารจัดการและปฏิบัติการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 เพิ่มศักยภาพการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- กลยุทธ์ที่ 1.4 ยกระดับคุณภาพการบริการให้ได้มาตรฐานระดับประเทศและระดับสากล
- กลยุทธ์ที่ 1.5 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทั้งในและต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง

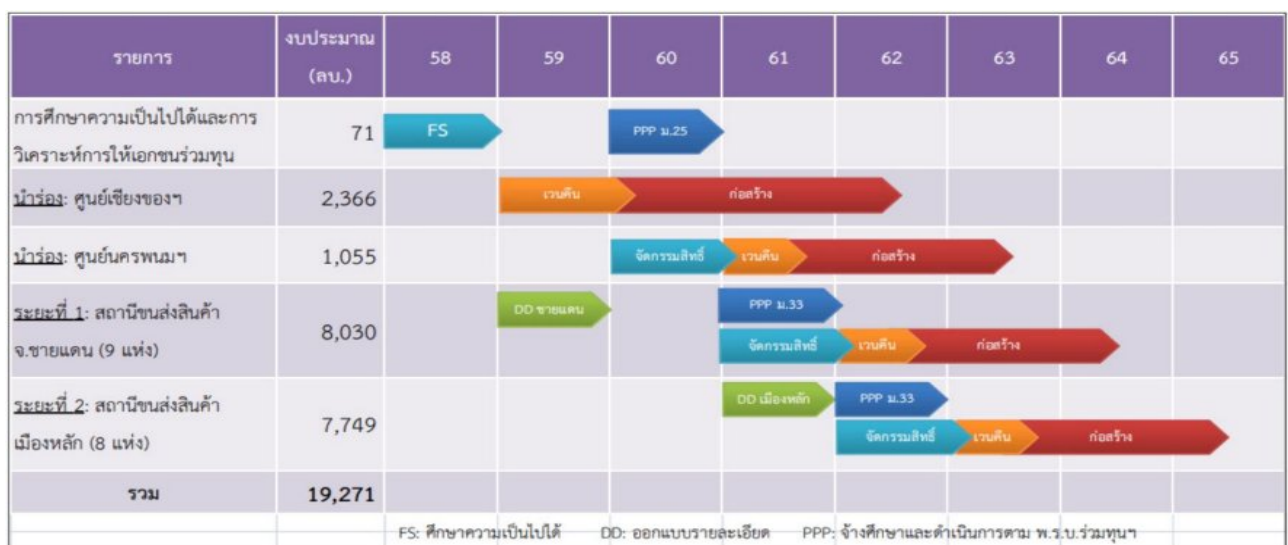
- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือ กำกับดูแลและให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางธุรกรรมและข้อมูลองค์ความรู้เพื่อบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.3 ทบทวน ปรับปรุง และผลักดันการออกกฎหมายให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง

- กลยุทธ์ที่ 2.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเงินทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

- กลยุทธ์ที่ 3.1 เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ
- กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมความสามารถในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- กลยุทธ์ที่ 3.3 สนับสนุนผู้ประกอบการให้สร้างเครือข่ายกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานธุรกิจในโซ่อุปทานในพื้นที่

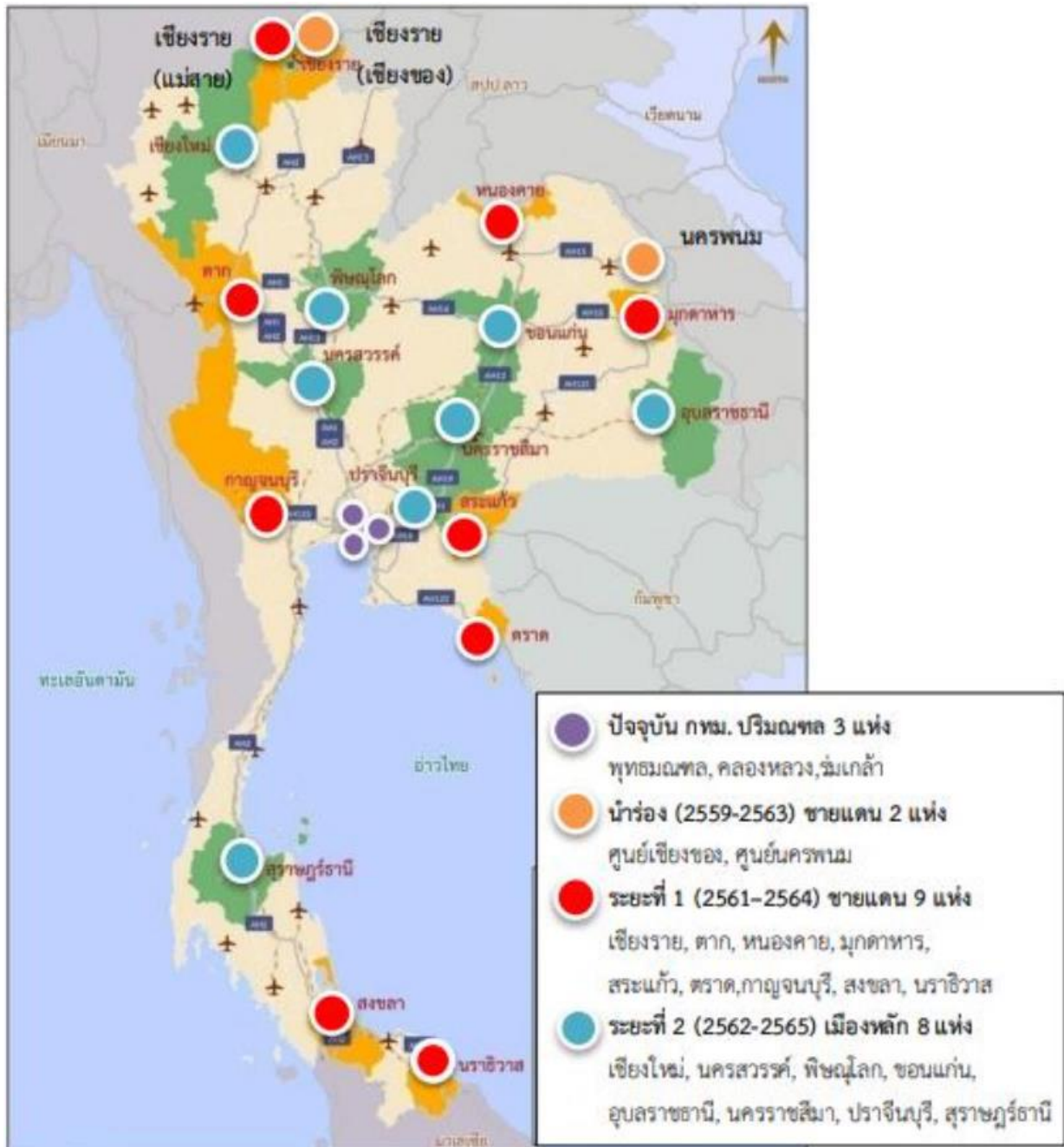
แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 2.2-20 และรูปที่ 2.2-21



ที่มา: แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ: กรมการขนส่งทางบก อยู่ระหว่างเสนอการพิจารณา ปี 2568

รูปที่ 2.2-20 แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก



ที่มา: แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 2.2-21 ตำแหน่งสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

2.2.9 โครงการศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนและเมืองหลัก

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง เมื่อปี พ.ศ. 2558 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ตาก พิษณุโลก นครสวรรค์ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา ปราจีนบุรี สระแก้ว ตรด กาญจนบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา และ นราธิวาส ซึ่งเป็นสถานีขนส่งสินค้าเพิ่มเติมจากสถานีขนส่งสินค้าที่มีอยู่ 3 แห่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าที่สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ซึ่งเป็น

การดำเนินการที่สอดคล้องกับเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่มีศักยภาพที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้กำหนดขึ้นเป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ต่อมาในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ขบ. ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยดำเนินการในภาพรวมของสถานีขนส่งสินค้าทั้ง 17 แห่ง

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

ระยะที่ 1: สุราษฎร์ธานี หนองคาย ขอนแก่น มุกดาหาร

ระยะที่ 2: สงขลา เชียงใหม่ เชียงราย (แม่สาย) ตาก

ระยะที่ 3: นครราชสีมา นราธิวาส พิษณุโลก สระแก้ว

ส่วนจังหวัดที่ต้องทบทวนข้อมูลและชะลอโครงการ ได้แก่ ตราด กาญจนบุรี อุบลราชธานี ปราจีนบุรี และนครสวรรค์

ขบ.จึงเสนอโครงการไปยัง สนข. เพื่อเสนอโครงการให้ คค. พิจารณา ซึ่ง คค. ได้สั่งการให้ ขบ. เร่งดำเนินการเฉพาะสถานีขนส่งสินค้าที่มีความเป็นไปได้ที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนเป็นลำดับแรกก่อนตามผลการศึกษา ซึ่งประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา สุราษฎร์ธานี มุกดาหาร หนองคาย และขอนแก่น สนข. มีความเห็นว่าแผนพัฒนาสถานีฯ ของ ขบ. ในหลายจังหวัดยังไม่สามารถเชื่อมโยงระบบรางได้ ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าไม่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนสูง ดังนั้น ขบ. ควรพิจารณาทบทวนตำแหน่งที่ตั้งสถานีเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อระบบรางได้อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) และไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินการกระทรวงคมนาคม จึงให้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการดังกล่าว โดยควรจัดทำแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับช่วงเวลาการพัฒนารถไฟทางคู่และจัดทำแผนผัง Flow สินค้าในสถานีขนส่งสินค้าให้เป็นรูปแบบ Single Handling โดยพิจารณาโครงการที่มีความพร้อมตามแผนพัฒนาระยะที่ 1 ก่อน เพื่อเป็นต้นแบบของการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าแห่งอื่นต่อไป นอกจากนั้นจะต้องมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ได้แก่ รฟท. กทท. และ ขบ. รวมถึงบูรณาการแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แผนพัฒนารถไฟทางคู่ แผนพัฒนาท่าเรือบก แผนพัฒนาลานกองเก็บตู้สินค้า และแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งตำแหน่งที่ตั้ง และช่วงเวลาที่เหมาะสมเพื่อให้โครงข่ายคมนาคมขนส่งเกิดความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

ต่อมา สนข. ได้จัดให้มีการประชุมบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) และท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งมติที่ประชุมสรุปว่า รฟท. มีแผนงานจะพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีหนองคาย และพื้นที่ CY หรือศูนย์รวบรวมและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีรถไฟนาทาเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรางในพื้นที่ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากท่าเรือแหลมฉบังมายังสถานี

หนองคาย ขณะที่ กทท. มีแผนงานจะพัฒนาท่าเรือบกที่จังหวัดขอนแก่น คค. จึงได้มีข้อสั่งการ ท้ายหนังสือที่ คค. 0208/กยพ. 19 ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2564 เรื่อง สรุปผลการประชุมบูรณาการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมบริเวณสถานีขนส่งสินค้าในภูมิภาคในจังหวัดหนองคาย นครพนม ขอนแก่น มุกดาหาร เชียงราย (เชียงของ) และสุราษฎร์ธานี ให้ ขบ. เชลอการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดหนองคาย และจังหวัดขอนแก่น เพื่อลดความซ้ำซ้อนของการขอรับจัดสรรงบประมาณ และให้พิจารณาดำเนินการในลำดับแรก 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดมุกดาหาร

ปัจจุบันสำนักงานขนส่งสินค้าอยู่ระหว่างดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี และมุกดาหาร ทั้งนี้ ตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนมาร่วมลงทุนสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค พบว่า สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีความเป็นไปได้ที่จะให้เอกชนมาร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost ส่วนสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหารมีความเป็นไปได้ที่จะให้เอกชนมาร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง ขบ. เตรียมแผนการดำเนินงานสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นลำดับแรกก่อน เนื่องจากการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร อยู่ในระหว่างการศึกษาเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม อาทิ แผนงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม การพัฒนาสถานีฯ มุกดาหารจะมีความซ้ำซ้อนกับศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมหรือไม่ เป็นต้น

2.2.10 แผนการพัฒนาขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด

ที่ปรึกษาได้รวบรวมแผนการพัฒนาขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา และอุดรธานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

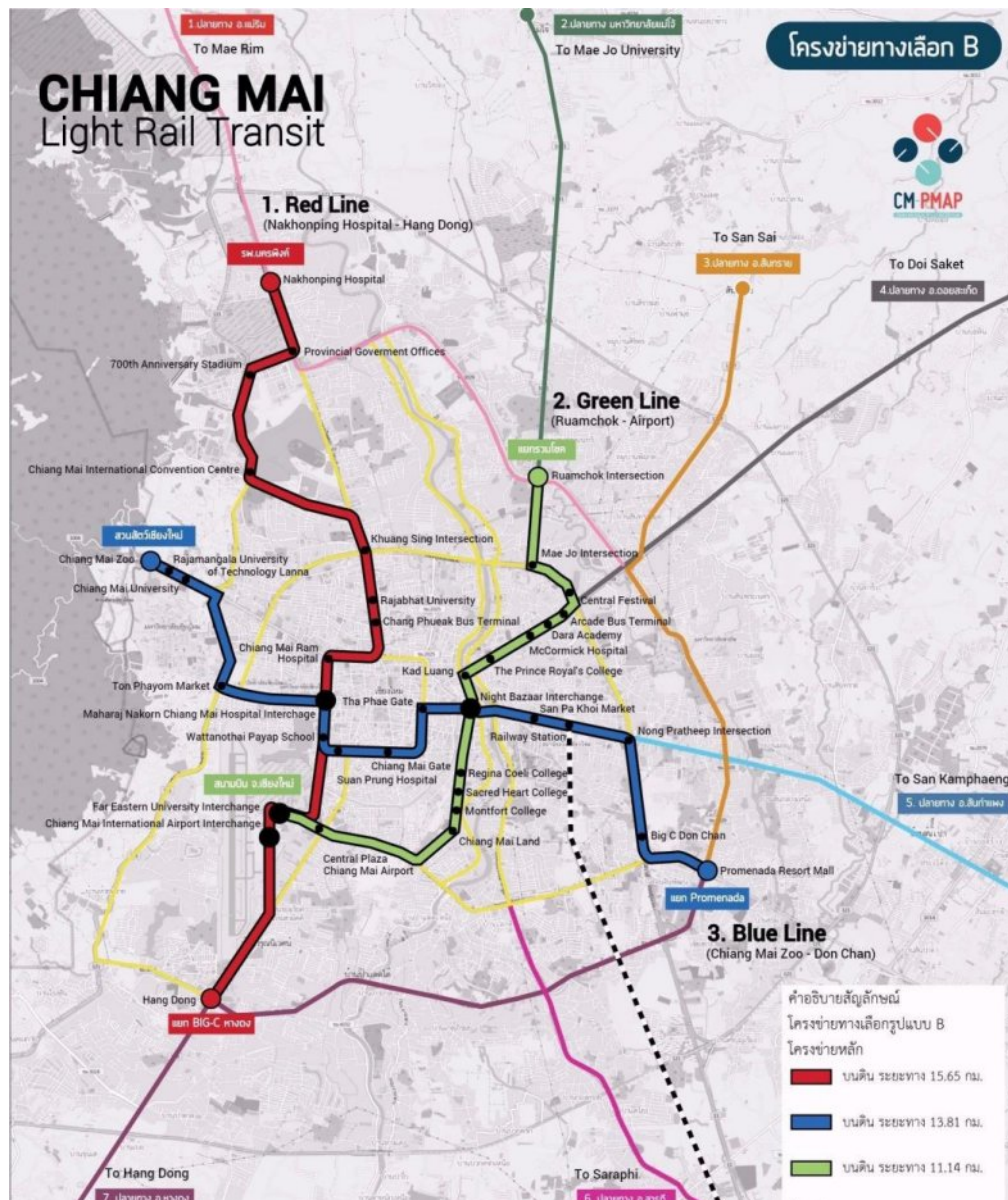
1) โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2560 โดยโครงข่ายสามารถแบ่งออกเป็น 3 ระบบย่อย ได้แก่

- 1.1) โครงข่ายระบบหลัก เป็นโครงข่ายที่รองรับปริมาณการเดินทางส่วนใหญ่ภายในเขตเมือง โดยการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีความจุสูงเพื่อเชื่อมต่อศูนย์กลางแหล่งกิจกรรมที่สำคัญ
- 1.2) โครงข่ายระบบรอง เป็นโครงข่ายที่รองรับปริมาณการเดินทางจากอำเภอรอบนอกเพื่อเข้ามาใช้เส้นทางในระบบหลัก ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีความจุปานกลาง
- 1.3) โครงข่ายระบบเสริม เป็นโครงข่ายที่รองรับปริมาณการเดินทางในเขตเมืองเพื่อขยายขอบเขตพื้นที่บริการของระบบหลัก ทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตเมืองสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ในระยะไม่เกิน 400 เมตร

แนวเส้นทางโครงข่ายระบบหลักที่ได้รับการคัดเลือกมีสองรูปแบบ ได้แก่

- **โครงข่าย A** ประกอบด้วย LRT สามสาย มีโครงสร้างที่ผสมผสานทั้งบนดินและใต้ดิน เส้นทางทั้ง 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง เป็นเส้นทางในแนวเหนือ - ใต้ เริ่มจากโรงพยาบาลประจำจังหวัดทางตอนเหนือ ผ่านเข้าสู่คูเมืองด้านตะวันตกผ่านท่าอากาศยาน ก่อนที่จะลงใต้ไปสิ้นสุดที่ทางไปอำเภอหางดง สายสีน้ำเงิน เป็นเส้นทางในแนวตะวันออก - ตะวันตก เริ่มจากสวนสัตว์เชียงใหม่และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทางตะวันตก ผ่านเข้าเมืองและสถานีรถไฟ ไปสิ้นสุดที่ทางไปอำเภอสันกำแพง และสายสีเขียวเริ่มจากสี่แยกกรวมโชค ผ่านสถานีขนส่ง ตลาดวโรรส และสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่
- **โครงข่าย B** ประกอบด้วย LRT สามสาย เช่นเดียวกับโครงข่าย A แต่เป็นโครงสร้างระดับดินทั้งหมด และสายสีน้ำเงินมีแนวเส้นทางที่แตกต่างไปเล็กน้อย คือ จะอ้อมลงมาทางคูเมืองทิศใต้ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-22



ที่มา: Chiang Mai Public Transit Master Plan (2560)

รูปที่ 2.2-22 โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (รูปแบบ B)

ทั้งสองรูปแบบมีระบบรองและระบบเสริมอีกระบบละ 7 เส้นทาง โดยระบบรองจะใช้รถประจำทางเป็น Feeder เชื่อมต่อผู้โดยสารจากอำเภอรอบนอก เช่น อำเภอแม่ริม อำเภอหางดง อำเภอสันกำแพง และอำเภอดอยสะเก็ด เข้าสู่ระบบหลัก ส่วนระบบเสริมจะเป็นการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ย่อยต่าง ๆ ในวงแหวนมหิดลที่ไม่ถูกรอบคลุมโดยระบบหลัก

ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยค่าเข้าระบบ (Entry Charge) และค่าโดยสารตามระยะทาง การศึกษาความเหมาะสมกำหนดค่าเข้าระบบ 15 บาท และค่าโดยสารตามระยะทาง 1 บาทต่อกิโลเมตร การวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารบนโครงสร้างราคาค่าโดยสารดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าปริมาณผู้โดยสารในโครงข่าย A มีค่ากว่าสองเท่าของโครงข่าย B เนื่องจากสามารถใช้ความเร็วได้มากกว่าจากส่วนที่เป็นโครงสร้างใต้ดิน แต่ค่าก่อสร้างของโครงข่าย A ก็สูงกว่าโครงข่าย B เกือบสามเท่า ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ พบว่า โครงข่าย A มีอัตราผลตอบแทนภายในร้อยละ 33.74 ขณะที่โครงข่าย B มีอัตราผลตอบแทนภายในร้อยละ 49.57

ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง ตามรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน ดังแสดงในรูปที่ 2.2-23



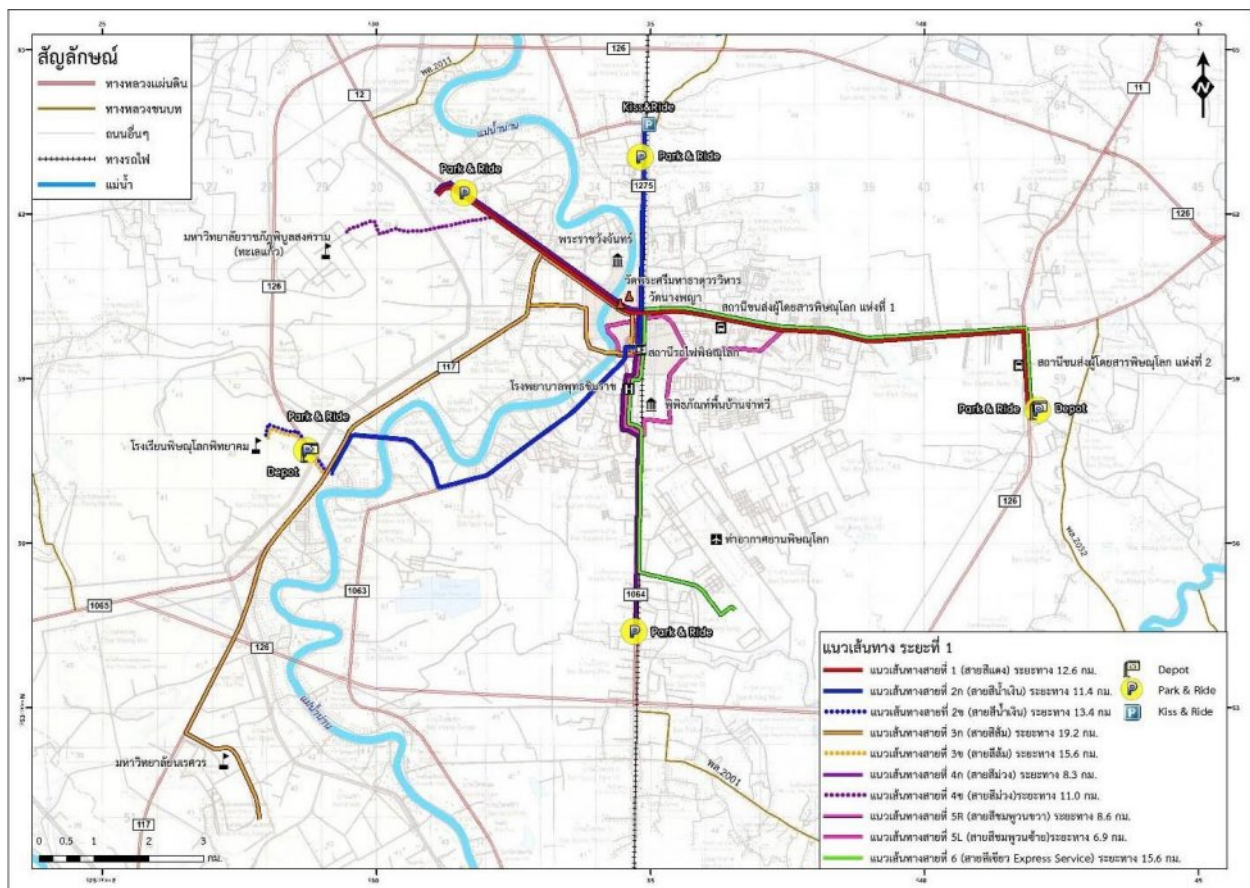
ที่มา: การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

รูปที่ 2.2-23 แนวเส้นทางสายสีแดงของโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

2) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกขึ้นในปี พ.ศ. 2559 เพื่อยกระดับระบบขนส่งสาธารณะของเมืองพิษณุโลกให้เชื่อมโยงการเดินทางในเขตเมือง และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ 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) สายสีชมพู: เชื่อมต่อการเดินทางภายในเมือง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-24



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2560)

รูปที่ 2.2-24 โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดพิษณุโลก

ทั้งนี้ สายสีน้ำเงิน สีส้ม สีม่วง และสีชมพู มีการกำหนดให้แบ่งออกเป็นสาย ก และสาย ข เพื่อรองรับการเดินทางจากสถานศึกษาและโรงพยาบาลพุทธชินราชในอนาคต นอกจากนี้ยังมีสายสีเขียวเป็นระบบขนส่งสาธารณะบริการพิเศษที่ครอบคลุมถึงจุดเปลี่ยนระบบการเดินทาง จุดเปลี่ยนถ่ายและการเชื่อมต่อบริการขนส่งสาธารณะหลักของเมือง

การศึกษานี้กำหนดให้ค่าโดยสาร 15 บาทตลอดสาย (ราคาปี พ.ศ. 2565) และปรับขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อร้อยละ 2.5 ต่อปี ทุก 5 ปี การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารแบ่งออกเป็นฉากทัศน์หลัก ดังนี้

- กรณีมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง
 - กรณีพัฒนาตามแผนงานทั้งหมด
 - กรณีพัฒนาเฉพาะระยะที่ 1
- กรณีไม่มีรถไฟฟ้าความเร็วสูง
 - กรณีพัฒนาตามแผนงานทั้งหมด
 - กรณีพัฒนาเฉพาะระยะที่ 1

ในกรณีที่ไม่มีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเหนือและมีการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบจะมีปริมาณผู้โดยสาร 26,400 เที่ยวต่อวัน ในปีเปิด และจะมีมากถึง 205,500 เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. 2594 และอัตราผลตอบแทนภายในทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับร้อยละ 13.01 แต่ในกรณีไม่มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงผ่านพิษณุโลก ปริมาณผู้โดยสารปี พ.ศ. 2594 จะลดเหลือเพียงครึ่งหนึ่ง และอัตราผลตอบแทนภายในทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับร้อยละ 8.56 ซึ่งแสดงถึงความไม่เหมาะสมในการดำเนินงาน

3) การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นขึ้นในปี พ.ศ. 2560 โดยโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยเส้นทางหลัก 5 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-25

- สายที่ 1 (สายสีชมพู) เส้นทางรอบในเมือง มีระยะทาง 6 กิโลเมตร ให้บริการพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าเมืองขอนแก่นและเชื่อมโยงกับเส้นทางอื่น
- สายที่ 2 (สายสีแดง) เส้นทางสำราญ - ท่าพระ มีระยะทาง 23 กิโลเมตร เป็นเส้นทางตามแนวเหนือ - ใต้
- สายที่ 3 (สายสีเหลือง) เส้นทาง VIP Home - มิตรสัมพันธ์ มีระยะทาง 22 กิโลเมตร เป็นเส้นทางตามแนวตะวันออก - ตะวันตก
- สายที่ 4 (สายสีเขียว) เส้นทางน้ำต้อน - ศิลา มีระยะทาง 32 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้
- สายที่ 5 (สายสีน้ำเงิน) เส้นทางบ้านทุ่ม - บึงเนียม มีระยะทาง 41 กิโลเมตร เป็นเส้นทางตามแนวตะวันออก - ตะวันตกอีกเส้นทางหนึ่ง



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2560)

รูปที่ 2.2-25 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจังหวัดขอนแก่น

โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น มีการศึกษาควบคู่ไปกับการออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อให้เป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการลงทุนและพัฒนากิจการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ เสริมสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเป็นการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบขนส่งทางสายสีแดงในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางตามแนวนอนมิตรภาพ

ปัจจุบันเทศบาลในเขตเมืองขอนแก่น 5 แห่ง ประกอบด้วย เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ และเทศบาลตำบลท่าพระ ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัท ขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามผลการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมโครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ 1) ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบา สายเหนือ - ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่นและโครงการระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น เส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ - ท่าพระ) เตรียมรองรับเส้นทางเมืองขอนแก่นระยะ 26 กิโลเมตร โดยโครงการมุ่งพัฒนาด้านระบบขนส่งทางรางที่ผลิตได้ในประเทศไทย ทดแทนการนำเข้าขบวนรถไฟ และอะไหล่จากต่างประเทศ และเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในประเทศให้สามารถวิจัย พัฒนา และออกแบบการผลิตขบวนรถไฟ และชิ้นส่วนอะไหล่ต่าง ๆ ที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงได้เองภายในประเทศ และเพื่อรองรับความต้องการด้านการขนส่งทางรางในอนาคต

4) โครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองนครราชสีมา

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการศึกษาแผนแม่บทจราจร และแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2560 โดยโครงข่ายประกอบด้วย เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะหลักและเส้นทางส่วนต่อขยายในอนาคตทั้งหมด 3 เส้นทาง ได้แก่

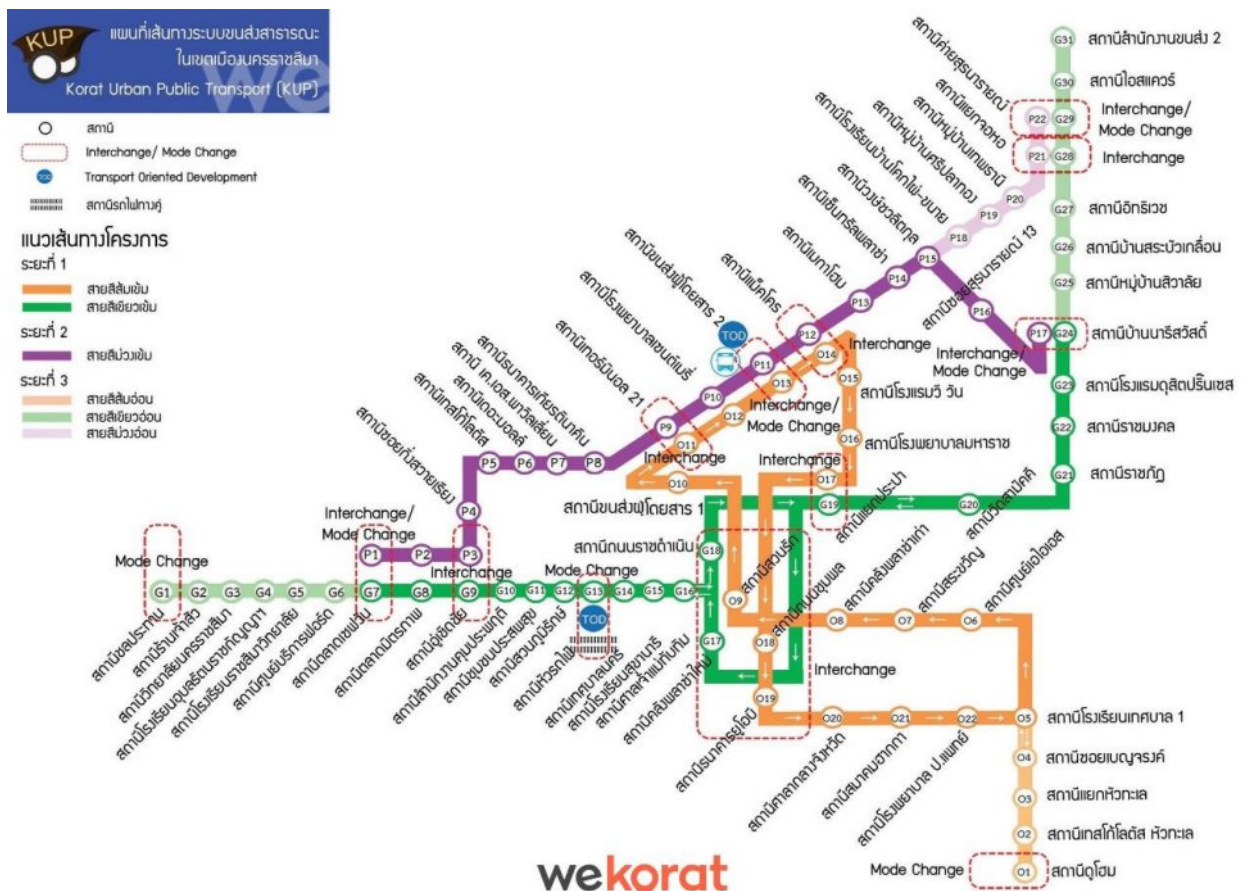
ระยะที่ 1:

สายสีเขียว (ชลประทาน - บขส. 2) ระยะทาง 11.2 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี
สายสีส้ม (ประตูพลล้าน - บขส. 1) ระยะทาง 9.8 กิโลเมตร จำนวน 19 สถานี

ระยะที่ 2:

สายสีม่วง (เซฟวัน - นารีสวัสดิ์) ระยะทาง 7.1 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี

แนวเส้นทางเหล่านี้ผ่านแหล่งชุมชน ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา โรงพยาบาล สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และสถานที่ราชการต่าง ๆ ตลอดจนเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อชุมชนรอบเขตเมืองนครราชสีมา ให้เดินทางมายังชุมชนในเขตเมืองและภายในเขตคูเมืองเก่าได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 2.2-26 นอกจากนี้ ยังมีการปรับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 และหมวด 4 เป็นระบบขนส่งรอง เพื่อทำหน้าที่รับ - ส่ง ผู้โดยสาร เข้าสู่หรือออกจากระบบขนส่งสาธารณะหลัก



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2560)

รูปที่ 2.2-26 โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

5) โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ปี พ.ศ. 2561 มีรายละเอียดที่สำคัญประกอบด้วย 1. แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ 2. โครงการจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) มีรายละเอียดดังนี้

■ แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี มีจำนวน 6 สายทาง รวมระยะทาง 100.55 กิโลเมตร

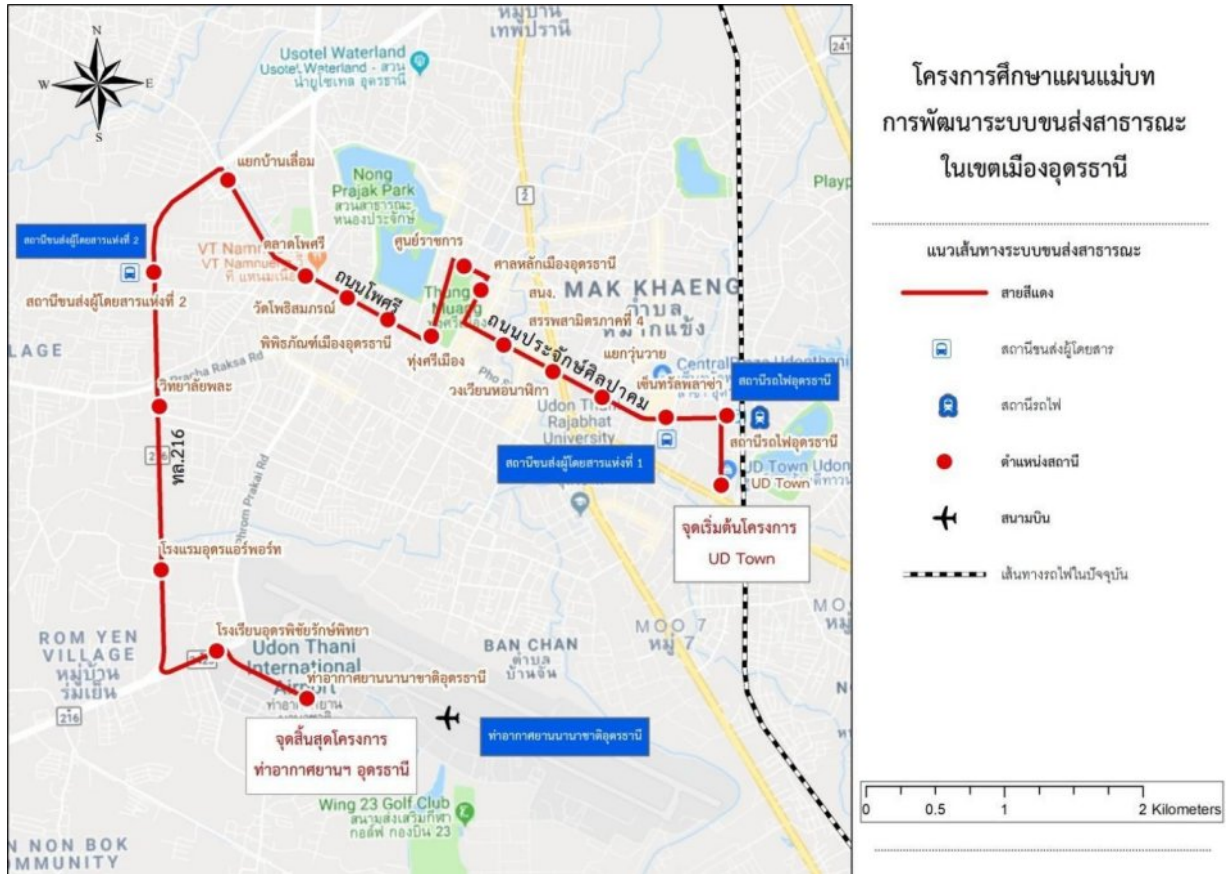
- โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีแดง ระยะทาง 10.80 กม.
- โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีน้ำเงิน ระยะทาง 34.50 กม.
- โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีเขียว ระยะทาง 13.10 กม.
- โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีส้ม ระยะทาง 9.80 กม.
- โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีชมพู ระยะทาง 19.45 กม.
- โครงการรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีเหลือง ระยะทาง 12.90 กม.

โดยกำหนดให้แนวเส้นทาง 2 เส้นทาง ได้แก่ แนวเส้นทางสายสีแดง และสายสีส้ม เป็นโครงการนำร่องมีรายละเอียดดังนี้

● แนวเส้นทางสายสีแดง

มีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณ UD Town วิ่งบนถนนทองใหญ่ผ่านสถานีรถไฟอุดรธานี เลี้ยวซ้ายเข้าถนนประจักษ์ศิลปาคมผ่านเซ็นทรัลพลาซ่า ผ่านแยกหอนาฬิกา ตรงไปถึงทุ่งศรีเมืองเลี้ยวขวาเข้าถนนพรานพร้าว ผ่านศาลหลักเมือง เทศบาลนครอุดรธานี เลี้ยวซ้ายเข้าถนนอธิบดีผ่านศาลจังหวัด ผ่านศาลากลางจังหวัด และเลี้ยวซ้ายเข้าถนนมุขมนตรี ตรงไปถึงถนนโพศรีแล้วเลี้ยวขวา ผ่านพิพิธภัณฑสถานเมืองอุดรธานี วัดโพธิสมภรณ์ ถึงแยกบ้านเลื่อมเลี้ยวซ้ายเข้า ทล.216 (เลี้ยวเมืองฝั่งตะวันตก) วิ่งไปกับทางเลี้ยวเมือง สิ้นสุดที่สนามบินนานาชาติอุดรธานี ระยะทางประมาณ 10.80 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางจะผ่านสถานที่สำคัญต่าง ๆ ได้แก่ UD Town สถานีรถไฟอุดรธานี เซ็นเตอร์พ้อยท์ เซ็นทรัลพลาซ่า โรงเรียนอุดรวิทยา แยกหอนาฬิกา สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 4 ทุ่งศรีเมือง พิพิธภัณฑสถานเมืองอุดรธานี วัดโพธิสมภรณ์ ตลาดสดโพศรีวิลเลจ สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 โรงเรียนไทยสมุทรมิตรภาพที่ 187 บุญถาวรสาขาอุดรธานี วิทยาลัยพลศึกษาอุดรธานี โรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์พิทยา และท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 2.2-27



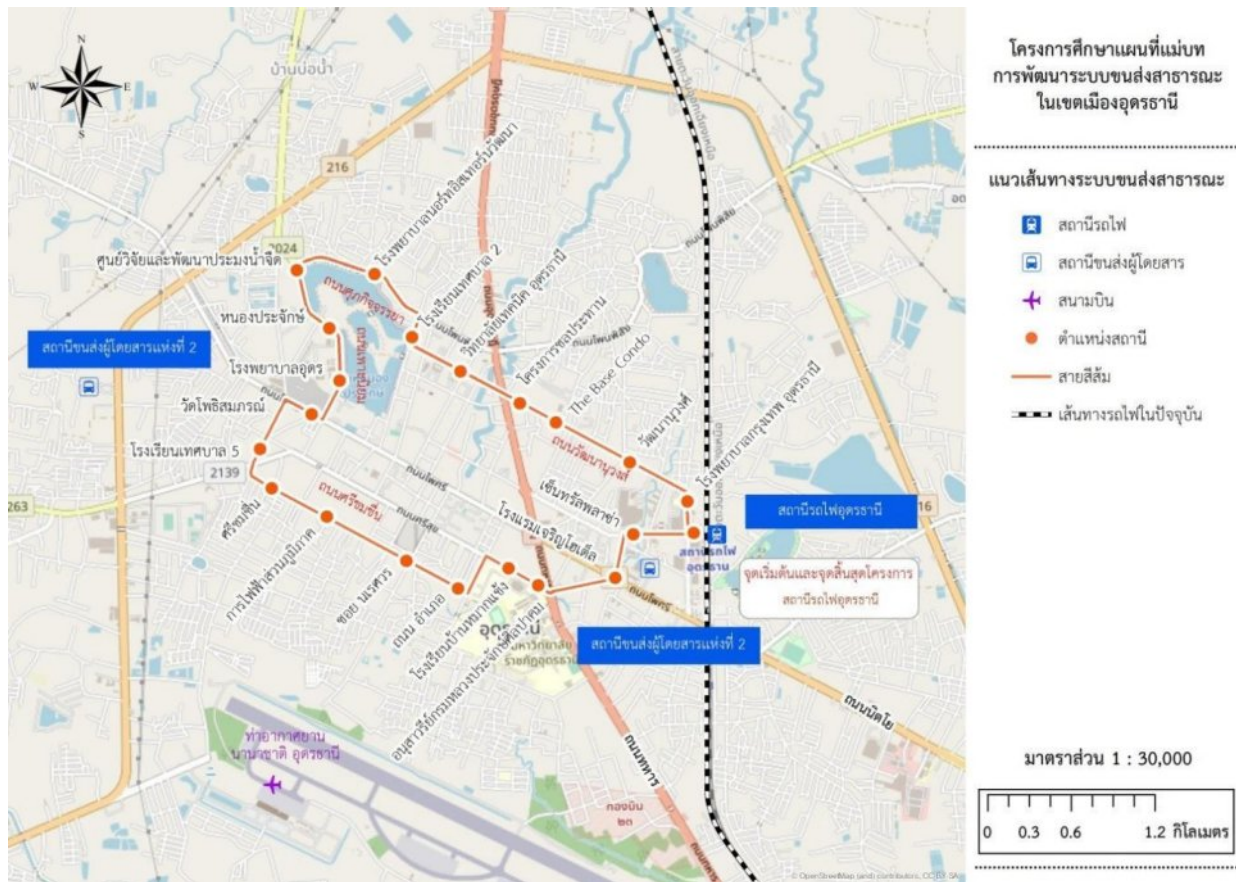
ที่มา: โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี (2561)

รูปที่ 2.2-27 แนวเส้นทางรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีแดงและตำแหน่งสถานี

• แนวเส้นทางสายสีส้ม

มีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี เลี้ยวขวาเข้าถนนทองใหญ่ผ่านโรงพยาบาลกรุงเทพอุดร เลี้ยวซ้ายเข้าถนนวัฒนาณรงค์วิ่งตรงไปตัดผ่านถนนอุดรสุขภูมิ ผ่านศาลากลาง ผ่านวิทยาลัยเทคนิคอุดรธานี เลี้ยวขวาเข้าถนนเทศบาล ผ่าน โรงเรียนเทศบาล 2 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนศุภกิจจรรยา ผ่านหนองประจักษ์ ผ่านโรงพยาบาลอุดรธานี ผ่านวัดโพธิสมภรณ์ เลี้ยวขวาเข้าถนนโพศรีและเลี้ยวซ้ายเข้าถนนธรรมเจดีย์ ผ่านโรงเรียนเทศบาล 5 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนศรีชมชื่น ผ่านการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค วิ่งตรงไปเลี้ยวซ้ายเข้าถนนอำเภอและเลี้ยวขวาเข้าถนนศรีสุข ผ่านมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี เลี้ยวซ้ายที่ห้าแยกประจักษ์ศิลปาคม เข้าถนนโกคานูสรณ์ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสายอุทิศ ผ่านสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 เลี้ยวขวาเข้าถนนประจักษ์ศิลปาคม สิ้นสุดที่สถานีรถไฟอุดรธานี ระยะทางประมาณ 9.80 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางจะผ่านสถานที่สำคัญต่าง ๆ ได้แก่ สถานีรถไฟอุดรธานี เซ็นเตอร์พ้อยท์ โรงพยาบาลกรุงเทพอุดร โครงการชลประทานอุดรธานี วิทยาลัยเทคนิคอุดรธานี ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี โรงเรียนเทศบาล 2 โรงพยาบาลนอร์ทอีสเทอร์น-วัฒนา หนองประจักษ์ โรงพยาบาลอุดรธานี วัดโพธิสมภรณ์ โรงเรียนเทศบาล 5 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดอุดรธานี กัลปพฤกษ์ แกรนด์ พาร์ค คอนโดมิเนียม มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี อนุสาวรีย์กรมหลวงประจักษ์ศิลปาคม โรงแรมเจริญไฮเต็ล และ UD Town ดังแสดงในรูปที่ 2.2-28



ที่มา: โครงการศึกษาแผนที่แม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี (2561)

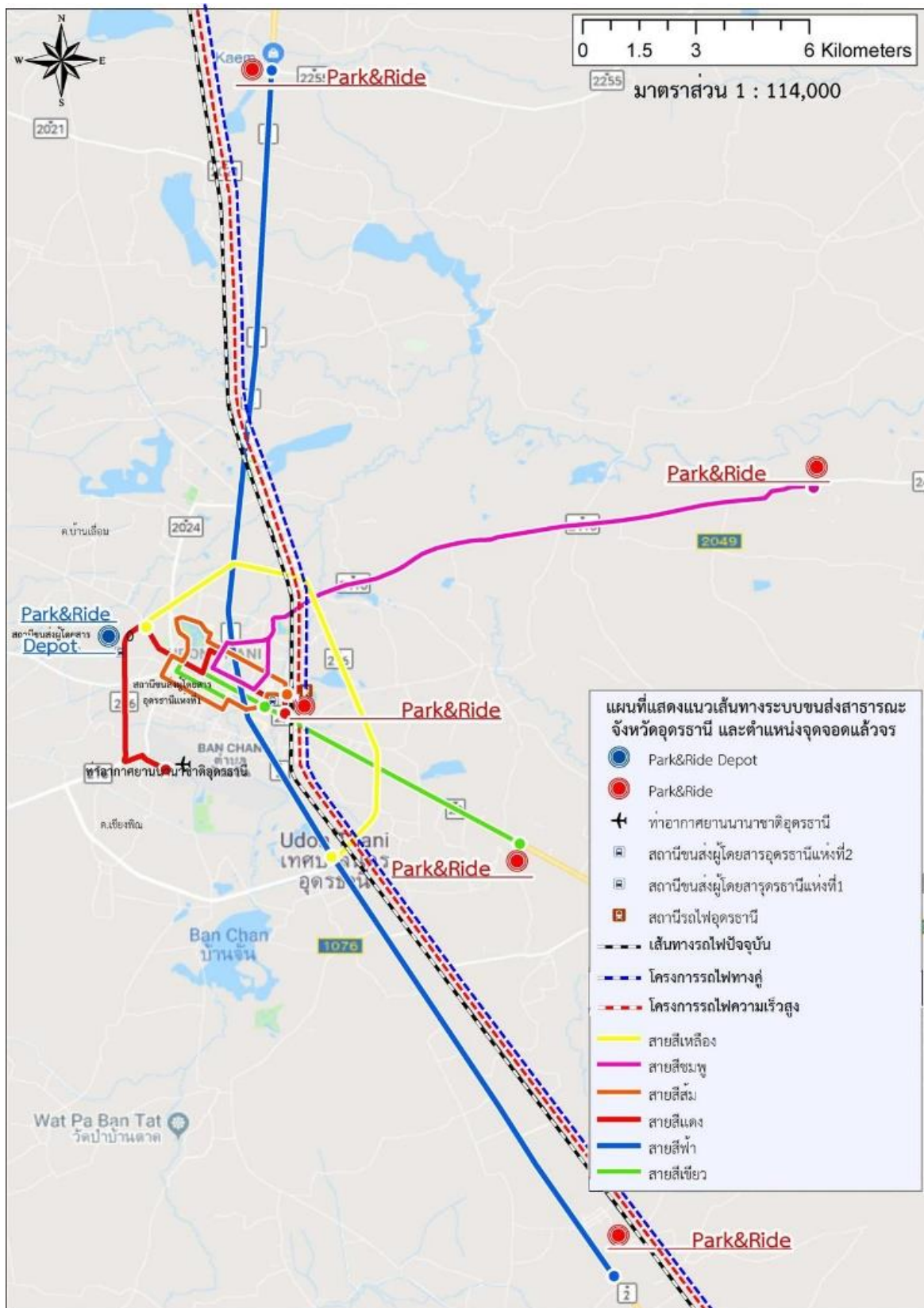
รูปที่ 2.2-28 แนวเส้นทางรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) สายสีส้มและตำแหน่งสถานี

▪ โครงการจุดจอดแล้วจร (Park and Ride)

โครงการจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) เป็นการศึกษาแผนงานเพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มความเร็วเดินทางสำหรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีและพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการพัฒนาจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงการจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) จำนวน 6 แห่ง ดังนี้

- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณพื้นที่พัฒนาโดยรอบสถานีขนส่ง (พื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี) สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งสาธารณะผ่านสถานีรถไฟอุดรธานี
- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2
- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณระบบขนส่งสาธารณะสายสีน้ำเงิน (ทิศเหนือ)
- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณระบบขนส่งสาธารณะสายสีน้ำเงิน (ทิศใต้)
- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณระบบขนส่งสาธารณะสายสีเขียว
- โครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณระบบขนส่งสาธารณะสายสีชมพู

โดยการศึกษาแผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะและโครงการพัฒนาจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) สามารถสรุปออกมาเป็นแนวเส้นทางทั้งหมดของโครงการได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-29



ที่มา: โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี (2561)

รูปที่ 2.2-29 แนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะและตำแหน่งจุดจอดแล้วจร จ.อุดรธานี

2.2.11 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ในส่วนของ กระทรวงคมนาคม

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

แนวทางการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ในส่วนของกระทรวงคมนาคม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hard Side) รวมถึงพัฒนากฎ ระเบียบ และมาตรการ (Soft Side) ให้มีความต่อเนื่องจากแผนที่ได้ดำเนินการก่อนหน้านี้ เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งกับพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญและเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน โดยมีกลยุทธ์และเป้าหมายตัวชี้วัด แสดงดังตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-4 แผนปฏิบัติการฯ ในส่วนของกระทรวงคมนาคม และเป้าหมายตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการฯ ในส่วนของกระทรวงคมนาคม	แนวทางดำเนินงาน	เป้าหมายตัวชี้วัด
กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำอย่างครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย (1) การเร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และรถไฟทางคู่สายใหม่ให้เป็นโครงข่ายหลัก สนับสนุนการเชื่อมโยงกับประตูการค้าชายแดนและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม เพื่อการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (2) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ท่าเรือ รวมถึงบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า ตลอดจนขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางลำนํ้าและชายฝั่ง	ตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการฯ ได้แก่ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5 ในปี พ.ศ. 2570
กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษและพื้นที่ที่มีศักยภาพ	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ (1) เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) และ (2) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เพื่อรองรับแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ตลอดจนการนำเข้า - ส่งออกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน	ตัวชี้วัดแนวทางการพัฒนา ได้แก่ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี พ.ศ. 2570
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศและแนวชายแดน	พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในเส้นทางหลักของประเทศ (Backbone) และโครงข่ายสนับสนุนที่สำคัญ (Feeder) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงพื้นที่เศรษฐกิจหลักและแนวชายแดน สนับสนุนการเชื่อมต่อในแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมต่อใน CLMVT กับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ รองรับปริมาณสินค้าผ่านแดน ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศหรือการส่งออกจากพื้นที่เศรษฐกิจหลักสู่ประตูการค้าและด่านชายแดนได้โดยสะดวก	ตัวชี้วัดแนวทางการพัฒนา ได้แก่ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี พ.ศ. 2570
กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์	พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ให้เป็นระบบเดียวและสอดคล้องกัน อาทิ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าสถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งกับกลุ่มประเทศ CLMVT เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศและต่างประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์การขนส่งและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค	ตัวชี้วัดแนวทางการพัฒนา ได้แก่ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี พ.ศ. 2570
กลยุทธ์ที่ 5 สนับสนุนการดำเนินงานและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (Soft Side)	พัฒนาและปรับปรุง กฎ ระเบียบและแนวทางปฏิบัติสำหรับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อลดขั้นตอนการขนส่งผ่านแดนและอำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศให้เป็นสากล ท้นต่อสถานการณ์การพัฒนา รวมถึงรองรับการขนส่งสินค้าในสถานการณ์ฉุกเฉิน และส่งเสริมพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์การขนส่ง ตลอดจนพัฒนาการใช้เทคโนโลยีในกิจกรรมโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศต่อไป	

ที่มา: แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 กระทรวงคมนาคม

2.2.12 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566 - 2570)

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. 2566 - 2570) มีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน” มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อระบบโลจิสติกส์เกษตร อาทิ การก่อสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค ประกอบด้วย ตลาดกลางสหกรณ์ รวม 7 แห่ง กระจายอยู่ทั่วภูมิภาคใน 6 จังหวัด (ภาคเหนือ 2 แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2 แห่ง ภาคกลาง 3 แห่ง และภาคใต้ 1 แห่ง) ศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ในทุกภูมิภาค รวม 117 แห่ง และตลาดสหกรณ์หรือตลาดชุมชน 46 แห่ง

นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาด้านสินค้าเกษตรทั้งพืช ประมง และปศุสัตว์ทั้ง 134 แห่ง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย นำเข้า และส่งออกสินค้าเกษตรได้อย่างรวดเร็ว มีการพัฒนาระบบการให้บริการผ่าน National Single Window (NSW) ที่สามารถลดขั้นตอนและเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวิสัยทัศน์ เป้าหมายตัวชี้วัด ประเด็นและแนวทางการพัฒนา ดังนี้

วิสัยทัศน์ คือ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เกษตรของภูมิภาคอาเซียน

เป้าหมาย คือ ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

ตัวชี้วัด

- 1) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ต่อปี
- 2) มูลค่าการดำเนินธุรกิจรวบรวมของสหกรณ์เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ต่อปี
- 3) การอำนวยความสะดวกและให้บริการด้านโลจิสติกส์เกษตรเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดร้อยละ 100

ประเด็นการพัฒนา

- 1) สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร
- 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร
- 3) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

โครงการฯ มีความสอดคล้องในด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการฯ โลจิสติกส์ภาคเกษตร ในประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร โดยสรุปแผนงาน และโครงการด้านโลจิสติกส์ภาคเกษตรที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ แสดงดังตารางที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-5 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566 - 2570) เกี่ยวข้องกับโครงการฯ

ประเด็นการและแนวทางการพัฒนา	โครงการ (Flagship Project)	โครงการย่อย	เป้าหมาย					หน่วย
			ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร								
1) สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร 2) ยกระดับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร และสร้างเครือข่ายสถาบันเกษตรกรให้เป็นฐานการรวบรวม กระจายและเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญในภูมิภาค 3) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาคอาเซียน	1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร	1.1 พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนโลจิสติกส์	20	25	30	35	40	แห่ง
		1.2 สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตรให้แก่สถาบันเกษตรกร	-	10	10	10	10	แห่ง/ปี
		1.3 ยกระดับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกร	-	5	5	5	5	แห่ง/ปี
		1.4 ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตร จ.ขอนแก่น	1	-	-	-	-	แห่ง/ปี
		1.5 ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตร จ.เชียงใหม่	-	1	-	-	-	แห่ง/ปี
		1.6 ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตร จ.เชียงราย	-	-	-	1	-	แห่ง/ปี
		1.7 ศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำและเกษตร จ.หนองคาย	-	-	-	-	1	แห่ง/ปี
	2. พัฒนาด้านสินค้าเกษตรและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศ	2.1 พัฒนาศักยภาพด้านสินค้าปศุสัตว์รองรับการขนส่งระหว่างประเทศผ่านทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน	1	-	-	-	-	แห่ง

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, พ.ศ. 2565

2.2.13 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์หลักในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ได้แก่ ระบบขนส่งทางถนน ระบบขนส่งทางราง ระบบขนส่งทางอากาศ และระบบขนส่งทางน้ำ โดยโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) โดยระบบการควบคุมและการบริหารจัดการการเคลื่อนที่ของสินค้าเป็นหลัก แบ่งการจัดการออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนของเส้นทาง (link) และส่วนของศูนย์เปลี่ยนถ่าย (Node)

1) เส้นทางขนส่ง (Link)

การบริหารจัดการโครงข่ายการขนส่งระหว่างเส้นทางการขนส่ง คือ การควบคุมการใช้เส้นทางการขนส่ง การควบคุมการขนส่งให้เป็นตามข้อจำกัดและเงื่อนไขของการขนส่งแต่ละประเภท และการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง เช่น การขนส่งทางอากาศ จะต้องมีการควบคุมเส้นทางการบินและระยะเวลาการบินที่แม่นยำ เนื่องจากเส้นทางการบินไม่ได้มีเส้นทางถาวรเหมือนถนนหรือราง เส้นทางการบินจึงเป็นเส้นทางสมมติที่สร้างขึ้น ต้องมีการควบคุมทุกเที่ยวบินในน่านฟ้าเดียวกัน ณ เวลาเดียวกันให้ไม่เกิดการทับซ้อนกัน การขนส่งทางรางช่วยให้สามารถขนส่งสินค้าได้มีความหลากหลายมากขึ้น โดยการพัฒนาตู้ขนส่งสินค้าที่มีเทคโนโลยีในการควบคุมอุณหภูมิ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าประเภทอาหาร และการขนส่งทางถนนจะต้องควบคุมการใช้น้ำมันในการขนส่ง เนื่องจากการบรรทุกที่มากเกินไปกำหนด ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อผิวทางจราจรและเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้

ปัจจุบันกรมทางหลวงมีการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักกระจายทั่วเส้นทางการขนส่งในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังตารางที่ 2.2-6 โดยใช้หลักเกณฑ์ในการกำหนดที่ตั้งด่านชั่งน้ำหนัก 3 ลักษณะ ได้แก่

- พิจารณาความสำคัญของพื้นที่
 - เป็นโครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อภูมิภาค
 - เป็นเส้นทางที่ออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานของรถทุกประเภท
 - เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเดินทางระหว่างภูมิภาค
- คัดเลือกเส้นทางที่ควรมีด่านชั่งน้ำหนัก
 - พิจารณาปริมาณรถบรรทุกบนเส้นทาง
 - พิจารณาลักษณะความเสียหายของสายทาง
 - พิจารณาแหล่งวัสดุและนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่
- พิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม
 - ปริมาณรถบรรทุก
 - ความสำคัญของสายทาง
 - ค่าความขรุขระ หรือ roughness (IRI)
 - จำนวน resources (แหล่งวัสดุ และ นิคมอุตสาหกรรม)

ตารางที่ 2.2-6 ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุกในปัจจุบัน (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

ลำดับ	สถานี	ทล.	ตอน	พิกัด
ภาคเหนือตอนบน 1				
1	เกาะคา (ขาเข้า) จ.ลำปาง	1	สบปราบ - เกาะคา	18.185251, 99.408174
2	เกาะคา (ขาออก) จ.ลำปาง	1	สบปราบ - เกาะคา	18.186145, 99.407734
3	ลำปาง (ขาออก)	1	บ้านหวด - แม่กา	18.719016, 99.964199
4	สันทราย (ขาเข้า) จ.เชียงใหม่	1001	เชียงใหม่ - บ้านโป่ง	18.907536, 99.002286
5	ดอยสะเก็ด (ขาเข้า) จ.เชียงใหม่	118	เชียงใหม่ - ดอยนางแก้ว	18.879941, 99.146082
6	ดอยหล่อ (ขาเข้า) จ.เชียงใหม่	108	เชียงใหม่ - ปากทางท่าลี่	18.463251, 98.781006
7	ลำพูน (ขาออก)	11	ขุนตาน - อุโมงค์	18.638910, 99.052199
ภาคเหนือตอนบน 2				
8	แม่ใจ (ขาเข้า) จ.พะเยา	1	แยกประตูชัย - พวน	19.413469, 99.769319
9	พะเยา (ขาเข้า)	1	แยกประตูชัย - พวน	19.235845, 99.863038
10	ร่องกวาง (ขาเข้า) จ.แพร่	101	หนองหา - สวนป่า	18.291672, 100.257247
11	น่าน (ขาออก)	101	สวนป่า - สะพานพญาวัต	18.688105, 100.747575
ภาคเหนือตอนล่าง 1				
12	แม่สอด (ขาเข้า) จ.ตาก	12	กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดน ไทย / พม่า) - แม่ละเมา	16.744516, 98.610692
13	เพชรบูรณ์ (ขาออก)	12	แยกอาเซียน - น้ำกุด	16.746238, 101.214903
14	วิเชียรบุรี (ขาเข้า) จ.เพชรบูรณ์	21	ศรีเทพ - ชับสมทอด	15.638060, 101.045503
15	ทองแสนขัน (ขาออก) จ.อุตรดิตถ์	11	ชัยมงคล- บึงหลัก	17.520337, 100.218074
16	พิษณุโลก (ขาเข้า)	12	บ้านกร่าง - พิษณุโลก	16.900436, 100.193773
ภาคเหนือตอนล่าง 2				
17	บรรพตพิสัย (ขาเข้า) จ.นครสวรรค์	1	วัง ไร่ -โนนปอแดง	15.918153, 99.881310
18	เก้าเลี้ยว (ขาเข้า) จ.นครสวรรค์	117	หนองเต่า - คลองปลั่งด้านใต้	15.912331, 100.112203
19	พยุหะคีรี (ขาออก) จ.นครสวรรค์	1	ทางน้ำหนองแถม - บ้านหว้า	15.403874, 100.146892
20	กำแพงเพชร (ขาเข้า)	1	ปากดง - นครชุม	16.370197, 99.550099
21	กำแพงเพชร (ขาออก)	1	ปากดง - นครชุม	16.370007, 99.549986
22	ลานกระบือ (ขาเข้า) จ.กำแพงเพชร	115	แกวสุวรรณ - บึงบัว	16.499318, 99.990221
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1				
23	หนองหาน (ขาออก) จ.อุดรธานี	22	หนองหาน - บ้านยา	17.36242,103.16392
24	อุดรธานี (ขาเข้า) จ.อุดรธานี	2	โนนสะอาด - อุดรธานี	17.24481,102.8979
25	หนองคาย (ขาเข้า) จ.หนองคาย	2	น้ำสวย - สะพานมิตรภาพที่ หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว)	17.74278,102.77371
26	ด่านชายแดนหนองคาย จ.หนองคาย	2	น้ำสวย - สะพานมิตรภาพที่ หนองคาย (เขตแดนไทย/ลาว)	17.85572,102.73213
27	โพนพิสัย (ขาเข้า) จ.หนองคาย	212	ปากสวย - น้ำเป	18.06282,103.08687
28	เซกา (ขาเข้า) จ.บึงกาฬ	2026	เซกา - เหลาหลวง	17.93034,103.98007

ลำดับ	สถานี	ทล.	ตอน	พิกัด
29	เลย (ขาออก) จ.เลย	201	ผานกเค้า - หลักรอยหกลีบ	17.08952,101.86539
30	หนองบัวลำภู (ขาออก) จ. หนองบัวลำภู	210	หนองบัวลำภู - นาคำไฮ	17.25745,102.35267
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2				
31	สกลนคร (ขาเข้า) จ.สกลนคร	22	ท่าแร่ - โชคอำนวย	17.26295,104.14164
32	ท่าอุเทน (ขาออก) จ.นครพนม	212	นาพระชัย - ท่าอุเทน	17.60753,104.54036
33	ด่านชายแดนนครพนม จ.นครพนม	212	ท่าอุเทน - ท่าควาย	17.47798,104.71493
34	มุกดาหาร (ขาเข้า) จ.มุกดาหาร	12	ชุมขี้ยาง - มุกดาหาร	16.58751,104.56255
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง				
35	พล (ขาออก) จ.ขอนแก่น	2	พล - บ้านไผ่	15.8591,102.62433
36	หนองเรือ (ขาเข้า) จ.ขอนแก่น	12	หนองแก - บ้านฝาง	16.48992,102.38396
37	หนองสองห้อง (ขาเข้า) จ.ขอนแก่น	2440	ทางพาด - พล	15.68487,102.8267
38	น้ำพอง (ขาออก) จ.ขอนแก่น	2	หินลาด - โนนสะอาด	16.76457,102.81354
39	ยางตลาด (ขาออก) จ.กาฬสินธุ์	12	ห้วยสีดา - ลำน้ำพาน	16.38998,103.34127
40	มหาสารคาม (ขาเข้า) จ.มหาสารคาม	23	ไพศาล - บริบือ	16.04474,102.87193
41	ร้อยเอ็ด (ขาเข้า) จ.ร้อยเอ็ด	23	ร้อยเอ็ด - เสลภูมิ	16.03187,103.77321
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1				
42	สีคิ้ว (ขาออก) จ.นครราชสีมา	2	บ่อทอง - มอจะบก	14.76214,101.51789
43	โนนสูง (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	2	นครราชสีมา - ดอนหวาย	15.09275,102.2485
44	โนนสูง (ขาออก) จ.นครราชสีมา	2	นครราชสีมา - ดอนหวาย	15.09236,102.24677
45	วังน้ำเขียว (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	304	วังน้ำเขียว - ดอนขวาง	14.53014,101.96641
46	สีคิ้ว (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	2	บ่อทอง - มอจะบก	14.84222,101.62003
47	ด่านขุนทด (ขาเข้า) จ.นครราชสีมา	2256	คอสะพานคลองลำพญากลาง ฝั่ง ตะวันตก	15.13792,101.63199
48	หนองกี่ (ขาเข้า) จ.บุรีรัมย์	24	หนองกี่ - นางรอง	14.67964,102.55429
49	ประโคนชัย (ขาออก) จ.บุรีรัมย์	24	ประโคนชัย - จรอกใหญ่	14.60913,103.13607
50	สุรินทร์ (ขาเข้า) จ.สุรินทร์	214	ตาฮะ - จอมพระ	15.27425,103.66223
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2				
51	อุบลราชธานี (ขาออก) จ.อุบลราชธานี	24	เดชอุดม - อุบลราชธานี	15.03982,104.93922
52	อุบลราชธานี 217 จ.อุบลราชธานี	217	พิบูลมังสาหาร - ชองเม็ก	15.16826,105.26678
53	ยโสธร (ขาออก) จ.ยโสธร	23	เสลภูมิ - ยโสธร	15.96435,104.02416
54	ศรีสะเกษ (ขาออก) จ.ศรีสะเกษ	24	แยกโคกตาล - หัวช้าง	14.67405,104.30369
55	อำนาจเจริญ (ขาเข้า) จ.อำนาจเจริญ	202	สะพานคลองลำเซ - ปทุมราชวงศา	15.86434,104.55476

ที่มา : สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ กรมทางหลวง,พ.ศ. 2567

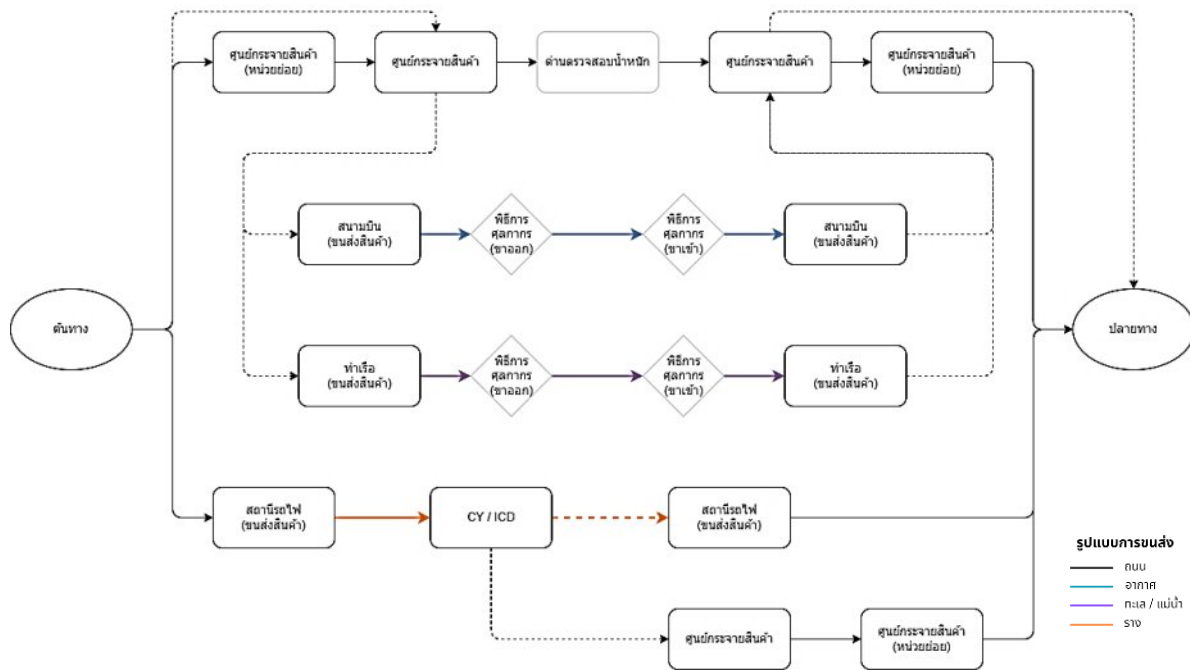
2) ศูนย์เปลี่ยนถ่าย (Node)

สถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายโลจิสติกส์แต่ละประเภท ให้สามารถใช้ร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ เช่น ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง เพิ่มความปลอดภัยต่อตัวสินค้า เป็นต้น รูปแบบการขนส่งที่นิยมใช้ทั่วไปจำแนกได้ 4 ประเภท คือ ทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ แสดงดังตารางที่ 2.2-7 โครงข่ายการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง แสดงดังรูปที่ 2.2-30

ตารางที่ 2.2-7 ข้อดีและข้อจำกัดของการขนส่งแต่ละประเภท

รูปแบบการขนส่ง	ข้อดี	ข้อจำกัด
ทางถนน (รถบรรทุก)	- ขนส่งสินค้าถึงปลายทางได้ - กำหนดเวลาได้ตามความต้องการ - สะดวกรวดเร็ว - เชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้	- ค่าขนส่งสูงกว่ารถไฟ - ความปลอดภัยต่ำ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย - ขนส่งได้ปริมาณและขนาดที่จำกัด - กำหนดเวลาไม่ได้ (สภาพจราจร)
ทางราง (รถไฟ)	- ขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิด - ระยะเวลาในการขนส่งสั้น กำหนดเวลาได้ - เลือกประเภทตู้สินค้าได้ตามความเหมาะสม - มีความปลอดภัยสูงกว่ารถบรรทุก - สภาพอากาศไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง	- ไม่สามารถส่งสินค้าถึงที่หมายโดยตรงได้ - มีความยืดหยุ่นต่ำ มีเส้นทางถาวร - กระทบเสียในการขนส่งสูง
ทางอากาศ (เครื่องบิน)	- ขนส่งรวดเร็วที่สุด - ทั่วถึงทั้งในและต่างประเทศ	- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงที่สุด - ปริมาณและขนาดการขนส่งที่จำกัด - จำเป็นต้องมีสนามบินทั้งต้นทางและปลายทาง - สภาพอากาศส่งผลกระทบต่อมากที่สุด - เกิดความเสียหายได้มากที่สุด (จากกระบวนการในระบบ)
ทางน้ำ (เรือ)	- ค่าบริการในการขนส่งต่ำที่สุด - ขนส่งได้ปริมาณมากต่อครั้งที่ขนส่ง - มีความปลอดภัย (เกิดการกระแทกน้อยระหว่างขนส่ง) - สามารถส่งได้ระยะทางไกล	- ระยะเวลาในการขนส่งสูง (ล่าช้า) - สภาพอากาศและฤดูกาลส่งผลกระทบต่อ การขนส่ง - กำหนดระยะเวลาในการขนส่งไม่ได้

ที่มา : ทิปริกษา, พ.ศ.2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, พ.ศ. 2568

รูปที่ 2.2-30 โครงข่ายการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งในระหว่างเส้นทางการขนส่งหรือเรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นการเลือกใช้ข้อดีและหลีกเลี่ยงข้อจำกัดของการขนส่งแต่ละประเภท อาทิเช่น การขนส่งสินค้าประเภทอาหารที่มีอายุสั้น จำเป็นต้องขนส่งจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยใช้เวลาที่จำกัด การขนส่งด้วยรถบรรทุกในช่วงต้นทางเข้าสู่ศูนย์กระจายสินค้าเพื่อคัดแยกสินค้าที่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง ส่งต่อไปยังการขนส่งทางอากาศ หรือการขนส่งสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยสูง เช่น วัตถุโบราณ อาจส่งด้วยการขนส่งทางรางที่มีความปลอดภัยสูง และเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุก บริเวณ CY/ICD เพื่อขนส่งต่อให้ถึงปลายทางหรือสินค้าที่ต้องการส่งระยะทางไกลระหว่างประเทศ แต่ไม่คุ้มค่าหรือมีน้ำหนักมากเกินไปหากส่งผ่านทางอากาศ อาจเลือกใช้การขนส่งทางน้ำและเปลี่ยนรูปแบบภายในโครงข่ายตามความเหมาะสมในการขนส่ง เป็นต้น

จากรูปที่ 2.2-30 โครงข่ายการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง พบว่า ส่วนประกอบที่สำคัญสำหรับการเชื่อมต่อโครงข่ายคือ สถานีขนส่งตู้สินค้า (Inland Container Depot: ICD) / ท่าเรือบก (Dry Port) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง/สถานีขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก (Truck Terminal) และจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้มีแผนพัฒนาเพื่อสนับสนุนให้การเชื่อมโยงโครงข่ายมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในระดับภูมิภาคที่จะช่วยให้ขนส่งสินค้าและการกระจายสินค้ามีประสิทธิภาพ ดังนี้

2.1 สถานีขนส่งตู้สินค้า (Inland Container Depot: ICD)/ท่าเรือบก (Dry Port)

สร้างขึ้นเพื่อจัดเก็บและรอการกระจายสินค้าโดยมีการเชื่อมต่อระบบรางเพื่อการขนส่งสินค้าหรือรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ โดยจะมีการดำเนินพิธีทางศุลกากรทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก และตรวจสอบสุขอนามัยตามมาตรฐานสากล โดยจะมีโรงพักสินค้าเพื่อตรวจสอบและปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออก โดยจะบรรจุสินค้าอยู่ภายในตู้คอนเทนเนอร์ จากการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่

การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ของสนข. พบว่า พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีจำนวน 3 พื้นที่ดังตารางที่ 2.2-8

ตารางที่ 2.2-8 Dry Port ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

Dry Port	ที่ตั้ง	Catchment Area
จังหวัดนครสวรรค์	พื้นที่บริเวณตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์	บริเวณจังหวัดในภาคเหนือตอนบนและภาคเหนือตอนล่าง
จังหวัดขอนแก่น	พื้นที่บริเวณตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น	บริเวณจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
จังหวัดนครราชสีมา	พื้นที่บริเวณตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา	บริเวณจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ที่มา: งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค, พ.ศ. 2561

สำหรับการพัฒนาสถานีขนส่งตู้สินค้าในภูมิภาคจะช่วยให้การขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมต่อและกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ข้างเคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความรวดเร็วในการจัดส่งสินค้า อีกทั้งการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทำให้สามารถเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งมีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้ประเภทการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำลงและมีการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงรูปแบบบริการที่มีการดำเนินพิธีทางศุลกากรในสถานีขนส่งตู้สินค้า จะช่วยให้การขนส่งสินค้าทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว

ในส่วนของตู้สินค้าที่ใช้ในการขนส่งนิยมใช้เป็นตัวคอนเทนเนอร์ จากข้อมูลสำนักงานพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กล่าวว่า ตัวคอนเทนเนอร์เป็นส่วนสำคัญของวงการโลจิสติกส์ เนื่องจากโครงสร้างของตู้คอนเทนเนอร์เป็นโครงสร้างที่แข็งแรงสามารถปกป้องสินค้าได้และมีความปลอดภัยสูง อีกทั้งยังสามารถขนส่งได้หลากหลายช่องทางทั้งทางเรือ ทางบก ทางอากาศ และทางราง ทำให้การขนส่งสินค้าทั้งในและต่างประเทศมีความสะดวกและปลอดภัย โดยทั่วไปตู้คอนเทนเนอร์นิยมขนส่งทางเรือ เนื่องจากมีค่าขนส่งถูกและสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก ข้อดีของการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ คือ สามารถคำนวณต้นทุนการขนส่งได้อย่างแม่นยำ เนื่องจากสามารถคำนวณพื้นที่การบรรจุสินค้าได้ง่าย และกำหนดต้นทุนได้ถูกต้องมากขึ้น ปัจจุบันตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ทั่วไปสามารถจำแนกได้ 6 ประเภท คือ

- **Dry Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั่วไป โดยเป็นสินค้าที่ไม่เน่าเสียง่าย เช่น สิ่งของ เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า อาหารแห้ง เป็นต้น โดยมีหลายขนาดและทันทานสูง จึงเป็นคอนเทนเนอร์ประเภทที่ถูกใช้งานมากที่สุด
- **Reefer Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ติดตั้งเครื่องทำความเย็นและมีที่วัดอุณหภูมิเพื่อแสดงอุณหภูมิของตู้สินค้า โดยใช้ขนส่งสินค้าประเภทเนื้อสัตว์ อาหารทะเล ผลไม้ ไอศกรีม เป็นต้น

- **Open Top Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ออกแบบให้ด้านบนเปิดโล่ง ไม่มีหลังคา ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่มีความสูงเป็นพิเศษ ไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้ได้ เช่น เครื่องจักร ท่อชนิดต่าง ๆ วัสดุก่อสร้าง หรือยานพาหนะที่มีลักษณะสูงเป็นพิเศษ
- **Flat Rack Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีพื้นราบ เปิดโล่งทั้งด้านบนและด้านข้าง มีฐานสำหรับใส่สินค้าที่มีขนาดใหญ่ กว้างหรือสูงเป็นพิเศษ เช่น เครื่องจักร ท่อชนิดต่าง ๆ วัสดุก่อสร้าง หรือยานพาหนะที่มีลักษณะกว้าง ยาว สูงเป็นพิเศษ
- **ISO Tank Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกออกแบบมาเพื่อบรรจุของเหลวโดยเฉพาะ โดยมีโครงสร้างพื้นตู้ยึดกับเสายึดทั้ง 4 มุม บนพื้นจะติดตั้งแท่งเหล็กกลมยาวไว้อย่างถาวร ทำให้สามารถวางซ้อนได้และง่ายต่อการเคลื่อนย้าย เหมาะสำหรับสินค้าประเภทของเหลว เช่น น้ำมัน อาหาร เครื่องดื่ม เคมีภัณฑ์
- **Ventilated Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมือนกับตู้ธรรมดา แต่มีช่องระบายอากาศ เหมาะสำหรับขนส่งสินค้าทางการเกษตร เช่น เมล็ดโกโก้ เมล็ดกาแฟ ผลไม้บางชนิด

2.2 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง/สถานีขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก (Truck Terminal)

ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก พบว่า ปัจจุบันมีสถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่งทางบกเปิดให้บริการ 3 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สาย 5 สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ซึ่งทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้ไม่สามารถรองรับการกระจายสินค้าในแต่ละภูมิภาคทั่วประเทศได้ ทางกรมการขนส่งทางบกจึงศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าในภูมิภาคจำนวน 17 แห่งทั่วประเทศและในปัจจุบันมีสถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ระหว่างการพัฒนา 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย และศูนย์ขนส่งชายแดน จ.นครพนม ดังนั้นประเทศไทยจะมีสถานีขนส่งสินค้าทั้งหมด 19 แห่งในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาสถานีขนส่งให้เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ารวมถึงการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรวมทั้งการเติบโตทางเศรษฐกิจในเมืองหลักของประเทศ สำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทั้งหมด 12 โครงการ แบ่งเป็น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6 โครงการ และภาคเหนือ 6 โครงการ แสดงดังตารางที่ 2.2-9 และตารางที่ 2.2-10 ตามลำดับ โดยสถานะการดำเนินโครงการอยู่ระหว่างชะลอโครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ มีเพียง 2 แห่งที่ดำเนินการก่อสร้าง คือ ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

ตารางที่ 2.2-9 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่	สถานีขนส่งสินค้า	สถานที่ตั้งและขนาด	สถานะ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1			
1	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย	ที่ตั้ง: ต.หนองกอมเกาะ อ.เมือง ใกล้กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และสถานีรถไฟนาทาห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ประมาณ 4.5 กิโลเมตร ขนาด: 139 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2			
2	ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ที่ตั้ง: ต.อาจสามารถ อ.เมืองฯ จ.นครพนม ประชิดด้านพรมแดนนครพนมอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ประมาณ 1.5 กม. ขนาด: 115 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568
3	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร	ที่ตั้ง: ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง ติดกับโครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย มห. 3019 ห่างจากด่านชายแดนมุกดาหารประมาณ 1.5 กิโลเมตร ขนาด: 201 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง			
4	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดขอนแก่น	ที่ตั้ง: บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 2 ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง ใกล้ CY โนนพยอมของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาด: 234 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1			
5	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนครราชสีมา	ที่ตั้ง: บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตำบลนากลาง อำเภอสูงเนิน ขนาด: 275 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2			
6	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดอุบลราชธานี	ที่ตั้ง: ต.โนนผึ้ง อ.วารินชำราบ ใกล้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ติดทางรถไฟ ห่างจากสถานีรถไฟบุ่งห้วย 1 กิโลเมตร ขนาด: 139 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ

ที่มา: ส่วนสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 2.2-10 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภาคเหนือ

ที่	สถานีขนส่งสินค้า	สถานที่ตั้งและขนาด	สถานะ
ภาคเหนือตอนบน 1			
1	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัด เชียงราย	ที่ตั้ง: ต.โป่งงาม อ.แม่สาย บน ทล.1 อยู่ห่าง จากด่านแม่สาย 10 กม. ขนาด: 80 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนใน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของภาครัฐ
2	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการ ขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัด เชียงราย	ที่ตั้ง: ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย ประชิด ด่านเชียงของ ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ประมาณ 1 กม. ขนาด: 336 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: เปิด ให้บริการในรูปแบบ Soft Opening โดยให้บริการพื้นที่ขน ถ่ายสินค้าและอุปกรณ์และ กระแสไฟฟ้า สำหรับตู้สินค้าห้อง เย็น
ภาคเหนือตอนล่าง 1			
3	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัด เชียงใหม่	ที่ตั้ง: ต.สารภี อ.สารภี ติด ทล.11 และทาง รถไฟสายเหนือ ขนาด: 119 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนใน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของภาครัฐ
ภาคเหนือตอนล่าง 2			
4	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดตาก	ที่ตั้ง: ต.แม่ปะ อ.แม่สอด อยู่ในแนวถนนเลียบ เมืองแม่สอดของกรมทางหลวงเพื่อไปยังด่าน อยู่ห่างจากด่านในระยะไม่เกิน 10 กม. ขนาด: 140 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนใน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของภาครัฐ
5	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัด พิษณุโลก	ที่ตั้ง: ต.บึงพระ อ.เมือง บน ทล.126 อยู่ติด สถานีรถไฟบึงพระ ใกล้คลังน้ำมัน ปตท. ขนาด: 130 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนใน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของภาครัฐ
ภาคเหนือตอนล่าง 2			
6	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัด นครสวรรค์	ที่ตั้ง: ต.นครสวรรค์ออก อ.เมืองนครสวรรค์ บน ทล.225, ทล.1 ท่าเรือน้ำลึก ท่าข้าวก้านัน ทรง และมีทางรถไฟเข้าถึงพื้นที่ ขนาด: 277 ไร่	สถานะการดำเนินงาน: ชะลอ โครงการเพื่อลดความซ้ำซ้อนใน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของภาครัฐ

ที่มา: ส่วนสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

2.3 จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area)

จากการทบทวนโครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พบว่า การขนส่งทางถนนถือเป็นระบบหลักในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ โดยมีสัดส่วนสูงมากถึงร้อยละ 86 ของการขนส่งทั้งหมดของประเทศ ซึ่งจากการขนส่งทางถนนที่มีปริมาณสูงส่งผลโดยตรงกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สูง และประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกที่ได้มาตรฐาน ดังนั้นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคมจึงจัดให้มีโครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โดยตามแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ จึงได้จำแนกจุดพักรถบรรทุกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

- จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก
- ศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Service Area) เป็นพื้นที่หยุดพักรถบรรทุกที่ปลอดภัยและมีบริการที่เกี่ยวข้องกับพนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วนสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ขับขี่ได้

ปัจจุบันประเทศไทยกำลังพัฒนาจุดจอดรถบรรทุกในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ โดยข้อมูลจากสำนักงานควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก กรมทางหลวง พบว่า มีจุดจอดพักรถบรรทุกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 9 แห่ง และภาคเหนือจำนวน 2 แห่ง ดังตารางที่ 2.2-11 ถึงตารางที่ 2.2-12

ตารางที่ 2.2-11 จุดจอดพักรถบรรทุกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่	จุดจอดพักรถบรรทุก	ที่ตั้ง
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1		
1	จุดจอดพักรถบรรทุกอุดรธานี (ขาเข้า)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 2 ต.หนองไผ่ อ.เมือง จ.อุดรธานี
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง		
2	จุดจอดพักรถบรรทุกน้ำพอง (ขาออก)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 2 ต.น้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1		
3	จุดจอดพักรถบรรทุกสีคิ้ว (ขาเข้า)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 2 ที่ กม. 201+993 สายทาง/ ตอน กม. 166-000 (ต่อแขวงฯสระบุรี) - ทางแยกไป ชัยภูมิ ต.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา
4	จุดจอดพักรถบรรทุกโนนสูง (ขาเข้า)	ที่ตั้ง: กม. 22+050 บนทางหลวงหมายเลข 2 ถ.มิตรภาพ บ.ด่านทองหลวง ต.ตะโหนด อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา
5	จุดจอดพักรถบรรทุกโนนสูง (ขาออก)	ที่ตั้ง: กม. 21+870 บนทางหลวงหมายเลข 2 ถ.มิตรภาพ บ.ด่านทองหลวง ต.ตะโหนด อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา
6	จุดจอดพักรถบรรทุกวังน้ำเขียว (ขาเข้า)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 304 ที่ กม. 82+136 สายทาง/ตอน กม. 55+207 (ต่อแขวงฯปราจีนบุรี) - ทางแยกไปตะขบ ต.อุดมทรัพย์ อ.วังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา
7	จุดจอดพักรถบรรทุกบุรีรัมย์ (ขาออก)	ที่ตั้ง: ทางหลวงหมายเลข 24 ตอน ประโคนชัย - จรอกใหญ่ กม. 160+955 (ซ้ายทาง) ต.โคกมะขาม อ.ประโคนชัย จ.บุรีรัมย์
8	จุดจอดพักรถบรรทุกสุรินทร์	ที่ตั้ง: ทางหลวงหมายเลข 124 ต.ท่าตูม จ.สุรินทร์
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2		
9	จุดจอดพักรถบรรทุกอุบลราชธานี (ขาออก)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 24 ที่ กม. 398+758 ตำบล สระสมิง จ.อุบลราชธานี

ตารางที่ 2.2-12 จุดจอดพักรถบรรทุกในภาคเหนือ

ที่	จุดจอดพักรถบรรทุก	ที่ตั้ง
ภาคเหนือตอนล่าง 1		
1	จุดจอดพักรถบรรทุกเพชรบูรณ์ (ขาออก)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 12 ต.หนองไขว่ อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์
ภาคเหนือตอนล่าง 2		
2	จุดจอดพักรถบรรทุกบรรพตพิสัย (ขาเข้า)	ที่ตั้ง: บนทางหลวงหมายเลข 1 กม. 274+656 ต.บ้านแดน อ.บรรพตพิสัย จ.นครสวรรค์

ที่มา: สำนักงานควบคุมยานพาหนะ กรมทางหลวง

2.2.14 การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ)

รัฐบาลได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายในการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 พื้นที่ ที่ติดกับชายแดน ได้แก่ ตาก สระแก้ว มุกดาหาร ตราด สงขลา หนองคาย นครพนม กาญจนบุรี นราธิวาส และเชียงราย โดยเป็นพื้นที่ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย นครพนม และมุกดาหาร ซึ่งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคยกระดับและคุณภาพชีวิตของประชาชน และจัดระเบียบความมั่นคงชายแดน ซึ่งมีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพข.) เป็นกลไกในการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 โดยมีกิจกรรมหลัก 4 ส่วน ได้แก่

1) การให้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI ได้กำหนด มาตรการสนับสนุนการลงทุน ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในส่วนของภาคเอกชน โอนแบ่งกิจการการลงทุนออกเป็น 2 ประเภท เพื่อสิทธิประโยชน์ในการลงทุน

1.1) กิจการเป้าหมาย

ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นระยะเวลา 8 ปี โดยคำนวณจากปริมาณเงินลงทุนสำหรับกิจการเป้าหมาย และได้ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล 50% เพิ่มเติมอีก 5 ปี หลังจากการยกเว้นภาษีสิ้นสุด เฉพาะกิจการเป้าหมาย 13 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

13 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

- อุตสาหกรรมการเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง
- การผลิตผลิตภัณฑ์และบริการทางการแพทย์
- การผลิตยานยนต์ เครื่องจักร และชิ้นส่วน
- การผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
- การผลิตผลิตภัณฑ์เซรามิกส์ โลหะ และวัสดุ
- การผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกและเยื่อกระดาษ
- กิจการสาธารณูปโภค
- นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม
- การผลิตสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม และเครื่องหนัง
- การผลิตอัญมณีและเครื่องประดับ
- การผลิตเครื่องเรือน
- กิจการเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
- กิจการบริการ

5 กิจกรรมเป้าหมายเพิ่มเติม

- ประเภท 5.2.5 กิจกรรมผลิตวัสดุก่อสร้างและกิจการผลิตผลิตภัณฑ์คอนกรีตอัดแรงสำหรับงานสาธารณูปโภค
- ประเภท 5.4.15 กิจการผลิตโครงสร้างโลหะสำหรับงานก่อสร้าง หรืองานอุตสาหกรรม (Fabrication Industry)
- ประเภท 6.4.2 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกสำหรับสินค้าอุปโภค เช่น บรรจุภัณฑ์พลาสติก เป็นต้น
- ประเภท 6.6.7 กิจการผลิตสิ่งของจากเยื่อ หรือกระดาษ เช่น กล่องกระดาษ เป็นต้น
- ประเภท 7.2.4 กิจการพัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม และ/หรือคลังสินค้า

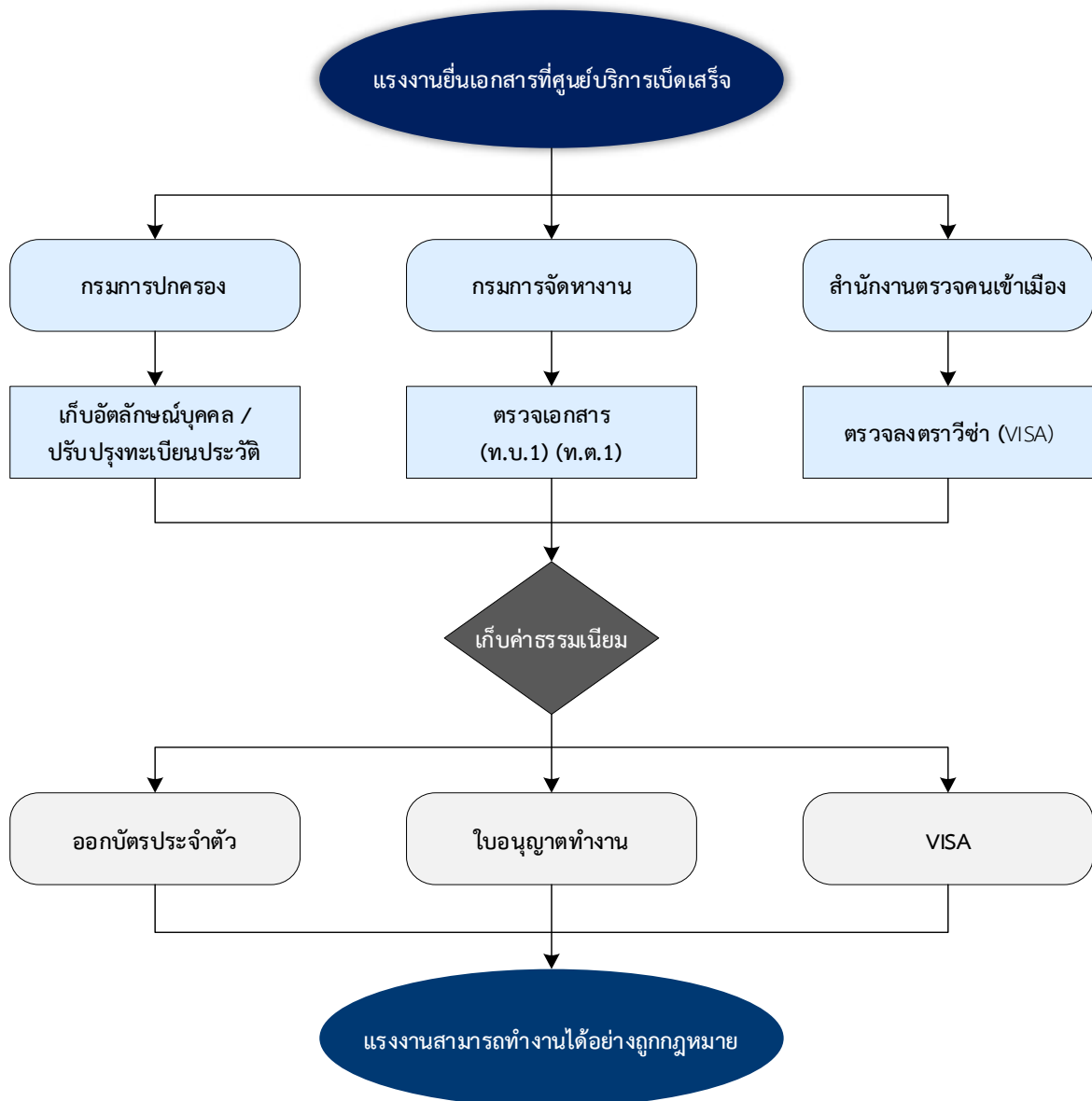
1.2) กิจกรรมทั่วไป

ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมจากสิทธิประโยชน์อื่น ๆ 3 ปี แต่รวมทั้งสิ้นต้องไม่เกินระยะเวลา 8 ปี โดยคำนวณจากปริมาณเงินลงทุน แต่หากสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการยกเว้นภาษี 8 ปีอยู่แล้ว จะได้รับสิทธิประโยชน์การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล 50% เพิ่มเติมอีกเป็นระยะเวลา 5 ปี (รวมสิทธิประโยชน์ทั้งหมดไม่เกินระยะเวลา 13 ปี)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ยังให้สิทธิพิเศษเพิ่มเติมสำหรับกิจการทุกประเภท อาทิ ยกเว้นภาษีอากรในการนำเข้าเครื่องจักรอุตสาหกรรม ยกเว้นภาษีอากรการนำเข้าวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก การหักค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภคเป็น 2 เท่าก่อนการคำนวณภาษี เป็นระยะเวลา 10 ปี และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ที่ไม่ใช่สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร

2) การบริหารจัดการแรงงานต่างด้าว

จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผ่านแดนของแรงงานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากแรงงานของประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างถูกต้อง แก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดนจากการลักลอบเข้ามาทำงานอย่างผิดกฎหมายที่เกิดจากจากข้อจำกัดด้านกฎหมายและความซับซ้อนในการดำเนินการ ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงานจะบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวทุกกลุ่ม อาทิ แรงงานประเภทฝีมือ ชนกลุ่มน้อย และแรงงานต่างด้าวทั่วไป ที่จุดเดียว โดยมีขั้นตอนดังนี้



ที่มา: กรมศุลกากร, พ.ศ. 2564

รูปที่ 2.2-31 กระบวนการทำงานของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงานอ้างอิงข้อมูลจากกรมการจัดหางาน

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3.1) การคมนาคมขนส่ง

ระบบคมนาคมเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยง ระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ให้สามารถเข้าถึงกันได้อย่างครอบคลุมและทั่วถึง ตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การก่อสร้างขยายโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก การขยายโครงข่ายรางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางราง รวมทั้งการเพิ่มอาคารท่าอากาศยานเพื่อรองรับปริมาณการท่องเที่ยวและการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ ที่ผ่านมาได้มีโครงการที่ดำเนินการเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วบางส่วน อาทิ

- ทางหลวงหมายเลข 12 ตาก - แม่สอด (แล้วเสร็จทั้งเส้นในปี พ.ศ. 2562)
- อาคารท่าอากาศยานแม่สอด (ก่อสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2562)
- สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 (เปิดใช้งานแล้วในปี พ.ศ. 2562)

3.2) ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ

การพัฒนาพื้นที่ให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ จะทำให้เกิดกิจกรรมภายในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคจะเพิ่มสูงขึ้นไปตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ทั้งในภาคการค้า อุตสาหกรรม และการขยายตัวของที่อยู่อาศัย ทั้งของแรงงานและประชาชนในพื้นที่

สาธารณูปโภค (Public Utilities) หมายถึงสิ่งสำคัญและมีความจำเป็นในการดำเนินชีวิต อาทิ

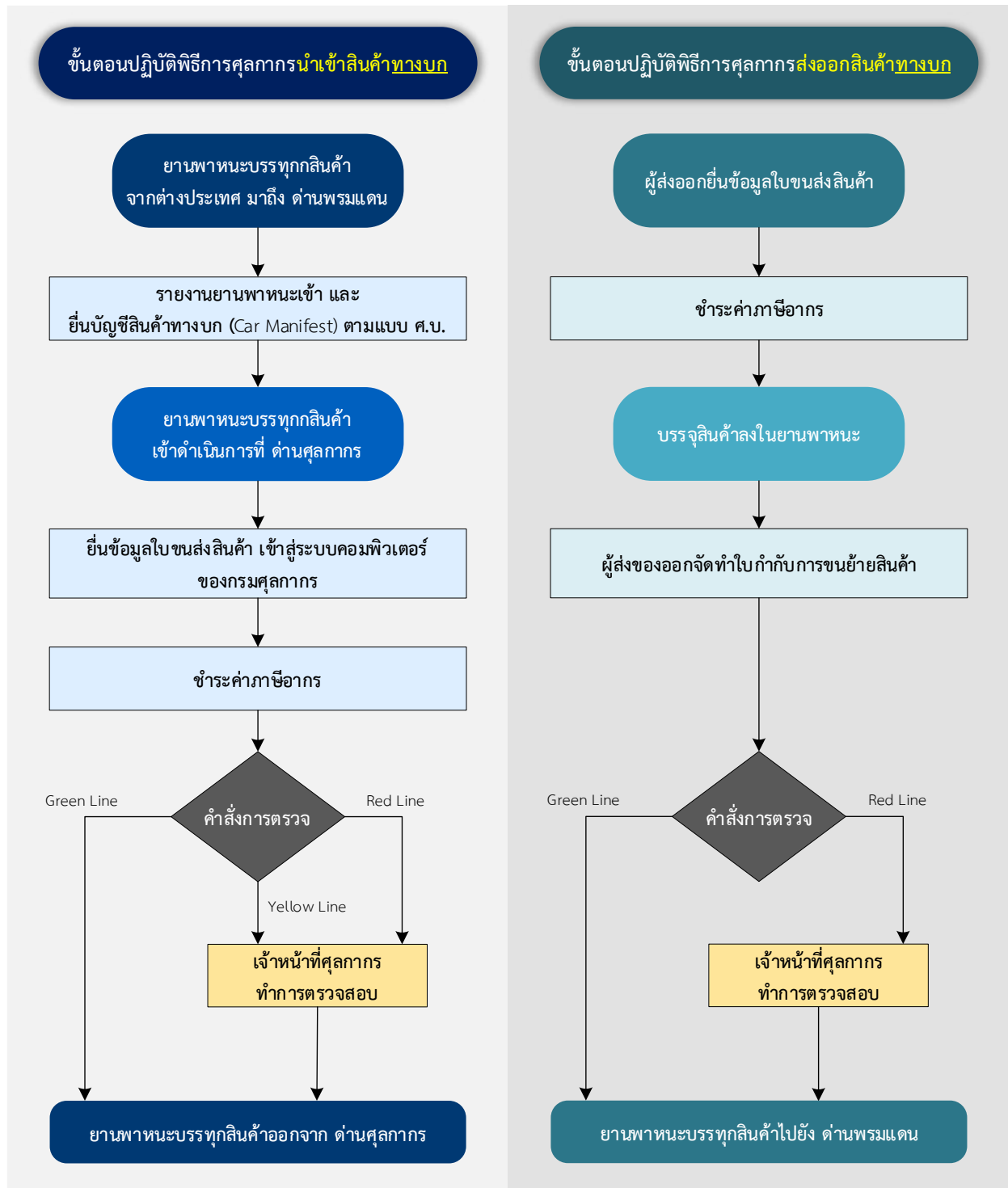
- ระบบไฟฟ้า
- ระบบน้ำประปา

สาธารณูปการ (Public Facilities) หมายถึงสิ่งที่จัดสรรเพิ่มเติมให้กับสาธารณะ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ

- สถานที่ทางศาสนา สถานศึกษา
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ คนพิการ คนชรา

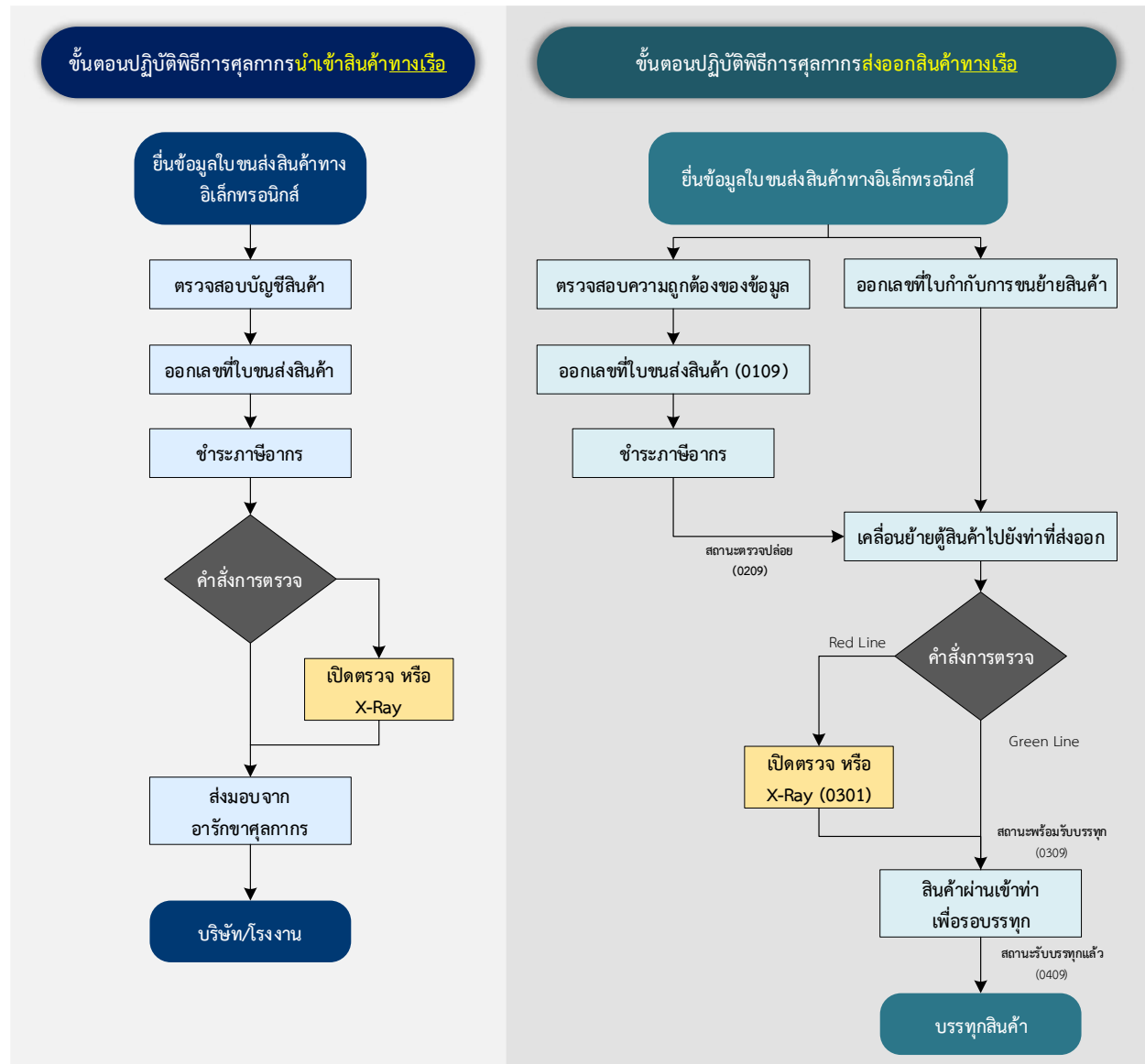
3.3) การพัฒนาด้านพรมแดน/ด้านศุลกากร

กิจกรรมหลักบริเวณพื้นที่ชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ การค้าชายแดน และการขนส่งสินค้าผ่านแดน ด้านพรมแดน ซึ่งมีศุลกากรเป็นผู้บริหารจัดการมีขั้นตอนการนำเข้าสินค้าแตกต่างกัน 3 ประเภท คือ การปฏิบัติพิธีการนำเข้าทางบก การปฏิบัติพิธีการนำเข้าทางเรือ และการปฏิบัติพิธีการนำเข้าทางอากาศ มีรายละเอียดดังนี้



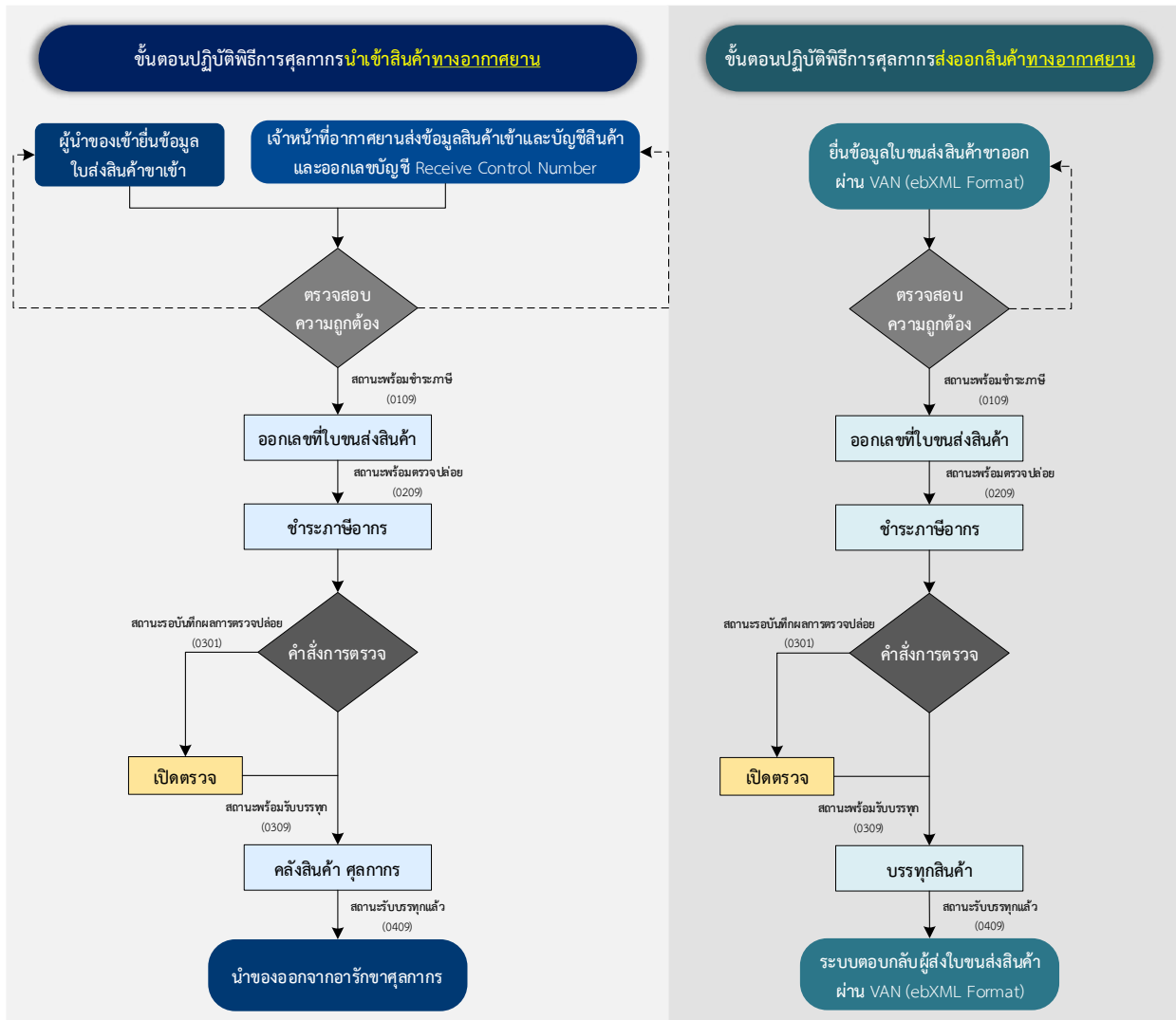
ที่มา: กรมศุลกากร, พ.ศ. 2564

รูปที่ 2.2-32 ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากร นำเข้า - ส่งออก ทางบก



ที่มา: กรมศุลกากร, พ.ศ. 2564

รูปที่ 2.2-33 ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากร นำเข้า - ส่งออก ทางเรือ



ที่มา: กรมศุลกากร, พ.ศ. 2564

รูปที่ 2.2-34 ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากร นำเข้า - ส่งออก ทางอากาศ

ด้านศุลกากรเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักที่รองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศ จึงต้องมีการพัฒนาให้มีขนาดเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ พัฒนาระบบการผ่านแดนให้มีความสะดวกรวดเร็ว ลดความซ้ำซ้อน เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าและความแออัดบริเวณด่านพรมแดน ลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

4) การจัดหาพื้นที่พัฒนา

จากแผนการกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการประกอบกิจการในพื้นที่ จึงต้องมีการจัดสรรพื้นที่เพื่อนำร่องในการลงทุน เช่น การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการลงทุนโรงงานอุตสาหกรรม การก่อสร้างตลาดการค้าชายแดน เพื่อกระตุ้นให้เกิดศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศ กิจการบางประเภทที่มีความต้องการใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ เช่น อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรม การผลิตยานยนต์ กิจการสาธารณสุขโรค นิคมอุตสาหกรรม จำเป็นจะต้องจัดสรรพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการลงทุน

สำหรับความสอดคล้องของการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) จะมีเนื้อหาครอบคลุมทั้งกรอบยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ การกำหนดหมวดงาน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสนับสนุน ตลอดจนการออกแบบขั้นตอนปฏิบัติการด้านศุลกากร และการบริหารจัดการแรงงานข้ามแดน ซึ่งสะท้อนถึงความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ GMS1 และ GMS2 ในการวางกรอบการพัฒนา จัดทำแผนลงทุน จัดลำดับความสำคัญโครงการ ตลอดจนสร้างระบบบูรณาการ ด้านข้อมูลและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ของประเทศและภูมิภาคตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ

2.2.15 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

สนข. ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

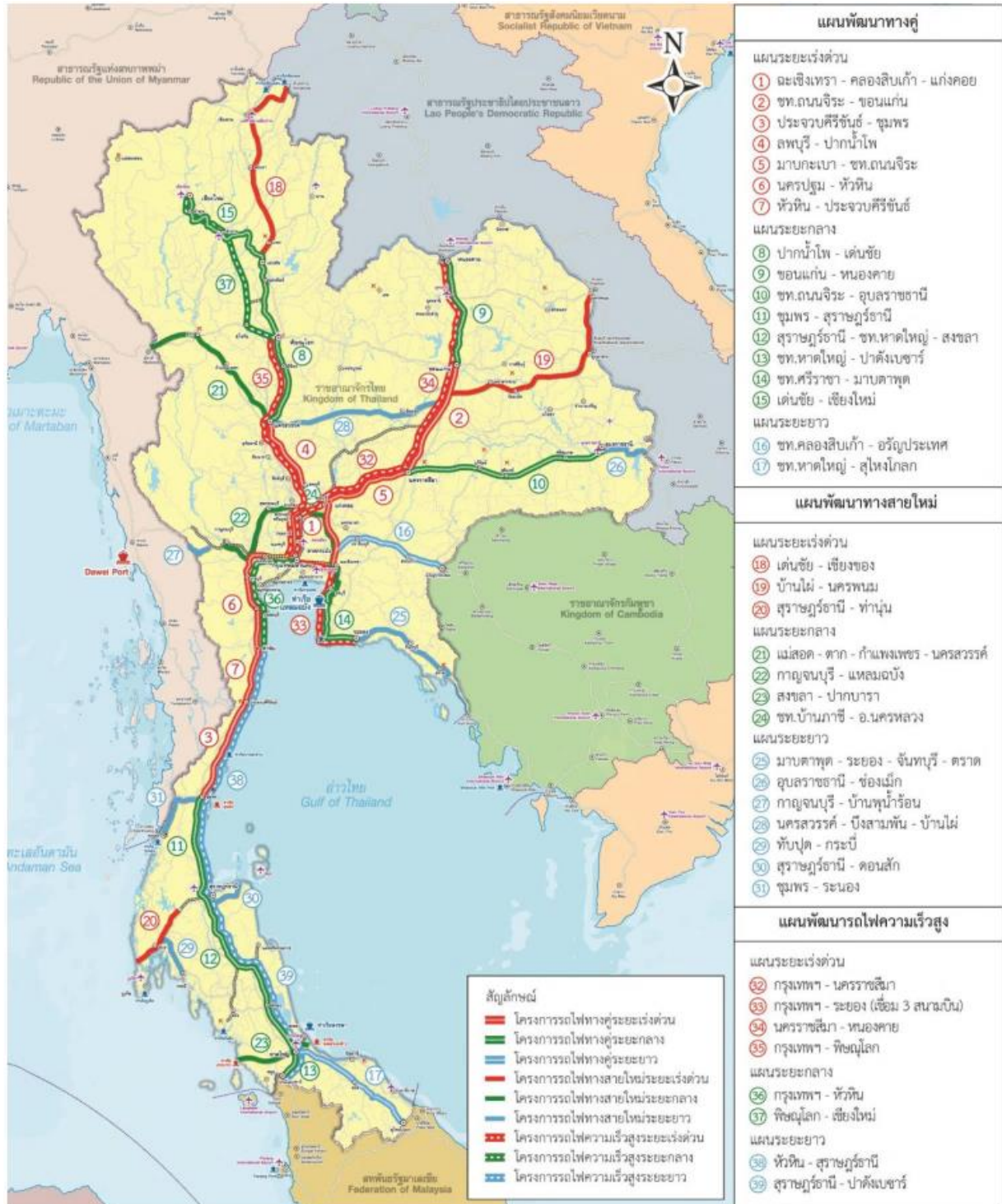
ในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการรวบรวมทบทวนนโยบายของรัฐ ทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนงานยุทธศาสตร์ทั้งกระทรวงคมนาคมและยุทธศาสตร์พัฒนาระบบรถไฟไทย เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดทิศทางและเป้าหมายการดำเนินงาน ให้สอดคล้องต่อนโยบายและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ซึ่งช่วยให้การดำเนินงานของแผนแม่บทฯ สำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนการดำเนินงานระยะสั้น (ระยะเร่งด่วน) เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนการดำเนินการระยะกลาง เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 - 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569) แผนการดำเนินการระยะยาวเป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

รวมงบประมาณในการลงทุนตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) รวมมูลค่ากว่า 2,702,934 ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนจากภาครัฐทั้งสิ้น 1,973,851 ล้านบาท และจากภาคเอกชนรวม 729,083 ล้านบาท โดยหากคิดค่าเฉลี่ยของการลงทุนในระยะเวลา 20 ปีของแผนแม่บท จะมีมูลค่าลงทุนเฉลี่ยปีละ 135,147 ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนจากภาครัฐเฉลี่ย ปีละ 98,693 ล้านบาท และภาคเอกชนเฉลี่ยปีละ 36,454 ล้านบาท สำหรับการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ จากการลงทุนตามแผนแม่บท ซึ่งจะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2580 รวมกว่า 408,008.64 ล้านบาทต่อปี

ทั้งนี้ การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เพราะการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่สะดวกและปลอดภัย จะเอื้อประโยชน์

ให้การดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ที่สำคัญยังมีส่วนช่วยสนับสนุน
เขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาพื้นที่ในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด



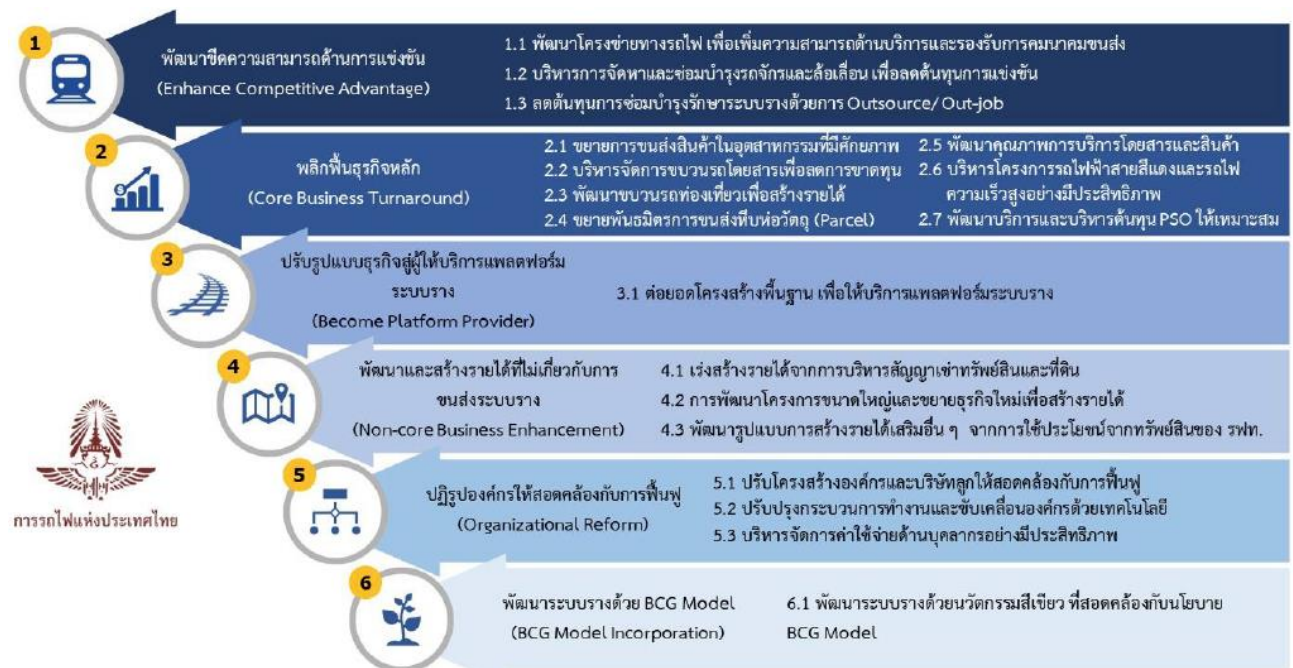
ที่มา: โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนข.), พ.ศ. 2561

รูปที่ 2.2-35 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ตามผลการศึกษาคำถามการศึกษาแผนแม่บท
การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

2.2.16 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มุ่งเน้นยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งทางราง ปรับปรุงการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรองให้มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาองค์กรและบุคลากรให้สอดคล้องกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง รวมทั้งการเพิ่มฐานะทางการเงินเพื่อฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage) ยุทธศาสตร์ที่ 2 พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider) ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non-core Business Enhancement) ยุทธศาสตร์ที่ 5 ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform) และยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation) ดังรูปที่ 2.2-36

สรุปยุทธศาสตร์ (Strategic) และกลยุทธ์สำหรับปี พ.ศ. 2566 - 2570 เพื่อฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่มา: แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟู รฟท.) แผนปฏิบัติการประจำปี 2566

รูปที่ 2.2-36 ภาพรวมยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การฟื้นฟูของการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2566 ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย แผนงานที่ 1.1.1 การเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 ให้เสร็จตามกำหนด แผนงานที่ 1.1.2 การก่อสร้างทางสายใหม่ (2 โครงการ) แผนงานที่ 1.1.3 โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมือง ส่วนต่อขยาย (4 โครงการ) แผนงานที่ 1.1.4 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ดังแสดงตารางที่ 2.2-13

ตารางที่ 2.2-13 แผนงานและโครงการในแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน ในกลยุทธ์ที่ 1.1	ผู้รับผิดชอบ แผนงาน/ โครงการ	ปีงบประมาณ				
		2566	2567	2568	2569	2570
แผนงานที่ 1.1.1 การเร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 ให้เสร็จตามกำหนด						
1. รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง						
1.1 ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง (งานโยธา)	กส.					
1.2 ดำเนินการวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง 1)	สส.					
2. รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 (ช่วงมาบะกะเบา - ชุมทางถนนจิระ)						
2.1 ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 (ช่วงมาบะกะเบา - ชุมทางถนนจิระ) (งานโยธา)	กส.					
2.2 ดำเนินการวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 (ช่วงมาบะกะเบา - ชุมทางถนนจิระ)	สส.					
3. รถไฟทางคู่ระยะที่ 2						
3.1 ดำเนินเรื่อง EIA เสนอกระทรวงคมนาคม ดำเนินการขออนุมัติให้แล้วเสร็จ	กส.					
3.2 ดำเนินการก่อสร้างและวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 (ช่วงขอนแก่น - หนองคาย)	กส. + สส.					
3.3 ดำเนินการก่อสร้างและวางระบบอาณัติสัญญาณของรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 6 เส้นทางที่เหลือ 2)	กส. + สส.					
แผนงานที่ 1.1.2 การก่อสร้างทางสายใหม่ (2 โครงการ)						
1. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ (ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ) (สัญญารวมงานโยธาและงานระบบอาณัติสัญญาณ)	กส. + สส.					
2. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ (ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม) (สัญญารวมงานโยธาและงานระบบอาณัติสัญญาณ)	กส. + สส.					
แผนงานที่ 1.1.3 โครงการก่อสร้างรถไฟขานเมือง ส่วนต่อขยาย (4 โครงการ)						
1. ดำเนินการเปิดประมูลงานโยธา ส่วนต่อขยาย รถไฟขานเมืองสายสีแดง ครบทั้ง 4 เส้นทาง	กส.					
2. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ศูนย์รังสิต	กส. + สส.					
3. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	กส. + สส.					
4. ดำเนินการก่อสร้าง ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา	กส. + สส.					
5. ดำเนินการก่อสร้างรถไฟ บางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และช่วง บางซื่อ - หัวลำโพง หรือ Missing Link	กส. + สส.					
แผนงานที่ 1.1.4 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน						
1. สำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน						
2. ดำเนินการเวนคืนในพื้นที่แนวเขตที่ดิน						
3. ก่อสร้าง โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา						

หมายเหตุ: 1) 4 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ, ช่วงนครปฐม - หัวหิน, ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

2) 6 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย, ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี, ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี, ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา, ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ และช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

3) กส. ย่อมาจาก ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง, สส. ย่อมาจาก ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ที่มา: แผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟู รฟท.) แผนปฏิบัติการประจำปี 2566

2.2.17 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map)

กรมการขนส่งทางราง ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) โดยเดินทางดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟ อาทิ การก่อสร้างทางคู่และทางสายใหม่ พร้อมทั้ง พัฒนาระบบโทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณ รถจักรและล้อเลื่อน เพื่อให้ระบบขนส่งทางรางกลายเป็นระบบหลัก ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าของประเทศ

การศึกษา R-Map นี้เพื่อหาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ ทั่วประเทศมากยิ่งขึ้น เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจากพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยวและ อุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ รวมถึงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ตลอดจนการพัฒนาความร่วมมือ ในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ

ทั้งนี้เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง โดยจะเป็นการนำแผนแม่บทการพัฒนา โครงข่ายทางรถไฟมาทบทวนและต่อยอดโครงข่ายรถไฟเดิมให้ครอบคลุมทั่วประเทศ รวมทั้งทบทวน และพัฒนาการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว นิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่ในระดับภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน และสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ

1) แผนงานการพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน

มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 10 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 6 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 1 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 3 โครงการ

1.1) แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 6 โครงการ

- 1.1.1) ช่วงขอนแก่น - หนองคาย 167 กิโลเมตร
- 1.1.2) ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี 168 กิโลเมตร
- 1.1.3) ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร
- 1.1.4) ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี 308 กิโลเมตร
- 1.1.5) ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย 281 กิโลเมตร
- 1.1.6) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา 321 กิโลเมตร

1.2) แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 1 โครงการ

- 1.2.1) ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด 70 กิโลเมตร

1.3) แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 3 โครงการ

- 1.3.1) ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย 216 กิโลเมตร
- 1.3.2) ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ 189 กิโลเมตร
- 1.3.3) ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ 174 กิโลเมตร

2) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูง (ขนาดทาง 1.435 เมตร)

มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 6 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 1 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 2 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 3 โครงการ

ทั้งนี้ การดำเนินโครงการแผนงานการพัฒนาทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน (ขนาดทาง 1.435 เมตร) หรือโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้น จะเป็นรูปแบบที่มีการร่วมลงทุนระหว่างทางรถไฟแห่งประเทศไทยกับภาคเอกชนซึ่งจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

2.1) แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 1 โครงการ

2.1.1) ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย 355 กิโลเมตร

2.2) แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 2 โครงการ

2.2.1) ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก 380 กิโลเมตร

2.2.2) ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน 211 กิโลเมตร

2.3) แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 3 โครงการ

2.3.1) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ 288 กิโลเมตร

2.3.2) ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี 424 กิโลเมตร

2.3.3) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ 335 กิโลเมตร

3) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.000 เมตร)

มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 26 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 5 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 4 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 10 โครงการ นอกจากนี้ยังมีเส้นทางที่มีศักยภาพ อีก 7 โครงการ

3.1) แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 5 โครงการ

3.1.1) ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ทาปูน (MR9) 158 กิโลเมตร

3.1.2) ช่วงชุมพร - ระนอง (MR1 8 - Landbridge) 91 กิโลเมตร

3.1.3) ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี (MR10) 68 กิโลเมตร

3.1.4) ช่วงทาปูน - ภูเก็ต (MR9) 18 กิโลเมตร

3.1.5) ช่วงทับปุด - กระบี่ 68 กิโลเมตร

3.2) แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 4 โครงการ

3.2.1) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก (MR9) 78 กิโลเมตร

3.2.2) ช่วงอุบลราชธานี - ด่านช่องเม็ก (MR5) 87 กิโลเมตร

3.2.3) ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง - สมุทรสาคร (MR10) 90 กิโลเมตร

3.2.4) ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR10) 42 กิโลเมตร

3.3) แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 10 โครงการ

- 3.3.1) ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด 197 กิโลเมตร
- 3.3.2) ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก นครปฐม - สมุทรสาคร (MR10) 35 กิโลเมตร
- 3.3.3) ช่วงนครสวรรค์ - สุพรรณบุรี - นครปฐม (MR1) 183 กิโลเมตร
- 3.3.4) ช่วงอุดรธานี - หนองบัวลำภู 53 กิโลเมตร
- 3.3.5) ช่วงจัตุมรส - ชัยภูมิ - หนองบัวลำภู 230 กิโลเมตร
- 3.3.6) ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน 36 กิโลเมตร
- 3.3.7) ช่วงอุดรธานี - สกลนคร - นครพนม 247 กิโลเมตร
- 3.3.8) ช่วงมุกดาหาร - อำนาจเจริญ - อุบลราชธานี 173 กิโลเมตร
- 3.3.9) ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี 76 กิโลเมตร
- 3.3.10) ช่วงหนองบัวลำภู - เลย 103 กิโลเมตร

3.4) เส้นทางที่มีศักยภาพ อีก 7 โครงการ

- 3.4.1) ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ 304 กิโลเมตร
- 3.4.2) ช่วงศรีราชา - ปราจีนบุรี - โนนสูง (MR2) 299 กิโลเมตร
- 3.4.3) ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ 256 กิโลเมตร
- 3.4.4) ช่วงหนองคาย - บึงกาฬ - นครพนม 316 กิโลเมตร
- 3.4.5) ช่วงปากพลี - เชื้อนขุนด่านปราการชล นครนายก 32 กิโลเมตร
- 3.4.6) ช่วงศิลาอาสน์ - ภูตู 135 กิโลเมตร
- 3.4.7) ช่วงตาก - สวรรคโลก 108 กิโลเมตร

4) แผนงานการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม

ในเบื้องต้นที่มีความต้องการและมีความพร้อมในการดำเนินการ มีจำนวนรวม 11 โครงการ แบ่งเป็น
แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 5 โครงการ แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน
3 โครงการ และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 3 โครงการ

4.1) แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 5 โครงการ

- 4.1.1) เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ช่วงสถานีนาผักขวง และ SSI's
Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal. 2.4 กิโลเมตร
- 4.1.2) นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 1 : ช่วง
สถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ จ.ลำปาง 2 กิโลเมตร
- 4.1.3) นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก จ.ระยอง 3 กิโลเมตร
- 4.1.4) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จ.ชลบุรี 5 กิโลเมตร
- 4.1.5) นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ จ.ลำพูน 2 กิโลเมตร

4.2) แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 3 โครงการ

4.2.1) นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย จ.สระบุรี 5.1 กิโลเมตร

4.2.2) นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร จ.สมุทรสาคร 6 กิโลเมตร

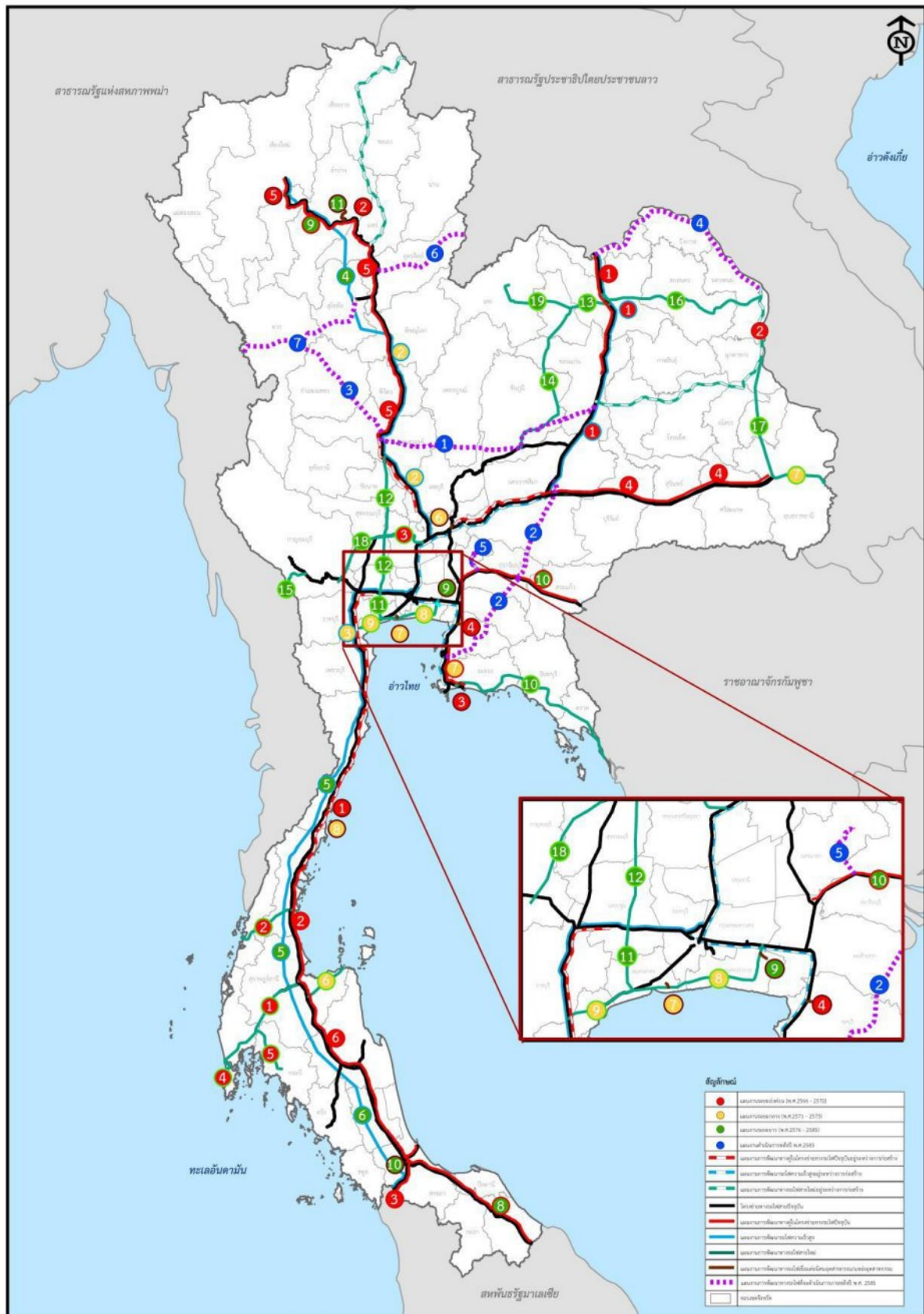
4.2.3) เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ระยะที่ 2 : ช่วงสถานีนาผักขง - เขต
อุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ 8.5 กิโลเมตร

4.3) แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 3 โครงการ

4.3.1) นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ 11 กิโลเมตร

4.3.2) นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จ.สงขลา 11.4 กิโลเมตร

4.3.3) นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 2 : ช่วง
CY กฟผ.แม่เมาะ - สถานีงาว จ.ลำปาง 78 กิโลเมตร



ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้
อย่างไร้รอยต่อ (R-map) รายงานฉบับสมบูรณ์ กรมการขนส่งทางราง พ.ศ. 2566

รูปที่ 2.2-37 แนวเส้นทางของแผนงานการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในอนาคต

2.2.18 แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ประเทศไทยมีนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนายกระดับโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นกลไกหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค โดยมุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางราง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และศูนย์บริการโลจิสติกส์ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม และฐานเกษตรกรรม ไปยังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลักและด้านการค้าสำคัญของประเทศ ประกอบกับการที่ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณคอนเทนเนอร์เต็มความจุของท่าเรือ จึงมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า ทั้งจากภายในประเทศและสินค้าผ่านแดน (Transit) จากประเทศเพื่อนบ้าน การเพิ่มขึ้นของปริมาณคอนเทนเนอร์ผ่านเข้า - ออก ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณการจราจร เนื่องจากมีการใช้การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก นอกจากการพัฒนาความสามารถในการรองรับคอนเทนเนอร์ของท่าเรือแหลมฉบังแล้ว ภาครัฐยังจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับจุดต้นทาง - ปลายทาง การขนส่งสินค้าในประเทศและประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ

โดย สสนพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวข้างต้น และเห็นสมควรให้มีการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านทางการขนส่งทางราง ซึ่งสามารถประหยัดต้นทุนและลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคต่อไปในอนาคต

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค มีวัตถุประสงค์ คือ (1) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา Dry Port ให้สามารถเป็นกลไกสำคัญในการตอบสนองการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศของไทย รวมไปถึงสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง) ของประเทศไทย เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV) (2) กำหนดแนวทางการพัฒนาและพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็น Dry Port

อย่างไรก็ตาม เพื่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศและศุลกากร เป็นอีกประเด็นที่สำคัญที่จะต้องนำมาพิจารณาในการจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยเฉพาะประเด็นสภาพบังคับและผลที่เป็นรูปธรรมที่คาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนา Dry Port ดังนี้

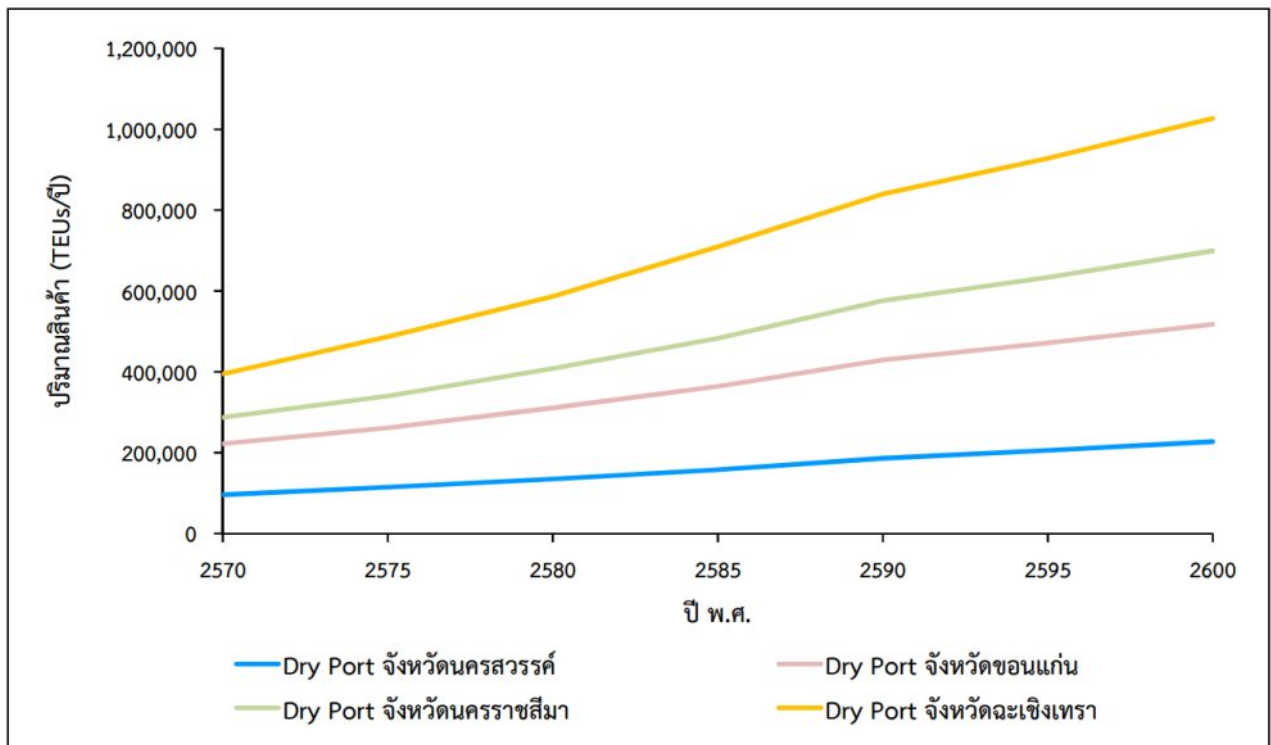
- 1) กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross - Border Trade Agreement)
- 2) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)
- 3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)

- 4) ความร่วมมือด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-state Transport)
- 5) ความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำ (ASEAN Shipping Single Market)

การพิจารณากำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนา Dry Port สามารถดำเนินการพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ใน 2 ระดับ คือ (1) ระดับจังหวัด และ (2) ระดับที่ตั้ง โดยผลการพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port เพื่อนำไปทำการจัดลำดับความสำคัญและการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของพื้นที่ที่เหมาะสมและของ Dry Port ได้แก่

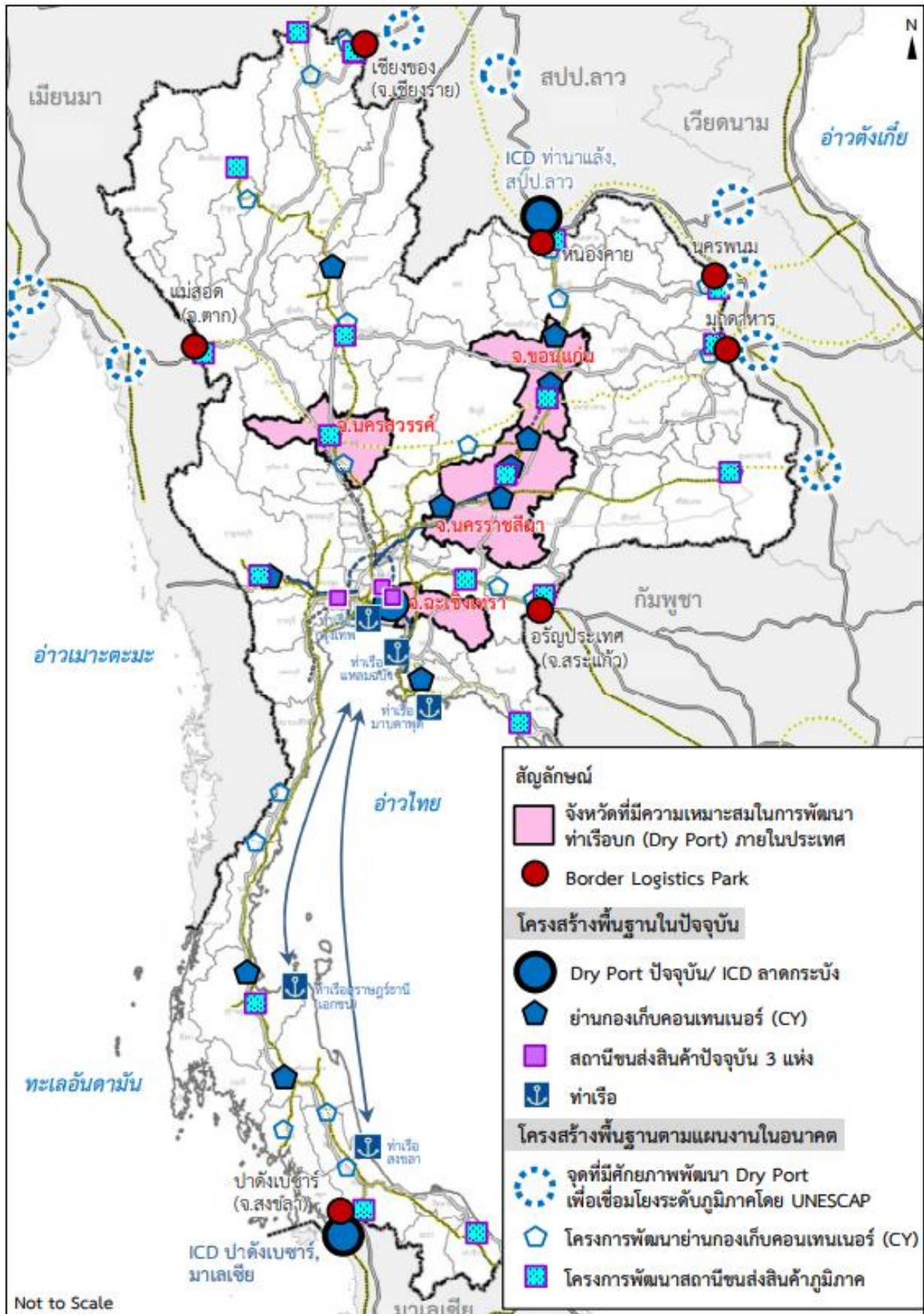
- 1) พื้นที่บริเวณตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์
- 2) พื้นที่บริเวณตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำโพธิ์ จังหวัดขอนแก่น
- 3) พื้นที่บริเวณตำบลกุดจิก อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดนครราชสีมา
- 4) พื้นที่บริเวณตำบลดอนทราย และตำบลหนองต๋อน อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

การคาดการณ์แนวโน้มของการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออก รวมผ่าน Dry Port สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 2.2-38 และเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (CLMV) จำเป็นต้องพัฒนา Border Logistics Park รูปที่ 2.2-39 ในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพ ตามแนวคิด Hub and Spoke เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน อีกทั้ง เป็นการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าในพื้นที่เหล่านั้น และส่งผลให้มีปริมาณสินค้านำเข้า - ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น



ที่มา: งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ,พ.ศ. 2561

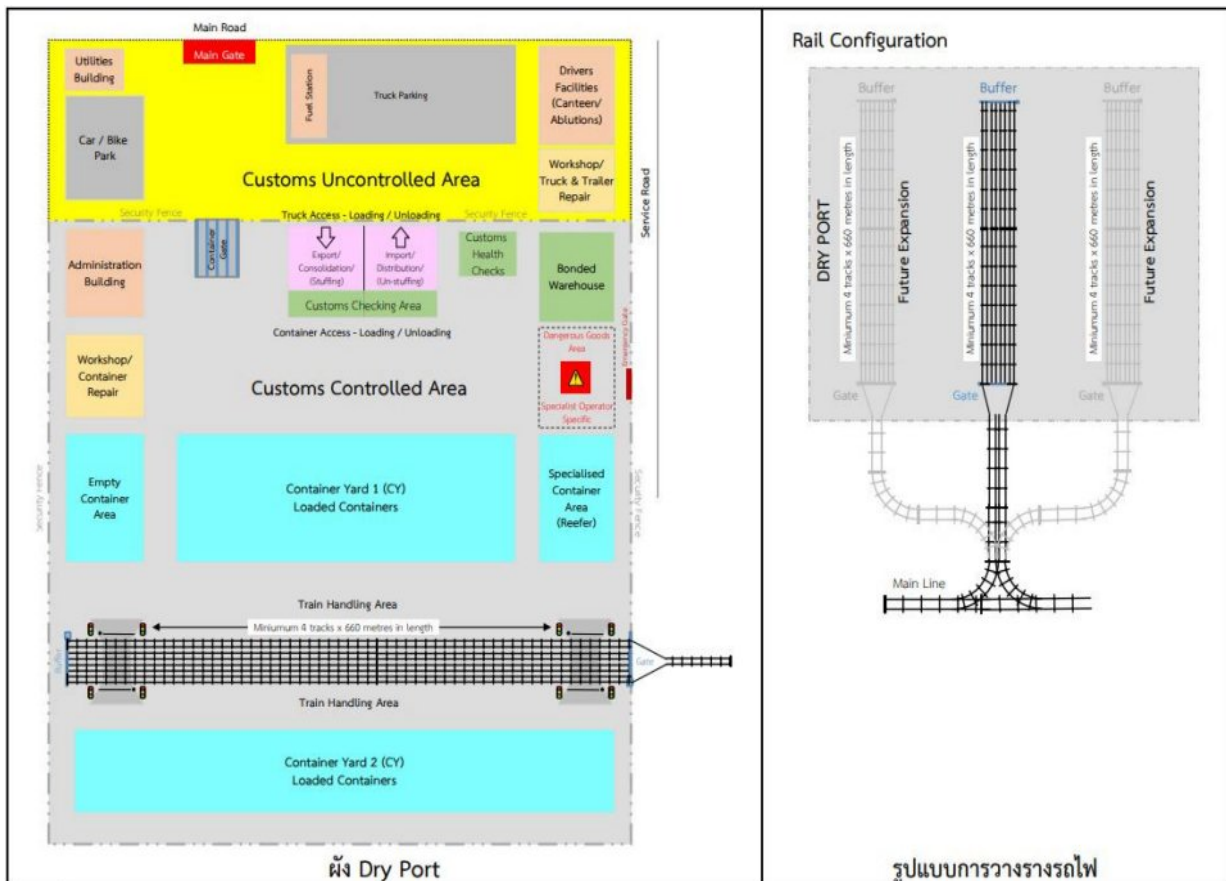
รูปที่ 2.2-38 ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้านำเข้า - ส่งออก รวม ที่ผ่าน Dry Port ในปี พ.ศ. 2570 - 2600



ที่มา: งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค, พ.ศ. 2561

รูปที่ 2.2-39 การคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา Dry Port และ Border Logistics Park

Dry Port ต้องประกอบด้วยกิจกรรมอย่างน้อย 4 กิจกรรม ได้แก่ (1) การขนถ่ายสินค้าและคอนเทนเนอร์ (Handling) (2) การจัดเก็บสินค้า (Storage) (3) การตรวจสอบสินค้าก่อนส่งไปยังต่างประเทศ (Regulatory Inspection) และ (4) การดำเนินพิธีการศุลกากร (Customs) ทั้งนี้ การจัดการพื้นที่ภายใน Dry Port ขึ้นอยู่กับการประกาศเขตควบคุมของกรมศุลกากร ซึ่งเป็นปัจจัยในการกำหนดที่ตั้งของอาคารหรือพื้นที่ในการปฏิบัติการให้สอดคล้องตามความต้องการเชิงหน้าที่ (Functional Requirement) โดยสามารถกำหนดผัง Dry Port และรูปแบบการวางรางรถไฟ ดังรูปที่ 2.2-40



ที่มา: งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (พ.ศ. 2561)

รูปที่ 2.2-40 ผัง Dry Port และรูปแบบการวางรางรถไฟ

ทั้งนี้ เงื่อนไขสำคัญที่ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการให้สำเร็จ ก่อนการดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ได้แก่ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐในด้านต่าง ๆ ซึ่งเอื้อต่อการดำเนินงานของ Dry Port และเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางราง ประกอบด้วย

- 1) การก่อสร้างทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น และช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระของรฟท. ควรดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ภายใน ปี พ.ศ. 2562 และปี พ.ศ. 2566 ตามลำดับ
- 2) การก่อสร้างทางคู่ ช่วงโนนพยอม - ขอนแก่น ของรฟท. ควรดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2566
- 3) การก่อสร้างทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (นครสวรรค์) ของรฟท. ควรดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการตามแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ภายใน ปี พ.ศ. 2565

- 4) การติดตั้งระบบเดินรถด้วยไฟฟ้า (Electrified Train System) ของ รฟท. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและเอื้อต่อการเพิ่มความจุทาง (Track Capacity) ใน (1) เส้นทางขอนแก่น - แห่มฉบัง (ช่วงชุมทางแก่งคอย - ชุมทางคลองสิบก้า และช่วงโนนพยอม - ขอนแก่น) ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2567 และ (2) เส้นทางช่วงปากน้ำโพ - ชุมทางบ้านภาชี และเส้นทางช่วงชุมทางบ้านภาชี - ชุมทางแก่งคอย ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2569
- 5) รฟท. จำเป็นต้องเร่งจัดซื้อหัวรถจักรไฟฟ้าและแคร่สำหรับบรรทุกคอนเทนเนอร์เพิ่มเติม เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเมื่อมีการพัฒนา Dry Port ทั้ง 4 แห่ง
- 6) การก่อสร้างขยายช่องทางจราจรบนทางหลวง ช่วงขอนแก่น - นครราชสีมา เพื่อให้เป็น Truck Priority Route แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2567

การขับเคลื่อนข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการนำไปสู่การปฏิบัติ จำเป็นต้องเร่งรัดให้มีการดำเนินการเป็นลำดับ ได้แก่ (1) การสร้างความร่วมมือระหว่างสายเรือ รฟท. และ กทท. ในการบูรณาการตารางเวลา (Scheduling) และสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการ (2) ปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของรถไฟ ด้วยการเพิ่มหัวรถจักรไฟฟ้าและแคร่ ตลอดจนอุปกรณ์ขนถ่ายที่เกี่ยวข้องให้เพียงพอต่ออุปสงค์ในอนาคต (3) รฟท. จำเป็นต้องเร่งดำเนินการเพิ่มความจุทาง (Track Capacity) และเปลี่ยนระบบการเดินรถเป็นรถไฟไฟฟ้า และ (4) กระทรวงการคลังต้องกำหนดให้ Dry Port เป็น “ที่” เพื่อเป็น “ด่านศุลกากร” ตามคำนิยามในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

จากแผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้าในอนาคต จะเป็นการพัฒนาตามแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟสายใหม่ และแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยแบ่งแผนการพัฒนาย่านเป็นระยะเร่งด่วน จำนวน 24 แห่ง ระยะกลาง จำนวน 14 แห่ง และระยะยาว จำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย

1) แผนระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 - 2564

ลำดับ	CY/ICD	หมายเหตุ
1	CY คลองสิบก้า (สระแก้ว)	รองรับ SEZ สระแก้ว และ SEC
2	CY จักราย (นครปฐม)	รองรับ Domestic Container และ SEC
3	CY นาม่วง (สงขลา)	รองรับ SEZ สงขลา
4	CY บ้านกระโดน (นครราชสีมา)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่จักราย - ขอนแก่น
5	CY นครสวรรค์	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่ลพบุรี - ปากน้ำโพ
6	CY สามร้อยยอด (ประจวบฯ)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่หัวหิน - ประจวบฯ
7	CY ทุ่งมะเเฒ่า (ประจวบฯ)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่ประจวบฯ - ชุมพร
8	CY หวากอ (ประจวบฯ)	
9	CY นาฝักขวง (ประจวบฯ)	
10	CY มาบอำมฤต (ชุมพร)	
11	CY สะพลี (ชุมพร)	
12	CY มหาสารคาม	สร้างในโครงการทางรถไฟสายใหม่สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม
13	CY ร้อยเอ็ด	
14	CY โพนทอง (ร้อยเอ็ด)	
15	CY สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร)	
16	CY สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม)	

ลำดับ	CY/ICD	หมายเหตุ
17	CY แพร่	สร้างในโครงการทางรถไฟสายใหม่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
18	CY พะเยา	
19	CY ป่าแดด (เชียงราย)	
21	CY เชียงราย	
22	CY เชียงของ (เชียงราย)	
23	CY ทับปุด (พังงา)	สร้างในโครงการทางรถไฟสายใหม่สายสุราษฎร์ฯ - ท่าฉนวน
24	CY ท่าฉนวน (พังงา)	

2) แผนระยะกลาง พ.ศ. 2565 - 2569

ลำดับ	CY/ICD	หมายเหตุ
1	CY บ้านม้า (พระนครศรีอยุธยา)	รองรับ Domestic Container และ SEC
2	CY สุโขทัย (นครราชสีมา)	รองรับ SEZ นครราชสีมา
3	CY นาทา (หนองคาย)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่ขอนแก่น - หนองคาย
4	CY โนนสะอาด (อุดรธานี)	
5	CY นิคมฯ อุดรธานี	
6	CY บ้านตะโก (บุรีรัมย์)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่ จีระ - อุบลฯ
7	CY บุญชี (สุรินทร์)	
8	CY หนองแวง (ศรีสะเกษ)	
9	CY บุ่งหวาย (อุบลราชธานี)	
10	CY บางกระทุ่ม (พิษณุโลก)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่ปากน้ำโพ - เด่นชัย
11	CY วังกะพี้ (อุตรดิตถ์)	
12	CY บางกล้า (สงขลา)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่สุราษฎร์ฯ - หาดใหญ่
13	CY ห้างฉัตร (ลำปาง)	สร้างในโครงการรถไฟทางคู่เด่นชัย - เชียงใหม่
14	CY สารภี (เชียงใหม่)	

3) แผนระยะยาว พ.ศ. 2570 - 2579

ลำดับ	CY/ICD	หมายเหตุ
1	CY หนองสัง (ปราจีนบุรี)	สร้างในโครงการทางรถไฟทางคู่คลองสิบเก้า - อยุธยาประเทศ
2	CY ลำพูน	รองรับ Domestic Container สนับสนุนทางคู่เด่นชัย - เชียงใหม่

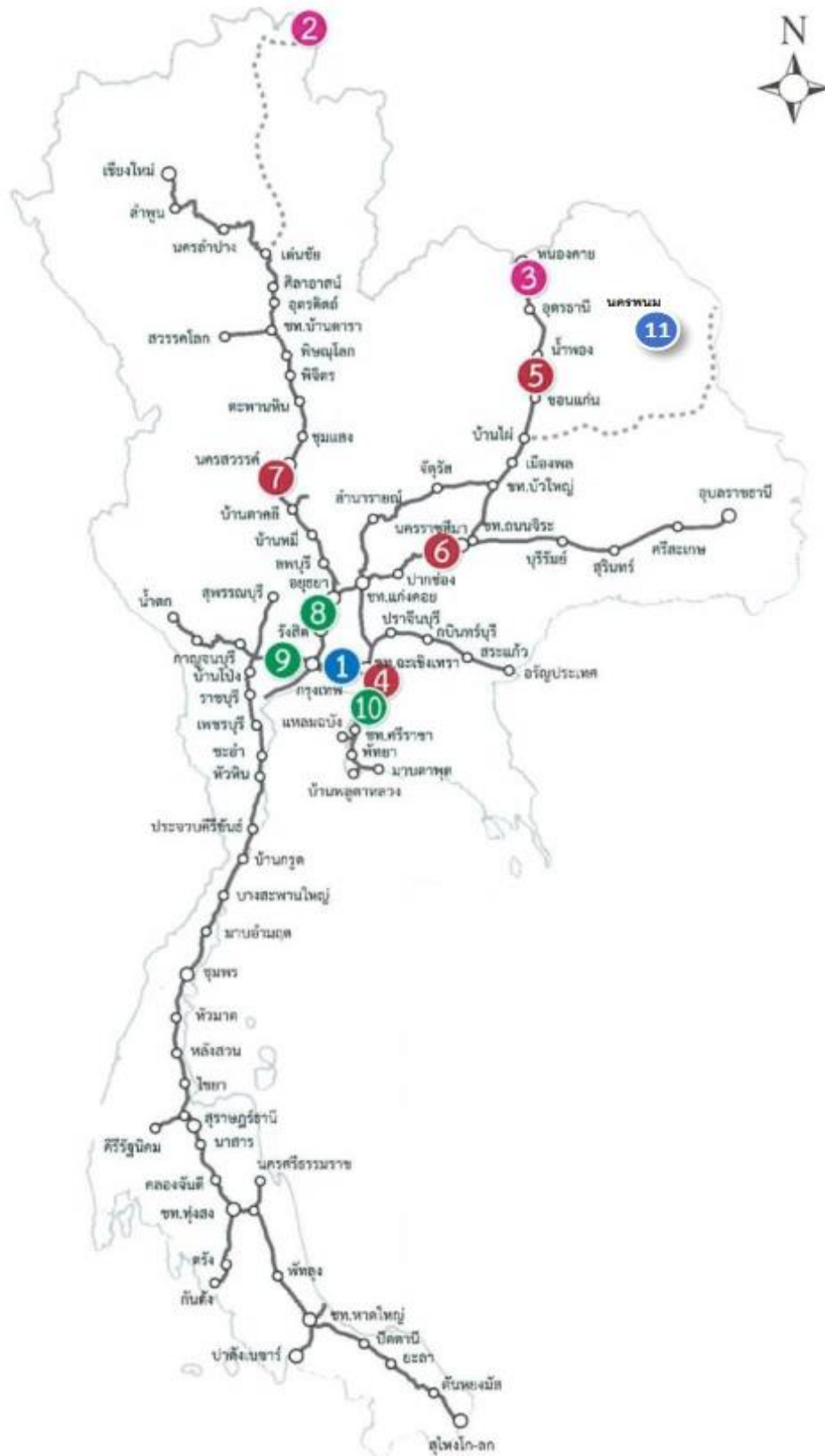


ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับ
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) (www.rmapthailand.com) กรมการขนส่งทางราง
พ.ศ.2566

รูปที่ 2.2-41 แผนการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมพื้นที่ลุ่มน้ำในอนาคต

สำหรับแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry port) ในอนาคต ประกอบด้วย

- 1) ICD ลาดกระบัง (รฟท.): เปิดให้บริการในปัจจุบัน
- 2) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจังหวัดเชียงราย (กรมการขนส่งทางบก)
- 3) สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์นาทา จังหวัดหนองคาย (รฟท.)
- 4) Dry port จังหวัดฉะเชิงเทรา (แผนแม่บท Dry port ของ สนข.)
- 5) Dry port จังหวัดขอนแก่น (แผนแม่บท Dry port ของ สนข., ผลการศึกษาของ กทท.)
- 6) Dry port จังหวัดนครราชสีมา (แผนแม่บท Dry port ของ สนข.)
- 7) Dry port จังหวัดนครสวรรค์ (แผนแม่บท Dry port ของ สนข.)
- 8) ICD เชียงรายน้อย (ผลการศึกษาของ รฟท., JICA), JICA)
- 9) ICD วัดจี้วราย (ผลการศึกษาของ JICA)
- 10) ICD อมตะนคร (ผลการศึกษาของ JICA)
- 11) ศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม (กรมการขนส่งทางบก)



ที่มา: เอกสารการประกอบสัมมนา ครั้งที่ 5 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม
และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) (www.mapthailand.com)
กรมการขนส่งทางราง พ.ศ.2566

รูปที่ 2.2-42 แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry port) ในอนาคต

2.2.19 แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568

เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของ กพท. ในฐานะ ผู้กำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อความปลอดภัยของทุกคนที่เกี่ยวข้องตลอดจนผู้โดยสารทุกท่าน รวมไปถึงการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน อุตสาหกรรมการบิน และการขนส่งทางอากาศของประเทศ ทั้งนี้ ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ของ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่ได้ทบทวนภายใต้ประเด็นท้าทายใหม่นั้น คือ 5 ปี 10 ปี และ 15 ปี เพื่อช่วยในการติดตามและประเมินทิศทางการบริหารแผนยุทธศาสตร์ และเพื่อให้ได้รับการยอมรับในบทบาทที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

การที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ “มาตรฐานสู่ความยั่งยืน” สามารถพิจารณาได้จากการยอมรับของผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนเกี่ยวกับบทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของ กพท. ดังต่อไปนี้

ปี	บทบาทที่ได้รับการยอมรับ
2568	STANDARD ASSURER
2573	RELIABLE ENABLER
2578	DEPENDABLE PARTNER

จากเป้าหมายวิสัยทัศน์ 3 ระยะดังกล่าว จึงเป็นปณิธานและความมุ่งมั่นตั้งใจในการดำเนินการกิจของ กพท. ตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกำหนดไว้ตามกฎหมายจัดตั้งโดยครบถ้วนและเกิดผลสัมฤทธิ์ จนเป็นที่ยอมรับจากผู้เกี่ยวข้อง กล่าวคือ กพท. จะต้องขับเคลื่อนงานตามยุทธศาสตร์ให้บรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้เกิดผลสำเร็จจนเป็นที่ประจักษ์ต่อภาคอุตสาหกรรมการบิน ผู้กำหนดนโยบาย ภาคประชาสังคม และนานาชาติในระดับสากล โดยแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 มีการกำหนดพันธกิจและยุทธศาสตร์ไว้ ดังนี้

พันธกิจ

- ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- รักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล
- ติดตามและปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติขององค์กรระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง
- พัฒนางองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1: จัดให้มีและพัฒนาระบบกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล มีเป้าประสงค์ดังนี้

- ระดับ Effective Implementation ของการกำกับดูแลการบินพลเรือนของไทย ไม่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด
- สร้างและทบทวนให้ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและทันสมัย เป็นไปตามแผนพัฒนาระบบการกำกับดูแลของ กพท.
- มีการจัดทำกฎหมาย/ระเบียบให้เป็นไปตามแผนการพัฒนากฎระเบียบในด้านการกำกับดูแลของ กพท.

ยุทธศาสตร์ที่ 2: นำกลไกการกำกับดูแลไปบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง มีเป้าประสงค์ดังนี้

- ระดับ Effective Implementation ของการกำกับดูแลการบินพลเรือนของไทยไม่น้อยกว่า
ค่ามาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด

ยุทธศาสตร์ที่ 3: ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน มีเป้าประสงค์ดังนี้

- อุตสาหกรรมการบินพลเรือนของไทย สามารถสนับสนุนการเติบโต GDP ของประเทศได้มากขึ้น
- มีมาตรการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินพลเรือนที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตร
กับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 4: เป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการบินระดับประเทศเพื่อการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรม ด้านการบิน มีเป้าประสงค์ดังนี้

- มีการใช้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสาร
- มีระบบบริการข่าวสารการบินที่มีมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 5: เสริมสร้างความเข้มแข็งและความยั่งยืนขององค์กร มีเป้าประสงค์ดังนี้

- มีองค์กรสมรรถนะสูงและมีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- มีระบบการพัฒนาทุนมนุษย์ให้เป็นองค์กรมืออาชีพ
- มีฐานะทางการเงินที่มั่นคง
- มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและทรัพยากรองค์กรที่เพียงพอรองรับการเติบโตขององค์กรอย่างยั่งยืน
- พัฒนาระบบงานเพื่อรองรับภารกิจและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- มีวัฒนธรรมองค์กรที่ส่งเสริมให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน

ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รองรับ การขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและใน อาเซียนอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียง เศรษฐกิจต่าง ๆ

สรุปแผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีความสอดคล้องกับ GMS2 ดังนี้

1. การเชื่อมต่อภูมิภาค (Connectivity)

- CAAT ตั้งเป้าเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค (เพิ่มจำนวนเที่ยวบิน/ผู้โดยสาร และลด MCT) ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมาย “การเชื่อมต่อ และการแข่งขัน” ของ GMS

2. การอำนวยความสะดวกการเดินทางและการค้าชายแดน (Facilitation)
 - กรอบ GMS-2 เน้น Trade and Transport Facilitation (TTF) ระยะใหม่/ระยะที่ 2 (CBTA ฯลฯ) เพื่อให้การข้ามแดนรวดเร็วและไร้รอยต่อ
3. การอำนวยความสะดวกการเดินทางและการค้าชายแดน (Facilitation)
 - CAAT จัดทำ TASAP 2024-2026 ให้สอดคล้องกับ ICAO (GASP) เพื่อยกระดับ oversight ความปลอดภัย ซึ่งเอื้อต่อการยอมรับร่วมกันระหว่างประเทศในเครือข่าย GMS
4. การท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน
 - แผนสนามบินของไทย (AOT/หน่วยงานไทย) ขยายความจุเพื่อดึงดูดเส้นทางบินเชื่อมเมืองใน GMS มากขึ้น
5. ความยั่งยืนและนวัตกรรม (Sustainability & Innovation)
 - ผังไทย/การบิน เดินหน้ามาตรฐานความปลอดภัย-สิ่งแวดล้อม และโครงการด้านความยั่งยืน/SAF ซึ่งไปในทิศทางเดียวกัน.

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

การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศใช้แบบจำลองทางเศรษฐกิจซึ่งอ้างอิงจากแบบจำลองขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของไทยในระยะยาว การศึกษานี้ได้แสดงให้เห็นว่าในกรณีฐานประเทศไทยจะมีปริมาณอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีของผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 6.2 จาก ปี พ.ศ. 2559 - 2576 โดยมีผู้โดยสารจากประเทศจีนเป็นฐานหลัก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผู้โดยสารต่างชาติมาใช้บริการประมาณ 53 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2562 คาดการณ์ว่า อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีของผู้โดยสารต่างชาติอยู่ที่ร้อยละ 3.84 ซึ่งจะเพิ่มขึ้นเป็น 104 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2583 ขณะที่ปริมาณผู้โดยสารต่างชาติที่ท่าอากาศยานดอนเมืองจะเพิ่มขึ้นด้วยอัตราเฉลี่ยร้อยละ 3.24 ต่อปี จาก 17.8 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2562 เป็น 33 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2583 ส่วนท่าอากาศยานอื่น ๆ คาดการณ์ว่าการเติบโตจะมาจากกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4.17 ต่อปี

การขนส่งสินค้าทางอากาศในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณ 1.37 ล้านตัน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักในการขนส่งสินค้า โดยมีปริมาณขนส่งรวมร้อยละ 95 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมดของประเทศ การคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศใช้รายได้ประชาชาติต่อจำนวนประชากร เป็นตัวแปรหลักในการพยากรณ์ ผลการคาดการณ์พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกรณีฐานจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.8 ต่อปี ขณะที่ในกรณีที่ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 2.2-14

ตารางที่ 2.2-14 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย

หน่วย: พันตัน

ท่าอากาศยาน	ปริมาณการขนส่งกรณีฐาน				ปริมาณการขนส่งกรณีเป็นศูนย์กลาง			
	ปี 2559	ปี 2566	ปี 2571	ปี 2576	ปี 2559	ปี 2566	ปี 2571	ปี 2576
สุวรรณภูมิ	1,305.8	1,473.6	1,610.6	1,748.1	1,305.8	1,582.7	1,729.8	1,877.5
ดอนเมือง	38.4	43.4	47.4	51.4	38.4	46.6	50.9	55.2
อื่น ๆ	30.5	42.0	45.9	49.9	30.5	45.1	49.2	53.5

ที่มา: ปรับปรุงจากแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย, สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2565)

จากการศึกษาดังกล่าว แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 - 2576) จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ 5 ด้าน ได้แก่

- 1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง
- 2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน
- 3) แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทาง
- 4) แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- 5) แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

ในแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเป็นแนวทางที่เป็นผลให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศโดยตรง แผนฯ ได้มุ่งกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานในส่วนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้กำกับดูแลท่าอากาศยานของประเทศเป็นสำคัญ ตลอดจนกำหนดแนวทางความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาที่ 1 ได้กำหนดกลยุทธ์ที่ 1 ในการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า และกลยุทธ์ที่ 2 ในการพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดโดยมีโครงการภายใต้กลยุทธ์ดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาดังแสดงในตารางที่ 2.2-15

ตารางที่ 2.2-15 แผนงานโครงการพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาภายใต้

แนวทางการพัฒนาที่ 1

ลำดับ	โครงการ	ปี พ.ศ.	สาระสำคัญ
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า			
1	การศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างท่าอากาศยานภูมิภาคแห่งใหม่	2565 - 2574	1) การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นสูงโดยเฉพาะในกลุ่มท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) แต่มีข้อจำกัดด้านกายภาพในการขยายท่าอากาศยาน เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต เป็นต้น กับการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ในพื้นที่ใกล้เคียง หรือจังหวัดใกล้เคียงที่มีศักยภาพในเชิงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 2) การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ การเงิน รูปแบบการลงทุน และสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินการที่เป็นผลจากการศึกษาในข้อ 1)
2	การศึกษาความเหมาะสมของการปรับปรุงเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีแนวโน้มจะเปลี่ยนขึ้นไปเป็นท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2)	2567 - 2568	การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ การเงิน รูปแบบการลงทุน และสิ่งแวดล้อม ในการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีความหนาแน่นสูง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า เพียงพอต่อแนวโน้มความต้องการในอนาคตและมีมาตรฐานเหนือกว่ามาตรฐานสากล
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด			
3	การศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศและเพิ่มการใช้ประโยชน์	2563 - 2564	1) การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารค่อนข้างต่ำ โดยกำหนดแนวทางการบริหารสัญญาและการกำกับดูแลให้ชัดเจน ทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ค่าธรรมเนียมและค่าบริการ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย 2) การศึกษาแนวทางในการเปิดตลาดการบิน และตลาดธุรกิจการบินที่มีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ เพื่อใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4	การส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ เพื่อเปิดตลาดการบินในจังหวัดใหม่	2568 - 2570	1) การศึกษาโครงข่ายเส้นทางการบินในประเทศที่มีศักยภาพ เพื่อเสนอแนะการพัฒนาท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) แห่งใหม่ เพื่อเปิดตลาดการบินใหม่ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ 2) การจัดทำแผนโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลในแผนพัฒนาท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน 3) การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการจูงใจผู้โดยสารให้ใช้บริการในเส้นทางใหม่ ที่ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ ซึ่งต้องสร้างการบูรณาการในการทำงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อ

ที่มา: ปรับปรุงจากแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย, สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2.2.21 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ พ.ศ. 2562 โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อกำหนดบทบาทและแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่รัฐบาลจัดทำขึ้น โดยแผนแม่บทฯ แบ่งกลุ่มท่าอากาศยานในประเทศออกเป็น 4 กลุ่ม มีการกำหนดวิสัยทัศน์ “ระบบท่าอากาศยานที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนการพัฒนาของประเทศ” และมีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์แบ่งออกเป็น 4 มิติ ได้แก่ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ความสามารถในการเข้าถึง ความสามารถในการเชื่อมต่อ คุณภาพการให้บริการ ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และความยั่งยืน ซึ่งส่งเสริมให้บรรลุผลตามนโยบายการเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศ

ตารางที่ 2.2-16 บทบาทและแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศ

กลุ่มท่าอากาศยาน	คำนิยาม	ท่าอากาศยาน
1. ท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports)	- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่มาก - มีเที่ยวบินทั้งภายในและเที่ยวบินระยะไกล ปานกลาง และระยะไกลระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลักในต่างประเทศ (connecting flight) - มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 25 ล้านคนต่อปี	สุวรรณภูมิ ดอนเมือง
2. ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airports)	- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ - ให้บริการเที่ยวบินแบบจุดต่อจุด (point to point) เที่ยวบินทั้งภายในและระยะไกล ปานกลาง และระยะไกล ระหว่างประเทศแต่ต่ำกว่าศูนย์กลางหลัก - จำนวนผู้โดยสารระหว่าง 5 - 25 ล้านคนต่อปี	เชียงใหม่ ภูเก็ต
3. ท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airports)	- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางทางอากาศของประชาชนในจังหวัดและในภาคนั้น ๆ - ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก อาจมีเที่ยวบินระยะไกล และระยะปานกลางระหว่างประเทศบ้าง - มีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 1 - 5 ล้านคนต่อปี	กระบี่ หาดใหญ่ อุดรธานี สุราษฎร์ธานี สมุย เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช
4. ท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airports)	- ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดเพื่อตอบสนองการเดินทางทางอากาศของประชากรในจังหวัดหนึ่งหรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง - ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก - มีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่า 1 ล้านคนต่อปี	ตรัง พิชญ์โลก สกลนคร น่าน นครพนม ร้อยเอ็ด ลำปาง เลย นราธิวาส แม่สอด อุตะเถา บุรีรัมย์ ชุมพร ระนอง ตราด สุโขทัย แพร่ แม่ฮ่องสอน หัวหิน ปาย แพร่ เพชรบูรณ์ นครราชสีมา ตาก แม่สะเรียง

ที่มา: ทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (เผยแพร่เมื่อ 3 มกราคม พ.ศ. 2561)

ตารางที่ 2.2-17 มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทย

มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย
1. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security)	- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดย กพท. - อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน ต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น - การละเมิดมาตรฐานรักษาความปลอดภัยต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น
2. ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)	- จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินภายในประเทศ เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง และ/หรือท่าอากาศยานระดับภาคได้ในระยะเวลาการเดินทางถนนและ/หรือทางรางไม่เกิน 90 นาที - จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศได้ในระยะเวลารวมในการเดินทางทุกรูปแบบไม่เกิน 180 นาที
3. ความสามารถในการเชื่อมต่อ (Connectivity)	- ท่าอากาศยานต้องรักษาและพัฒนาบริการด้านการบินให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน - ท่าอากาศยานต้องร่วมบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นกับบริการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน
4. คุณภาพการให้บริการ (Service Quality)	- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดย กพท. - ท่าอากาศยานต้องมีความสามารถในการให้บริการและพัฒนาบริการให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
5. ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational Efficiency)	- ท่าอากาศยานต้องสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เพื่อส่งมอบคุณค่าให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
6. ความยั่งยืน (Sustainability)	- ท่าอากาศยานต้องสามารถพัฒนาและรักษาสมดุลของการดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยานใน 3 มิติหลัก ได้แก่ มิติด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

ที่มา: ทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (เผยแพร่เมื่อ 3 มกราคม พ.ศ. 2561)

เพื่อให้ทิศทางการพัฒนาในระยะยาวอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง จึงกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเป็น 4 ระยะ ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ดังนี้

- **ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 - 2564)** “ยกระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรขนส่ง” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการปรับปรุง พัฒนาปัจจัยที่สำคัญของขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งทางอากาศเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

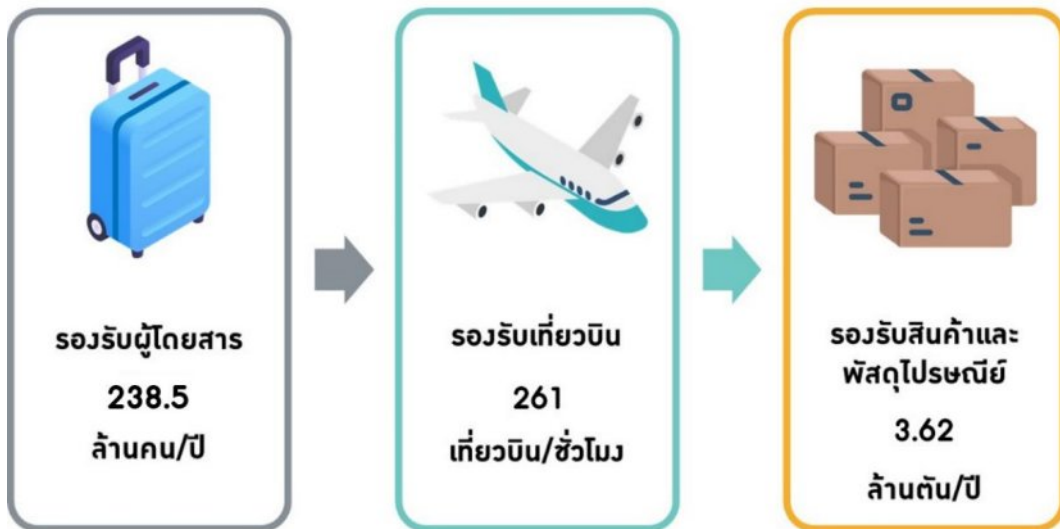
- **ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 - 2569)** “ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างกลไกที่ส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจท่าอากาศยาน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทุกระดับให้ความสำคัญกับการดำเนินงานและการพัฒนาที่มุ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในการดำเนินงานและธุรกิจท่าอากาศยาน
- **ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2570 - 2574)** “ท่าอากาศยานชั้นนำแห่งนวัตกรรม” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมแห่งนวัตกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริงและเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีความได้เปรียบในการแข่งขันจากการใช้นวัตกรรมที่พัฒนาขึ้น และสามารถสร้างคุณค่าได้อย่างแท้จริง
- **ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2575 - 2579)** “ท่าอากาศยานแห่งความยั่งยืน” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความยั่งยืนของท่าอากาศยานให้ระบบท่าอากาศยานที่มีการพัฒนาผลผลิตที่สร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมได้อย่างสมดุล

ตามแผนแม่บท ท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะต้องมีการพัฒนา Airside และ Landside เพื่อให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ จำนวน 2 แห่ง คือ (1) ท่าอากาศยานอันดามัน เขตพื้นที่จังหวัดภูเก็ต โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม คือ ตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา และ (2) ท่าอากาศยานล้านนา เขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่/ลำพูน โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสมคือ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน เนื่องจากพื้นที่เดิมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการเติบโตได้อีก 20 ปีข้างหน้าได้อย่างเพียงพอ ขณะที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่พบว่าต้องมีท่าอากาศยานแห่งใหม่ แต่พื้นที่ที่อยู่นอกพื้นที่การให้บริการ (Catchment Area) มีความต้องการต่ำไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน สามารถให้บริการท่าอากาศยานใกล้เคียงได้ แต่อาจใช้เวลามากกว่า 90 นาที อย่างไรก็ตามหากภาคเอกชนมีความสนใจต้องการลงทุนก็สามารถดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บท

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

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง โดยมีเป้าหมายตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท.ปี 2579 ให้ท่าอากาศยานในประเทศสามารถรองรับผู้โดยสาร 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

เป้าหมายแผนพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท. ปี 2579



หมายเหตุ: เป้าหมายอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ข้อมูลที่นำเสนอคำนวณจากผลรวมของความสามารถในการรองรับตามแผนระยะยาวที่มีในปัจจุบันของทั้ง 6 ท่าอากาศยาน

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 2.2-43 เป้าหมายแผนพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท. ปี พ.ศ. 2579

1) การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่

ปัจจุบันท่าอากาศยานเชียงใหม่มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปี การพัฒนาตามแผนแม่บทปัจจุบันอยู่ในระยะที่ 1 (พ.ศ. 2569 - พ.ศ. 2576) โดยคาดว่าจะเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี



ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2567

รูปที่ 2.2-44 แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่

2) การพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงรายมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี การพัฒนาตามแผนแม่บทปัจจุบันอยู่ในระยะเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัด (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2569) โดยมีแผนงานระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ซึ่งอยู่ระหว่างการเตรียมการต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ ในระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576) ท่าอากาศยานจะมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ ไม่น้อยกว่า 8 ล้านคนต่อปี

ระยะการดำเนินงาน	กรอบเวลา (ปี)	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเมื่อแล้วเสร็จ	สถานะปัจจุบัน
งานเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัด	2566 - 2569	ยังคงรองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี	อยู่ระหว่างการออกแบบจัดทำข้อกำหนดรายละเอียดและขออนุมัติงบประมาณ
ระยะที่ 1	2568 - 2576	ไม่น้อยกว่า 6 ล้านคนต่อปี	อยู่ระหว่างการเตรียมการ
ระยะที่ 2	ทบทวนระยะโครงการ	ไม่น้อยกว่า 8 ล้านคนต่อปี	อยู่ระหว่างการเตรียมการ

เป้าหมายปี 2576	 ผู้โดยสาร 6 ล้านคนต่อปี	 23 เที่ยวบินต่อชั่วโมง	 สินค้าและพัสดุ 5 พันตันต่อปี
-----------------	---	--	--

ที่มา: บริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัดมหาชน พ.ศ. 2567

รูปที่ 2.2-45 แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

2.2.23 แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566-2570

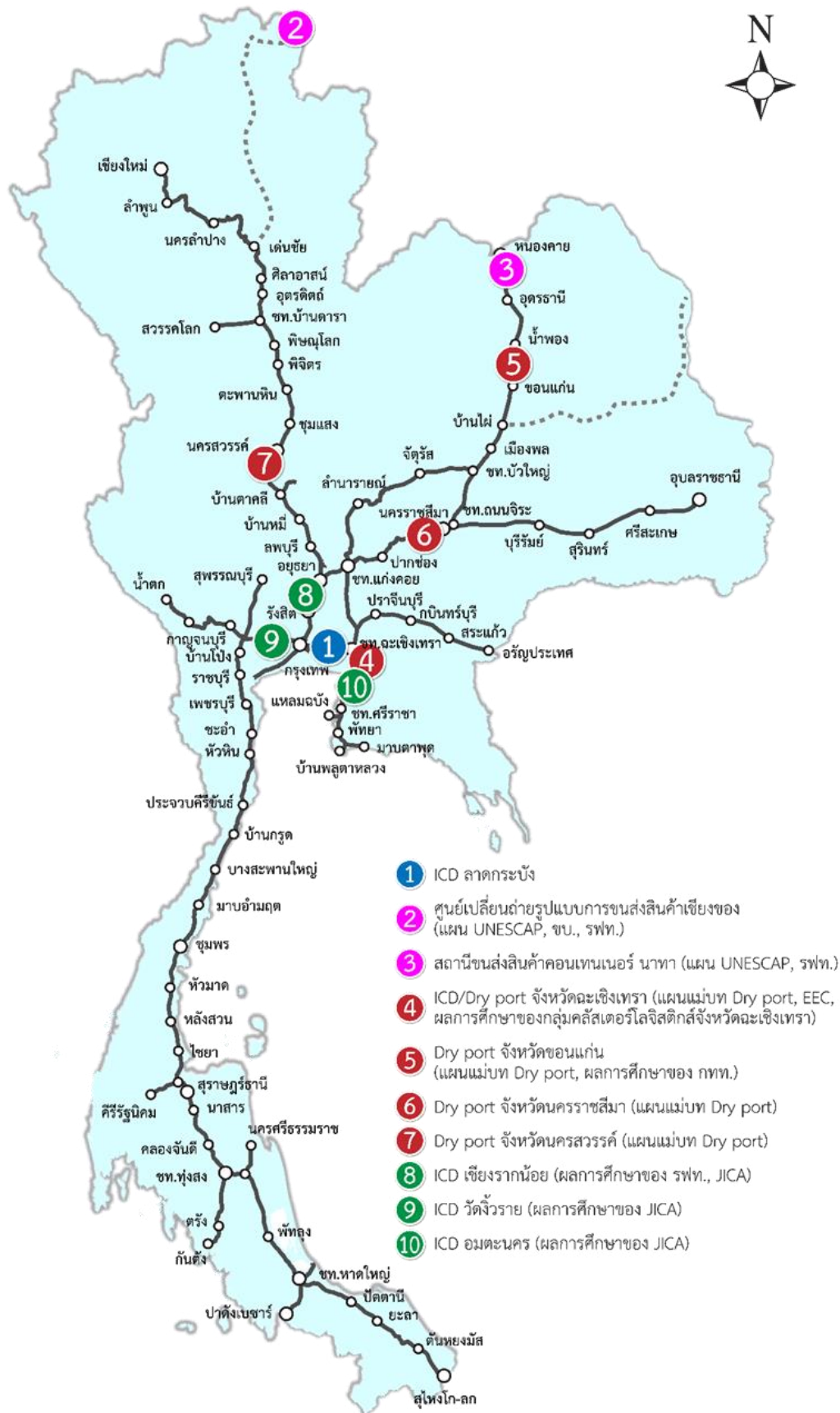
การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือ รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ ดังนั้น โครงการต่าง ๆ ภายใต้แผนปฏิบัติการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงไม่ได้จำกัดอยู่ที่ท่าเรือเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในรูปแบบอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือด้วย ได้แก่

1) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

ในปี พ.ศ. 2561 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยทบทวนโครงการ Dry Port สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงกำหนดผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ การศึกษาได้จัดลำดับพื้นที่และเสนอแนะกำหนดการเปิดให้บริการ Dry Port ประกอบด้วย

- 1.1) ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2568 มี Catchment Area คือ บริเวณจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
- 1.2) ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2568 มี Catchment Area คือ บริเวณจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
- 1.3) ตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2570 มี Catchment Area คือ บริเวณจังหวัดในภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง
- 1.4) ต่อมา ในปี พ.ศ. 2562 สนข. ได้ศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศกัมพูชาผ่านจังหวัดสระแก้ว และเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเข้าสู่พื้นที่ EEC และ 3 ท่าเรือ (ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด) รวมทั้งส่งเสริมบทบาทให้พื้นที่ EEC เป็นประตูการค้าของกลุ่มประเทศ Cambodia - Laos - Myanmar - Vietnam (CLMV)

การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาท่าเรือบกขึ้น โดยวางเป้าหมายที่จะจัดทำประชาพิจารณ์ และเสนอรายงานการศึกษาโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติภายในปี พ.ศ. 2565 และออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน รวมทั้งลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกภายในปี พ.ศ. 2566 และคาดว่าท่าเรือบกแห่งนี้จะสามารถเปิดบริการในปี พ.ศ. 2569



ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค, ปี พ.ศ. 2564, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 2.2-46 แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

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

กรมเจ้าท่ามีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์ ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุ้งเรือ กองเรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง หนึ่งในภารกิจหลัก ได้แก่ การศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการออกแบบและก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้พัฒนาโครงการท่าเรือต่าง ๆ ขึ้น และส่งมอบให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือเอกชนดำเนินการ โดยกรมเจ้าท่าจะมีบทบาทเป็นผู้กำกับดูแล ซ่อมแซมและ ขุดลอกร่องน้ำเท่านั้น

1) ปัจจุบันกรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จทั้งหมด 160 ท่า ท่าเรือของกรมเจ้าท่า ในพื้นที่ศึกษามีอยู่ทั้งหมด 153 ท่า แบ่งเป็นท่าเทียบเรือบริเวณต่าง ๆ ได้ดังนี้

2.1.1) กรุงเทพฯ และปริมณฑล 93 ท่า

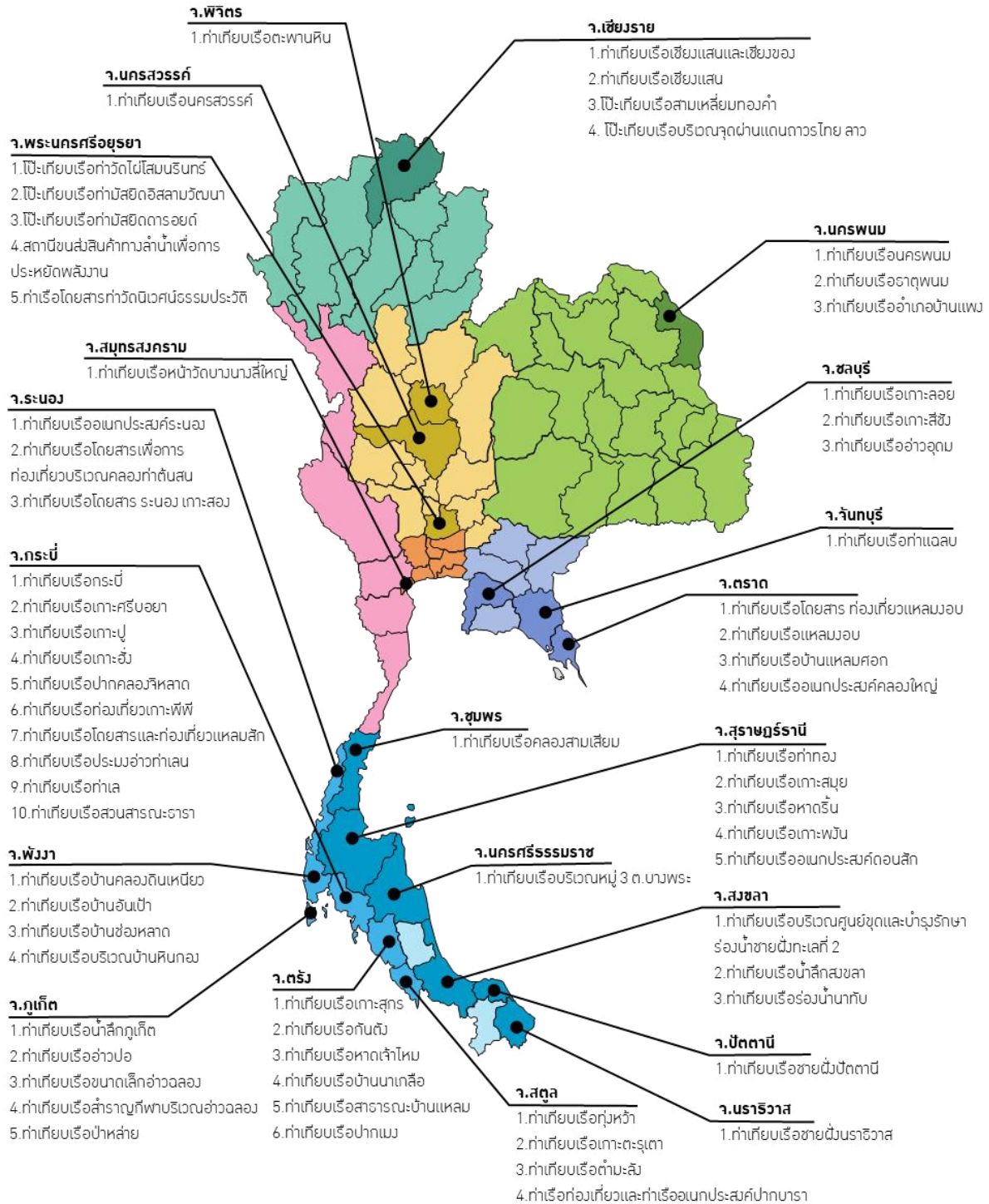
2.1.2) ภาคกลาง 8 ท่า

2.1.3) ภาคตะวันออก 8 ท่า

2.1.4) ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 12 ท่า

2.1.5) ภาคใต้ฝั่งอันดามัน 32 ท่า

ที่ตั้งของท่าเรือของกรมเจ้าท่าทั่วประเทศ แสดงดังรูปที่ 2.2-47



ที่มา: รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2565

รูปที่ 2.2-47 ท่าเทียบเรือชายฝั่งทะเลและในพื้นที่ภาคต่าง ๆ

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

เป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ครอบคลุมอาณาเขตของ จังหวัด แขวง และเมืองต่าง ๆ ทั้งในประเทศไทยและ สปป.ลาว รวมระยะทางประมาณ 629 กิโลเมตร ดังต่อไปนี้

- 1) ครอบคลุม 5 จังหวัดในภาคเหนือของไทย ได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ และอุตรดิตถ์
- 2) ครอบคลุม 3 แขวงของ สปป.ลาว ได้แก่ แขวงในภาคเหนือ (ไชยะบุรี เวียงจันทน์) และภาคกลาง (นครหลวงเวียงจันทน์)

ตารางที่ 2.2-18 ระยะทางระหว่างจุดสำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ - เวียงจันทน์ (กม.)

ประเทศ	จุดเริ่มต้น - ปลายทาง	ระยะทาง
ไทย	เชียงใหม่ - ลำพูน (ทางหลวงหมายเลข 11)	33
	ลำพูน - ลำปาง (ทางหลวงหมายเลข 11)	70
	ลำปาง - อ.เด่นชัย แพร่ (ทางหลวงหมายเลข 11)	69
	แพร่ - อุตรดิตถ์ (ทางหลวงหมายเลข 11)	62
	อุตรดิตถ์ - ด่านภูคู้ (ทางหลวงหมายเลข 117 และ 1268)	157
	รวมระยะทาง	391
สปป.ลาว	ด่านภูคู้ - ท่าเรือบ้านแก่งสาว เมืองปากลาย (ไชยะบุรี)	36
	ท่าเรือบ้านตรกข้าวตอ - เมืองसानะตาม (แขวงเวียงจันทน์) RN11	66
	เมืองसानะคาม - เมืองสังทอง (นครหลวงเวียงจันทน์) RN11	77
	เมืองสังทอง - นครหลวงเวียงจันทน์ RN11	59
	รวมระยะทาง	238
	รวมทั้งหมด	629

ที่มา: ที่ปรึกษา, พ.ศ. 2568

หมายเหตุ: RN11 = ทางหลวงหมายเลข 11 ของสปป.ลาว



ที่มา: โครงการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ - เวียงจันทน์: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2568

รูปที่ 2.2-48 แนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่ - เวียงจันทน์

วัตถุประสงค์

- 1) สร้างความเชื่อมั่นว่าการพัฒนาแนวระเบียง CVEC จะมีความยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- 2) เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันโดยลดต้นทุนการขนส่งและการดำเนินธุรกิจ และอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจในแนวระเบียง
- 3) เพื่อสร้างระบบที่ดีและมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบสูงสุดในการท่องเที่ยว การลงทุนข้ามแดน และฐานการผลิตในแนวระเบียง

ยุทธศาสตร์การพัฒนา

ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาแนวระเบียง CVEC ประกอบไปด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยง

แนวระเบียง CVEC ยังมีโครงสร้างพื้นฐานบางส่วนที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งในประเทศไทย และ สปป.ลาว ซึ่งข้อจำกัดเหล่านี้เป็นข้อจำกัดในการลงทุนอุตสาหกรรมเกษตร โรงงานอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมบริการด้านอื่น ๆ การปรับปรุงถนนในพื้นที่ชนบทให้เชื่อมโยงกับ

เส้นทางสายหลักของแนวระเบียง เพื่อให้สามารถกระจายความเจริญและผลประโยชน์ไปสู่ชนบทได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ และการจัดหาพลังงานไฟฟ้า น้ำประปา และระบบโทรคมนาคม ในระเบียง CVEC โดยมีมาตรการหลักดังนี้

- การจัดการส่วนที่ขาดหาย เป็นการเสริมสร้างและปรับปรุงความเชื่อมโยงของถนนในปัจจุบัน เพื่อลดเวลาในการเดินทางและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง ความปลอดภัย และความเชื่อมั่น และพัฒนาความเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งและการค้าในอนาคต
- การเชื่อมโยงพื้นที่ชนบทกับถนนสายหลักของแนวระเบียง
- การเพิ่มขยายสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม และน้ำ
- การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดน

ตารางที่ 2.2-19 รายละเอียดแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยง

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
1. การขนส่ง				
1.1 ถนน/สะพาน				
- เส้นทางช่วงภูคู้ - เมืองปากลาย: ปรับปรุงเป็นถนน AC ขนาด 2 ช่องจราจร (กว้าง 7 ม.) ไหลทางกว้างข้างละ 1.5 ม. ระยะทาง 44 กม. (โดยความช่วยเหลือทางการเงินจาก NEDA)	เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	ปี 2556 - 2557 (การก่อสร้าง)		
- เส้นทางช่วงบ้านน้ำสัง - เมืองสังทอง - บ้านตาตอง: ปรับปรุงเป็นถนน AC ขนาด 2 ช่องจราจร (กว้าง 7 ม.) ไหลทางกว้างข้างละ 1.5 ม. ระยะทาง 58 กม. (โดยความช่วยเหลือทางการเงินจาก NEDA)	เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	ปี 2555 - 2557 (การก่อสร้าง)		
- สะพานเหล็กข้ามแม่น้ำโขง บริเวณท่าเรือบ้านครกข้าวตอก ขนาด 2 ช่องจราจร แม่น้ำกว้าง 380 ม. (โดยความช่วยเหลือจากรัฐบาลประเทศเนเธอร์แลนด์)	เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาการเดินทาง การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	ปี 2555 - 2557 (การก่อสร้าง)		
- เส้นทางช่วงท่าเรือบ้านครกข้าวตอก - บ้านน้ำสัง: ปรับปรุงเป็นถนน AC ขนาด 2 ช่องจราจร (กว้าง 7 ม.) ไหลทางกว้างข้างละ 1.5 ม. ระยะทาง 143 กม. (ศึกษาสำรวจออกแบบ และก่อสร้าง)	เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	การศึกษา สำรวจ ออกแบบ ก่อสร้าง		

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
- เส้นทางหลวงหมายเลข 1047 ช่วงอำเภอเมือง อุดรดิตถ์ - อำเภอบ้านโคก: เพิ่มช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ไป - กลับ ระยะทาง 157 กม. (ศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับออกแบบ ก่อสร้าง) ซึ่งได้รับความเห็นชอบในหลักการจาก การประชุม ครม.สัญจรที่จังหวัดอุดรดิตถ์ ระหว่าง วันที่ 20-21 มกราคม 2556	เพื่ออำนวยความสะดวกและลด ระยะเวลา การเดินทาง เพื่อทราบ องค์ประกอบ ของโครงการและ ลำดับการพัฒนา ในระยะต่าง ๆ	ปี 2556 - 2558 (การศึกษา สำรวจ ออกแบบ) ปี 2559 - 2560 (การก่อสร้าง)		
- เส้นทางเชื่อมต่อชนบทกับเส้นทางหลัก CVEC ตามทางหลวงหมายเลข 11 ใน สปป.ลาว: ทางหลวงหมายเลข 4501 แยก 13N เมืองหินเหิบ - เมืองเพื่อง - เมืองหมื่น - บ้านวัง ระยะทางรวม 90 กม. (ศึกษาสำรวจออกแบบ และก่อสร้าง)	เพื่ออำนวยความสะดวก การเชื่อมโยง กับถนนสายหลัก ของแนวระเบียง CVEC และกระจาย ความเจริญไปสู่ ชนบทและชุมชน ใกล้เคียง	การศึกษา สำรวจ ออกแบบ	การก่อสร้าง	
1.2 ระบบราง				
- ปรับปรุงย่านกองถ่ายสินค้า ที่สถานีศิลาอาสน์: เพิ่มจำนวนหัวรถจักร ตู้สินค้า ระบบราง อาคาร องค์ประกอบ และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก (ศึกษา สำรวจออกแบบ ก่อสร้าง)	เพื่อเพิ่ม ทางเลือกและ เสริมสร้าง ประสิทธิภาพ ด้านการขนส่ง และ ลดอุบัติเหตุจาก รถบรรทุก สินค้าขนาดใหญ่	การศึกษา สำรวจ ออกแบบ	การก่อสร้าง	
1.3 ทางอากาศ				
- ปรับปรุงสนามบิน: การศึกษาความเหมาะสมการ ปรับปรุงสนามบินในแนวระเบียง CVEC และ บริเวณใกล้เคียง	เพื่อให้สอดคล้อง กับปริมาณ การเดินทางการค้า และการท่องเที่ยว ในระเบียง CVEC	การศึกษา ความ เหมาะสม	ดำเนินการ ตามผล การศึกษา	

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
2 ไฟฟ้ากำลัง				
- การเพิ่มระบบสายส่งและความมั่นคงของระบบไฟฟ้าบริเวณ อ.บ้านโคก อ.ปากท่า และ อ.น้ำปาด จังหวัดอุดรดิตถ์	เพื่อเพิ่มความมั่นคงในระบบไฟฟ้ากำลัง และสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนการค้า และการลงทุนตามแนวระเบียง CVEC	ปี 2556 - 2558 (การศึกษาสำรวจออกแบบ)	การก่อสร้างในระยะต่อไป	
- ตามแนวนอนสายหลักของแนวระเบียง CVEC ใน สปป. ลาว		ปี 2559 - 2560 (การก่อสร้างในระยะที่ 1)		
3 ระบบโทรคมนาคม				
- ทางด่วนสารสนเทศ (MS Information Superhighway Network) ที่ด่านภูดู่ - ด่านผาแก้ว: การขยายเชื่อมต่อโครงข่าย Fiber - optic	เพื่ออำนวยความสะดวกด้านข้อมูลและเทคโนโลยีการสื่อสารบริเวณด้านชายแดนและในแนวระเบียง CVEC ทั้งในประเทศไทยและ สปป. ลาว	ปี 2559 - 2560 (การขยายเชื่อมต่อโครงข่าย Fiber-optic และการทดสอบระบบ)		
4 สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด้านชายแดน				
- ด่านภูดู่: จัดทำแผนหลักการใช้พื้นที่ ศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำรวจออกแบบ และก่อสร้างขยายและปรับปรุงด่านภูดู่ (ก่อสร้างอาคาร องค์ประกอบ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก) ซึ่งได้รับความเห็นชอบในหลักการจากการประชุม ครม. สัญจรที่ จังหวัดอุดรดิตถ์ ระหว่างวันที่ 20-21 มกราคม 2556	เพื่อเพิ่มการบริการให้กับผู้ผ่านแดนและผู้ประกอบการ และเพิ่มการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน ลดความแออัด และอำนวยความสะดวกให้การผ่านแดนมีความรวดเร็วขึ้น	ปี 2556 - 2558 (การศึกษาสำรวจออกแบบ) ปี 2559-2560 (การก่อสร้าง)		
5 ระบบประปา				
- การจัดการระบบแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค บริเวณเมืองชายแดนของไทย (ด่านภูดู่ อ.บ้านโคก อ.ปากท่า และ อ.น้ำปาด จังหวัดอุดรดิตถ์): ศึกษาสำรวจ ออกแบบ	เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขยายตัวด้านการค้าการลงทุนการท่องเที่ยว และการดำรงชีวิตของประชากรบริเวณเมืองชายแดน	การศึกษาสำรวจออกแบบ	การก่อสร้าง	

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
- การจัดการระบบแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค บริเวณเมืองชายแดนของ สปป. ลาว (ด้านผาแก้ว และเมืองปากลาย): ศึกษา สำรวจ ออกแบบ	เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการ ขยายตัวด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการดำรงชีวิต ของประชากร บริเวณเมืองชายแดน	การศึกษา สำรวจ ออกแบบ	การก่อสร้าง	
6 ระบบประปา				
- การศึกษาวางแผนหลัก การศึกษาความเหมาะสม ระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย และระบบกำจัดมูล ฝอย บริเวณชุมชนเมืองตามแนวระเบียง CVEC ในประเทศไทย	เพื่อกำหนดแนว ทางการบริหารและ การจัดการน้ำเสียและ ขยะมูลฝอย อันเนื่องมาจาก การขยายตัวทาง เศรษฐกิจและชุมชน ตามแนวระเบียง CVEC	ปี 2558 - 2560 (การศึกษา วางแผนหลัก การศึกษาความ เหมาะสม)	ดำเนินการ ตามผล การศึกษา และการ ติดตาม ประเมินผล	ดำเนินการ ตามผล การศึกษา และการ ติดตาม ประเมินผล
- การศึกษาวางแผนหลัก การศึกษาความเหมาะสม ระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย และระบบกำจัดมูล ฝอย บริเวณชุมชนเมืองตามแนวระเบียง CVEC ใน สปป.ลาว	เพื่อกำหนดแนว ทางการบริหารและ การจัดการน้ำเสียและ ขยะมูลฝอย อันเนื่องมาจาก การขยายตัวทาง เศรษฐกิจและชุมชน ตามแนวระเบียง CVEC	ปี 2558 - 2560 (การศึกษา วางแผนหลัก การศึกษาความ เหมาะสม)	ดำเนินการ ตามผล การศึกษา และการ ติดตาม ประเมินผล	ดำเนินการ ตามผล การศึกษาและ การติดตาม ประเมินผล
7 คลังสินค้า				
- การจัดหาคลังสินค้ากลาง สำหรับพืชผลทาง การเกษตรใน สปป.ลาว: ศึกษาความเป็นไปได้ และ กำหนดตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม	เพื่อบริหารการ จัดเก็บรักษาพืชผล ทางการเกษตร ให้มีคุณภาพ และ มีเสถียรภาพทาง ด้านราคา	ปี 2558 - 2560 (การศึกษา วางแผนหลัก การศึกษาความ เหมาะสม)	ดำเนินการ ตามผล การศึกษา และการ ติดตาม ประเมินผล	ดำเนินการ ตามผล การศึกษาและ การติดตาม ประเมินผล

ที่มา: โครงการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชิงใหม่-เวียงจันทน์: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
(องค์การมหาชน) พ.ศ. 2568

2) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

เป็นมาตรการเพื่อปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันด้านการลงทุนและการส่งออกของแนวระเบียงมีความต้องการลดค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจซื้อขายสินค้า รวมถึงลดต้นทุนการผลิต การขนส่ง และกระจายสินค้า เพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มและกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ ใน GMS โดยอาศัยเส้นทางและรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งมีมาตรการหลักที่จะดำเนินการเพื่อให้บรรลุตามยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย การอำนวยความสะดวกด้านการค้า การส่งเสริมการลงทุน การเกษตรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ ดังนี้

- การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและสนับสนุนการดำเนินการตามความตกลงการค้าชายแดน
- การส่งเสริมการลงทุนด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม พื้นที่กลุ่มอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์

ตารางที่ 2.2-20 รายละเอียดแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริม
และอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
1 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง				
- การยกระดับด่านกักและด่านพรม แก้วเป็นด่านถาวร (การประชุม กรม.สัญจรที่ จังหวัดอุดรดิตรดิตร ระหว่างวันที่ 20-21 มกราคม 2556 ให้ความเห็นชอบแล้ว)	เพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกในการ เชื่อมโยงการ เดินทางข้ามแดน การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว	ปี 2556 - 2557 (การประกาศยกระดับเป็นด่าน ถาวร)		
- การอำนวยความสะดวกด้านการ ขนส่งทางถนนในแนวระเบียง โดยดำเนินการตามความตกลง ต่าง ๆ ของ CBTA (โดยเฉพาะ เรื่อง การแลกเปลี่ยนสิทธิใน การจราจร) และมีรูปแบบการ บริหารจัดการผ่านแดนที่ ทันสมัย: ทดลองดำเนินการและ ประเมินผลตาม CBTA ในช่วง 6 เดือนแรกของการดำเนินงาน	ผลการทดลอง ดำเนินการตาม CBTA และความ เข้าใจร่วมกัน ระหว่าง ไทยกับ สปป.ลาว เพื่อให้ เกิดความรวดเร็ว และคล่องตัวในการ ผ่านแดนของผู้คน สินค้า และ ยานพาหนะรวมถึง การเพิ่มปริมาณ การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน	ปี 2556 - 2558 (เริ่มดำเนินการ ตามความตกลงทวิภาคีว่า ด้วยการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทยกับ สปป.ลาว) ปี 2556 - 2560 (การให้สัตยาบัน ภาคผนวกและพิธีสารแนบท้าย ตาม CBTA ให้ครบทุกฉบับ พร้อม ทดลองดำเนินการและประเมินผล)	การ ดำเนินงานให้ เป็นรูปธรรม ในทางปฏิบัติ และการ ติดตาม ประเมินผล	การ ดำเนินงานให้ เป็นรูปธรรม ในทางปฏิบัติ และการ ติดตาม ประเมินผล
- การฝึกอบรม และการเสริมสร้าง ศักยภาพให้กับสถาบัน/องค์กร เพื่อดำเนินการตาม CBTA และ ความคิดริเริ่มในการอำนวยความสะดวก ด้านการค้า: ฝึกอบรม เจ้าหน้าที่ทั้งในระดับส่วนกลาง และระดับปฏิบัติการในพื้นที่ โดย ฝึกอบรมร่วมกันทั้งไทยและ สปป.ลาว	จำนวนหลักสูตร และผู้เข้ารับการ ฝึกอบรม เพื่อเพิ่ม ทักษะและจิตสำนึก ในการปฏิบัติงาน	ปี 2557 - 2558 (การกำหนดหลักสูตร และแผนการฝึกอบรม) ปี 2559 - 2560 (เริ่มฝึกอบรมตามแผนที่กำหนด)	การฝึกอบรม ทุกปี ปีละ 2 ครั้งและการ ติดตาม ประเมินผล	การฝึกอบรม ทุกปีปีละครั้ง และการ ติดตาม ประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
- ดำเนินการให้ด้านบุคลากรมีความคล่องตัวและลดขั้นตอนที่มีความซับซ้อนออกไป ซึ่งในที่นี้รวมถึง การตรวจสอบร่วมกัน การบริหารความเสี่ยง การใช้เทคโนโลยีด้านข้อมูลและการติดต่อสื่อสาร และอำนวยความสะดวกในการจัดการด้านการผ่านแดน: ทดลองดำเนินการและประเมินผล	เพื่อเพิ่มความคล่องตัวของระบบและกระบวนการตรวจสอบบริเวณด่านชายแดนและการค้าผ่านแดน	ปี 2558 - 2560 (การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติร่วมกันระหว่างไทย - สปป.ลาว)	การดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนดและการติดตามประเมินผล	การดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนดและการติดตามประเมินผล
- จัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ ตลาดค้าส่งสินค้าทั่ว ๆ ไปและศูนย์กลางทางการค้า ในบริเวณที่เป็นพื้นที่กลยุทธ์ของแนวระเบียง CVEC (อำเภอปากท่า อำเภอบ้านโคก เมืองปากลาย เมืองสามง่าม และเมืองสังทอง): ศึกษาจัดทำแผน และเตรียมการ ในการจัดตั้งตลาดขายส่งและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า	เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์	ปี 2558 - 2560 (การศึกษาวางแผนหลัก การศึกษาความเหมาะสม)	การดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนดและการติดตามประเมินผล	การดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนดและการติดตามประเมินผล
2 การส่งเสริมการลงทุน				
2.1 การส่งเสริมการลงทุนในแนวระเบียง CVEC				
- จัดตั้งเวทีสานเสวนาการลงทุนเพื่อเผยแพร่และส่งเสริมโอกาสของธุรกิจแนวระเบียง CVEC และการจัด Road Shows ในศูนย์กลางธุรกิจต่างประเทศที่สำคัญ	เพื่อเพิ่มการลงทุนภายในประเทศและ FDI ในแนวระเบียง CVEC	ปี 2558-2560 (การจัดตั้งเวทีสานเสวนาการลงทุนแนวระเบียง CVEC)	การเผยแพร่/ส่งเสริมโอกาสทางธุรกิจ การจัด Road Shows และการติดตามประเมินผล	การเผยแพร่/ส่งเสริมโอกาสทางธุรกิจ การจัด Road Shows และการติดตามประเมินผล
- เผยแพร่นโยบาย กฎระเบียบข้อบังคับ ขั้นตอนและการจัดเตรียมเอกสารที่ครอบคลุมกับความต้องการเพื่อการลงทุนใน CVEC	เพื่อเพิ่มการลงทุนภายในประเทศและ FDI ในแนวระเบียง CVEC	ปี 2558-2560 (การร่วมกันกำหนดนโยบายกฎระเบียบข้อบังคับและเอกสารเพื่อการลงทุนในแนวระเบียง CVEC)	การเผยแพร่และการติดตามประเมินผล	การเผยแพร่และการติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
- ดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนธุรกิจและการอนุญาตอื่น ๆ รวมถึงการจัดตั้งศูนย์บริการในลักษณะ One Stop Service เพื่อพิจารณาคำขอรับการลงทุน และเพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการสนับสนุนและการดำเนินการของศูนย์บริการ	เพื่อให้กระบวนการขอรับใบอนุญาตการลงทุนในแนวระเบียง CVEC มีความรวดเร็วและคล่องตัว	ปี 2558 - 2560 (การจัดตั้งศูนย์บริการ OneStop Service ในแนวระเบียง CVEC)	การดำเนินการอำนวยความสะดวก และการติดตามประเมินผล	การดำเนินการอำนวยความสะดวก และการติดตามประเมินผล
2.2 ข้อมูลทางธุรกิจ				
- จัดเก็บ รวบรวม และเผยแพร่ข้อมูลเศรษฐกิจและธุรกิจเกี่ยวกับ CVEC รวมถึงการชี้แนะถึงโอกาสทางธุรกิจในสาขาหลักและสาขาย่อยในแนวระเบียง: จัดทำระบบฐานข้อมูล เอกสารเผยแพร่รายเดือนหรือรายไตรมาส	เพื่อความพร้อมและการเข้าถึงในข้อมูลข่าวสารทำเนียบธุรกิจ นโยบายและระเบียบขั้นตอนการลงทุน	ปี 2558 - 2560 (การสร้างระบบฐานข้อมูล และแนวทางการเผยแพร่เอกสาร ในแนวระเบียง CVEC)	การจัดเก็บรวบรวม และเผยแพร่ข้อมูลและการติดตามประเมินผล	การจัดเก็บรวบรวม และเผยแพร่ข้อมูลและการติดตามประเมินผล
2.3 ส่งเสริมการลงทุนในสาขาที่มีลำดับความสำคัญ				
การเกษตร - ส่งเสริมการเกษตรแบบมีพันธะสัญญา ทั้งในบริเวณพื้นที่ชายแดน และพื้นที่ภายในของประเทศในแนวระเบียง CVEC: กำหนดนโยบายสนับสนุนการทำการเกษตรแบบมีพันธะสัญญาตามแนวชายแดน ที่เข้มแข็ง และมีขนาดและจำนวนพันธะสัญญาเพิ่มขึ้น	มีการขยายตัวของการเกษตรแบบมีพันธะสัญญาในแนวระเบียง CVEC อย่างเป็นรูปธรรม ส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีที่ยั่งยืน มีองค์กรเกษตรกรที่เข้มแข็ง และผู้ประกอบการมีความรับผิดชอบต่อสังคม	ปี 2557- 2558 (การศึกษา วางแผนแนวทางการส่งเสริมในแนวระเบียงที่เป็นมาตรฐานสากล) ปี 2559 - 2560 (ดำเนินการส่งเสริมตามผลการศึกษา)	ดำเนินการส่งเสริมตามผลการศึกษา/วางแผน และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการส่งเสริมตามผลการศึกษา/วางแผน และการติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
- ดำเนินมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่แนวระเบียง CVEC โดยการปรับปรุงมาตรฐานการผลิต การบริหารจัดการ การตลาดและพัฒนาขั้นตอนการผลิตของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้มีความเชื่อมโยงกับวิสาหกิจขนาดใหญ่: การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการนำร่อง สำหรับห่วงโซ่อุปทานข้ามพรมแดนของวิสาหกิจด้านการเกษตร	เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รวมถึงการจัดให้มีการสัมมนา แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย	ปี 2557 - 2558 (การศึกษา วางแผนแนวทางการส่งเสริมในแนวระเบียง CVEC) ปี 2559 - 2560 (ดำเนินการส่งเสริมตามผลการศึกษา)	ดำเนินการส่งเสริมตามผลการศึกษา/วางแผน และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการส่งเสริมตามผลการศึกษา/วางแผน และการติดตามประเมินผล
- ส่งเสริมให้มีการวิจัย และพัฒนาในเทคโนโลยีที่เหมาะสม เพื่อสนับสนุนการขยายตัว และการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรที่เหมาะสม	เพื่อกำหนดแนวทางการส่งเสริมการจัดตั้งกลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรที่มีความเป็นไปได้	ปี 2558 - 2560 (การศึกษาแนวทาง การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรที่เหมาะสมในแนวระเบียง CVEC)	ดำเนินการตามผล การศึกษาการส่งเสริมให้มีการวิจัย และพัฒนาในเทคโนโลยีที่เหมาะสม และการติดตามประเมินผล	การส่งเสริมให้มีการวิจัย และพัฒนาในเทคโนโลยีที่เหมาะสม และการติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
การท่องเที่ยว - จัดทำแผนการตลาดและการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน จัดงานแสดงสินค้าแหล่งท่องเที่ยวของแนวระเบียง CVEC ที่มีเสน่ห์ดึงดูดใจ	เพื่อเพิ่มจำนวนผู้มาเยือนแหล่งท่องเที่ยวในแนวระเบียง CVEC	ปี 2558 - 2560 (การจัดตั้งสมาคมท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ในแนวระเบียง CVEC และจัดทำแผนการตลาดและการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน)	ดำเนินการตามแผนการตลาดและการส่งเสริมจัดงานแสดงสินค้าแหล่งท่องเที่ยวและการติดตามประเมินผล	ดำเนินการส่งเสริมจัดงานแสดงสินค้าแหล่งท่องเที่ยวและการติดตามประเมินผล
• ปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว (โรงแรมที่พัก และศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว) ตามเส้นทางการท่องเที่ยวหลักของแนวระเบียง เช่นโครงการ Lanna Health Hub การส่งเสริม StoryLine ของสินค้าการท่องเที่ยว การแก้ไขปัญหาหมอกควันโดยกระบวนการมีส่วนร่วม การจัดทำสารสนเทศเพื่อการประชาสัมพันธ์ จุดจอดพักรถและผู้โดยสาร จัดทำคู่มือและป้ายสื่อความหมายในแหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น	เพื่อเพิ่มการลงทุนด้านการท่องเที่ยว การปรับปรุงและยกระดับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก	ปี 2557 - 2560 (ดำเนินการต่อเนื่องกับโครงการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน) ปี 2558 - 2560 (ศึกษาวางแผนหลักแนวทางการปรับปรุงและพัฒนา)	ดำเนินการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวหลักและพัฒนาด้านอื่น ๆ ตามผลการศึกษาและการติดตามประเมินผล	ดำเนินการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวรองและพัฒนาด้านอื่น ๆ ตามผลการศึกษาและการติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างชุมชนท้องถิ่น ผู้จัดงานด้านท่องเที่ยว และภาคเอกชนในแนวระเบียน โดยผ่านโครงการฝึกอบรมด้านทักษะในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และกำหนดมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการ	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (Sustainable Tourism Development Project)	ปี 2558 - 2560 (ศึกษาความเหมาะสม และจัดทำแผนปฏิบัติการของโครงการ)	ดำเนินการตามผลการศึกษา และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามผลการศึกษา และการติดตามประเมินผล
ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนทางเข้า ไฟฟ้า น้ำ และสิ่งสาธารณูปโภคอื่น ๆ เพื่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวใน สป.ลาว: ศึกษา สำรวจและออกแบบ	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (Sustainable Tourism Development Project)	ปี 2558 - 2560 (ศึกษาวางแผนหลัก แนวทางการปรับปรุงและพัฒนา)	ดำเนินการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวหลักตามผลการศึกษา	ดำเนินการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวรองตามผลการศึกษา
โลจิสติกส์ การจัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการด้านการขนส่งในแต่ละประเทศ เพื่อการประสานงาน และความร่วมมือในการให้บริการด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ในแนวระเบียน CVEC	เพื่อเป็นศูนย์กลางประสานความร่วมมือ การเผยแพร่ข้อมูลโอกาสของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ และการกำหนดนโยบาย และแผนงานพัฒนา	ปี 2558 - 2560 (การจัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการด้านการขนส่งในแต่ละประเทศ)	ดำเนินการประสานงาน และร่วมมือในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ	การประชุมสานเสวนา การติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
ส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยอำนวยความสะดวกด้านกฎระเบียบให้มีความเป็นไปได้และเหมาะสมเพื่อให้ชาวต่างชาติได้เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นรวมถึงการลงทุนข้ามแดนในการให้บริการโลจิสติกส์ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง: จัดให้มีการประชุมสัมมนาร่วมกันเป็นระยะ ๆ (ปีละครั้ง)	เพื่อส่งเสริมให้เกิดความสนใจในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในแนวระเบียง CVEC มากขึ้น	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดกฎระเบียบให้มีความเป็นไปได้และเหมาะสมร่วมกัน)	ดำเนินการตามข้อกำหนดการประชุมสัมมนาร่วมกันเป็นระยะ ๆ และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามข้อกำหนดการประชุมสัมมนาร่วมกันเป็นระยะ ๆ และการติดตามประเมินผล
จัดสรรข้อมูลเกี่ยวกับแนวความคิด การดำเนินการ และความเหมาะสมในการใช้งานด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มจิตสำนึก ความรู้ และทักษะ ของประเทศในแนวระเบียง CVEC ที่มีระดับการพัฒนาการให้บริการด้านโลจิสติกส์ไม่มากนัก: การจัดสัมมนา หรือการสานเสวนาร่วมกันเกี่ยวกับอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างน้อยปีละครั้ง	เพื่อส่งเสริมให้เกิดความสนใจในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในแนวระเบียง CVEC มากขึ้น	ปี 2558 - 2560 (การจัดทำแผนรณรงค์ที่มีความเป็นไปได้และเหมาะสมร่วมกัน)	ดำเนินการตามแผนรณรงค์และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามแผนรณรงค์ และการติดตามประเมินผล

ที่มา: โครงการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชิงใหม่-เวียงจันทน์: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2568

3) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านสังคมและคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาแนวระเบียง CVEC มีประเด็นที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านสังคมที่เกี่ยวข้อง 3 ประการ คือ (1) ความจำเป็นที่ต้องปรับปรุงทักษะแรงงานใน สปป.ลาว ให้มีความได้เปรียบอย่างเต็มที่ในกำลังแรงงานและค่าจ้าง รวมถึงการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของแนวระเบียง (2) ความต้องการในความร่วมมือระหว่างประเทศในแนวระเบียง CVEC เกี่ยวกับนโยบายและกฎที่จะเป็นประโยชน์และให้ความคุ้มครองต่อประเทศผู้ส่งและผู้รับแรงงาน และเพื่อความมั่นใจในสวัสดิการของแรงงานย้ายถิ่น (3) ความต้องการแนวทางเชิงรุกเพื่อการจัดการกับผลกระทบทางลบของการพัฒนาแนวระเบียง CVEC การแพร่เชื้อโรคติดต่อ การเพิ่มขึ้นของยาเสพติดและการค้ามนุษย์ และการโยกย้ายชุมชนท้องถิ่น ประเด็นที่ 2 การเสริมสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง คือ การสร้างมาตรการเพื่อให้การพัฒนาแนวระเบียง CVEC คงความยั่งยืนไปในระยะยาว ด้วยการจัดการกับผลกระทบที่จะตามมาอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการจัดการแผนงานและโครงการด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น

**ตารางที่ 2.2-21 รายละเอียดแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ด้านสังคมและคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง**

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
1. ด้านสิ่งแวดล้อม				
- ทำการศึกษากลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อมในแนวระบียง เพื่อตรวจสอบและจัดทำข้อเสนอแนะโดยใช้ระบบข้อมูลสารสนเทศ (GIS) และหรือเครื่องมือด้านอื่น ๆ ประกอบ	เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการติดตามตรวจสอบสภาพการเปลี่ยนแปลงและจัดทำข้อเสนอแนะด้านสิ่งแวดล้อม	ปี 2558 - 2560 (การจัดทำระบบฐานข้อมูลGIS และการจัดทำกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อมในแนวระบียง)	ดำเนินการตามผลการศึกษากลยุทธ์การตรวจสอบจัดทำข้อเสนอแนะและการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามผลการศึกษากลยุทธ์การตรวจสอบจัดทำข้อเสนอแนะและการติดตามประเมินผล
- ติดตามสถานการณ์โครงการลงทุนในด้านการขนส่ง ไฟฟ้าพลังน้ำและการท่องเที่ยว เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเพียงพอ	การมีมาตรการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเพียงพอ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่ CVEC	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดมาตรการและการส่งเสริมการมีส่วนร่วมด้านสิ่งแวดล้อมในแนวระบียง)	ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด และการติดตามประเมินผล
- ส่งเสริมความร่วมมือในการจัดการผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีต่อการผลิตทางการเกษตร และความเป็นอยู่ของประชากรในพื้นที่	เพื่อกำหนดพื้นที่เสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดพื้นที่เสี่ยงและแนวทางความร่วมมือในการจัดการผลกระทบ)	ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด และการติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
2. ด้านสังคม				
- จัดทำแผนงานพัฒนาทักษะแรงงานในแนวระเปียง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการพัฒนาน้อย เช่นใน สปป.ลาว	เพื่อยกระดับทักษะของแรงงาน และความได้เปรียบในการแข่งขันที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำ	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดหลักสูตรและแผนงานพัฒนาทักษะ และเริ่มดำเนินการฝึกอบรม)	การพัฒนาทักษะทุกปี ปีละ 2 ครั้ง และการติดตามประเมินผล	การพัฒนาทักษะทุกปี ปีละครั้ง และการติดตามประเมินผล
- ขยายความร่วมมือในการป้องกันโรคระบาดข้ามพรมแดน การเฝ้าระวังการรับรู้ของสาธารณะและการสนองตอบ	การปรับปรุงความรู้ นโยบาย มาตรฐาน และความร่วมมือระหว่างไทยและ สปป.ลาว เพื่อลดความรุนแรงของปัญหาโรคระบาดข้ามพรมแดน	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดแนวทางความร่วมมือป้องกันโรคระบาด และเริ่มดำเนินการร่วมกัน)	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล
- เสริมสร้างความร่วมมือในการป้องกันและควบคุม HIV/AIDS	การปรับปรุงความรู้พื้นฐาน แนวทางปฏิบัติ และกลไกในการดำเนินงานป้องกัน HIV/AIDS ที่แทรกซ้อนมากับการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐาน	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดแนวทางความร่วมมือป้องกันโรคระบาด และเริ่มดำเนินการร่วมกัน)	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล
- ส่งเสริมความร่วมมือในการจัดการเกี่ยวกับแรงงานย้ายถิ่น และการค้าผู้หญิงและเด็ก	การจัดทำกลยุทธ์และมาตรการเพื่อการป้องกันการค้าผู้หญิงและเด็ก และการส่งเสริมให้มีความปลอดภัยกับแรงงานย้ายถิ่น ตามแนวระเปียง	ปี 2558 - 2560 (การกำหนดแนวทางความร่วมมือเกี่ยวกับแรงงานย้ายถิ่น และการค้าผู้หญิงและเด็ก)	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล
- จัดทำแผนงานความร่วมมือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ระหว่างสถาบันการศึกษาและสถานฝึกอบรมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่แนวระเปียง CVEC	เพื่อยกระดับทักษะของแรงงาน และความได้เปรียบในการแข่งขันที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำ โดยเฉพาะใน สปป.ลาว	ปี 2558 - 2560 (การจัดทำแผนงานความร่วมมือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล	ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด และการติดตามประเมินผล

ที่มา: โครงการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชิงใหม่-เวียงจันทน์: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
(องค์การมหาชน) พ.ศ. 2568

4) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน และภาครัฐร่วมเอกชน

การพัฒนา CVEC ถูกกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้นำหลักในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโต แต่ยังมีปัจจัยหลายด้านที่เป็นอุปสรรคต่อบทบาทการขับเคลื่อน คือ (1) ภาคเอกชนในหลาย ๆ พื้นที่ของ CVEC ยังไม่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น นโยบาย และกฎระเบียบ/ข้อบังคับ (2) การเข้าถึงแหล่งเงินทุนเพื่อการลงทุนข้ามแดนของผู้ประกอบการในวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ยังมีอยู่อย่างจำกัด โดยเฉพาะผู้ประกอบการใน สปป.ลาว ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนใน CVEC เพื่อจัดการกับปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภาคเอกชน จึงมีมาตรการหลักดังนี้

- การส่งเสริมการเสวนา เป็นการเสริมสร้างช่องทางให้ภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการเสวนาร่วมกันอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับอนุภูมิภาค เช่น GMS Economic Corridor Forum และ GMS Business Forum รวมถึงในระดับชาติ และระดับจังหวัด
- การเพิ่มการมีส่วนร่วมของหอการค้า
- การเพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุน
- การส่งเสริมโครงการภาครัฐร่วมเอกชน

ตารางที่ 2.2-22 รายละเอียดแผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ด้านการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน
และภาครัฐร่วมเอกชน

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
1. การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน				
- เสริมสร้างช่องทางให้ภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการเสวนาร่วมกันอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับอนุภูมิภาค (เช่น GMS Economic Forum และ GMS Business Forum) ระดับชาติ และระดับจังหวัด	การจัดประชุมร่วมกันเป็นระยะ ๆ ระหว่างผู้แทนภาครัฐและภาคเอกชนของไทยและ สปป.ลาว เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อคิดเห็นประเด็นต่าง ๆ ของ CVEC และการประสานงาน	ปี 2557 - 2560 (การจัดตั้ง BF และ ECF ระดับจังหวัด เสริมสร้างช่องทางให้ผู้แทนจากแนวระบียง CVEC ได้มีส่วนร่วมกับ BF และ ECF ในระดับชาติ) และเริ่มดำเนินการตามแผนงาน	การเสวนาร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับอนุภูมิภาค (GMS-ECF และGMS-BF)ระดับชาติ และระดับจังหวัด และการติดตามประเมินผล	การเสวนาร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับอนุภูมิภาค (GMS-ECF และGMS-BF)ระดับชาติ และระดับจังหวัด และการติดตามประเมินผล
- ส่งเสริมให้สมาคมอุตสาหกรรมหอการค้าจังหวัด สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง และสมาคมท่องเที่ยว ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา CVEC มากขึ้นรวมถึงความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหอการค้าจังหวัดชายแดน	การจัดประชุมร่วมกันเป็นระยะ ๆ และการจัดงานแสดงสินค้าและส่งเสริมการลงทุน ทุกปี	ปี 2557 - 2560 (การจัดตั้งสมาคมอุตสาหกรรมหอการค้าจังหวัด สมาคมประกอบการด้านการขนส่ง ขนรรณคาร และสมาคมท่องเที่ยว ในแต่ละประเทศ) และเริ่มดำเนินการตามแผนงาน	การส่งเสริมให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา CVEC รวมถึงความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหอการค้าจังหวัดชายแดน และการติดตามประเมินผล	การส่งเสริมให้เข้ามามีส่วนร่วมรวมถึงความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหอการค้าจังหวัดชายแดนและการติดตามประเมินผล
- เพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและงบลงทุนให้กับภาคเอกชน รวมถึงการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกองทุนสำหรับการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม	ผลการศึกษาจัดตั้งกองทุน การจัดประชุมสัมมนา เพื่อนำเสนอและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของช่องทางเงินทุนแหล่งต่าง ๆ เงื่อนไข ขั้นตอนการขอรับสนับสนุน และการจัดเตรียมด้านเอกสารที่ต้องการ	ปี 2557 - 2560 การศึกษาแนวทางการจัดตั้งกองทุนสำหรับการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และเริ่มดำเนินการตามแผนงาน	การเพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและงบลงทุนให้กับภาคเอกชนและการติดตามประเมินผล	การเพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและงบลงทุนให้กับภาคเอกชนและการติดตามประเมินผล

แผนงาน/โครงการ	ผลคาดหวัง	ระยะเวลาดำเนินการ		
		ระยะสั้น 2556 - 2560	ระยะกลาง 2561 - 2565	ระยะยาว 2566 เป็นต้นไป
2. การมีส่วนร่วมของภาครัฐร่วมเอกชน				
- ส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยวิธีภาครัฐร่วมกับภาคเอกชนในรูปแบบต่าง ๆ	การจัดทำ Workshops และ Road Shows เพื่อนำเสนอเส้นทางการขนส่งของ GMS และโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่น ๆ ของ CVEC โดยให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วม	ปี 2557 - 2560 (การกำหนดแนวทางการส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเริ่มดำเนินการตามแผนงาน)	ส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมโดยวิธีภาครัฐร่วมกับภาคเอกชนในรูปแบบต่าง ๆ และการติดตามประเมินผล	ส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมโดยวิธีภาครัฐร่วมกับภาคเอกชนในรูปแบบต่าง ๆ และการติดตามประเมินผล

ที่มา: โครงการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมโยงใหม่-เวียงจันทน์: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
(องค์การมหาชน) พ.ศ. 2568

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

ความเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (Luangprabang - Indochina - Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย สู่การใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ โดย LIMEC เป็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านระหว่างแขวงหลวงพระบาง แขวงไชยบุรี ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มายังด่านพรมแดนภูคู้ จังหวัดอุดรธานีของประเทศไทย และพื้นที่อินโดจีน หรือพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งประกอบไปด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ อุดรธานี พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และตาก โดยจะออกจากประเทศไทย ณ ด่านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก เข้าสู่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาที่ด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญ โดยเส้นทางดังกล่าวยังเป็นจุดตัดของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East - West Economic Corridor) อีกด้วย

โดยในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินงานภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (LIMEC) มีเป้าหมายและทิศทางการทำงานอันก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกัน จำนวน 4 ประการ ได้แก่

- 1) แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านธุรกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างกัน
- 2) จัดประชุมย่อยระหว่างภาคเอกชนในแต่ละประเทศเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน
- 3) ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานโครงการ
- 4) ผลักดันระเบียงเศรษฐกิจนี้ให้เกิดการยอมรับและเกิดโครงการต่าง ๆ ร่วมกันในอนาคต

ระเบียงเศรษฐกิจนี้เป็นแนวเส้นทางที่เชื่อมโยง 3 ประเทศเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดการทำธุรกิจโดยมุ่งเน้นความสัมพันธ์ 5 ด้าน คือ ทั้งด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์ ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายทั้งสินค้า การบริการ ผู้คน เงินทุน และสารสนเทศ ระหว่าง 3 ประเทศ อันนำมาซึ่งการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างสามประเทศ

- ด้านการศึกษา มีการผลักดันให้การศึกษาเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจนี้ เริ่มจากการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการศึกษาในทุกระดับของทั้งสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการแลกเปลี่ยนระหว่างกัน และพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกันในด้านหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านการแลกเปลี่ยนคณาจารย์ นักศึกษา และนักเรียนระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการพัฒนาหลักสูตรที่เกี่ยวกับภาษาอังกฤษ และภาษาอาเซียนสำหรับประชาชนทั่วไปด้วย
- ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ได้มีการยกประเด็นสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านพรมแดน ไทย - ลาว (ด้านพรมแดนญาคู - ด้านพรมแดนลาว) และด้านพรมแดนไทย - เมียนมาร์ (ด้านพรมแดนแม่สอด - ด้านพรมแดนเมียวดี) โดยเสนอให้มีการตรวจตราสินค้าจุดเดียว และให้มีการประชุมระหว่างภาคเอกชนสามประเทศ บนระเบียงเศรษฐกิจนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น และเกิดการค้าระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการกำหนดตัวแทนภาคเอกชนแต่ละประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้ เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและประสานงานต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจนี้ให้ออกมาเป็นโครงการต่าง ๆ ร่วมกัน
- ด้านสุขภาพ ให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศด้านสาธารณสุขระหว่างกันมีความเห็นร่วมกันในการผลักดันการแพทย์ควบคู่ไปกับธรรมชาติ (อาทิเช่น รีสอร์ท สปา เป็นต้น) การส่งเสริมการแพทย์ทางเลือก (อาทิเช่น การแพทย์แผนโบราณ การนวด เป็นต้น) การพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์โดยใช้วัสดุท้องถิ่นของแต่ละประเทศ
- ด้านการท่องเที่ยว ให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงศาสนา การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวด้านการศึกษา การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงชายฝั่งทะเล และให้มีการผลักดันการอำนวยความสะดวกผ่านแดน การส่งเสริมการลงทุนด้านท่องเที่ยว การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และการสร้างผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวที่หลากหลาย
- ด้านโลจิสติกส์ มีการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) อาทิเช่น อาคาร ถนน สะพาน ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น และ โครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ (Soft Infrastructure) อาทิเช่น ระบบเอกสาร พิธีการศุลกากร กฎระเบียบข้อบังคับ พิธีการตรวจคนเข้าเมือง กรอบความร่วมมือต่าง ๆ เป็นต้น นอกจากนี้การให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมโยงสามประเทศ ไม่ว่าจะเป็นรถบัสประจำทาง เครื่องบิน เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับประชาชนทั้งสามประเทศ



ที่มา: <https://www.trf.or.th/economy-news/10661-nu-presents-research-of-luangprabang-indochina-mawlamyine-economic-corridor-limec>

รูปที่ 2.2-49 ความเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (LIMEC)

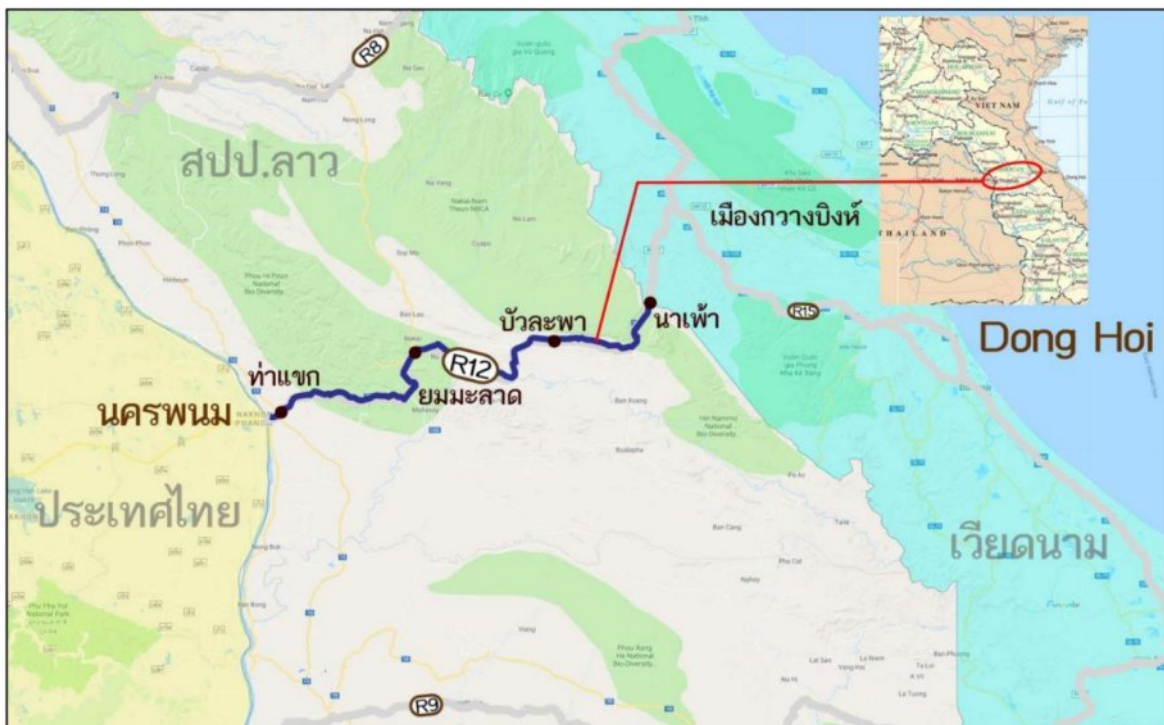
แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและโลจิสติกส์อยู่ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับปรุงปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงและมีคุณภาพสูง (Reconnected Foundation) โดยรายละเอียดในยุทธศาสตร์ที่ 2.3 กำหนดให้มีการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง (Connectivity & Universal Design) จากการยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกตลอดการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น (Value - Added Destination) พร้อมทั้งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในการลงทุน และการเชื่อมโยงและบริหารจัดการระบบคมนาคมทุกประเภทให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างไร้รอยต่อด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงเครือข่ายพันธมิตรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Connecting-the-dot Transportation)

โครงการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างระบบคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับประสบการณ์การท่องเที่ยวครบวงจร (Tourism Experience) โดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวเป็นศูนย์กลาง และยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

2.2.27 โครงการพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก-จุดผ่านแดนบ้านนาฟ้า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ถนนหมายเลข 12 (R12) ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มีบทบาทที่สำคัญในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเชื่อมโยงประเทศไทย สปป. ลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) และสาธารณรัฐประชาชนจีน (เมืองหนานหนิง มณฑลกว่างซี) ผ่านโครงข่ายระบบคมนาคมในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และเป็นประตูการค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ไปสู่เวียดนามและจีน ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับถนนหมายเลข 8 (R8) และถนนหมายเลข 9 (R9) พบว่ามีระยะทางสั้นที่สุด สามารถเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจต่าง ๆ อันเป็นโอกาสให้สามารถพัฒนาต่อเนื่องเข้ามาอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: MVEC) ร่วมกับถนน R9 เพื่อให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงให้สมบูรณ์มากขึ้น

โครงการพัฒนาเส้นทาง R12 เริ่มต้นจากเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 13 ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรนครพนม ประมาณ 17 กิโลเมตร (ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3) เชื่อมต่อไปยังเมืองยมมะลาด เมืองบัวละพา สิ้นสุดที่บริเวณจุดผ่านแดนสากลนาฟ้า สปป. ลาว ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนสากลจาลอ เมืองกวางบินห์ (Quang Binh Province) ประเทศเวียดนาม ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 147 กิโลเมตร ดังแสดงไว้ในรูปที่ 2.2-50



ที่มา: งานศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดสำหรับโครงการพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก-จุดผ่านแดนบ้านนาฟ้า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ 2563

รูปที่ 2.2-50 แผนที่แสดงตำแหน่งถนน R12

ความเชื่อมโยงกับแผนระดับต่าง ๆ

- ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1): ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 12 เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-west Economic Corridor: EWEC) ร่วมกับถนนหมายเลข 9 เพื่อให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงสมบูรณ์มากขึ้น
- ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 2): การต่างประเทศ
การให้ความช่วยเหลือแก่ สปป. ลาว ในการพัฒนาถนนหมายเลข 12 เป็นการพัฒนาทางด้านความเชื่อมโยง มีความสอดคล้องกับ เป้าหมายภายใต้แผนแม่บทด้านการต่างประเทศที่ระบุว่า "ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการ และความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยมีระบบเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรมดีขึ้น" โดยการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นโครงการความร่วมมือเพื่อการพัฒนาในด้านการเชื่อมโยง ซึ่งสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยให้บรรลุเป้าหมายตามตัวชี้วัดที่จะพิจารณา "ระดับความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยง และนวัตกรรมในกรอบทวิภาคีภูมิภาค และพหุภาคี"

เป้าหมาย

- เป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Output)
 - (1) ถนน R12 มีระยะทางรวมประมาณ 147 กิโลเมตร จากจากเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน - จุดผ่านแดนบ้านนาแพ้ว เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร
 - (2) ปรับปรุงด้านกายภาพและเรขาคณิตตลอดสายทางตามมาตรฐาน Asian Highway
 - (3) ปรับปรุงจุดผ่านแดน อาคารสำนักงานต่าง ๆ สถานีขนถ่ายสินค้าและลานกองเก็บ ระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก ภายในบริเวณด่าน
 - (4) ปรับปรุงระบบไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางร่วมทางแยกในชุมชน ระบบระบายน้ำ ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย
 - (5) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยว
- เป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Outcome)
 - (1) เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - มณฑลกว่างสี (จีน)
 - (2) เพิ่มโอกาสลงทุนของนักธุรกิจไทยในการลงทุนที่ สปป.ลาว และเวียดนาม ได้มากขึ้น
 - (3) สนับสนุนการส่งออกสินค้าไทยไปยังเมืองและประเทศต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง R12 ทั้งการค้าชายแดน (สปป.ลาว) และการค้าผ่านแดน (เวียดนาม และจีนตอนใต้) ซึ่งมีความนิยมบริโภคสินค้าไทยเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว
 - (4) ส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของเกษตรกรไทย เนื่องจากทั้งเวียดนามและจีน นิยมบริโภคผลไม้ไทย และมีการขนส่งผ่านเส้นทาง R12 เป็นจำนวนมาก

- (5) ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจังหวัดตามแนวชายแดนประเทศไทย เช่น จังหวัด นครพนม เนื่องจากประชาชน สปป.ลาว และเวียดนาม สามารถเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวทาง รถยนต์ได้สะดวกมากขึ้น

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ (KPIs)

- ระดับความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยง และนวัตกรรมในกรอบทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี
- การเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว และระยะเวลาในการขนส่งสินค้าลดลง

2.2.28 ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เส้นทาง R3A (Road 3 Asia)

เส้นทาง R3A (Road 3 Asia) เป็นทางหลวงนานาชาติที่เชื่อม กรุงเทพฯ สู่จังหวัดเชียงรายด้วยทางหลวง หมายเลข 1 พหลโยธินของประเทศไทย จากนั้นข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ สู่เมืองห้วยทราย ของ สปป.ลาว วังผ่านแขวงหลวงน้ำทา สู่ชายแดน สปป.ลาว - จีน ที่เมืองบ่อหาน จากนั้นใช้เส้นทางด่วนใน ประเทศจีนจากเมืองบ่อเต็น (Boten) สู่เขตปกครองตนเองชนชาติไท - สิบสองปันนา ซึ่งมีเมืองเอก คือ จิ่งหง (Jinghong หรือเชียงรุ่ง) และเชื่อมด้วยทางด่วนมอเตอร์เวย์เข้าสู่มหานครคุนหมิง (Kunming) เมืองหลวงของ มณฑลยูนนาน อีกหนึ่งมณฑลที่ทางการจีนหมายมั่นจะให้ป็นปากประตูสู่อนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS)



เส้นทาง R3A มีระยะทาง 1,887 กิโลเมตร โดยเป็นระยะทางในจีน 827 กม. ลาว 247 กม. และไทย 813 กม. จาก กทม. - Kunming นับเป็นหนึ่งในเส้นทางที่สั้นและใช้ระยะเวลาน้อยที่สุดในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - จีน คนจีนนิยมเรียกเส้นทางนี้ว่า Kunming - Guangzhou ซึ่งแปลตรงตัวเส้นทาง Kunming - กรุงเทพฯ

R3A เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2551 โดยต้องข้ามพหุทศวรรษ เส้นทาง R3A นับเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนสาย AH3 ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ปัจจุบัน แม้เส้นทางดังกล่าวจะได้รับความนิยมอย่างมากทั้งทางด้านโลจิสติกส์ การค้า และการท่องเที่ยว แต่นักธุรกิจไทยยังไม่ค่อยรู้จักและใช้ประโยชน์กันมากเท่าที่ควร

R3A ถือเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมอุตสาหกรรม โดยยูนิานเริ่มยุทธศาสตร์เมืองหัวสะพาน (คือ นโยบายของจีนที่วางตัวให้ยูนิานเป็นประตูการค้าทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ที่เชื่อมมณฑลตอนในของจีน กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้) ลาวและยูนิานเริ่มสร้างเขตความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนบ่อหาน - บ่อเต็น และไทยที่อำเภอเชียงของกับโครงการนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จะเห็นได้ว่าการมีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ดี นำมาซึ่งโอกาสทางการค้า เส้นทาง R3A จะกลายเป็นเส้นทางห่วงโซ่อุตสาหกรรมและห่วงโซ่การค้าระหว่างประเทศที่สำคัญในอนาคตระหว่างจีนกับไทยและอาเซียน

สำหรับการก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจ R3A เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขงนับเป็นโครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว นับว่าเป็นโอกาสสูงมากที่ประเทศไทยจะมีช่องทาง โอกาสในการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือเพื่อมาท่องเที่ยวยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย เนื่องจากจำนวนประชากรของจีนนั้นมีจำนวนมากกว่า 1,400 ล้านคน นอกจากการเปิดถนนเส้น R3A แล้ว ประเทศจีนยังได้ลงทุนทำธุรกิจเม็กกะโปรเจกต์ต่าง ๆ มากมายบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ เช่น เอนเตอร์เทนเมนต์คอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ และนิคมอุตสาหกรรม ส่งผลทำให้จังหวัดทางภาคเหนือตอนปลายอย่างจังหวัดเชียงรายได้รับผลประโยชน์โดยตรง รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียงที่จะได้รับความสนใจมากขึ้น ประเทศไทย ถือว่าเป็นโอกาสทองในการเปิดช่องทางแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวระหว่าง 2 ประเทศ รวมถึงประเทศที่ 3 ที่ทำการเดินทางผ่านประเทศได้เป็นอย่างดี

เส้นทางยุทธศาสตร์ทางการค้าสาย R3A จะสร้างประโยชน์ให้กับทุกประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป้าหมายหลักของการร่วมมือกัน จำแนกได้ดังนี้

- การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่จะเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สร้างเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค
- การพัฒนาการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และการแสวงหาตลาดใหม่ ๆ ให้เพิ่มขึ้น ตลอดจนพัฒนา Supply Chain รองรับการค้าเชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง
- การสร้างความแข็งแกร่งให้ภาค เกษตรกรรม อุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าทั้ง ด้านปริมาณ และคุณภาพ รวมทั้งส่งเสริมศักยภาพด้านการศึกษาวิจัย การสร้างนวัตกรรม และการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

- ส่งเสริมวัฒนธรรมและทุนทางสังคมของล้านนาที่มีความหลากหลาย ทั้งเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงไปพร้อม ๆ กัน
- พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพ ชีวิต และสร้างความเข้มแข็งของกระบวนการประชาสังคม
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และการจัดการที่เป็นระบบ เกิดสมดุล
- สร้างความมั่นคงในพื้นที่ปกติและพื้นที่ตามแนวชายแดน
- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนให้มากขึ้น

สินค้าผลิตภัณฑ์หลักในการทำการค้าของแต่ละประเทศบนเส้นทาง R3A

ประเทศไทย ส่งออกสินค้าไปยังตลาดลาวและจีน (นครคุนหมิง) ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน สินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้สด (เช่น มังคุด มะขาม กล้วย ลำไยแห้ง และทุเรียน) และวัสดุก่อสร้าง

ประเทศลาว ส่งออกถ่านหินลิกไนต์ ผลิตภัณฑ์เกษตร ข้าวโพด อะไหล่รถยนต์ และยาปฏิชีวนะ มายังประเทศไทย และส่งออกไม้แปรรูปมายังทั้งประเทศไทยและจีน

ประเทศจีน ส่งออกพืชผัก (เช่น บล๊อคโคลี ผักกาดแก้ว) ดอกไม้ (เช่น กุหลาบ กล้วยไม้) และผลไม้ (เช่น แอปเปิ้ล ลูกพีช ส้ม และลูกพลับ) มายังประเทศไทย

ผลประโยชน์ด้านต่าง ๆ ของเส้นทาง R3A ในระดับมหภาค จำแนกได้ดังนี้

1. ประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A จะทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอาเซียนให้มีความเจริญมากขึ้น ทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และอื่น ๆ เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางตัดผ่านลุ่มแม่น้ำโขง จึงทำให้ต้นทุนทางการขนส่งสินค้าลดต่ำลง เป็นการขยายตลาดสินค้าให้เกิดความหลากหลายมากขึ้นภายในภูมิภาค ทั้งทางด้านสินค้าอุปโภค - บริโภคในกลุ่มเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ส่งผลให้ตลาดเกิดการแข่งขันอย่างชัดเจน เพราะทั้งเรื่องราคาและคุณภาพของสินค้านั้นไม่มีความแตกต่างกัน ในขณะที่ความสามารถในการส่งออกก็มีปริมาณมากขึ้น และมีความถี่ในการส่งออกมากขึ้นตามไปด้วย ถือเป็นการกระตุ้นทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี ทั้งทางด้านเศรษฐกิจภายในประเทศ ระหว่างประเทศและระหว่างภูมิภาค

2. ประโยชน์ทางการเมือง

สิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับความร่วมมือไม่ว่าจะเป็นโครงการความร่วมมือในระยะสั้น หรือระยะยาว ความสัมพันธ์อันดี ซึ่งในการนี้จะส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ลาว และจีน นั้นมีความสัมพันธ์แน่นแฟ้นมากขึ้น ก่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างประเทศ ในการทำสนธิสัญญาต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์มาหาสระหว่างประเทศ ทั้งนี้การดำเนินนโยบายทางการเมือง ด้านเศรษฐกิจ หรือที่เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ส่งผลให้เกิดความเสมอภาค และในระยะยาวจะเกิดความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและจะเป็นเสมือนกุญแจสำคัญในการเสริมอำนาจในการต่อรองระหว่างภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย

3. ประโยชน์ทางด้านสังคม

เกิดผลดีทางอ้อมที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด นั่นคือการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางด้านวิชาการ ด้านการแพทย์ ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ เพื่อให้เกิดประโยชน์บนพื้นฐานของความร่วมมือ

2.2.29 โครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์ - Kunming (Singapore - Kunming Rail Link: SKRL)

โครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์ - Kunming (Singapore Kunming Rail Link: SKRL) เป็นเส้นทางหนึ่ง ตามแนวคิดตามโครงการทางรถไฟ Trans-Asian Railway ของ UNESCAP เพื่อเชื่อมทวีปเอเชียและยุโรป เข้าด้วยกัน เริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2503 เชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายหลักของ 8 ประเทศ คือ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม เมียนมา และมณฑลยูนนานของจีน โครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์ - Kunming (SKRL) นี้ ถูกเสนอในการประชุมสุดยอดอาเซียนในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2538 ถือเป็นโครงการสำคัญภายใต้แผนงานความร่วมมือทางการคมนาคมอาเซียนและแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน



ที่มา: <http://www.sequoiast.com/dianchi/about-dian-lake-resort.htm>

โครงการ SKRL มีเส้นทางหลักที่วางแผนไว้ 3 เส้นทาง คือ

- เส้นทางสายตะวันออก: สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ - อนุประเทศ เข้าสู่กัมพูชาแล้ววิ่งตามโครงข่ายทางรถไฟสายปอยเปต - ศรีโสภณ - พนมเปญ เข้าสู่ชายแดนเวียดนามที่ลือคินห์ แล้ววิ่งไปตามโครงข่ายรถไฟสายโฮจิมินห์ซิตี้ - ฮานอย - เลาไค เข้าสู่ประเทศจีนที่เหอโกว ก่อนที่จะไปทางตะวันตกเฉียงเหนือสู่คุนหมิง ระยะทางรวม 5,500 กิโลเมตร
- เส้นทางสายตะวันตก: สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ ข้ามชายแดนไทย - สหภาพเมียนมา ที่ด่านเจดีย์สามองค์สู่ทันบิวซายัต (Thanbyuzayat) ไปตามโครงข่ายรถไฟจากย่างกุ้ง - มณฑลเถียนลาซื่อ ข้ามชายแดนจีนที่มู่สือ ผ่านรุ่ยลี่ และเซี่ยหงวน (ต้าลี่) เข้าสู่คุนหมิง ระยะทางรวม 4,760 กิโลเมตร
- เส้นทางสายกลาง: สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - กรุงเทพฯ ขึ้นไปทางทิศเหนือสู่หนองคาย เข้าสู่ สปป.ลาวสู่เวียงจันทน์ ผ่านบ่อเตนที่ชายแดนจีน - สปป.ลาว ผ่านเมืองยวีชี แล้วเข้าสู่คุนหมิง ระยะทางรวม 4,500 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ยังมีทางแยกสายเวียงจันทน์ - ท่าแขก - ตันฮับ, ปากเซ - สะหวันนะเขต - เลาเบา - ดองฮา และบัวใหญ่ - มุกดาหาร - สะหวันนะเขต

เส้นทางตะวันออกซึ่งอ้อมไปทางกัมพูชาและเวียดนาม มีระยะทางรวม 5,441 กม. มีช่วงที่ขาดหายในไทย ได้แก่ อรัญประเทศ - ชายแดนไทย - กัมพูชา ระยะทาง 6 กม. ซึ่งปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ และในกัมพูชา ช่วง ปอยเปต - ศรีโสภณ ระยะทาง 48 กม. กำลังดำเนินการก่อสร้าง

เส้นทางสายตะวันตก ที่มีแนวเส้นทางผ่านพม่า ระยะทางรวม 414 กม. ช่วงที่ขาดหายในไทย มีระยะทาง 153 กม. ระหว่างสถานีน้ำตก และด่านเจดีย์ 3 องค์ (ชายแดนไทย - พม่า) ส่วนช่วงที่ขาดหายไป ในพม่ามีระยะทาง 110 กม. ระหว่างด่านเจดีย์ 3 องค์ และตันบิวชายัต

ส่วนเส้นทางสายกลางปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการโดยจีนได้ก่อสร้างทางรถไฟถึงชายแดน สปป.ลาว แล้ว และกำลังดำเนินการก่อสร้างเส้นทางจากชายแดนจีนถึงเวียงจันทน์ โดยเป็นโครงข่ายทางขนาด มาตรฐาน (Standard Gauge) มีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564 ส่วนเส้นทางในไทยอยู่ระหว่างการพัฒนา โครงการภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย โดยจะแบ่ง การพัฒนาเป็นสองระยะ โดยระยะแรกจะวิ่งจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา 256 กม. ส่วนระยะที่สองเชื่อม นครราชสีมา กับหนองคาย คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ทั้งโครงการตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึง หนองคาย ในปี พ.ศ. 2571

โครงข่ายรถไฟในมาเลเซียจะรวมการเชื่อมโยงทางรถไฟชายฝั่งตะวันออกจากพอร์ตรัตกลับไปยังโกตาบารู โครงข่ายดังกล่าวจะรวมเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากกัวลาลัมเปอร์ไปยังสิงคโปร์ระยะทาง 350 กิโลเมตร ด้วย นอกจากนี้ จีนยังแสดงความจำนงในการสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมกรุงเทพฯ กับกรุงกัวลาลัมเปอร์ ของมาเลเซีย ระยะทางกว่า 1,500 กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างมาเลเซีย กับสิงคโปร์อีกด้วย

Pan-Asia Railways

泛亚铁路



ที่มา: <http://www.sequoiaeast.com/dianchi/about-dian-lake-resort.htm>

รูปที่ 2.2-51 โครงข่ายรถไฟลิงคโพร - คุณหมิง

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

แผนแม่บทการบริหารจัดการแร่ ฉบับที่ 2 เป็นของ กรมทรัพยากรธรณี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) ซึ่งได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการแร่ในประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการพัฒนาแหล่งแร่ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควบคู่ไปกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนของทรัพยากรแร่

วิสัยทัศน์

ต่อยอดการปฏิรูปการบริหารจัดการแร่ให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ประชาชนเข้าใจและมีส่วนร่วม และส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมเพื่อนำทรัพยากรแร่ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดอย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาด้านที่ 1 : การพัฒนาประสิทธิภาพในการบริหารจัดการแร่

แนวทางการพัฒนา ด้านที่ 2 : การพัฒนากลไกการอนุญาต กำกับดูแล และการจัดสรรผลประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรแร่

แนวทางการพัฒนาด้านที่ 3 : การวิจัยพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ประโยชน์จากแร่

แนวทางการพัฒนาด้านที่ 4 : การสร้างความรู้ความเข้าใจ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมภาคประชาชน
โดยมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางการพัฒนาด้านที่ 1 : การพัฒนาประสิทธิภาพในการบริหารจัดการแร่ โดยมุ่งเน้นการบูรณาการ
สารสนเทศที่จำเป็นต่อการใช้ในการตัดสินใจระดับนโยบาย และสร้างขีดความสามารถในการคาดการณ์
การเปลี่ยนแปลงในอนาคตที่กระทบต่ออุตสาหกรรมแร่

เป้าประสงค์

1) ประเทศไทยมีบัญชีทรัพยากรแร่และข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นฐานสำหรับการบริหารจัดการแร่
โดยเฉพาะในชนิดแร่เป้าหมายที่สำคัญ ที่มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงมีการเปรียบเทียบประโยชน์เชิง
เศรษฐกิจและความคุ้มค่าที่ได้จากการทำเหมือง เมื่อเทียบกับผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพของ
ประชาชน และความเสียหายทางสังคม

2) เกิดการลงทุนเพื่อสำรวจทรัพยากรแร่เป้าหมายที่สำคัญต่อการปฏิรูปอุตสาหกรรม ยุคใหม่ของ
ประเทศมากขึ้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดเป็นพื้นที่ศักยภาพแร่ที่สามารถตอบสนองความต้องการ ใช้วัตถุดิบแร่ตาม
ทิศทางการพัฒนาประเทศ

3) มีการกำหนดนโยบายบริหารจัดการแร่ที่มีความเฉพาะและเหมาะสมกับแต่ละชนิดแร่ หรือแต่ละพื้นที่
ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยคำนึงถึงความจำเป็นและความต้องการใช้ประโยชน์ของประเทศ แนวคิดเศรษฐกิจ
ชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG Model) รวมถึงการปรับเปลี่ยน อุตสาหกรรมเหมืองแร่
เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงภาวะวิกฤติและทิศทางการพัฒนาในอนาคต

แนวทางการพัฒนาด้านที่ 2 : การพัฒนากลไกการอนุญาต กำกับดูแล และการจัดสรรผลประโยชน์จาก
การใช้ทรัพยากรแร่ เป็นการพัฒนากลไกการอนุญาต กำกับดูแลให้โปร่งใสและรวดเร็ว มีระบบกำกับ ติดตาม
ตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการขออนุญาตอาชญาบัตรเพื่อการสำรวจแร่ และการขอ
ประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองแร่ ผ่านกลไกการทำงานของภาครัฐที่มีการบูรณาการร่วมกัน ของหน่วยงานที่
เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย ตลอดจนการติดตาม ตรวจสอบเฝ้าระวังป้องกัน
แก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และผลกระทบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกิจการเหมืองแร่

เป้าประสงค์

1) มีการทบทวน ปรับปรุง และพัฒนากลไกการอนุญาตที่โปร่งใส รวดเร็ว และมีระบบ กำกับ ติดตาม
ตรวจสอบการประกอบกิจการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงกระบวนการมีส่วนร่วม

2) มีการปรับปรุงระบบจัดสรรและใช้ผลประโยชน์จากการพัฒนาแหล่งแร่อย่างเป็นธรรม และทั่วถึง
สอดคล้องกับความต้องการในการป้องกันแก้ไขปัญหาและพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชน ในระดับท้องถิ่น

แนวทางการพัฒนาด้านที่ 3 : การวิจัยพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยี ด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้
ประโยชน์จากแร่ ในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าอุตสาหกรรมแร่ต้องคำนึงถึงการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่
มาช่วยลดของเสีย (waste) และสร้างมูลค่าเพิ่มในกระบวนการตลอดทั้งกระบวนการห่วงโซ่คุณค่าของ

อุตสาหกรรมแร่ ซึ่งจะช่วยลดการใช้ทรัพยากรและสร้างโอกาสนำมาใช้ใหม่ หรือแต่งแร่ที่มีมูลค่าเพิ่มได้ดีขึ้น เช่น การปรับปรุงคุณสมบัติทางเคมีของหินปูนที่เดิมเหมาะสมกับการใช้เพื่อก่อสร้างให้สามารถใช้ได้ในทางการแพทย์ และโภชนาการ การพัฒนาศักยภาพของแร่โพแทชในอุตสาหกรรมเกษตร หรือนำมาเป็นวัตถุดิบในการผลิตแบตเตอรี่สำหรับแหล่งพลังงานสำรอง เป็นต้น

เป้าประสงค์

- 1) เกิดการสร้างและพัฒนาองค์ความรู้ นวัตกรรม และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่นำมาใช้ในการเพิ่มมูลค่าแร่ การนำของเสียหรือวัสดุเหลือใช้กลับมาใช้ใหม่ให้เป็นแหล่งวัตถุดิบทดแทนในอุตสาหกรรม ยุคใหม่และอุตสาหกรรมพื้นฐานของประเทศ มีฐานวัตถุดิบด้านแร่ที่มั่นคงและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หลักการของเศรษฐกิจหมุนเวียน และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา ประเทศสู่อุตสาหกรรมยุคใหม่
- 2) มีการพัฒนาองค์ความรู้ นวัตกรรม และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการป้องกันแก้ไข ปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์จากพื้นที่การทำเหมืองทั้งในระหว่างการทำเหมือง และภายหลังสิ้นสุด การทำเหมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด การป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อชุมชน เพื่อเป็นองค์ประกอบไปสู่การอยู่ร่วมกันของการพัฒนาแร่และการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน
- 3) ผู้ประกอบการด้านแร่ได้รับการส่งเสริม สนับสนุนและกำกับดูแลให้สถานประกอบการ ดำเนินกิจการที่มีมาตรฐานด้านเศรษฐกิจหมุนเวียน

แนวทางการพัฒนาที่ 4 : การสร้างความรู้ความเข้าใจ และส่งเสริม การมีส่วนร่วมภาคประชาชน

มุ่งให้เกิดการเปิดเผยข้อมูลที่จำเป็นของอุตสาหกรรมแร่ต่อสาธารณะ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ สถานการณ์จริงร่วมกันซึ่งเป็นพื้นฐานของการสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการและการปรับปรุง หลักเกณฑ์เพื่อเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทุกขั้นตอน โดยคำนึงถึง การยกระดับการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการแร่ใน 2 มิติ ประกอบด้วย มิติที่ 1 ลักษณะหรือระดับของการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการแร่ มิติที่ 2 ความครบถ้วนของการมีส่วนร่วมตลอดห่วงโซ่ของการบริหารจัดการแร่

เป้าประสงค์

- 1) มีการเสริมสร้างและส่งเสริมการมีส่วนร่วม เพื่อมุ่งเน้นให้ประชาชนทั่วไป และชุมชน ในระดับท้องถิ่น มีความรู้ ความเข้าใจ และความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการแร่ที่สูงขึ้น
- 2) เกิดการสนับสนุนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการแร่ในกระบวนงานต่าง ๆ และชุมชนในระดับท้องถิ่นพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการร่วมบริหารจัดการแร่

แผนแม่บทการบริหารจัดการแร่ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570)” ของไทย สอดคล้องกับ กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ระยะที่ 2 (GMS2) ดังนี้

1. การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainability)

- แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 2 กำหนดให้การทำเหมืองและการใช้ประโยชน์แร่ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม เช่น การทำเหมืองสีเขียว การฟื้นฟูพื้นที่ และการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

2. การเชื่อมโยงห่วงโซ่อุตสาหกรรม (Industrial Linkages)

- แผนแม่บทฯ เน้น “การเชื่อมโยงวัตถุดิบแร่กับอุตสาหกรรมปลายน้ำ” เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม เช่น การผลิตโลหะ สารประกอบ และวัสดุขั้นสูง

3. เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology & Innovation)

- แผนแม่บทฯ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเหมืองแร่สะอาด การรีไซเคิล และดิจิทัลแพลตฟอร์มด้านแร่

4. การมีส่วนร่วมของชุมชนและสังคม (Social Inclusiveness)

- แผนแม่บทฯ ย้ำการทำเหมืองต้องมี ส่วนร่วมของชุมชน และสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสังคม

แผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. แผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ของสำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับทบทวนปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อ “ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานสู่มาตรฐานระดับสูงให้เติบโตอย่างยั่งยืน” โดยมีพันธกิจเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาการประกอบการ และการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตวัตถุดิบแร่ โลหะ และสารประกอบจากแร่และโลหะให้มีศักยภาพ ตอบสนองต่อความต้องการใช้วัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรม พร้อมทั้งยกระดับและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการอนุญาตและกำกับดูแลการประกอบการอุตสาหกรรมแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐาน ให้มีการปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย มีมาตรฐานด้วยกระบวนการและเทคโนโลยีที่ทันสมัย โปร่งใส และรวดเร็ว ซึ่งได้กำหนดแผนปฏิบัติการจำนวน 4 เรื่อง ได้แก่ เรื่องที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่ และอุตสาหกรรมพื้นฐานด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เรื่องที่ 2 การส่งเสริมการบริหารจัดการแร่และเชื่อมโยงการใช้วัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรม เรื่องที่ 3 การยกระดับการประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานเป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และเรื่องที่ 4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพและมีธรรมาภิบาล โดยแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ นี้ คือ แผนปฏิบัติการเรื่องที่ 1 เรื่องที่ 2 และเรื่องที่ 3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

เป้าหมาย ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้รับการพัฒนาด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

แนวทางการพัฒนา

พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐาน ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน พร้อมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการและกระบวนการผลิตวัตถุดิบให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แผนงาน/โครงการสำคัญ

1) การยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการเหมืองแร่และอุตสาหกรรม พื้นฐานเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่ อุตสาหกรรม 4.0

- โครงการผลักดันการพัฒนา Smart mine (กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่)
- โครงการพัฒนาและยกระดับสถานประกอบการอุตสาหกรรมพื้นฐานเข้าสู่ อุตสาหกรรม 4.0 (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

2) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตวัตถุดิบ เพื่อรองรับการ พัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

3) การพัฒนาเทคโนโลยีต้นแบบการผลิตวัตถุดิบคุณภาพสูงจากแร่โพแทช เพื่อรองรับการส่งเสริม อุตสาหกรรมต่อเนื่องมูลค่าสูงจากแร่โพแทชอย่างครบวงจร (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567)

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ 2 การส่งเสริมการบริหารจัดการแร่และเชื่อมโยงการใช้ วัตถุดิบของ ภาคอุตสาหกรรม

เป้าหมาย ภาคอุตสาหกรรมได้รับการจัดหาและเชื่อมโยงการใช้วัตถุดิบได้อย่างมีประสิทธิภาพ - การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบริหารจัดการแร่ที่เอื้อต่อการประกอบการอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แนวทางการพัฒนา ขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการหรือแนวทางบริหารจัดการแร่ ที่เหมาะสม ภายใต้กลไกของคณะกรรมการนโยบายบริหารจัดการแร่แห่งชาติ พัฒนาแหล่งวัตถุดิบเพื่อเชื่อมโยง และรองรับการใช้วัตถุดิบของอุตสาหกรรมเป้าหมาย พร้อมทั้งส่งเสริมการจัดหาวัตถุดิบที่สำคัญจากแหล่งวัตถุดิบ ในประเทศและต่างประเทศที่มีศักยภาพสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แผนงาน/โครงการสำคัญ

1) การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการวัตถุดิบแร่ (กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่)

- โครงการบริหารจัดการแหล่งหินอุตสาหกรรมสำหรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (พ.ศ. 2567)
- โครงการสำรวจพื้นที่ศักยภาพหินอุตสาหกรรมสำหรับรองรับความต้องการใช้ พัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ และพื้นที่ขาดแคลนหินอุตสาหกรรมของประเทศ
- โครงการประมวล ทบทวน ประเมินข้อมูลสถานภาพของพื้นที่แหล่งหิน อุตสาหกรรมทั่วประเทศเพื่อการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

- โครงการศึกษา ทดลอง วิจัย และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการเงื่อนไขการประมูล แหล่งแร่ตามกฎหมายว่าด้วยแร่

2) การจัดหาแหล่งแร่ศักยภาพเพื่อความมั่นคงทางวัตถุดิบของ ภาคอุตสาหกรรม (กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่)

- โครงการจัดหาแหล่งแร่หายากเพื่อรองรับอุตสาหกรรมศักยภาพ
- โครงการแสวงหาแหล่งวัตถุดิบอุตสาหกรรมต่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อรองรับความต้องการของอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ 3 การยกระดับการประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่ และอุตสาหกรรมพื้นฐานเป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย อุตสาหกรรมมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา บูรณาการและเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลการประกอบการอุตสาหกรรมแร่ และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้เป็นไปตามนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งส่งเสริมการประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้มีมาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านการใช้ประโยชน์จากวัตถุดิบทดแทนและการนำของเสียกลับมาใช้ใหม่ เพื่อสนับสนุนการผลิตและการบริโภคอย่างยั่งยืน สนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการที่สำคัญต่อการประกอบการอุตสาหกรรมแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐาน สร้างความตระหนักให้ทุกภาคส่วนเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้อยู่ร่วมกันกับสังคมอย่างยั่งยืน

แผนงาน/โครงการสำคัญ

1) การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจและการมีส่วนร่วมในกระบวนการบริหารจัดการแร่ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (กองบริหารจัดการแร่) (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567)

2) การส่งเสริมสถานประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานตามหลักเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy)

- โครงการส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้เข้าสู่มาตรฐานเหมืองแร่สีเขียว
- โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้มีมาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR-DPIM)
- โครงการส่งเสริมสถานประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานเข้าสู่อุตสาหกรรมสีเขียว (Green Industry)

3) ส่งเสริมและยกระดับอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

- โครงการตรวจประเมินและเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมพื้นที่ประกอบการ (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 และ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567)
- โครงการเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมพื้นที่การทำเหมืองที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม
- โครงการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการปฏิบัติงานของท้องถิ่นในการดูแลสังคมและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เหมืองแร่
- โครงการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่พื้นที่ทำเหมืองแร่ให้สามารถใช้ประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างยั่งยืน
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่ชุมชนเหมืองแร่ให้เชื่อมโยงกับความต้องการใช้ประโยชน์ของชุมชน
- โครงการบริหารจัดการข้อมูลและการสร้างความตระหนักให้กลุ่มเป้าหมายในการกำกับดูแลส่งเสริม และยกระดับอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

4) การดำเนินโครงการเสริมสร้างความเชี่ยวชาญในการพัฒนาและกำกับดูแลการทำเหมืองใต้ดิน (โพแทช) ให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยต่อชุมชน (ปีงบประมาณ พ.ศ.2567)

5) การขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียนภาคอุตสาหกรรมให้มีการใช้ทรัพยากรแร่และโลหะอย่างยั่งยืน (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

- โครงการพัฒนาและยกระดับสถานประกอบการอุตสาหกรรมให้มีการประยุกต์ใช้หลักการเศรษฐกิจหมุนเวียนในองค์กร
- โครงการส่งเสริมการออกแบบตามหลักการเศรษฐกิจหมุนเวียน (Design for Circular Economy) เพื่อการใช้ทรัพยากรแร่และโลหะอย่างยั่งยืน
- โครงการส่งเสริมการทำเหมืองในเมือง (Urban Mining) และต่อยอดเทคโนโลยีรีไซเคิลของกรมทรัพยากรธรณี เพื่อสร้าง/ขยายเครือข่ายการนำขยะหรือของเสียกลับมาใช้ประโยชน์เป็นทรัพยากรทดแทน
- โครงการพัฒนาและยกระดับสถานประกอบการอุตสาหกรรม เพื่อเชื่อมโยงสู่ตลาดเศรษฐกิจหมุนเวียนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี
- โครงการพัฒนาต้นแบบเทคโนโลยีรีไซเคิลแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนแบบครบวงจร (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567)
- โครงการเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านเศรษฐกิจหมุนเวียนในภาคอุตสาหกรรม
- โครงการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีรีไซเคิลในพื้นที่เป้าหมาย รวม 3 พื้นที่
- โครงการบ่มเพาะผู้ประกอบการในชุมชนเป้าหมายสู่การเป็นวิสาหกิจหรือสถานประกอบการคัดแยกขยะอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นวัตถุดิบให้แก่อุตสาหกรรมในประเทศ

- 6) การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานเข้าสู่อุตสาหกรรมคาร์บอนต่ำ (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)
- 7) การป้องปรามการกระทำผิดกฎหมายว่าด้วยแร่และรับฟังความคิดเห็นของชุมชนเพื่อพัฒนาการประกอบการให้เป็นมิตรกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม
- 8) การจัดงานรางวัลอุตสาหกรรม ประจำปี พ.ศ. 2568
- 9) การพัฒนาและต่อยอดเทคโนโลยีรีไซเคิลซิลิกอนที่ได้จากการรีไซเคิล ซากแผงเซลล์แสงอาทิตย์ โดยการผลิตเป็นซิลิกอนความบริสุทธิ์สูงเกรดเคมี เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบทดแทนในอุตสาหกรรมเคมี
- 10) พัฒนาและต่อยอดเทคโนโลยีต้นแบบการจัดการแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าใช้งานแล้วแบบครบวงจร เพื่อนำโลหะ/สารประกอบโลหะในแบตเตอรี่กลับมาใช้เป็นวัตถุดิบตั้งต้นสำหรับการผลิตแบตเตอรี่ใหม่ (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

การส่งเสริมเหมืองแร่สีเขียวและการเฝ้าระวังสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับ Green Growth การผลักดันเศรษฐกิจหมุนเวียนและการรีไซเคิลที่สอดคล้องกับ Innovation & Sustainable Resource Use ตลอดจนการมีส่วนร่วมของชุมชนและการป้องปรามการกระทำผิดกฎหมายที่สะท้อนหลัก Good Governance & Inclusiveness นอกจากนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมคาร์บอนต่ำและการจัดรางวัลอุตสาหกรรมยังสอดคล้องกับ Competitiveness ของ GMS-2 ทำให้แผนงานเหล่านี้สนับสนุนการพัฒนาภูมิภาคที่ยั่งยืน ครอบคลุม และแข่งขันได้ในระดับสากล.

2. แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม

กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ จัดทำแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2568 เพื่อให้ทิศทางการดำเนินงานของกรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีความชัดเจน ทันสถานการณ์ สามารถบรรลุภารกิจหลักในฐานะผู้จัดท้าวัตถุดิบเพื่อตอบสนองต่อผู้ใช้วัตถุดิบและรองรับการพัฒนาในภาคอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างเต็มศักยภาพสูงสุด และเป็นไปตามเจตนารมณ์ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้มาตรา 7 รัฐมีหน้าที่ในการบริหารจัดการแร่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติและประชาชนอย่างยั่งยืน โดยมีวิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานสู่มาตรฐานระดับสูง ให้เติบโตอย่างยั่งยืน” มีพันธกิจ คือ ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาการประกอบการ และการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตวัตถุดิบแร่ โลหะ และสารประกอบจากแร่และโลหะให้มีศักยภาพ ตอบสนองต่อความต้องการใช้วัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรม ยกระดับและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการอนุญาตและกำกับดูแล การประกอบการอุตสาหกรรมแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้มีการปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย มีมาตรฐานด้วยกระบวนการและเทคโนโลยีที่ทันสมัย โปร่งใส และรวดเร็ว โดยแผนราชการที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ นี้ ประกอบด้วย

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

เป้าหมาย ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมได้รับการพัฒนาด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

แนวทางการพัฒนา พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรมเมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้ มีขีดความสามารถในการแข่งขัน พร้อมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การบริหารจัดการและกระบวนการผลิตวัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แผนงาน/โครงการสำคัญ

1) การยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการเมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐาน เพื่อเปลี่ยนผ่านสู่ อุตสาหกรรม 4.0

2) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตวัตถุดิบ เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ 2 การส่งเสริมการบริหารจัดการแร่และเชื่อมโยงการใช้วัตถุดิบของ ภาคอุตสาหกรรม

เป้าหมาย ภาคอุตสาหกรรมได้รับการจัดหาและเชื่อมโยงการใช้วัตถุดิบได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบริหารจัดการแร่ที่เอื้อต่อการประกอบการอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แนวทางการพัฒนา

1) ขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการหรือแนวทางบริหารจัดการแร่ที่เหมาะสม ภายใต้กลไก ของคณะกรรมการนโยบายบริหารจัดการแร่แห่งชาติ

2) พัฒนาแหล่งวัตถุดิบเพื่อเชื่อมโยงและรองรับการใช้วัตถุดิบของอุตสาหกรรมเป้าหมาย

3) ส่งเสริมการจัดหาวัตถุดิบที่สำคัญจากแหล่งวัตถุดิบในประเทศและต่างประเทศที่มีศักยภาพ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

แผนงาน/โครงการสำคัญ

1) การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการวัตถุดิบแร่

2) การจัดหาแหล่งแร่ศักยภาพเพื่อความมั่นคงทางวัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรม

แผนปฏิบัติการ เรื่องที่ 3 การยกระดับการประกอบการอุตสาหกรรมเมืองแร่และ อุตสาหกรรม พื้นฐานเป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย อุตสาหกรรมมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา

1) บูรณาการและเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลการประกอบการอุตสาหกรรมแร่และ อุตสาหกรรมพื้นฐานให้เป็นไปตามนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2) ส่งเสริมการประกอบการอุตสาหกรรมเมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้มี มาตรฐานความ รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

3) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านการใช้ประโยชน์จากวัตถุดิบทดแทนและ การนำของเสียกลับมาใช้ใหม่เพื่อสนับสนุนการผลิตและการบริโภคอย่างยั่งยืน

4) สนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการที่สำคัญต่อการประกอบการอุตสาหกรรมแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐาน

5) สร้างความตระหนักให้ทุกภาคส่วนเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานให้อยู่ร่วมกันกับสังคมอย่างยั่งยืน

แผนงาน/โครงการสำคัญ

1) การส่งเสริมสถานประกอบการอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานตามหลักเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy)

2) การส่งเสริมและยกระดับอุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐานสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

3) การขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียนภาคอุตสาหกรรม เพื่อให้มีการใช้ทรัพยากรแร่และโลหะอย่างยั่งยืน

4) การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐาน สู่การเป็นอุตสาหกรรมคาร์บอนต่ำ

5) การป้องปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยแร่ และการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนเพื่อพัฒนาการประกอบการให้อยู่ร่วมกับชุมชนและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นมิตร

6) การจัดจางานรางวัลอุตสาหกรรม ประจำปี พ.ศ. 2568

7) การพัฒนาและต่อยอดเทคโนโลยีการรีไซเคิลซิลิกอนจากซากแผงเซลล์แสงอาทิตย์ โดยการผลิซิลิกอนความบริสุทธิ์สูงเกรดเคมี เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบทดแทนในอุตสาหกรรมเคมี

8) การพัฒนาและต่อยอดเทคโนโลยีต้นแบบการจัดการแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าใช้งานแล้วแบบครบวงจร เพื่อนำโลหะ/สารประกอบโลหะในแบตเตอรี่กลับมาใช้เป็นวัตถุดิบตั้งต้นสำหรับการผลิตแบตเตอรี่ใหม่

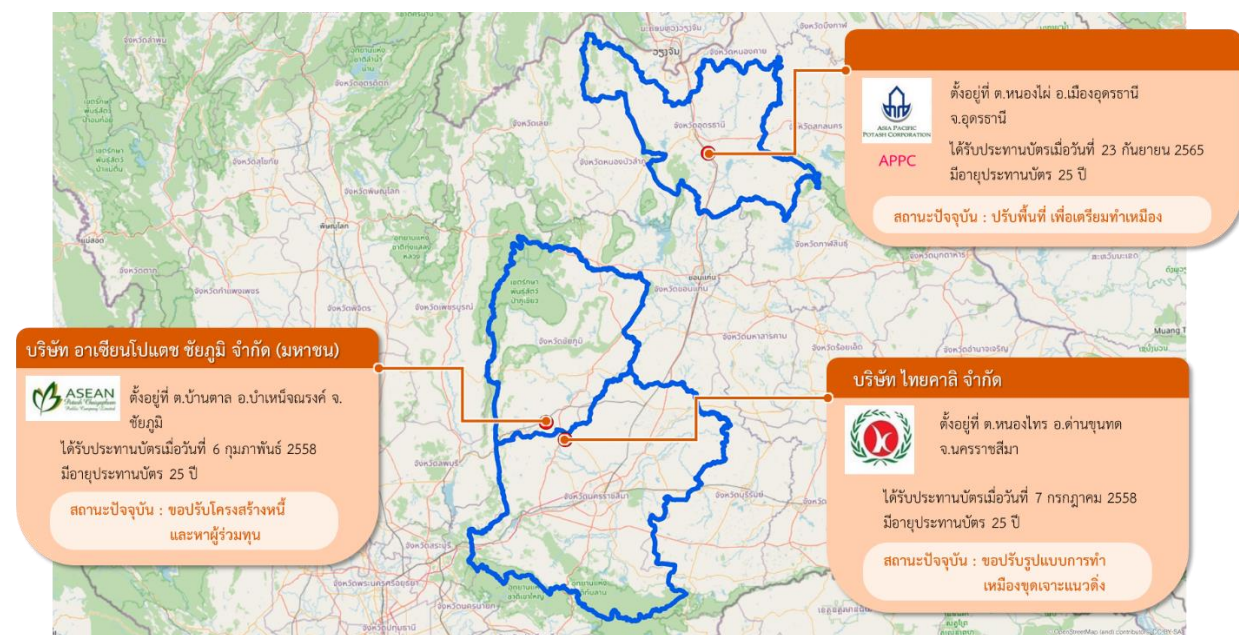
กระทรวงอุตสาหกรรมของประเทศไทยมีแผนพัฒนาแหล่งแร่โปแตชในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตและส่งออกแร่โปแตช ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญในอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี ปัจจุบันมีการให้สัมปทานเหมืองแร่โปแตชแก่ 3 บริษัทหลัก ได้แก่:

1. บริษัท เอเชีย แปซิฟิก โปแตช คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้รับประทานบัตรในโครงการเหมืองแร่โปแตช จังหวัดอุดรธานี
2. บริษัท อาเซียนโปแตชชัยภูมิ จำกัด (มหาชน) ผู้รับประทานบัตรโครงการทำเหมืองแร่โปแตช อำเภอบำเหน็จณรงค์ จังหวัดชัยภูมิ
3. บริษัท ไทยคาลิ จำกัด ผู้รับประทานบัตรเหมืองแร่โปแตช ในพื้นที่อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา

เพื่อสนับสนุนการขนส่งแร่โปแตชจากแหล่งผลิตเหล่านี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ โดยมีโครงการสำคัญดังนี้:

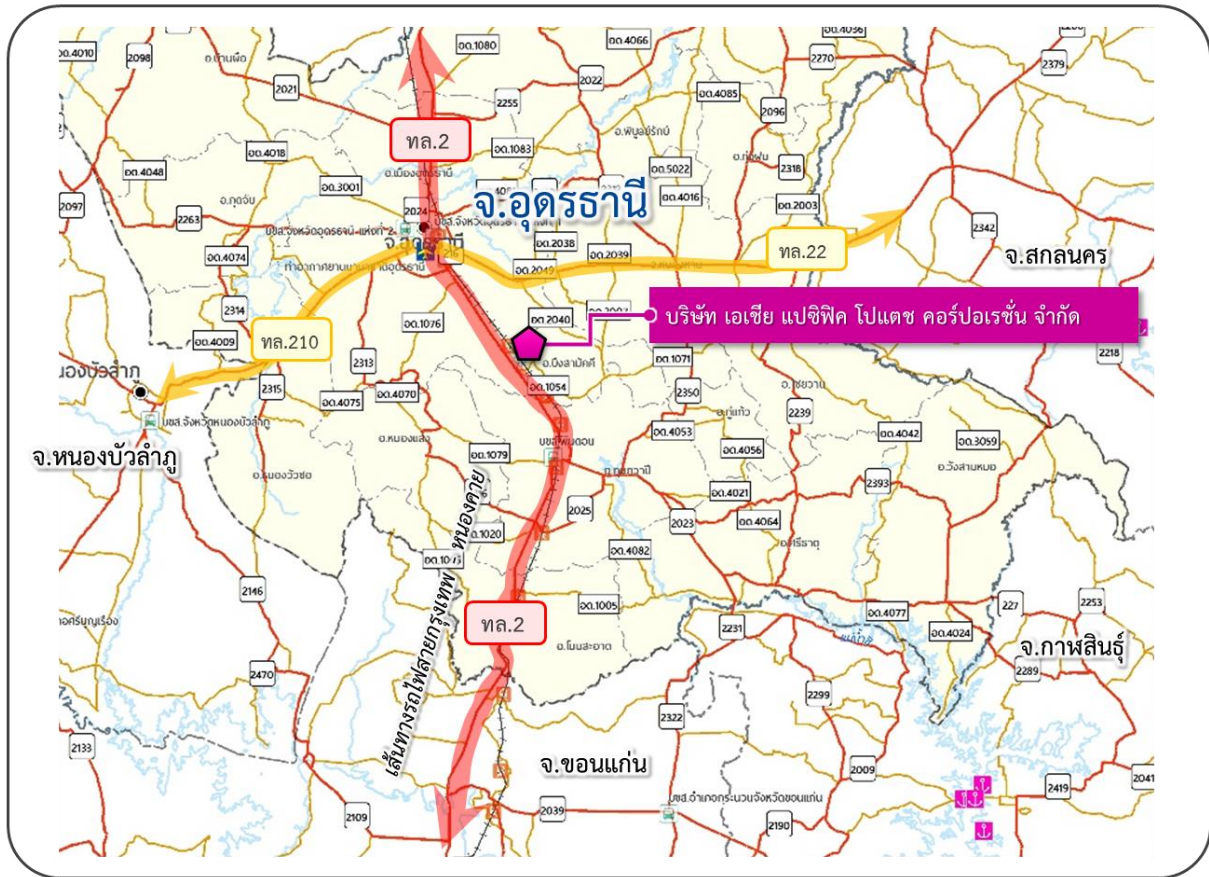
- **การพัฒนาทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง:** มีการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดระยะเวลาการเดินทาง
- **โครงการรถไฟทางคู่:** การก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่ในสายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น และขอนแก่น - หนองคาย เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าและรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น
- **โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port):** การจัดตั้งท่าเรือบกในจังหวัดนครราชสีมา เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรางและทางถนน ช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มความสะดวกในการกระจายสินค้า

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการขนส่งแร่โปแตชจากแหล่งผลิตไปยังตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ควรติดตามข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงคมนาคม เพื่อรับทราบข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับแผนการพัฒนาแหล่งแร่โปแตชและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ



ที่มา: สถานะโครงการจากข้อมูลของกระทรวงอุตสาหกรรม เดือนมีนาคม 2567

1. โครงการข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณเหมืองแร่โปแตซ จังหวัดอุดรธานี



2. โครงการการคมนาคมขนส่งบริเวณเหมืองแร่โปแตช จังหวัดชัยภูมิ



3. โครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณเมืองแร่โปแตช จังหวัดนครราชสีมา



- การพัฒนาเมืองแร่โปแตช ในประเทศไทย



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, สมาคมการค้าปุ๋ยและธุรกิจเกษตรไทย

2.2.31 แผนบริหารจัดการพลังงานและการขนส่งทางท่อ พ.ศ. 2558 - 2579

กระทรวงพลังงาน มีแนวทางและโครงการในการพัฒนาการขนส่งทางท่อในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ดังนี้

คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ(กพช.) ในการประชุมเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2557 มีมติให้กระทรวงพลังงานจัดทำแผนบูรณาการในภาพรวมระยะยาวโดยให้มีระยะเวลาของแผนสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ .) กระทรวงพลังงานจึงได้ทบทวน และบูรณาการการจัดทำแผนพลังงานระยะยาวของประเทศ โดยฟังเสียงจากประชาชนทุกภาคส่วน ในหัวข้อ “ทิศทางการพลังงานไทย” ระหว่างวันที่ 29 สิงหาคม 2557 ถึง วันที่ 19 กันยายน 2557 ในพื้นที่กรุงเทพฯ ขอนแก่น เชียงใหม่ และ สุราษฎร์ธานี โดยมีผู้เข้าร่วมแต่ละประมาณ 500 คน ซึ่งมาจากภาคประชาชน ภาคเอกชน ภาครัฐ นักวิชาการ และผู้สนใจทั่วไป หลังจากการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าวกระทรวงพลังงานได้นำข้อคิดเห็นที่ได้จากเสียงประชาชนไปใช้ประกอบในการทบทวนและบูรณาการการจัดทำแผนพลังงานระยะยาวของประเทศ โดย ทั้งนี้ กระทรวงพลังงานได้วางกรอบแผนบูรณาการพลังงานแห่งชาติระยะยาว พ.ศ. 2558 - 2579 โดยจัดทำเป็น 5 แผนหลักได้แก่ (1) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (Thailand Power Development Plan: PDP) (2) แผนอนุรักษ์พลังงาน (Energy Efficiency Plan: EEP) (3) แผนพัฒนาพลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือก (Alternative Energy Development Plan: AEDP) (4) แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ (Gas Plan) และ (5) แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (Oil Plan)



PDP	POWER DEVELOPMENT PLAN แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย*
EEP	ENERGY EFFICIENCY PLAN แผนอนุรักษ์พลังงาน*
AEDP	ALTERNATIVE ENERGY DEVELOPMENT PLAN แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก
GAS	GAS PLAN แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ
OIL	OIL PLAN แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน

1. การพัฒนาโครงข่ายท่อขนส่งก๊าซธรรมชาติ

กระทรวงพลังงาน ดำเนินการจัดทำกรอบแผนพลังงานชาติ ซึ่งได้กำหนดแนวนโยบายภาคพลังงาน โดยมีเป้าหมายสนับสนุน ให้ประเทศไทยสามารถมุ่งสู่พลังงานสะอาด และลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

สุทธิเป็นศูนย์ ภายในปี ค.ศ. 2065-2070 เพื่อสร้างศักยภาพการแข่งขันและการลงทุนของผู้ประกอบการไทย ให้สามารถปรับตัวสู่การลงทุนเศรษฐกิจ คาร์บอนต่ำ ตามทิศทางโลกตลอดจนใช้ประโยชน์จากการลงทุนในนวัตกรรมใหม่เพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งจะมีผลต่อทิศทางการพัฒนาพลังงานที่สำคัญ โดยรวมทั้ง 5 แผนไว้ด้วยกัน ประกอบด้วย 1) แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย(PDP) 2) แผนพัฒนาพลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือก (AEDP) 3) แผนอนุรักษ์พลังงาน (EEP) 4) แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ (GasPlan) และ 5) แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (Oil Plan) คาดว่าจะเสร็จภายในปี 2567 แผนพลังงานชาติจึงเปรียบเสมือนแผนที่ที่จะกำหนดทิศทางให้นโยบายด้านพลังงานของประเทศขับเคลื่อนไปอย่างมีเป้าหมาย และเกิดการพัฒนาพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติซึ่งเป็นหน่วยงานในกระทรวงพลังงาน ผู้รับผิดชอบหลัก ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมของประเทศ ได้บรรจุการดำเนินการดังกล่าวเป็นหนึ่งในมาตรการขับเคลื่อนที่สำคัญภายใต้แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. 2561-2580 (Gas Plan 2018) เพื่อจัดหาก๊าซธรรมชาติ ให้เพียงพอกับความต้องการใช้ของประเทศในราคาที่ เป็นธรรม รวมทั้งบริหารจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีความมั่นคง และมีประสิทธิภาพ รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยคำนึงถึงความสมดุลสิ่งแวดล้อม

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติได้ร่วมมือกับสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำร่าง แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. 2561-2580 (Gas Plan 2018) ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2561-2580 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ซึ่งได้ระบุกรอบแนวคิด และเป้าหมายของแผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 (Gas Plan 2018) โดยเป็นการวางแผนการจัดหาก๊าซธรรมชาติ ให้เพียงพอกับความต้องการใช้ของประเทศในราคาที่ เป็นธรรม รวมทั้ง บริหารจัดการ ระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีความมั่นคงและมีประสิทธิภาพ รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม โดยคำนึงถึง สมดุลสิ่งแวดล้อมโดยวางแผนเป้าหมายการดำเนินงานใน 4 ด้านสำคัญ ดังนี้ คือ

- (1) ส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคเศรษฐกิจต่างๆ เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศ
- (2) เร่งรัดการสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติจากแหล่งปิโตรเลียมภายในประเทศ พื้นที่พัฒนาร่วม และพื้นที่ทับซ้อน
- (3) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติให้เหมาะสมและเพียงพอกับความต้องการใช้ในระดับ ภูมิภาค รวมทั้งใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- (4) ส่งเสริมการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติ

ทั้งนี้ จากกรอบแนวคิด เป้าหมาย และเป้าประสงค์ของ Gas Plan 2018 ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่งทางท่อ จะเกี่ยวข้องกับเป้าหมายในการดำเนินงานในข้อที่ 3 คือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติให้เหมาะสมและเพียงพอกับความต้องการใช้ในระดับ ภูมิภาค รวมทั้งใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสาระสำคัญคือพัฒนาระบบโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติให้สามารถรองรับ

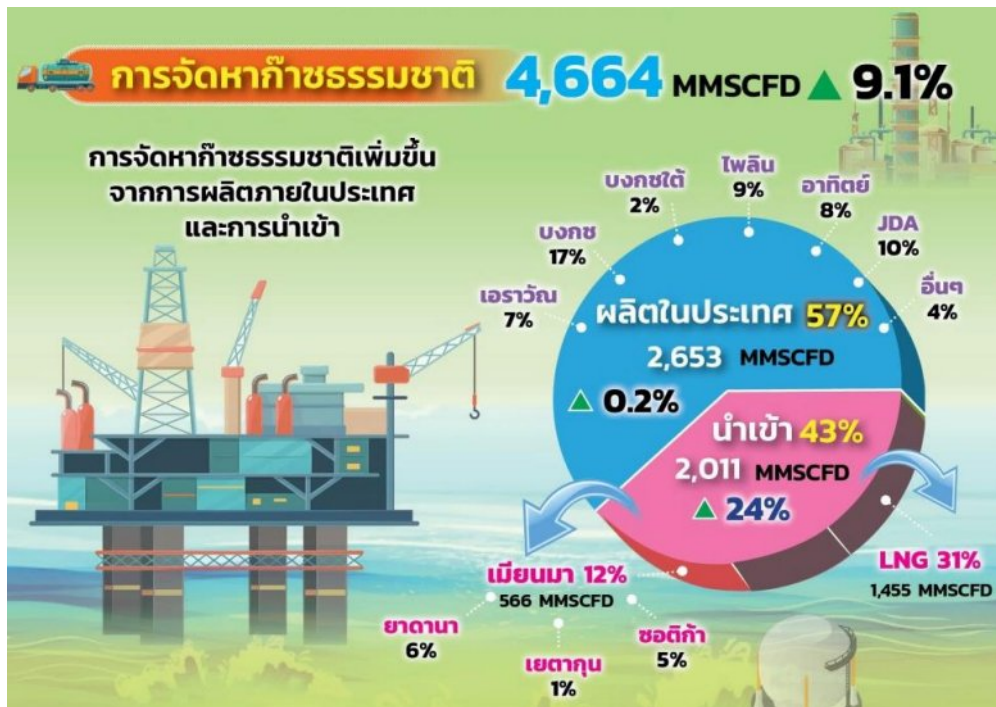
ความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติของโรงไฟฟ้า เพื่อส่งก๊าซธรรมชาติให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในการผลิตไฟฟ้าตามแผน

ระบบการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อในปัจจุบันระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติมีจำนวน 187 โครงการ ความยาว 5,437 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 23 จังหวัด ประกอบด้วย ท่อในทะเลที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมธุรกิจพลังงาน 2,338 กิโลเมตร เพื่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงแยกก๊าซ และการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อบนบกซึ่งได้รับใบอนุญาตจากกรมธุรกิจ พลังงาน 3,099 กิโลเมตร เพื่อส่งก๊าซธรรมชาติจากโรงแยกก๊าซและจากคลังก๊าซธรรมชาติไปยังสถานที่ใช้ และสถานีบริการต่อไป

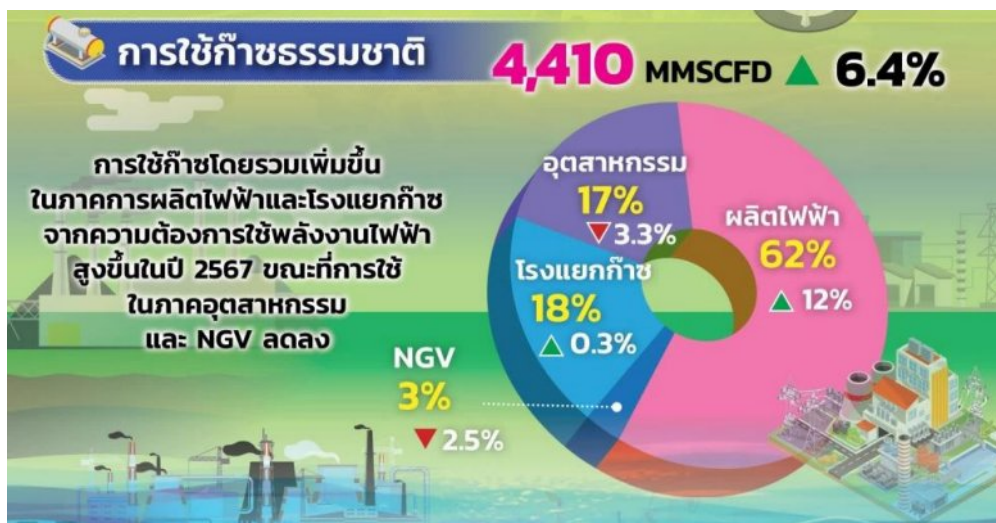
ตามรายงานประจำปี พ.ศ. 2561 ของกระทรวงพลังงาน กระทรวงพลังงานมีนโยบายขยายโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติ (Transmission Pipeline) ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ตามแผนแม่บทฉบับที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการจัดหาก๊าซธรรมชาติสำหรับภาคการผลิตไฟฟ้าให้เพียงพอ ต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้น ซึ่งรวมถึงการขยายท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ได้แก่ โครงการวางท่อส่งก๊าซธรรมชาติ นครราชสีมา ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 (ปัจจุบันแล้วเสร็จแล้ว) เพื่อรองรับความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้นในภาคอุตสาหกรรมและครัวเรือน การขยายโครงข่ายนี้จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งพลังงานและส่งเสริมการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ (Transmissin Pipeline) ที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ บริษัท ก๊าซธรรมชาติ ปตท. จำกัด เป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งก๊าซธรรมชาติผ่านท่อส่งทั่วประเทศ ซึ่งมีความยาวรวม 4,570 กิโลเมตร (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ประกอบด้วยระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติบนบกความยาวประมาณ 2,437 กิโลเมตร รวมท่อส่งก๊าซธรรมชาติผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนและท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงไฟฟ้า แต่ไม่รวมระบบท่อจัดจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ (Distribution Pipeline) และระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติในทะเลความยาวประมาณ 2,133 กิโลเมตร ที่ต่อเชื่อมแหล่งก๊าซธรรมชาติต่าง ๆ ในอ่าวไทย สถานีนแอลเอ็นจี และท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากแหล่งยานานา เขตากุน และซอดิก้า ในประเทศเมียนมา ที่ชายแดนไทย - เมียนมา เข้ากับผู้ผลิตไฟฟ้า โรงแยกก๊าซธรรมชาติ และลูกค้าอุตสาหกรรม นอกจากนี้ภายในระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ยังประกอบด้วย หน่วยควบคุมจุดกลั่นตัวของก๊าซธรรมชาติ (Dew Point Control Unit) และอุปกรณ์รวมก๊าซธรรมชาติ (Header) ซึ่งเป็นกระบวนการเพื่อควบคุมคุณภาพก๊าซธรรมชาติจากแหล่งต่าง ๆ ในอ่าวไทยให้มีค่าความร้อนคงที่ และมีคุณภาพเดียวกันทั้งระบบ

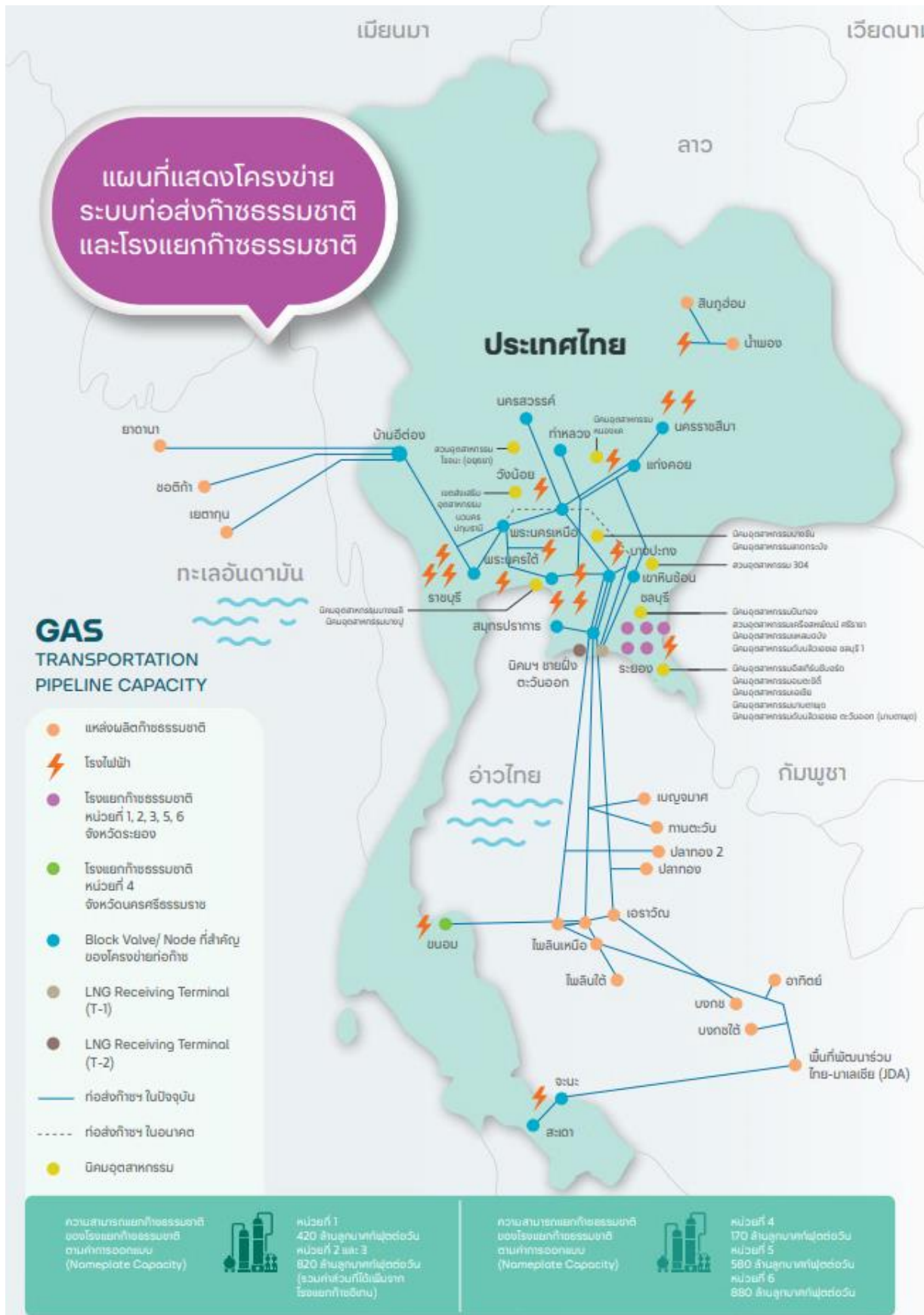


ที่มา : รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย 2567



ที่มา : รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย 2567

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการขนส่งก๊าซธรรมชาติผ่านท่อจากแหล่งผลิตในอ่าวไทยไปยังโรงไฟฟ้าและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ส่วนในภาคเหนือ การขนส่งทางท่อนี้น้อยกว่า เนื่องจากภูมิประเทศที่เป็นภูเขาและความต้องการใช้พลังงานที่น้อยกว่า



ที่มา: แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี 2566

รูปที่ 2.2-52 แสดงโครงข่ายระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติและโรงแยกก๊าซธรรมชาติ

2. การพัฒนาโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมัน

กรมธุรกิจพลังงานซึ่งเป็นหน่วยงานในกระทรวงพลังงาน เป็นผู้รับผิดชอบหลักในการกำกับดูแลกิจการพลังงานในด้านคุณภาพความปลอดภัย ความมั่นคง และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามกฎหมายได้วางกรอบการปฏิบัติราชการ ในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570) ภายใต้แนวคิดการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน (Energy Transition) ตามแนวทาง Decarbonization Digitalization Decentralization Deregulation และ Electrification (4D1E) และบริบทของ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่รวดเร็ว (Digital Disruption) โดยได้ปรับเปลี่ยนวิสัยทัศน์ใหม่ “เป็นองค์กรกำกับดูแลตามมาตรฐานสากล พร้อมขับเคลื่อนธุรกิจพลังงาน มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านอย่างยั่งยืน” โดยแผนปฏิบัติราชการ ประกอบด้วย 3 เรื่อง ดังนี้

แผนปฏิบัติราชการ เรื่องที่ 1 ส่งเสริมความมั่นคงและการลงทุนธุรกิจพลังงาน

แผนปฏิบัติราชการ เรื่องที่ 2 กำกับดูแลธุรกิจพลังงานให้มีประสิทธิภาพ

แผนปฏิบัติราชการ เรื่องที่ 3 พัฒนาสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง บนฐานดิจิทัล

จากแผนปฏิบัติราชการดังกล่าว กรมธุรกิจพลังงานได้บรรจุการดำเนินการดังกล่าวภายใต้ (ร่าง)แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2561-2580 (Oil Plan 2018) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เพียงพอสำหรับรองรับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยคำนึงถึงความสมดุลของการใช้พลังงานจากฟอสซิลและเชื้อเพลิงชีวภาพ ยุทธศาสตร์มาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีเพียงพอและมีประสิทธิภาพ มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันสำหรับประเทศ และยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจาก (ร่าง) แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2561-2580 (Oil Plan 2018) ได้กำหนดมาตรการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง โดยวางเป้าหมายของการบริหารจัดการ 4 ด้าน ได้แก่ 1) ประเทศมีความมั่นคงด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีน้ำมันสำรองเพียงพอใช้ไม่น้อยกว่า 50 วัน และมีการกระจายแหล่งจัดหาน้ำมันดิบ 2) น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในประเทศมีส่วนการผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพและมีคุณภาพเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ปี10 เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วชนิดหลัก สำหรับรถยนต์ดีเซลทั่วไป และมีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชนิดหลักสำหรับรถยนต์เบนซินทั่วไป และน้ำมันเชื้อเพลิงมีคุณภาพตามมาตรฐานยูโร 5 ภายในปี 2567 3) โครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิงมี ประสิทธิภาพและรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยสนับสนุนระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสนับสนุนการขยายคลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว 4) มินโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่สนับสนุนการแข่งขันในกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอยู่ในระหว่างปรับปรุงพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543

จากมาตรการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง ข้อที่ 3) การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิงมีประสิทธิภาพและรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยสนับสนุนระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสนับสนุนการขยายคลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งตามมติ กพข. เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2558 ได้มีการเห็นชอบการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เพื่อความมั่นคงทางด้านพลังงานในการสำรองน้ำมันทางยุทธศาสตร์ไว้ในคลังศูนย์จ่ายน้ำมันตามแนวท่อ ลดความเสี่ยงเชื้อเพลิงในการขนส่ง ลดปัญหาด้านอุบัติเหตุ ตลอดจนปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงานจึงได้ดำเนินการศึกษาแนวทางการส่งเสริมให้มีการต่อขยายระบบขนส่งน้ำมันทางท่อเริ่มต้นจากคลังน้ำมันจังหวัดสระบุรี ไปยังภาคเหนือ (จังหวัดลำปาง) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดขอนแก่น) และเปิดให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี (รายงานประจำปี กระทรวงพลังงาน พ.ศ. 2562)

ต่อมา กระทรวงพลังงาน ได้พัฒนาระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อในปี 2565 ได้ก่อสร้างโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายระบบขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากสระบุรีไปยังขอนแก่น ระยะทาง 342 กิโลเมตร เพื่อไปยังคลังน้ำมันขอนแก่น และระบบขนส่งน้ำมันทางท่อภาคเหนือ บางปะอิน - พิจิตร - ลำปาง ระยะทาง 576 กิโลเมตร ที่ดำเนินงานก่อสร้างมาตั้งแต่ ปี 2558 รวมมูลค่าการลงทุนทั้งโครงการ ประมาณ 13,300 ล้านบาท เสร็จสมบูรณ์ (รายงานประจำปี กระทรวงพลังงาน พ.ศ. 2565)

ผลการศึกษาพบว่าไม่มีความเหมาะสมในการขยาย ระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปพร้อมกันทั้งสองเส้นทาง แต่เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด คือ เส้นทางที่พิจารณาการตั้งคลังน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น โดยเป็นการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อนานไปตามทางหลวงแผ่นดินจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งรัฐต้องผู้ลงทุนเองทั้งหมด พร้อมทั้งมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่ การแก้ไขกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเชียงใหม่ การส่งเสริมนโยบายการเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) การกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขนส่งโดย เฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีเกณฑ์ให้เข้มข้นมากยิ่งขึ้น การส่งเสริมสิทธิประโยชน์ทางภาษีให้กับผู้บริโภทที่ใช้บริการขนส่งน้ำมันด้วยระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ และนโยบายการค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อผ่านพรมแดนระหว่างประเทศ



ที่มา: รายงานประจำปีงบประมาณ 2565 กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

กระทรวงพลังงานได้ส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนในโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ได้ดำเนินการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันจากคลังน้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปยังคลังน้ำมันจังหวัดพิจิตร และจังหวัดลำปาง

และบริษัท ไทย ไปป์ไลน์ เน็ตเวิร์ค จำกัด (TPN) ที่ดำเนินโครงการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยโครงการฯ ครอบคลุมพื้นที่ใน 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสระบุรี ลพบุรี นครราชสีมา ชัยภูมิ และขอนแก่น

ระบบท่อส่งน้ำมัน (Petroleum Pipeline / Oil Pipeline) ที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน

บริษัทที่ดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อ ได้แก่

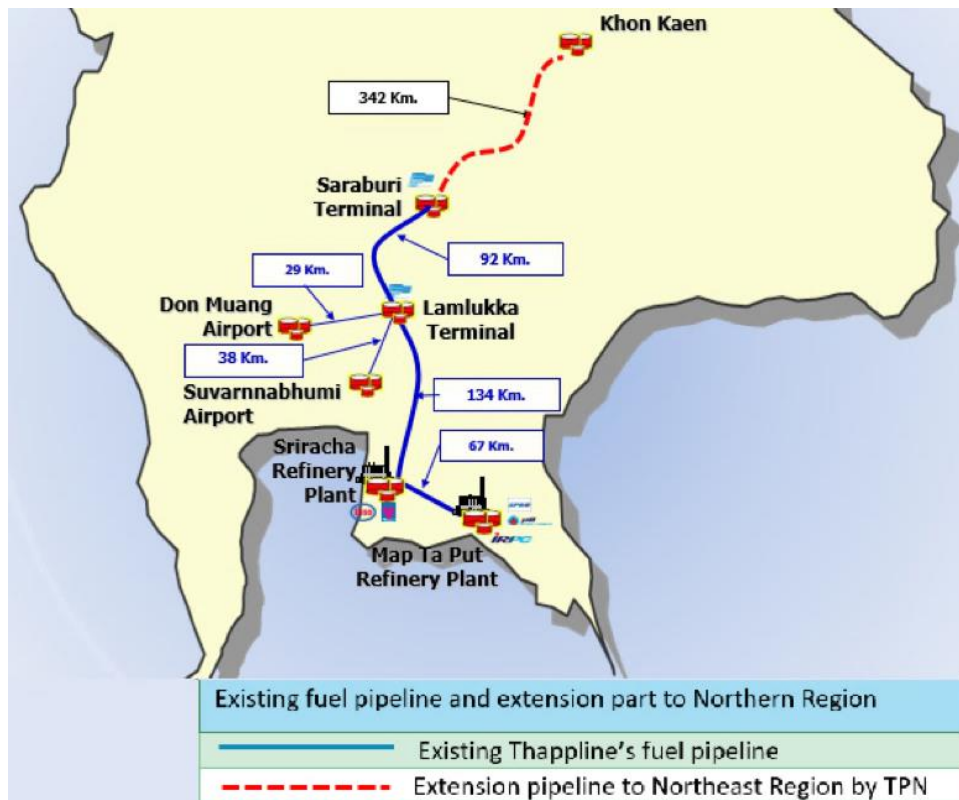
- บริษัท บาฟส์ขนส่งทางท่อ จำกัด” หรือ “Bafs Pipeline Transportation Limited (BPT)” (บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด หรือ Fuel Pipeline Transportation Limited (FPT) ให้บริการขนส่งน้ำมันผ่านท่อจากคลังบางปะอินไปยังคลังน้ำมันจังหวัดพิจิตรและคลังน้ำมันนครลำปาง ระยะทาง 569 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างเดือนสิงหาคม 2559 แล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ต้นปี 2562 เป็นโครงการหลักที่ช่วยลดปริมาณการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุก เพิ่มความปลอดภัยและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของภาคเหนือ



ที่มา: บริษัท บาฟส์ขนส่งทางท่อ จำกัด (<https://www.fpt.co.th/th/NFPT/pipeline-route-depot.php>)

รูปที่ 2.2-53 โครงข่ายระบบท่อส่งน้ำมันและคลังน้ำมันไปภาคเหนือ (บางปะอิน - พิจิตร - ลำปาง)

- บริษัท ไทย ไปป์ไลน์ เน็ตเวิร์ค จำกัด (TPN) จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาโครงการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยโครงการฯ ครอบคลุมพื้นที่ใน 70 ตำบล 22 อำเภอ 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสระบุรี ลพบุรี นครราชสีมา ชัยภูมิ และขอนแก่น มีจุดเริ่มต้นบริเวณคลังน้ำมันสระบุรี ของบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (Thappline) โดยจะวางท่อน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 16 นิ้ว ตามถนนเลียบคลองชลประทาน ตำบลเสาไห้ อำเภอเสาไห้ จังหวัดสระบุรี แล้วแยกขึ้นเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงคลังน้ำมันขอนแก่น บริเวณตำบลหัวหนอง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ 342 กิโลเมตร โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งน้ำมัน ส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงาน ลดต้นทุนค่าขนส่ง ทำให้ ราคา น้ำมันในภูมิภาคใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ มากขึ้น ลดความสูญเสียและช่วยอนุรักษ์พลังงาน ทั้งยังช่วยลดปัญหาด้าน การจราจรและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน





ที่มา: บริษัท ไทย ไปป์ไลน์ เน็ตเวิร์ค จำกัด (<https://tpnthai.com/projects/>)

รูปที่ 2.2-54 แสดงโครงการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3. การส่งเสริมการลงทุนจากภาคเอกชน

กระทรวงพลังงานสนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางท่อ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความยั่งยืนของระบบพลังงานในภูมิภาคต่าง ๆ

แนวทางและโครงการเหล่านี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของกระทรวงพลังงานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางท่อในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เพื่อรองรับความต้องการพลังงานในอนาคตและเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ

2.3 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการเกษตร

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

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้จัดทำยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี เพื่อมุ่งในการแก้ไขจุดอ่อนและเสริมจุดแข็งให้เอื้อต่อการพัฒนาภาคการเกษตรในระยะยาว เพื่อบรรลุ วิสัยทัศน์ “เกษตรกรรมมั่นคง ภาคการเกษตรมั่งคั่ง ทรัพยากรการเกษตรยั่งยืน” โดยมีแนวทางไปสู่เป้าหมาย ดังต่อไปนี้

เป้าประสงค์: เกษตรกรหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง (รายได้ประชากรชาติต่อหัวมากกว่า 13,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ประมาณ 390,000 บาท/คน ในปี 2579

- 1) เกษตรกรมีความสามารถในอาชีพของตนเอง (Smart Farmers)
- 2) สถาบันเกษตรกรมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Smart Agricultural Groups)
- 3) สินค้าเกษตรมีคุณภาพมาตรฐานตรงตามความต้องการของตลาด (Smart Agricultural Products)
- 4) พื้นที่เกษตรและภาคการเกษตรมีศักยภาพ (Smart Area/Agriculture)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร Smart Farmer, Smart Group, Smart Enterprise
- เสริมสร้างความภาคภูมิใจและความมั่นคงในการประกอบอาชีพเกษตรกรรม
- บริหารจัดการแรงงานภาคเกษตร และเทคโนโลยีเพื่อทดแทนแรงงานอย่างเป็นระบบรองรับสังคมเกษตรสูงอายุ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้า มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต และคุณภาพมาตรฐานสินค้าสู่มาตรฐานระดับสากล โดยใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและความรู้แบบองค์รวม
- ส่งเสริมการเกษตรตลอดโซ่อุปทานสอดคล้องกับความต้องการของตลาดและมูลค่าสูง มุ่งสู่การเป็นฟาร์มอัจฉริยะ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนเกษตร 4.0 ภายใต้ Thailand 4.0
- บริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเกษตร ให้เกษตรกรเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึง
- พัฒนางานวิจัยและสารสนเทศให้ไปสู่เชิงพาณิชย์ ประชาสัมพันธ์และเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลในระดับโลก

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- บริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรอย่างยั่งยืนที่สอดคล้องกับ SDGs (Sustainable Development Goals)
- ฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรการเกษตรให้มีความสมดุลและยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- พัฒนาบุคลากรและนักวิจัย ให้เป็น Smart officers และ Smart researchers
- เชื่อมโยงและบูรณาการการทำงานของ หน่วยงานทุกภาคส่วนโดยกลไกภาครัฐ และปรับระบบบริหารงานให้ทันสมัย
- ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการเกษตรเพื่อรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ

ตารางที่ 2.3-1 แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัดและเป้าหมาย

แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด	ผลงานปัจจุบัน	เป้าหมาย			
			ปี 65 - 69	ปี 70 - 74	ปี 75 - 79	ณ ปี 20
ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร						
1) สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร Smart Farmer, Smart Group, Smart Enterprise	1) ดัชนีชี้วัดความผาสุกของเกษตรกร (ระดับ)	80	90	90	95	95
2) เสริมสร้างความภาคภูมิใจและความมั่นคงในการประกอบอาชีพเกษตรกร	2) รายได้ต่อหัวเกษตรกร (บาท/คน)	56,450	x	x	x	390,000
3) บริหารจัดการแรงงานภาคเกษตรและเทคโนโลยีเพื่อทดแทนแรงงานอย่างเป็นระบบรองรับสังคมเกษตรสูงอายุ	3) ร้อยละของเกษตรกรที่เป็น Smart Farmer ต่อเกษตรกรในวัยแรงงาน (อายุ 18-64 ปี)ทั้งหมด (ร้อยละ)	5	40	70	100	100
	4) ร้อยละของสถาบันเกษตรกรที่มีความเข้มแข็งในระดับมาตรฐาน (ร้อยละ)					
	- ร้อยละความเข้มแข็งของสหกรณ์ ระดับ1 และระดับ 2	81	95	95	95	95
	- ร้อยละความเข้มแข็งของวิสาหกิจชุมชน	25	30	35	40	40
	5) จำนวนเกษตรกรที่เป็นสมาชิกสถาบันเกษตรกร					
	- จำนวนสมาชิกสหกรณ์ภาคการเกษตร และกลุ่มเกษตรกร (ล้านราย)	7.1	7.60	7.85	8.10	8.10
	- จำนวนสมาชิกวิสาหกิจชุมชนด้านการเกษตร (ล้านราย) (เฉลี่ยกลุ่มละ 15 คน)	0.3 (20,000 กลุ่ม)	0.39 (26,000 กลุ่ม)	0.48 (32,000 กลุ่ม)	0.60 (40,000 กลุ่ม)	0.60 (40,000 กลุ่ม)

แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด	ผลงานปัจจุบัน	เป้าหมาย			
			ปี 65 - 69	ปี 70 - 74	ปี 75 - 79	ณ ปี 20
ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตร						
1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพมาตรฐานสินค้าสู่มาตรฐานระดับสากล โดยใช้วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและความรู้แบบองค์รวม 2) ส่งเสริมการเกษตรตลอดโซ่อุปทานสอดคล้องกับความต้องการของตลาดและมูลค่าสูงมุ่งสู่การเป็นฟาร์มอัจฉริยะ	1) GDP ภาคการเกษตรเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า (ร้อยละต่อปี)	-0.5	3	3	3	3
	2) อัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ (ร้อยละ)	-7.5	2.5	3	3.5	3.5
	3) ร้อยละของจำนวนฟาร์ม/โรงงาน/สถานประกอบการ ที่อยู่ในกำกับของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ยื่นขอรับรองมาตรฐานผ่านการรับรองมาตรฐาน (ร้อยละ)	ปี 58				
	- ร้อยละจำนวนแปลง/ฟาร์ม: พืช/ประมง/ปศุสัตว์	146,349/23,946/15,282	90	100	100	100
	- ร้อยละจำนวนโรงงาน/สถานประกอบการ (GMP/อื่น ๆ): พืช/ประมง/ปศุสัตว์	687/313/683	60	80	100	100
	4) จำนวนแปลงใหญ่ (พืชไร่/พืชสวน/ปศุสัตว์/	2/1,000	45/9,000	60/12,000	90/14,500	90
	5) จำนวนพื้นที่ที่มีการปรับเปลี่ยนตาม Agri-map จาก S3, N เป็น S1 (ล้นไร่)	na	3.0	4.5	6.0	6.0

แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด	ผลงานปัจจุบัน	เป้าหมาย			
			ปี 65 - 69	ปี 70 - 74	ปี 75 - 79	ณ ปี 20
ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม						
1) พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อการขับเคลื่อนเกษตร 4.0 ภายใต้ Thailand 4.0	1) สัดส่วนงบประมาณงานวิจัยต่อบริษัทประจำปีของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ร้อยละ)	3 (2,500 ล้านบาท)	4	4.5	5	5
2) บริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเกษตร ให้เกษตรกรเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึง	2) ร้อยละงานวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่มีการพัฒนาต่อยอดเพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์ (ร้อยละ)	30	60	70	80	80
3) พัฒนางานวิจัยและสารสนเทศให้ไปสู่เชิงพาณิชย์ ประชาสัมพันธ์ และเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลในระดับโลก	3) ร้อยละเกษตรกรและผู้รับบริการที่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีสามารถนำไปประยุกต์ใช้ (ร้อยละ)	na	80	100	100	100
ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน						
1) บริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรอย่างยั่งยืนที่สอดคล้องกับ SDGs (Sustainable Development Goals)	1) จำนวนพื้นที่การเกษตรได้รับการอนุรักษ์ ปรับปรุงและฟื้นฟู (ล้านไร่)	2.34 (ปี 60)	12.5	12.5	12.5	12.5
2) ฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรการเกษตรให้มีความสมดุลและยั่งยืน	2) จำนวนพื้นที่ชลประทาน (ล้านไร่)	31.83	39.37	45.02	49.52	49.52
	3) จำนวนพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์จากแหล่งน้ำนอกเขตชลประทาน (ล้านไร่)	0.17	2.09	3.05	3.84	3.84
	4) จำนวนพื้นที่เกษตรกรรมยั่งยืน (ล้านไร่)	0.81	5.0	7.5	10	10

แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด	ผลงานปัจจุบัน	เป้าหมาย			
			ปี 65 - 69	ปี 70 - 74	ปี 75 - 79	ณ ปี 20
ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ						
1) พัฒนาบุคลากรและนักวิจัย ให้เป็น Smart officers และ Smart researchers	1) จำนวนกฎหมายที่ได้รับการยกเว้น/แก้ไข/ปรับปรุง (ฉบับ)	32	37	37	37	42
	- จำนวนกฎหมายใหม่ที่จัดทำ	-	-	-	-	5
	- จำนวนกฎหมายที่มีการทบทวน แก้ไขปรับปรุง	-	37	37	37	37
2) เชื่อมโยงและบูรณาการการทำงานของหน่วยงานทุกภาคส่วน โดยกลไกประชารัฐ และปรับระบบบริหารงานให้ทันสมัย	2) จำนวนส่วนราชการในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีการปรับปรุงโครงสร้าง (ส่วนราชการ)	15	15	15	15	15
3) ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้านการเกษตรเพื่อรองรับบริบทการเปลี่ยนแปลง	3) ร้อยละของข้าราชการกระทรวงเกษตรฯ เป็น Smart Officers (ร้อยละ)	-	50	80	100	100

ที่มา: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. 2559

ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) มีความเกี่ยวข้องกับความร่วมมือในภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ดังนี้

1. การพัฒนาความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนเกษตร

- ยุทธศาสตร์ระบุถึง การเชื่อมโยงการเกษตรกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในกรอบ GMS และอาเซียน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าเกษตรและอาหารไทย
- มีการผลักดัน มาตรฐานสินค้าเกษตร และระบบรับรองร่วม (Mutual Recognition) ซึ่งช่วยให้สินค้าเกษตรไทยสามารถเข้าสู่ตลาดในภูมิภาคได้สะดวกขึ้น
- สนับสนุน การลงทุนข้ามพรมแดน เช่น การลงทุนปลูกพืชเศรษฐกิจ การเลี้ยงสัตว์ และอุตสาหกรรมแปรรูป เพื่อเสริมความมั่นคงด้านวัตถุดิบและความมั่นคงทางอาหาร

2. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- เน้นความร่วมมือ GMS ในด้าน การจัดการน้ำ ดิน และป่าไม้ข้ามพรมแดน เช่น การบริหารจัดการลุ่มน้ำโขงที่มีผลต่อการเกษตรในหลายประเทศ
- มีเป้าหมายพัฒนา เกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Agriculture) และการลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับแผนงานของ GMS Core Agriculture Support Program (CASP)
- สนับสนุนการสร้างเครือข่ายด้าน วิจัยและนวัตกรรมเกษตร ระหว่างประเทศสมาชิก GMS เช่น เทคโนโลยีชีวภาพ การจัดการศัตรูพืชแบบยั่งยืน และระบบข้อมูลภูมิสารสนเทศ (GIS) สำหรับการเกษตร

2.3.2 แผนปฏิบัติการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในช่วงระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) ของยุทธศาสตร์ชาติ โดยแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวจะเป็นแผนหลักในการขับเคลื่อนภารกิจของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม อันนำไปสู่การบรรลุผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายระดับชาติร่วมกัน

วิสัยทัศน์

“เกษตรกรมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีรายได้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี”

พันธกิจ

- 1) ยกระดับคุณภาพชีวิตเกษตรกรให้มีความมั่นคง
- 2) พัฒนาเศรษฐกิจภาคการเกษตรและสหกรณ์ให้เติบโตอย่างมีเสถียรภาพ
- 3) วางแผนการผลิตด้วยหลักการตลาดนำการผลิต
- 4) บริหารจัดการสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ

- 5) ส่งเสริมงานวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ได้จริง
- 6) ส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน
- 7) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตรและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

เป้าประสงค์

- 1) เกษตรกรกินดีอยู่ดี มีทักษะ มีความเชี่ยวชาญ และมีความมั่นคงในการประกอบอาชีพเกษตรกรรม
- 2) สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน กลุ่มเกษตรกร) มีความเข้มแข็ง และเป็นผู้ประกอบการธุรกิจการเกษตร
- 3) การพัฒนาเศรษฐกิจการเกษตรของประเทศไทยให้ดีขึ้น และปรับตัวได้ทันตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมการเกษตรสมัยใหม่ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสาขาเกษตรเพิ่มขึ้น
- 4) การเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
- 5) การบริหารจัดการภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

เป้าหมาย

- 1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสาขาเกษตรเพิ่มขึ้น
- 2) ผลผลิตทางการผลิตของภาคเกษตรเพิ่มขึ้น
- 3) รายได้เงินสดสุทธิครัวเรือนเกษตรกรเพิ่มขึ้น
- 4) สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน กลุ่มเกษตรกร) มีศักยภาพเพิ่มขึ้น
- 5) การบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการผลิตทางการเกษตรมีความสมดุล

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- 1) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสาขาเกษตร เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 3.0 ต่อปี
- 2) อัตราผลผลิตทางการผลิตของภาคเกษตร เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.0 ต่อปี
- 3) รายได้เงินสดสุทธิครัวเรือนเกษตรกร เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี
- 4) สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์ วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มเกษตรกร) ที่ขึ้นทะเบียนกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับมาตรฐาน (1) สหกรณ์มีความเข้มแข็งในระดับ 1 และ 2 อย่างน้อยร้อยละ 95 (2) วิสาหกิจชุมชน/กลุ่มเกษตรกรมีความเข้มแข็ง อย่างน้อยร้อยละ 30
- 5) ครัวเรือนเกษตรกรได้รับประโยชน์จากการบริหารจัดการน้ำรวม 2,576,015 ครัวเรือน

ประเด็นการพัฒนา

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 เสริมสร้างความมั่นคงทางการเกษตร มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- 1) การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเกษตร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- 1) ท่องเที่ยวเกษตรเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม
- 2) โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์การเกษตร

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 สร้างความเสมอภาคและกระจายความเท่าเทียมทางสังคมเกษตร มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- 1) การเสริมสร้างทุนทางสังคม
- 2) การรองรับสังคมเกษตรสูงวัยเชิงรุก
- 3) การยกระดับศักยภาพของเกษตรกรรายย่อยให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจ
- 4) การสร้างสภาพแวดล้อมและกลไกที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 บริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- 1) การพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมเชิงนิเวศ
- 2) การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว
- 3) การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล
- 4) การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ
- 5) การจัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตรทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- 6) การพัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ
- 7) การเพิ่มผลิตภาพของน้ำทั้งระบบ ในการใช้น้ำอย่างประหยัด รู้คุณค่า และสร้างมูลค่าเพิ่มจากการใช้น้ำให้ทัดเทียมกับระดับสากล

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐและงานวิจัยด้านการเกษตร มีแนวทางในการพัฒนาดังนี้

- 1) การพัฒนาบริการประชาชน
- 2) การพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ
- 3) การสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ
- 4) การป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- 5) การพัฒนากฎหมาย
- 6) การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมการเกษตร

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ระยะ 5 ปี จาก 28 แนวทางการพัฒนา มีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ **แนวทางในการพัฒนาที่ 8** โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์การเกษตร ภายใต้**ประเด็นการพัฒนาที่ 2** ยกกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- 6.1) สร้าง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตรของสถาบันเกษตรกร เช่น ตลาดกลาง หอเงิน และระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยให้มีความพร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการในพื้นที่ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหรือจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าและด่านที่มีการขนถ่ายสินค้าเกษตร รวมถึงสนับสนุนสถาบันเกษตรกรให้เป็นผู้รวบรวม กระจาย และขนถ่ายสินค้าเกษตร ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ระหว่างเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ นำไปสู่การลดต้นทุนการผลิต เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งพัฒนาระบบการให้บริการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกและนำเข้าสินค้าเกษตร
- 6.2) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายเกษตรกร สถาบันเกษตรกรให้มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตร ควบคู่ไปกับการเคลื่อนย้ายข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้อง รวดเร็วและทันเวลา ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภค
- 6.3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานภาคเกษตร ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุนเพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

การศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้าน 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้า และแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรได้รับการพัฒนา แสดงดังตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติราชการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570

ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติราชการ ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์				ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)	แผนปฏิบัติราชการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)	
ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนแม่บทฯ				ประเด็นการพัฒนา	โครงการ
	ประเด็น	แผนย่อย	เป้าหมายแผนแม่บทย่อย			
ด้าน 2 การสร้าง ความสามารถ ในการแข่งขัน	(07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และ ดิจิทัล	1. โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์	070101 ต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศลดลง	ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและ ยกระดับมาตรฐานสินค้า	ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยกระดับขีดความสามารถ ในการแข่งขันภาคเกษตร แนวทางการพัฒนา 8. โครงสร้างพื้นฐานและ ระบบโลจิสติกส์การเกษตร	- โครงการศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำ และเกษตร จังหวัดขอนแก่น - โครงการปรับปรุงศูนย์อาหารทะเล จังหวัดเชียงใหม่ - โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน เขตปฏิรูปที่ดิน กิจกรรมพัฒนา เส้นทางคมนาคม - โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน เขตปฏิรูปที่ดิน กิจกรรมก่อสร้าง อาคารและสิ่งก่อสร้างใหม่ - โครงการจัดตั้งโรงงานแปรรูป ผลิตภัณฑ์ อ.ส.ค. ภาคเหนือตอนบน อำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง - โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการ ผลิตและการขนส่งของสหกรณ์เพื่อ เป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ

ที่มา: ที่ปรึกษา พ.ศ. 2564

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

2.3.3.1 ภาวะเศรษฐกิจการเกษตร ปี พ.ศ. 2566

ภาวะเศรษฐกิจการเกษตร ปี พ.ศ. 2566 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2565 โดยสาขาปศุสัตว์ สาขาประมง สาขาบริการทางการเกษตร และสาขาป่าไม้ มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 4.7 2.2 0.6 และ 2.5 ตามลำดับ ในขณะที่สาขาพืช มีอัตราการหดตัวร้อยละ 1.3 โดยมีปัจจัยบวก และปัจจัยลบที่ส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจการเกษตร ปี พ.ศ. 2566 ดังนี้

ปัจจัยบวก

- ในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2 ปี พ.ศ. 2566 ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำที่สำคัญและในแหล่งน้ำตามธรรมชาติ มีเพียงพอสำหรับการเพาะปลูกพืช เลี้ยงสัตว์ และทำประมง รวมถึงสภาพอากาศโดยทั่วไปที่เอื้ออำนวย ทำให้เกษตรกรขยายพื้นที่เพาะปลูกและทำการผลิตได้มากขึ้น
- ราคาสินค้าเกษตรหลายชนิดในช่วงปีที่ผ่านมาอยู่ในเกณฑ์ดี จึงใจให้เกษตรกรเพิ่มการผลิต และมีการบำรุงดูแลรักษามากขึ้น
- มีการบริหารจัดการฟาร์มปศุสัตว์และประมงที่ดี รวมทั้งมีการดูแลเฝ้าระวังโรคระบาด อย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ทำให้สถานการณ์การผลิตสินค้าปศุสัตว์และประมงปรับตัวดีขึ้น
- ภาคบริการและภาคการท่องเที่ยวมีการขยายตัวต่อเนื่อง ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยปรับตัวดีขึ้น ทำให้ภาคการผลิตและการค้าฟื้นตัวดีขึ้น มีการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น ประชาชนมีรายได้ที่จะนำมาใช้จ่ายได้มากขึ้น ส่งผลให้ความต้องการสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น
- ประเทศผู้ผลิตและส่งออกสินค้าเกษตรรายใหญ่ของโลกอย่างประเทศอินเดียประสบภัยธรรมชาติที่รุนแรง ส่งผลให้ผลผลิตสินค้าเกษตรเสียหาย และมีความกังวลว่าปริมาณผลผลิตจะไม่เพียงพอกับความ ต้องการบริโภคภายในประเทศ จึงมีการจำกัดหรือระงับการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์บางชนิด เช่น ข้าว น้ำตาล ทำให้ประเทศต่าง ๆ มีความต้องการนำเข้าสินค้าเกษตรจากไทยเพิ่มขึ้น

ปัจจัยลบ

- สภาพอากาศที่แปรปรวน และการเข้าสู่ปรากฏการณ์เอลนีโญ
 - ในช่วงปลาย ปี พ.ศ. 2565 ต่อเนื่องถึงต้น ปี พ.ศ. 2566 ภาคตะวันออกของไทยซึ่งเป็นแหล่งผลิตผลไม้ที่สำคัญของประเทศ ประสบปัญหาฝนตกหนักและลมแรง ส่งผลให้ดอกและผลอ่อนร่วงหล่นเสียหายนอกจากนี้ ในช่วงปลายเดือนมีนาคม - ต้นเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 เกิดพายุฤดูร้อนและลมกระโชกแรงในบางแห่งของพื้นที่ภาคตะวันออก เช่น จังหวัดระยองและจังหวัดจันทบุรี ส่งผลให้ทุเรียนที่ใกล้เก็บเกี่ยวบางส่วนร่วงเสียหาย

- ฤดูฝนที่มามาก และการเข้าสู่ภาวะเอลนีโญในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 ส่งผลให้เกิดภาวะแห้งแล้งและฝนทิ้งช่วง ทำให้ปริมาณน้ำในแหล่งน้ำต่าง ๆ ลดลง ส่งผลต่อการเจริญเติบโตและความสมบูรณ์ของพืชหลายชนิด เช่น ข้าว สับปะรดโรงงาน ปาล์มน้ำมัน ยางพารา และลำไย
- ราคาปัจจัยการผลิตหลายชนิดยังอยู่ในระดับสูง ทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ปุ๋ยเคมีและวัตถุดิบอาหารสัตว์ ทำให้เกษตรกรมีต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีการปรับลด/ปรับเปลี่ยนการใช้ปุ๋ยและอาหารสัตว์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพของผลผลิต
- เศรษฐกิจของประเทศคู่ค้ามีการชะลอตัว และภาวะเงินเฟ้อที่สูงขึ้นในหลายประเทศ ส่งผลให้กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง

ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยืดเยื้อ สงครามการสู้รบระหว่างอิสราเอลและฮามาส และการแข่งขันเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลกและการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวช้า

2.3.3.2 แนวโน้มเศรษฐกิจการเกษตร พ.ศ. 2567

แนวโน้มเศรษฐกิจการเกษตรในปี พ.ศ. 2567 คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวอยู่ในช่วงร้อยละ 0.7 - 1.7 โดยสาขาพืช มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.6 - 1.6 สาขาปศุสัตว์ มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.7 - 2.7 สาขาประมง มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.5 - 1.5 สาขาบริการทางการเกษตร มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.3 - 1.3 และสาขาป่าไม้ มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 2.4 - 3.4 โดยมีปัจจัยสนับสนุน ดังนี้

- การดำเนินนโยบายของภาครัฐ ความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการผลิตและบริหารจัดการสินค้าเกษตร เช่น ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการผลิต ส่งเสริมการรวมกลุ่มทำการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร ยกย่องสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐาน เป็นสินค้าเกษตรและบริการมูลค่าสูง เป็นที่ยอมรับของตลาด และตอบโจทย์ผู้บริโภคโดยใช้หลักการตลาดนำการผลิต เพื่อบริหารจัดการสินค้าเกษตรให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด รวมถึงพัฒนาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตร บริหารจัดการทรัพยากรน้ำทั้งระบบเพื่อรองรับสถานการณ์ภัยแล้งและน้ำท่วม สนับสนุนการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อการวางแผน ฝ่าระวัง เตือนภัย ตลอดจนระบบประกันภัยและการรองรับความเสี่ยงต่าง ๆ
- ความต้องการสินค้าเกษตรในตลาดโลกที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับความมั่นคงทางด้านอาหารเนื่องจากหลายประเทศประสบภัยพิบัติที่รุนแรง ประกอบกับประเทศผู้ผลิตและส่งออกสินค้าเกษตรรายใหญ่ของโลกจำกัดหรือระงับการส่งออกสินค้าเกษตรบางชนิด ทำให้หลายประเทศมีความกังวลว่าจะมีผลผลิตไม่เพียงพอกับความต้องการบริโภคภายในประเทศ ราคาสินค้าเกษตรหลายชนิดยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าปริมาณผลผลิตสินค้าเกษตรทั้งในประเทศและต่างประเทศมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากผลกระทบของปรากฏการณ์เอลนีโญ และภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้น

- แนวโน้มเศรษฐกิจไทย ปี พ.ศ. 2567 ที่คาดว่าจะมีการขยายตัว โดยเฉพาะการบริโภคภายในประเทศ และการท่องเที่ยวที่คาดว่าจะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และรวมถึงการส่งออกที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ปรับตัวดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ภาวะเศรษฐกิจการเกษตร ปี พ.ศ. 2567 ยังมีปัจจัยเสี่ยงและสถานการณ์สำคัญที่ต้องติดตาม ได้แก่
 - ปรากฏการณ์เอลนีโญที่คาดว่าจะยังส่งผลกระทบต่อเดือนเมษายน 2567 อาจทำให้เกิดภัยแล้งที่รุนแรง ส่งผลกระทบต่อพื้นที่และผลผลิตทางการเกษตร
 - ราคาปัจจัยการผลิตที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ปุ๋ยเคมี สารเคมีกำจัดโรคและแมลง และวัตถุดิบอาหารสัตว์ ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อราคาสินค้าเกษตรและความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก
 - แนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่ยังมีทิศทางชะลอตัว โดยเฉพาะประเทศคู่ค้าสำคัญทั้งจีน สหรัฐอเมริกา ประเทศในกลุ่มยูโรโซน ส่งผลต่อการค้าและความต้องการสินค้าเกษตรของไทย
 - ภาวะเงินเฟ้อที่ยังมีแนวโน้มอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภค รวมถึงความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าสินค้าเกษตรไทย
 - ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ทั้งสงครามระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง และความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยังคงยืดเยื้อ

กฎระเบียบและมาตรการกีดกันทางการค้าของหลายประเทศที่มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเฉพาะสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา รวมถึงจีนที่มีความเข้มงวดในการนำเข้าสินค้าเกษตรมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าเกษตรของไทย

ตารางที่ 2.3-3 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตร

หน่วย: ร้อยละ

สาขา	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
ภาคเกษตร	0.3	0.7 - 1.7
พืช	-1.3	0.6 - 1.6
ปศุสัตว์	4.7	1.7 - 2.7
ประมง	2.2	0.5 - 1.5
บริการทางการเกษตร	0.6	0.3 - 1.3
ป่าไม้	2.5	2.4 - 3.4

ที่มา: กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, ประมาณการ ณ เดือนพฤศจิกายน 2566)

2.4 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

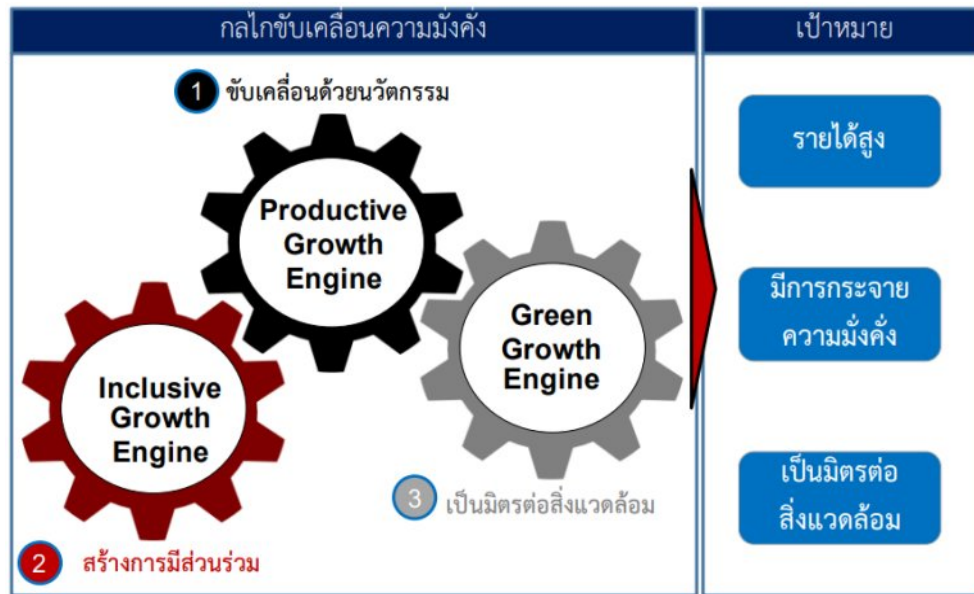
2.4.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

ปัจจุบันประเทศไทยประสบกับปัญหาด้านอุตสาหกรรม ภายใต้โมเดล ประเทศไทย 3.0 ที่เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมหนัก เน้นการผลิตและส่งออก ซึ่งกำลังเผชิญกับปัญหากับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) ความเหลื่อมล้ำของการกระจายรายได้ หรือ ปัญหาความไม่เท่าเทียมกัน (Inequality Trap) และปัญหากับดักความไม่สมดุลของการพัฒนา (Imbalance Trap) อีกทั้ง ยังมีขีดความสามารถ ในการแข่งขันต่ำ โมเดล ประเทศไทย 4.0 เป็นเครื่องมือในการนำประเทศ ให้ก้าวไปสู่ การเป็นประเทศในโลกที่หนึ่ง ที่มีความมั่งคั่งและยั่งยืน พัฒนาจากประเทศรายได้ปานกลาง ไปสู่ประเทศรายได้สูง โดยมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจ จากเดิมที่ขับเคลื่อนด้วยการพัฒนา ประสิทธิภาพในการผลิตภาคอุตสาหกรรม ไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Innovation Drive Economy) การพัฒนาประเทศไทยให้หลุดพ้นจากทั้ง 3 กับดัก ประกอบด้วย กลไก ในการขับเคลื่อนความมั่งคั่ง (Engines of Growth) ดังต่อไปนี้

1) กลไกขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมเพื่อการยกระดับผลิตภาพ (Productive Growth Engine) มีเป้าหมาย สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลาง (Middle Income Country) ไปสู่ประเทศที่มี รายได้สูง (High Income Country) เป็นการตอบโจทยความพยายาม ในการก้าวข้ามกับดักประเทศรายได้ปานกลาง ที่ประเทศไทยกำลังเผชิญอยู่

2) กลไกการขับเคลื่อนด้วยการสร้างการมีส่วนร่วม (Inclusive Growth Engine) มีเป้าหมาย เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้ การสร้างโอกาส และความมั่งคั่งอย่างเท่าเทียม การส่งเสริมและสนับสนุน ให้วิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมเข้มแข็งและสามารถแข่งขันได้ เพื่อเป็นการตอบโจทย ความพยายามในการ ก้าวข้ามกับดักความเหลื่อมล้ำ

3) กลไกการขับเคลื่อนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน (Green Growth Engine) เป็นการปรับแนวคิด จากเดิมที่คำนึงถึงความได้เปรียบเรื่องต้นทุน (Cost Advantage) เป็นหลักมาสู่การคำนึงถึงประโยชน์ ที่ได้จากการลด ความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งระบบ (Lost Advantage) โดยการพัฒนาและใช้เทคโนโลยี ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ การมุ่งเน้นการใช้พลังงานทดแทน ซึ่งเป็นการตอบโจทยการหลุดออกจาก กับดักความไม่สมดุลของการพัฒนา



ที่มา: วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์การปฏิรูปประเทศไทย และการปรับเปลี่ยนกลไกภาครัฐ, สถาปนาปฏิรูปแห่งชาติ

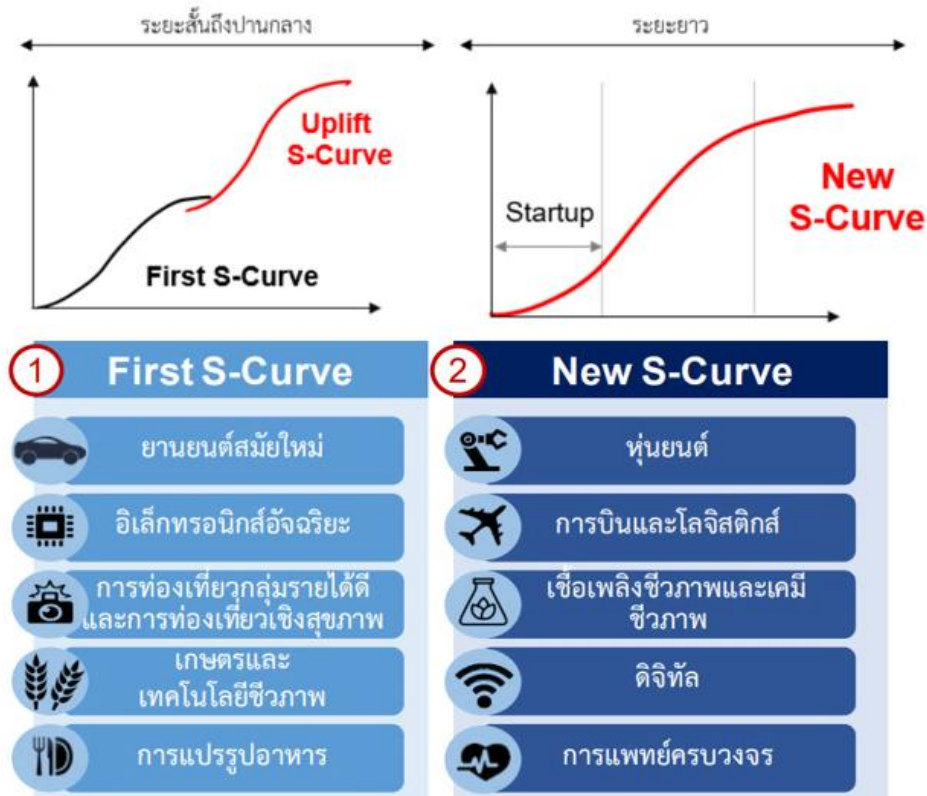
รูปที่ 2.4-1 กลไกในการขับเคลื่อนความมั่งคั่ง (Engines of Growth)

การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศ มุ่งเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม การเติบโตของเทคโนโลยีและนวัตกรรมสามารถอธิบายได้ด้วยกราฟเส้นโค้งรูปตัวเอส หรือ S-curve ที่ใช้อธิบายถึง ประสิทธิภาพ และความประหยัดต้นทุนของเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปตามเวลาที่ผ่านมาและในที่สุดก็จะถึงจุดที่เทคโนโลยีเริ่มมีการอิ่มตัวและหยุดเติบโต เพื่อให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ต้องมีการแสวงหานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีใหม่ เพื่อการต่อยอด S-curve เดิมที่กำลังจะถึงจุดอิ่มตัว กลุ่มอุตสาหกรรม ของประเทศไทยในปัจจุบันสามารถจำแนกเป็นกลุ่มใหญ่ได้ 3 กลุ่ม ตามมูลค่าทางเศรษฐกิจและแนวโน้ม ในการเติบโตในอนาคต ได้แก่

1) อุตสาหกรรมต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) คือ กลุ่มอุตสาหกรรมของ ประเทศไทยเดิมที่มีศักยภาพและมีความความเชี่ยวชาญ เช่น อุตสาหกรรมการเกษตร การแปรรูปอาหาร การท่องเที่ยว อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและยานยนต์สมัยใหม่ จะต้องมีการพัฒนา ต่อยอดด้วยเทคโนโลยี และนวัตกรรมใหม่ๆ มาช่วยพัฒนา ให้กลุ่มอุตสาหกรรมนี้เติบโตต่อไปได้

2) กลุ่มอุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) คือ กลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ มีขีดจำกัดมาก และยังมีผู้ประกอบการน้อย ไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทย เติบโตได้อย่างก้าวกระโดด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา New S-curve เพื่อเปลี่ยนรูปแบบสินค้าและเทคโนโลยี ประกอบด้วย อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมการเชื่อมเพลิงและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล และ อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

3) กลุ่มอุตสาหกรรมที่ต้องปฏิรูป ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ยังใช้เทคโนโลยีเดิมในการผลิต และมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่จำกัด สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ในระดับปานกลาง จึงต้องมีการปฏิรูป อุตสาหกรรมกลุ่มนี้ใหม่ เช่น กลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม กลุ่มอุตสาหกรรมแฟชั่น กลุ่มอุตสาหกรรมวัสดุ

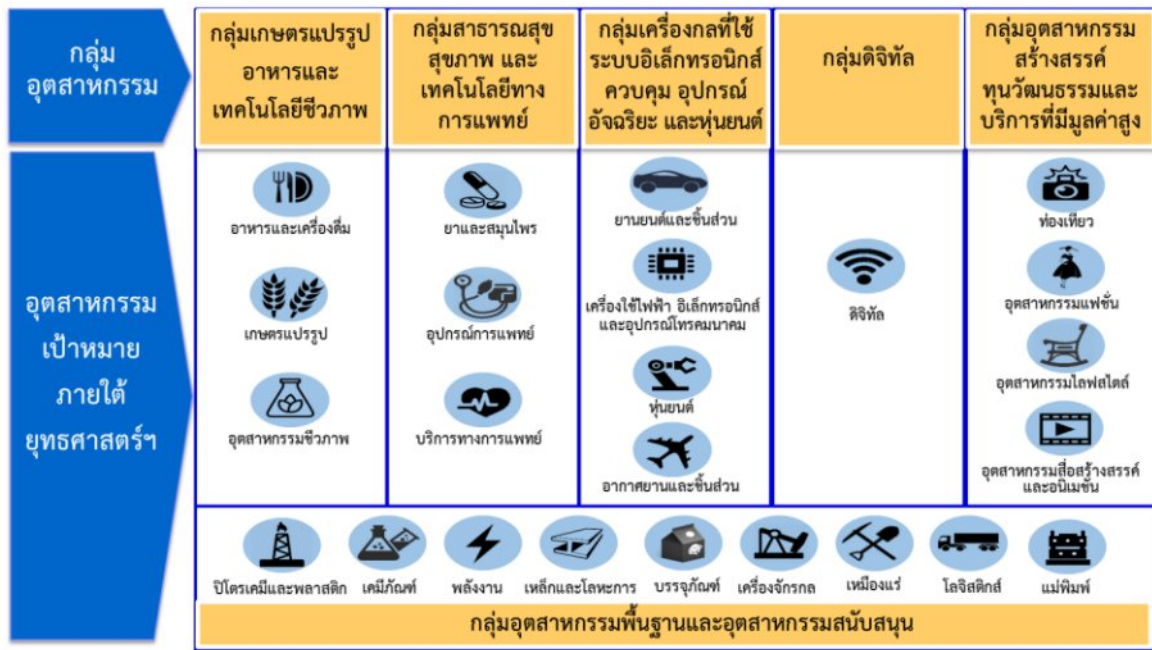


ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม

รูปที่ 2.4-2 การเติบโตของเทคโนโลยีและนวัตกรรม

การพัฒนาอุตสาหกรรมต่าง ๆ ต้องมีกรอบเทคโนโลยีหลัก 5 กลุ่มเทคโนโลยีและนวัตกรรม ได้แก่

- 1) กลุ่มอาหาร เกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ (Food, Agriculture & Bio-Tech)
- 2) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness & Bio-Med)
- 3) กลุ่มเครื่องมืออุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม (Smart Devices, Robotics & Mechatronics)
- 4) กลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่าง ๆ ปัญญาประดิษฐ์และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (Digital, IoT, Artificial Intelligence & Embedded Technology)
- 5) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และบริการที่มีมูลค่าสูง (Creative, Culture & High Value Services)



ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม

รูปที่ 2.4-3 กลุ่มอุตสาหกรรมพื้นฐานและอุตสาหกรรมสนับสนุน

ในการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในโมเดลประเทศไทย 4.0 จำเป็นต้องใช้ความร่วมมือ จากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดกระบวนการพัฒนาด้านนวัตกรรม โดยแบ่งออกเป็น 4 ระยะ

- 1) การพัฒนาองค์ความรู้ (Pure Science)
- 2) การสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology & Innovation)
- 3) การพัฒนาการผลิต (Engineering) และ
- 4) การพัฒนาเชิงพาณิชย์ (Commerce)

โดยบทบาทของภาคธุรกิจจะทำหน้าที่เป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม การวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม ในส่วนภาคการศึกษาและภาคการวิจัย จะมีส่วนช่วยในเรื่องการให้ความรู้และถ่ายทอดเทคโนโลยี และ นวัตกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรม ในส่วนของภาครัฐจะมีหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ และการลงทุนต่าง ๆ รวมทั้งสนับสนุนกิจกรรมการศึกษาและวิจัยเพื่อการคิดค้นนวัตกรรม ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาอุตสาหกรรมระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์สำคัญ คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูปอุตสาหกรรมไทยสู่อุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา (Promote Industry Transformation)

กลยุทธ์ที่ 1: ยกระดับผลิตภาพ มาตรฐาน และนวัตกรรม

- 1) เพิ่มผลิตภาพ
- 2) ยกระดับมาตรฐานการผลิต และ ผลิตภัณฑ์
- 3) พัฒนานวัตกรรม
- 4) ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth)
- 5) สร้างการเติบโตของวิสาหกิจด้านความคิดสร้างสรรค์และด้านวัฒนธรรม (Cultural&Creative)

กลยุทธ์ที่ 2: เสริมสร้างเศรษฐกิจฐานรากและสังคมผู้ประกอบการ

- 1) ผู้ประกอบการกลุ่มธุรกิจเกิดใหม่ (Startup) และวิสาหกิจชุมชน (OTOP)
- 2) ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดย่อม (Small Enterprises: SEs)
- 3) ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดใหญ่ (Medium Enterprises and Large Enterprise: MEs & LEs)

กลยุทธ์ที่ 3: ส่งเสริมการรวมกลุ่มคลัสเตอร์อุตสาหกรรม

- 1) สร้างเครือข่ายเชื่อมโยงอุตสาหกรรมในแนวดิ่ง (Vertical Integration Collaboration)
- 2) สร้างเครือข่ายเชื่อมโยงอุตสาหกรรมในแนวนอน (Horizontal Integration Collaboration)
- 3) สร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน (Helix Collaboration)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การปฏิรูปนิเวศอุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา (Layout for Ecosystem)

กลยุทธ์ที่ 1: ปฏิรูปองค์กรภาครัฐให้ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง

- 1) ปรับปรุงระบบบริหารจัดการภาครัฐและปรับเปลี่ยนจากหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เป็นหน่วยงานที่ช่วยอำนวยความสะดวก (Facilitator)
- 2) ปรับปรุงกระบวนการจัดตั้งและยุบหน่วยงานรัฐให้ง่ายขึ้น
- 3) ปรับเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงานตามบทบาทหน้าที่ (Functional Based) เป็นหน่วยงานเพื่อ ดำเนินภารกิจตามวาระต่าง ๆ (Agenda Based)

กลยุทธ์ที่ 2: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม

- 1) โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure)
- 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล (Digital Infrastructure)

กลยุทธ์ที่ 3: พัฒนาทักษะ องค์ความรู้ของบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

- 1) ยกระดับทักษะและองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยี (Re-skill for Labor to Support Industry 4.0)
- 2) สร้างผู้เชี่ยวชาญทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Enhance Specific Knowledge to Support New Technology)
- 3) พัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล (Enhance IT & Digital Skill)
- 4) เชื่อมโยงนวัตกรรมและองค์ความรู้ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Connect Innovation & Knowledge through Digital Platform)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลก (Connect to Global)

กลยุทธ์ที่ 1: ส่งเสริมอุตสาหกรรมไทยเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตของโลก

ส่งเสริมอุตสาหกรรมของประเทศไทย ให้สามารถเข้าเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมหลักต่าง ๆ ของโลก โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงผู้ผลิตของไทยกับผู้ผลิตชั้นนำของโลก และสร้างบทบาทในการเป็นผู้บริหารจัดการห่วงโซ่การผลิตระดับโลกในสาขาอุตสาหกรรมที่สำคัญ และไทยมีศักยภาพด้วยการให้ข้อมูลเชิงลึกแก่ผู้ประกอบการที่เพียงพอกับการสร้างเครือข่ายหาพันธมิตรและการลงทุนในต่างประเทศอย่างเป็นระบบ (International Investment

Intelligence) สนับสนุน และอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนในต่างประเทศ โดยกลไกภาครัฐอย่างบูรณาการ (Organization & Agencies Support) ให้สิทธิการหักลดหย่อนภาษีธุรกิจ (Outward Investment Credit) การสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Outward Investment Soft Loan) เพื่อสนับสนุนการลงทุนสำหรับสร้างเครือข่ายการผลิตของอุตสาหกรรมเป้าหมายในต่างประเทศ รวมถึงพัฒนาความร่วมมือด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีกับกลุ่มสาขาอุตสาหกรรม/ธุรกิจในประเทศเป้าหมาย สร้างภาพลักษณ์อุตสาหกรรมไทยให้เป็นที่รู้จัก และเชื่อมโยงระบบมาตรฐานไทยเข้าสู่ระบบมาตรฐานโลก

กลยุทธ์ที่ 2: เชื่อมโยงการผลิตและการตลาดสู่สากลด้วยดิจิทัล

เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นเครื่องมือสำคัญในการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยเข้ากับเศรษฐกิจของโลก เมื่ออุตสาหกรรมไทยเป็นส่วนหนึ่งของฐานการผลิตของโลก ผู้ประกอบการไทยต้องมีการเชื่อมโยงการผลิตและการตลาดต่าง ๆ กับผู้ประกอบการทั่วโลก โดยแบ่งเป็นการเชื่อมโยงด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้า (Product Flow) และเชื่อมโยงด้านธุรกรรมการเงิน (Money Flow) มีรายละเอียด ดังนี้

- 1) เพิ่มการติดต่อสื่อสารด้วยระบบออนไลน์และเพิ่มการทำการตลาดดิจิทัลสู่สากล (Increase Online Communication & Digital Marketing)
- 2) การจัดการระบบโลจิสติกส์สู่สากลด้วยดิจิทัล (Manage Global Logistic through Digital)
- 3) พัฒนาระบบธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (Develop E-Payment)

กลยุทธ์ที่ 3: ส่งเสริมการลงทุนขยายฐานการผลิตในและนอกประเทศ

การส่งเสริมให้นักลงทุนและผู้ประกอบการของไทยขยายการลงทุนและขยายฐานการผลิตไปยังตลาดต่างประเทศ มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

- 1) การส่งเสริมการลงทุนในประเทศ
- 2) การส่งเสริมการลงทุนขยายฐานผลิตในต่างประเทศ

ตัวชี้วัด

- 1) ภาคอุตสาหกรรมไทยมีอัตราการเติบโตของ GDP เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 ต่อปี
- 2) การลงทุนเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี
- 3) มูลค่าการส่งออกของภาคอุตสาหกรรมขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี
- 4) ผลิตภาพรวม (Total Factor Productivity: TFP) ภาคอุตสาหกรรมเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 ต่อปี
- 5) มีนักรบอุตสาหกรรมพันธุ์ใหม่ (New Warrior 4.0) จำนวน 150,000 ราย

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูปอุตสาหกรรมไทยสู่อุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา (Promote Industry Transformation) กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการรวมกลุ่มคลัสเตอร์อุตสาหกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 2 การปฏิรูปนิเวศอุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา (Layout for Ecosystem) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม และกลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาทักษะ องค์ความรู้ของบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลก (Connect to Global) กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมอุตสาหกรรมไทยเชื่อมโยงห่วงโซาการผลิตของโลก และกลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการผลิตและการตลาดสู่สากลด้วยดิจิทัล

ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ได้วางแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศในกรอบระยะยาว 20 ปี ซึ่งสามารถนำมาเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือได้โดยตรง ซึ่งมีการกำหนด กลไกการขับเคลื่อนการเติบโต (Engines of Growth) 3 ด้าน ได้แก่ 1) Productive Growth การเพิ่มผลิตภาพเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน 2) Inclusive Growth การกระจายโอกาสและการมีส่วนร่วมให้กับทุกภาคส่วน และ 3) Green Growth การพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตรงกับเป้าหมายของโครงการที่ต้องการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมควบคู่กันไป

นอกจากนี้ยังมีการกำหนด แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรม เช่น การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางกายภาพและดิจิทัล การเสริมสร้างทักษะแรงงานเพื่อรองรับอุตสาหกรรมอนาคต การรวมกลุ่มคลัสเตอร์อุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลกผ่านระบบโลจิสติกส์ดิจิทัลและการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งเหล่านี้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อ 3 และ 4 ของโครงการ ที่เน้นการจัดทำแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2568 - 2580 และการบูรณาการโครงข่ายคมนาคมทั้งในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.4.2 แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม

แผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรมจัดทำขึ้นเพื่อเป็นทิศทางการดำเนินงานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทที่สามารถเสริมสร้างศักยภาพ ในการแข่งขันของประเทศและการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์โลกในปัจจุบัน โดยมีวิสัยทัศน์ “ปฏิรูปอุตสาหกรรมไทยสู่อุตสาหกรรมเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืนคู่ชุมชน” ซึ่งได้มีการวิเคราะห์ที่จะนำไปสู่การกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา โดยที่ปรึกษาได้รวบรวมและทบทวนแผนดังกล่าว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เรื่องที่ 1 : การยกระดับขีดความสามารถธุรกิจอุตสาหกรรมตามแนวทางอุตสาหกรรมวิถีใหม่สู่ความยั่งยืน

- เป้าหมาย
 - 1) ภาคอุตสาหกรรมมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้น
 - 2) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในอุตสาหกรรมได้รับการพัฒนาด้วยเทคโนโลยี ดิจิทัล และเป็นมืออาชีพ
 - 3) ภาคอุตสาหกรรมได้รับการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย BCG Model

ตารางที่ 2.4-1 ค่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมายตัวชี้วัด
1. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคอุตสาหกรรมและภาคเหมืองแร่	พันล้านบาท	4,880
2. ร้อยละของผลผลิตภาพการผลิตภาคอุตสาหกรรม (TFP) ที่เพิ่มขึ้น	ร้อยละ	2.4
3. วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมผู้ประกอบการและวิสาหกิจชุมชนที่ได้รับการพัฒนาให้มีศักยภาพสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจไม่น้อยกว่า	ล้านบาท	7,000
4. ร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับ การส่งเสริมและพัฒนาด้านเทคโนโลยี ดิจิทัลระบบอัตโนมัติและนวัตกรรมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นตามเกณฑ์ที่กำหนด	ร้อยละ	80
5. ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ในภาคอุตสาหกรรม (ล้านตัน CO ₂ เทียบเท่า)	ร้อยละ	1.55
6. ร้อยละของปริมาณภาคอุตสาหกรรมที่เป็นของเสียอันตรายได้รับการจัดการ แล้วนำกลับมาใช้ประโยชน์	ร้อยละ	80
7. มูลค่าการลงทุนของอุตสาหกรรม BCG ไม่น้อยกว่า	ล้านบาท	140,000
8. จำนวนนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับการรับรองการเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ	นิคม	38
9. จำนวนผู้ประกอบการหรือสถานประกอบการภาคอุตสาหกรรมได้รับการ ส่งเสริมพัฒนาต่อยอดให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	ราย	52,378 ²

หมายเหตุ: ¹ ปี 2568 ค่าเป้าหมายรายหน่วยงาน คือ 44,800 ราย สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (สพอ.) 1,133 ราย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา
ระบบราชการ (กพร.) 8,000 ราย (กรอ.) 4,600 ราย สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)

ที่มา: กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

- แนวทางการพัฒนา

มิติที่ 1 ความสำเร็จทางธุรกิจ ปรับเปลี่ยนธุรกิจและอุตสาหกรรมไปสู่อุตสาหกรรมศักยภาพ หรือ S-Curve อุตสาหกรรมเศรษฐกิจ รวมถึงธุรกิจและการผลิตรูปแบบใหม่

มิติที่ 2 ความอยู่ดีกับสังคมโดยรวม โดยการส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างชุมชน สังคม และสถานประกอบการในพื้นที่สู่การอยู่ร่วมกันอย่างรับผิดชอบและเป็นมิตร

มิติที่ 3 ความลงตัวกับกติกาสากล ผลักดันการปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมยกระดับ สถานประกอบการด้วยแนวคิด BCG เพื่อโอกาสทางธุรกิจมุ่งสู่ความเป็นกลางทาง คาร์บอน

มิติที่ 4 การกระจายรายได้สู่ชุมชนที่ตั้ง พัฒนาระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน และส่งเสริม เศรษฐกิจรากฐานอย่างเป็นระบบ

โดยได้มีการเน้นแผนงานวิจัยในด้านการเพิ่มศักยภาพอุตสาหกรรมเป้าหมาย การประยุกต์ ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติ การพัฒนาอุตสาหกรรมตามแนวทาง BCG Model ตลอดจนการพัฒนาและ ยกระดับเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

เรื่องที่ 2 : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมวิถีใหม่สู่ความยั่งยืน

- เป้าหมาย
 - 1) การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายเพิ่มขึ้น
 - 2) ลดข้อจำกัด อุปสรรค และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและระบบนิเวศอุตสาหกรรมในการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2.4-2 ค่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด
1. ร้อยละของมูลค่าการลงทุนของโรงงานอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า	ร้อยละ	5
2. จำนวนนโยบาย มาตรการ และมาตรฐานสินค้าและบริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ	เรื่อง	300
3. จำนวนห้องปฏิบัติการทดสอบ หน่วยงานตรวจสอบและรับรอง และองค์กรกำหนดมาตรฐาน ได้รับการพัฒนา/ยกระดับ และเพิ่มขีดความสามารถในการทดสอบคุณภาพเพื่อรองรับมาตรฐาน 4.0	ห้อง/หน่วย	365
4. จำนวนกฎหมาย กฎ หรือระเบียบ ที่ได้รับการปรับปรุง แก้ไขเพื่อลดปัญหา อุปสรรค หรือส่งเสริมการประกอบการอุตสาหกรรม	เรื่อง	10

ที่มา: กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2566

- แนวทางการพัฒนา
 - 1) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อขึ้นนำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม
 - 2) สนับสนุนการสร้างพันธมิตรทั้งในและต่างประเทศเพื่อยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง
 - 3) พัฒนาโครงสร้างสนับสนุนด้านการทดสอบ และรับรองมาตรฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้กับอุตสาหกรรมเป้าหมายและเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค
 - 4) ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการลงทุนและประกอบการ

แผนงานและโครงการที่สำคัญมีการมุ่งเน้นไปที่ การดำเนินงานด้านนโยบายมาตรการและการมาตรฐาน การพัฒนาระบบนิเวศอุตสาหกรรม และการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

เรื่องที่ 3 : การพัฒนาองค์กรสู่องค์กรดิจิทัลเพื่อให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

- เป้าหมาย
 - 1) ปฏิรูปองค์กรไปสู่องค์กรดิจิทัลตามแนวทางรัฐบาลดิจิทัล
 - 2) พัฒนาองค์กรให้มีการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและมีธรรมาภิบาล

ตารางที่ 2.4-3 ค่าตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด
1. จำนวนชุดข้อมูลที่น่าใช้ระบบจัดเก็บข้อมูลกลาง (Data Lake) เพื่อการบูรณาการข้อมูลร่วมกันระหว่าง หน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม	ชุดข้อมูล	2
2. จำนวนกระบวนการทำงานที่มีการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ (Digitalization)	กระบวนการงาน	7
3. จำนวนรางวัลด้านการเป็นต้นแบบที่ดีที่ได้รับจากภายนอก	รางวัล	2
4. ร้อยละของหน่วยงานกระทรวงอุตสาหกรรมมีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานรัฐ (ITA) 85 คะแนนขึ้นไป	ร้อยละ	100
5. ร้อยละของความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการพัฒนานุเคราะห์ประจำปีงบประมาณ	ร้อยละ	95
6. ร้อยละของความพึงพอใจของผู้รับบริการต่อการให้บริการของกระทรวงอุตสาหกรรม	ร้อยละ	90

ที่มา: กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2566

• แนวทางการพัฒนา

- 1) ปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรองรับการดำเนินงานภายใต้การเปลี่ยนแปลง
- 2) พัฒนาศักยภาพบุคลากรวัฒนธรรมองค์กรให้ทันสมัยเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมและให้บริการที่มีคุณภาพ
- 3) ส่งเสริมจริยธรรม ธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในการปฏิบัติราชการ เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

โดยมุ่งเน้นแผนงานและโครงการที่สำคัญด้านการพัฒนาองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาศักยภาพบุคลากร และการให้บริการประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพและมีธรรมาภิบาล

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการปี พ.ศ. 2568 เนื่องจากแผนปฏิบัติราชการรายปี พ.ศ. 2568 ของกระทรวงอุตสาหกรรม มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมไทยไปสู่อุตสาหกรรมวิไลใหม่ที่เติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับเป้าหมายของโครงการฯ ได้ในหลายด้าน ดังนี้

1) **ด้านยุทธศาสตร์และกรอบการพัฒนา** ระเบียบวาทะ “ปฏิรูปอุตสาหกรรมไทยสู่อุตสาหกรรมเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืนคู่ชุมชน” ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการฯ ที่ต้องการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวอย่างบูรณาการ โดยมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับภูมิภาคควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากและชุมชน

2) **ด้านฐานข้อมูลและเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์** แผนงานได้กำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน เช่น การยกระดับผลิตภาพ (TFP), การพัฒนา SMEs และวิสาหกิจชุมชน, การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก, และการลงทุนในอุตสาหกรรม BCG ซึ่งเป็นฐานข้อมูลและดัชนีที่สามารถนำไปใช้สนับสนุนการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ตามกรอบของโครงการฯ

3) **ด้านแผนปฏิบัติการและปัจจัยสนับสนุน** มีการวางแผนพัฒนาปัจจัยสนับสนุน เช่น การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบเพื่อลดอุปสรรคทางธุรกิจ การพัฒนามาตรฐานสินค้าและบริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบและรับรองมาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการฯ ข้อที่ 3 ที่ต้องการแผนปฏิบัติการรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในระยะ พ.ศ. 2568 - 2580

4) **ด้านการบูรณาการและการเชื่อมโยงกับภูมิภาค** มีการเน้นการพัฒนาองค์กรสู่องค์กรดิจิทัล (Digitalization) และการบูรณาการข้อมูลผ่าน Data Lake ซึ่งสอดคล้องกับการสร้างระบบข้อมูลขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในระดับประเทศและภูมิภาค ซึ่งเป็นเป้าหมายสำคัญของโครงการฯ

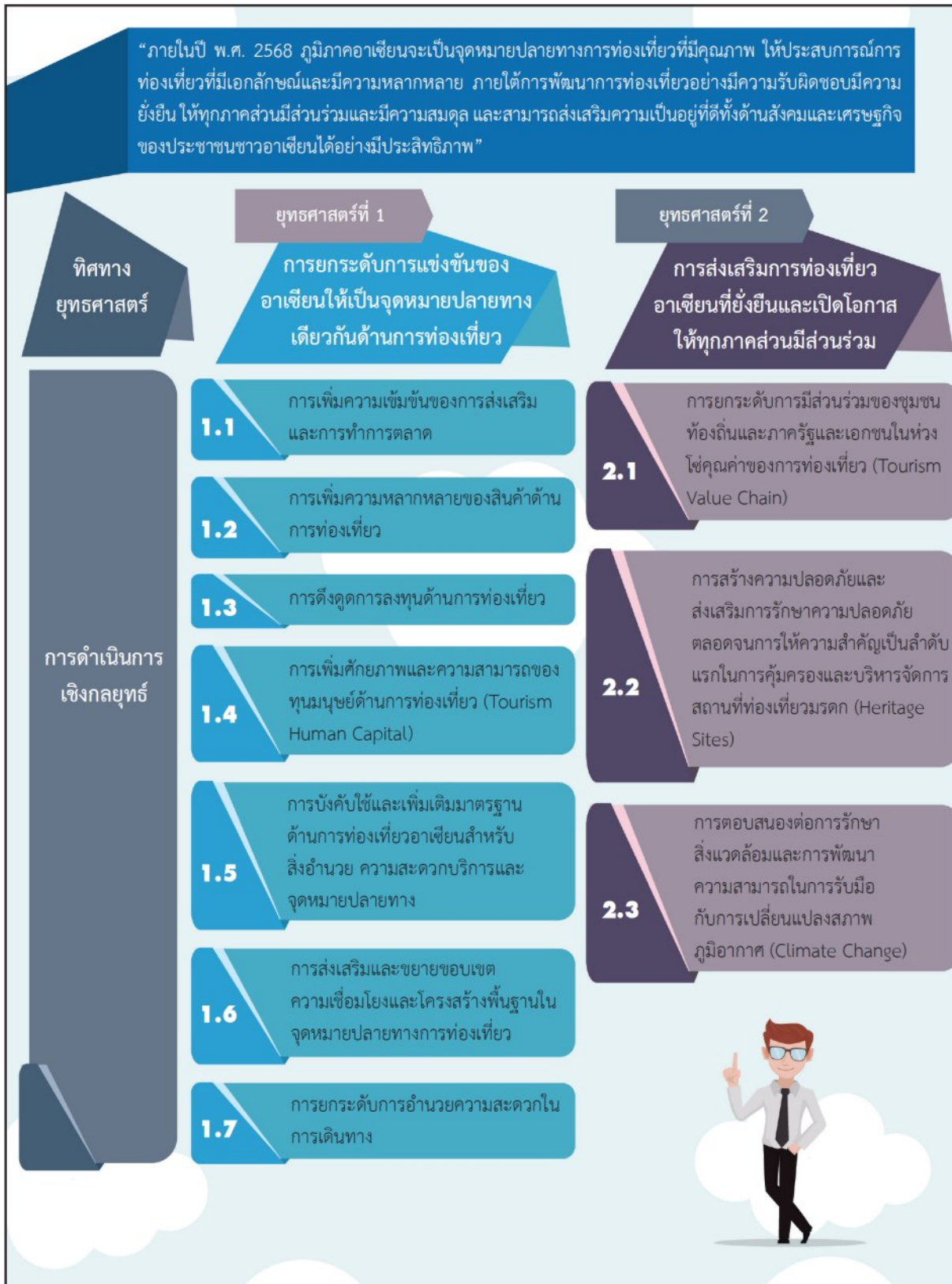
2.5 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

2.5.1 แผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568)

แผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (ASEAN Tourism Strategic Plan) ดำเนินการโดยสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ซึ่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) เป็นภูมิภาคที่กำลังเติบโตและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง และรวดเร็ว อาเซียนมีประชากรอาศัยอยู่ถึง 600 ล้านคนโดยประมาณอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ และมีสภาพแวดล้อม ที่มีเสถียรภาพ ประเทศสมาชิกประกอบด้วยบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

การพิจารณาถึงวิสัยทัศน์หลังจากปี พ.ศ. 2558 เป็นการรวมตัวกันเป็นประชาคมอันเป็นการขับเคลื่อนภายใต้พันธกรณีระหว่างผู้นำกลุ่มประเทศอาเซียนยังมีบทบาทในการยกระดับศักยภาพ ด้านการแข่งขันของภูมิภาคในตลาดโลก ด้วยข้อเท็จจริงข้างต้นนี้ทำให้องค์การเพื่อการพัฒนาทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค เช่น ธนาคารโลก (World Bank) บริษัทเงินทุนระหว่างประเทศ (IFC) ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) คาดการณ์ว่าแนวโน้มความเติบโตทางเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนโดยการค้า การผลิตขั้นสูง การเกษตรและการท่องเที่ยว จะยังคงดำเนินไปอย่างเข้มแข็งในอนาคต ในการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนอย่างไม่เป็นทางการ (ASEAN Foreign Ministers' Retreat) ที่จัดขึ้นที่อำเภอหัวหิน ประเทศไทย ได้ข้อสรุปว่าเป้าหมายโดยรวมของอาเซียนต่อจากนี้จะไม่ได้หมายความว่าเฉพาะการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนเท่านั้น แต่จะต้องเป็นความเติบโตทางเศรษฐกิจที่ให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม (Inclusive) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green) และอาศัยองค์ความรู้ (Knowledge-based) ซึ่งการท่องเที่ยวนั้นจะเป็นหนึ่งในภาคส่วนทางเศรษฐกิจหลักที่จะมีบทบาทสำคัญในการเติมเต็มวิสัยทัศน์

ทั้งนี้ การส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568) มีจุดหมายปลายทางโดยภายในปี พ.ศ. 2568 ภูมิภาคอาเซียนจะเป็นการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพให้ประสบการณ์การท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์และมีความหลากหลาย ภายใต้การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบ มีความยั่งยืน ให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมและมีความสมดุล และสามารถส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจของประชาชนชาวอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ของแผนยุทธศาสตร์ แสดงดังรูปที่ 2.5-1



ที่มา: แผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568) ASEAN Tourism Strategic Plan, สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN)

รูปที่ 2.5-1 เป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ของแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568)

2.5.2 เป้าหมายและกลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยวภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

การท่องเที่ยว เป็นการพัฒนาของมิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย โดยเป็นส่วนหนึ่งของหมวดหมู่ที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน เป้าหมายและกลยุทธ์แสดงดังรูปที่ 2.5-2 โดยกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ได้วิเคราะห์ว่าการท่องเที่ยวมีการเติบโตมาอย่างต่อเนื่อง และสร้างมูลค่าเพิ่มสูงถึง 3 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2562 คิดเป็นร้อยละ 18 ของ GDP การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคการท่องเที่ยวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่มุ่งเน้นความหลากหลายของบริการท่องเที่ยว โดยรักษาความน่าดึงดูดสำหรับนักท่องเที่ยวทุกระดับ เน้นการเพิ่มสัดส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูงโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากยุโรปและตะวันออกกลาง และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับทิศทาง และแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ที่ผ่านมามีจุดอ่อนของภาคการท่องเที่ยว ได้แก่ ค่าใช้จ่ายนักท่องเที่ยวที่อยู่ในระดับต่ำแม้จำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นมาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีค่าใช้จ่ายต่อทริปต่ำ สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจาก รูปแบบการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ นักท่องเที่ยวใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวลดลง โดยเฉพาะการท่องเที่ยวในหมวดประเภททั่วไป ซึ่งเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ถูกลง จากการแข่งขันการให้บริการของสายการบิน Low Cost ที่เพิ่มสูงขึ้น อีกทั้ง การขยายตัวของความเป็นเมืองในหลายประเทศ เช่น ประเทศเวียดนาม ทำให้นักท่องเที่ยวมีตัวเลือกของแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น



ที่มา: กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

รูปที่ 2.5-2 เป้าหมายและกลยุทธ์ของหมวดหมู่ที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับการหดตัวอย่างรุนแรงของเศรษฐกิจการท่องเที่ยว แม้ว่าจะมีมาตรการกระตุ้นการเดินทางท่องเที่ยวของภาครัฐที่ผ่านมา อาทิ โครงการเราเที่ยวด้วยกัน โครงการกำลังใจ ยังไม่เพียงพอต่อการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจะต้องคำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงทั้งภายในและภายนอก โดยความท้าทายต่อการบรรลุเป้าหมายสามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดให้เกิดการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวมากขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณ
- 2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทย โดยเฉพาะในเมืองนำเที่ยว และผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวภายในประเทศ และก่อให้เกิดการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งในมิติของมาตรฐานความสะอาดและปลอดภัย สังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม
- 4) การพัฒนาปัจจัยเอื้อให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะการพัฒนากำลังคนและธุรกิจให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง การปรับปรุงระเบียบและกฎหมายที่ล้าสมัยและเป็นอุปสรรค การใช้เทคโนโลยีและข้อมูลในการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

2.5.3 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2561 - 2580)

ประเด็นการท่องเที่ยวเป็นประเด็นที่ 5 ใน 23 ประเด็น ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งแผนแม่บทฯ เป็นการกำหนดประเด็นในลักษณะที่มีความบูรณาการและเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติ ด้านที่เกี่ยวข้อง (Cross Issue) และประเด็นการพัฒนาจะมีความซ้ำซ้อนกันระหว่างแผนแม่บทฯ เพื่อให้ส่วนราชการสามารถนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันการเกิดความสับสน ส่วนประเด็นการท่องเที่ยวได้วิเคราะห์ไว้ว่า มีความสำคัญอย่างยิ่งกับการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลก ซึ่งในอนาคตอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะมีการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากหลายประเทศจะให้การท่องเที่ยวเป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างรายได้ให้กับประเทศโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยประเทศไทยจะต้องพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ เน้นนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการ และมุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวในสาขาที่มีศักยภาพ พร้อมกับการชูจุดเด่นของประเทศด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม และอัตลักษณ์ความเป็นไทย ตลอดจนให้คุณค่ากับสิ่งแวดล้อม

ในปี พ.ศ. 2560 การท่องเที่ยวของไทยสามารถสร้างรายได้กว่า 2.75 ล้านล้านบาท และมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว (Travel & Tourism Competitiveness Index) อยู่ในอันดับที่ 34 จาก 136 ประเทศ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาภาคการท่องเที่ยวของไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในมิติของจำนวนนักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว การจัดอันดับความนิยม และมูลค่าทางเศรษฐกิจจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ด้วยไทยมีจุดแข็งหลายประการ อาทิ ทำเลที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ อุตสาหกรรมบันเทิงของคนไทย ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงโอกาสจากการขยายตัวของตลาดท่องเที่ยวโลกและธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ เทคโนโลยีด้านการสื่อสารที่สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ที่ผ่านมามีให้เห็นว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวของไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยได้อย่างมี

ประสิทธิภาพแต่อย่างไรก็ดี อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องนั้นมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาวะการณ์โลกและพฤติกรรมของผู้บริโภค อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยจึงต้องมีการวางแผนปรับตัวการพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดและตามกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อรักษาและพัฒนาขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 20 ปี ในระยะแรกให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง วางรากฐานด้านการท่องเที่ยวที่เน้นมาตรฐานและคุณภาพระดับสากล สร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวด้วยการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความปลอดภัย ไม่ให้นักท่องเที่ยวถูกเอารัดเอาเปรียบ แล้วจึงกระจายการท่องเที่ยวทั้งในมิติของพื้นที่ และรายได้สู่ชุมชน ตลอดจนการให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และการใช้การท่องเที่ยวในการเป็นเครื่องมือในการลดความเหลื่อมล้ำของสังคมไทย โดยแผนแม่บทด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย 6 แผนย่อย ดังนี้

1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม สร้างคุณค่าให้แก่สินค้าและบริการ มุ่งเน้นการใช้องค์ความรู้และนวัตกรรม ผสมผสานกับจุดแข็งในด้านความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมและวิถีชีวิต เพื่อสร้างคุณค่าให้กับสินค้าและบริการที่ตอบสนองพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยว และสร้างทางเลือกใหม่ให้กับนักท่องเที่ยว แนวทางการพัฒนา ได้แก่

- 1.1) สร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการบนฐานของทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น ได้แก่ แหล่งอุทยานประวัติศาสตร์ เมืองมรดกโลก โบราณสถาน เมืองเก่า ย่านการค้า วิถีชีวิตลุ่มน้ำ สินค้าชุมชน อาหารไทย และแพทย์แผนไทย รวมถึงการพัฒนากิจกรรมและบริการรูปแบบใหม่ ๆ เช่น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยววิถีพุทธ เป็นต้น
- 1.2) การส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และการออกแบบ การสร้างนวัตกรรม การส่งเสริมการลงทุนเพื่อนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความแตกต่างและความโดดเด่นของสินค้าและบริการ
- 1.3) เสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีทักษะและองค์ความรู้ในธุรกิจ ทั้งด้านการออกแบบ การผลิต การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม เทคโนโลยี การบริหารจัดการธุรกิจและการตลาด
- 1.4) ส่งเสริมการจดทะเบียน การคุ้มครอง การใช้ทรัพย์สินทางปัญญาและภูมิปัญญา เพื่อสนับสนุนการพัฒนาต่อยอดไปสู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ได้แก่ แหล่งประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมไทย มรดกทางวัฒนธรรม กิจกรรมและสินค้าของชุมชน อาหารไทย และการแพทย์แผนไทย
- 1.5) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวโดยการนำเสนอเอกลักษณ์ของประเทศและท้องถิ่น ผ่านสื่อสร้างสรรค์และนวัตกรรมทางสื่อต่าง ๆ รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาแบรนด์และการสื่อสารเรื่องราวอย่างสร้างสรรค์ผ่านช่องทางการตลาดที่เป็นที่นิยมในกลุ่มเป้าหมาย

2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุมการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การสร้างเวทีเจรจาการค้าและการลงทุน การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจและกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้งส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและกิจกรรมต่าง ๆ เป็นเวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

- 2.1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจให้มีความพร้อมสำหรับการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ การจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดการกิจกรรมระดับนานาชาติ รวมถึงส่งเสริมการกระจายของการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทาง
- 2.2) สนับสนุนมาตรการจูงใจและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมทั้งสร้างความพร้อมของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เช่น โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร การจัดเลี้ยง ของที่ระลึก สถานบันเทิง ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจการจัดงาน เป็นต้น และส่งเสริมให้วิสาหกิจ SME และชุมชนท้องถิ่น เพื่อเสนอสินค้าและบริการเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมถึงการสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 2.3) ส่งเสริมการตลาดและสนับสนุนการเป็นเจ้าภาพจัดงานในระดับนานาชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์เมือง/พื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ และส่งเสริมกิจกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ

3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย พัฒนาและยกระดับมาตรฐาน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ทั้งสินค้า บริการ บุคลากร ผู้ประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนใช้คุณค่าการท่องเที่ยว เน้นสร้างความแตกต่างและความเป็นเอกลักษณ์ของความเป็นไทยที่โดดเด่นในระดับสากล ร่วมกับการใช้องค์ความรู้และภูมิปัญญาไทย ที่พัฒนาต่อยอดร่วมกับวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ

- 3.1) ยกระดับคุณภาพการให้บริการการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพให้ได้มาตรฐานระดับสากลทั้งคุณภาพของสถานประกอบการและคุณภาพของผู้ให้บริการ ให้ความสำคัญเรื่องความสะอาดและความปลอดภัยในสถานประกอบการ เช่น สปาและบริการเสริมความงาม นวดแผนไทย โยคะ การดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ สถานพักฟื้นเพื่อการฟื้นฟูสุขภาพและการผ่อนคลาย
- 3.2) สร้างสรรค์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพรูปแบบใหม่ ด้านการบำบัด ฟื้นฟู รักษาสุขภาพ โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์นวัตกรรม และเอกลักษณ์ความเป็นไทยในการให้บริการ และมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เช่น การใช้พุทธรักษา น้ำแร่ สปาโคลน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นต้น

- 3.3) พัฒนาระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์ด้านแพทย์แผนไทยให้มีมาตรฐานระดับสากลและสอดคล้องกับความต้องการของตลาด โดยการวิจัย พัฒนานวัตกรรมต่อยอดให้เกิดสินค้าใหม่ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์การแพทย์แผนไทย
- 3.4) ส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวทางการแพทย์ สร้างการรับรู้อย่างแพร่หลายในตลาดกลุ่มเป้าหมายหรือกลุ่มตลาดเฉพาะด้านที่ไทยมีความเชี่ยวชาญ ได้แก่ ศัลยกรรมเสริมความงาม การตรวจสุขภาพประจำปี ทันตกรรม จักษุวิทยา การรักษาภาวะผู้มีบุตรยาก ศัลยกรรมกระดูกและผ้าตัดหัวใจ เป็นต้น

4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำและทางทะเลชายฝั่ง และกลุ่มลุ่มน้ำให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการสร้างรายได้ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชน การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำได้มาตรฐานมีความปลอดภัย สร้างกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่

- 4.1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเล ทางชายฝั่ง ตามแนวชายฝั่งและหมู่เกาะ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และลุ่มน้ำสายสำคัญ เช่น ลุ่มน้ำเจ้าพระยา ลุ่มน้ำโขง เพื่อรองรับการท่องเที่ยวช่วงก่อน ระหว่าง และหลังการโดยสารด้วยเรือ โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวทั้งปะการัง ชายหาด และคุณภาพน้ำ รวมทั้งสร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และความต้องการของนักท่องเที่ยว
- 4.2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ท่าเรือสำราญ ปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- 4.3) พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของบุคคลและตัวเรือ และความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทางเพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ
- 4.4) การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ แหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมท่องเที่ยวในทุกรูปแบบ รวมทั้งส่งเสริมการทำตลาดรูปแบบใหม่บนพื้นฐานของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับพฤติกรรมความต้องการของนักท่องเที่ยวและธุรกิจสายการเดินทาง ซึ่งถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีการใช้จ่ายสูง รวมทั้งนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ

5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ยกกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางน้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาค และอาเซียน บนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน

- 5.1) พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาในอนาคตทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งส่งเสริมและบูรณาการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคและอาเซียน อาทิ กรอบความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย และการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวยังรวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เมืองประวัติศาสตร์ และเมืองมรดกโลกภายในอนุภูมิภาค
- 5.2) อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาและยกระดับพิธีผ่านแดนของการเดินทางในทุกรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ การปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยว และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้ความรู้ เผยแพร่ข้อมูล และอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว
- 5.3) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศร่วมกันให้สอดคล้องกับทิศทาง และแนวโน้มของตลาดการท่องเที่ยวยุคใหม่โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบใหม่โดยการประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ และสร้างแรงจูงใจแก่นักท่องเที่ยว บนฐานอัตลักษณ์ร่วมกันของอนุภูมิภาคและภูมิภาค เพื่อให้ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นที่รู้จัก และเป็นจุดหมายปลายทางร่วมของนักท่องเที่ยวทั่วโลก

6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวไทย

- 6.1) ยกย่องมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ รวมถึงคุณภาพมาตรฐานของสินค้า บริการและสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยว โดยอาศัยเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาคที่เกี่ยวข้องและอาสาสมัครด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ
- 6.2) พัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะและหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เพื่อบริการกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกรูปแบบและการท่องเที่ยว เพื่อคนทั้งมวล โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม

- 6.3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น
- 6.4) พัฒนาชุมชน ผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนให้มีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่
- 6.5) ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยวของไทย ทั้งแหล่งท่องเที่ยว สินค้า บริการ และยานการค้ำที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว รวมทั้งจัดทำเส้นทางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งในประเทศและต่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่
- 6.6) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการ การท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผน การกำหนดนโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

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

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นหนึ่งในแหล่งรายได้สำคัญที่นำ มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ กระแสเงินตราไหลเวียนในประเทศ การสร้างงาน และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการค้าและการลงทุนที่ช่วยเพิ่มการขยายตัวและเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย อ้างอิงจากบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (Tourism Satellite Account: TSA) ในปี พ.ศ. 2562 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยว (Tourism Gross Domestic Product: TGDP) มากถึง 3,005,552 ล้านบาท หรือ เท่ากับสัดส่วนร้อยละ 17.79 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ดังนั้น เพื่อให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีการพัฒนาและกระจายผลประโยชน์ไปยังภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างต่อเนื่องและกว้างขวาง จึงจำเป็นต้องพัฒนาและจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ให้มีความสมบูรณ์ต่อเนื่องและทันต่อเหตุการณ์ แสดงดังรูปที่ 2.5-3



ที่มา: แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570), คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ

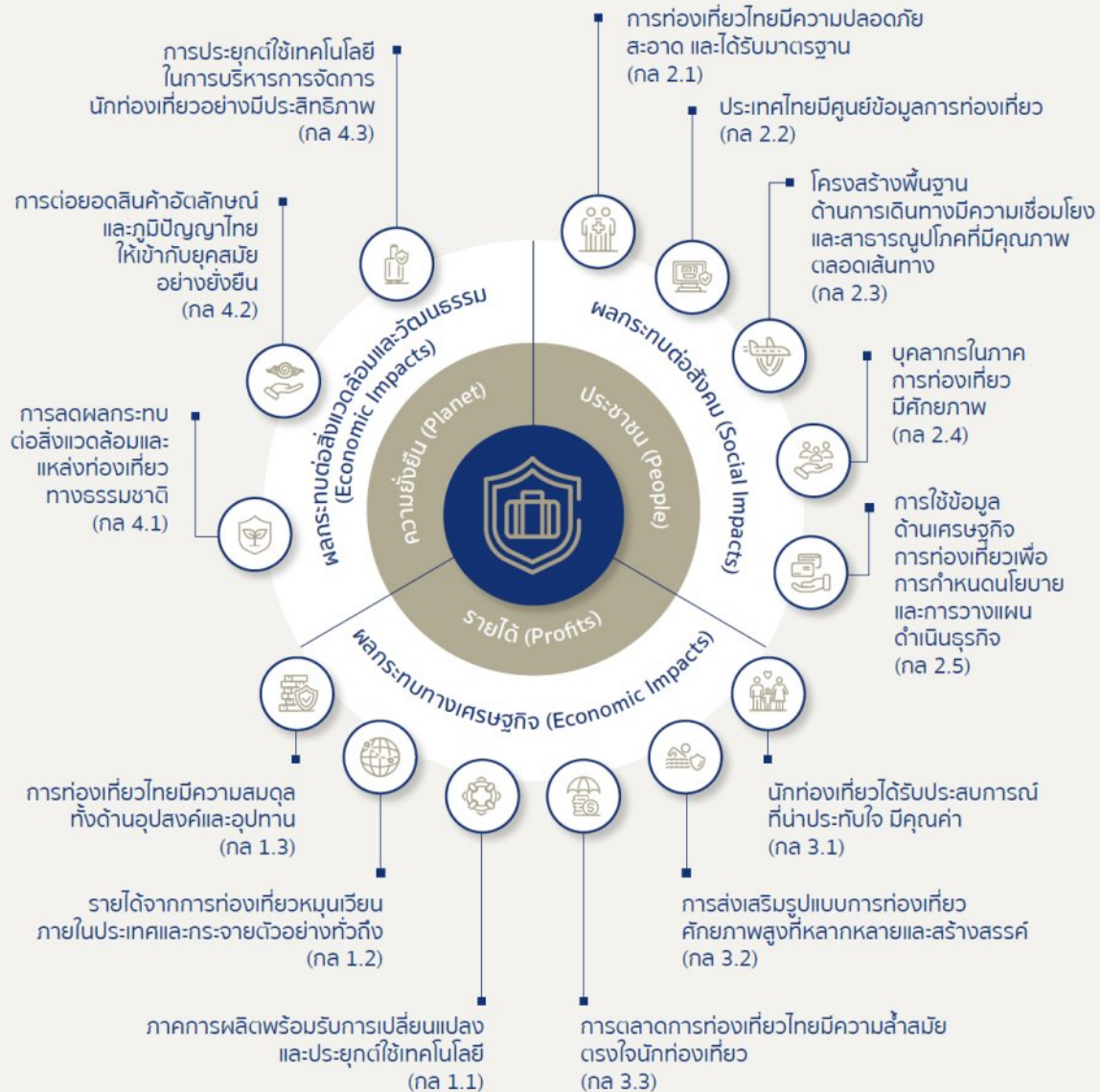
รูปที่ 2.5-3 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาและขับเคลื่อนการท่องเที่ยวอย่างครอบคลุมและทั่วถึงภายในระยะเวลา 5 ปี คือ “การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัวเติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม (Rebuilding High Value Tourism Industry with Resilience, Sustainability and Inclusive Growth)” โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในอนาคต นับจากนี้จะมุ่งเน้นไปที่การดำเนินการ เพื่อพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็ง ต่อยอด การพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาสในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับภาวะความปกติถัดไป (Next Normal) เพื่อการเติบโตอย่างครอบคลุม (Inclusive Growth) ด้วยการพัฒนาแบบองค์รวม (Holistic Approach) จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญแก่การพลิกฟื้นการท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคตที่ดีกว่าสำหรับทุกคน (Building Forward a Better Tourism for All) แสดงดังรูปที่ 2.5-4 และให้ความสำคัญกับการยกระดับใน 3 มิติ ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสังคม (Social) และมิติสิ่งแวดล้อม (Environment) ดังรูปที่ 2.5-5 มีรายละเอียดดังนี้

- การพัฒนาให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นเศรษฐกิจท่องเที่ยวคุณค่าสูง (High Value Economy) โดยมีตัวอย่างการพัฒนา เช่น การเพิ่มค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยว (Tourism Spending) และดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง (High Quality Tourists) การเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม การปรับสมดุลและลดการพึ่งพานักท่องเที่ยวต่างชาติ การยกระดับคุณภาพบุคลากรและทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เป็นต้น
- การพัฒนาให้เกิดสังคมและชุมชนท่องเที่ยวคุณค่าสูง (High Value Social) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และชุมชน การต่อยอดอัตลักษณ์ความเป็นไทย การกระจายความเจริญทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ การพัฒนาให้ประเทศไทยสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ทั้งปี การลดการท่องเที่ยวตามฤดูกาล เป็นต้น

การต่อยอดคุณค่าให้กับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (High Value Environment) โดยมีตัวอย่างแนวทางการพัฒนา เช่น การต่อยอดมูลค่าให้กับต้นทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในภาคการท่องเที่ยว การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ การเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้น้ำและพลังงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษจากการท่องเที่ยว การบรรเทาผลกระทบจากเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เป็นต้น

BUILDING FORWARD A BETTER TOURISM FOR ALL



ที่มา: แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570), คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ

รูปที่ 2.5-4 กรอบการฟื้นฟูอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคตที่ดีกว่า (Build Back Better Future Tourism)

**เศรษฐกิจท่องเที่ยวคุณค่าสูง
(High Value Economy)**

- เพิ่มค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยวและดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง
- เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- ปรับสมดุลและลดการพึ่งพานักท่องเที่ยวต่างชาติ
- ยกระดับคุณภาพของบุคลากรและทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

**สังคมและชุมชนท่องเที่ยวคุณค่าสูง
(High Value Society)**

- สร้างการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และชุมชน
- ต่อยอดอัตลักษณ์ความเป็นไทย
- กระจายความเจริญทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ
- ไทยเที่ยวไทยได้ตลอดทั้งปี และลดการท่องเที่ยวตามฤดูกาล



**ต่อ ยอดคุณค่าให้กับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
(High Value Environment)**

- ต่อยอดมูลค่าให้กับต้นทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในภาคการท่องเที่ยว
- บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้และพลังงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการสร้างมลพิษจากการท่องเที่ยว
- บรรเทาผลกระทบจากความเสี่ยงการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)

ที่มา: แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3 (ฉบับสมบูรณ์) กองยุทธศาสตร์แผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

รูปที่ 2.5-5 การให้คำนิยามของการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าทั้ง 3 มิติ

ทั้งนี้ เป้าหมายแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 กำหนดภายในปี พ.ศ. 2570 ไว้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อสร้างเสริมความเข้มแข็ง ยืดหยุ่น ยั่งยืน และมีส่วนร่วม เพื่อมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าบนพื้นฐานของการบูรณาการเชื่อมโยงทุกภาคส่วน โดยสามารถจำแนกผู้มีส่วนได้ - เสียตลอดห่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย ที่จะได้รับการพัฒนาตามเป้าหมาย ออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้

- การพัฒนาในภาคการผลิตหรือฝ่ายอุปทาน (Supply Side) โดยมีเป้าหมายให้ผู้ประกอบการและภาคการผลิตเข้มแข็งและเชื่อมโยง มีภูมิคุ้มกันพร้อมรับมือกับความเสี่ยง สามารถปรับตัวให้สอดคล้องกับภาวะปกติใหม่ (Next Normal) ตลอดจนมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมและกระจายรายได้ผ่านการใช้จ่ายภายในประเทศอย่างสมดุล
- การพัฒนาในภาคนักท่องเที่ยวหรือฝ่ายอุปสงค์ (Demand Side) โดยมีเป้าหมายเพื่อมอบประสบการณ์การเดินทางที่รับผิดชอบและมีคุณค่ากับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยง ปลอดภัย มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมโดดเด่นหลากหลาย และประยุกต์ใช้ระบบบริหารจัดการนักท่องเที่ยวย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาในภาคสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติด้วยเทคโนโลยี และต่อยอดเอกลักษณ์และภูมิปัญญาไทยด้วยนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์

1) เป้าหมายของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)

เป้าหมายหลัก

- (1) การท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งและสมดุล (Resilience & Re-balancing Tourism)
- (2) การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity)
- (3) การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง (Entrusted Experience)
- (4) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

เป้าหมายรอง

- (1) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูงสำหรับทุกกลุ่ม (Supporting Elements)
- (2) เทคโนโลยีดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานด้านข้อมูลพร้อมส่งเสริมการท่องเที่ยว (ICT Readiness)
- (3) ความพร้อมในการรับมือและจัดการกับความเสี่ยงทุกรูปแบบอยู่เสมอ (Risk Readiness)

2) พันธกิจ

- (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคการผลิต (Supply - side) ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ปรับสมดุล และกระจายความเจริญอย่างครอบคลุม ลดการรั่วไหลตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อให้พร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ
- (2) พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ในด้านมาตรฐานสถานประกอบการ แหล่งท่องเที่ยวและบุคลากร และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบุคลากรให้มีคุณภาพในระดับสากล
- (3) พัฒนาและยกระดับประสบการณ์การท่องเที่ยวตลอดเส้นทางอย่างครบวงจร ด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ที่หลากหลายและการสื่อสารการตลาดที่ตรงใจ โดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวเป็นศูนย์กลาง
- (4) ส่งเสริมความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว บนพื้นฐานของความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม อัตลักษณ์ของสังคมและชุมชน ศิลปวัฒนธรรม และการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

3) ตัวชี้วัดหลัก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

- (1) สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25
- (2) จำนวนธุรกิจบริการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวได้รับรองมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย และอาเซียน เพิ่มขึ้นปีละไม่ต่ำกว่า 3,000 ราย
- (3) จำนวนวันพักและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติไม่ต่ำกว่า 10 วัน ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่ต่ำกว่า 3 วัน ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี
- (4) สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มเดินทางครั้งแรก และกลุ่มเดินทางซ้ำ เป็น 40: 60
- (5) อันดับผลดำเนินงานภาพรวมตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) อยู่ใน 35 อันดับแรก
- (6) อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวของประเทศไทย ด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมโดย TTDI อยู่ 1 ใน 67

4) ยุทธศาสตร์การพัฒนา

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และพันธกิจ ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาวางออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความแข็งแกร่งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Resilient Tourism) การสร้างความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย เพื่อให้ภาคการผลิตในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว (Supply-side) สร้างความสมดุลระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึง ผลักดันการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนกระจายความเจริญจากการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่เพื่อ การเติบโตอย่างมีส่วนร่วมจากการท่องเที่ยวไทย (Inclusive Growth) ด้วยการส่งเสริมให้ใช้วัตถุดิบภายในประเทศ และมุ่งลดการรั่วไหลของรายได้ในภาคการท่องเที่ยว

- กลยุทธ์ที่ 1.1 สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการผลิตและผลักดันนวัตกรรมเพื่อให้เกิดภูมิคุ้มกันพร้อม รับมือกับความเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ (Resilient Supply - Side)
- กลยุทธ์ที่ 1.2 กระจายรายได้และความเจริญจากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงทุกพื้นที่ และลดการรั่วไหล ในภาคการท่องเที่ยวอย่างเป็นธรรม (Equitable Tourism)
- กลยุทธ์ที่ 1.3 ส่งเสริมการท่องเที่ยวคุณภาพที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลให้แก่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั้ง ด้านอุปสงค์และอุปทาน (Quality - Base Tourism)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) ปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ที่จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาโดยคำนึงถึงความยั่งยืนและความต้องการของ นักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ครอบคลุมถึงการพัฒนาความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญของบุคลากรในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการศึกษาด้านการบริการและการท่องเที่ยว รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐานต่าง ๆ ที่ต้องยกระดับ ให้มีความทันสมัย มีคุณภาพสูงตามหลักสากล และมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาความปลอดภัย สุขอนามัย และมาตรฐานการท่องเที่ยวตลอดเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว (Global Standardization)
- กลยุทธ์ที่ 2.2 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและข้อมูลสารสนเทศ (Digital & Data Infrastructure)
- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับ นักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง (Connectivity & Universal Design)
- กลยุทธ์ที่ 2.4 พัฒนาศักยภาพของบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ให้มีคุณภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Thai - Class Potential)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience) การมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวควรเป็นปัจจัยหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าโดยเส้นทางการท่องเที่ยวจะเริ่มตั้งแต่ก่อนการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว การสื่อสารการตลาดที่ตรงใจและสร้างสรรค์ การคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและมาตรฐาน แหล่งท่องเที่ยวและรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลาย รวมถึงความมั่นคงปลอดภัย และความสะดวกสบายตลอดการเดินทาง

กลยุทธ์ที่ 3.1 สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวอันน่าประทับใจที่มีคุณค่าเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม (Value - Base Tourism)

กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวศักยภาพสูงที่หลากหลายและสร้างสรรค์ของไทย (High-Potential and Creative Tourism)

กลยุทธ์ที่ 3.3 ส่งเสริมการตลาดเชิงรุกมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายเชิงคุณภาพด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ (Quality - Base Marketing)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism) การพัฒนาบนพื้นฐานของความยั่งยืนของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภาคการผลิตและธุรกิจในการท่องเที่ยวมีการเติบโตอย่างยั่งยืน มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและชุมชนท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการนักท่องเที่ยว และการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว เช่น การปล่อยมลพิษ ของเสีย เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 4.1 เสริมสร้างความสมบูรณ์แก่สิ่งแวดล้อมและแหล่งธรรมชาติ (Enriched Environment)

กลยุทธ์ที่ 4.2 ส่งเสริมการอนุรักษ์และต่อยอดทรัพย์สินทางวัฒนธรรมและเอกลักษณ์ความเป็นไทยด้วยการประยุกต์ให้เข้ากับยุคสมัย (Thai Culture and Identities)

กลยุทธ์ที่ 4.3 ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Tourists Management)

2.5.5 เขตพัฒนาการท่องเที่ยวตามพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นไปตามพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาออกกฎกระทรวงและประกาศกระทรวง อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 วรรคหนึ่ง และมาตรา 17 เพื่อกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว จำนวน 9 เขต ประกอบด้วย

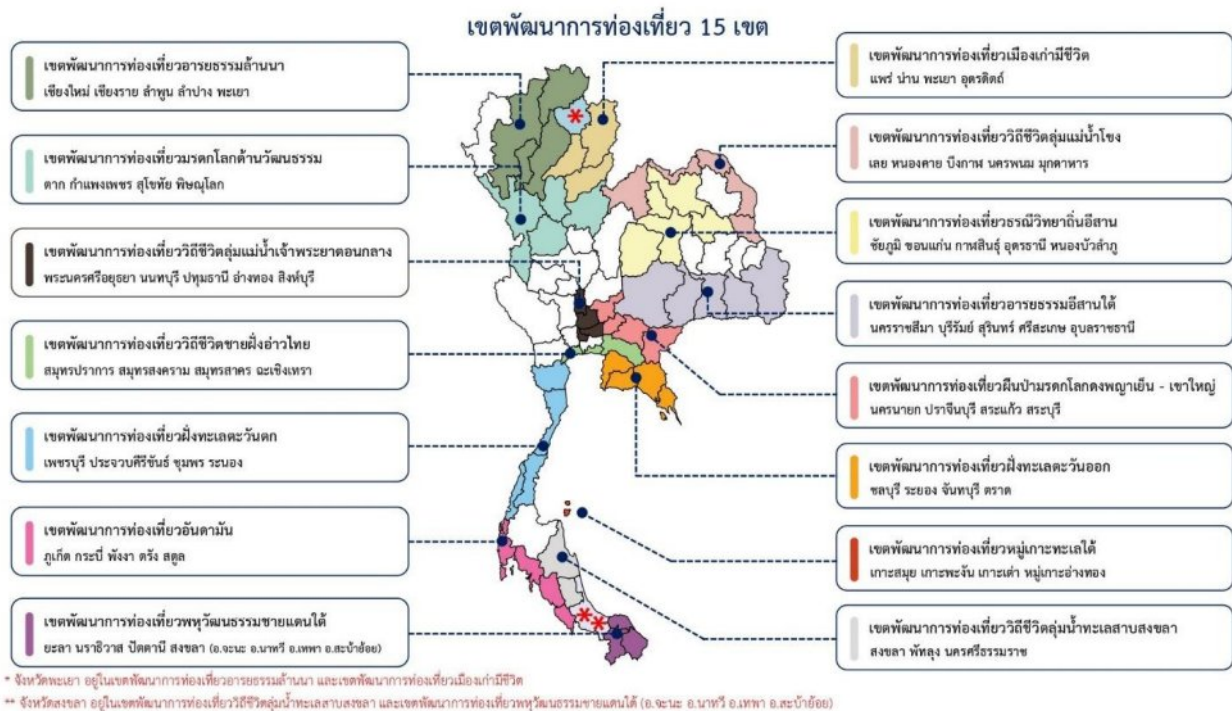
1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้
4. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก
5. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน

6. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม
7. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง
8. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง
9. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวหมู่เกาะทะเลใต้

และมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 เห็นชอบให้ประกาศกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเพิ่มเติมอีก 6 เขต ประกอบด้วย

1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตชายฝั่งอ่าวไทย
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่
4. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน
5. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา
6. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวพหุวัฒนธรรมชายแดนใต้

ปัจจุบันประเทศไทยจึงมีเขตพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งหมด 15 เขต



ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา

รูปที่ 2.5-6 เขตพัฒนาการท่องเที่ยว 15 เขต

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

แผนกลยุทธ์การขับเคลื่อนการท่องเที่ยวสีขาว ภายใต้โมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2566 - 2570 มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาการท่องเที่ยว อย่างยั่งยืน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ โดยอาศัยแนวคิดจากแผนยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG เป็นเครื่องมือในการพัฒนา เพื่อใช้เป็นแนวทางการกำหนด

เป้าหมายการปฏิบัติงาน ทั้งในภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศ และพื้นที่เขตการท่องเที่ยวต่าง ๆ ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ครอบคลุมในกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ชุมชน และประชาชนในพื้นที่ท่องเที่ยว เพื่อให้มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันในภาพรวม และเกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ แผนกลยุทธ์ฯ ได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ในการเสนอความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตัวอย่างแนวทางการดำเนินงานตามแนวคิดโมเดลเศรษฐกิจ BCG อันเป็นประโยชน์ในการนำมาปรับใช้ ต่อยอด และขยายผล ผ่านการดำเนินงานและการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวสีขาว ภายใต้โมเดลเศรษฐกิจ BCG บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และสนับสนุนให้การท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาประเทศไทย ให้มีความเจริญและมั่นคง ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมต่อไป

แนวคิดของเศรษฐกิจ BCG Model ซึ่งเป็นการพัฒนา 3 เศรษฐกิจ คือ เศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) เกิดจากแนวคิด ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยอาศัยจุดแข็งของประเทศทางด้านความหลากหลายทางชีวภาพ และความหลากหลายทางวัฒนธรรม มาช่วยขับเคลื่อนให้ประเทศไทยสามารถผลิตสินค้าและบริการที่มีมูลค่าสูง ปรับรูปแบบของห่วงโซ่การผลิตสินค้าและบริการ นำเทคโนโลยีนวัตกรรมดิจิทัลสมัยใหม่来帮助ทำลายข้อจำกัด ให้เกิดการก้าวกระโดดของการพัฒนาต่อยอด และสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ตอบโจทย์ ตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) และยังสอดคล้องกับหลักการของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง (Sufficiency Economy Philosophy: SEP)

แนวคิดของเศรษฐกิจ BCG Model มีความสำคัญต่อประเทศสูงทั้งในมิติด้านสังคมและเศรษฐกิจ เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการจ้างงานประมาณ 16 ล้านคน (ครึ่งหนึ่งของจำนวนการจ้างงานรวม) และมีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวมกัน 3.4 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งมีศักยภาพในการเพิ่มมูลค่าเป็น 4.4 ล้านล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 24 ของ GDP และจ้างแรงงานได้ถึงกว่า 20 ล้านคนในอีก 5 ปีข้างหน้า โดยมีแนวทางการขับเคลื่อน ใน 5 สาขาสำคัญ ดังนี้

1) เกษตรและอาหาร: การเพิ่มความหลากหลายของผลผลิตทางการเกษตร การพัฒนาระบบบริหารจัดการ และการนำเทคโนโลยีเข้ามา เพื่อสร้าง “Smart Farmer” และช่วยยกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตรไปจนถึงการปรับโครงสร้างการผลิตสินค้าเกษตรทั้งระบบ มุ่งเน้นการปรับแนวคิดจากการจ้างงบประมาณเพื่อช่วยเหลือผ่านการประกันรายได้สินค้าเกษตร หรือการอุดหนุนประจำปี ไปสู่งบประมาณเพื่อการลงทุน สร้างความรู้เพิ่มขีดความสามารถให้เกษตรกร สามารถมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มผลผลิตและเพิ่มมูลค่าของสินค้าเกษตรเป็นสำคัญ การขับเคลื่อนในส่วนดังกล่าวนี้ คาดว่าจะช่วยพัฒนาศักยภาพในการเพิ่ม GDP ของภาคเกษตรได้สูงขึ้นเป็น 1.7 ล้านล้านบาท จากที่มีอัตราติดลบในช่วงที่ผ่านมา ในขณะเดียวกัน การยกระดับคุณภาพ และมาตรฐานอาหาร ไปสู่การผลิตอาหารเฉพาะกลุ่ม (Functional Food) ซึ่งสามารถเพิ่มมูลค่า GDP ได้ถึง 0.9 ล้านล้านบาท

2) สุขภาพและการแพทย์: ในปี 2560 ประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ ประมาณ 400,000 ล้านบาท คาดว่าค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพจะเพิ่มเป็น 1.4 ล้านล้านบาทเมื่อประเทศไทยก้าวสู่สังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ โดยในแต่ละปีประเทศไทยนำเข้าผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรมรวมกันกว่า 100,000 ล้านบาท แต่หากมีการส่งเสริมวิทยาการความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีด้านการแพทย์ พัฒนานวัตกรรมจากผลิตภัณฑ์สมุนไพรและเครื่องสำอางให้ได้คุณภาพ และมาตรฐาน มีข้อมูลทางวิทยาศาสตร์รองรับการขึ้นทะเบียนผลิตภัณฑ์ รวมถึงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในกลุ่มยา วัคซีน

ยาชีววัตถุ อุปกรณ์ทางการแพทย์และวัสดุฝังในร่างกายได้ ก็จะช่วยลดการนำเข้า และลดค่าใช้จ่ายเหล่านี้ลงได้ และยังสามารถเพิ่มมูลค่า GDP ของสาขาสุขภาพและการแพทย์ในประเทศไปได้สูงถึง 9 หมื่นล้านบาท

3) พลังงาน วัสดุและเคมีชีวภาพ: ปัจจุบันประเทศไทยนำเข้าพลังงานกว่าร้อยละ 60 ของความต้องการใช้พลังงานภายในประเทศทั้งหมด แต่หากมีการพัฒนาเพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน การพัฒนานวัตกรรมการผลิตพลังงานที่มีประสิทธิภาพสูง ตลอดจนการต่อยอดผลผลิตทางการเกษตรและของเสียไปเป็นสารประกอบ หรือผลิตภัณฑ์เคมีและวัสดุชีวภาพที่มีมูลค่าสูง นอกจากจะช่วยลดการนำเข้าพลังงานได้แล้ว ยังช่วยเพิ่มมูลค่า GDP ภาคพลังงาน วัสดุและเคมีชีวภาพ จากเดิมอยู่ที่ประมาณ 9.5 หมื่นล้านบาท ไปสู่ประมาณ 2.6 แสนล้านบาทได้

4) การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจสร้างสรรค์: ที่ผ่านมาประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวมากกว่า 35 ล้านคนต่อปี สร้างรายได้จากการท่องเที่ยว มากเป็นอันดับ 4 ของโลกแต่รายได้ร้อยละ 80 กระจุกตัวอยู่เพียง 8 จังหวัด ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งกระจายการท่องเที่ยวสู่เมืองหน้าเที่ยว ยกย่องขีดความสามารถ และการบริหารจัดการทางด้านการท่องเที่ยว ทั้งในมิติด้านมาตรฐาน ความสะดวก สะอาด ปลอดภัย และอัตลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ ไปจนถึงการนำความคิดสร้างสรรค์ มาเชื่อมโยงกับรากเหง้าและทุนทางวัฒนธรรม มารังสรรค์เป็นผลิตภัณฑ์หรือบริการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทั่วประเทศ จะช่วยเพิ่มมูลค่า GDP ได้ถึง 1.2 ล้านล้านบาท จากประมาณ 1 ล้านล้านบาทในปัจจุบัน

5) เศรษฐกิจหมุนเวียน: ปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน ซึ่งเป็นระบบเศรษฐกิจที่เน้นคุณค่าและทำให้นุญช้อยู่กับธรรมชาติได้อย่างสมดุล สนับสนุนการบรรลุความตกลงปารีส (Paris Agreement) ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และที่สำคัญเป็นโอกาสสำหรับการสร้างเศรษฐกิจใหม่ สร้างรายได้และเพิ่มการจ้างงาน ทั้งนี้ คาดว่าในปี พ.ศ. 2570 เศรษฐกิจหมุนเวียน จะช่วยสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจไม่น้อยกว่าร้อยละ 1 ของมูลค่า GDP



ที่มา: แผนกลยุทธ์การขับเคลื่อนการท่องเที่ยวสีขาว ภายใต้โมเดลเศรษฐกิจ BCG (พ.ศ. 2566 - 2570)

รูปที่ 2.5-7 กรอบประเด็นการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวสีขาว ภายใต้แนวคิดโมเดลเศรษฐกิจ BCG

พ.ศ. 2566 - 2570

2.5.7 แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นการกำหนดแผนย่อยในการพัฒนาการท่องเที่ยวภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการท่องเที่ยว 6 แผนย่อยในหัวข้อแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2561 - 2580) มีวัตถุประสงค์เพื่อบูรณาการพัฒนาระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทยที่มีศักยภาพสูง และนำมาสู่การพิจารณาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติตามประเภทของการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของการท่องเที่ยวที่โดดเด่นและเอื้อต่อการเติบโต 5 สาขา แสดงดังรูปที่ 2.5-9

1 การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม	2 การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ	3 การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพความงามและแพทย์แบบไทย	4 การท่องเที่ยวสำราญน่านน้ำ	5 การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค
1) สร้าง คุณค่าและมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ บนฐานของทุนวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น ที่โดดเด่นเฉพาะถิ่น 2) พัฒนา ปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการเสริมสร้างความแข็งแกร่งเพื่อนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าและบริการ 3) เสริมสร้าง ศักยภาพผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว 4) ส่งเสริม การบูรณาการผู้ประกอบการและภาคีที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและภูมิปัญญา 5) ส่งเสริม การตลาดการท่องเที่ยว โดยการ นำเสนอเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของท้องถิ่นให้เป็นที่รู้จักในวงกว้าง นำไปสู่การสร้างสรรคและนวัตกรรม	1) พัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อมความสะดวก ของเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจให้มีความพร้อมสำหรับการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ 2) สนับสนุน การบริการเพื่อสร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรม การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ รวมทั้งสร้างภาพพจน์ของธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนใช้ทุนค่าและระบบนิเวศ 3) ส่งเสริม การตลาดและสนับสนุนการเป็นเจ้าภาพจัดงานในระดับนานาชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์พื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ และเสริมสร้างการเชื่อมโยงกับภาคีที่เกี่ยวข้อง	1) ยกระดับ คุณภาพการให้บริการ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพให้ได้มาตรฐานระดับสากล กับคุณภาพของสถานประกอบการและบุคลากรของธุรกิจบริการ 2) สร้างสรรค การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพรูปแบบใหม่บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีศักยภาพ พร้อมให้บริการความหลากหลายของกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพที่ได้มาตรฐาน 3) พัฒนา ยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์ด้านแพทย์แบบไทย ให้มีมาตรฐานระดับสากลและสอดคล้องกับความต้องการของตลาด 4) ส่งเสริม ตลาดการท่องเที่ยวทางการแพทย์ไทยมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อเสริมสร้างรายได้ อย่างแพร่หลาย	1) พัฒนา แหล่งท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางท่องเที่ยวความงามและสายวี และเส้นสายสำคัญ 2) ปรับปรุงและพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และ สิ่งอำนวยความสะดวก ในการท่องเที่ยวทางน้ำ 3) พัฒนาและปรับปรุง ปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ ในความปลอดภัย การบริการในสถานที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดน โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะ 4) การส่งเสริมการ ประชาสัมพันธ์ความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ แหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมท่องเที่ยวต่อเนื่องในทุกรูปแบบ	1) พัฒนา เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานและท่าเรือในอาเซียน และท่าเรือชายฝั่งตอนบน และพัฒนาเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน รวมทั้งส่งเสริมและบูรณาการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางเรือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับภูมิภาคและอาเซียน 2) อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการ พัฒนาและยกระดับด่านแดน และการเดินทางในทุกรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ ปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค 3) ส่งเสริม การตลาดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ร่วมกันให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุโรป

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 2.5-8 แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว 5 สาขา ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการท่องเที่ยว

1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม มุ่งเน้นการสร้างสรรคสินค้าและบริการ เพื่อสร้างทางเลือกของประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยวและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ผ่านการผสมผสานองค์ความรู้และนวัตกรรมร่วมกับจุดแข็งในด้านความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต ในส่วนของแผนย่อยการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาทั้งหมด 5 ประการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1.1) สร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่ม ให้กับสินค้าและบริการบนฐานของทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนากิจกรรมและบริการรูปแบบใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยววิถีพุทธ การท่องเที่ยวกลุ่มมุสลิม เป็นต้น
- 1.2) พัฒนาปัจจัยแวดล้อม ให้เอื้อต่อการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์เพื่อนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรม การส่งเสริมการลงทุน พัฒนาระบบฐานข้อมูล และการสร้างเรื่องราวเพื่อบอกเล่านักท่องเที่ยว เป็นต้น
- 1.3) เสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการและบุคลากร เพื่อให้มีทักษะและองค์ความรู้ในธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความแตกต่างและความโดดเด่นของสินค้าและบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดท่องเที่ยว

- 1.4) ส่งเสริมการจดทะเบียนและคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา เพื่อสนับสนุนการพัฒนาต่อยอดไปสู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค ได้แก่ ศิลปวัฒนธรรมไทย กิจกรรมและสินค้าของชุมชนอาหารไทย และการแพทย์แผนไทย
- 1.5) นำเสนอเอกลักษณ์ของประเทศไทยและท้องถิ่น ผ่านสื่อสร้างสรรค์และนวัตกรรมทางสื่อต่าง ๆ รวมไปถึงการสื่อสารเรื่องราวอย่างสร้างสรรค์ผ่านช่องทางการตลาดที่เป็นที่นิยมในกลุ่มเป้าหมาย

2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจครอบคลุมไปถึงการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ และการท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมไปถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจหรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในส่วนของแผนย่อยการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาทั้งหมด 3 ประการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 2.1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความพร้อมสำหรับการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ รวมถึงส่งเสริมการกระจายของการท่องเที่ยวธุรกิจไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางของการจัดประชุมและนิทรรศการต่าง ๆ และเพิ่มช่องทางการเข้าถึงการจัดงานรูปแบบต่าง ๆ
- 2.2) สนับสนุนมาตรการเพื่อสร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวก รวมทั้งสร้างความพร้อมของธุรกิจที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าและระบบนิเวศของการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เช่น โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร การจัดเลี้ยง ของที่ระลึก เป็นต้น รวมถึงการสร้างการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการและบุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 2.3) ส่งเสริมการตลาดและสนับสนุนการเป็นเจ้าภาพจัดงานในระดับนานาชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์และส่งเสริมกิจกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเชิงธุรกิจและต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงามและแพทย์แผนไทยมุ่งเน้นการสร้างแตกต่างและเอกลักษณ์จากการให้บริการตามแบบอย่างความเป็นไทยที่โดดเด่น ในระดับสากล เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ในส่วนของแผนย่อยการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงามและแพทย์แผนไทย ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาทั้งหมด 4 ประการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 3.1) ยกระดับคุณภาพการให้บริการ ให้ได้มาตรฐานระดับสากลทั้งในส่วน of สถานประกอบการ และทักษะของผู้ให้บริการ ทั้งนี้การบริการครอบคลุมไปถึงธุรกิจสปาและบริการเสริมความงาม นวดแผนไทย โยคะ การดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ สถานพักฟื้นเพื่อการฟื้นฟูสุขภาพและการผ่อนคลาย
- 3.2) สร้างสรรค์รูปแบบการบำบัดฟื้นฟูและรักษาสุขภาพ โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์นวัตกรรมและเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อสร้างความหลากหลายของกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพที่ได้มาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากลและเชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ

- 3.3) ยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์ด้านแพทย์แผนไทย ให้มีมาตรฐานระดับสากลและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์ พร้อมสร้างความเชื่อมั่นของผู้บริโภค
- 3.4) ส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวทางการแพทย์ที่ไทยมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อสร้างการรับรู้ อย่างแพร่หลายในตลาดกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ศัลยกรรมเสริมความงาม ทันตกรรม การรักษาภาวะ ผู้มีบุตรยาก เป็นต้น โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ ครบวงจรของไทย

4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำมุ่งเน้นการคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชน การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ให้ได้มาตรฐาน เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ในขณะเดียวกันก็คำนึงถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่เช่นเดียวกัน ในส่วนของแผนย่อยการพัฒนาการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาทั้งหมด 4 ประการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 4.1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรม เพื่อรองรับการท่องเที่ยว โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างสรรค์และยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยว ให้มีความหลากหลายและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว
- 4.2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพัก เป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- 4.3) พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุน เช่น ความปลอดภัย การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวก โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทางเพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรม
- 4.4) การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ รวมทั้งส่งเสริมการทำตลาดรูปแบบใหม่ให้สอดคล้องกับพฤติกรรม ความต้องการของนักท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบินเรือ ซึ่งถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ ที่มีการใช้จ่ายสูง

5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ อนุภูมิภาคและอาเซียน เข้าด้วยกันเพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางในลักษณะการท่องเที่ยวร่วมกัน ในส่วนของแผนย่อยการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาทั้งหมด 3 ประการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 5.1) พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและบูรณาการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคและอาเซียน
- 5.2) อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาขั้นตอนการเดินทางในทุกรูปแบบให้มีความราบรื่น การปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้ความรู้และอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว

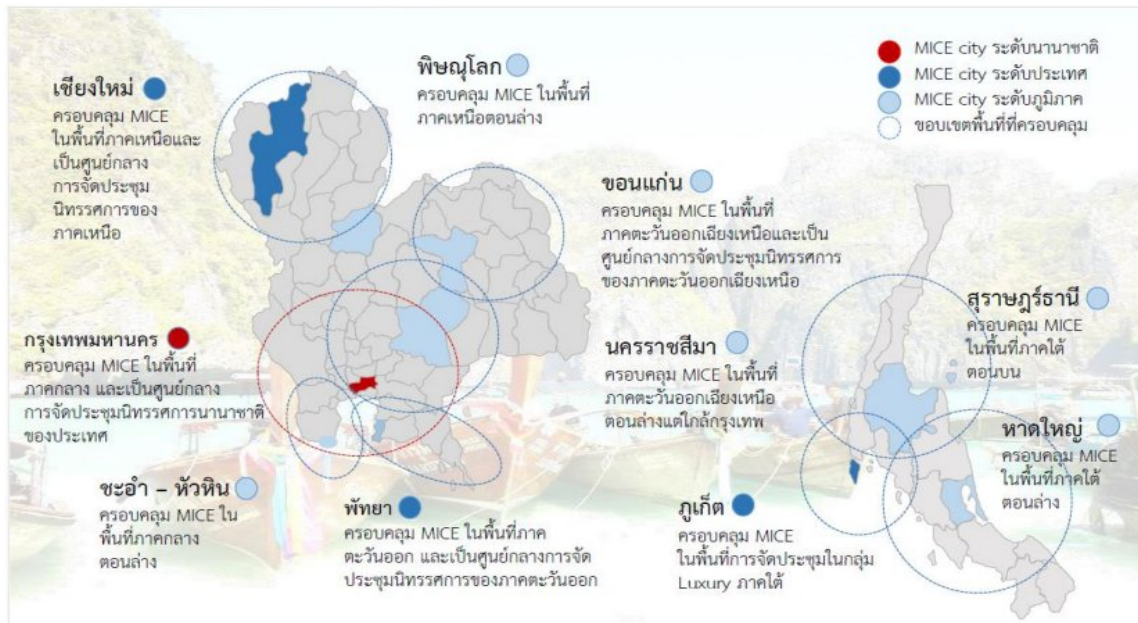
- 5.3) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยการประชาสัมพันธ์บนฐานอัตลักษณ์ร่วมกันเพื่อให้ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นที่รู้จักและเป็นจุดหมายปลายทางร่วมของนักท่องเที่ยวทั่วโลก

2.5.8 การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (MICE City)

การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (MICE City) หรืออุตสาหกรรม MICE มาจาก Meetings Incentive Travel Conventions Exhibitions หรือบางครั้ง C = Conferencing และ E= Events ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมจัดงานแสดงสินค้า งานประชุม หรือคอนเสิร์ต เป็นต้น อุตสาหกรรมไมซ์ (MICE Industry) เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง และสามารถสร้างรายได้ทางตรงและทางอ้อมให้กับประเทศไม่ต่ำกว่าปีละหนึ่งแสนล้านบาท รายได้ทางตรงเกิดจากนักท่องเที่ยวที่มาเข้าร่วมงานประชุมหรืองานแสดงสินค้าต่าง ๆ ในประเทศ ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีคุณภาพและมีค่าใช้จ่ายสูงกว่านักท่องเที่ยวทั่วไปถึง 2-3 เท่า ส่วนรายได้ทางอ้อมมาจากการลงทุน รวมทั้งยังช่วยส่งเสริมธุรกิจอื่น ๆ ก่อให้เกิดรายได้หมุนเวียนในประเทศจำนวนมาก เช่น การขนส่ง ธุรกิจที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม ขายเป็นของที่ระลึก ธุรกิจท่องเที่ยวและบันเทิง ธุรกิจการเงินและธนาคาร เป็นต้น (สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ, 2554)

จากรายงานของสมาคมการจัดประชุมนานาชาติระดับโลก (International Congress and Convention Association: ICCA) พบว่าในภูมิภาคอาเซียนลำดับหนึ่ง คือ ประเทศสิงคโปร์ รองลงมา คือ ประเทศมาเลเซีย และประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 3 โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่รองรับผู้เดินทางมาร่วมประชุมมากที่สุด ในส่วนศักยภาพประเทศไทยได้รับการจัดลำดับพื้นที่อาคารจัดแสดงสินค้าขนาดใหญ่มากเป็นอันดับที่ 21 ของโลก

ตามข้อมูลของ Thailand Convention and Exhibition Bureau: TCEB ในปี พ.ศ. 2562 รายงานจำนวนผู้เดินทางเข้าร่วมกิจกรรมงาน MICE ภายในประเทศ 46,338 งาน มีผู้เดินทาง 29.61 ล้านคน สร้างมูลค่ากว่า 1 แสนล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 9.50 ของรายได้อุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้วิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดที่มีความพร้อมใน 4 ด้านคือ (1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (2) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (3) ด้านสถานที่ท่องเที่ยว และ (4) ด้านการจัดกิจกรรม มีการกำหนดจังหวัดเป้าหมายแสดงดังรูปที่ 2.5-10 อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่พบ คือ มาตรฐานการจัดการและการบริการ MICE ที่ได้รับการยอมรับในประเทศไทยมีเพียงกรุงเทพมหานคร ในขณะที่เมืองอื่น ๆ ยังมีปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการบริการที่ไม่ได้มาตรฐาน ขาดความพร้อมของบุคลากรและคนในพื้นที่ โดยประเด็นในการพิจารณาศักยภาพพื้นที่ แสดงดังรูปที่ 2.5-11



ที่มา: โครงการศึกษาและจัดทำข้อมูลยุทธศาสตร์ของโมซ์ซิตี้ (City Profile)

รูปที่ 2.5-9 ตำแหน่งทางการพัฒนาเมืองไมซ์

เกณฑ์ในการประเมินพื้นที่ไม่ซ้จติ

The diagram illustrates 15 factors for site selection, categorized into five groups of three factors each:

- ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility):**
 - ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Cost)
 - เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Time)
 - ความถี่ของเที่ยวบิน (Frequency)
 - ความสะดวกของระบบคมนาคม (Convenience)
 - อุปสรรค (Barriers)
- โอกาสเสริมจากการประชุม (Extra-Conference Opportunities):**
 - แหล่งบันเทิง (Entertainment)
 - สรรพสินค้า (Shopping)
 - การท่องเที่ยว (Sightseeing)
 - สันทนาการ (Recreation)
 - โอกาสในการติดต่อธุรกิจ (Professional Opportunities)
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดงาน (Meeting Facilities):**
 - ความสามารถในการรองรับ (Capacity)
 - โครงสร้างสถานที่ (Layout)
 - ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุม (Cost)
 - บรรยากาศ (Ambiance)
 - การบริการ (Service)
 - ความปลอดภัย (Security)
 - ความพร้อม (Availability)
 - ประสบการณ์ (Experience)
 - ความหลากหลายของสถานที่ประชุม (Variety)
 - ความเหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานที่จัดงาน
- ข้อมูลสนับสนุนพื้นที่ (Information):**
 - ภาพลักษณ์ของเมือง (City Image)
 - กิจกรรมส่งเสริมการตลาด (Marketing)
 - สภาพแวดล้อมในพื้นที่ (Site Environment)
 - ภูมิอากาศ (Climate)
 - สภาพแวดล้อม (Setting)
 - โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
 - อัธยาศัยไมตรีของคนในพื้นที่ (Hospitality)
- เกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ในด้านอื่นๆ (Other Criteria):**
 - ความเสี่ยง (Risks)
 - การสร้างผลประโยชน์ (Profitability)
 - ความแปลกใหม่ (Novelty)
 - ราคาเครื่องอุปโภค บริโภค (Commodity Price)

ที่มา: โครงการศึกษาและจัดทำข้อมูลยุทธศาสตร์ของไมซ์ซิตี้ (City Profile)

รูปที่ 2.5-10 หลักเกณฑ์ในการประเมินพื้นที่ไมซ์ซีดี

2.5.9 การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism)

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยมีความเชื่อมโยงของธุรกิจภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว มีองค์ประกอบหลัก 4 ประการ ได้แก่ ที่พัก (Accommodation) การขนส่ง (Transport) การท่องเที่ยวและกิจกรรม (Activity) และอาหารและงานฝีมือ (Food and Craft) นอกจากนี้ การท่องเที่ยวเชิงกีฬายังมีห่วงโซ่อุปทานอีกบางประการเช่น ผู้ที่เกี่ยวข้องด้านการวางแผนการท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้แก่ ผู้วางแผนการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Travel Planner) ผู้ประกอบการทัวร์กีฬา (Sports Tour Operator) และตัวแทนท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Travel Agency) ฯลฯ และยังมี ความเกี่ยวข้องกับผู้นำเสนอปัจจัยการผลิต (Input Providers) ต่าง ๆ ด้วย และยังสามารถแบ่งผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ ผู้ให้บริการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism Service Providers) ผู้นำเสนอปัจจัยการผลิตในการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Input Providers) และตัวแทนจัดการท่องเที่ยวเชิงกีฬา และผู้ประกอบการทัวร์กีฬา (Sports Travel Agencies and Tour Operators)

สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ปี พ.ศ. 2553) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) สามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะตามวัตถุประสงค์ในการเล่นกีฬา คือ (1) การเล่นกีฬาเพื่อสุขภาพ (Activity - Based Sports Tourism) คือ นักท่องเที่ยวที่ไปท่องเที่ยวพร้อมกับวัตถุประสงค์ที่จะไปออกกำลังกายด้วยการเล่นกีฬา เช่น เล่นกอล์ฟ วิ่ง ดำน้ำ พายเรือ และ (2) การเล่นกีฬาเพื่อการแข่งขัน (Event - Based Sports Tourism) คือ นักกีฬาไปแข่งขันกีฬาระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศ หรือระดับโลก

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จึงได้จัดตั้งต้นแบบเมืองกีฬา (Sport City) ขึ้น โดยในระยะแรก ปี พ.ศ. 2561 มีจังหวัดต้นแบบเมืองกีฬา 6 จังหวัด อันได้แก่ จังหวัดชลบุรี สุพรรณบุรี บุรีรัมย์ อุตรดิตถ์ ศรีสะเกษ และกระบี่ โดยมีเกณฑ์การพิจารณา ได้แก่ ความหลากหลายของชนิดกีฬาที่จัดการแข่งขัน ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภค เส้นทางคมนาคมที่หลากหลาย สนามกีฬาที่ทันสมัยได้มาตรฐาน ประสิทธิภาพในการจัดการแข่งขันกีฬาในระดับประเทศและระดับนานาชาติ การเป็นเมืองอุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์กีฬา และการผลักดันนักกีฬายาวชนที่มีความสามารถสู่การเป็นนักกีฬาอาชีพ เป็นต้น โดยในระยะต่อมาปี พ.ศ. 2562 ได้มีจังหวัดสนใจเข้าร่วมจัดตั้งเมืองกีฬาเพิ่มเติมอีก 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี เชียงราย นครราชสีมา จันทบุรี ยะลา พัทลุง สงขลา ตรัง ภูเก็ต และกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งเป็นแต่ละด้านและกลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1: ด้านกีฬาเชิงสุขภาพ และออกกำลังกาย (Sports for Health & Exercise) รวม 3 จังหวัด ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดยะลา
- กลุ่มที่ 2: ด้านกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว กีฬาเชิงศิลปวัฒนธรรม และกีฬาด้านการส่งเสริมกีฬาไทย (กีฬาพื้นบ้าน) (Sports Tourism and Sports Culture) รวม 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดพัทลุง และจังหวัดภูเก็ต
- กลุ่มที่ 3: ด้านกีฬาเพื่อความเป็นเลิศ (Sports for Excellence) รวม 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสงขลา และจังหวัดตรัง
- กลุ่มที่ 4: ด้านกีฬาขั้นพื้นฐานและกีฬามวลชน (Basic Sports and Sports for all) รวม 1 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี

2.5.10 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ ประเด็นการท่องเที่ยว พ.ศ. 2561-2580

การพัฒนาการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการท่องเที่ยวที่ให้ความสำคัญกับการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลก โดยจะต้องพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ มุ่งเน้นนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว พัฒนาการท่องเที่ยวในสาขาที่มีศักยภาพ แต่ยังคงรักษาจุดเด่นของประเทศ ด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม อัตลักษณ์ความเป็นไทย การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายสูงสุดของการท่องเที่ยวในการเป็นเครื่องมือในการลดความเหลื่อมล้ำของสังคมไทย โดยแผนแม่บทด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย 6 แผนย่อย ดังนี้

1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม สร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการการท่องเที่ยว จากความหลากหลายทางทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต เพื่อสร้างคุณค่าให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว สร้างทางเลือกของประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว

2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุม การจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา

3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย พัฒนาและยกระดับมาตรฐาน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ทั้งสินค้า บริการ บุคลากร ผู้ประกอบการ และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว เน้นสร้างความแตกต่างและความเป็นเอกลักษณ์

4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ ครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน

5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ยกย่องให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวบนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน

6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวไทย

วิสัยทัศน์ในการพัฒนาและขับเคลื่อนการท่องเที่ยวในระยะเวลา 5 ปี คือ “การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม”

เป้าหมายของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)

เป้าหมายหลัก

1. การท่องเที่ยวไทยมีความเข้มแข็งและสมดุล (Resilience & Re-balancing Tourism)
2. การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity)

3. การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง (Entrusted Experience)
4. การบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

เป้าหมายรอง

1. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูงสำหรับทุกคน (Supporting Elements)
2. เทคโนโลยีดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานด้านข้อมูลพร้อมส่งเสริมการท่องเที่ยว (ICT Readiness)
3. ความพร้อมในการรับมือและจัดการกับความเสี่ยงทุกรูปแบบอยู่เสมอ (Risk Readiness)

ตัวชี้วัดหลัก ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

1. สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25
2. จำนวนธุรกิจบริการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวได้รับรองมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย (Thailand Tourism Standard) และอาเซียน (Asean Standard) เพิ่มขึ้นปีละไม่ต่ำกว่า 3,000 ราย
3. จำนวนวันพักและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ
 - ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติไม่ต่ำกว่า 10 วัน
 - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี
 - ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่ต่ำกว่า 3 วัน
 - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี
4. สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มเดินทางครั้งแรก (First Visit) และกลุ่มเดินทางซ้ำ (Revisit) เป็น 40:60
5. อันดับผลการดำเนินงานภาพรวมตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) อยู่ภายใน 35 อันดับแรก
6. อันดับการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวของประเทศไทย ด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม โดย TTDI อยู่ 1 ใน 67

2.5.10.1 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1) นโยบายและเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีศักยภาพ มีความหลากหลายแต่ยังไม่ได้รับการพัฒนา จุดหมายปลายทางด้านท่องเที่ยวหลักที่มีแรงดึงดูดการท่องเที่ยวขาดผู้ให้บริการและระบบนิเวศด้านธุรกิจท่องเที่ยวที่จะเข้ามาสนับสนุนการท่องเที่ยวได้ อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการบริโภคด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ๆ ได้รับความนิยมมากขึ้น เช่น การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นต้น ซึ่งถือเป็นโอกาสสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการยกระดับการท่องเที่ยวให้กลายเป็นภาคเศรษฐกิจสำคัญได้

จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ต่อเนื่องมายังฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561 - 2566) การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 20 ปี ในระยะแรกได้ให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง วางรากฐานด้านการท่องเที่ยวที่เน้นมาตรฐานและคุณภาพระดับสากล เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มและทิศทางของการท่องเที่ยว ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวมาเยือนภาคตะวันออกเฉียงเหนือประมาณ 43 ล้านคนต่อปี โดยมีแนวโน้มเติบโตต่อปีเฉลี่ยประมาณ 20% แนวโน้มพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ที่สนใจในการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ เช่น ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงเกษตรและอาหาร ฯลฯ ที่เป็นโอกาส เพราะสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ดังนั้น หลักการในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับภาคและประเทศ โดยเชื่อมโยงพื้นที่ท่องเที่ยวและห่วงโซ่อุปทานการให้บริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดเป็นเครือข่ายที่มีแรงดึงดูดมากขึ้นสามารถเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวในภูมิภาค GMS ได้ โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการรับและกระจายนักท่องเที่ยวไปยังภูมิภาค และสร้างเครือข่ายนิเวศบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีความแข็งแกร่ง

นอกจากนี้ยังต้องพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักให้มีศักยภาพสูงขึ้นสำหรับรองรับการท่องเที่ยวมูลค่าสูง พร้อมกระจายการท่องเที่ยวไปสู่เมืองนำเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ อีกทั้งส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวในรูปแบบเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างเมืองหลักกับเมืองนำเที่ยว รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว ด้วยการสร้างและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่หลากหลายที่เชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกทั้งระบบขนส่งสาธารณะทางถนนและระบบราง และการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวที่เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว อีกทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ครอบคลุม เพื่อเอื้อต่อการเดินทางและเป็นการสร้างความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว ภายใต้แนวคิดการสร้างการรวมกลุ่มขนาดเล็กของแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่เดียวกันและมีเนื้อหาที่สอดคล้อง (Theme Agglomerate) แล้วเชื่อมโยงกิจกรรมในระดับพื้นที่ที่ใหญ่ขึ้น (Cluster) แล้วเชื่อมโยงกับธุรกิจเกี่ยวเนื่องให้เกิดเป็นนิเวศด้านการท่องเที่ยว (Networking) ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุม การจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจ หรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ และนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้ง ส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและกิจกรรมต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เป็นเวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และเทคโนโลยีที่นำไปสู่การสร้างนวัตกรรม รวมถึงการสร้างเวทีเจรจาการค้าและการลงทุนของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย เชื่อมโยงภูมิภาคให้เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวในภูมิภาค GMS โดยทำหน้าที่เป็นจุดศูนย์กลางที่จะกระจายนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่อื่น ๆ (Hub & Spoke) เชื่อมโยงการท่องเที่ยวเข้ากับระบบเมือง และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการคมนาคมให้เกิดความเกื้อหนุนกัน ให้สิทธิประโยชน์/ส่งเสริมด้านธุรกิจให้แก่ ภาคการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ให้สามารถยกระดับ และเกิดระบบนิเวศที่ดี

1.1) นโยบายและตัวชี้วัดด้านการท่องเที่ยว

จากแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีจุดประสงค์ในการกำหนดนโยบาย 6 ข้อกำหนด ดังนี้

- (1) สามารถเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่กระจุกกระจาย รวมถึงกิจกรรมและการบริการที่เกี่ยวข้องให้เกิดเป็นเส้นทางท่องเที่ยวหรือกิจกรรมใหม่ที่มีแรงดึงดูดการท่องเที่ยวทั้งในระดับชาติ และนานาชาติได้ในระยะยาว
- (2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว และระบบนิเวศบริการให้มีความแข็งแกร่ง เป็นกลไกสำคัญในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
- (3) ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยว ที่ต่อยอดจากวิถีชีวิตและมรดกทางวัฒนธรรม รวมถึงการท่องเที่ยวที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับฐานราก สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่นได้อย่างคุ้มค่า
- (4) พัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จากภูมิภาคต่าง ๆ ได้ โดยสร้างแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความสวยงาม ปลอดภัย และมีอัตลักษณ์เฉพาะ
- (5) วางแผนการพัฒนาเมือง ให้เป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวแห่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พร้อมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดกิจกรรมการท่องเที่ยวมูลค่าสูง
- (6) ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในการกระจายนักท่องเที่ยวจากเมืองท่องเที่ยวหลักไปสู่เมืองนำเที่ยว เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวใหม่ ๆ ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ประหยัด
- (7) ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ช่วยในการรักษาคุณค่าของมรดกทางวัฒนธรรม วิถีชีวิตพื้นถิ่น และทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ

โดยนโยบาย โครงการ มาตรการ วิธีการดำเนินการ และตัวชี้วัดของแผนผังแสดงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มี 2 นโยบายหลัก ดังนี้

นโยบายที่ 1 การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยวและการกำหนดบทบาทพื้นที่ท่องเที่ยวใหม่

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นภูมิภาคที่มีพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอยู่มากมาย โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยวต่าง ๆ อย่างไรก็ดี ศักยภาพและขีดความสามารถ ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพยังไม่สูงนัก จำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนายกระดับภาคการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สูงขึ้น โดยเมืองหลักต่าง ๆ มีศักยภาพที่จะกลายมาเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญทั้งในระดับชาติและนานาชาติ ส่วนเมืองนำเที่ยวต่าง ๆ ก็จำเป็นต้องเป็นที่รู้จักและกลายเป็นทางเลือกสำคัญในการท่องเที่ยวเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องกำหนดบทบาทของพื้นที่ท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือใหม่ เพื่อให้แต่ละพื้นที่มีความเชื่อมโยงสอดคล้อง และเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ทั้งหมดนี้จำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องออกแบบ และวางแผนแม่บทในการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นประเด็นสำคัญเร่งด่วน ที่จะต้องพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว ก่อนที่จะมีการทำการตลาดและสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่รับรู้ในระยะต่อไป

การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวและสร้างนิเวศด้านการท่องเที่ยว การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวและสร้างนิเวศด้านการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายตัวอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วทั้งภาค ขาดแรงดึงดูดที่จะร้อยเรียงให้เกิดเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ เพื่อจะให้พื้นที่ท่องเที่ยวที่กระจุกกระจายดังกล่าว สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมายังพื้นที่ได้นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในด้านการท่องเที่ยวให้เหมาะสม เช่น โครงข่ายการคมนาคมและบริการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดนิเวศด้านการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เข้มแข็ง Tourism Ecosystems อันหมายถึงสาธารณูปโภค และกิจกรรมการบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับ การท่องเที่ยว เช่น ที่พัก ร้านอาหาร รถเช่า รถนำเที่ยว บริษัทนำเที่ยว มัคคุเทศก์ แพลตฟอร์มการท่องเที่ยว รวมไปถึงกิจกรรมสันทนาการต่าง ๆ เป็นต้น เมื่อเกิดการลงทุนในกิจกรรมเหล่านี้ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ย่อมส่งผลต่อไปยังพื้นที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้สามารถจัดเป็นเส้นทาง และกิจกรรมที่มีแรงดึงดูดการท่องเที่ยว จนกลายเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวแห่งใหม่ได้

การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว และการรวมกลุ่มกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวตามเนื้อหา แม้ในอดีตที่ผ่านมา ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะไม่ได้เป็นจุดหมายปลายทางหลักสำหรับการท่องเที่ยว แต่ก็เป็ภูมิภาคที่มีทรัพยากร ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิต ที่มีศักยภาพสำหรับการท่องเที่ยวซึ่งหากพื้นที่ศักยภาพต่าง ๆ ได้รับการพัฒนาให้สมบูรณ์ พร้อมๆ กับการรวมกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวให้กลายเป็นเส้นทางที่มีแรงดึงดูด มีกิจกรรมที่น่าสนใจและหลากหลาย รวมถึงมีนิเวศบริการด้านการท่องเที่ยวที่เหมาะสม ย่อมเป็นการสร้างโอกาสให้ภาคการท่องเที่ยว สามารถเป็นภาคเศรษฐกิจสำคัญใหม่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคตได้ โดยมีการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจมากเพียงพอที่จะทำให้ภาคชุมชน และภาคธุรกิจได้รับประโยชน์อย่างยั่งยืน ยกย่องเศรษฐกิจฐานรากอย่างแท้จริง ไม่ใช่เพียงเป็นรายได้เสริมจากภาคเกษตรดังเช่นปัจจุบัน โดยเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับแนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคต ที่เน้นความยั่งยืนของสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วย

นโยบายที่ 2 ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงล้วนแต่มีพื้นที่ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวที่สำคัญ อาทิ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ หากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเข้าไปเชื่อมโยงเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงนี้ ย่อมเป็นการขยายโอกาสในการรับนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้มากขึ้น ความท้าทายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคต คือ การวางตำแหน่งให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือทำหน้าที่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางในการรับและกระจายนักท่องเที่ยว (Hub & Spoke) ไปยังพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ผ่านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงกิจกรรมและเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ๆ

พื้นที่เป้าหมาย	ตัวชี้วัดผลการดำเนินการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก
- พื้นที่เมืองท่องเที่ยวหลัก จำนวน 2 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น และนครราชสีมา - พื้นที่เมืองหน้าเที่ยว จำนวน 18 จังหวัด ได้แก่ อุดรธานี อุบลราชธานี หนองคาย เลย มุกดาหาร บุรีรัมย์ ชัยภูมิ ศรีสะเกษ สุรินทร์ สกลนคร นครพนม ร้อยเอ็ด มหาสารคาม บึงกาฬ กาฬสินธุ์ ยโสธร หนองบัวลำภู อำนาจเจริญ	1) ในปี พ.ศ. 2580 คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวที่ จำนวน 89 ล้านคน 2) สัดส่วน GDP ในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ GRP รวมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น อยู่ระหว่างร้อยละ 22 - 30 ในช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2580 3) มีจำนวนและมูลค่าธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้น 4) สัดส่วน GRP ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในสาขาโรงแรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.41 5) จำนวนกลุ่มท่องเที่ยวได้รับการพัฒนายกระดับเป็นการท่องเที่ยวระดับประเทศ/นานาชาติ 14 แห่ง - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่ มีการพัฒนาทั้ง 4 แห่ง 6) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็น มรดกโลก 4 แห่ง 7) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองหลักเมืองหน้าเที่ยว ที่ได้รับการพัฒนาจำนวน 40 แห่ง	- กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย

เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แผนแม่บทการพัฒนาประเทศ วาระปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 นโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาการท่องเที่ยว 15 เขต (ณ พ.ศ. 2567) ตามพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 17 ได้มีการประกาศเขตพัฒนาการท่องเที่ยว จำนวน 9 เขตและมติการประชุมคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 เห็นชอบให้ประกาศกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเพิ่มเติมอีก 6 เขต ประกอบด้วย

1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ (มีพื้นที่เกี่ยวเนื่องเขตการท่องเที่ยวธรณีวิทยาล้านนา นครราชสีมา Geo Park)
4. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก
5. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน
6. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม
7. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง
8. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง
9. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวหมู่เกาะทะเลใต้
10. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต
11. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตชายฝั่งอ่าวไทย
12. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่
13. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาล้านนา
14. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา
15. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวพหุวัฒนธรรมชายแดนใต้

โดยเขตการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถกำหนดพื้นที่เขตพัฒนาการท่องเที่ยว 3 เขต ดังนี้รูปที่ 2.5-12

1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่ม CLMV ที่มีวิถีชีวิตและวัฒนธรรมใกล้เคียงกัน เพื่อทดแทนนักท่องเที่ยวหลักกลุ่มเดิม เชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวของสองฝั่งโขง เพื่อสนับสนุนส่งเสริมบรรยากาศการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างกลมกลืน ด้วยการกำหนดมาตรการที่ให้การท่องเที่ยวของสองฝั่งโขงเป็นลักษณะการเกื้อหนุนซึ่งกันและกันแทนการแข่งขันกัน ครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดหนองคาย เลย บึงกาฬ นครพนม และมุกดาหาร

2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน

วิสัยทัศน์ “บูรณาการจัดการท่องเที่ยวธรณีวิทยาและภูมิปัญญาพื้นถิ่นอีสาน เชื่อมโยงการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” การพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาและภูมิปัญญาพื้นถิ่นอีสาน เพื่อรองรับการเป็นอุทยานธรณีวิทยา มุ่งเน้นการส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่นของพื้นที่ธรณีวิทยา เมืองยุคก่อนประวัติศาสตร์ ดินแดนไดโนเสาร์ และวัฒนธรรมประเพณีพื้นถิ่นอีสานเพิ่มศักยภาพการรองรับขีดความสามารถการเป็นเมืองไมซ์ (MICE City) และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกระจายไปยังจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับเพื่อนบ้านในแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWE (East-West Economic Corridor) และการท่องเที่ยวกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในแนวระเบียงเศรษฐกิจให้สามารถเชื่อมโยงเส้นทางหลักในแนวระเบียงเศรษฐกิจกับแหล่งท่องเที่ยวเส้นทางรอง ครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี หนองบัวลำภู ขอนแก่น มหาสารคาม และชัยภูมิ

การกำหนดพื้นที่ที่มีจุดประสงค์ให้จังหวัดศูนย์กลางสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ไปยังจังหวัดท่องเที่ยวบริเวณลุ่มน้ำโขง (กลุ่มจังหวัดตอนบน 1 และตอนบน 2) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวจึงเป็นพื้นที่หลักในการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อการท่องเที่ยวไปยังพื้นที่โดยรอบ กล่าวคือ จังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางด้านธรณีวิทยาไม่จำเป็นต้องอยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เนื่องจากภายใน 1 จังหวัดมีการท่องเที่ยวหลัก แต่สามารถเสริมการท่องเที่ยวประเภทอื่น ๆ เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดภายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างโครงการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้แก่ โครงการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางธรณีวิทยาถิ่นอีสาน หอศิลป์วัฒนธรรม แดนไดโนเสาร์ “ชัยสิริรุกอนอุดรลุ่มน้ำโขง” โครงการเส้นทางไดโนเสาร์ จากจังหวัดหนองบัวลำภูสู่จังหวัดอุดรธานี และปลายทางที่จังหวัดกาฬสินธุ์ โครงการบูรณาการจัดการท่องเที่ยว เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน โครงการ Dinosaurs Siamensis โดยกรมการท่องเที่ยว

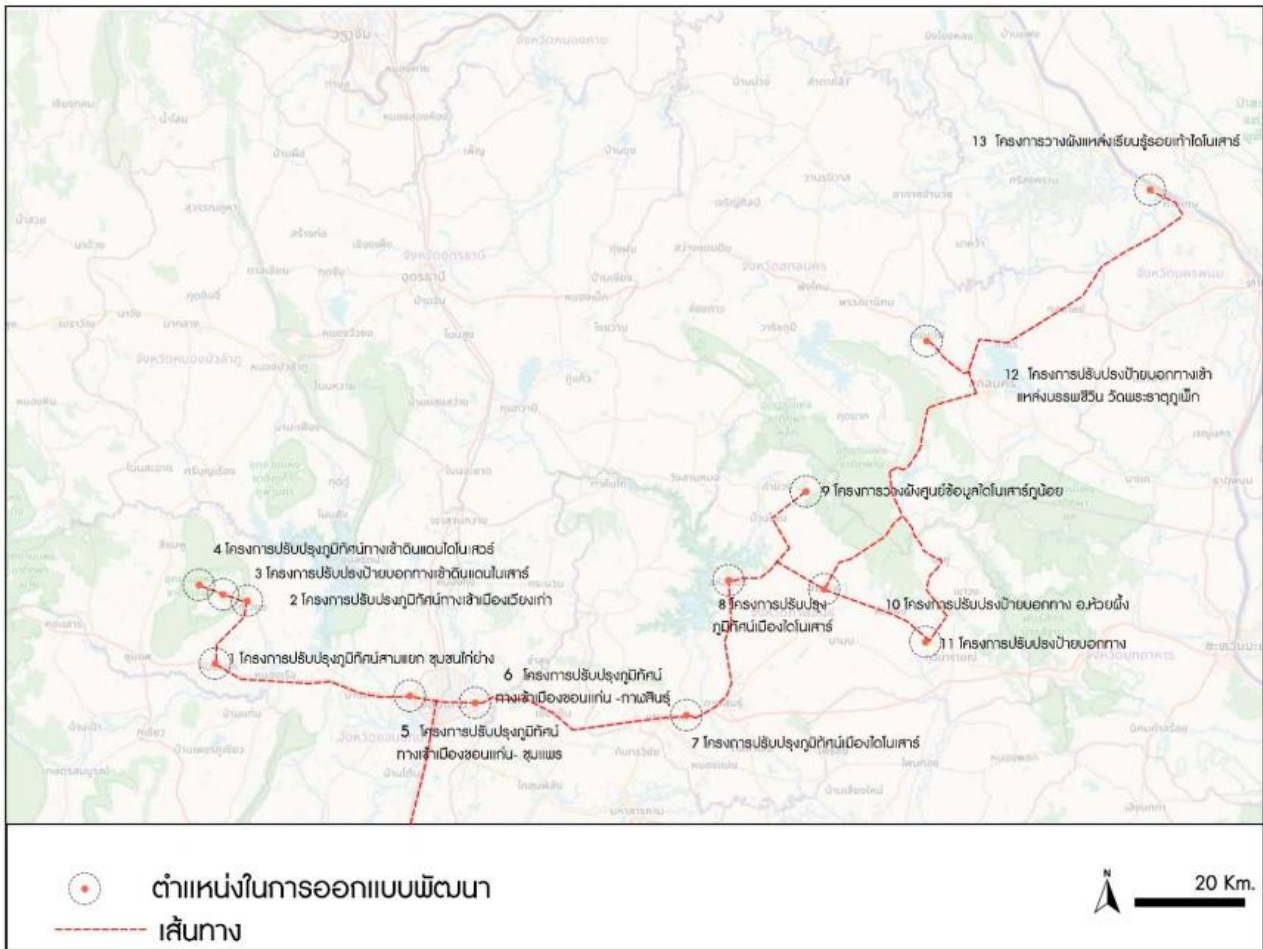


ที่มา: แหล่งซากดึกดำบรรพ์ที่ขึ้นทะเบียนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554 - 2564 (ฉบับที่ 2) กรมทรัพยากรธรณี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

รูปที่ 2.5-11 แผนที่แสดงซากดึกดำบรรพ์ที่ขึ้นทะเบียนของประเทศไทย

ข้อมูลแหล่งซากดึกดำบรรพ์ที่ขึ้นทะเบียนของประเทศไทย และจังหวัดที่มีการค้นพบซากดึกดำบรรพ์ไดโนเสาร์ สอดคล้องกับขอบเขตการพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน บริเวณทางตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดขอนแก่น ชัยภูมิ กาฬสินธุ์ อุดรธานี หนองบัวลำภู โดยจังหวัดในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวที่ไม่ได้ปรากฏในแผนที่ ก็มีการค้นพบซากดึกดำบรรพ์ที่เกี่ยวข้องกับธรณีวิทยาอื่น ๆ เช่น ไม้กลายเป็นหิน รอยตีนไดโนเสาร์ ซากปลากระดูกแข็ง ซากหอยฝาเดียว เป็นต้น นำมาสู่แผนพัฒนาโครงการเส้นทางท่องเที่ยว Dinosaur siamensis ที่มีศูนย์กลางการท่องเที่ยวบริเวณจังหวัดขอนแก่น ชัยภูมิ และจังหวัดโดยรอบ จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดอุดรธานี ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน เชื่อมโยงไปยังกลุ่มจังหวัดและเขตการท่องเที่ยวอื่น ๆ โดยรอบ เช่น จังหวัดเลย นครพนม อุบลราชธานี นครราชสีมา และจังหวัดเพชรบูรณ์ ในภาคเหนือ และมีเส้นทางพัฒนาการท่องเที่ยว สอดคล้องกับโครงการพัฒนาในแผนปฏิบัติการพัฒนา

การท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน โครงการเชื่อมโยงเส้นทางทางท่องเที่ยวทางธรณีวิทยา
ถิ่นอีสาน หอศิลป์วัฒนธรรม แดนไดโนเสาร์ “ชัยสิริรุกอนอุตรลาลู”



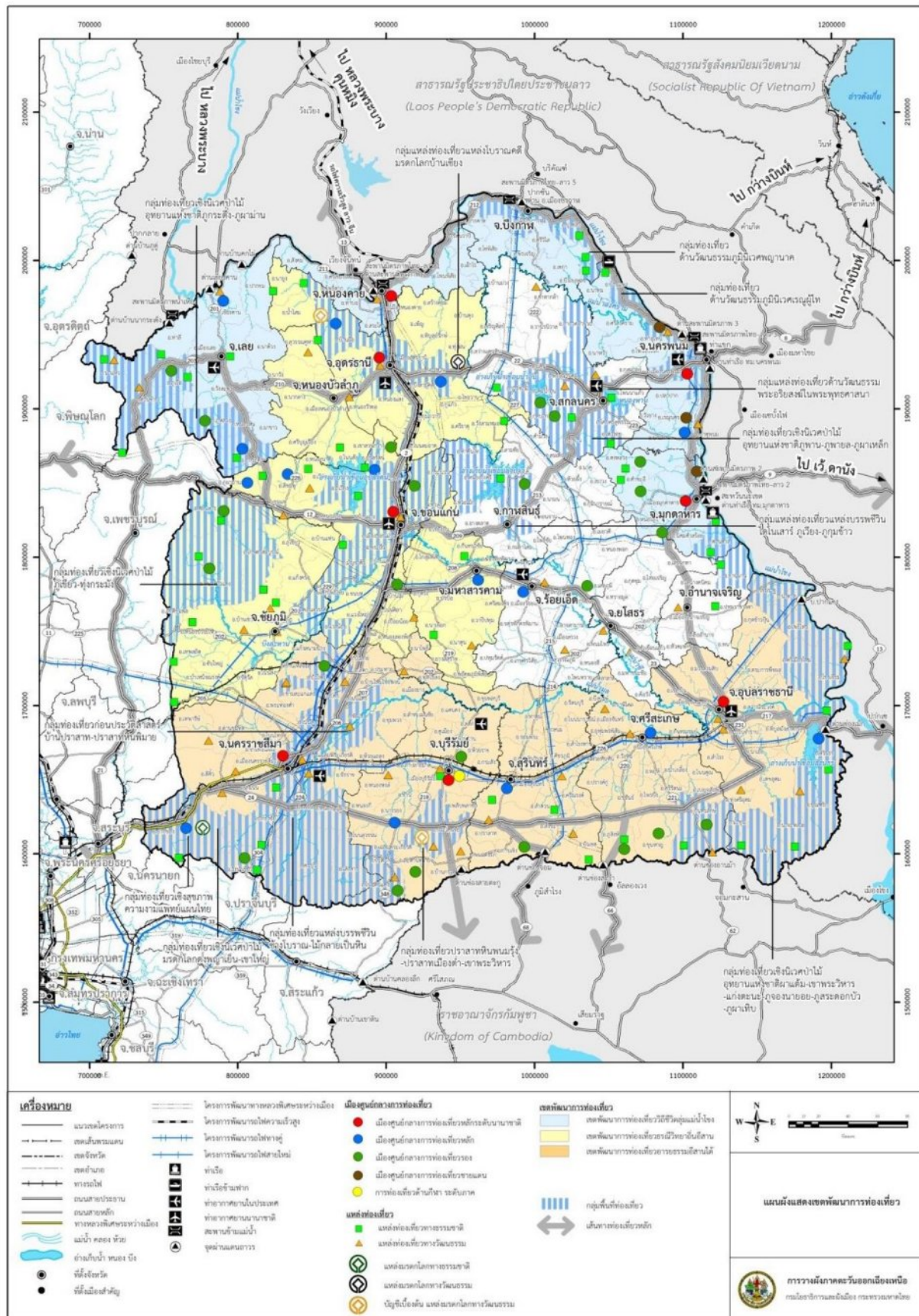
ที่มา: ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 2.5-12 แผนที่ตำแหน่งพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยว Dinosaur siamensis

3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้

วิสัยทัศน์ “การท่องเที่ยวแห่งวิถีชีวิตอีสานใต้ร่วมสมัย เชื่อมโยง ลาว กัมพูชา และเวียดนาม”

การพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้เป็นเมืองท่องเที่ยวอารยธรรมและประวัติศาสตร์ที่มีสีสันแห่งวิถีชีวิตคนอีสานใต้ร่วมสมัย (Contemporary) ตั้งแต่ยุคดึกดำบรรพ์ ยุคก่อนประวัติศาสตร์ และยุคประวัติศาสตร์ มาจนถึงวิถีชีวิตคนในยุคปัจจุบัน รวมถึงเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬาระดับสากล เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของเมืองท่องเที่ยวในเขตอารยธรรมอีสานใต้โดยเน้น การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเมือง ให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยว เชิงคุณภาพ ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ เชื่อมโยงเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยว รวมถึงสิ่งสนับสนุนการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายแดนเชื่อมโยงประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนาม



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง พ.ศ. 2567

รูปที่ 2.5-13 แผนผังแสดงเขตการท่องเที่ยว

ตารางที่ 2.5-1 แสดงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับ	จังหวัด	นโยบายประเทศไทย พ.ศ. 2600	นโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2565 - 2570 / นโยบายตาม แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570			
			เขตการท่องเที่ยว	12 เมือง ต้องห้ามพลาด	12 เมือง ต้องห้ามพลาดพลัส	เขตเศรษฐกิจ พิเศษ
1	กาฬสินธุ์	Jurassic World	ธรณีวิทยาดินอีสาน			
2	ขอนแก่น	Jurassic World	ธรณีวิทยาดินอีสาน			
3	ชัยภูมิ	Khmer Civilization	ธรณีวิทยาดินอีสาน		✓	
4	นครพนม	Heritage to the World	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง			
5	นครราชสีมา	Khmer Civilization	อารยธรรมอีสานใต้			
6	บึงกาฬ	Heritage to the World	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง			
7	บุรีรัมย์	Khmer Civilization	อารยธรรมอีสานใต้	✓		
8	มหาสารคาม	Jurassic World				
9	มุกดาหาร	Jurassic World	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง			✓
10	ยโสธร	Khmer Civilization				
11	ร้อยเอ็ด	Jurassic World				
12	เลย	Heritage to the World	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง	✓		
13	ศรีสะเกษ	Khmer Civilization	อารยธรรมอีสานใต้			
14	สกลนคร	Jurassic World				
15	สุรินทร์	Khmer Civilization	อารยธรรมอีสานใต้		✓	
16	หนองคาย	Heritage to the World	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง			
17	หนองบัวลำภู	Heritage to the World	ธรณีวิทยาดินอีสาน			
18	อำนาจเจริญ	Khmer Civilization				
19	อุดรธานี	Heritage to the World	ธรณีวิทยาดินอีสาน			
20	อุบลราชธานี	Khmer Civilization	อารยธรรมอีสานใต้			

ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา, 2567

■ เมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวตามกลุ่มจังหวัด

จากแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1

ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย เลย อุดรธานี บึงกาฬ และหนองบัวลำภู
ครอบคลุมเขตการพัฒนาการท่องเที่ยว 2 เขต ประกอบด้วย เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง และ
เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาดินอีสาน

จังหวัดหนองคาย

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดหนองคาย

จังหวัดหนองคาย มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ 1 เมือง ได้แก่ อ.เมือง หนองคาย ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา - หนองคาย และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (HSR) ที่มีการส่งเสริมการพัฒนา โครงการยกระดับสถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดรองเป็นศูนย์ขนส่งผู้โดยสารระดับจังหวัด เชื่อมโยงการท่องเที่ยว เมืองน้ำเตียว อุบลราชธานี อ.ท่าบ่อ

มียุทธศาสตร์ที่ตั้งที่เหมาะสมด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง มีสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 1 เชื่อมกับนครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาว เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ และมีแหล่งท่องเที่ยว ดำเนินความเชื่อพญานาคอันศักดิ์สิทธิ์ และธรรมชาติที่โดดเด่น ได้แก่ ถ้ำดินเพิง ภูหัวฮ้อยสัน แก่งหินพันโขดแสนไคร้ วัดโพธิ์ชัย ศาลาแก้วกู่ พระธาตุหล้าหนอง วัดพระธาตุบังพวน วัดผาตากเสื้อ วัดหนองบัวแดง วัดไทย (ถ้ำพญานาค) นอกจากนี้ยังมีการท่องเที่ยวในประเพณีบั้งไฟพญานาค จะเกิดขึ้นในคืนวันเพ็ญ เดือน 11 หรือแรม 11 ค่ำ เดือน 11 ของทุกปี โดยจัดงานลอยเรือไฟบูชาพญานาค ณ บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง

จังหวัดหนองคาย มีเทศกาลบั้งไฟพญานาค งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อ งานตากบาตรเทโว และแข่งเรือ มิตรภาพไทย - ลาว และงานตรุษสงกรานต์ และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 58 แห่ง แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 21 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 34 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 3 แห่ง พบ กระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 14 แห่ง การท่องเที่ยวเชิง ธรณีวิทยา จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 3 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 26 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 2 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 6 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา พื้นที่จังหวัดหนองคาย ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬา การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 3 แห่ง

จังหวัดเลย

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดเลย

จังหวัดเลย มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก 2 เมือง ได้แก่ อ.เชียงคาน และ อ.ภูกระดึง และ เมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวรอง 2 เมือง ได้แก่ อ.ภูเรือ และ อ.หลาว ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง จากการพัฒนาโครงการยกระดับท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็นศูนย์การบินอินโดจีน ท่าอากาศยาน เลย และโครงการยกระดับสถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดรองเป็นศูนย์ขนส่งผู้โดยสารระดับจังหวัด อ.เมืองเลย อ.วังสะพุง

จังหวัดเลยมีต้นทุนทางด้านการท่องเที่ยวธรรมชาติที่สำคัญ เนื่องจากลักษณะทางภูมิประเทศที่เหมาะสม ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและเทือกเขาที่สลับซับซ้อน เป็นที่นิยมของกลุ่มนักท่องเที่ยว ศักยภาพในพื้นที่สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้จำนวนมาก โดยเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่เป็นแหล่งศึกษาเส้นทางธรรมชาติ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติภูกระดึง อุทยานแห่งชาติภูเรือ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูหลวง นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ประเพณีวัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชนที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ได้แก่ พระธาตุศรีสองรัก วัดศรีคุณเมือง ถนนคนเดินเชียงคาน เป็นต้น ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาได้ตลอดทั้งปี

จังหวัดเลย มีประเพณีบุญหลวง และการละเล่นผีตาโขน งานไม้ดอกเมืองหนาวอำเภอกู่เรือ งานนมัสการพระธาตุศรีสองรัก งานดอกฝ้ายบาน มะขามหวานเมืองเลย และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 107 แห่ง แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 62 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 37 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 8 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 32 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 20 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 10 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 24 แห่ง การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 6 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 7 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจำนวน 6 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 2 แห่ง

จังหวัดอุดรธานี

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานี มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ 1 เมือง ได้แก่ อ.เมืองอุดรธานี และเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก 2 เมือง ได้แก่ อ.บ้านผือ และ อ.หนองหาน ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน จากการพัฒนาโครงการการสร้างศูนย์การบินอินโดจีนตะวันออกเฉียงเหนือการบินอินโดจีน ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี การพัฒนาขนส่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระบบรางเบา LRT และโครงการยกระดับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหลักเป็นศูนย์ขนส่งผู้โดยสารระดับภูมิภาค อ.เมืองอุดรธานี

เนื่องด้วยบริบทของจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เส้นทางคมนาคมสามารถเชื่อมโยงไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ประกอบกับเป็นศูนย์กลางการบินของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ภายในประเทศ ส่งผลให้บทบาทรองรับการท่องเที่ยวทั้งกลุ่มนักท่องเที่ยวภายในประเทศและนอกประเทศได้ สำหรับแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ได้แก่ ทะเลบัวแดง เขื่อนห้วยหลวง ภูฝอยลม อุทยานแห่งชาตินาเยือง - น้ำโสม เป็นต้น ส่วนในแหล่งวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ ประกอบด้วย แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง วัดป่าบ้านตาด พิพิธภัณฑ์เมืองอุดรธานี วัดป่าภูก้อ วัดพระพุทธบาทบัวบก คำชะโนด และอุทยานประวัติศาสตร์ภูพระบาท เป็นต้น

อุทยานประวัติศาสตร์ภูพระบาท เป็นแหล่งวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่ได้รับการคัดเลือกโดยองค์การเพื่อการศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Educational Scientific and Cultural Organization) หรือยูเนสโก (UNESCO) และประกาศให้สถานที่แห่งนี้เป็น มรดกโลกทางวัฒนธรรมประจำปี พ.ศ. 2567 ภายใต้ชื่อ “ภูพระบาท ประจักษ์พยานแห่งวัฒนธรรมสิมาสมัยทวารวดี” (Phu Phrabat, a testimony to the Sima stone tradition of the Dvaravati period) ในการประชุมคณะกรรมการมรดกโลกสมัยสามัญ ครั้งที่ 46 ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 21 - 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ที่กรุงนิวเดลี สาธารณรัฐอินเดีย

จังหวัดอุดรธานี มีเทศกาลมรดกโลกบ้านเชียง งานประจำปีทุ่งศรีเมือง งานบวงสรวงอนุสาวรีย์พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงประจักษ์ศิลปาคม งานประเพณีบุญบั้งไฟล้าน มีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 64 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.25 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 19 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 36 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 9 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 15 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา พื้นที่จังหวัดอุดรธานี ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 4 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 33 แห่ง การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 2 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 7 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 2 แห่ง

จังหวัดบึงกาฬ

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬ ไม่มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยว และขาดพื้นที่อยู่ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่มีโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยวและการกำหนดบทบาทพื้นที่ท่องเที่ยวใหม่ จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายสุรินทร์ - บึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬ มีศักยภาพที่โดดเด่นทางด้านเชิงนิเวศที่หลากหลายไปด้วยความสวยงามทางธรรมชาติที่สมบูรณ์และงดงาม ได้แก่ น้ำตกภูถ้ำพระ น้ำตกเจ็ดสี หินสามวาฬ ภูสิงห์ภูทอก บึงโขงหลง นอกจากนี้ยังมีการท่องเที่ยวในด้านความเชื่อเรื่องพญานาค ได้แก่ ถ้ำนาคา สะดือแม่น้ำโขง (แก่งอาฮง) ซึ่งจะสามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่ขอความสงบ ผสานกับวัฒนธรรมริมฝั่งแม่น้ำโขง

จังหวัดบึงกาฬ มีเทศกาลบุญบั้งไฟ ประเพณีแข่งเรือยาว และงานไหลเรือไฟ หรือบั้งไฟพญานาค และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 44 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 3.03 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 21 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 20 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 1 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 17 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร พื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 16 แห่ง
การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 3 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วยการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 1 แห่ง

จังหวัดหนองบัวลำภู

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดหนองบัวลำภู ไม่มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยว และมีพื้นที่อยู่ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน จากการพัฒนาโครงการการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยว และการกำหนดบทบาทพื้นที่ท่องเที่ยวใหม่ และโอกาสการเป็นกลุ่มจังหวัดชายแดนทิศเหนือที่เชื่อมโยงไปสู่เวียงจันทน์ ประเทศลาว และจีน ตอนใต้ คู่ขนานไปกับยุทธศาสตร์เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ - ใต้ และรถไฟความเร็วสูง ที่เชื่อมโยงไปประเทศลาว (หลวงพระบาง) และจากเชียงรายผ่านลาว หรือเมียนมาร์ไปสู่จีนตอนใต้ ที่มณฑลยูนนาน

การท่องเที่ยวจังหวัดหนองบัวลำภู เป็นเมืองแห่งความสงบ รายล้อมไปด้วยสภาพสิ่งแวดล้อมที่งดงาม มีทรัพยากรท่องเที่ยวธรรมชาติเชิงนิเวศ และเชิงธรณีวิทยาที่โดดเด่น ได้แก่ ถ้ำผาเงา พืชพันธุ์หายาก 150 ล้านปี อุทยานแห่งชาติภูเก้า - ภูพานคำ ศูนย์หัตถกรรมปั้นหม้อบ้านโค้งสวรรค์

จังหวัดหนองบัวลำภู มีงานบวงสรวงสมเด็จพระนเรศวรมหาราชกาชาดหนองบัวลำภู งานบุญข้าวเจี้ยกัษ งานเทศกาลขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณ เทศกาลน้ำตกเผ่าโต และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 62 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.18 ของทั้งภาค แบ่งออก เป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 20 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 37 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 5 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 9 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 9 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 2 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 35 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 5 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ ไม่มีในพื้นที่

- กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 2

ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครพนม มุกดาหาร และสกลนคร ครอบคลุมเขตการพัฒนาการท่องเที่ยว 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง

จังหวัดนครพนม

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนม

จังหวัดนครพนมเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญริมฝั่งแม่น้ำโขงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังประเทศลาว และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่ง นอกจากนั้นยังเป็นเมืองการค้าชายแดนที่มีประวัติศาสตร์ ศาสนา วัฒนธรรม ประเพณี จนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม ได้แก่ พระธาตุพนม พระธาตุเรณูนคร พญาศรีสัตตนาคราช วัดนักบุญอันนา อนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ประเพณีไหลเรือไฟงานแข่งเรือ เป็นต้น

จังหวัดนครพนม มีงานพระธาตุพนม งานประเพณีไหลเรือไฟนครพนม ประเพณีแสงเต็นสาก ประเพณีไล่ทั้งบั้ง และการฟ้อนผู้ไทย และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 88 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5.91 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 15 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 60 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 13 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 13 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 50 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 5 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 5 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 12 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 1 แห่ง

จังหวัดมุกดาหาร

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหาร เมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษริมฝั่งแม่น้ำโขงมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก เป็นเมืองยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการค้าและการท่องเที่ยวที่โดดเด่นด้านธรรมชาติและวัฒนธรรม ได้แก่ ตลาดอินโดจีน หอแก้วมุกดาหารเฉลิมพระเกียรติกาญจนาภิเษก อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ วัดภูมโนรมย์ ถ้ำฝ่ามือแดง

จังหวัดมุกดาหาร มีประเพณีแข่งเรือ งานรวมไทยมุกดาหาร มะขามหวานชายโขง งานปีใหม่ไทย - ลาว แคนท์ดาว์นสองแผ่นดิน เทศกาลชมดอกกุสิดาบานบนลานหิน อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 86 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5.74 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 40 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 37 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 10 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 19 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 15 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 6 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 28 แห่ง
การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 2 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 7 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 5 แห่ง
การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 4 แห่ง

จังหวัดสกลนคร

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดสกลนคร

จังหวัดสกลนคร สอดคล้องด้วยบทบาทการเป็นเมืองนำเที่ยว ซึ่งมีจุดเด่นทางด้านทรัพยากร
การท่องเที่ยวที่ครอบคลุมด้านการท่องเที่ยวธรรมชาติ ศาสนา และวัฒนธรรม พบว่า แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ได้แก่
ทะเลสาบหนองหารเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นแหล่งประมงพื้นบ้านที่สำคัญของ
จังหวัด ซึ่งเกาะที่ขนาดใหญ่ที่สุด คือ เกาะดอนสวรรค์ โดยมีพุทธสถานโบราณประดิษฐานอยู่ พระตำหนักภูพานราช
นิเวศน์ ที่มีพันธุ์ไม้หลากหลายชนิด สำหรับการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและวัฒนธรรม ได้แก่ วัดพระธาตุเชิงชุมวรวิหาร
วัดป่าสุทธาวาส วัดถ้ำผาแด่น พญาเต่างอย ชุมชนคาทอลิกท่าแร่ พิพิธภัณฑ์ภูพาน พิพิธภัณฑ์อาจารย์ฝั้น อาจาโร

จังหวัดสกลนคร มีเทศกาลออกพรรษา แห่ปราสาทผึ้ง บุญมหาชาติและบุญบั้งไฟ งานเทศกาล
แห่ดาวคริสต์มาส งานรวมน้ำใจไทสกลและงานกาชาด และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 73 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.84
ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 28 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 39 แห่ง และแหล่ง
ท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 6 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 18 แห่ง การท่องเที่ยว
เชิงธรณีวิทยา จำนวน 5 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 5 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 32 แห่ง
การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 3 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 6 แห่ง

- กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลาง

ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์ ครอบคลุม
เขตการพัฒนาการท่องเที่ยว 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาล้านช้าง

จังหวัดร้อยเอ็ด

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดร้อยเอ็ด

การท่องเที่ยวจังหวัดร้อยเอ็ด จัดอยู่ในกลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ เป็นแหล่งปลูกข้าวหอมมะลิ
ชั้นดี การท่องเที่ยวในจังหวัดส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนา ได้แก่ พระมหาเจดีย์ชัยมงคล
วัดประชาคมวนาราม ภูเขาสิงห์ เจดีย์มหาเมฆมณฑล เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีบึงพลาญชัยเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็น
ที่นิยม มีสิ่งก่อสร้างจำลอง เช่น ภูพลาญชัย หอโหวด 101 เป็นต้น

จังหวัดร้อยเอ็ด มีประเพณีกินข้าวปั้นบุญผะเหวด แข่งขันเรือยาวประเพณี บุญข้าวจี ของดีเมืองโพธิ์ชัย และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 56 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 3.69 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 9 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 41 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 6 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 5 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 3 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 37 แห่ง การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 2 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 2 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจำนวน 6 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์พื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์

จังหวัดขอนแก่น

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น

การท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่นมีจุดเด่นจากการเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งส่งผลให้เกิดการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ที่นอกเหนือจากการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม คือ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ได้แก่ ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (TCDC) ศูนย์ประชุมนานาชาติ อุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือแม้กระทั่งการท่องเที่ยวเชิงวิชาการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่แหล่งวัฒนธรรม ศาสนา ธรรมชาติที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่อยู่คู่กับความเป็นเมืองสมัยใหม่ และแหล่งบรรพชีวินที่สำคัญ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง จุดชมวิวหินช้างสี สวนสัตว์ขอนแก่น พระมหาธาตุแก่นนคร พระธาตุขามแก่น อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน เป็นต้น และยังเป็นจุดเชื่อมเส้นทางสายการบินที่เชื่อมโยงไปยังเมืองใหญ่ในภูมิภาคอื่น ๆ ภายในประเทศ สะท้อนความเป็นเมืองที่มีบทบาทด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญเมืองหนึ่ง

จังหวัดขอนแก่น มีเทศกาลขอนแก่นมาราธอนนานาชาติ เทศกาลดอกคูน - เสียงแคน และถนนข้าวเหนียว เทศกาลไหม ประเพณีผูกเสี่ยว งานกาชาด และเทศกาลไหว้พระธาตุขามแก่น และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 73 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.91 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 29 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 40 แห่ง และ แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 4 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 10 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 19 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร พื้นที่จังหวัดขอนแก่นไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 31 แห่ง การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 5 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 4 แห่ง พื้นที่
จังหวัดขอนแก่นไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์

จังหวัดมหาสารคาม

- **บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดมหาสารคาม**

การท่องเที่ยวจังหวัดมหาสารคามเมืองตากสิลานคร ศูนย์กลางการศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่โดดเด่นในเชิงศาสนาและวัฒนธรรม ได้แก่ พระธาตุนาคูน กุสินทรรัตน์ นอกจากนั้นยังมี
แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ได้แก่ วนอุทยานโกสัมพี สะพานไม้แกดำ สะดืออีสาน หรือบึงกุย ที่มีความเชื่อว่าเป็น
จุดศูนย์กลางของอีสาน

จังหวัดมหาสารคาม มีงานนมัสการพระธาตุนาคูน งานบุญเบิกฟ้ากาชาด ประเพณีบุญออกพรรษา
แข่งขันเรือยาว ลอยกระทงและไหลเรือไฟ งานออนซอนกลองยาวชาววาปีของดีพื้นบ้าน และยังมีแหล่งท่องเที่ยว อีก
จำนวน 37 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 2.79 ของทั้งภาค แบ่งออก เป็น 2 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 10 แห่ง และ
แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 27 แห่งพบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 7 แห่ง การท่องเที่ยว
เชิงธรณีวิทยา จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 2 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 23 แห่ง
การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 3 แห่ง

จังหวัดกาฬสินธุ์

- **บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดกาฬสินธุ์**

การท่องเที่ยวจังหวัดกาฬสินธุ์มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์มีแหล่งขุดค้นพบ
ทางโบราณคดี และแหล่งบรรพชีวินในเชิงธรณีวิทยา ได้แก่ พิพิธภัณฑ์สิรินธร หรือสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ โดยเฉพาะ
เขื่อนลำปาวที่มีสะพานเทพสุดาเป็นสะพานที่ไขเชื่อมระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดอุดรธานี ส่งผลให้เกิด
เส้นทางท่องเที่ยวแห่งใหม่เกิดขึ้น สำหรับในเชิงวัฒนธรรม ได้แก่ พระมหาธาตุเจดีย์พุทธนิมิต พระธาตุยาคู ปราสาท
รวงข้าว เป็นต้น นอกจากนั้นจังหวัดกาฬสินธุ์ยังเป็นแหล่งผลิตและจัดจำหน่ายผ้าไหมแพรวาที่สำคัญของภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นสินค้าพื้นเมืองของจังหวัดที่ได้รับความนิยมเป็นสินค้าซื้อฝากของกลุ่มนักท่องเที่ยว

จังหวัดกาฬสินธุ์ มีเทศกาลและงานประเพณีประเพณีแข่งเรือยาวงานนมกรรมโปงลาง แพรวา
กาฬสินธุ์ ประเพณีบุญบั้งไฟ ท้าคันโทและ ประเพณีเลี้ยงผีฟ้า และยังมีแหล่งท่องเที่ยว อีกจำนวน 71 แห่ง คิดเป็น
ร้อยละ 4.77 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 16 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม
46 แห่ง และ แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 9 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 8 แห่ง การท่องเที่ยว
เชิงธรณีวิทยา จำนวน 8 แห่ง ในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร อยู่ใน อ.กุฉินารายณ์ 4 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์จำนวน 38 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 2 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 6 แห่ง อยู่ใน อ.เมืองกาฬสินธุ์ 11 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 8 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ 1 แห่ง

- **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 1**

ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ นครราชสีมา บุรีรัมย์ และชัยภูมิ ครอบคลุมเขต การพัฒนาการท่องเที่ยว 2 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน และเขตพัฒนาการท่องเที่ยว อารยธรรมอีสานใต้

จังหวัดสุรินทร์

- **บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์**

การท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์ มีรูปแบบการท่องเที่ยวประเพณีวัฒนธรรมเกี่ยวเนื่องกับช้าง จึงเป็น แหล่งที่ตั้งของศูนย์ศึกษา ได้ชื่อว่าเป็นหมู่บ้านเลี้ยงช้างที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมีสุสานช้างที่มีเพียงแห่งเดียวในโลก สำหรับการท่องเที่ยวแหล่งวัฒนธรรมในเชิงประวัติศาสตร์พบได้ในโบราณสถานศิลปะขอม ได้แก่ กลุ่มปราสาท ตาเมื่อน ปราสาทศีขรภูมิ ปราสาทบ้านพลวง ปราสาทภูมิโปน นอกจากนั้นยังมีแหล่งท่องเที่ยวด้านชายแดนช่องจอม เป็นจุดผ่านแดนสากลไทย - กัมพูชา เป็นเส้นทางเดินทางท่องเที่ยวไปยังเมืองเสียมเรียบ ซึ่งเป็นที่ตั้งของปราสาท นครวัดนครธมได้

จังหวัดสุรินทร์ มีงานแสดงช้าง ประเพณีการสู้วัวควาย ประเพณีเทศกาลปลาไหล ประเพณี แขนงโนงา และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 94 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 6.24 ของทั้งภาค แบ่งออก เป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 15 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 70 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 9 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 9 แห่งการท่องเที่ยว เชิงธรณีวิทยา จำนวน 2 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 4 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 49 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 6 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 15 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 8 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 1 แห่ง

จังหวัดนครราชสีมา

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดนครราชสีมา

การท่องเที่ยวจังหวัดนครราชสีมา ที่ตั้งจังหวัดเป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมโยงด้านระบบคมนาคม เชื่อมไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งในระดับภาค และระดับจังหวัด เป็นจังหวัดที่มีเนื้อที่ขนาดใหญ่ จึงมีจุดเด่นทางด้านการท่องเที่ยวในระดับสูง มีทรัพยากรท่องเที่ยวที่หลากหลาย กลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบกับการมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศหลายแห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ที่เป็นอุทยานแห่งชาติแห่งแรกของประเทศ ได้รับสมญานามว่าเป็น “อุทยานมรดกของกลุ่มประเทศอาเซียน” เขายายเที่ยง ผาเก็บตะวัน วังน้ำเขียว ปากช่อง เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบเป็นแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ที่เข้าเที่ยวชมหรือทำกิจกรรมการผจญภัย เช่น ฟาร์มโชคชัย ไร่สุวรรณ สวนสัตว์นครราชสีมา เป็นต้น และยังคงโดดเด่นการท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ ศาสนา ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์พิมาย ปราสาทเมืองแขก แหล่งโบราณคดีบ้านปราสาท อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี วิหารหลวงพ่อดโต วิหารเทพวิทยาคม วัดบ้านไร่ เป็นต้น

จังหวัดนครราชสีมา มีเทศกาลเที่ยวพิมาย วันฉลองแห่งชัยชนะท้าวสุรนารี งานเบญจมาศบานในม่านหมอก และประเพณีแข่งเรือพิมาย ยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 132 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 8.87 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 53 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 60 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 19 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 25 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 3 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 25 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์จำนวน 48 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 8 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 12 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์ และฟาร์มสเตย์ จำนวน 7 แห่ง

จังหวัดบุรีรัมย์

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดบุรีรัมย์

การท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์มีความโดดเด่นทางด้านการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับอารยธรรมขอม เป็นแหล่งศูนย์รวมวัฒนธรรมอีสานใต้ ได้แก่ ปราสาทหินพนมรุ้ง ปราสาทหินเมืองต่ำ ปราสาทบ้านบุ และยังพบในด้านการท่องเที่ยวเชิงธรณีที่มีลักษณะของภูเขาไฟที่ดับสนิทแล้ว มีปากปล่องทะเลเหินได้ชัดเจน ได้แก่ เขากระโดง สำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ คือ พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ ได้แก่ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำห้วยจระเข้มาก เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำห้วยตลาด เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอ่างเก็บน้ำสนามบิน นอกจากนั้นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมที่ทำให้จังหวัดบุรีรัมย์เป็นที่รู้จักทางด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ อินเทอร์เน็ตสเตเดียม (ช้างอารีนา) และสนามแข่งรถมอเตอร์สปอร์ตระดับมาตรฐานโลก หรือ ช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต

จังหวัดบุรีรัมย์ มีประเพณีขึ้นเขาพนมรุ้ง ประเพณีแข่งเรือยาวชิงถ้วยพระราชทาน มหกรรมว่าวอีสาน และงานเครื่องเคลือบพันปีประเพณีบ้านกรวด และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 89 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5.85 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 21 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 59 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 9 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 12 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 3 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 6 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 46 แห่ง การท่องเที่ยวทางชนวนวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 8 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 5 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจำนวน 3 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์จำนวน 3 แห่ง

จังหวัดชัยภูมิ

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดชัยภูมิ

การท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิเป็นแหล่งเรียนรู้และศึกษาเส้นทางธรรมชาติที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยลักษณะภูมิประเทศที่เป็นจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ได้แก่ หุบดอกกระเจียว อุทยานแห่งชาติป่าหินงาม อุทยานแห่งชาติภูแล่นคา หุบกระมัง มอหินขาว น้ำตกตาดโตน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ ศาสนา ที่สำคัญ ได้แก่ ปราสาทภู ไร่เสมอบ้านกุดโป่ง พระธาตุชัยภูมิ พระธาตุหนองสามหมื่น เป็นต้น

จังหวัดชัยภูมิ มีเทศกาลดอกกระเจียวบาน ประเพณีบวงสรวงเจ้าพ่อพระยาแล ฉลองอนุสาวรีย์เจ้าพระยาแล และตึกลีไฟ และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 47 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 3.16 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 25 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 18 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 4 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 20 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 5 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร พื้นที่จังหวัดชัยภูมิไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 16 แห่ง การท่องเที่ยวทางชนวนวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจำนวน 4 แห่ง พื้นที่จังหวัดชัยภูมิไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์

- กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 2

ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ ศรีสะเกษ ยโสธร และอุบลราชธานี ครอบคลุมเขตการพัฒนาการท่องเที่ยว 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้

จังหวัดอำนาจเจริญ

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดอำนาจเจริญ

การท่องเที่ยวจังหวัดอำนาจเจริญ มีแหล่งทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญ มีต้นทุนของแม่น้ำโขงที่ไหลผ่านจังหวัด เกิดเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่น คือ แก่งคันสูง น้ำตกตาดใหญ่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนาที่สำคัญ ได้แก่ พุทธอุทยาน พระมงคลมิ่งเมือง วัดพระเหลาเทพนิมิต วัดถ้ำแสงเพชร วัดสี่แยกแสงเพชร

จังหวัดอำนาจเจริญ มีงานมัสการพระมงคลมิ่งเมือง งานบุญคูณลาน (งานบุญเกี่ยวกับข้าว) งานแข่งเรือยาวล่องน้ำโขง งานครูสลามายามบ้านและยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 61 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.05 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 24 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 29 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 8 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 14 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 8 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 2 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 26 แห่ง การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 2 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 4 แห่ง

จังหวัดศรีสะเกษ

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ

บทบาทการท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ในทางธรณีวิทยา ได้แก่ ฝามออีแดง อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร น้ำตกห้วยตะไคร้ บึงนกเป็ดน้ำไพรบึง หอคอยศรีลำดวนเฉลิมพระเกียรติ เป็นต้น ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเชิงประวัติศาสตร์ ได้แก่ ปราสาทหิน และปราสาทคูศิลปะขอมตั้งกระจายอยู่หลายแห่ง เช่น ปราสาทปราสาทคู ปราสาทสระกำแพงน้อย ปราสาทเยอ ปราสาทโดนตวล ปราสาทภูมรินทร์ เป็นต้น

จังหวัดศรีสะเกษ มีเทศกาลดอกคำءวนบาน เทศกาลเงาะ - ทุเรียน และของดีศรีสะเกษ ประเพณีบุญบั้งไฟ มหกรรมผ้าไหมบึงบูรพ์ ประเพณีแซนโดนตาหรือสารทเขมร และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 95 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 6.39 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 38 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 49 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 8 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจำนวน 23 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 11 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 41 แห่ง
การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 4 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 8 แห่ง
การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ พื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์

จังหวัดยโสธร

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดยโสธร

การท่องเที่ยวจังหวัดยโสธรมีอัตลักษณ์ทางด้านวัฒนธรรม ประเพณีท้องถิ่นโดยเฉพาะ ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พระธาตุก่องข้าวน้อย เมืองเก่าบ้านสิงห์ท่า พระธาตุกู่จาน และยังมีผลิตภัณฑ์หมอนขิดที่เป็นที่รู้จักในกลุ่มของนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสินค้าโอท็อปที่สำคัญของจังหวัด นอกจากนี้ยังมีประเพณีบุญบั้งไฟ ซึ่งเป็นประเพณีที่มีความสำคัญโดดเด่น และมีชื่อเสียงติดอันดับ 1 ใน 5 ของงานประเพณีโลก

จังหวัดยโสธร มีประเพณีแห่มาลัย ประเพณีบุญบั้งไฟ และงานสมโภชพระธาตุอานนท์ และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 43 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 2.83 ของทั้งภาค แบ่งออก เป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 3 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 34 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 6 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 3 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา พื้นที่จังหวัดยโสธร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา การท่องเที่ยวเชิงเกษตร พื้นที่จังหวัดยโสธร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 24 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 6 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 6 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ พื้นที่จังหวัดยโสธร ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์

จังหวัดอุบลราชธานี

- บทบาทด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี บริบทศูนย์กลางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยเป็นจังหวัดแรกที่ได้เห็นดวงอาทิตย์ก่อนพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศไทย ซึ่งมีศักยภาพและจุดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติเชิงนิเวศ และเชิงธรณีที่เกิดจากธรรมชาติหรือแม่น้ำโขงที่สำคัญ ได้แก่ สามพันโบก อุทยานแห่งชาติผาแต้ม น้ำตกแสงจันทร์ แก่งชมดาว อุทยานแห่งชาติภูจองนายอย หาดหงส์ ผาชัน แก่งตะนะ เป็นต้น นอกจากนี้แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณียังเป็นที่น่าสนใจและเป็นเอกลักษณ์ ได้แก่ วัดสิรินธรวรารามภูพร้าว วัดพระธาตุหนองบัว วัดถ้ำเขวาสินรินทร์ ประเพณีแห่เทียนพรรษา เป็นต้น ทั้งนี้จังหวัดอุบลราชธานียังสามารถพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงไปยัง เมืองปากเซ สปป.ลาว โดยมีจุดผ่านแดนถาวรเป็นจุดผ่านแดนถาวร คือ บริเวณช่องเม็ก

จังหวัดอุบลราชธานี มีประเพณีแห่เทียนเข้าพรรษา ประเพณีไหลเรือไฟ งานประเพณีมหาสงกรานต์แก่งสะพือ เทศกาลแข่งขันเรือยาวประเพณี และมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 117 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 7.76 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 50 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 52 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 10 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 30 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 11 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 9 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 42 แห่ง การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 8 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 7 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 9 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 1 แห่ง

เมืองหลัก/เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว

รายชื่อเมืองหลัก มี 2 จังหวัด คือ ขอนแก่น นครราชสีมา

รายชื่อเมืองนำเที่ยว (Less visited area หมายถึง เมืองที่ไม่ได้เป็นเมืองท่องเที่ยวหลัก หรือยังมีนักท่องเที่ยวเข้าไปไม่มากนัก) มี 18 จังหวัด คือ อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี หนองคาย เลย มุกดาหาร บุรีรัมย์ ชัยภูมิ ศรีสะเกษ สุรินทร์ สกลนคร นครพนม ร้อยเอ็ด มหาสารคาม บึงกาฬ กาฬสินธุ์ ยโสธร หนองบัวลำภู อำนาจเจริญ

ตารางแสดงลำดับเมืองหลักเมืองนำเที่ยว (ตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงการท่องเที่ยว)

เมืองหลัก	เมืองนำเที่ยว
ขอนแก่น นครราชสีมา	กาฬสินธุ์ ชัยภูมิ นครพนม บึงกาฬ บุรีรัมย์ มหาสารคาม มุกดาหาร ยโสธร ร้อยเอ็ด เลย ศรีสะเกษ สกลนคร สุรินทร์ หนองคาย หนองบัวลำภู อำนาจเจริญ อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี

ที่มา: ปรับปรุงจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562

นโยบายการพัฒนาบทบาทพื้นที่เมืองด้านการท่องเที่ยว

นโยบายการพัฒนาบทบาทพื้นที่เมืองด้านการท่องเที่ยว มีการกำหนดบทบาทเมืองเพื่อการท่องเที่ยวออกเป็นประเภท 4 ประเภท ได้แก่ 1) เมืองหลักทางการท่องเที่ยว 2) เมืองศักยภาพ 3) เมืองชายแดน และ 4) เมืองนำเที่ยว/เมืองบริวาร ทั้งนี้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้มีการกำหนดประเภทของเมืองไว้

ภาค/พื้นที่	Image	เมือง	บทบาทของเมือง
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (1) ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มหาสารคาม สกลนคร	Jurassic World	ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร	เมืองหลัก เมืองศักยภาพ เมืองชายแดน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (2) อุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู นครพนม	Heritage to the World	อุดรธานี เลย หนองคาย (ท่าเสด็จ)	เมืองหลัก เมืองศักยภาพ เมืองชายแดน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ ชัยภูมิ อุบลราชธานี อำนาจเจริญ ยโสธร	สุ่อารยธรรมขอม Khmer Civilization	นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ (ช่องจอม) ศรีสะเกษ (ช่องสะงำ) อุบลราชธานี (ช่องเม็ก)	เมืองหลัก/North East Hub เมืองศักยภาพ เมืองชายแดน

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562

2.5.10.2 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวภาคเหนือ

1) นโยบายและเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

ภาคเหนือเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทยเนื่องจากมีความหลากหลายของทรัพยากรการท่องเที่ยว โดยเฉพาะทุนทางวัฒนธรรมจากการเป็นแหล่งอารยธรรมโบราณ ศูนย์กลางอารยธรรมสุโขทัย และอารยธรรมล้านนา มีเมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร และมีเมืองโบราณศรีเทพเป็นแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม อุดมด้วยวัฒนธรรม วิถีชีวิต และภูมิปัญญาของกลุ่มชนหลากหลายชาติพันธุ์ที่มีเอกลักษณ์ มีทุนทางธรรมชาติที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ เหมาะแก่การศึกษาหาความรู้ และการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นที่ตั้งของแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ คือ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร-ห้วยขาแข้ง รวมทั้งเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะพืชผักผลไม้เมืองหนาวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนที่นำมาต่อยอดสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตรและการท่องเที่ยวเชิงอาหารเพื่อสุขภาพได้ นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ตอนบนได้สะดวกทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ มีสิ่งอำนวยความสะดวกบริการการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และมีสถาบันการศึกษาด้านการท่องเที่ยวจำนวนมากที่เป็นแหล่งผลิตบุคลากรและองค์ความรู้ที่เพิ่มมูลค่าให้แก่ทรัพยากรการท่องเที่ยวของภาค

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้การท่องเที่ยวภาคเหนือหดตัวลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 ปัจจุบันพบว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนไปเป็นการท่องเที่ยวแบบ New Normal ที่ให้ความสำคัญกับสุขอนามัย การท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะลดลง ปรับเปลี่ยนเป็นการท่องเที่ยวเป็นกลุ่มขนาดเล็กที่มีความต้องการเฉพาะเจาะจง การเดินทางด้วยตนเอง และการท่องเที่ยวระยะใกล้ที่เน้นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว นอกจากนี้ยังพบว่าการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับระดับประเทศ อีกทั้งระยะเวลาพำนักรักมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

● นโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือที่สำคัญคือยกระดับการท่องเที่ยวและบริการที่มีศักยภาพของภาคให้มีความโดดเด่น สนับสนุนเศรษฐกิจสร้างสรรค์และกระจายประโยชน์สู่ชุมชน โดยเน้นกลุ่มท่องเที่ยวและบริการที่มีศักยภาพของภาค ได้แก่ บริการเชิงสุขภาพ ความงาม และการแพทย์ (Medical and Wellness) ท่องเที่ยวสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (Creative Tourism) การท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy) ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (MICE) และกลุ่มท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเทศกาล (Sport and Festival Tourism)

- **นโยบายที่ 1: พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว/บริการให้มีความโดดเด่น สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างยั่งยืน**
โดยการยกระดับแหล่งท่องเที่ยวและบริการให้มีความโดดเด่นตามมาตรฐานสากล รวมทั้งคำนึงถึงความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการ และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวและกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสม พัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวและบริการให้มีความหลากหลายผ่านการเสริมสร้างประสบการณ์ โดยประยุกต์ใช้อัตลักษณ์ ทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น สนับสนุนการเชื่อมโยงการบริการเชิงสุขภาพ ความงาม และการแพทย์ (Medical and Wellness) และกลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของภาค ตลอดจนกลุ่มธุรกิจอื่นในห่วงโซ่มูลค่าด้านการท่องเที่ยว

- **นโยบายที่ 2: ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบริการและการท่องเที่ยว** โดยส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล การสื่อสาร และข้อมูลสารสนเทศเพื่อสนับสนุนด้านการให้บริการและการบริหารจัดการ ส่งเสริมการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาปรับใช้ในการยกระดับคุณภาพการให้บริการ พัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีมาตรฐานและมีความเชี่ยวชาญ ตลอดจนส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์โดยเฉพาะ กลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง

- **นโยบายที่ 3: พัฒนาชุมชนท่องเที่ยวให้มีความโดดเด่นและมีความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากของภาคเหนืออย่างยั่งยืน** โดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการในชุมชนให้มีความโดดเด่นตามการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) และให้ความรู้ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งระบบ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวของทุกภาคส่วนในชุมชน เช่น วิสาหกิจชุมชน ผู้ประกอบการ เครือข่ายที่เกี่ยวข้อง

- **นโยบายที่ 4: ส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง(GMS) ตอนบน** ที่เชื่อมโยงสู่อาเซียน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและบริการต่าง ๆ อำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภาค ระหว่างภาค และระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อส่งเสริมการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวและรายได้สู่เมืงน่านาเที่ยว พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายเพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยว ทั้งการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำบริเวณลุ่มน้ำสำคัญ การท่องเที่ยวทางรถไฟเชื่อมกับการพัฒนาระบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งรถไฟทางคู่ (สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ดาก - แม่สอด สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ) และรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่) และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมลาลาย (LMEC) และเชื่อมโยงแหล่งมรดกโลก

ทางวัฒนธรรมในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งพัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ
จังหวัดตาก และจังหวัดเชียงราย

- นโยบายที่ 5: ยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐานรองรับนักท่องเที่ยวให้
เพียงพอและได้มาตรฐาน โดยส่งเสริมการเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวสีเขียวสำหรับทุกช่วงวัยที่มีความปลอดภัย
ในระดับสูง ตามหลักการท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism) การท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและ
สิ่งแวดล้อม (Responsible Tourism) และระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) มีการออกแบบเมือง
และแหล่งท่องเที่ยวตามหลักการออกแบบอารยสถาปัตย์ (Universal Design) ส่งเสริมให้สถานประกอบการ
ด้านการท่องเที่ยวมีการบริหารจัดการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเข้าสู่มาตรฐานสากล ส่งเสริมการพัฒนาเมืองท่องเที่ยว
ที่เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุ (Age - Friendly City) และเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทั้งความปลอดภัย
ในชีวิตและทรัพย์สิน และความปลอดภัยจากโรคอุบัติใหม่ต่าง ๆ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักท่องเที่ยว

- นโยบายที่ 6: เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวด้วยองค์ความรู้
เทคโนโลยี และนวัตกรรม และส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการศึกษาด้านการท่องเที่ยวและบริการในระดับ
อาเซียน โดยสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับสถาบันการศึกษาด้านการท่องเที่ยวและผู้ประกอบการภาคเอกชน
ในพื้นที่ และในภูมิภาคอาเซียน อบรมเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านการท่องเที่ยวและพัฒนาหลักสูตรด้านการท่องเที่ยว
และการโรงแรมให้ตอบโจทย์กับความต้องการของตลาดมากขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้
ทันสมัย และจัดการองค์ความรู้ต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ ส่งเสริมการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวอัจฉริยะ (Smart Tourism
City) ที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวบนดิจิทัลแพลตฟอร์มรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการบริหาร
จัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ

ตัวชี้วัด มีดังนี้

- อัตราการขยายตัวรายได้จากการท่องเที่ยวเฉลี่ยร้อยละ 11.5 ต่อปี
- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ สาขาบริการสุขภาพเอกชน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.0 ต่อปี
- มีแผนผังแสดงนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคเหนือในเชิงพื้นที่ในระดับกลุ่มจังหวัดและ
จังหวัด
- การออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญ และบริเวณ
สถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวนไม่น้อยกว่า 10 พื้นที่
- มีการศึกษา และประเมินขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว และการบริหารจัดการแหล่ง
ท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม และมีความอ่อนไหวสูงจำนวนไม่น้อยกว่า 5 พื้นที่
- มีการออกแบบวางผังแม่บทการพัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือ
ในการวางแผน และเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาและขับเคลื่อนการท่องเที่ยวของพื้นที่ให้แก่
หน่วยงานต่าง ๆ จำนวนไม่น้อยกว่า 5 พื้นที่
- มีการประกาศเขตพัฒนาการท่องเที่ยว หรือพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในพื้นที่ที่เหมาะสม
เพิ่มเติม จำนวนไม่น้อยกว่า 1 เขต/พื้นที่

- มีการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ และจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่ที่เหมาะสมเพิ่มเติม จำนวนไม่น้อยกว่า 1 เขต
- มีการจัดตั้งป่าชุมชน และป่านันทนาการจำนวนไม่น้อยกว่า 10 พื้นที่
- มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักในภาคเหนือที่มีจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนมากกว่า 5 ล้านคนเพิ่มขึ้น นอกจากจังหวัดเชียงใหม่

● เขตพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือ

เขตพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 3 เขต ได้แก่

1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา)
2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม (สุโขทัย กำแพงเพชร พิษณุโลก ตาก)
3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต (น่าน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์) และที่เสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน (นครสวรรค์ กำแพงเพชร อุทัยธานี พิจิตร)

นอกจากนี้ยังมีพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

1. พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ขององค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน(องค์การมหาชน) ได้แก่ พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเมืองเก่าน่านและพื้นที่เชื่อมโยง และพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย - ศรีสัชนาลัย - กำแพงเพชร
2. เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งประกอบด้วย
 - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC- Creative LANNA) ในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน และจังหวัดลำปาง
 - เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน 2 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ในอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ในอำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด และที่เสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่ฮ่องสอน

ตารางที่ 2.5-2 เขตพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือ

ลำดับ	จังหวัด	นโยบายประเทศไทย พ.ศ. 2600	นโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2565 - 2570 และ 3 พ.ศ. 2566 - 2570			
			เขตพัฒนาการท่องเที่ยว	12 เมือง ต้องห้าม พลาด	12 เมือง ต้องห้าม พลาดพลัส	เขต เศรษฐกิจ พิเศษ
1	เชียงใหม่	Uniquely North	อารยธรรมล้านนา			
2	ลำปาง	Uniquely North	อารยธรรมล้านนา	✓	✓	
3	ลำพูน	Uniquely North	อารยธรรมล้านนา		✓	
4	แม่ฮ่องสอน	Uniquely North				
5	เชียงราย	Serene Lanna	อารยธรรมล้านนา			✓
6	พะเยา	Serene Lanna	อารยธรรมล้านนา			
7	แพร่	Serene Lanna			✓	
8	น่าน	Serene Lanna		✓	✓	
9	พิษณุโลก	Indo China Intersection	มรดกโลกด่านวัฒนธรรม		✓	
10	เพชรบูรณ์	Indo China Intersection		✓	✓	
11	อุตรดิตถ์	Indo China Intersection				
12	สุโขทัย	Indo China Intersection	มรดกโลกด่านวัฒนธรรม			
13	ตาก	Indo China Intersection	มรดกโลกด่านวัฒนธรรม			✓
14	นครสวรรค์	Indo China Intersection				
15	กำแพงเพชร	Indo China Intersection	มรดกโลกด่านวัฒนธรรม			
16	พิจิตร	Indo China Intersection				
17	อุทัยธานี	Indo China Intersection				

ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา, 2567

1.1) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคเหนือ ประกอบด้วย

(1) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 3 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม (สุโขทัย กำแพงเพชร พิษณุโลก ตาก) และเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต (น่าน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์) และที่เสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน (นครสวรรค์ กำแพงเพชร อุทัยธานี พิจิตร)

(2) พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ขององค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) ได้แก่ พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเมืองเก่าล้านนา และพื้นที่เชื่อมโยง และพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย - ศรีสัชนาลัย - กำแพงเพชร

(3) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ประกอบด้วย

- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) ในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน และจังหวัดลำปาง
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน 2 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายในอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากในอำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด และที่เสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ 1 เขต ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแม่ฮ่องสอน

กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยว (Tourism Cluster) 7 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและศิลปวัฒนธรรมสร้างสรรค์ ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน และจังหวัดลำปาง ที่กำหนดให้เป็นกลุ่มเศรษฐกิจสร้างสรรค์ล้านนา (Creative Lanna Cluster) ที่อยู่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) มุ่งเน้นการพัฒนาสู่การเป็นกลุ่มเมืองท่องเที่ยวที่มีคุณค่าเชิงวัฒนธรรมระดับโลก ที่มีการบริหารจัดการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาสินค้าและบริการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ล้านนามูลค่าสูง จากอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม และการเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เกษตรปลอดภัย ที่เชื่อมโยงสู่การท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy) รวมทั้งการเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ (Medical Tourism) และศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Lanna Wellness Cluster) ที่มีบริการที่ได้มาตรฐานระดับสากล โดยใช้ประโยชน์จากน้ำพุร้อน สมุนไพร และภูมิปัญญาด้านการแพทย์แบบล้านนา แหล่งพำนักระยะยาว (Longstay) ที่มีบริการสุขภาพสำหรับผู้สูงอายุ ที่เชื่อมโยงสู่ธุรกิจต่อเนื่องที่มีศักยภาพ เช่น ผลิตภัณฑ์และบริการชา กาแฟแบบบูติก สมุนไพรอินทรีย์ (Organic Herbs) ผลิตภัณฑ์อาหารสุขภาพ เครื่องสำอางสูตรธรรมชาติ เมืองน้ำเที่ยงรับอุตสาหกรรมไมซ์ (MICE) เมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬา และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา หริภุญชัย เขลางค์นคร และนครพิงค์ และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายแดน ไทย - ลาว - เมียนมา - จีนตอนใต้ ไปยังเมืองท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (เชียงใหม่ - เชียงราย - เชียงแสน - เชียงทอง (หลวงพระบาง) - เชียงตุง - เชียงรุ่ง (สิบสองปันนา)

บทบาททางการท่องเที่ยว กำหนดให้

จังหวัดเชียงใหม่ เป็นเมืองท่องเที่ยวหลักของภาค ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การบริการ และการบินระดับนานาชาติ ศูนย์กลางหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านสร้างสรรค์ ศูนย์กลางบริการทางการแพทย์ และส่งเสริมสุขภาพ (Medical & Wellness Hub) ไนซ์ซิตี้ และเมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬา ที่มีบริการที่หลากหลาย

จังหวัดเชียงราย เป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวล้านนาตะวันออก เมืองแห่งศิลปะและหัตถกรรมร่วมสมัย เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness City) เมืองชา กาแฟ เมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬา ไนซ์เมืองน่าเที่ยว และประตูการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายแดนสี่แผ่นดิน (ไทย - ลาว - เมียนมา - จีนตอนใต้)

จังหวัดลำพูน เป็นเมืองน่าเที่ยว และเมืองท่องเที่ยววัฒนธรรม หัตถกรรมสร้างสรรค์

จังหวัดลำปาง เป็นเมืองน่าเที่ยว เมืองท่องเที่ยววัฒนธรรม หัตถกรรมอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ในด้านเซรามิก เมืองสปา น้ำพุร้อน และแพทย์แผนไทย

- **กลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม** ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดตาก มุ่งเน้นการพัฒนาและยกระดับสู่สินค้าและบริการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์มูลค่าสูง บนฐานขององค์ความรู้ และภูมิปัญญาท้องถิ่น เชื่อมโยงกับแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร (Cultural World Heritage) พัฒนาต่อยอดการเป็นเมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านของจังหวัดสุโขทัย และเมืองอัญมณีที่อำเภอมะขาม จังหวัดตาก ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนที่มีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ การท่องเที่ยวเชิงเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ โดยเฉพาะสวนเกษตรผสมผสาน และสวนผลไม้ การเป็นเมืองน่าเที่ยวรับอุตสาหกรรมไมซ์ (MICE) และการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในจังหวัดพิษณุโลก และยกระดับจังหวัดพิษณุโลกสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวหลัก และศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV รวมทั้งพัฒนาเส้นทางมรดกวัฒนธรรม “ถนนพระร่วง - ท่อปู้ญาร่วง” ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายแดนไทย - เมียนมาตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (LIMEC) ผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรแม่สอดจังหวัดตาก

บทบาททางการท่องเที่ยว กำหนดให้

จังหวัดพิษณุโลก เป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยว การบริการ และการบินบริเวณสี่แยกอินโดจีน เมืองประชุมสัมมนา และเมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬา

จังหวัดสุโขทัยและจังหวัดกำแพงเพชร เป็นเมืองมรดกโลกด้านวัฒนธรรม และเมืองท่องเที่ยวเกษตรปลอดภัย

จังหวัดตาก เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ และประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน (ไทย - เมียนมา)

- **กลุ่มที่ 3 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศและวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์** ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งมีความโดดเด่นของทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ และวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลาย สภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสูง โดยภาครัฐมีนโยบายยกระดับคุณภาพชีวิตภายใต้แนวคิด “แม่ฮ่องสอน มนต์เสน่ห์ แห่งขุนเขา (The Village of Charm)” ส่งเสริมให้จัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาและยกระดับสินค้าและบริการสู่การท่องเที่ยวเชิงนิเวศมูลค่าสูง จากทุนทางธรรมชาติและทุนทางวัฒนธรรม เชื่อมโยงกับอาณาจักรล้านนา สนับสนุนการท่องเที่ยวโดยชุมชน และการเป็นแหล่งพักผ่อนเพื่อสุขภาพ (Retreat Destination) เสริมสร้างศักยภาพของแหล่งน้ำพุร้อน และแหล่งกล้วยไม้ ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และผจญภัยรวมทั้งการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตการเกษตร จากการเป็นแหล่งปลูกกระเทียม ถั่ว งา กาแฟที่สำคัญของประเทศเช่น ผลิตภัณฑ์อาหารและผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายแดนไทย - เมียนมา (แม่ฮ่องสอน - ตองอู - เนปิดอว์) ผ่านทางจุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม ที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

บทบาททางการท่องเที่ยว กำหนดให้

จังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ผจญภัย วัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ และแหล่งพักผ่อนเพื่อสุขภาพ (Retreat Destination)

- **กลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต** ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ และจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งเป็นเมืองเก่าที่มีขนาดเล็ก สภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาสูง อุดมไปด้วยประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมที่มีคุณค่าเชื่อมโยงกับวัฒนธรรมล้านนา วัฒนธรรมล้านช้าง และวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะ วัฒนธรรมของชาวไทลื้อและชาวไทใหญ่ มุ่งเน้นการอนุรักษ์และฟื้นฟูย่านเมืองเก่าและส่งเสริมการท่องเที่ยววัฒนธรรมเชิงสร้างสรรค์ในลักษณะของเมืองเก่าที่มีชีวิต (Livable city) ส่งเสริมให้จังหวัดน่านเป็นเครือข่ายเมืองสร้างสรรค์ของยูเนสโกด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้าน และเมืองเก่าแพร่และพื้นที่เชื่อมโยงเป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรมจากการเป็นเมืองอุตสาหกรรมไม้สักที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอดีต พัฒนาแหล่งผลิตงานหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านที่สร้างสรรค์จากทุนทางวัฒนธรรม ทุนทางธรรมชาติ และภูมิปัญญาท้องถิ่น (Creative Craft) ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน เพื่อสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก รวมทั้งการพัฒนาธุรกิจเชิงสร้างสรรค์ และธุรกิจ Start-up ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตรปลอดภัย จากการเป็นแหล่งปลูกกาแฟในจังหวัดน่าน และแหล่งปลูกผลไม้เมืองร้อน (ทุเรียนหลงลับแล หลื่นลับแล) ในจังหวัดอุตรดิตถ์และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายแดนไทย - ลาว ไปยังเมืองมรดกโลกหลวงพระบาง นครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาว และกรุงฮานอย ของเวียดนามผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวกในจังหวัดพะเยา จุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋นในจังหวัดน่าน และจุดผ่านแดนถาวรบ้านภูตู๋ในจังหวัดอุตรดิตถ์

บทบาททางการท่องเที่ยว กำหนดให้

จังหวัดน่าน เป็นเมืองท่องเที่ยววัฒนธรรม หัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านสร้างสรรค์ ประตูดสู่มรดกโลกหลวงพระบาง

จังหวัดพะเยา เป็นเมืองท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ อารยธรรมล้านนา และวัฒนธรรมสร้างสรรค์ เชื่อมโยงชายแดนไทย - ลาว

จังหวัดแพร่ เป็นเมืองท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม ศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวล้านนาตะวันออกด้วยระบบราง

จังหวัดอุดรธานี เป็นเมืองท่องเที่ยววัฒนธรรม เกษตรปลอดภัย ประตูสู่มรดกโลกหลวงพระบาง และนครหลวงเวียงจันทน์

- **กลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน** ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร ซึ่งมีวิถีชีวิต และวัฒนธรรมริมแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสะแกกรัง แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน และแม่น้ำยมที่น่าสนใจและเป็นต้นกำเนิดแม่น้ำเจ้าพระยา มุ่งเน้นการฟื้นฟูย่านเมืองเก่า ชุมชนเก่า และส่งเสริมการพัฒนาสินค้าและบริการการท่องเที่ยววัฒนธรรมเชิงสร้างสรรค์ที่เชื่อมโยงกับสายน้ำ (River of life) ส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำในแม่น้ำสำคัญ การท่องเที่ยวเชิงเกษตรครบวงจรที่เชื่อมโยงสู่การท่องเที่ยวเชิงอาหารจากการเป็นแหล่งปลูกพืชไร่ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และแหล่งประมงน้ำจืดที่สามารถพัฒนาสู่เศรษฐกิจจากฐานชีวภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ต่อยอดการเป็นเมืองสมุนไพรของจังหวัดอุทัยธานี และเสริมศักยภาพการเป็นเมืองบริการทางการแพทย์ของจังหวัดนครสวรรค์ ที่มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI และการเป็นศูนย์กลางคมนาคมในระบบรางในอนาคต รวมทั้งพัฒนาต่อยอดสินค้าเกษตรและสมุนไพรสู่ผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง เช่น ผลิตภัณฑ์อาหารเพื่อสุขภาพ ผลิตภัณฑ์เพื่อความงาม

บทบาททางการท่องเที่ยว กำหนดให้

จังหวัดนครสวรรค์ เป็นเมืองท่องเที่ยววัฒนธรรมลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน เมืองศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวระบบราง และประตูสู่ภาคเหนือ

จังหวัดอุทัยธานี เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศมรดกโลก เมืองสมุนไพร วัฒนธรรมลุ่มน้ำสะแกกรัง

จังหวัดพิจิตร เป็นเมืองท่องเที่ยววัฒนธรรมลุ่มน้ำน่าน

- **กลุ่มที่ 6 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เกษตร และวัฒนธรรม** ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีความโดดเด่นของทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ เป็นที่ตั้งของจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง เช่น เขาค้อ ภูทับเบิก มีวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ไทหล่มที่เป็นเอกลักษณ์ในอำเภอหล่มเก่าและอำเภอหล่มสัก และเป็นแหล่งเกษตรปลูกพืชผักผลไม้เมืองหนาวที่มีคุณภาพที่ยกระดับสู่เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ สภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสูง มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์โดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติและแหล่งวัฒนธรรม การผลักดันอุทยานธรณีเพชรบูรณ์สู่อุทยานธรณีโลก การท่องเที่ยวเชิงเกษตรมูลค่าสูง การท่องเที่ยวประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมในเขตเมืองและย่านชุมชนเก่าในอำเภอเมืองเพชรบูรณ์ อำเภอหล่มเก่า และ

อำเภอหล่มสัก พร้อมทั้งเตรียมการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพมรดกโลก และส่งเสริมการเป็นแหล่งพำนักระยะยาว (Longstay) ที่มีบริการทางสุขภาพสำหรับผู้สูงอายุ และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายแดนไทย-ลาว ตามระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (LIMEC) ไปสู่เมืองมรดกโลกหลวงพระบาง

บทบาททางการท่องเที่ยวส่งเสริมให้

จังหวัดเพชรบูรณ์เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติและวัฒนธรรมไทหล่ม ประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและดินแดนล้านช้างหลวงพระบาง

- **กลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ**ครอบคลุมพื้นที่ป่าไม้อันควรรักษาที่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ วนอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่ - ห้วยขาแข้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานีและจังหวัดตาก เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอัมผางในพื้นที่อำเภออัมผาง จังหวัดตาก ที่สามารถส่งเสริมสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศมูลค่าสูง ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเชิงผจญภัย และบริหารจัดการการท่องเที่ยวภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ซึ่งมีความอ่อนไหวสูง โดยให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริการการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวระดับนานาชาติในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดตาก และพื้นที่ท่องเที่ยวที่สามารถยกระดับเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวระดับนานาชาติในจังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเพชรบูรณ์

● **สรุปพื้นที่ท่องเที่ยวของภาคเหนือ แบ่งได้เป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่**

- **พื้นที่ท่องเที่ยวหลัก** ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง และจังหวัดแม่ฮ่องสอนในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน และจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดตาก และจังหวัดนครสวรรค์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง

- **พื้นที่ท่องเที่ยวรอง** ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ และจังหวัดอุดรดิตถ์

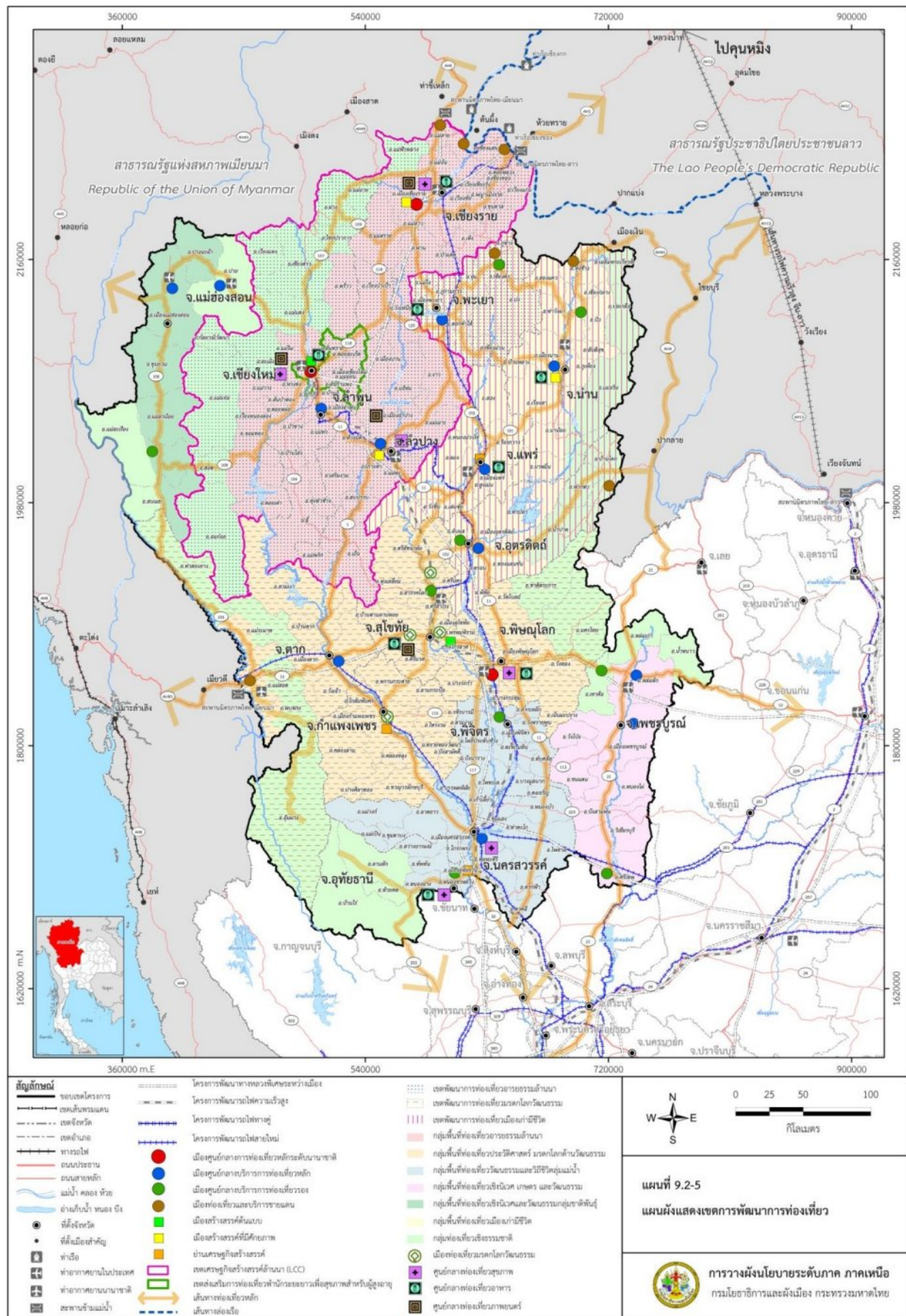
- **พื้นที่ท่องเที่ยวเสริม/พื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ** ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร ซึ่งเป็นเมืองนำเที่ยวที่มีแนวโน้มเติบโต

- **พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน** ได้แก่ พื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา และอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์

● **เมืองท่องเที่ยวและบริการของภาคเหนือ** ตามระเบียบเศรษฐกิจและเส้นทางท่องเที่ยวหลักและรอง แบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่

- **เมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ** ได้แก่ เทศบาลนครเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงราย จังหวัดเชียงราย และเทศบาลนครพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

- **เมืองท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม** ได้แก่ เทศบาลเมืองสุโขทัยธานี เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลเมืองศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย และเทศบาลเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร
- **เมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก** ได้แก่ เทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน เทศบาลตำบลปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เทศบาลเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน เทศบาลนครลำปาง จังหวัดลำปาง เทศบาลเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา เทศบาลเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ เทศบาลเมืองน่าน จังหวัดน่าน ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน และเทศบาลนครนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ เทศบาลเมืองเพชรบูรณ์ เทศบาลเมืองหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ เทศบาลเมืองตาก จังหวัดตาก เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง
- **เมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง** ได้แก่ เทศบาลตำบลแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เทศบาลตำบลปัว จังหวัดน่าน เทศบาลตำบลเชียงคำ จังหวัดพะเยา เทศบาลตำบลศรีพนมมาศ (อำเภอลับแล) จังหวัดอุตรดิตถ์ เทศบาลเมืองสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย เทศบาลเมืองอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี เทศบาลเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร องค์การบริหารส่วนตำบลเขาค้อ องค์การบริหารส่วนตำบลศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์
- **เมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน** ได้แก่ เทศบาลนครแม่สอด จังหวัดตาก เทศบาลตำบลแม่สาย เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน เทศบาลตำบลเวียงเชียงของ จังหวัดเชียงราย องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยโก๋น จังหวัดน่าน องค์การบริหารส่วนตำบลภูซาง จังหวัดพะเยา และองค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น จังหวัดอุตรดิตถ์



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, พ.ศ. 2567

รูปที่ 2.5-14 เขตพัฒนาการท่องเที่ยว

2) เมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวตามกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

2.1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน

แผนพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วย 4 ประเด็น การพัฒนาที่ใช้เป็นธงนำ (flagships) ของการพัฒนาที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในเชิงอนุรักษ์ตลอดห่วงโซ่คุณค่า การส่งเสริมการอนุรักษ์วัฒนธรรมล้านนาไปพร้อมกับผลักดันให้เกิดการผสมผสานทางวัฒนธรรมของโลกสมัยใหม่ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างสร้างสรรค์ และสร้างอัตลักษณ์การท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ การเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ รองรับการท่องเที่ยวในรูปแบบชีวิตวิถีใหม่ (New Normal Tourism) เพื่อสร้างการเชื่อมโยงธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการสู่ท้องถิ่น โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและสร้างสรรค์ การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปอาหารมูลค่าสูง (NTFV) อุตสาหกรรมสุขภาพความงาม สมุนไพร และหัตถอุตสาหกรรม ด้วยการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ล้านนา ผสานเทคโนโลยีนวัตกรรม (High Touch High Value) ตลอดห่วงโซ่คุณค่า โดยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (Creative Lanna Cluster) ในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน และจังหวัดลำปาง

จังหวัดเชียงใหม่

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติ และวัฒนธรรมล้านนาที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น จังหวัดเชียงใหม่จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา และศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์ และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนของภาคเหนือ โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ ได้แก่ เทศบาลนครเชียงใหม่ ที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางราง ทางถนน และทางอากาศ การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนศักยภาพที่สูงในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ โดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว
- กลุ่มการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ระดับนานาชาติและระดับประเทศ ในอำเภอแม่แตง อำเภอเชียงดาว อำเภอฝาง อำเภอแม่อาย อำเภอไชยปราการ อำเภอพร้าว
- กลุ่มชุมชนเก่าและเมืองโบราณเชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา หริภุญชัย เขตแดนนคร นครพิงค์
- กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตร เกษตรปรางค์ และเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ในอำเภอสะเมิง และอำเภอแม่ออน ที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง

- เมืองศูนย์กลางบริการทางการแพทย์และส่งเสริมสุขภาพ (Medical & Wellness Hub) ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ อำเภอสารภี อำเภอสันทราย อำเภอแม่ออน และอำเภอดอยสะเก็ด มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI โรงพยาบาลแพทย์แผนไทยธุรกิจบริการทางการแพทย์ และสุขภาพที่ได้มาตรฐาน

- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านต้นแบบ ที่เป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ

- MICE City เมืองประชุมสัมมนา

จังหวัดลำปาง

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดลำปาง ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นวัฒนธรรมล้านนา และงานหัตถศิลป์ที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดลำปางจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดลำปางเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลนครลำปาง ที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางราง ทางถนน และทางอากาศ การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนศักยภาพที่สูงในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ โดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว

- กลุ่มชุมชนเก่าและเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา หริภุญชัย เขลางค์นคร นครพิงค์

- กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตร เกษตรปราณีต และเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ในจังหวัดลำปางที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง

- เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Tourism City) โดยเป็นเมืองสมุนไพรกลุ่มท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและความงาม ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองลำปาง อำเภอเมืองปาน อำเภอแจ้ห่ม และอำเภอวังเหนือ (เป็นเมืองสปา น้ำพุร้อน แพทย์แผนไทย และมีธุรกิจบริการเพื่อสุขภาพ)

- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ

- MICE City เมืองประชุมสัมมนา

จังหวัดลำพูน

จังหวัดลำพูนซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นวัฒนธรรมหริภุญชัย - ล้านนา และงานหัตถศิลป์ที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดลำพูนจึงได้รับการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์ บทบาททางการท่องเที่ยวกำหนดให้จังหวัดลำพูนเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองลำพูน ที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้าน

การคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลาง การให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ โดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว
- กลุ่มชุมชนเก่าและเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา หริภุญชัย เขลางค์นคร นครพิงค์
- กลุ่มแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ
- ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่าเที่ยว
- การท่องเที่ยวเชิงเกษตร ได้แก่ แหล่งปลูกพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ได้แก่ อำเภอยางทอง อำเภอบ้านโฮ่ง และอำเภอลี้ จังหวัดลำพูน
- MICE City เมืองประชุมสัมมนา

จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดแม่ฮ่องสอนจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 3 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศและวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงธรรมชาติ ผจญภัย วัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ และแหล่งพักผ่อนเพื่อสุขภาพ (Retreat Destination)

สิ่งสำคัญคือจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีบทบาทการท่องเที่ยว เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักของภาคเหนือ โดยมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน เทศบาลตำบลปาย และมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลตำบลแม่สะเรียง มีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลากหลาย ได้แก่

- พื้นที่ที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนไทย - พม่า
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรปราชญ์และเกษตรอินทรีย์ ได้แก่ แหล่งปลูกพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ได้แก่ อำเภอแม่ลาน้อย อำเภอแม่สะเรียง และอำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่าเที่ยว และย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และชุมชนท่องเที่ยววัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ไทยใหญ่
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ในอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน อำเภอปาย และอำเภอปางมะผ้า จังหวัดแม่ฮ่องสอน

2.2) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน

การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- สร้างและพัฒนาภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวในฐานะจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน กระตุ้นและส่งเสริมให้คนในชุมชนร่วมเป็นเจ้าของที่ดี
- นำเทคโนโลยีมาปรับปรุงการให้บริการการท่องเที่ยว
- พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงเฉพาะเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพ เช่น เชิงสุขภาพ/เชิงเกษตรปลอดภัย/เชิงวิถีชีวิต/เชิงประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี กีฬา
- พัฒนาเส้นทาง ท่องเที่ยว/โปรแกรม ท่องเที่ยวชุมชนที่มี รูปแบบหลากหลาย
- ส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยวทุกรูปแบบ เช่น การประชาสัมพันธ์ผ่านนักกริวิว Youtuber จัดงานโปรโมทการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด

จังหวัดเชียงราย

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมล้านนา และงานศิลปหัตถกรรมที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดเชียงรายจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและศิลปหัตถกรรมสร้างสรรค์ และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ บทบาททางการท่องเที่ยวจึงกำหนดให้จังหวัดเชียงรายเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ ได้แก่ เทศบาลนครเชียงราย ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ โดยเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว
- กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนได้แก่ พื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน โดยมีเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ เทศบาลตำบลแม่สาย เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน เทศบาลตำบลเวียงเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Tourism City) ต้นแบบในพื้นที่อำเภอเมืองเชียงราย และอำเภอแม่จัน มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI โรงพยาบาลแพทย์แผนไทย แหล่งน้ำพุร้อน ศูนย์วิปัสสนานานาชาติ ธุรกิจบริการอาหาร ร้านค้าเพื่อสุขภาพและความงาม เฮลตี้โฮมสเตย์ และสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนแพทย์แผนไทย (มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง) และเป็นเมืองสมุนไพรกลุ่มท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและความงาม

■ กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตรปรางค์ และเกษตรอินทรีย์โดยเฉพาะพืชเมืองหนาวที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง

■ เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรม และศิลปะพื้นบ้านที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สำคัญของประเทศ

■ ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ ได้แก่ เมืองโบราณเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

■ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ได้แก่ ชุมน้ำนางนอน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

■ MICE City เมืองประชุมสัมมนา

จังหวัดพะเยา

จังหวัดพะเยามีทรัพยากรท่องเที่ยว เป็นเมืองเก่าอันมีวัฒนธรรมวิถีชีวิตที่มีอัตลักษณ์ จึงได้รับการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดพะเยาเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก-เมืองเก่ามีชีวิต โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก คือ เทศบาลเมืองพะเยา และมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

■ กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ (ได้แก่ สปป.ลาว จีนตอนใต้) โดยพะเยาเมืองหลักเมืองหนึ่งด้านการท่องเที่ยว

■ พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนได้แก่ ในอำเภอกู่ช้าง จังหวัดพะเยา โดยมีเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลกู่ช้าง จังหวัดพะเยา

■ เมืองสมุนไพรและบริการแพทย์แผนไทย ในพื้นที่อำเภอเมืองพะเยา (มีสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนแพทย์แผนไทย (มหาวิทยาลัยพะเยา)

■ กลุ่มท่องเที่ยวเชิงเกษตรปรางค์และเกษตรอินทรีย์ โดยเฉพาะพืชเมืองหนาวที่มีตลาดเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง ในอำเภอบง และอำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา

■ ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์

■ ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน้ำทิพย์ ได้แก่ อำเภอเชียงคำ และอำเภอเชียงม่วน (วัฒนธรรมไทลื้อ) จังหวัดพะเยา

■ MICE City เมืองประชุมสัมมนา

จังหวัดแพร่

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดแพร่ ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นเมืองเก่าอันมีวัฒนธรรมวิถีชีวิตที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดแพร่จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดแพร่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรอง โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยว คือ เทศบาลเมืองแพร่ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ
- กลุ่มท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองเก่า
- เมืองสมุนไพรและบริการแพทย์แผนไทย ในพื้นที่อำเภอเมืองแพร่

จังหวัดน่าน

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดน่านมีทรัพยากรท่องเที่ยว เป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมเมืองเก่าล้านนา ซึ่งยังคงวิถีชีวิตอันมีอัตลักษณ์ จังหวัดน่านจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดน่านเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักเชื่อมโยงกับเมืองมรดกโลกหลวงพระบาง สปป.ลาว โดยมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักคือเทศบาลเมืองน่าน และเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง คือ เทศบาลตำบลบัว ในอำเภอบัว ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ โดยเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว ประกอบด้วย เชียงใหม่ เชียงราย แพร่ น่าน พะเยา ลำปาง พิชณุโลก นครสวรรค์
- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้าน โดยมีเมืองน่านเป็นเมืองสร้างสรรค์ที่มีศักยภาพสูง
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ได้แก่ แหล่งปลูกพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ได้แก่ อำเภอบัว อำเภอบ่อเกลือ และอำเภอท่าวังผา จังหวัดน่าน
- แหล่งปลูกชา กาแฟ ได้แก่ อำเภอท่าวังผา อำเภอบัว และอำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน
- พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ พื้นที่ในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยโก๋น จังหวัดน่าน

2.3) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย ตาก

แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด มุ่งยกระดับการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐานและยั่งยืน สู่ระดับนานาชาติ จัดทำจุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และจุดเช็คอินสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นศูนย์กลาง การประชุมและจัดนิทรรศการ โดยในผังนโยบายภาคเหนือ 2580 ได้กำหนดบทบาทการท่องเที่ยวของจังหวัดต่าง ๆ ดังนี้

จังหวัดพิษณุโลก

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดพิษณุโลกจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยว ประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ อีกทั้งจังหวัดพิษณุโลกตั้งอยู่ ในพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง (สี่แยกอินโดจีน) และเป็นที่ตั้งของสถาบันอุดมศึกษาหลายแห่ง จึงมี ศักยภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยวใหม่ ๆ ได้แก่ MICE City, Wellness City, Sport Tourism City

บทบาทการท่องเที่ยว กำหนดให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นเมือง/พื้นที่ท่องเที่ยวหลัก ระดับนานาชาติ ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลนครพิษณุโลก ซึ่งมี ทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจน มีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ (โดยเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวประกอบด้วย เชียงใหม่ เชียงราย แพร่ น่าน พะเยา ลำปาง พิษณุโลก นครสวรรค์)
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน้ำเทียว ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในจังหวัดพิษณุโลก
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ใน อำเภอวังทอง อำเภอชาติตระการ อำเภอนครไทย อำเภอเนินมะปราง และอำเภอวัดโบสถ์ จังหวัดพิษณุโลก
- MICE City เมืองจัดประชุม สัมมนา
- Wellness Tourism City
- เมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism City)

จังหวัดเพชรบูรณ์

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลายที่มีอัตลักษณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 6 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เกษตร และวัฒนธรรม และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดเพชรบูรณ์เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/เชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ สมุนไพรและความงาม เชิงเกษตร เชิงวัฒนธรรม เชิงมรดกโลกเชื่อมโยงอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ โดยการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สุโขทัย - เพชรบูรณ์ - หลวงพระบาง ทั้งนี้มีจังหวัดเพชรบูรณ์เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก โดยมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองเพชรบูรณ์ และมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาค้อ องค์การบริหารส่วนตำบลศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- แหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม ได้แก่ มรดกโลกเมืองโบราณศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกโลก (วัฒนธรรม) เมืองโบราณศรีเทพ
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองเก่าเที่ยว ในจังหวัดเพชรบูรณ์ และชุมชนท่องเที่ยววัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ในอำเภอหล่มสัก และอำเภอหล่มเก่า (วัฒนธรรมไทหล่ม) จังหวัดเพชรบูรณ์
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ได้แก่ แหล่งปลูกพืชผัก ผลไม้เมืองหนาว ชา กาแฟ และสมุนไพร ได้แก่ อำเภอเขาค้อ อำเภอหล่มเก่า อำเภอหล่มสัก และอำเภอน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาค้อ อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานธรณีในอำเภอน้ำหนาว อำเภอหล่มสัก อำเภอเมืองเพชรบูรณ์ อำเภอวิเชียรบุรี อำเภอชนแดน และอำเภอวังโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดอุดรดิตถ์

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์ ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติและวัฒนธรรมวิถีชีวิตที่มีอัตลักษณ์สืบสานต่อเนื่อง จังหวัดอุดรดิตถ์จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต

บทบาทการท่องเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรอง โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ เมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลตำบลศรีพนมมาศ (อำเภอลับแล) และเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น จังหวัดอุดรดิตถ์ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ จังหวัดอุดรดิตถ์ เป็นพื้นที่การค้าชายแดนไทย - ลาว มีพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน ที่อำเภอบ้านโคก
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน้ำเที่ยว
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในอำเภอลับแล และอำเภอทองแสนขัน จังหวัดอุดรดิตถ์

จังหวัดสุโขทัย

จังหวัดสุโขทัยมีทรัพยากรท่องเที่ยว เป็นแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น จึงเกิดการท่องเที่ยวมรดกโลก ท่องเที่ยวชุมชน และเป็นสมาชิกเมืองสร้างสรรค์เมืองอัจฉริยะ Smart City มีระบบการขนส่งที่เชื่อมโยง ในแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้าน สุโขทัย - หลวงพระบาง จังหวัดสุโขทัย จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์มรดกโลกด้านวัฒนธรรม บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดสุโขทัย เป็นเมืองท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรม โดยเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก ซึ่งมีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลักหลายแห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองสุโขทัยธานี เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลเมืองศรีสขนาลัย จังหวัดสุโขทัย และเทศบาลเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร และมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง คือ เทศบาลเมืองสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ ซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- เมืองท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Tourism City) จังหวัดสุโขทัย ในพื้นที่อำเภอศรีมาศ อำเภอสวรรคโลก อำเภอศรีสขนาลัย และอำเภอทุ่งเสลี่ยม (มีโรงพยาบาลแพทย์แผนไทย แหล่งน้ำพุร้อน ธุรกิจบริการเพื่อสุขภาพ ธุรกิจบริการอาหาร สินค้าเพื่อสุขภาพ และความงาม)
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมล้านนา หริภุญชัย เขลางค์นคร และนครพิงค์ ในจังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงใหม่ มรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์ เมืองโบราณศรีเทพ จังหวัดเพชรบูรณ์
- เมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรม และศิลปะพื้นบ้านต้นแบบ ในจังหวัดสุโขทัย
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ซึ่งเป็นแหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ได้แก่ ในอำเภอสวรรคโลก และอำเภอศรีนคร จังหวัดสุโขทัย

จังหวัดตาก

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดตาก ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์ จังหวัดตากจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์มรดกโลกด้านวัฒนธรรม และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดตาก เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม โดยเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักจังหวัดหนึ่งในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ที่จะส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงเกษตรและเชิงสุขภาพ ตลอดจนผลักดันการท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติไม้กลายเป็นหิน (ซากไม้เป็นหินที่ยาวที่สุดในโลก) สู่ระดับสากล โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองตาก ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ ซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยวและการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ โดยเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนไทย - พม่า โดยมีเมืองท่องเที่ยวและบริการชายแดน ได้แก่ เทศบาลนครแม่สอด จังหวัดตาก
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน้ำหนาว ในจังหวัดตาก
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในอำเภอบพพระ จังหวัดตาก
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และผจญภัยมูลค่าสูงในแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ และพื้นที่ที่มีศักยภาพได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอัมผาง และพื้นที่เชื่อมโยงในอำเภอมะมาด จังหวัดตาก และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติระดับนานาชาติและระดับประเทศ ในอำเภอมะมาด อำเภอสองยาง จังหวัดตาก และอุทยานธรณีไม้กลายเป็นหินตาก ตำบลตากออก อำเภอบ้านตาก จังหวัดตาก (ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก)

2.4) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี

จังหวัดนครสวรรค์

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์ มีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติ และวัฒนธรรมลุ่มน้ำที่หลากหลายมีอัตลักษณ์ จังหวัดนครสวรรค์ จึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิตลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนบน โดยมีบทบาททางการท่องเที่ยวเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมวิถีชีวิตลุ่มน้ำ

บทบาทการท่องเที่ยว จังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลักในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ซึ่งเป็นกลุ่มที่เป็นฐานด้านการท่องเที่ยว และการค้าเชื่อมโยงระดับนานาชาติ ซึ่งจังหวัดนครสวรรค์เป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลนครสวรรค์ ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- เมืองท่องเที่ยวและบริการทางการแพทย์ (Medical Tourism City) ในพื้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ (มีโรงพยาบาลมาตรฐาน JCI)
- ชุมชนเก่า และเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์ และมรดกวัฒนธรรมลุ่มน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในพื้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอเก้าเลี้ยว อำเภอชุมแสง และอำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ (แม่น้ำเจ้าพระยา)
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน้ำเทียว ในจังหวัดนครสวรรค์
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ใน อำเภอโกรกพระ จังหวัดนครสวรรค์
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ในอำเภอแม่วงก์ จังหวัดนครสวรรค์

จังหวัดกำแพงเพชร

ในการจัดกลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมในระดับมรดกโลกต่อเนื่องกับมรดกโลก (ด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม) ในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชรจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม

บทบาททางการท่องเที่ยว จึงกำหนดให้จังหวัดกำแพงเพชรเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ มรดกโลกด้านวัฒนธรรม โดยเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ เทศบาลเมืองกำแพงเพชร ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- ชุมชนเก่าและเมืองโบราณ เชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร และจังหวัดนครสวรรค์
- แหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม ได้แก่ เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวารในจังหวัดสุโขทัย และจังหวัดกำแพงเพชร

- ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่าเที่ยว ในจังหวัดกำแพงเพชร
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ได้แก่ อำเภอไทรงาม อำเภอลานกระบือ อำเภอทรายทองวัฒนา อำเภอลองชุล อำเภอบึงสามัคคี อำเภอขามเฒ่าลักษ์บุรี และอำเภอฟรานกระต่าย จังหวัดกำแพงเพชร

จังหวัดพิจิตร

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดพิจิตร ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติ และวัฒนธรรมลุ่มน้ำที่หลากหลาย และมีอัตลักษณ์ จังหวัดพิจิตรจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน โดยมีบทบาททางการท่องเที่ยวเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมวิถีชีวิตลุ่มน้ำ

ในบทบาทการท่องเที่ยว จังหวัดพิจิตรเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรองที่มีศักยภาพและมีแนวโน้มเติบโต โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลเมืองพิจิตร ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยว และความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต เพื่อสร้างเสริมศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ ได้แก่

- ชุมชนเก่าและเมืองโบราณ ในจังหวัดพิจิตรเชื่อมโยงมรดกวัฒนธรรมสุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดนครสวรรค์ และมรดกวัฒนธรรมลุ่มน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในพื้นที่อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร (แม่น้ำน่าน)
- ชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่าเที่ยว ในจังหวัดพิจิตร
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งปลูกพืชไร่ พืชพลังงาน พืชผัก ผลไม้เมืองร้อน ในจังหวัดพิจิตร ได้แก่ อำเภอบึงนาราง

จังหวัดอุทัยธานี

พื้นที่ท่องเที่ยวจังหวัดอุทัยธานี ซึ่งมีทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นธรรมชาติระดับมรดกโลก (ธรรมชาติ) และวัฒนธรรมลุ่มน้ำที่หลากหลายมีอัตลักษณ์ จังหวัดอุทัยธานีจึงได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 5 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยววัฒนธรรมและวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน และกลุ่มที่ 7 กลุ่มพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ โดยมีบทบาททางการท่องเที่ยวเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงธรรมชาติ ผจญภัย วัฒนธรรมลุ่มน้ำ

ในบทบาทการท่องเที่ยว จังหวัดอุทัยธานีเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวรองที่มีศักยภาพมีแนวโน้มเติบโต โดยมีเมืองศูนย์กลางบริการการท่องเที่ยวรอง ได้แก่ เทศบาลเมืองอุทัยธานี ซึ่งมีทรัพยากรการท่องเที่ยวและความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง (หากมีการขับเคลื่อนโครงการของรัฐ) การสื่อสารโทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต เพื่อสร้างเสริมศักยภาพในการเป็นเมืองศูนย์กลางการให้บริการ (Service Center) แก่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ ซึ่งมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- เมืองสมุนไพรและบริการแพทย์แผนไทยต้นแบบ ในพื้นที่อำเภอเมืองอุทัยธานี อำเภอลานสัก อำเภอบ้านไร่ อำเภอหนองฉาง (เป็นเมืองสมุนไพรกลุ่มการเกษตรวัตถุดิบสมุนไพร และมีโรงพยาบาลแพทย์แผนไทย)
- ชุมชนเก่า และมรดกวัฒนธรรมลุ่มน้ำในลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำสะแกกรัง ในอำเภอเมืองอุทัยธานี อำเภอทัพทัน อำเภอสว่างอารมณ์ และอำเภอหนองฉาง จังหวัดอุทัยธานี
- ย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ในจังหวัดอุทัยธานี และชุมชนท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่าเที่ยว ในจังหวัดอุทัยธานี
- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัยมูลค่าสูง ในแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ และพื้นที่ที่มีศักยภาพ ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอัมผาง และพื้นที่เชื่อมโยงในอำเภอบ้านไร่ อำเภอลานสัก และอำเภอห้วยคต จังหวัดอุทัยธานี

เมืองหลัก/เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว

รายชื่อเมืองหลัก มี 1 จังหวัด คือ เชียงใหม่

รายชื่อเมืองน่าเที่ยว (Less visited area - เมืองที่ไม่ได้เป็นเมืองท่องเที่ยวหลัก หรือยังมีนักท่องเที่ยวเข้าไปไม่มากนัก) มี 16 จังหวัด คือ เชียงราย พิชณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ สุโขทัย ลำพูน อุตรดิตถ์ ลำปาง แม่ฮ่องสอน พิจิตร แพร่ น่าน กำแพงเพชร อุทัยธานี พะเยา

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

แผนบูรณาการความร่วมมือในการเชื่อมโยงเรื่องราวแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงในจังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี เป็นแผนของ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยมี การสนับสนุนจาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) และ หน่วยงานท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและส่งเสริม การท่องเที่ยวในภูมิภาคอีสานริมแม่น้ำโขงเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและส่งเสริมความหลากหลายทางวัฒนธรรมและ การท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่

วิสัยทัศน์

การพัฒนาการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

พันธกิจ

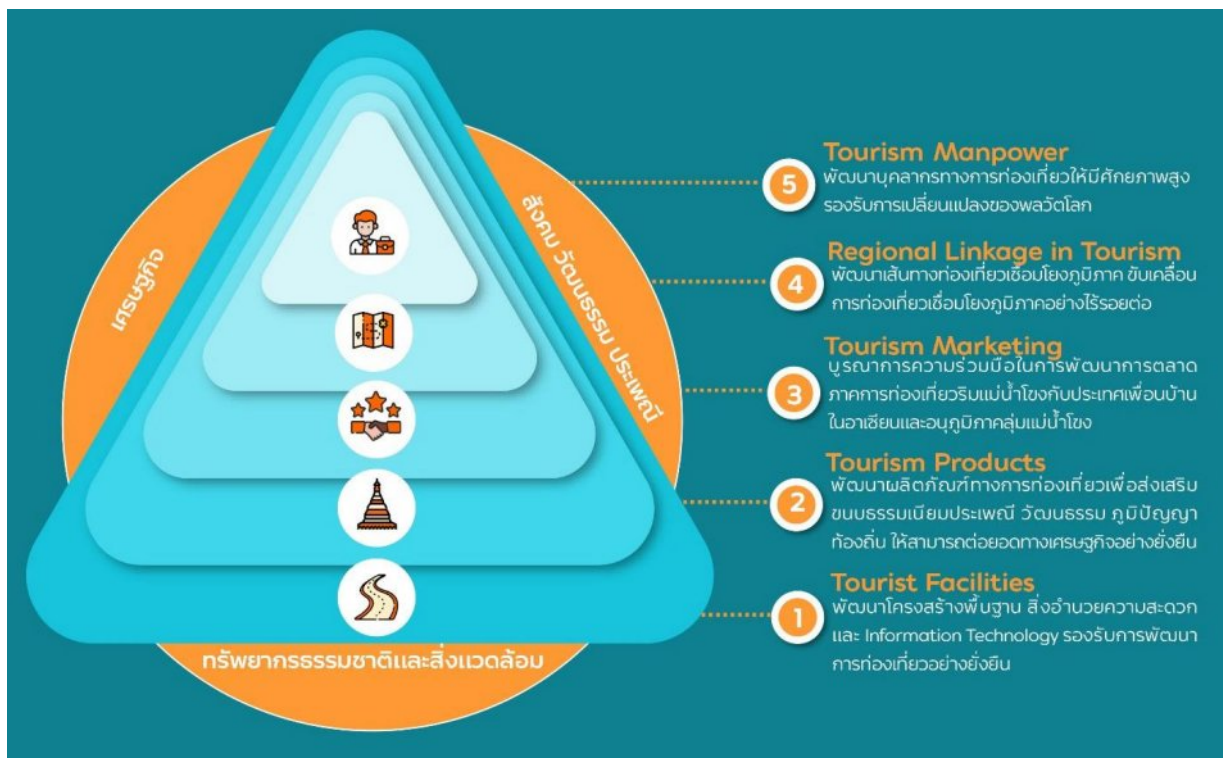
1. จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย รวมถึงกำหนดและเสนอแนวทางเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาความพร้อมของ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและ Information Technology ด้านการท่องเที่ยว
2. ศึกษา วิเคราะห์ วิจัยสถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวใน 7 จังหวัด ริมแม่น้ำโขงและจังหวัดใกล้เคียง เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวที่ส่งเสริมขบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น ให้สามารถต่อยอดทางเศรษฐกิจ สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3. บูรณาการความร่วมมือในการพัฒนาการตลาดภาคการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
4. พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง ขับเคลื่อนให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)
5. เป็นศูนย์กลางประสานงานและสร้างความร่วมมือกับทุกภาคส่วน ในการพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพสูง รองรับการเปลี่ยนแปลงของพลวัตโลก

เป้าหมาย

1. เพิ่มศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
2. ยกระดับผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยวที่สะท้อนอัตลักษณ์วิถีชีวิตกลุ่มแม่น้ำโขง
3. ยกระดับภาพลักษณ์ของ 7 จังหวัด ริมแม่น้ำโขง ในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาค
4. เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ภาคการท่องเที่ยวใน 7 จังหวัดริมแม่น้ำโขงให้เติบโตอย่างยั่งยืน
5. ยกระดับคุณภาพชีวิต รักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนา



ที่มา: แผนบูรณาการความร่วมมือในการเชื่อมโยงเรื่องราวแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงในจังหวัดเลย, หนองคาย, บึงกาฬ, นครพนม, มุกดาหาร, อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี, 2567

รูปที่ 2.5-15 ประเด็นการพัฒนาของแผนบูรณาการความร่วมมือในการเชื่อมโยงเรื่องราวแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงในจังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี

ตารางที่ 2.5-3 โครงการภายใต้แผนบูรณาการความร่วมมือในการเชื่อมโยงเรื่องราวแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขง

โครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และ Information Technology รองรับการพัฒนาการท่องเที่ยว				
1.1. โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม เชื่อมต่อถนนเลียบริมแม่น้ำโขง (นาคาวีถ์) เชื่อมโยงจังหวัดริม แม่น้ำโขง เลย - อุบลราชธานี	- สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น - สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจในสาขาที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาคการค้า บริการ เกษตร และอุตสาหกรรม - ส่งเสริมให้เกิดกระจายตัวของนักท่องเที่ยวจากเมืองท่องเที่ยวหลัก ให้เดินทางมาท่องเที่ยวใน 7 จังหวัดริมแม่น้ำโขงและประเทศเพื่อน บ้าน มากขึ้น	2569 - 2570	เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี	หน่วยงานหลัก กระทรวงคมนาคม
1.2 โครงการพัฒนาระบบ CCTV ในจุดเสี่ยงทุกจุด	- พัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง ให้แก่นักท่องเที่ยว	2569 - 2570	เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี	หน่วยงานหลัก กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย
4. พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ				
4.1 โครงการศึกษาการรอบความร่วมมือ และข้อตกลงในการนำรถที่จอด ทะเบียนในต่างประเทศที่ไม่มี ข้อตกลงกับไทยเดินทางข้าม พรมแดนเพื่อการท่องเที่ยว	- ศึกษาแนวทางในการปรับปรุง พัฒนาระเบียบ ข้อตกลงในการนำรถ ที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ไม่มีข้อตกลงกับไทย เช่น จีน เวียดนาม เมียนมา กัมพูชา ให้สามารถเดินทางข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยว - ศึกษาแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพพิธีผ่านแดนทางบก บริเวณ ด่านพรมแดนถาวร ไทย - สปป.ลาว	2569 - 2572	เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี	หน่วยงานหลัก กระทรวงคมนาคม หน่วยงานสนับสนุน กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
4.2 โครงการศึกษาและพัฒนาเส้นทาง ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคทางราง (ไทย - สปป.ลาว - จีน)	- ลงพื้นที่สำรวจและพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคทางราง ตามแนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว - จีน - จัดทำแผนที่ท่องเที่ยวและคู่มือท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางรถไฟใน รูปแบบ 3 ภาษา ได้แก่ ไทย อังกฤษ จีน	2569 - 2570	เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี	หน่วยงานหลัก กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานสนับสนุน การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
4.3 โครงการจัดทำแผนบูรณาการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC)	- จัดทำแผนบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในทุกระดับ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันในการพัฒนาการท่องเที่ยวตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย - เมียนมาร์ - สปป.ลาว - จีน	2569 - 2570	มุกดาหาร	หน่วยงานหลัก กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานสนับสนุน การท่องเที่ยวต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม

ที่มา: แผนบูรณาการความร่วมมือในการเชื่อมโยงโครงข่ายแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงในจังหวัดเลย, หนองคาย, บึงกาฬ, นครพนม, มุกดาหาร, อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี พ.ศ. 2567

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

แผน Soft Power ด้านการท่องเที่ยวเพื่อจุดพลังการท่องเที่ยวไทย ปี พ.ศ. 2568 - 2570 เป็นแผนที่จัดทำ โดย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) หรือ Tourism Authority of Thailand (TAT) โดยมีเป้าหมายในการใช้ การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมและสร้างอิทธิพลทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจของประเทศไทยในระดับสากล ผ่านการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศและการขยายฐานนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

วิสัยทัศน์

ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวทั่วโลกด้วยความโดดเด่นด้านคุณค่าของอัตลักษณ์ วิถีชีวิต วัฒนธรรม นวัตกรรมอันนำไปสู่การสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวที่น่าจดจำและสร้างมูลค่าของเศรษฐกิจ ในประเทศ

พันธกิจ

1. พัฒนาและส่งเสริมเนื้อหาเชิงสร้างสรรค์ที่สะท้อนอัตลักษณ์ วิถีชีวิตวิถีชุมชน และความเชื่อท้องถิ่น ในรูปแบบที่ทันสมัยและเข้าถึงได้ง่าย
2. ส่งเสริมและยกระดับการจัดงาน งานประเพณี และเทศกาลท้องถิ่นให้เป็นที่รู้จักในระดับชาติและนานาชาติ
3. สนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยว และสินค้าบริการด้านการท่องเที่ยวที่เน้นการมีส่วนร่วมและสร้าง ประสบการณ์ตรงให้กับนักท่องเที่ยว

เป้าหมายหลัก

1. การถ่ายทอดเรื่องราวของอัตลักษณ์ วิถีชีวิต วิถีชุมชน และความเชื่อท้องถิ่นให้กลายเป็นที่รู้จักใน ระดับชาติและนานาชาติ เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยว
2. ยกระดับการจัดงานและเทศกาล จากระดับท้องถิ่นสู่ระดับนานาชาติ
3. นักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์การท่องเที่ยวที่เหนือกว่า

ประเด็นการพัฒนา

เพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์และเป้าหมาย จึงกำหนดเป็นประเด็นการพัฒนาไว้ดังนี้

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาเนื้อหาเชิงสร้างสรรค์เพื่อสร้างการรับรู้สู่การจดจำอัตลักษณ์ไทยในระดับชาติ และนานาชาติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยกระดับการจัดงาน งานประเพณี และเทศกาลท้องถิ่นสู่ระดับชาติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวผ่านกิจกรรม สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ที่สะท้อนอัตลักษณ์ วิถีชีวิต วิถีชุมชน และความเชื่อท้องถิ่น

โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ

โครงการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมมีดังนี้

1. ภายใต้ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยุทธศาสตร์การจัดงาน งานประเพณี และเทศกาลท้องถิ่นสู่ระดับชาติ

- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเทศกาลระดับชาติ

แนวทางการดำเนินงาน

- 1) สำรวจความต้องการและปัญหาในพื้นที่จัดงาน เช่น การขาดแคลนที่จอดรถ การสื่อสาร และสิ่งอำนวยความสะดวก
- 2) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อพื้นที่จัดงาน
- 3) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ห้องน้ำสาธารณะ จุดพักผ่อน และป้ายแสดง
- 4) ติดตั้งระบบสื่อสาร อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในพื้นที่จัดงานข้อมูล

เป้าหมาย

เพิ่มความสะดวกสบายและประสิทธิภาพในการจัดงานเทศกาล

หน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงานหลัก: กรมการขนส่งทางราง / หน่วยงานสนับสนุน: กระทรวงคมนาคม, การรถไฟแห่งประเทศไทย / ผู้ให้บริการเครือข่ายโทรคมนาคมในพื้นที่

2. ภายใต้ประเด็นการพัฒนาที่ 2 สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวผ่านกิจกรรม สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สะท้อนอัตลักษณ์ วิถีชีวิต วิถีชุมชน และความเชื่อท้องถิ่น

- โครงการพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยว

แนวทางการดำเนินงาน

- 1) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแหล่งท่องเที่ยวเดิม ซ่อมแซมและปรับปรุงเส้นทางเดิน ทางเชื่อม และพื้นที่จอดรถ
- 2) ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ห้องน้ำที่ได้มาตรฐาน สถานที่พักผ่อนและจุดชมวิว ติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่หลายภาษา พร้อมระบบ QR Code เพื่อเข้าถึงข้อมูลแบบดิจิทัลพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Tourism): เพิ่มพื้นที่สีเขียวและส่งเสริมการจัดการขยะที่ยั่งยืน
- 3) นำระบบพลังงานแสงอาทิตย์มาใช้ในบางพื้นที่เช่น ไฟส่องสว่างและจุดชาร์จ ออกแบบกิจกรรมและบริการเสริม

- 4) พัฒนากิจกรรมที่เชื่อมโยงกับอัตลักษณ์ท้องถิ่น เช่น การจัดเวิร์กช็อปเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ
- 5) จัดให้มีบริการมัคคุเทศก์ท้องถิ่นที่ได้รับการฝึกอบรมเพื่อให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวอย่างมืออาชีพ
- 6) ส่งเสริมการตลาดแหล่งท่องเที่ยวเดิม จัดแคมเปญประชาสัมพันธ์ เช่น "สัมผัสใหม่ในแหล่งเดิม" ผ่านสื่อดิจิทัลและออฟไลน์
- 7) สนับสนุนการถ่ายทำภาพยนตร์หรือซีรีส์ในแหล่งท่องเที่ยวเดิม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว

เป้าหมาย

ปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวเดิม

หน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงานหลัก: สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ / หน่วยสนับสนุน: องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
กรมทางหลวง กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ

2.6 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.6.1 แผนพัฒนาระดับภาค

จากภาพรวมของการพัฒนาของประเทศไทยที่ผ่านมาการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำในหลายมิติรวมทั้งความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ และการเข้าถึงบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ อาทิ การคมนาคมและการสื่อสาร รวมทั้งด้านสุขภาพ การศึกษา ชีวิตการงาน รายได้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) จึงให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างเพื่อบูรณาการและส่งเสริมโอกาสและความเป็นธรรมด้วยการกระจายโอกาสสร้างความเสมอภาคและลดความเหลื่อมล้ำทั้งในเชิงรายได้และความมั่งคั่งเชิงพื้นที่ โดยการกระจายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเมืองเพื่อกระจายประโยชน์จากความเจริญทางเศรษฐกิจกระจายโอกาสเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะที่มีคุณภาพพร้อมทั้งสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และดิจิทัลเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและพื้นที่เมืองเพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีทั้งการเข้าถึงแหล่งความรู้แหล่งเงินทุนและสวัสดิการทางสังคม

แผนพัฒนา ฉบับที่ 13 จึงได้กำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนาประการหนึ่ง คือการมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรมมุ่งลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งในเชิงรายได้และเชิงพื้นที่ด้วยการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมในทุกพื้นที่ ด้วยกลยุทธ์การสร้างเสริมความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก มุ่งพัฒนาภาคให้เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของประเทศโดยใช้แนวทางการพัฒนารายได้แผนพัฒนาภาค การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ชายแดนเป็นเครื่องมือสำคัญในการกระจายความเจริญเติบโตไปสู่ภูมิภาค ดังนั้นสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงได้จัดทำแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 ขึ้น อย่างสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 - 2580 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรวมถึงนโยบายรัฐบาลและข้อสั่งการ

ของนายกรัฐมนตรีควบคู่กับศักยภาพ โอกาส และบริบทการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ระดับภาคให้กับส่วนราชการและเป็นกรอบการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด แผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 มีวัตถุประสงค์มุ่งเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่และกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคมบนพื้นฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจชุมชนให้สามารถปรับตัวและฟื้นตัวได้เร็วเพื่อเป็นฐานรองรับสถานการณ์วิกฤติต่าง ๆ ได้อย่างมั่นคงต่อไป ผลการศึกษาแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือและแผนพัฒนาภาคเหนือ มีดังต่อไปนี้

2.6.1.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2560 - 2565 โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แสดงให้เห็นว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีปัญหาพื้นฐานด้านการขาดแคลนน้ำ ดินคุณภาพต่ำ ประสบอุทกภัยและภัยแล้งซ้ำซาก คนมีปัญหาทั้งในด้านความยากจน แต่มีความพร้อมด้านสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัย ดังนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปสู่ความ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป้าหมายภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี จำเป็นต้องแก้ไขปัญหามูลฐานควบคู่ไปกับการพัฒนาการวิจัยเพื่อใช้ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาค ให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมทั้งการแสวงหาโอกาสการนำความรู้ ทักษะ เทคโนโลยีและนวัตกรรม จากภายนอกมาช่วยขับเคลื่อน โดยการใช้ประโยชน์จากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงและข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่กำลังมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วมาเสริมสร้างกิจกรรมการพัฒนาใหม่ โดยมีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาอีสานสู่มิติใหม่ให้เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง”

แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 มีวัตถุประสงค์มุ่งเน้นเพื่อแก้ปัญหาปัจจัยพื้นฐานด้านน้ำและดิน ให้เอื้อต่อการประกอบอาชีพ การดำรงชีพ และการพัฒนาเศรษฐกิจของภาค รวมถึงการดูแลช่วยเหลือคนจน ผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุ ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พึ่งพาตนเอง พึ่งพาครอบครัว และพึ่งพากันในชุมชนได้ ช่วยยกระดับการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มโดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม สนับสนุนให้การเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคไม่ต่ำกว่าระดับประเทศ ผ่านการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าของระบบเศรษฐกิจภาคเข้ากับระบบเศรษฐกิจของประเทศ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และมีบทบาทสนับสนุนประเทศเป็นศูนย์กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ พัฒนาอีสานสู่มิติใหม่ให้เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง” ต่อจากแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2561- 2566

- เป้าหมายและทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- บทบาทของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นฐานการผลิตการเกษตรทั้งข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง และเป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิที่ดีที่สุดของประเทศ รวมทั้งมีทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพเหมาะสม กับการเชื่อมโยงทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน มีทรัพยากรท่องเที่ยวที่หลากหลาย และมีสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัย ที่มีความสามารถเฉพาะทางที่โดดเด่น แต่มีปัญหาพื้นฐานด้านการขาดแคลนน้ำ ดินคุณภาพต่ำ ประสบอุทกภัยและภัยแล้งซ้ำซาก คนมีปัญหาทั้งในด้านความยากจนและคุณภาพชีวิต ดังนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำเป็นจะต้องแก้ไขปัญหาพื้นฐานโดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ



ที่มา: แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

รูปที่ 2.6-1 ขอบเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

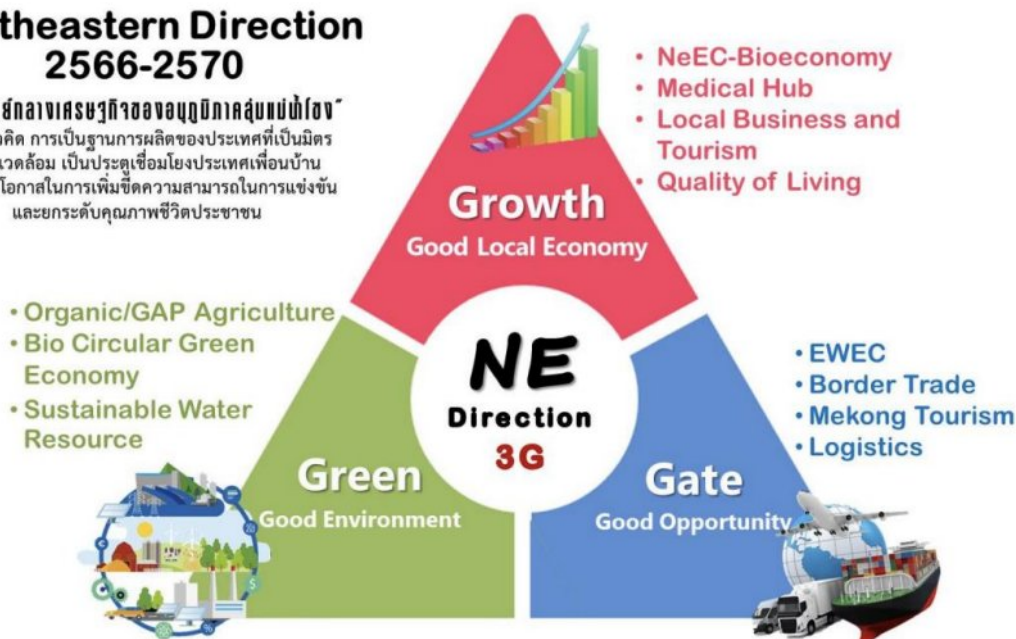
ทิศทางการพัฒนาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจ ของอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง” โดยพัฒนาภาคเกษตรไปสู่เกษตรสมัยใหม่ เพื่อต่อยอดไปสู่เศรษฐกิจชีวภาพ เชื่อมโยงการค้า การลงทุนในภูมิภาค ตามแนวคิดการเป็นฐานการผลิตของประเทศที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นประตูเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NE Direction) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา 3G ได้แก่

1. Green พัฒนาเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ พัฒนาโมเดลเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และ เศรษฐกิจสีเขียว หรือ Bio Circular Green Economy) และการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน
2. Growth โดยใช้องค์ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนาพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการพัฒนาศูนย์กลางบริการทางการแพทย์ พัฒนาเศรษฐกิจฐานราก ท่องเที่ยวชุมชน และยกระดับคุณภาพชีวิต และ
3. Gate ใช้โอกาสจากการเชื่อมโยงเศรษฐกิจชายแดน ระบียงเศรษฐกิจพิเศษ พัฒนาการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์

Northeastern Direction 2566-2570

เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง”
ตามแนวคิด การเป็นฐานการผลิตของประเทศที่เป็นมิตร
กับสิ่งแวดล้อม เป็นประตูเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน



ที่มา: แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

รูปที่ 2.6-2 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2566 - 2570

เป้าหมายการพัฒนา

อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือขยายตัวเพิ่มขึ้น และสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือลดลง

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
1) อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาค	ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 3.5ต่อปี
2) สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้	ลดลงต่ำกว่า 0.446

ที่มา: ร่างกรอบแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- แนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การกำหนดแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงกับมหุด
หมาย การพัฒนาประเทศตามกรอบแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 - 2570 พร้อมทั้งพิจารณาโอกาส
ศักยภาพ ปัญหาและ ข้อจำกัดของภาค เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาไปสู่ “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุ
ภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง” โดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ของเศรษฐกิจ ภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ และการแสวงหาโอกาสการนำความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา มีแนวทางการพัฒนาดังนี้

- พัฒนาภาคเกษตรไปสู่เกษตรสมัยใหม่เพื่อต่อยอดไปสู่เศรษฐกิจชีวภาพ

- พัฒนาข้าวหอมมะลิ หุงกุลาร่องไห หุงสัมฤทธิ์ จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดยโสธรรวมทั้งพื้นที่ที่มีศักยภาพอื่น ๆ ให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ โดยพัฒนากระบวนการผลิต แปรรูป และจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์และเกษตรชีวภาพทั้งระบบ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการผลิตและแปรรูปโดยใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตร
- ส่งเสริมการปลูกพืชมูลค่าสูง อาทิ พืชผัก ไม้ดอกไม้ประดับเมืองหนาว และสมุนไพรในพื้นที่จังหวัดเลย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร และจังหวัดนครพนม โดยจัดทำฐานข้อมูลพื้นที่ปลูกพืชสมุนไพรเพื่อการบริหารจัดการส่งเสริมการปลูกและแปรรูปพืชสมุนไพรสำคัญ ในพื้นที่จังหวัดสกลนคร มหาสารคาม เลย อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี อาทิ ขมิ้นชันและไพล ให้มีปริมาณมากพอและมีคุณภาพตามระบบมาตรฐานการเกษตรและตามความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาพืชสมุนไพร รวมทั้งการประชาสัมพันธ์และการจัดตั้งตลาดกลาง
- ส่งเสริมการเลี้ยงโคเนื้อคุณภาพสูงในพื้นที่จังหวัดสกลนคร จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดอุบลราชธานี และโคนม ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น โดยสนับสนุนการปรับปรุงพันธุ์ ส่งเสริมการปลูกแปลงหญ้าและปรับปรุงคุณภาพอาหารสัตว์ พัฒนาเทคโนโลยีการเลี้ยงและทักษะเกษตรกร รวมทั้งการจัดระบบมาตรฐานโรงฆ่าสัตว์ให้ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (GMP) และเพิ่มช่องทางการจำหน่ายและขยายตลาดไปสู่อาเซียน
- ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากภาควิชาการในการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรกรรมต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมชีวภาพอย่างเป็นรูปธรรมโดยให้สถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยในภาคให้มีบทบาทเป็นฐานทางวิชาการสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่กระจายอยู่ทุกพื้นที่ถ่ายทอดความรู้และนำการวิจัยสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์

2.6.1.2 ภาคเหนือ

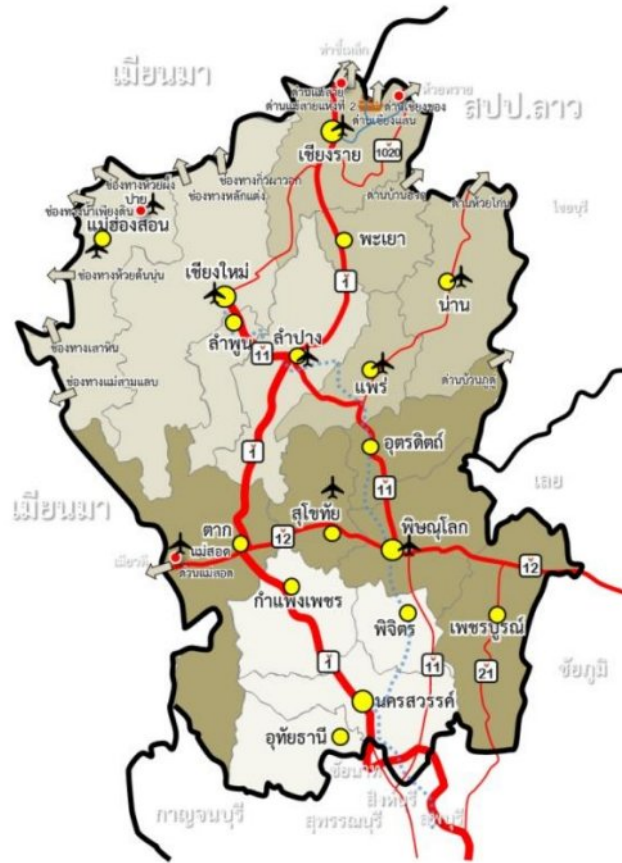
ภาคเหนือมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองมากขึ้น มีจำนวนประชากรเขตเมืองเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายประชากรจากชนบทเข้าสู่เมืองเพื่อแสวงหาโอกาสในการศึกษา การประกอบอาชีพ การสร้างรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดี โดยเฉพาะในเมืองหลักของภาคที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง ส่งผลให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน บริการสาธารณะที่ตอบสนองต่อการขยายตัวของเมือง พื้นที่ตอนบนของภาคมีข้อจำกัดเชิงกายภาพ เนื่องจากมีสภาพเป็นภูเขาสูงและพื้นที่ป่าสงวน จึงมีข้อจำกัดในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเข้าถึงบริการภาครัฐ นับเป็นพื้นที่ที่มีความยากจนสูง นอกจากนี้ภาคเหนือยังเผชิญปัญหาหมอกควันเป็นประจำทุกปีทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่และเศรษฐกิจของภาค

แผนพัฒนาภาคเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาปัจจัยพื้นฐาน มุ่งเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่และกระจายความเจริญ โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคม บนพื้นฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจชุมชนให้สามารถปรับตัวและฟื้นตัวได้เร็ว เพื่อเป็นฐานรองรับสถานการณ์วิกฤติต่าง ๆ ได้อย่างมั่นคงต่อไป

● เป้าหมายและทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ

■ บทบาทของภาคเหนือ

ภาคเหนือมีทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ มีฐานทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งทรัพยากรชีวภาพที่หลากหลายเป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญ มีทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพเหมาะสมกับการเชื่อมโยงทั้งในประเทศและอนุภูมิภาค พฤติกรรมของผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพและการบริโภคสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้นการพัฒนาภาคเหนือจะต้องนำศักยภาพต่าง ๆ ของพื้นที่มาใช้ในการต่อยอดการผลิตสินค้าและบริการที่มีศักยภาพและโอกาสเพื่อสร้างมูลค่าสูงตามแนวทางเศรษฐกิจสร้างสรรค์ รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างขีดความสามารถของธุรกิจท้องถิ่นเพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค โดยให้ภาคเหนือเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูงเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง มุ่งสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน (Growing Sustainability)



ที่มา: แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.6-3 ขอบเขตพื้นที่ภาคเหนือ

■ ทิศทางการพัฒนาของภาคเหนือ

ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือเป็นการพัฒนาตามแนวคิด “เศรษฐกิจสร้างสรรค์ สานสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่สู่ภาวะดีวิถีชีวิตยั่งยืน” และโมเดลเศรษฐกิจใหม่ (Bio - Circular - Green Economy: BCG Model) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนา 4 ด้านสำคัญ (4C) ได้แก่ Creative พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง โดยการสร้างระบบนิเวศเมืองและพื้นที่สร้างสรรค์ตลอดจนสามารถพัฒนาสู่การเป็นสินค้าและบริการสร้างสรรค์ Connect สร้างโอกาสในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศและอนุภูมิภาคทั้งในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เมืองสร้างสรรค์และกลุ่มผู้คนสร้างสรรค์ Clean พัฒนาตามแนววิถีใหม่ (New Normal) และการพัฒนาบนฐานการเติบโตอย่างยั่งยืนของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การดูแลความสะอาดของเมืองและการใช้พลังงานสะอาดโดยคำนึงถึง Care ที่ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการดูแลผู้สูงอายุและผู้ด้อยโอกาสในสังคมและพัฒนาศักยภาพแรงงานแสดงดังรูปที่ 2.6-4



ที่มา: แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

รูปที่ 2.6-4 ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ 2566 - 2570

เป้าหมายการพัฒนา

เป้าหมายการพัฒนา มุ่งสู่การพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศเชื่อมโยงกับ
อนุภูมิภาคและเติบโตอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
1. อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคเหนือ (ร้อยละ)	อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 5.3 ต่อปี
2. สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้ของภาคเหนือลดลง	ลดลงต่ำกว่า 0.411

ที่มา: แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)



ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม คณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค. กุมภาพันธ์ 2562

รูปที่ 2.6-5 แผนพัฒนาภาคเหนือ

■ แนวทางการพัฒนาภาคเหนือ

การกำหนดแนวทางการพัฒนาภาคเหนือได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) พร้อมทั้งพิจารณาโอกาสศักยภาพปัญหาและข้อจำกัดของภาคเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น “ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ” เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและเติบโตอย่างยั่งยืนโดยใช้ทุนทางวัฒนธรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพโดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

■ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC-Creative LANNA)

ในจังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาคและฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
อัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ของภาค 4 กลุ่ม 12 สาขาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ได้แก่ กลุ่มที่ 1 รากฐานทางวัฒนธรรมสร้างสรรค์ กลุ่มที่ 2 คอนเทนต์และสื่อสร้างสรรค์ กลุ่มที่ 3 บริการสร้างสรรค์ กลุ่มที่ 4 สินค้าสร้างสรรค์	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์สาขา อุตสาหกรรมสร้างสรรค์เฉลี่ยร้อยละ 8.0 ต่อปี

ที่มา: แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

- สนับสนุนการพัฒนา Creative Ecosystem เพื่อดึงดูดการค้าการลงทุนและสร้างบรรยากาศสภาพแวดล้อมต่อการใช้ความคิดสร้างสรรค์โดยการปรับภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมของเมือง การพัฒนาย่านสร้างสรรค์ การเพิ่มพื้นที่สร้างสรรค์ (Creative Space) ผลักดันการพัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคมสารสนเทศ คลังข้อมูล (Big Data) การวางและจัดทำผังเมืองโครงสร้างพื้นฐานสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกรวมถึงการสนับสนุนปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุนของภาคเอกชน
 - ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าโดยมุ่งให้ความสำคัญกับกลุ่มฐานรากทางวัฒนธรรมสร้างสรรค์ (Creative Original) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ความคิดสร้างสรรค์บนฐานทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นล้านนา ได้แก่ (1) สาขางานฝีมือและหัตถกรรม (2) สาขาคดนตรี (3) สาขาศิลปะการแสดง (4) สาขาศิลปะ ในขณะที่ยังมีกลุ่มอื่น ๆ ได้แก่ กลุ่มคอนเทนต์และสื่อสร้างสรรค์ กลุ่มบริการสร้างสรรค์ กลุ่มสินค้าสร้างสรรค์จะเป็นกลุ่มสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่เชื่อมโยงกันผ่านการสร้างมูลค่าเพิ่มและอัตลักษณ์ของผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญา วัฒนธรรม การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในกระบวนการผลิตออกแบบบรรจุภัณฑ์ การสร้างเครือข่ายในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้พัฒนาบุคลากร
 - สร้างแบรนด์ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ โดยสนับสนุนการจัดงานเทศกาลสร้างสรรค์ระดับนานาชาติเพื่อสร้างจุดขายของพื้นที่ การส่งเสริมช่องทางการขายสินค้าสร้างสรรค์ที่หลากหลาย การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการรับรู้ให้กับผู้บริโภคและคนในพื้นที่รวมทั้งเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องและเข้าร่วมเครือข่ายเมืองสร้างสรรค์กับต่างประเทศ
- ยกระดับการท่องเที่ยวและบริการที่มีศักยภาพของภาคให้มีคุณภาพสนับสนุนเศรษฐกิจสร้างสรรค์และกระจายประโยชน์สู่ชุมชนโดยเน้นกลุ่มท่องเที่ยวและบริการที่มีศักยภาพของภาคได้แก่บริการเชิงสุขภาพความงามและการแพทย์ (Medical and Wellness) ท่องเที่ยวสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (Creative Tourism) การท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy) ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (MICE) และกลุ่มท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเทศกาล (Sport and Festival Tourism)

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
1. อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวภาคเหนือ (ร้อยละ)	อัตราการขยายตัวรายได้จากการท่องเที่ยวเฉลี่ยร้อยละ 11.5 ต่อปี
2. อัตราการขยายตัวของมูลค่าสาขาบริการสุขภาพเอกชนภาคเหนือ (ร้อยละ)	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์สาขาบริการสุขภาพเอกชนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.0 ต่อปี

ที่มา: แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการให้มีคุณภาพและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างยั่งยืน โดยการยกระดับแหล่งท่องเที่ยวและบริการให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากลรวมทั้งคำนึงถึงความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวและกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสม พัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยว/บริการให้มีความหลากหลายผ่านการเสริมสร้างประสบการณ์โดยประยุกต์ใช้อัตลักษณ์ทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นสนับสนุนการเชื่อมโยงการบริการเชิงสุขภาพความงามและการแพทย์ (Medical and Wellness) และกลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของภาคตลอดจนกลุ่มธุรกิจอื่นในห่วงโซ่มูลค่าด้านการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบริการและการท่องเที่ยวโดยส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลการสื่อสารและข้อมูลสารสนเทศเพื่อสนับสนุนด้านการให้บริการและการบริหารจัดการ ส่งเสริมการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาปรับใช้ในการยกระดับคุณภาพการให้บริการ พัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีมาตรฐานและมีความเชี่ยวชาญตลอดจนส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง
- พัฒนาชุมชนท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและมีความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากของภาคเหนืออย่างยั่งยืนโดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการในชุมชนให้มีคุณภาพตามการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) และให้ความรู้ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งระบบรวมทั้งพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวของทุกภาคส่วนในชุมชนเช่นวิสาหกิจชุมชน ผู้ประกอบการเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

■ พัฒนาการผลิตตามระบบเกษตรกรรมยั่งยืนเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมแปรรูปมูลค่าสูง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ภาคเกษตรภาคเหนือ (ร้อยละ)	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ภาคเกษตรเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ต่อปี

ที่มา: แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

- ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัยต่อยอดสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์ทั้งระดับชุมชนและมาตรฐานสากลสนับสนุนการทำเกษตรอินทรีย์วิถีชาวบ้านที่สามารถพัฒนาเป็นเกษตรอินทรีย์เชิงพาณิชย์รวมถึงสนับสนุนการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายเกษตรกรในการพัฒนาการผลิตและการตลาด
- ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีนวัตกรรมและภูมิปัญญามาปรับใช้ในระบบการผลิต การแปรรูปและการตลาดสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาทางการเกษตรทั้งระบบเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพตลอดจนการแปรรูปผลผลิต ส่งเสริมแนวคิด Food Valley โดยพัฒนาองค์ความรู้เกษตรกร

และผู้ประกอบการ SMEs เพื่อต่อยอดการผลิตสู่การแปรรูปและการตลาดตลอดจนพัฒนาศักยภาพเกษตรกรให้เป็นเกษตรกรอัจฉริยะ

- ส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทานกับอุตสาหกรรมฐานชีวภาพของภาคตะวันออกเฉียงเหนือสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรที่เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมชีวภาพ ส่งเสริมการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรให้เป็นผลิตภัณฑ์หรือวัสดุชีวภาพที่มีมูลค่าเพิ่มสูงรวมถึงสร้างการรับรู้เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ชีวภาพเพื่อส่งเสริมการตลาด

- เสริมศักยภาพของเมือง พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและระบบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์สำคัญของภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและเอื้อต่อการอยู่อาศัย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
1. อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนภาคเหนือ (ร้อยละ)	อัตราการขยายตัวมูลค่าการค้าชายแดนเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ต่อปี
2. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ภาคอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ร้อยละ)	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ภาคอุตสาหกรรมเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ต่อปี

ที่มา: แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

- พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของภาคเหนือโดยสนับสนุนการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมขนาดใหญ่เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งภายในและระหว่างประเทศอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบและยกระดับผลผลิตภาพการผลิตสินค้าและบริการ
- พัฒนาศักยภาพของเมืองและเมืองชายแดนเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจควบคู่กับการเป็นเมืองน่าอยู่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมือง การวางและจัดทำผังเมืองที่เหมาะสมพัฒนาเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อรองรับสังคมดิจิทัล พัฒนาระบบบริหารจัดการเมืองอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน
- สนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตากและเชียงรายเพื่อให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนดโดยพัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้และแนวตะวันออก-ตะวันตกซึ่งจะรองรับการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญเชื่อมโยงอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

- พัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตเพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน พัฒนาผู้สูงอายุสู่การเป็นผู้สูงอายุที่มีศักยภาพ (Active Aging) และพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
1. สัดส่วนคนจนภาคเหนือ (ร้อยละ)	สัดส่วนคนจนลดลงเหลือร้อยละ 5.0
2. สัดส่วนผู้สูงอายุที่ทำงานของภาคเหนือ (ร้อยละ)	สัดส่วนผู้สูงอายุที่ทำงานไม่ต่ำกว่าร้อยละ 41.0

ที่มา: แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

- แก้ไขปัญหาความยากจนและพัฒนาคุณภาพชีวิตโดยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก พัฒนาทักษะด้านอาชีพแก่คนยากจนให้ตรงกลุ่มเป้าหมายเพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้เพียงพอต่อการดำรงชีวิตโดยใช้ฐานข้อมูลด้านความยากจนที่มีอยู่และส่งเสริมการเข้าถึงบริการภาครัฐให้ครอบคลุมอาทิบริการด้านการศึกษาและสาธารณสุข
- พัฒนาผู้สูงอายุสู่การเป็นผู้สูงอายุที่มีศักยภาพ (Active Aging) โดยการพัฒนากระบวนการดูแลผู้สูงอายุ ส่งเสริมอาชีพและการมีงานทำตามศักยภาพของผู้สูงอายุรวมทั้งส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิตและสนับสนุนการใช้ภูมิปัญญาของผู้สูงอายุในการพัฒนากลุ่มวิสาหกิจชุมชน
- พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์อาทิงานฝีมือและหัตถกรรมบริการสุขภาพโดยการยกระดับทักษะเดิมให้สูงขึ้น (Upskill/Reskill) และการพัฒนาศักยภาพเสริมทักษะใหม่ (New Skill) เพื่อเพิ่มผลิตภาพแรงงานให้สูงขึ้น

- บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย 2566 - 2570
1. สัดส่วนพื้นที่ป่าไม้ต่อพื้นที่ของภาคเหนือ	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 53.0 ของพื้นที่ภาค
2. จำนวนวันที่มีค่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) เกินมาตรฐานของภาคเหนือ	ไม่เกิน 52 วัน

ที่มา: แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)

- บริหารจัดการทรัพยากรป่าไม้และระบบนิเวศอย่างสมดุลโดยให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ฟื้นฟูและใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าอย่างเหมาะสมตามบริบทของพื้นที่ป้องกันแก้ไขปัญหาการบุกรุกทำลายป่า ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการเฝ้าระวังและติดตามการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่า ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่ในการบริหารจัดการทรัพยากรป่าไม้ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการดูแลรักษาป่า ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกของประชาชนถึงความสำคัญของทรัพยากรป่าไม้

- **บริหารจัดการน้ำให้มีความสมดุลทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ**โดยพัฒนาแหล่งกักเก็บน้ำตามความเหมาะสมและศักยภาพของพื้นที่เพื่อให้เพียงพอในการใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ทั้งอุปโภคบริโภค รักษาระบบนิเวศทางน้ำเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมและการฟื้นฟูคุณภาพน้ำให้เป็นไปตามประเภทการใช้ประโยชน์ เชื่อมโยงแหล่งน้ำระดับต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพในการกระจายน้ำอย่างทั่วถึง ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการน้ำเพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยและภัยแล้ง
- **ป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษ**โดยสนับสนุนการประยุกต์ใช้วิธีการรูปแบบที่เกิดผลสำเร็จมาแล้วในหลายพื้นที่ และปรับให้เหมาะสมกับวิถีชีวิตของชุมชน เน้นการมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหามลพิษในการแสวงหาความรู้เทคโนโลยีใหม่ที่จะเป็นทางเลือกในการกำจัดเศษวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการเฝ้าระวังการลาดตระเวนในพื้นที่เพื่อป้องกันผู้ลักลอบฝ่าฝืนกฎหมาย ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกเพื่อลดการเผาไหม้ทั้งประสานความร่วมมือในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- **พัฒนาระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองและชุมชนตามรูปแบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)** มีระบบกำจัดขยะและน้ำเสียด้วยเทคโนโลยีที่เหมาะสม สนับสนุนให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม อาทิ การคัดแยกขยะ การนำขยะกลับมาใช้ซ้ำ การเก็บรวบรวมและขนส่งขยะไปกำจัดอย่างถูกต้อง สร้างความเข้าใจและความตระหนักรู้ให้กับประชาชนเพื่อปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตแบบใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- **เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ** จัดการองค์ความรู้การจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบฐานข้อมูลภัยพิบัติและการเตือนภัย ส่งเสริมการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการภัยพิบัติเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทั้งในการบริหารจัดการภัยพิบัติและเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

2.6.2 ผังนโยบายระดับภาค

2.6.2.1 (ร่าง) ผังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปีพ.ศ. 2580

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศตามแนวแกนการพัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว และเวียดนาม และพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเป็นฐานการผลิตด้านการเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร รวมทั้งเป็นแหล่งอารยธรรมทางประวัติศาสตร์ โบราณสถานและโบราณคดีที่เป็นมรดกโลก ประตุการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จากความได้เปรียบเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์สามารถพัฒนาเศรษฐกิจของภาค เชื่อมโยงกับภูมิภาคและเมืองต่าง ๆ

ทั้งในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นโอกาสและความท้าทายของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ด้านการค้าการลงทุน การผลิตสินค้าการเกษตรคุณภาพ การท่องเที่ยวสู่นานาชาติ การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับบริบทการพัฒนาประเทศไทยปัจจุบันกำลังเข้าสู่ยุคของการเปลี่ยนแปลง มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ การเปิดการค้าเสรีกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ การพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมการพัฒนาที่เป็นไปอย่างสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

นโยบายการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือถูกกำหนดจากปัจจัยหลักของภาคที่มีประชากรจำนวน 1 ใน 3 ของประเทศ และทิศทางการเพิ่มรายได้ของภาคจากประมาณ ร้อยละ 9 ของรายได้ทั้งประเทศ อีกทั้งสะท้อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนจากภาคเกษตรกรรม (สัดส่วนร้อยละเพียง 20) ไปสู่ภาคบริการที่มีเศรษฐกิจสร้างสรรค์เป็นตัวขับเคลื่อน ประกอบกับที่ตั้งของภาคที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับภูมิภาค นำไปสู่วิสัยทัศน์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ “อีสานก้าวหน้าสู่สากล” และ “อีสานเชื่อมกัน” ที่สร้างความเชื่อมโยงทุกมิติกระจายโอกาส และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ยกระดับเกษตรกรรมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ที่นำไปสู่การกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดทำผังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6 ประการ คือ

1. สร้างความเชื่อมโยงให้เกิดขึ้นในทุกมิติ ทั้งโครงข่ายคมนาคม สาธารณูปโภค ระบบเมือง โอกาสองค์ความรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน
2. ยกระดับคุณภาพชีวิต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ผ่านการเสริมบทบาทท้องถิ่นและมีระบบการตั้งถิ่นฐานอย่างเกื้อกูล เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวอีสานควบคู่กับการเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ พร้อมกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาเมืองและพื้นที่ กระจายความเจริญและโอกาสไปสู่เมืองขนาดเล็ก
3. ยกระดับเกษตรกรรมและเศรษฐกิจฐานรากสู่การเป็นผู้ประกอบการผ่านกระบวนการสร้างคุณค่าและการสร้างความมั่นคงทางอาหาร ให้ความสำคัญกับการยกระดับเศรษฐกิจฐานรากไปสู่การเป็นผู้ประกอบการ พัฒนาไปสู่เกษตรสมัยใหม่ควบคู่กับการพัฒนาคนและโครงสร้างพื้นฐานพร้อมทั้งเทคโนโลยีและความรู้
4. พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และส่งออกศิลปะและวัฒนธรรม เป็นการต่อยอดและยกระดับศิลปะและวัฒนธรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจตามแนวทางเศรษฐกิจสร้างสรรค์
5. มุ่งสู่การสร้างเศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจชีวภาพและอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต โดยใช้เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจชีวภาพในการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. รักษาสมดุลการพัฒนาทรัพยากรและระบบนิเวศ มีส่วนในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกอย่างจริงจังภาคตะวันออกเฉียงเหนือต้องจัดการทรัพยากรให้สมดุลกับการพัฒนาและยั่งยืนคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

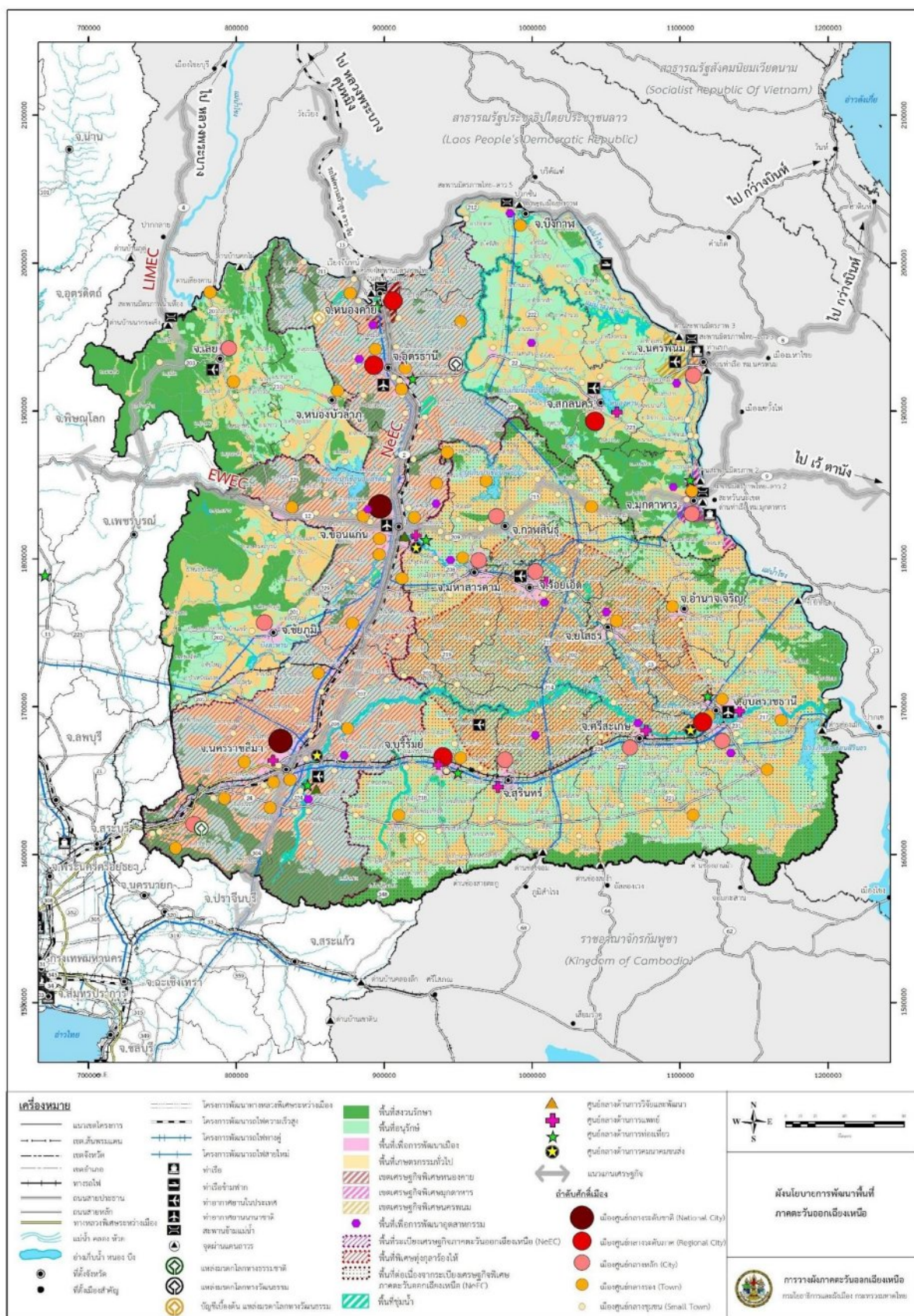
• **บริบท วัตถุประสงค์ กรอบนโยบาย บทบาท วิสัยทัศน์ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ**

▪ **บริบทพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ**

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 ตั้งอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมโยงกับอาณาเขตติดต่อในประเทศเพื่อนบ้านและภาคต่าง ๆ ของไทยที่มีอาณาเขตติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความสัมพันธ์ทั้งทางด้านวัฒนธรรม การค้า การลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยว ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และความมั่นคง โดยเฉพาะบริเวณแนวชายแดนและมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญทั้งทางถนนและทางรถไฟ ตลอดจนการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งมีการสัญจรของประชาชนและการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีน และกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง

แนวพรมแดนที่สำคัญที่กั้นระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ แม่น้ำเหือง แม่น้ำโขง เป็นแนวพรมแดนระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยลาว ผ่านจังหวัดเลย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร และอุบลราชธานีรวมความยาว 825 กิโลเมตร ต่อจากแม่น้ำโขงแนวพรมแดนตามสันเขาของทิวเขาภูพานเมือง มีช่องเขาติดต่อการค้าชายแดนที่สำคัญ เช่น ช่องเม็กอยู่ในอำเภอพิบูลมังสาหาร จังหวัดอุบลราชธานี โดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 17 เชื่อมโยงเส้นทางไปสู่เขตแดนกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ช่องบก สำหรับแนวพรมแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาเริ่มจากช่องบก จังหวัดอุบลราชธานีไปตามสันเขาของทิวเขาพนมดงรัก ผ่านจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 2.6-6 ผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปีพ.ศ. 2580

กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

■ วัตถุประสงค์ผังนโยบาย

ผังนโยบายภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีวัตถุประสงค์ในการวางผังภาคให้เหมาะสมกับสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลงด้านต่าง ๆ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาพื้นที่ที่มีขอบเขตเกินหนึ่งจังหวัด ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมืองและชนบท การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะ รวมทั้งการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นำมาสู่การกำหนดวัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังนโยบายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

4 ประการ คือ

- 1) เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาพื้นที่ระดับภาคที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และบริบทการพัฒนาประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 โดยมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับผังนโยบายระดับประเทศ
- 2) เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่เมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่อนุรักษ์และสงวนรักษาศิลปะและวัฒนธรรมที่ทรงคุณค่าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีความโดดเด่นตามลักษณะทางกายภาพ เอกลักษณ์ และวัฒนธรรมของชุมชนตามบริบทในแต่ละพื้นที่ โดยการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่คำนึงถึงประชาชน ตามกลุ่มประชากรของพื้นที่ระบบการตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชนที่มีลำดับศักดิ์ให้ได้รับประโยชน์จากการใช้พื้นที่อย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยการกำหนดทิศทางและกรอบการพัฒนา และแนวทางในการแก้ปัญหาที่ทุกภาคส่วนเห็นชอบร่วมกัน
- 3) เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาและสภาพอนาคตของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีแผนการพัฒนานโยบายรายสาขาที่ครอบคลุม สามารถรู้ มีแผนและการใช้งบประมาณการพัฒนาในแต่ละช่วงเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทุกภาคส่วนสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาร่วมกับภาครัฐในการขับเคลื่อนคุณภาพชีวิตของประชาชนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีมาตรฐานที่ดีเท่าเทียมกันทั้งประเทศและสามารถเพิ่มขึ้นให้อยู่ในระดับเดียวกับประเทศที่พัฒนาแล้วในอนาคต
- 4) กำหนดแผนผังและแนวทางการพัฒนาทางกายภาพที่ชัดเจนในรายสาขา สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ พร้อมทั้งเกณฑ์และตัวชี้วัดในแต่ละช่วงเวลา เพื่อให้แผนและผังนั้นเป็นไปตามกรอบวิสัยทัศน์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่กำหนดขึ้น และสอดคล้องกับการพัฒนาประเทศในสถานการณ์ต่าง ๆ ตามกระแสของการพัฒนาของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

■ กรอบนโยบาย

- ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและการจ้างงาน

ในอนาคต ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของพลวัตเศรษฐกิจใหม่ที่ประเทศจีน ประเทศในกลุ่ม GMS และกลุ่มประเทศเศรษฐกิจใหม่เข้ามามีบทบาทการค้า การลงทุน และเคลื่อนย้ายแรงงานในภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งผลแห่งการเชื่อมต่อนี้นำมาสู่การไหลบ่าของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและทำให้การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคมีความเข้มข้นยิ่งขึ้น ดังนั้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคควรใช้ฐานสินทรัพย์ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชนบทและเศรษฐกิจฐานรากก่อนโดยส่งเสริมให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขัน ผ่านการสร้างตราสินค้าเพื่อเชื่อมโยงสู่ตลาดสากลโดยเปิดรับการค้าและการลงทุนทั้งที่เป็นธุรกิจใหม่ในภูมิภาคเอง และให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นมีความสามารถที่จะร่วมทุน (Partnership) กับการลงทุนจากนอกภูมิภาค เพื่อเป้าหมายสุดท้ายคือให้เกิดการเติบโตอย่างยั่งยืน

- ด้านการพัฒนาเกษตรกรรม

ภาคเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคตจะไม่ใช่ว่าภาคเศรษฐกิจหลักของภาค โดยสัดส่วนการใช้พื้นที่ทำการเกษตรกรรมมีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตามทิศทางการพัฒนาด้านการเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือต้องก้าวข้ามจากการเกษตรที่มูลค่าต่ำไปสู่การเกษตรที่มีมูลค่าสูง ด้วยการยกระดับรายได้ของเกษตรกรไปสู่การเป็นผู้ประกอบการที่สามารถพึ่งตนเองได้และมีอำนาจต่อรองเพิ่มขึ้น เพื่อให้ภาคเกษตรเป็นแหล่งสร้างรายได้และเป็นแหล่งอาหารสำคัญของภูมิภาคและประเทศ การที่จะพัฒนาไปตามทิศทางนี้ได้ต้องปรับรูปแบบและชนิดการเพาะปลูกให้มีความเหมาะสมตามพื้นที่ และสร้างความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านผ่านการทำคลัสเตอร์และโซนนิ่งด้านความเชี่ยวชาญและพื้นที่อนุรักษ์ ควบคู่กับการลดระดับความตึงเครียด ด้านทรัพยากรน้ำเพื่อให้มีน้ำเพียงพอต่อการเกษตร

- ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคต มีแนวโน้มจะกลายเป็นหนึ่งในภาคเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรองรับแรงงานในภูมิภาค ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะต้องเพิ่มการกระจายตัวอย่างมีทิศทางของอุตสาหกรรมให้มากขึ้น ทั้งประเภทของการผลิตและเชิงพื้นที่ เพราะว่าการพัฒนาและมูลค่าทางเศรษฐกิจของด้านอุตสาหกรรมกระจุกตัวอยู่ที่จังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่นเท่านั้น ในการนี้ต้องทำการพัฒนาอุตสาหกรรมเดิมให้เติบโต เช่น อุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมอาหาร โดยปรับให้มีการผลิตและบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น พร้อมกันนี้ต้องยกระดับอุตสาหกรรมจากการรับจ้างผลิตไปสู่การเป็นเจ้าของแบรนด์ผลิตภัณฑ์ ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ที่เป็น New S-Curve และสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีที่ทำให้เกิดการจ้างงานและผลิตภาพ เพื่อไปสู่การเกิดนวัตกรรมที่หลากหลายในภาคอุตสาหกรรม มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และเป็นการผลิตที่ยั่งยืนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ด้านการพัฒนาการค้าและบริการ และเศรษฐกิจสร้างสรรค์

ปัจจุบันภาคการค้าและภาคบริการกลายมาเป็นภาคเศรษฐกิจหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีปัจจัยมาจากการเติบโตของการค้าชายแดน การขยายตัวของการค้าปลีก - ค้าส่ง จากความเป็นเมืองที่มากขึ้น รวมไปถึงการผลักดันด้านการท่องเที่ยวและไมซ์ (MICE) เพื่อพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค GMS นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องยกระดับภาคเศรษฐกิจนี้และเชื่อมโยงเข้ากับภูมิภาคอย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ การค้าและบริการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะถูกกระจายไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ทั่วภูมิภาค ตั้งแต่ระดับเมือง ระดับชุมชน ถึงระดับครัวเรือน ลดการกระจุกตัวของความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจไว้เฉพาะเมืองหลักขนาดใหญ่ นอกจากนี้ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ จะเข้ามาเป็นกลไกสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยนำเอาข้อจำกัดของภูมิภาคคือความขาดแคลนและกันดารมาเป็นสินทรัพย์ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและทำเป็นสินค้าที่จะนำพาโอกาสและความอยู่ดีกินดีมาสู่ภูมิภาคได้ อาทิ งานศิลปะ งานหัตถกรรม ดนตรี อาหาร งานออกแบบ ไปจนถึงงานด้านดิจิทัล

- ด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะกลายเป็นภาคเศรษฐกิจสำคัญ ที่เข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนภูมิภาค รวมถึงเกี่ยวพันภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าและบริการ และภาคเศรษฐกิจสร้างสรรค์ โดยแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพจะถูกยกระดับแล้วเชื่อมโยงพื้นที่ท่องเที่ยวให้กลายเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดอุปสงค์นักท่องเที่ยวได้มากขึ้น ตั้งแต่ระดับการท่องเที่ยวโดยชุมชน จนถึงระดับเมืองท่องเที่ยว โดยมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นจุดหมายปลายทางระดับโลกเพิ่มมากขึ้น ส่งเสริมการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวพันเส้นทางท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ สร้างระบบนิเวศการท่องเที่ยว (Tourism Ecosystems) ที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกับนอกภูมิภาคจนถึงระดับนานาชาติ นอกจากนี้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังจำเป็นต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่เกิดจากการสร้างขึ้นโดยมนุษย์ อาทิ อิมปาร์ค สวนน้ำ สวนสนุก งานเทศกาลดนตรี โรงถ่ายทำภาพยนตร์/รายการโทรทัศน์ พิพิธภัณฑ์และหอศิลป์ เป็นต้น เมื่อเกิดการเชื่อมโยงที่ดีแล้ว ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเป็นจุดหมายสำคัญด้านการท่องเที่ยวของภูมิภาคอินโดจีน ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเข้ามายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือแล้วกระจายนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งลาว เวียดนาม กัมพูชา และจีนตอนใต้ รวมไปถึงภาคอื่น ๆ ในประเทศได้

- ด้านการพัฒนาระบบเมืองและชุมชน

เพื่อให้เกิดการจัดลำดับศักดิ์เมืองอย่างเกื้อกูล จึงต้องกำหนดลำดับศักดิ์เมืองในปีคาศักราช การกำหนดเมืองศูนย์กลางลำดับต่าง ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และบทบาทของเมือง เชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ระหว่างภาคและภายในภาค อันได้แก่ นครหลักระดับภาค นครระดับจังหวัด เมืองศูนย์กลางระดับอำเภอ ชุมชนศูนย์กลางระดับตำบล รวมทั้งพื้นที่ชนบท ได้แก่ ชุมชนศูนย์กลางระดับละแวกบ้าน โดยมีแนวคิดการจัดลำดับเมืองเป็น 4 ลำดับ กล่าวคือ ลำดับศักดิ์ของเมืองและชุมชนในอนาคตของ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้พิจารณาปัจจัยเชิงนโยบายที่จะมาีผลต่อการเลื่อนลำดับศักดิ์ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) นโยบายการใช้พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากผังประเทศ พ.ศ. 2500 และ ลำดับศักดิ์เมืองตามนโยบายยังประเทศ พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2600

- ด้านการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่่อมุ่งเน้นให้เกิดความสมดุลของการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในเชิงปริมาณและทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมตามศักยภาพพื้นที่ในอนาคต โดยการกำหนดพื้นที่รองรับการเติบโตของประชากรและการใช้พื้นที่ในกิจกรรมต่าง ๆ อย่างเต็มประสิทธิภาพและยั่งยืน แบ่งออกเป็นพื้นที่สงวนรักษาป่าไม้ พื้นที่เพื่อการอนุรักษ์ ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ป่าไม้ พื้นที่อนุรักษ์เกษตรกรรมชั้นดี และพื้นที่เพื่อการพัฒนา ได้แก่ พื้นที่เพื่อการพัฒนาเมือง พื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรกรรมทั่วไป

- ด้านการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อาทิ แผนการพัฒนาการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ช่วงจระ - อุบลราชธานี และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษช่วงระบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) พร้อมทั้งส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่นซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของพลเมือง ลดภาระค่าใช้จ่าย และสนองความต้องการในการเข้าถึงระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการรายย่อยและเกษตรกรได้ เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งภายในภาคให้เป็นระบบที่สมบูรณ์ อาทิ การพัฒนารถไฟสายใหม่ (บ้านไผ่ - นครพนม) โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น (อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด นครราชสีมา ขอนแก่น เลย และสกลนคร) และขยายถนน 4 ช่องจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

■ วิสัยทัศน์ของผังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2580

ปัจจุบันแผนอยู่ในขั้นตอนการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างวิสัยทัศน์และกรอบนโยบายการใช้พื้นที่ภาค สำหรับการจัดทำร่างผังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ฉบับสมบูรณ์) โดยกำหนด ณ ปี พ.ศ. 2567 วิสัยทัศน์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ “อีสานก้าวหน้าสู่สากล” และ “อีสานเชื่อมกัน” ที่สร้างความเชื่อมโยงทุกมิติ กระจายโอกาส และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ยกระดับเกษตรกรรมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

■ ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนืออยู่ภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนและยุทธศาสตร์ชาติเช่นเดียวกับภาคอื่น แต่ขับเคลื่อนให้ตรงกับวิสัยทัศน์ของภาคที่ต้องการให้ “อีสานเชื่อมกัน” เพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงทั้งในภาคและกับพื้นที่โดยรอบ เป็นศูนย์กลางของกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) อย่างมั่นคง ประกอบด้วย 8 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การเชื่อมเศรษฐกิจการค้า โครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ (Trading, Mobility & Logistics) ส่งเสริมให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์กลางของ GMS ส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ รับการค้าการลงทุนกับพื้นที่โดยรอบและนานาชาติ พัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคขนาดใหญ่กับภูมิภาค เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ควบคู่กับการบ่มเพาะและยกระดับผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมและธุรกิจสตาร์ทอัพ
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การเชื่อมและเสริมบทบาทเมืองด้วยระบบเมืองและการตั้งถิ่นฐานอย่างเกื้อกูล (Cities & Decentralization) ส่งเสริมการสร้างสมดุลของลำดับศักดิ์เมืองที่สนับสนุนการยกระดับและกระจายความเจริญระหว่างเมืองและชนบท ควบคู่กับการทำแผนผังภูมิโนเวศเพื่อการพัฒนาพื้นที่ตามศักยภาพและความเหมาะสมของภูมิโนเวศ และผลักดันให้เมืองและชุมชนมีเศรษฐกิจและการบริโภคแบบหมุนเวียน (Circular Economy) ในการจัดการขยะและพลังงาน ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) ส่งเสริมเครือข่ายระบบนิเวศสร้างสรรค์ (Creative Ecosystem) ควบคู่กับการจัดการเชิงพื้นที่ที่สร้างสรรค์ เพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์และพื้นที่แสดงออกของพลเมือง ยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์ที่ถูกกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะและส่งเสริมและเร่งรัดการลงทุนในอุตสาหกรรมสร้างสรรค์
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์การเชื่อมเศรษฐกิจฐานรากและเกษตรกรรมมูลค่าสูง (High Value Agricultural Product) ยกระดับผลิตภาพการทำเกษตรกรรมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเกษตรกรรมและการค้าอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ยกระดับไปสู่ผู้ประกอบการเกษตร และกำหนดเขตพื้นที่ส่งเสริมเกษตรกรรมในรูปแบบพิเศษ
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การเชื่อมเครือข่ายอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (Future Industry) พัฒนาเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตและยกระดับเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมุ่งสู่ภูมิภาคที่ไม่ปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์การยกระดับและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว (Scale up and Linkage of Tourist Destinations) กำหนดพื้นที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวและเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมพิเศษด้านการท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวเพื่อยกระดับเป็นศูนย์กลางกระจายนักท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
- ยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การเชื่อมสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีความยืดหยุ่นต่อภัยพิบัติ (Eco - Friendly and Resilience City) อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติที่คำนึงถึงความสมดุลและยั่งยืน ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพด้านพลังงานและการใช้พลังงานหมุนเวียนนำไปสู่การสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน เพื่อลดความขัดแย้งด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน และลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 8 ยุทธศาสตร์การยกระดับคุณภาพชีวิตพลเมือง (Quality of life) พัฒนาเมืองสมัยใหม่ที่เป็นศูนย์กลางเฉพาะด้าน ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบสาธารณูปการแก่พลเมืองอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมควบคู่กับการมีสุขภาวะที่ดีของพลเมืองทุกวัย รองรับสังคมผู้สูงอายุและโอกาสของการเรียนรู้

● นโยบายการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

■ การพัฒนาเกษตรกรรม

- นโยบายที่ 1 การฟื้นฟูการเกษตร (Non-Argi Suitability) และส่งเสริมพื้นที่เกษตรกรรม (Suitability non-Premium) ให้สอดคล้องกับศักยภาพของที่ดิน

เกษตรกรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบาง โดยเฉพาะกลุ่มที่จำเป็นต้องทำการเพาะปลูกบนพื้นที่ซึ่งไม่เหมาะสมกับการทำการเกษตร (Non-suitability) ดังนั้นเพื่อให้เกษตรกรมีที่ดินทำกินและได้รับการบรรเทาจากผลกระทบต่าง ๆ รวมถึงสามารถฟื้นฟูและอนุรักษ์พื้นที่กันชนและกันออกไปพร้อมกัน จำเป็นต้องมีการกำหนดแนวทางทั้งแผนฟื้นฟูและส่งเสริมด้านกายภาพ เช่น ดินเค็ม น้ำน้อย น้ำท่วมโดยต้องบูรณาการหน่วยงานหลายภาคส่วน และกำหนดเขตเหมาะสมในการปลูกพืช ปศุสัตว์ และประมง เพื่อหาความเหมาะสมของการทำการเกษตรในแต่ละพื้นที่ที่ทำให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิตสูง ซึ่งจะทำให้เกษตรกรมีผลกำไรที่สูงกว่าการทำเกษตรในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมซึ่งจะเป็นประโยชน์ด้านการบริหารจัดการด้านเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เกิดความสมดุลและมั่นคง

ทั้งนี้ ภาคเกษตรกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือประสบปัญหาสภาพการผลิตต่ำมาเป็นระยะเวลานาน กล่าวคือ เป็นพื้นที่ที่มีผลผลิตต่อไร่ค่อนข้างต่ำ แต่มีการใช้พื้นที่เพื่อการเกษตรมาก การกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมให้มีการทำเกษตรในรูปแบบที่เหมาะสมกับลักษณะของพื้นที่สาธัญพืชมงคล รวมถึงตลาดย่อมทำให้การผลิตมีประสิทธิภาพมากขึ้น ผลผลิตต่อไร่เพิ่มขึ้น ต้นทุนในการทำเกษตรลดลง ช่วยแก้ปัญหาเศรษฐกิจฐานรากให้มีความมั่นคงขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม ลดปัญหาการบุกรุกพื้นที่ป่าเพิ่ม

■ การพัฒนาอุตสาหกรรม

การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องมาจากระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในยุคปัจจุบันตามแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติได้มีการผลักดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสายการบินของประเทศ ขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ตลอดจนสนับสนุนให้มีกลไกในการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศ และรองรับระบบคมนาคมในอนาคต สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์รัฐบาลได้กำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ของประเทศให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) รวมถึงการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3

(พ.ศ. 2560 - 2565) เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนภาคการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืนเป็นรูปธรรม เพื่อการบริการที่ยั่งยืนจึงมีแผนพัฒนาที่เหมาะสมโดยจะมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ดังนี้

- **อุตสาหกรรมสนับสนุนการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก**ผู้ประกอบการผลิตรถบรรทุกและผู้ผลิตชิ้นส่วนรถบรรทุก ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงรถบรรทุก เนื่องจากต้นทุนเกิดจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงเป็นส่วนใหญ่และควบคุมได้ยาก อีกทั้งการเข้ารับบริการซ่อมบำรุงจากศูนย์มีค่าใช้จ่ายสูง แนวทางในการส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนการขนส่งด้วยรถบรรทุก จึงต้องมุ่งไปในทิศทางที่ทำให้เกิดมาตรฐานซ่อมบำรุง มาตรฐานช่างฝีมือ เพิ่มจำนวนช่างที่มีคุณภาพให้มากขึ้น สร้างเส้นทางอาชีพช่างฝีมือที่ชัดเจน และให้มีรายได้ที่สมเหตุสมผล ตลอดจนการจัดการอะไหล่ให้มีเพียงพอ โดยจะเชื่อมโยงไปยังการเดินทางทางบกในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิต การกระจายสินค้าภายในประเทศ และส่งออกประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าและจุดเชื่อมต่อการค้าชายแดน ได้มีการเริ่มลงมือก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน - นครราชสีมา ซึ่งจะช่วยในการลดปัญหาการจราจร ในอนาคตจะสร้างส่วนต่อขยายของมอเตอร์เวย์สายนี้ จากนครราชสีมา - หนองคาย ในแผนพัฒนาการขนส่งมีการลงทุนก่อสร้างศูนย์การขนส่งสินค้านครพนม เพื่อเป็นศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 รวมถึงรถไฟทางคู่ช่วงบ้านไผ่ - นครพนมในอนาคต รองรับการขนส่งสินค้าชายแดน ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคใน 2 จังหวัดชายแดน คือ หนองคาย มุกดาหาร ขอนแก่น อุบลราชธานี และนครราชสีมา เพื่อเป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตต่าง ๆ

- **อุตสาหกรรมการขนส่งทางราง (rail transportation industry)** เป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการสร้างรางรถไฟ การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับรถไฟ การออกแบบระบบรางและการเชื่อมต่อระหว่างในภูมิภาคและนอกภูมิภาค การดำเนินงานระบบสถานี เห็นได้ว่าอุตสาหกรรมขนส่งทางรางจึงประกอบไปด้วยส่วนที่เป็นทั้ง hardware และ software ประกอบซึ่งกันและกัน (การออกแบบและผลิตรางให้เป็นไปตามเงื่อนไขและความต้องการ ก็ต้องทำไปคู่กับการออกแบบระบบที่จัดการเชื่อมต่อรางด้วย เป็นต้น) ดังนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้จะทำให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า และส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรมนี้คาดการณ์ว่ามาพร้อมกับโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จาก 5 สายงาน ได้แก่ รถไฟทางคู่ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจิระ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี และ ขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร เป็นการพัฒนาระบบรางระหว่างเมือง (ระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง รองรับการแข่งขันเส้นทางหนองคาย - นครราชสีมา - สระบุรี - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง - มาบตาพุด นอกจากนี้ มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม เพื่อขยายโครงข่ายให้บริการพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ซึ่งเดิมไม่มีรถไฟเข้าถึง พร้อมทั้งพัฒนารถไฟทางคู่สายกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา สำหรับรองรับรถไฟความเร็วสูงและความเร็วปานกลาง ซึ่งโครงการมีแผนการก่อสร้างขยายระยะทางช่วงต่อไปจาก นครราชสีมา - หนองคาย เพื่อเชื่อมต่อไปยังลาวและจีน

- **First S-Curve และ NewS-Curve** นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมของรัฐบาล ทั้งในกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ 5 สาขา (First S-Curve) คือ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และอุตสาหกรรมอาหารสำหรับอนาคต และกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ 5 ส ข ฐ (New S-Curve) คือ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมแพทย์ครบวงจร รวมถึงการปฏิรูปอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต (2nd Wave S - Curve) ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพมากขึ้น ประกอบกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นฐานเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) และการเกษตรยั่งยืนภายใต้โมเดลเศรษฐกิจ BCG (Bio - Circular-Green Economy Model) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชีวภาพ (biological resources) ภาคการเกษตรเป็นปัจจัยสำคัญ โดยเปลี่ยนจากการผลิตแบบดั้งเดิมไปสู่การผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ด้วยการนำองค์ความรู้ของแต่ละพื้นที่ ร่วมกับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ในการสร้างสินค้าและบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเป็นการยกระดับรายได้และกระจายรายได้ให้กับผู้ประกอบการและแรงงาน และเป็นการแก้ไขปัญหาของภาคการเกษตรที่มีรายได้น้อยและแปรผันตามราคาผลผลิตอยู่เสมอ จากนโยบายการส่งเสริมการลงทุนและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อให้มีศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ จึงต้องใช้รูปแบบการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมตามทรัพยากรที่มีศักยภาพในพื้นที่เพื่อให้เกิดการต่อยอดจากสิ่งที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดการยกระดับทั้งในด้านของประสิทธิภาพการผลิตและรายได้ของประชาชน โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างกลุ่มบุคคลและองค์กรในพื้นที่

ผังนโยบายพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือกำหนดนโยบายด้านอุตสาหกรรม 2 ข้อได้แก่

- นโยบายที่ 1 การจัดการเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมนิเวศ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก ที่แทรกตัวอยู่ในพื้นที่เมืองและชุมชนโดยตั้งอยู่นอกนิคมอุตสาหกรรม การขยายตัวของอุตสาหกรรมในประเทศ รวมถึงการขยายตัวของเมืองย่อมทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปจากในอดีต ชุมชนและพื้นที่อุตสาหกรรมมีความทับซ้อนกันมากขึ้น การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตโดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรม จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำให้อุตสาหกรรมเดิมมีความเกื้อกูลกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบอื่น ๆ โดยรอบ ทั้งชุมชนและระบบนิเวศ โดยต้องมีความปลอดภัยจากผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม มลภาวะ ไปจนถึงอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น สารเคมีรั่วไหล อัคคีภัย เป็นต้น แนวคิดอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco Industrial Town) คือการสร้างเชื่อมโยงของนิคมอุตสาหกรรม สวนอุตสาหกรรม เขตประกอบการอุตสาหกรรม หรือชุมชนอุตสาหกรรมกับกลุ่มโรงงานกับชุมชน โดยรอบ ให้เจริญเติบโตไปด้วยกันภายใต้การกำกับดูแล และหลักการพึ่งพาอาศัยกัน (Symbiosis) และดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืนของระบบนิเวศวิทยาในธรรมชาติ มาพัฒนาต่อยอดเพื่อให้เหมาะสมกับการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมของไทย ที่คำนึงถึงความปลอดภัยต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตชุมชน ตลอดจนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนเป็นหลัก

- นโยบายที่ 2 การจัดการเขตส่งเสริมเครือข่ายอุตสาหกรรมชุมชน

เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมชุมชน อุตสาหกรรมชุมชน เป็นมาตรการชั้นนำเชิงพื้นที่ที่ส่งเสริมมาตรการและกลไกยกระดับการผลิตในระดับชุมชนเป็นอุตสาหกรรมชุมชน ซึ่งส่วนหนึ่งของการพัฒนาการใช้พื้นที่ด้านอุตสาหกรรมขนาดเล็กในระดับชุมชน ที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ สร้างรายได้ ช่วยลดปัญหาความยากจนในชุมชนชนบทได้ อีกทั้งยังทำให้เกิดการกระจายรายได้ อย่างทั่วถึง อุตสาหกรรมชุมชนมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน สามารถแข่งขันได้ในตลาดทุกระดับ อีกทั้งยังสามารถปรับตัวให้ทัน กับกระแสการเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจยุคปัจจุบัน การผลิต การบริหารจัดการ ด้านการจำหน่าย ด้านการเงิน รวมทั้งด้านการเชื่อมโยงเครือข่ายในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเสริมสร้างพลังในการแข่งขันในระดับสากล

■ การพัฒนาการท่องเที่ยว

แม้ว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแหล่งทางธรรมชาติและประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่มีศักยภาพ แต่ยังมีประเด็นปัญหาด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว กล่าวคือ แม้มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายแต่ก็กระจุกกระจาย ขาดแหล่งท่องเที่ยวหลักที่มีแรงดึงดูดการท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก ขาดผู้ให้บริการและระบบนิเวศน์ด้านธุรกิจท่องเที่ยวที่จะเข้ามาสนับสนุนการท่องเที่ยวได้ อย่างไรก็ตามแนวโน้มการบริโภคด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ๆ ได้รับความนิยมมากขึ้น เช่น การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นต้น ซึ่งถือเป็นโอกาสสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการยกระดับการท่องเที่ยวให้กลายเป็นภาคเศรษฐกิจสำคัญได้

นอกจากนี้ยังต้องพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักให้มีศักยภาพสูงขึ้นสำหรับรองรับการท่องเที่ยวมูลค่าสูง พร้อมกระจายการท่องเที่ยวไปสู่เมืองนำเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ อีกทั้งส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวในรูปแบบเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างเมืองหลักกับเมืองนำเที่ยว รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว ด้วยการสร้างและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่หลากหลายที่เชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกทั้งระบบขนส่งสาธารณะทางถนนและระบบราง และการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวที่เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว อีกทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ครอบคลุม เพื่อเอื้อต่อการเดินทางและเป็นการสร้างความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว ภายใต้แนวคิดการสร้างการรวมกลุ่มขนาดเล็กของแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่เดียวกันและมีเนื้อหาที่สอดคล้อง (Theme Agglomerate) แล้วเชื่อมโยงกิจกรรมในระดับพื้นที่ที่ใหญ่ขึ้น (Cluster) แล้วเชื่อมโยงกับธุรกิจเกี่ยวเนื่องให้เกิดเป็นนิเวศด้านการท่องเที่ยว (Networking) ส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ครอบคลุมการจัดประชุมและนิทรรศการ การจัดงานแสดงสินค้า การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นรางวัล การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงการพักผ่อนระหว่างหรือหลังการประกอบธุรกิจ หรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการดึงดูดกลุ่มนักเดินทางเพื่อธุรกิจและนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้งส่งเสริมให้การจัดงานธุรกิจและกิจกรรมต่าง ๆ เป็นการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เป็นเวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่นำไปสู่การสร้างสรรค์นวัตกรรม รวมถึงการสร้างเวทีเจรจาการค้าและการลงทุนของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย เชื่อมโยงภูมิภาคให้เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวในภูมิภาค GMS โดยทำหน้าที่เป็นจุด

ศูนย์กลางที่จะกระจายนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่อื่น ๆ (Hub & Spoke) เชื่อมโยงการท่องเที่ยวเข้ากับระบบเมืองและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการคมนาคมให้เกิดความเกื้อหนุนกัน ให้สิทธิประโยชน์/ส่งเสริมด้านธุรกิจให้แก่ ภาคการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ให้สามารถยกระดับ และเกิดระบบนิเวศที่ดี

การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะ 20 ปี ในระยะแรกได้ให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง วางรากฐานด้านการท่องเที่ยวที่เน้นมาตรฐานและคุณภาพระดับสากล เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มและทิศทางของการท่องเที่ยว ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวมายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือประมาณ 43 ล้านคนต่อปี โดยมีแนวโน้มเติบโตต่อปีเฉลี่ยประมาณ 20% แนวโน้มพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่สนใจในการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ เช่น ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงเกษตรและอาหาร ฯลฯ ที่เป็นโอกาส เพราะสอดคล้องกับความเชี่ยวชาญของพื้นที่ ดังนั้น หลักการในการพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับภาคและประเทศ โดยเชื่อมโยงพื้นที่ท่องเที่ยวและห่วงโซ่อุปทานการให้บริการด้านการท่องเที่ยว ให้เกิดเป็นเครือข่ายที่มีแรงดึงดูดมากขึ้นสามารถเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวในภูมิภาค GMS ได้ โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการรับและกระจายนักท่องเที่ยวไปยังภูมิภาค และสร้างเครือข่ายนิเวศบริการ ด้านการท่องเที่ยวให้มีความแข็งแกร่ง

การกำหนดนโยบายการพัฒนาบทบาทพื้นที่เมืองด้านการท่องเที่ยว มีการกำหนดบทบาทเมืองเพื่อการท่องเที่ยวออกเป็นประเภท 4 ประเภท ได้แก่

- 1) เมืองหลักทางการท่องเที่ยว ได้แก่ หนองคาย เป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวของกลุ่มเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง และนครราชสีมา เป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวของกลุ่มเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้
- 2) เมืองศักยภาพ ที่ได้กำหนดไว้สำหรับเขตพัฒนาการท่องเที่ยวให้เลยและบุรีรัมย์เป็นเมืองที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และขอนแก่น ได้รับการพัฒนาไปสู่เมืองศูนย์กลางการประชุมและนิทรรศการนานาชาติ
- 3) เมืองชายแดน สำหรับเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขงนั้นทุกจังหวัดมีที่ตั้งติดพรมแดน สปป. ลาว และมีด่านถาวรและด่านชั่วคราวตลอดแนวรวมถึงยังมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว ด้วยกันถึง 3 สะพาน ได้แก่ หนองคาย นครพนมและมุกดาหาร
- 4) เมืองหน้าเที่ยว/เมืองบริวาร เขตพัฒนาการท่องเที่ยวไม่ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ยังรวมถึงเมืองที่ตั้งอยู่นอกเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

โดยผังนโยบายด้านการท่องเที่ยวกำหนดนโยบาย 2 ข้อได้แก่

- นโยบายที่ 1 การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยวและการกำหนดบทบาทพื้นที่ท่องเที่ยวใหม่

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นภูมิภาคที่มีพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอยู่มากมาย โดยเฉพาะในเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยวต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ศักยภาพและขีดความสามารถ ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพยังไม่สูงนัก จำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนายกระดับภาคการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สูงขึ้น โดยเมืองหลักต่าง ๆ มีศักยภาพที่จะกลายมาเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญทั้งในระดับชาติและนานาชาติ ส่วนเมืองนำเที่ยวต่าง ๆ ก็จำเป็นต้องเป็นที่รู้จักและกลายเป็นทางเลือกสำคัญในการท่องเที่ยวเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องกำหนดบทบาทของพื้นที่ท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือใหม่ เพื่อให้แต่ละพื้นที่มีความเชื่อมโยงสอดคล้อง และเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ทั้งหมดนี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องออกแบบและวางแผนแม่บทในการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นประเด็นสำคัญเร่งด่วน ที่จะต้องพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว ก่อนที่จะมีการทำการตลาดและสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่รับรู้ในระยะต่อไป

- นโยบายที่ 2 ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงล้วนแต่มีพื้นที่ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญ อาทิ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ หากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเข้าไปเชื่อมโยงเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงนี้ ย่อมเป็นการขยายโอกาสในการรับนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้มากขึ้น ความท้าทายของการพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคต คือ การวางตำแหน่งให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือทำหน้าที่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางในการรับและกระจายนักท่องเที่ยว (Hub & Spoke) ไปยังพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ผ่านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงกิจกรรมและเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ๆ

▪ การพัฒนาเมืองและชนบท

ผลการศึกษาด้านการพัฒนาเมืองและชนบท ปี 2562 จากการวิเคราะห์ลำดับศักดิ์เมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ใน พ.ศ. 2562 ทำให้ทราบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วยเมืองลำดับศักดิ์ต่าง ๆ ซึ่งสามารถจำแนกบทบาทหน้าที่ของเมืองในระดับประเทศ ภาค จังหวัด อำเภอและชนบท เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติ

- (1) **เมืองศูนย์กลางระดับชาติ (National City):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 1 จัดเป็นเมืองศูนย์กลางระดับชาติ (National City) ประกอบด้วยเมืองจำนวน 2 แห่ง คือ เทศบาลนครขอนแก่น และเทศบาลนครนครราชสีมา
- (2) **เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 2 จัดเป็นเมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City) ประกอบด้วยเมืองจำนวน 5 แห่ง คือ เทศบาลนครอุดรธานี เทศบาลนครอุบลราชธานี เทศบาลนครสกลนคร เทศบาลเมืองบุรีรัมย์ เทศบาลเมืองหนองคาย

- (3) **เมืองศูนย์กลางหลัก (City):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 3 จัดเป็นเมืองศูนย์กลางหลัก (City) ประกอบด้วยเมืองจำนวน 11 แห่ง ดังนี้ เทศบาลเมืองสุรินทร์ เทศบาลเมืองมหาสารคาม เทศบาลเมืองร้อยเอ็ด เทศบาลเมืองปากช่อง เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ เทศบาลเมืองศรีสะเกษ เทศบาลเมืองชัยภูมิ เทศบาลเมืองมุกดาหาร เทศบาลเมืองเลย เทศบาลเมืองนครพนม เทศบาลเมืองวารินชำราบ
- (4) **เมืองศูนย์กลางรอง (Town) (เมืองลำดับศักดิ์ที่ 4):** จัดเป็นเมืองศูนย์กลางระดับจังหวัด ประกอบด้วยกลุ่มเมืองจำนวน 37 แห่ง ดังนี้ เทศบาลเมืองเมืองพล เทศบาลเมืองบ้านไผ่ เทศบาลเมืองศีลา เทศบาลเมืองชุมแพ เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลเมืองบ้านทุ่ม เทศบาลตำบลเมืองกระนวน และเทศบาลตำบลบ้านเป็ด เทศบาลเมืองสีคิ้ว เทศบาลเมืองบัวใหญ่ เทศบาลเมืองเมืองปัก เทศบาลตำบลพิมาย เทศบาลตำบลสุรนารี เทศบาลตำบลหมูสี เทศบาลตำบลหัวทะเล เทศบาลตำบลกุดจิก เทศบาลเมืองหนองสำโรง เทศบาลเมืองโนนสูง - น้ำคำ เทศบาลเมืองบ้านดุง เทศบาลตำบลหนองบัว เทศบาลเมืองพิบูลมังสาหาร เทศบาลเมืองเดชอุดม เทศบาลเมืองแจระแม เทศบาลตำบลขามใหญ่ เทศบาลเมืองนางรอง เทศบาลเมืองชุมเห็ด เทศบาลเมืองวังสะพุง เทศบาลตำบลเชียงคาน เทศบาลตำบลขามเริญ เทศบาลเมืองกันทรลักษณ์ เทศบาลตำบลบางทรายใหญ่ เทศบาลเมืองภูมินารายณ์ เทศบาลเมืองหนองบัวลำภู เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ เทศบาลตำบลบึงกาฬ เทศบาลเมืองท่าบ่อ
- (5) **เมืองศูนย์กลางชุมชน (Small Town):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 5 จัดเป็นเมืองศูนย์กลางชุมชน (Small Town) โดยเน้นพัฒนา “เมืองนำอยู่ ชนบทมีคั่ง เกษตรยั่งยืน อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ” และการเป็นศูนย์กลางการบริการให้แก่พื้นที่ชนบท ประกอบด้วยกลุ่มเมืองจำนวน 158 เมือง
- (6) **เมืองศูนย์กลางชนบท (Rural Town) (เมืองลำดับศักดิ์ที่ 6):** จัดเป็นเมืองศูนย์กลางชนบท (Rural Town) โดยเน้นพัฒนา “เมืองนำอยู่ ชนบทมีคั่ง เกษตรยั่งยืน อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ” และการเป็นศูนย์กลางการบริการให้แก่พื้นที่ชนบท ประกอบด้วยกลุ่มเมืองจำนวน 676 เมือง

โดยที่โครงสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก โดยภาคเกษตร มีมูลค่าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 ในปัจจุบัน ดังนั้น หลักการในการวางแผนผังเพื่อพัฒนาเมือง และชนบทภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงจำเป็นต้อง “คิดใหม่” ให้หลุดไปจากมายาคติเกษตรกรรม และ “เชื่อมโยง” กับโครงสร้างเศรษฐกิจ ประชากร สังคม และสิ่งแวดล้อม อีกทั้งวาระระดับโลกและภูมิภาคอาเซียนที่เปลี่ยนแปลงไป ใช้ฐานของสินทรัพย์ เศรษฐกิจฐานราก และความได้เปรียบเชิงกายภาพที่มีอยู่ เพื่อให้การวางแผนผังเมืองเป็นเครื่องมือประสานการพัฒนาในทุกภาคส่วนในพื้นที่ทุกระดับตั้งแต่ระดับประเทศ ภาค กลุ่มจังหวัด จังหวัด อำเภอ เมือง ชุมชน หมู่บ้าน ด้วยเครื่องมือการวางระบบผัง และโครงข่ายคมนาคม และการวางแผนการใช้ที่ดิน เป็นตัวสร้างความเชื่อมโยงให้เกิดการพัฒนาภายในภาค เชื่อมต่อกับโอกาส หรือแสวงหาความเป็นไปได้ใหม่ ๆ ภายนอกภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ผ่านการเสริมบทบาทท้องถิ่น มีระบบการตั้งถิ่นฐานอย่างเกื้อกูล โดยเมืองมีบทบาทสำคัญ ในการเป็นพื้นที่รองรับการอยู่อาศัยของประชากร และการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม เกษตรกรรม รวมไปถึงเป็น

พื้นที่ให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ที่จำเป็นต่อการอยู่อาศัย มีการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ดังนั้น การพัฒนาเมืองจึงเป็นประเด็นสำคัญในการจัดทำนโยบาย แผนทั้งระดับนานาชาติ และระดับประเทศ โดยการนำ เทคโนโลยี นวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมือง เช่น เมืองอัจฉริยะ (Smart City) เมืองสีเขียว หรือเมืองคาร์บอนต่ำ นอกจากนี้ ท้องถิ่นต่าง ๆ ควรต้องถูกเสริมบทบาท (Empowerment) ตามความเชี่ยวชาญ ของตนเอง เพื่อให้สามารถวางตำแหน่งของตนเองได้เหมาะสม สามารถแข่งขันได้ในตลาดผ่านการออกแบบระบบ เมือง และการจัดลำดับศักดิ์เมืองอย่างเหมาะสมเกื้อกูลซึ่งกันและกัน อันจะเป็นการกระจายความเจริญและโอกาส ให้ไปสู่อำเภอ เพื่อให้สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน

- นโยบายที่ 1 การจัดการเขตรองรับการพัฒนาเมืองและเขตควบคุมการขยายตัวของเมือง

1. กำหนดพื้นที่ที่ควรส่งเสริมหรือรองรับการขยายตัวของเมืองที่เหมาะสมต่อการพัฒนา เมืองและชุมชนค่อนข้างสูง สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ
2. กำหนดพื้นที่ที่ต้องควบคุมการขยายตัวของเมือง เพื่อควบคุมไม่ให้เกิดการขยายตัวของ พื้นที่เมืองอย่างไร้ทิศทาง หรือกระจุกกระจายไปยังพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ป่าไม้ รวมถึงพื้นที่ที่ยังไม่ได้ จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเอาไว้อย่างเหมาะสมและเพียงพอ

- นโยบายที่ 2 การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

ส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจในขอบเขตและแนวปฏิบัติของเมืองอัจฉริยะ โดยกำหนดกรอบ แนวทางการพัฒนาเมืองร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ภายใต้แนวทางการพัฒนาเมืองจากเทคโนโลยีและ นวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการและการบริหารจัดการเมือง ลด ค่าใช้จ่ายและการใช้ทรัพยากรของเมืองและประชากรเป้าหมาย โดยเน้นการออกแบบที่ดีและการมีส่วนร่วมของ ภาคธุรกิจและภาคประชาชนในการพัฒนาเมืองในทุกกระบวนการ อีกทั้งยังมีแผนปฏิบัติการ แผนการลงทุน การพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่ใช้หลักหุ้นส่วนการพัฒนาหรือผสมผสานทั้งภาคเอกชน ราชการ ท้องถิ่นและชุมชน ทั้งนี้ ภาครัฐจะทำหน้าที่คอยส่งเสริมสนับสนุนให้ท้องถิ่น ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม ภายใต้แนวคิดการ พัฒนาเมืองอัจฉริยะ

- นโยบายที่ 3 เมืองนวัตกรรม (Innovation City)

เมืองนวัตกรรม หมายถึง เมืองที่มีระบบนิเวศนวัตกรรม คือ มีองค์ประกอบทั้ง คนและ โครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ แหล่งทุน ที่พร้อมจะส่งเสริมดึงดูดและเสริมกันซึ่งร่วมกันสร้างผลลัพธ์ระดับระบบ บางอย่างคล้ายกับ “บริการระบบนิเวศ” ที่ระบบนิเวศตามธรรมชาติอำนวยความสะดวก ผู้มีส่วนร่วมแต่ละคนของ ระบบนิเวศ ให้เกิดการทำงาน พัฒนา วิจัย สร้างสรรค์สิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ ด้วยวิธีใหม่ ๆ และยังสามารถหมายถึงการ เปลี่ยนแปลงทางความคิด การผลิต กระบวนการ หรือองค์กร ไม่ว่าการเปลี่ยนนั้นจะเกิดขึ้นจากการปฏิวัติ การ เปลี่ยนอย่างถอนรากถอนโคนหรือการพัฒนาต่อยอด ทั้งนี้ก็มีการแยกแยะความแตกต่างอย่างชัดเจน ระหว่าง การประดิษฐ์คิดค้น ความคิดริเริ่ม และนวัตกรรม ซึ่งหมายถึงการพัฒนาเมืองในบริบทของพื้นที่นวัตกรรมและ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน เชื่อมโยงความร่วมมือการพัฒนาระหว่างหน่วยงานหรือกลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายที่ 4 เมืองสร้างสรรค์ (Creative Cities)

ความคิดสร้างสรรค์ มักถูกนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองและชนบททั่วโลก โดยเชื่อว่าความคิดสร้างสรรค์เป็นการใช้ต้นทุนทางความคิดในการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ รวมถึงสามารถนำมาสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากโดยที่ใช้ต้นทุนด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า การพัฒนาเมืองและชนบทด้วยความคิดสร้างสรรค์นี้ เหมาะกับพื้นที่ซึ่งมีต้นทุนทางด้านวัฒนธรรมและศิลปะ แต่มีข้อจำกัดด้านทรัพยากร โดยสร้างสิ่งที่เป็นสันติวัฒนธรรม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นความร่วมมือจากหลากหลายภาคส่วน เพื่อร่วมจัดการยกระดับการบริหารสินทรัพย์ทางวัฒนธรรมและอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์ ที่มีต่อการพัฒนานโยบายในระดับท้องถิ่นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ สร้างผู้ประกอบการสร้างสรรค์ (Creative Entrepreneur) ที่สามารถรวบรวมองค์ความรู้ทักษะ เทคโนโลยีและสุนทรียภาพจากวัฒนธรรมและงานศิลปะ ผ่านกระบวนการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและมีความแตกต่าง นอกจากนี้ยังรวมถึงการเอาความคิดสร้างสรรค์ หรือกระบวนการคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking) มาใช้กับการบริหารงานภาครัฐผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม

- นโยบายที่ 5 เมืองสุขภาพ (Medical and Wellness City)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นพื้นที่ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่ดีด้านสาธารณสุข ทั้งแบบสมัยใหม่และทางเลือก การส่งเสริมให้เมืองที่มีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางสุขภาพนานาชาติ (Medical Hub) จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต ซึ่งนอกจากจะช่วยเพิ่มการจ้างงาน และดึงดูดเงินเข้าสู่ประเทศแล้วยังส่งผลบวกเชื่อมโยงไปยังหลายธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้อีกมาก โดยองค์ประกอบสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนการเป็น Medical Hub City คือ ศูนย์กลางบริการทางการแพทย์ (Medical Service Hub) ศูนย์กลางบริการเพื่อส่งเสริมสุขภาพ (Wellness Hub) ศูนย์กลางยาและผลิตภัณฑ์ด้านสุขภาพ (Product Hub) ศูนย์กลางบริการวิชาการและงานวิจัย (Academic Hub) องค์ประกอบของการเป็น Medical and Wellness City

- นโยบายที่ 6 เมืองกีฬาและนันทนาการ (Sport and Recreation City)

ปัจจุบันกีฬากลายเป็นกิจกรรมสำคัญที่เป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตประชาชนและการพัฒนาเมืองอย่างแยกกันไม่ได้หลายเมืองที่มีทรัพยากรจำกัด ได้นำเอากีฬาเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเมืองให้มีเศรษฐกิจที่เติบโตพร้อม ๆ กับยกระดับสุขภาวะของประชาชน สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่หลายเมืองเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรจำกัด ให้สามารถสร้างความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านโดยนำเอากีฬาและกิจกรรมนันทนาการมาเป็นส่วนสำคัญ

- นโยบายที่ 7 การพัฒนาศูนย์พาณิชยกรรมรอบสถานีขนส่ง (TOD New town Development)

เมื่อมีการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น ทั้งระบบถนน ระบบราง และทางอากาศ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (Transportation Node) จะมีบทบาทสำคัญกับการพัฒนาเมือง โดยเมืองใหม่และการพัฒนารอบสถานีคมนาคมขนส่ง (TOD: Transit Oriented Development) คือ การพัฒนาเมือง และเมืองเก่า ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ ที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทาง กำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อสร้างเมืองเก้ารอบสถานีให้เป็นเมืองเก่าคุณภาพ น่าอยู่อาศัย น่าใช้ชีวิต น่าลงทุน ทำธุรกิจ

พื้นที่การพัฒนา TOD มีสองลักษณะ กล่าวคือ เป็นบริเวณที่สร้างใหม่ สถานีขนส่งแห่งใหม่ เรียกการพัฒนาศูนย์พาณิชยกรรมเมืองใหม่บริเวณรอบสถานีขนส่ง TOD Newtown Development ขณะที่ หากพื้นที่สถานีขนส่งที่ได้รับการปรับปรุงภายใต้โครงข่ายใหม่ตั้งอยู่ในเขตเมืองเดิม การพัฒนาพื้นที่จะเป็นการพัฒนา TOD Downtown Revitalization ในเขตเมืองเดิม ควรพิจารณาถึงแนวคิดการฟื้นฟูเมืองควบคู่ไปด้วยพื้นที่การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง TOD มีหลายระดับลำดับศักดิ์ ตามความซับซ้อนและขนาดเศรษฐกิจและบทบาทของเมือง เช่น ระดับอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ระดับภาค ระดับจังหวัด พื้นที่การพัฒนา TOD ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการเดินทาง ทั้งเข้า-ออกพื้นที่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และส่งเสริมการเดินทางในพื้นที่ด้วยการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ และพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่

- นโยบายที่ 8 การพัฒนาเมือง MICE

เมือง MICE หรือ MICE City คือ เมืองที่มีความพร้อมและศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางเพื่อรองรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิง โดยแบ่งเป็นระดับภูมิภาค ระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และระดับนานาชาติ MICE City พบว่า หมายความว่า หมายความว่า เมืองที่มีความพร้อมและศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางเพื่อรองรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว เชิงธุรกิจ MICE ใน 4 กิจกรรมธุรกิจที่เกี่ยวข้องคำว่า “MICE”(MICE: Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions หรือบางครั้งหมายถึง Conferencing และ E หมายถึง Events หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดประชุมบริษัทข้ามชาติ การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล การประชุมนานาชาติ และการจัดนิทรรศการ

พัฒนาเมืองเพื่อรองรับคุณภาพของนักท่องเที่ยว อุตสาหกรรม MICE สามารถนำนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มีคุณภาพ (Quality Visitors) นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศกลุ่มนี้ มีระดับการใช้จ่ายสูงกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป 3 - 4 เท่า ส่งเสริมจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะอุตสาหกรรม MICE ยกระดับและสร้างระบบนิเวศธุรกิจ / อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม MICE มีภาคธุรกิจ / อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องแตกต่างกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น ผู้จัดการประชุม ผู้จัดการนิทรรศการ สถานที่จัดประชุม ศูนย์แสดงสินค้าและนิทรรศการ

- นโยบายที่ 9 เมืองคาร์บอนต่ำและเมืองนิเวศ (Eco Town & Low Carbon City)

เมืองคาร์บอนต่ำ (Low Carbon City) เป็นเมืองที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในทุกรูปแบบ ที่เกิดจากการดำรงชีวิตปกติโดยเฉพาะกระบวนการผลิตของโรงงานหรือภาคอุตสาหกรรมโดยตระหนักถึงคุณภาพชีวิตที่เกิดจากการอยู่ในสภาพแวดล้อม โดยผู้คนในสังคมมีความยึดโยงกับการเลือกใช้เทคโนโลยีหรือการพัฒนาเทคโนโลยีให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- นโยบายที่ 10 การพัฒนาเมืองใหม่ (New town)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการสนับสนุนให้มีการพัฒนาพื้นที่เป็นเมืองใหม่ (New town Development) เพื่อเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจใหม่ ส่งเสริมสภาพแวดล้อมชุมชนและเอื้อต่อนิเวศเศรษฐกิจที่หลากหลาย ซึ่งนำไปสู่ความพร้อมการเปิดรับเชื่อมโยงการค้าและเป็นกลไกให้เกิดการลงทุนและร่วมทุนในระยะยาว โดยการพัฒนาเมืองใหม่และจัดทำผังเฉพาะและสร้างโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงกำหนดพื้นที่เศรษฐกิจที่หลากหลาย จะส่งเสริมให้เกิดการกระจายตัวเชิงพื้นที่ของแรงงานและโครงสร้างอายุประชากรที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ ตามสมดุลระบบลำดับศักดิ์- บทบาทเมือง และเอื้อต่อการพัฒนาคุณภาพประชากร เมือง ชุมชนมีระบบนิเวศเศรษฐกิจรองรับกับการย้ายถิ่นกลับของแรงงาน

- นโยบายที่ 11 โมเดลการลงทุนและร่วมทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาเมือง

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการสนับสนุนพัฒนาเมือง ให้เป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจใหม่ เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมชุมชนและเอื้อต่อนิเวศเศรษฐกิจที่หลากหลาย ซึ่งนำไปสู่ความพร้อมการเปิดรับเชื่อมโยงการค้าเป็นกลไกให้เกิดการลงทุนและร่วมทุนในโครงสร้างพื้นฐานระยะยาว โดยสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา ผู้ประกอบการ และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายที่ 12 การจัดตั้งองค์การมหาชนเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองและภาค “องค์การพัฒนาเมือง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”

การพัฒนาเมือง ถือเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการขับเคลื่อนการพัฒนาในระยะยาว รวมถึงขยายผลของการพัฒนาเมืองต้นแบบไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งนี้กลไกของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังมีข้อจำกัดหลายด้านในการดำเนินการ การจัดตั้งองค์กรที่มีความเป็นอิสระเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงเป็นนโยบายที่สำคัญอย่างยิ่ง

- นโยบายที่ 13 เมืองเกษตรกรรม (Agrarian Urbanism)

การพัฒนาเมืองเกษตรกรรม คือการส่งเสริมอำเภอเล็กที่มีบทบาทพื้นฐานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นเมืองศูนย์กลางระดับ 3 และระดับ 4 เมืองศูนย์กลางชนบท ตามศักยภาพของชุมชน โดยเน้นให้เป็นเมืองเกษตรกรรมและเป็นแหล่งเรียนรู้ใหม่ ๆ ด้านการผลิตอาหาร การพัฒนาพันธุ์พืช รวมถึงการผลิตรูปแบบใหม่ ตลอดจนการยกระดับเป็นตลาดรับสินค้า และกระจายระบบโลจิสติกส์การเกษตรรูปแบบใหม่ พัฒนาพื้นที่ และชุมชนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเชิงอนุรักษ์ วัฒนธรรม วิถีชีวิตชุมชน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยว และการจ้างงานในท้องถิ่น รวมทั้งเพื่ออนุรักษ์ภูมิปัญญาท้องถิ่น มรดกวัฒนธรรม วิถีชีวิตพื้นถิ่นที่ดีงาม ตลอดจนทรัพยากรธรรมชาติชุมชนสีเขียว ในบทบาทหน้าที่ด้านการค้า - บริการ นอกจากนี้เป้าหมายเชิงคุณภาพด้านการพัฒนาเมืองและชนบท

- นโยบายที่ 14 การพัฒนาชนบท การเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานและห่วงโซ่คุณค่า เพื่อการบริหารจัดการกลุ่มอำเภอ

การเชื่อมโยงด้วยการพัฒนาเมืองและชนบท วิสัยทัศน์อีสานเชื่อมกัน หรือ Connecting Esan วิสัยทัศน์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เป็นภูมิภาคแห่งการเชื่อมโยงการพัฒนาเพื่อเปิดรับความเป็นไปได้ใหม่ ๆ เป็นการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งอยู่บนพื้นฐานมิติการพัฒนาแบบเชื่อมโยง หรือ “Connecting Esan” การพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนการพัฒนากลุ่มอำเภอย่อยระหว่างอำเภอภายในกลุ่มจังหวัด (Inter-city connectivity) เพื่อให้เกิดการแบ่งปันและบูรณาการการพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน (Sharing & Partnership) การพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนการพัฒนากลุ่มอำเภอย่อยภายในกลุ่มจังหวัด จะก่อให้เกิดความสัมพันธ์เชื่อมโยงในด้านต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งจะช่วยให้การวางกรอบทิศทางการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ในทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนร่วมกันแก้ไขปัญหาระหว่างจังหวัดได้อย่างมีประสิทธิภาพในอนาคตก

- นโยบายที่ 15 การพัฒนาศูนย์กลางชนบท เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานและบริหารจัดการกลุ่มอำเภอเล็กและชนบท

การเชื่อมโยงด้วยการพัฒนาระบบเมืองและการตั้งถิ่นฐานอย่างเกื้อกูล (Cities & Decentralization) คือการเชื่อมโยงกลุ่มเทศบาล โดยเฉพาะกลุ่มอำเภอลำดับศักดิ์ที่ 3 - 4 (Small town network) เพื่อแบ่งปันและร่วมบริหารจัดการทรัพยากรอย่างบูรณาการ รวมถึงเชื่อมโยงกับเมืองในประเทศเพื่อนบ้าน (Transboundary connect + City cooperation) เป็นการสร้างระบบที่สนับสนุนการเกื้อกูลกันระหว่างเมืองและชนบทเน้นการจัดกลุ่มคลัสเตอร์ของเมืองตามพื้นที่หรือที่ตั้งทางภูมิศาสตร์/และมีลักษณะเฉพาะ รวมถึงความเชี่ยวชาญตามศักยภาพใหม่ ๆ ที่มีได้เป็นเพียงเมืองศูนย์กลางชนบท

▪ การพัฒนาพื้นที่พิเศษ

ยุทธศาสตร์ชาติและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากอาเซียน ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้ง เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย นongคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ทรายทอง สงขลา นราธิวาส และกาญจนบุรี โดยแนวทางการพัฒนานั้น ได้สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านของการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ และพัฒนาด้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้ง

ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพพัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ ฝึกอบรม ป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เราจะเห็นได้ว่าในส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ อยู่ 3 จังหวัด คือ หนองคาย มุกดาหาร และนครพนม ซึ่งทั้งสามจังหวัดนี้มีพื้นที่ชายแดนตามลำน้ำโขง โดยจังหวัดหนองคายมีพื้นที่เขตชายแดนติดกับนครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของ สปป.ลาว จังหวัดมุกดาหารมีพื้นที่เขตชายแดนติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว จังหวัดนครพนมมีพื้นที่เขตชายแดนติดกับแขวงคำม่วนและแขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว

- นโยบายที่ 1 การพัฒนาพื้นที่พิเศษฐานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม การใช้พื้นที่ในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

นโยบายการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) เป็นนโยบายที่ใช้ความได้เปรียบเชิงพื้นที่ของภูมิภาคนี้ที่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป. ลาวและเชื่อมไปสู่จีนตอนใต้ โดยมีการวางแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ หรือเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Industry) ที่มีกระบวนการหมุนเวียนใช้ทรัพยากรมีประสิทธิภาพ (Circular economy) และ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green economy) หรือที่เรียกว่าอุตสาหกรรม BCG ให้เข้ากับพื้นที่ 4 จังหวัดคือ นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย อย่างไรก็ตามพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจนี้จะเกิดขึ้นได้จริงควรมีการส่งเสริมให้สิทธิประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน (เช่น มาตรการทางภาษี) การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม รวมถึงมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยง และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่พิเศษนี้ ดังนั้นนโยบายดังกล่าวท้ายที่สุดช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยกระดับรายได้ของภูมิภาคนี้จนนำไปสู่ การพัฒนาอย่างยั่งยืน

- นโยบายที่ 2 การพัฒนาพื้นที่พิเศษฐานเศรษฐกิจการเกษตรชีวภาพ อาหารและยา พื้นที่พิเศษ ส่งเสริมธุรกิจอาหารแห่งอนาคต

1. ส่งเสริมการเป็นเมืองแห่งนวัตกรรมและครัวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง รวมถึง ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะร่วมสนับสนุน ตั้งแต่ระดับต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ

2. เมืองแห่งนวัตกรรม เป็นแหล่งบ่มเพาะอาหารแห่งอนาคต เช่น อาหารทางการแพทย์ กลุ่มอาหารแห่งอนาคต ความต้องการด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนการใช้ยาที่เกี่ยวข้อง การดูแลสุขภาพซึ่งรวมถึงอาหารทางการแพทย์ ธุรกิจสินค้าออร์แกนิก จากฐานการผลิตเกษตรอินทรีย์จะทำให้อุปสงค์และอุปทานตลาดออร์แกนิกในประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม เครื่องดื่ม กลุ่มอาหารออร์แกนิกแปรรูปขั้นสูง อาทิ กลุ่ม Super Foods (Super Grains, Superfruits) กลุ่ม Free-Form (ปราศจากสารกันบูด/กลูเตน/สารแต่งสี) กลุ่ม Better For You (ไขมัน/น้ำตาล/เกลือ/คาเฟอีนต่ำ) และพวกผงสกัดจากพืช อาหารออร์แกนิกเฉพาะกลุ่ม อาทิ อาหารสำหรับเด็ก ผู้ป่วย หรือผู้สูงอายุ (เช่น นมออร์แกนิก แคลอรีต่ำ) กลุ่มอาหารเสริมและวิตามิน

Functional Drink และ Energy Drink เพื่อสุขภาพและความงาม อาหารแปรรูปสำหรับนักท่องเที่ยว สินค้ายอดนิยมในกลุ่มอาหารแปรรูปจากไทยที่ถูกเลือกซื้อเป็นของฝากกลับประเทศของนักท่องเที่ยว ได้แก่ ผลไม้อบแห้ง/ทอดกรอบ อาหารแปรรูปจากเนื้อสัตว์ ขนมขบเคี้ยว ลูกอม ยาอมสมุนไพร ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากข้าวและมะพร้าว อาหารไทยกึ่งสำเร็จรูป ขนมไทยและเครื่องปรุงรส เป็นต้น

■ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระบบโครงข่ายคมนาคมที่ดี แต่ไม่สามารถเชื่อมโยงและนำมาใช้ประโยชน์ให้เป็นข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน โดยเฉพาะเส้นทางนอกพื้นที่หลัก ทำให้ไม่ส่งเสริมให้เมืองเติบโต สภาพทางกายภาพมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศ (Inter-region Connection) ทั้งกับ EEC และ GMS มีจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS หลายจุด รวมถึงด้านการค้าชายแดน การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงมุ่งเน้นในการส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ทั้งระบบถนน ราง และอากาศ ให้เกิดความสมบูรณ์มากขึ้น เกิดการพัฒนาพื้นที่ทางเศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว พื้นที่ต่าง ๆ จะถูกพัฒนาตามความเชี่ยวชาญของตนเอง โดยมีระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมที่ถูกกำหนดหน้าที่ความสำคัญ (กำหนดอัตลักษณ์ของเส้นทาง) ที่สนับสนุนกิจกรรมดังกล่าว ระบบการคมนาคมและการขนส่งต้องมีเป้าหมายใหม่ เช่น เพิ่มการเชื่อมโยงและยกระดับโครงข่ายคมนาคมทางบก และการบริการขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้งาน ยกระดับคุณภาพชีวิต และลดต้นทุนด้านการขนส่ง ลดการสูญเสียและการเสียโอกาสจากปัญหาจราจร ทั้งประเด็นความปลอดภัยและการจราจรติดขัด เพิ่มจำนวนสนามบิน จำนวนเที่ยวบินที่เชื่อมโยงภายในภูมิภาค ระหว่างภูมิภาค และระหว่างประเทศให้มีผู้โดยสารมากขึ้น โดยการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ ให้ทั่วถึงและเท่าเทียม เป็นเครื่องมือในการเพิ่มผลิตภาพแก่ธุรกิจทุกระดับ โดยเพิ่มปริมาณจุดขนส่งสินค้าและเปิดพื้นที่การพัฒนาใหม่ ๆ ทั้งพื้นที่เมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ตลอดเส้นทางคมนาคม ซึ่งการวางแผนผังแสดงระบบการคมนาคมและการขนส่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นั้น จะต้องสอดคล้องกับนโยบายในภาพรวมตามผังประเทศ

แผนการพัฒนาจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ผ่านมา โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดังนั้น จึงมีมุมมองแนวคิดในการวางแผนผังแสดงระบบการคมนาคมและการขนส่งของภูมิภาค การสร้างการเชื่อมโยงที่ไร้รอยต่อ (Seamless Cross-Connectivity Grid - Connectivity) จะต้องการขึ้นนำการพัฒนาบนพื้นที่ โดยการกำหนดอัตลักษณ์ของเส้นทาง ที่สนับสนุนการพัฒนาบนความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของพื้นที่ระหว่างเส้นทาง การสร้างพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ และระเบียบเศรษฐกิจเพื่อเกิดการพัฒนาเป็นกลุ่ม (Super Block, Corridor) พร้อม ๆ กับการปรับปรุงโครงข่ายระหว่างเมือง และเชื่อมโยงเมืองหลักกับชายแดน จากวิสัยทัศน์ “อีสานเชื่อมกัน” หรือ Connecting Esan คือ วิสัยทัศน์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เป็นภูมิภาคแห่งการเชื่อมโยงการพัฒนาเพื่อเปิดรับความเป็นไปได้ใหม่ ๆ วิสัยทัศน์นี้ถูกกำหนดจากองค์ประกอบสำคัญ คือ การที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความได้เปรียบด้านกายภาพที่มีทางออกไปสู่ประเทศอื่น ๆ ได้หลายช่องทาง และมีด้านชายแดนสำคัญตั้งอยู่มาก สะท้อนถึงศักยภาพของ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จะเป็นศูนย์รวมเครือข่ายการค้า อุตสาหกรรมบริการ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ และการท่องเที่ยวของอินโดจีนและจีนตอนใต้ ซึ่งจะมีเมืองและระบบการตั้งถิ่นฐานที่พัฒนาขึ้น เพื่อเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจใหม่ที่เปิดรับการค้า โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะสนับสนุนในบรรลุนโยบาย

- นโยบายที่ 1 การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม การเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางและขนส่งโลจิสติกส์

1. ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางและขนส่ง

1.1 ยกย่องการให้บริการของถนนเป็นกิจการสาธารณะ (Public Utility) ที่สะดวก ปลอดภัย และประหยัด เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อโครงข่ายอย่างไร้รอยต่อและไร้คอขวด รวมถึงลดต้นทุนและระยะเวลาในการเดินทาง/ขนส่งสินค้า

1.2 การเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนเป็นนโยบายที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งไปสู่ภูมิภาคอื่น ๆ ทั้งในและต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นไปที่การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างถนนสายสำคัญ

1.3 ลดปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณทางแยกสำคัญและบริเวณชุมชนเมืองเนื่องจากหลายสาเหตุคือ ปริมาณความต้องการในการเดินทางมีมากกว่าความจุของโครงข่ายถนนที่สามารถรองรับได้ มีคอขวดในระบบถนน ทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม

1.4 ปรับปรุงบริเวณพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด เพื่อช่วยให้ระบบโครงข่ายทางถนนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความสมบูรณ์ มีความคล่องตัวในการเดินทาง และสามารถลดปัญหาจราจร ของรถขนาดใหญ่ ผ่านพื้นที่เมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. การเชื่อมต่อโครงข่ายภายในและภายนอก

2.1 การสร้างความเชื่อมโยงในทุกมิติ (Create cross-connectivity Region) หมายถึง การเชื่อมโยงผ่านเครือข่ายคมนาคมที่ดี ทั้งถนน สะพาน ระบบราง สนามบิน และขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึง มีคุณภาพดีและเข้าถึงได้ง่ายสำหรับคนทุกกลุ่ม

2.2 ส่งเสริมถนนภายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่เป็นถนนวงแหวน (Regional, Cross-Regional Ring Road) ทั้งที่ครอบคลุมทั้งภาค และแกนเหนือ/ใต้ แกนตะวันออก/ตะวันตก ที่เป็นถนนสายรองนอกเหนือจากถนนมิตรภาพ ทำให้เกิดการคมนาคมไร้รอยต่อ เพื่อทำให้เกิดการปรับโครงสร้างและจัดลำดับ (Restructure และ Reorder) ในเชิง Spatial structure เป็นเครื่องมือในการทำให้เกิด Balance System และ Network Competitive Advantage ให้เกิดบทบาทเฉพาะของเมืองหลัก

2.3 ส่งเสริมให้ใช้โครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป็นเครื่องมือในการปรับโครงสร้างภาค ที่เรียกว่า Spatial Organization of Transportation จะก่อให้เกิด โครงข่ายคมนาคมและความเชื่อมโยงในรูปแบบใหม่ที่สมบูรณ์ อีกทั้งยังก่อให้เกิดบทบาทของจุดศูนย์กลางการรวบรวมกระจายตลอดจนการเกิดศูนย์กลางในลักษณะของ Gate Way /Hub and Spoke โดยมีรูปแบบการแลกเปลี่ยนโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อให้เกิดการจัดการสาธารณูปโภคด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องพัฒนาควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์

2.4 การเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ (Fully Accessibility) ที่ยกระดับการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น รวมถึงทำให้พื้นที่กลายเป็น Super Block และมีลำดับศักดิ์ของโครงข่าย

2.5 ส่งเสริมให้เกิดการกำหนดลำดับศักดิ์ของโครงข่าย ตั้งแต่ระดับโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับนานาชาติ จนถึงถนนที่เชื่อมโยงเมือง/ชนบท ซึ่งจะมีบทบาทและข้อบังคับการใช้ (Speed-limit, Load capacity) ที่แตกต่างกัน

- นโยบายที่ 2 การสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางของทุกคน

1. กำหนดให้การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ปลอดภัย ราคาประหยัด อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เป็นสิทธิขั้นพื้นฐาน โดยสร้างหลักประกันว่าทุกคนต้องเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน ปลอดภัย ในราคาที่สมเหตุสมผล ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย และผู้สูงอายุ เป็นพิเศษ เพื่อให้ทุกพื้นที่เชื่อมโยงกันได้อย่างแท้จริง เพิ่มคุณภาพการใช้ชีวิตของประชาชน ลดสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และลดค่าครองชีพด้านการเดินทางลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ชนบท

2. พัฒนาระบบขนส่งที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางกับพื้นที่ภายในและภายนอกเขตเมือง และดึงดูดให้ประชาชนทั่วไปหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้อยานพาหนะส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาด้านการจราจรติดขัด อุบัติเหตุจราจร และลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน

3. เพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง (Non- Motorized Transport: NMT) เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยาน และมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ คนเดินเท้า คนชรา และผู้ทุพพลภาพ โดยใช้การออกแบบตามอารยะสถาปัตย์ (Universal Design) เพื่อความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน

4. สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต้องจัดให้มีการให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ และให้การอุดหนุนการดำเนินการ เพื่อเป็นหลักประกันว่าจะสามารถให้บริการประชาชน ในการเดินทางและขนส่งในระดับท้องถิ่น (Feeder) เชื่อมโยงกับการคมนาคมระบบหลักในระดับเมือง โดยคำนึงถึงสิทธิขั้นพื้นฐาน ต้นทุนการเดินทาง และความปลอดภัย โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการวางแผนและบริหารจัดการอย่างเหมาะสม

5. การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารที่เข้าถึงได้ง่าย สะดวก เชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจ รวมถึงการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ ทั้งระบบรถยนต์ ระบบราง รวมถึงการเดินทางเท้า และทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD - Transit Oriented Development) อย่างเหมาะสม

6. ส่งเสริมการสร้างเมือง และการใช้รางเบา LRT ภายในเมือง รวมไปถึงขนส่งระบบรางรูปแบบอื่น ๆ ในอนาคต เช่น โมโนเรล รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน หรือระบบเคลื่อนย้ายบุคคลไร้คนขับ โดยพัฒนาระบบรางให้มีบทบาทในการเชื่อมโยงการเดินทาง สินค้า พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD)

- นโยบายที่ 3 การพัฒนาการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์แห่งอนาคต

ส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าทดแทนยานยนต์จากพลังงานเชื้อเพลิง
สันดาปมากขึ้น ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์โดยสาร รถยนต์เพื่อการขนส่ง และรถจักรยานยนต์

จัดให้มีสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และยาน
ยนต์แห่งอนาคต ได้แก่ สถานีบริการประจุไฟฟ้า รวมไปถึงแพลตฟอร์มดิจิทัลที่จำเป็นในการอำนวยความสะดวก
แก่ผู้ใช้งาน

ออกแบบระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบถนน ที่คำนึงถึงการใช้งานของยาน
ยนต์ไฟฟ้า และยานยนต์แห่งอนาคต อาทิ ระบบป้ายบอกทาง ระบบสัญญาณต่าง ๆ รวมไปถึงดิจิทัลแพลตฟอร์ม
และระบบสื่อสารที่จำเป็น

กำหนดมาตรการทางผังเมือง ให้ผนวกระบบโครงสร้างพื้นฐานของสถานีประจุไฟฟ้าให้
เป็นข้อกำหนดด้านการก่อสร้างอาคารทั้งประเภทที่อยู่อาศัย และอาคารประเภทพาณิชยกรรม รวมถึงระบบอื่น ๆ
ที่จำเป็นและสอดคล้องกับระบบประจุไฟฟ้า เช่น ระบบป้องกันอัคคีภัย

2.6.2.2 ผังภาคเหนือ ปีพ.ศ. 2580

ผังนโยบายภาคเหนือเป็นผังนโยบายระดับภาคที่ดำเนินการจัดวางโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง มีพื้นที่
ครอบคลุมพื้นที่ 17 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ตาก เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน
พิษณุโลก อุตรดิตถ์ สุโขทัย พิจิตร กำแพงเพชร เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ และอุทัยธานี ซึ่งเป็นประตูเศรษฐกิจกับ
กลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง กลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและกลุ่มประเทศเอเชียใต้ โดยมีโครงข่ายคมนาคม
ติดต่อกับ สปป.ลาว เมียนมา และทางตอนใต้ของจีน ตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) และตะวันออก -
ตะวันตก (EWEC) ทั้งยังเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เมืองการค้าชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงการขนส่ง
สินค้าและนักท่องเที่ยว แหล่งผลิตและแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรเพื่อการส่งออก รวมถึงเป็นพื้นที่ป่าต้นน้ำที่
มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายของทรัพยากร ทางการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิต

(ร่าง) ผังนโยบายระดับประเทศ พ.ศ. 2580 ได้กำหนดบทบาทภาคเหนือให้เป็น “ฐานเศรษฐกิจ
สร้างสรรค์มูลค่าสูง และพื้นที่ป่าต้นน้ำสำคัญของประเทศ” และในด้านคมนาคมและการขนส่ง มีการพัฒนาระบบการ
คมนาคมและการขนส่งพื้นที่ภาคเหนือ จากนโยบายภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งมุ่งเน้นความสำคัญ
ไปที่ความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและ
ประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ลดต้นทุนในการขนส่ง สนับสนุนให้เกิดความ
เชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคม อย่างเป็นระบบ และจะมุ่งเน้นพัฒนาโครงข่ายภายในภูมิภาคให้ครอบคลุมและ
เชื่อมโยงพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งในแนว North - South Economic Corridor และแนว East - West
Economic Corridor ด้านการค้าชายแดนหลัก

ผังนโยบายภาคเหนือมุ่งวางผังภาคให้เหมาะสมกับสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลง
ด้านต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาและดำรงรักษาพื้นที่ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมือง
และระบบเมือง การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคสาธารณูปการ พร้อมกำหนดนโยบาย มาตรการ และวิธีการ

ดำเนินการในการนำผังไปสู่การปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อขึ้นการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพให้กับกลุ่มจังหวัด จังหวัด และเมือง รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีวัตถุประสงค์ของการจัดทำผังนโยบายภาคเหนือ 4 ประการ ดังนี้ คือ

1. เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาพื้นที่ในระดับภาคที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และบริบทการพัฒนาประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 โดยมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับผังนโยบายระดับประเทศ
2. ลดปัญหาและข้อขัดแย้งของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การใช้พื้นที่เมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่เกษตร พื้นที่อนุรักษ์และสงวนรักษาศิลปะและวัฒนธรรมที่ทรงคุณค่าของภาคเหนือ มีการกำหนดเป้าหมายในการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคเหนือโดยคำนึงถึงคนที่อยู่ในพื้นที่ในทุกเพศ ทุกวัยและทุกอาชีพให้ได้รับประโยชน์จากการใช้พื้นที่อย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยการกำหนดทิศทางและกรอบการพัฒนา และแนวทางในการแก้ปัญหาที่ทุกภาคส่วนเห็นชอบร่วมกัน
3. กำหนดกรอบและแผนการพัฒนานโยบายรายสาขาให้ครอบคลุมทิศทางการพัฒนาของภาคเหนือ มีแผนและการใช้งบประมาณการพัฒนาในแต่ละช่วงเวลาอย่างมีประสิทธิภาพ ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาร่วมกับภาครัฐเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนภาคเหนือให้มีมาตรฐานที่ดีทัดเทียมประเทศที่พัฒนาแล้วได้ในอนาคต
4. กำหนดแผนผังและแนวทางการพัฒนาทางกายภาพให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ พร้อมทั้งเกณฑ์และตัวชี้วัดในแต่ละช่วงเวลา เพื่อให้แผนและผังนั้นเป็นไปตามกรอบวิสัยทัศน์ภาคเหนือ และมีความพร้อมที่จะมีการปรับเปลี่ยนแผนและผังให้เข้ากับกระแสของการพัฒนาของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

● บริบท วัตถุประสงค์ กรอบนโยบาย บทบาท วิสัยทัศน์ ของภาคเหนือ

■ บริบทพื้นที่ภาคเหนือ

พื้นที่ภาคเหนือมีข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้ง มีแผนงานความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคหลายแผนงาน ทำให้ภาคเหนือเป็นพื้นที่แห่งความร่วมมือต่อการพัฒนา อาทิ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ BIMSTEC ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ที่พร้อมสนับสนุนโครงข่ายความเชื่อมโยงกันทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Connectivity) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) จากการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิต (Value Chain) ตลอดจนการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community) อันเป็นเป้าหมายร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการมีจังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพในการพัฒนาและยกระดับ เช่น ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ พิชญโลก ที่พร้อมกระจายความเจริญและความเป็นเมืองกับจังหวัดใกล้เคียงในพื้นที่ และตามเส้นทางการเชื่อมโยงกันของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC)

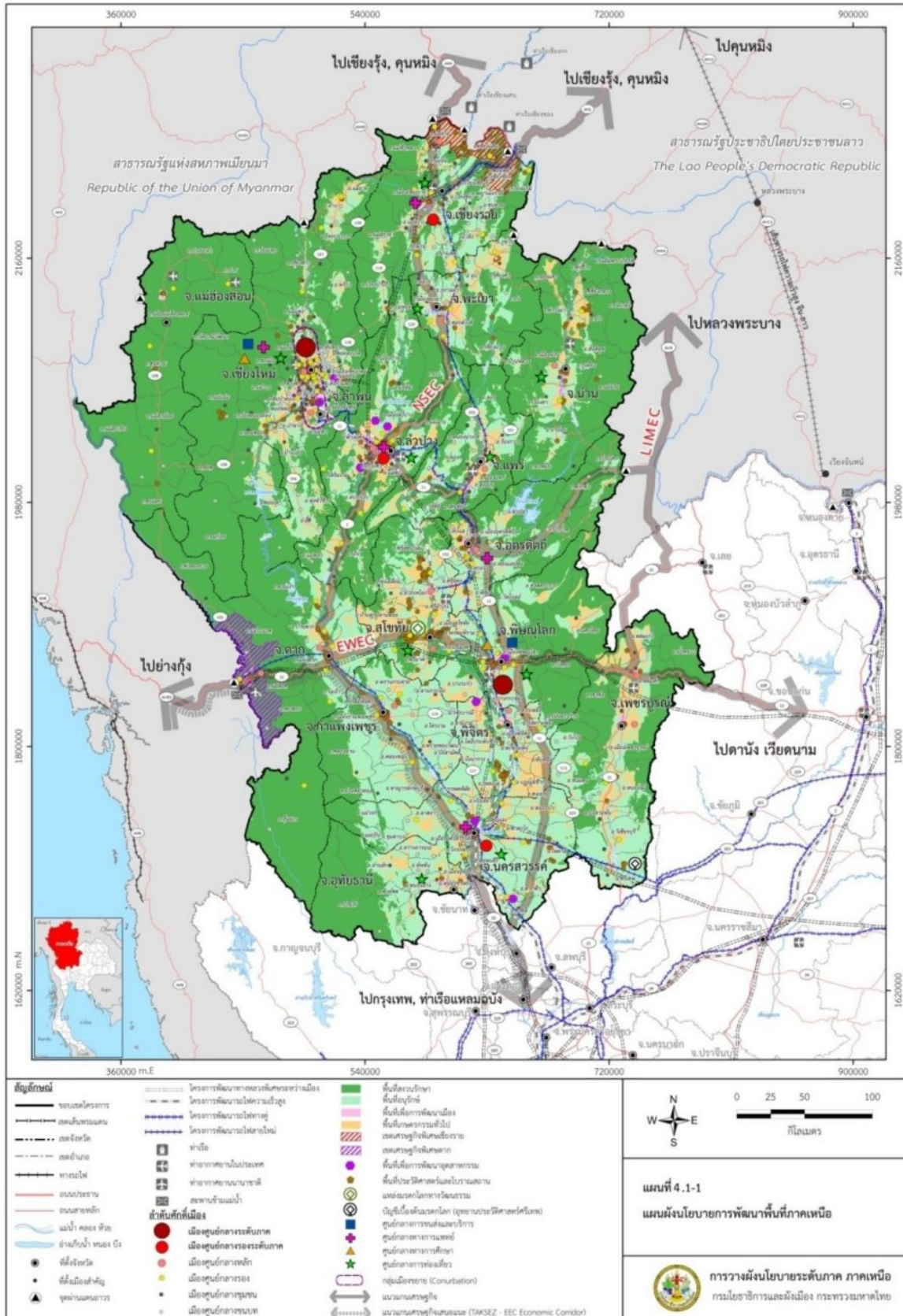
นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือของเอกชนในพื้นที่ อาทิ แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (WEC) ของ จังหวัดตาก-พิษณุโลก-สุโขทัย และแนวระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-มาเลเซีย (LIMEC) เป็น การเชื่อมรัฐมอญ รัฐกะเหรี่ยง ไชยะบุรี หลวงพระบาง โดยมีคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนเป็นผู้นำร่อง ความร่วมมือของจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ได้แก่ อุตรดิตถ์-ตาก-เพชรบูรณ์-สุโขทัย-พิษณุโลก

ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรมล้านนามีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่น แหล่ง ท่องเที่ยวที่มีความสวยงามและมีการรวมกลุ่มระดับจังหวัดเป็นคลัสเตอร์ท่องเที่ยวตามศักยภาพของพื้นที่ เช่น มรดกโลกด้านวัฒนธรรม (ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย พิษณุโลก) การท่องเที่ยวในเชิงธรรมชาติ (พิษณุโลก เพชรบูรณ์) เส้นทางท่องเที่ยวเชิงใหม่ - ลำพูน - ลำปาง หรือระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน และ จากความใกล้ชิดทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ทำให้การท่องเที่ยวระหว่างภาคเหนือของไทยกับรัฐฉานของ เมียนมา สปป.ลาว และสิบสองปันนา มณฑลยูนนานของจีน เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ นอกจากนี้ใน อนาคตจุดผ่านแดนถาวรภูคู้จังหวัดอุตรดิตถ์สามารถเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์กับ สุโขทัย และหลวง พระบางได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีแหล่งมรดกโลกในพื้นที่ “เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร” ใน จังหวัดสุโขทัย “เมืองโบราณศรีเทพ” ในจังหวัดเพชรบูรณ์ และแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ คือ “เขตรักษาพันธุ์ สัตว์ป่าทุ่งใหญ่-ห้วยขาแข้ง” ในจังหวัดอุทัยธานี ซึ่งเป็นทุนในพื้นที่ทั้งการเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและมรดก ทางศิลปวัฒนธรรมและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์

โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมเปิดรับโอกาสใน ด้านต่าง ๆ อาทิ การขยายเส้นทางถนนจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงใหม่-ห้วยทราย) สนามบินนานาชาติ ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ด้านศุลกากร การพัฒนาจุดผ่านแดน เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคม ขนส่งทั้งในจังหวัดและระดับประเทศ สถาบันการศึกษา การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนการส่งเสริมด้าน การค้าและการลงทุนอย่างต่อเนื่อง

พืชเศรษฐกิจและสินค้าเกษตรมีการสร้างมูลค่าเพิ่มมากขึ้น อาทิ จังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 เช่น ข้าว ยางพารา ลำไย ลิ้นจี่ และชา กาแฟ ที่สามารถสร้างรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัดทั้งเป็นสินค้าสดและแปรรูป จังหวัด ภาคเหนือตอนล่าง 2 เช่น ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ปศุสัตว์ ที่มีศักยภาพ ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ ผู้ประกอบการด้านหัตถกรรม สินค้าเกษตรและอาหารที่มีศักยภาพกระจายอยู่ทุกจังหวัดในภาคเหนือ รวมทั้ง การสะสมความรู้ของปราชญ์ชาวบ้านในพื้นที่ ซึ่งสามารถยกระดับและพัฒนาทักษะฝีมือในระดับชุมชนและ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้สูงขึ้นได้ สินค้าและบริการของภาคเหนือมีคุณภาพ สามารถเข้าถึงตลาด ต่างประเทศ อาทิ เมียนมา สปป.ลาว โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค

นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นตามยุทธศาสตร์การสร้าง ความ เข้มแข็งจากภายใน และนโยบายของรัฐบาลเน้นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้ก้าวพ้นกับดักรายได้ประเทศปาน กลางโดยใช้ยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย 4.0” ที่เน้นให้เศรษฐกิจของประเทศขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและมีการ ส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย (New S-Curve)



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 2.6-7 แผนผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือ

▪ วัตถุประสงค์ผังนโยบาย

ในการนำภาคเหนือไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ผังนโยบายภาคเหนือมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อสงวน รักษาและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เป็นแหล่งทรัพยากรต้นทุน โดยการเร่งฟื้นฟูและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้คงความสมบูรณ์ ผ่านการบริหารจัดการอย่างบูรณาการ
- 2) สร้างสรรค์ภูมิปัญญาทางการเกษตรควบคู่กับการพัฒนาเทคโนโลยีและความมั่นคงทางอาหาร เพื่อเป็นแหล่งอาหารของภูมิภาค โดยการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ทางด้านผลผลิตการเกษตร พัฒนา สงวน และอนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีสำหรับเป็นแหล่งผลิตการเกษตรและอาหารเพื่อก้าวสู่การเป็นครัวโลก
- 3) สร้างความเข้มแข็งและการพัฒนาอย่างยั่งยืน จากเอกลักษณ์ทางสังคม วัฒนธรรม ความหลากหลายทางชาติพันธุ์และการท่องเที่ยวเป็นฐานเศรษฐกิจชุมชน การสร้างงานและรายได้อย่างทั่วถึง การสร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการขั้นพื้นฐานของประชากรทุกกลุ่มทุกวัยอย่างทั่วถึง รวมทั้งมีการบริหารจัดการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 4) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมต่อระบบเศรษฐกิจผ่านการพัฒนาพื้นที่ภูมิภาคอาเซียน จากกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ อาทิ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (One Belt One Road) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และระเบียงเศรษฐกิจอินเดีย - แม่น้ำโขง (Mekong-India Economic Corridor: MIEC) อันจะช่วยเพิ่มโอกาสในการพัฒนาระบบการกระจายสินค้า การเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 5) ยกระดับการผลิตและรายได้ไปสู่การเป็นภาคที่ทันสมัย มีการกระจายความเจริญและการพัฒนาอุตสาหกรรมเมือง เพื่อกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนพื้นที่เมือง พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมโดยรอบ โดยการพัฒนาทั้งภาคการเกษตร อุตสาหกรรม และการค้าบริการ ผ่านการใช้โครงสร้างพื้นฐานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ และลดการอพยพย้ายถิ่นของประชากร และทำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมอย่างมีคุณภาพ
- 6) พัฒนาอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืน โดยการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth) ด้วยการให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีการผลิต เทคโนโลยีการรีไซเคิล การใช้พลังงานทดแทน หรือพลังงานทางเลือก เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสร้างความยั่งยืนในการประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งส่งเสริมการผลิตและการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 7) พัฒนาเมืองและชนบทให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง ทันสมัย สร้างความอยู่ดีมีสุขของประชาชนอย่างยั่งยืนบนฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างทั่วถึง เพื่อเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสังคมเพื่อลดความเหลื่อมล้ำของคนเมืองและชนบท ไปสู่ความยั่งยืนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

■ กรอบนโยบาย

- ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและการจ้างงาน

ภาคเหนือได้รับโอกาสจากการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฯ ในการที่จะยกระดับการพัฒนาภาคเหนือไปสู่การเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งจะส่งผลต่อการกระจายความเจริญและการเติบโตทางเศรษฐกิจในทุกมิติอย่างทั่วถึงในพื้นที่ภาคเหนือ โดยการสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตากและจังหวัดเชียงราย และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) ครอบคลุม 4 จังหวัด คือ เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง และเชียงราย ซึ่งจะกระจายความมั่งคั่งในพื้นที่ภาคเหนือ โดยจะเป็นการพัฒนาวัฒนธรรม อุตสาหกรรม ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนได้โอกาสสร้างอาชีพและรายได้ในถิ่นฐานอย่างหลากหลาย อันจะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่

- ด้านการพัฒนาเกษตรกรรม

การพัฒนาภาคเกษตรกรรมในภาคเหนือจะเน้นการพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่า โดยการยกระดับการผลิตให้เข้าสู่คุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย การใช้ประโยชน์จากความโดดเด่นและเอกลักษณ์ของสินค้าเกษตร รวมถึงความหลากหลายทางชีวภาพในแต่ละพื้นที่ การพัฒนาสินค้าเกษตรและการแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าและคุณค่าให้กับสินค้าเกษตร การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ในการผลิตและการจัดการฟาร์ม นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการพัฒนาระบบนิเวศของภาคเกษตรเพื่อเสริมสร้างให้การพัฒนามีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและเข้มแข็งประกอบด้วย เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรแปรรูป และเกษตรอัจฉริยะโดยมีกรอบการพัฒนาที่เน้น“เกษตรกร”เป็นศูนย์กลางการพัฒนาอย่างสมดุล

- ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม

การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตในภาคเหนือให้ความสำคัญกับการพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายไปสู่อุตสาหกรรมอนาคต โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรที่สามารถเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมและบริการสุขภาพที่ผสมผสานความเชี่ยวชาญทั้งในการแพทย์แผนปัจจุบันและการแพทย์แผนไทย การพัฒนาต่อยอดฐานอุตสาหกรรมและบริการเดิมของภาคโดยเฉพาะอุตสาหกรรมในกลุ่มดิจิทัลและอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปจากผักผลไม้และผลิตภัณฑ์สมุนไพร การผลิตอาหารและพลังงานทดแทนที่มีความเข้มแข็งและสร้างโอกาสให้ทุกอุตสาหกรรมในการปรับตัวและสร้างศักยภาพให้มีความสามารถในการแข่งขันควบคู่ไปกับการยกระดับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ให้เป็นกลไกสนับสนุนให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ภาคเหนือ

- ด้านการพัฒนาการค้าและบริการ และเศรษฐกิจสร้างสรรค์

ภาคการค้าและบริการเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจภาคเหนือ แม้รูปแบบภาคการค้าและบริการยังคงเป็นรูปแบบดั้งเดิม มีการท่องเที่ยว อาหาร และที่พักเป็นหัวใจหลัก แต่วิกฤติ COVID-19 ทำให้

ผู้ประกอบการหันมารับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่ก้าวกระโดด ด้วยเหตุนี้ในการดำเนินนโยบายด้านการพัฒนาภาคการค้าและบริการจึงดำเนินนโยบายทั้งในรูปแบบดั้งเดิม (Traditional Way) และรูปแบบใหม่ (Modern Way) ควบคู่กันไป โดยนโยบายด้านการค้าและบริการให้ความสำคัญทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว โดยช่วงแรกให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่เศรษฐกิจในระดับมหภาคและจุลภาค อันเป็นรากฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศที่มั่นคง และเมื่อประเทศมีความมั่นคงแล้วในระยะกลางและระยะยาว จะเริ่มให้ความสำคัญในการมุ่งเป้าเศรษฐกิจ เพื่อให้สามารถก้าวผ่านและหลุดจากประเทศกับดักรายได้ปานกลาง

- ด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว

ภาคเหนือเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย มีความหลากหลายของทรัพยากรการท่องเที่ยว โดยเฉพาะทุนทางวัฒนธรรมจากการเป็นแหล่งอารยธรรมโบราณ ศูนย์กลางอารยธรรมสุโขทัย และอารยธรรมล้านนา มีเมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร เมืองโบราณศรีเทพเป็นแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม อุดมด้วยวัฒนธรรม วิถีชีวิต และภูมิปัญญาของกลุ่มชนหลากหลายชาติพันธุ์ที่มีเอกลักษณ์ และมีทุนทางธรรมชาติที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ เหมาะแก่การศึกษาหาความรู้ และการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นที่ตั้งของแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ คือ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร-ห้วยขาแข้ง รวมทั้งเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะพืชผักผลไม้เมืองหนาวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนที่นำมาต่อยอดสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตรและการท่องเที่ยวเชิงอาหารเพื่อสุขภาพได้ นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับกลุ่มอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ตอนบนได้สะดวกทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ มีสิ่งอำนวยความสะดวกบริการการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และมีสถาบันการศึกษาด้านการท่องเที่ยวจำนวนมากที่เป็นแหล่งผลิตบุคลากรและองค์ความรู้ที่เพิ่มมูลค่าให้แก่ทรัพยากรการท่องเที่ยวของภาค

- ด้านการพัฒนาระบบเมืองและชุมชน

การตั้งถิ่นฐานเป็นสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในการอยู่รวมกลุ่มเป็นสังคมได้แก่ บ้านเรือน โรงเรียน ถนน ตลาด เชื้อเพลิงกักเก็บน้ำ เหล่านี้ประกอบกันขึ้นเป็นถิ่นฐานมนุษย์ภายใต้ข้อจำกัดทางธรรมชาติและกฎเกณฑ์ทางสังคม (ขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม) และระบบเศรษฐกิจเป็นหลักในการอยู่ร่วมกัน การพัฒนาระบบเมืองและชุมชนเพื่อให้การดำรงชีวิตเป็นไปอย่างมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งถิ่นฐานในเขตที่ราบ เขตที่สูง หรือภูเขา และลาดเขา ทั้งในลักษณะชุมชนเมืองเป็นที่ซึ่งประชากรอยู่รวมตัวกันอย่างหนาแน่นประกอบกิจกรรมเศรษฐกิจในภาคการค้า-การบริการพาณิชยกรรม อุตสาหกรรมและการบริหารปกครอง และชุมชนชนบทเป็นที่ซึ่งประชากรรวมตัวอยู่อาศัยกระจายตัวกันอย่างเบาบางประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก

- ด้านการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน

นโยบายการใช้ที่ดินของภาคเหนืออยู่บนพื้นฐานของการจัดสรรทรัพยากรที่ดินระหว่างพื้นที่เมือง พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งของการใช้ประโยชน์ และสอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งการวางแผนในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินจะต้องสอดคล้องสัมพันธ์กับโครงสร้างพื้นฐานและ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ รวมทั้งเป็นการพัฒนาศักยภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความยั่งยืนทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

- ด้านการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาระบบการคมนาคมและการขนส่งในภาคเหนือมุ่งเน้นการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ลดต้นทุนในการขนส่ง สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมอย่างเป็นระบบ ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายในการพัฒนาด้านคมนาคมและการขนส่งของภาคเหนือจะมุ่งเน้นพัฒนาโครงข่ายภายในภูมิภาคให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งในแนว North - South Economic Corridor และแนว East - West Economic Corridor ด้านการค้าชายแดนหลัก รวมถึงการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบขนส่งสาธารณะ ระบบคมนาคมทางน้ำ ทางรางและทางอากาศให้เป็นระบบที่ยั่งยืน ประหยัดพลังงาน ประหยัดค่าเดินทางและค่าขนส่ง เพื่อเป็นการสร้างเสถียรภาพทางด้านการคมนาคมของภูมิภาคให้สมบูรณ์ เพื่อเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจการค้า การท่องเที่ยวและการลงทุน

- ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะตามโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของภาคเหนือให้เป็นภาคแห่งการพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมอย่างยั่งยืนและพร้อมก้าวสู่ความทันสมัยนั้น จะมุ่งเน้นการจัดการระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา การจัดการขยะมูลฝอยและกากของเสีย การจัดการน้ำเสีย ชุมชน การจัดการพลังงาน และเทคโนโลยีดิจิทัล ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นครอบคลุมทั่วถึงในพื้นที่ต่าง ๆ สามารถรองรับความต้องการในกิจกรรมต่าง ๆ อย่างทั่วถึง เหมาะสม เพียงพอ และได้มาตรฐาน ส่งเสริมความยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่สำคัญของภาค

- ด้านการพัฒนาการพัฒนาเมืองและชนบท

แนวโน้มการพัฒนาเมืองของภาคเหนือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากการขยายตัวของกิจกรรมและพื้นที่เมืองออกไปในพื้นที่ชานเมืองและนอกเมืองตามแนวแกนถนนสายหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองศูนย์กลางหลัก เกิดความไม่สมดุลของการพัฒนาโดยมีเมืองศูนย์กลางขนาดใหญ่เพียงไม่กี่แห่ง แต่มีเมืองขนาดเล็ก ชุมชน และชนบทเป็นจำนวนมาก เกิดปัญหาในเมืองและชนบท ได้แก่ ความหนาแน่นแออัด การจราจรติดขัดและสิ่งแวดล้อมทรุดโทรม ขาดแคลนพื้นที่สีเขียว เกิดการแผ่ขยายของเมืองออกไปตามถนนสายหลักอย่างไร้การควบคุม (Urban sprawl) รุกล้ำพื้นที่เกษตรและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติแหล่งศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ท้องถิ่น และพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติ จึงต้องกำหนดนโยบายขึ้นารูปแบบในการพัฒนาเมืองและชนบท รวมทั้งข้อกำหนดทางผังเมืองมากำกับการใช้พื้นที่เมืองและชนบทเพื่อสร้างเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน

- ด้านพื้นที่พัฒนาพิเศษ

ภาคเหนือมีทำเลที่ตั้งติดกับประเทศเพื่อนบ้านและมีศักยภาพของการเชื่อมโยงทั้งในมิติของการคมนาคมโลจิสติกส์ (Connectivity) และมิติของการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและบริการ ตลอดจนการเชื่อมโยงด้านวัฒนธรรมทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ พื้นที่พัฒนาพิเศษของภาคเหนือในจังหวัดตากและจังหวัดเชียงใหม่จึงมีความสำคัญในการเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เพื่อตอบรับโอกาสแห่งการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรในพื้นที่อย่างเหมาะสมและเต็มศักยภาพของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรการผลิต ทรัพยากรมนุษย์และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อส่งเสริมสภาพการแข่งขันร่วมกันอย่างสอดคล้องกับเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาเชิงพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกและแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือที่มีจำนวนมากทั้งในระดับอนุภูมิภาคและระดับภูมิภาค เช่น AEC, ACMECS, BIMSTEC และ GMS

■ วิสัยทัศน์ของผังภาคเหนือ 2580

จากตำแหน่งที่ตั้ง ศักยภาพและความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ภาคเหนือจะมีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงในภูมิภาคและเป็นประตูสู่เอเชีย โดยภาคเหนือจะเป็นผู้นำและเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคนี้ (เมียนมา ลาว เวียดนาม บังคลาเทศ) เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนและประเทศมหาอำนาจาที่จีนและอินเดียที่มีฐานเศรษฐกิจอยู่ในระดับโลก โดยมีระเบียงเศรษฐกิจเป็นตัวเชื่อมนำพาความเจริญมาสู่ภูมิภาคและภาคเหนือของไทยร่วมกัน ทั้งนี้ระเบียงเศรษฐกิจจะเป็นแกนการพัฒนาที่มีอิทธิพลและเป็นตัวหลักให้เกิดโครงการพัฒนาต่าง ๆ เพื่อยกระดับความเจริญและคุณภาพชีวิตของประชากรในภูมิภาคนี้ ได้แก่ เส้นทางทางการเชื่อมโยงทางการค้าใหม่ของจีนในศตวรรษที่ 21 (Belt and Road Initiative: BRI) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lancang-Mekong Cooperation: LMC)

วิสัยทัศน์ของผังภาคเหนือ 2580 อันเป็นภาพอนาคตในการพัฒนาภาคใน 20 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2580) คือ ภาคเหนือจะเป็น “ภูมิภาคมากมูลค่า Northern Premium” โดยภาคเหนือจะเป็นภาคแห่งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมที่ทันสมัยบนพื้นฐานของการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีคุณค่าเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สู่ความเป็นศูนย์กลางห่วงโซ่มูลค่ายุคใหม่แห่งกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจะทำให้ภาคเหนือมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคง มั่งคั่ง ทันสมัยในระดับนานาชาติ

■ ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ

ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาภาคเหนือ 20 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2580) สู่ “ภูมิภาคมากมูลค่า Northern Premium” จะเป็นกรอบในการจัดทำผังนโยบายระดับภาคเพื่อใช้ในการชี้นำการพัฒนาและดำรงรักษาพื้นที่ภาคเหนือในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมือง การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข การอนุรักษ์ การบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและขับเคลื่อนการพัฒนาไปสู่การเป็น “ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ” โดยใช้ทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างมีศักยภาพ ประกอบด้วย 9 ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบเมืองสู่การกระจายความเจริญในภูมิภาค เชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งเชื่อมโยงไทย-เมียนมา-ลาว-จีน (ได้แก่เส้นทาง AH1, AH2, R2, R3 และการคมนาคม-ขนส่งทางเรือ) รวมทั้งการเชื่อมโยงกับภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในแถบอินโดจีน ยกระดับและกระจายความเจริญระหว่างเมืองและชนบท ควบคู่กับการทำแผนผังภูมิโนเวศเพื่อการพัฒนาพื้นที่ตามศักยภาพและความเหมาะสมของภูมิโนเวศ

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การเพิ่มคุณค่าและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อย่างสมดุลควบคู่ไปกับการบริหารจัดการพื้นที่เสี่ยงภัยอย่างยั่งยืน พื้นฟูและอนุรักษ์ป่าไม้ในพื้นที่ป่าต้นน้ำให้มีความอุดมสมบูรณ์ ผนวกรวมและบริหารจัดการเพื่อป้องกันผลกระทบจากภัยพิบัติตลอดจนการแก้ปัญหาฝุ่นควัน

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การยกระดับการท่องเที่ยวสู่ความเป็นจุดหมายการเดินทางในระดับโลก ขับเคลื่อนการท่องเที่ยวของภาคเหนือเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและจีน โดยการใช้อัตลักษณ์และวัฒนธรรมล้านนาสร้างสรรค์คุณค่าและความหลากหลายของการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ กำหนดพื้นที่และเขตส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐานในระดับนานาชาติ

- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์การอนุรักษ์ พื้นฟูและพัฒนาศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ท้องถิ่นอย่างยั่งยืน เพื่อเป็นฐานการสร้างเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) ควบคู่กับการจัดการเชิงพื้นที่ที่สร้างสรรค์ เพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์และพื้นที่แสดงออกของพลเมือง ยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์ที่ถูกกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะและส่งเสริมและเร่งรัดการลงทุนในอุตสาหกรรมสร้างสรรค์

- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจการเกษตรมูลค่าสูงบนพื้นฐานการเกษตรปลอดภัย เชื่อมเศรษฐกิจฐานรากและเกษตรกรรมมูลค่าสูง (High Value Agricultural Product) ยกระดับผลิตภาพการทำเกษตรกรรมของภาคเหนือร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเกษตรกรรมและการค้าอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ยกระดับไปสู่ผู้ประกอบการเกษตร และกำหนดเขตพื้นที่ส่งเสริมเกษตรกรรมในรูปแบบพิเศษ

- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการพัฒนาภูมิภาคสู่ทวีปเอเชียเพื่อส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางของ GMS เชื่อมเศรษฐกิจการค้า โครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ผ่าน 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ ทล.12 หรือเส้นทาง R9 (ผ่านเมืองย่างกุ้ง - เมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา - แม่สอดจังหวัดตาก - จังหวัดพิษณุโลก - จังหวัดขอนแก่น - จังหวัดมุกดาหาร - สะหวันนะเขต ลาว - ดานัง ประเทศเวียดนาม) ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และทล. 1 หรือเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักของระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เชื่อมไทย พม่า ลาว จีน

- ยุทธศาสตร์ที่ 7 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมเศรษฐกิจอุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดโลก การเชื่อมเครือข่ายอุตสาหกรรมแห่งอนาคต พัฒนาเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตและยกระดับเป็นอุตสาหกรรมเชิงนิเวศที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมุ่งสู่ภูมิภาคที่ไม่ปล่อยก๊าซเรือนกระจก

- ยุทธศาสตร์ที่ 8 ยุทธศาสตร์การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตสู่ความมั่นคงและปราศจากความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการพัฒนาทักษะแรงงานให้สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอนาคต ยกย่องคุณภาพชีวิตพลเมืองโดยกระจายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีมาตรฐานอย่างทั่วถึง การจัดหางานอาชีพ รายได้ การอยู่อาศัย และโอกาสในการเรียนรู้ให้กับประชาชนในทุกพื้นที่ของภาคเหนือ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและลดความเหลื่อมล้ำของคนในสังคมทั้งคนเมืองและคนชนบท การสร้างเสริมสุขภาวะที่ดีของพลเมืองทุกวัย และรองรับสังคมผู้สูงอายุ

- ยุทธศาสตร์ที่ 9 ยุทธศาสตร์การกระจายโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีระดับสูงอย่างทั่วถึง และเท่าเทียม โดยการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับในอนาคต ได้แก่ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างทั่วถึง ทั้งทางถนน (เช่น ทล.12 หรือ R9, R3A, R3B) การคมนาคมขนส่งทางราง (การพัฒนารถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ การคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

● นโยบายการพัฒนาภาคเหนือ

■ การพัฒนาเกษตรกรรม

ภาคเกษตรกรรมของภาคเหนือมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจส่วนรวมของภูมิภาคและประเทศ อาทิ การเป็นแหล่งผลิตอาหารหลัก แหล่งผลิตวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่สำคัญ แหล่งผลิตผลไม้เมืองหนาวเพื่อบริโภคภายในและส่งออก ปัจจุบันภาคเหนือมีเนื้อที่ถือครองทางการเกษตร ซึ่งประกอบด้วย ที่นา ที่พืชไร่ ที่ไม้ผลและไม้ยืนต้น ที่สวนผักและไม้ดอก แต่เนื่องจากภาคเหนือเป็นพื้นที่ซึ่งมีทั้งป่าไม้เทือกเขาสูงในพื้นที่ ทำให้พื้นที่เหล่านี้ล้วนมีข้อจำกัดด้านการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ และการอยู่อาศัย รวมทั้งกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยพื้นที่ซึ่งมีข้อจำกัดด้านการใช้ประโยชน์เหล่านี้มักจะกระจุกตัวอยู่แถบตอนบนของภาค เช่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดแม่ฮ่องสอน และจังหวัดพะเยา เป็นต้น

จากความโดดเด่นของพื้นที่ภาคเหนือในด้านเกษตรกรรมทำให้ภาคเหนือได้รับการกำหนดเป็นพื้นที่เป้าหมายของโครงการ Thailand Food Valley โดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้วางพื้นที่เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอาหารที่ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่) เตรียมตั้งเป็นศูนย์กลางในเรื่องผักและผลไม้แปรรูป และในปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรมได้วางแนวทางการพัฒนานวัตกรรมการผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ไปสู่ผลิตภัณฑ์เกษตรอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง โดยตั้งเป้าหมายผลักดันอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีอนาคตและยกระดับนวัตกรรมไทยแลนด์ฟู้ดวัลเลย์ เพื่อการขับเคลื่อนนวัตกรรมอาหารแห่งอนาคตสู่ตลาดสากล (Northern Thailand Food Valley Scale-up for Future Food Innovation to International Market) เพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีประสิทธิภาพ ในพื้นที่เป้าหมายได้แก่ พื้นที่ภาคเหนือตอนบนที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรแปรรูปที่สำคัญของประเทศ ให้มีมาตรฐานอาหารปลอดภัย (Local Food Safety Certify) โดยเฉพาะการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรตามมาตรฐานเกษตรอินทรีย์หรืออาหารปลอดภัยไปสู่ระดับสากล

- นโยบายที่ 1: กำหนดพื้นที่หรือย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมใน อนาคตของภาคเหนือ

การเกษตรเป็นการพัฒนาที่เน้นการสร้างโอกาสในการสร้างรายได้ สร้างความมั่นคงทางอาหารและพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับเกษตรกรในระยะ 20 ปี ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) จึงให้ความสำคัญกับการกำหนดพื้นที่/ย่านการพัฒนาเกษตรกรรมเพื่อยกระดับการผลิตให้เข้าสู่คุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย โดยการใช้ประโยชน์จากความโดดเด่นและเอกลักษณ์ของสินค้าเกษตรและความหลากหลายทางชีวภาพในแต่ละพื้นที่ การพัฒนาสินค้าเกษตรและการแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าและคุณค่าให้กับสินค้าเกษตร การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ในการผลิตและการจัดการฟาร์ม นอกจากนี้ยังมีการสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาระบบนิเวศของภาคเกษตรเพื่อเสริมสร้างให้การพัฒนามีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและเข้มแข็ง ประกอบด้วย 6 แผนย่อย ได้แก่ เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรแปรรูป เกษตรอัจฉริยะ และระบบนิเวศการเกษตร

- นโยบายที่ 2: จัดระเบียบ ส่งเสริม และฟื้นฟูศักยภาพพื้นที่เกษตรกรรมที่เป็น ฐานเศรษฐกิจเดิมเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่

จากสถิติการใช้ที่ดินของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ภาคเหนือมีเนื้อที่ถือครองทางการเกษตร ซึ่งประกอบด้วย ที่นา ที่พืชไร่ ที่ไม้ผลและไม่ยืนต้น ที่สวนผักและไม้ดอก และเนื้อที่การใช้ประโยชน์ทางการเกษตรด้านอื่น ๆ มากเป็นลำดับที่สองของเนื้อที่ถือครองทางการเกษตรทั้งหมดในประเทศไทย รองลงมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยพื้นที่เกษตรในภาพรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่พื้นที่เกษตรในบริเวณพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองหรือชุมชนหลักและพื้นที่รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมมีแนวโน้มลดลง แต่เนื่องจากภาคเหนือมีข้อจำกัดในเชิงกายภาพเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ ทำให้มีการบุกรุกป่าเพื่อปลูกพืชเชิงเดี่ยว อันได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ส่งผลให้พื้นที่เกษตรมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในขณะที่พื้นที่ป่าไม่มีแนวโน้มลดลง โดยพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่ เขตภาคเหนือตอนบน จากผลการศึกษาของสถาบันวิจัยและพัฒนาที่สูง (องค์การมหาชน) พบว่าการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เกษตรอย่างรวดเร็วในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการบุกรุกป่าเพื่อปลูกพืชเชิงเดี่ยว อันได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ซึ่งเป็นพืชที่ใช้น้ำน้อยและมีการประกันราคาให้แก่เกษตรกร ทำให้พื้นที่ป่าในหลายจังหวัดของภาคเหนือถูกบุกรุกเพื่อการปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ จึงจำเป็นต้องมีการระเบียบและฟื้นฟูศักยภาพพื้นที่เกษตรกรรมที่เป็นฐานเศรษฐกิจให้เหมาะสมเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน

- นโยบายที่ 3: การเพิ่มมูลค่าผลผลิตเกษตรสู่อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีศักยภาพ

ภาคเหนือมีผลผลิตทางการเกษตรซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจหลักเช่นข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ พืชผัก และผลไม้ต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีผลผลิตที่มีชื่อเสียงเป็นเอกลักษณ์ที่สามารถต่อยอดเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้หลายรูปแบบ ซึ่งถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ได้รับการขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) โดยพืชเศรษฐกิจที่ได้รับการส่งเสริมบทบาทจะถูกจัดอยู่ใน 3 ประเภทสินค้าและหมวดหมู่สินค้าเกษตรกรรม ได้แก่ 1) สินค้าประเภทข้าว จำนวน 3 ชนิด ประกอบด้วย ข้าวเหนียวเขี้ยวงูเชียงราย ข้าวไร้ลมัวเพชรบูรณ์ และข้าวก่ำ

ล้านนา 2) สินค้าประเภทผัก/ผลไม้ จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ กล้วยไข่กำแพงเพชร ลำไยแปรรูปเขียวลำพูน ลิ้นจี่แม่ใจพะเยา ส้มโอท่าข่อยเมืองพิจิตร สับปะรดห้วยมุ่น ทุเรียนหลินลับแลอุตรดิตถ์ ทุเรียนหลงลับแลอุตรดิตถ์ ส้มสีทองน่าน สับปะรดนางแล สับปะรดภูแลเชียงราย และมะขามหวานเพชรบูรณ์ (พื้นที่ทั้งหมดของ จังหวัดเพชรบูรณ์) ตามลำดับ 3) สินค้าประเภทอาหาร จำนวน 9 ชนิด ประกอบด้วย แป้งข้าวเจ้าแม่สอด หรือถั่วสียเขียว กล้วยตากบางกระพุ่ม พืชผัสดอง กาแฟเทพเสด็จ ลำไยอบแห้งเนื้อสีทองลำพูน ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรัง อุทัยธานี ข้าวแต่นลำปาง ชาเชียงราย กาแฟดอยช้าง และกาแฟดอยตุง จากศักยภาพดังกล่าวจึงได้กำหนดให้พื้นที่ภาคเหนือมีแนวทางในการพัฒนาฐานศักยภาพที่มีอยู่โดยเป็นพื้นที่การเพิ่มมูลค่าผลผลิตเกษตรสู่อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีศักยภาพ ด้วยการสนับสนุนการพัฒนาสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่คุณค่า และสนับสนุนการนำผลผลิตและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรจากพืชและสัตว์มาผลิตพลังงานทดแทน

- นโยบายที่ 4: เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้านการเกษตรเพื่อก้าวไปสู่การเป็น Northern Innovation Food Cluster เพื่อเป็น Mega Cluster

จากการที่พื้นที่ภาคเหนือมีผลผลิตทางการเกษตรที่สามารถต่อยอดเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้หลายรูปแบบ ทั้งพืชเศรษฐกิจหลัก (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ พืชผัก ผลไม้) และผลผลิตทางการเกษตรที่มีชื่อเสียงเป็นเอกลักษณ์ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ในหลายหมวดหมู่ จึงสมควรที่จะส่งเสริมการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของตลาดเฉพาะเพื่อก้าวไปสู่การเป็น Northern Innovation Food Cluster เพื่อเป็น Mega Cluster

■ การพัฒนาอุตสาหกรรม

จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในภาคเหนือมีร้อยละ 12.79 ของจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมดในประเทศไทยซึ่งเป็นลำดับสามของจำนวนโรงงานทั้งหมดในประเทศ ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงแต่ไม่สัมพันธ์กับมูลค่าทางเศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมซึ่งมีเพียงร้อยละ 4.54 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคอุตสาหกรรมของประเทศเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากโรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีเงินลงทุนไม่สูงมากนักและใช้แรงงานค่อนข้างน้อย

กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีบทบาทต่อภาคเหนือในปัจจุบัน ได้แก่ อุตสาหกรรมการแปรรูปพืชผัก ผลไม้ สมุนไพร ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน อุตสาหกรรมการแปรรูปข้าว พืชไร่ พืชพลังงาน ในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง นอกจากนี้ภาคเหนือยังถือเป็นแหล่งหัตถอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมโลหะ เช่น เซรามิกและอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ที่สำคัญของประเทศ นโยบายการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและแผนแม่บทอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแนวคิดไทยแลนด์ 4.0 ซึ่งได้กำหนดให้อุตสาหกรรมเป้าหมายในอนาคตของภาคเหนือ ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารที่พัฒนาเป็นอาหารสุขภาพ อาหารสร้างสรรค์และยังต่อยอดสู่อุตสาหกรรมชีวภาพต่าง ๆ ได้ กลุ่มพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตของภาคเหนือมีดังต่อไปนี้

- พื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปพืชผัก ผลไม้ สมุนไพร ในจังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง ลำพูน
- พื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปข้าว พืชไร่ พืชพลังงาน ในจังหวัดพิจิตร กำแพงเพชร นครสวรรค์
- พื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนการผลิตพลังงานทดแทนและผลิตภัณฑ์ชีวภาพ ในจังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร
- พื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร และอุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ ได้แก่ 1) พื้นที่พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ในช่วงปีที่ 1 - 5 โดยจะมีการพัฒนา 6 เมืองหลักในแต่ละภูมิภาค ซึ่งในภาคเหนือมีจังหวัดเชียงใหม่ 2) พื้นที่พัฒนาเมืองขนาดกลางให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบโดยช่วงปีที่ 6 - 10 พัฒนาพื้นที่เมืองเชียงรายและพิษณุโลก ช่วงปีที่ 11 - 15 พัฒนาพื้นที่เมืองนครสวรรค์และน่าน และช่วงปีที่ 16 - 20 พัฒนาพื้นที่เมืองลำปาง
- **นโยบายที่ 1: กำหนดพื้นที่หรือย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ในขนาดของภาคเหนือ**

นโยบายการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของประเทศได้กำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญในอนาคต อุตสาหกรรมเป้าหมายในอนาคตของภาคเหนือ ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารที่พัฒนาเป็นอาหารสุขภาพ อาหารสร้างสรรค์และยังต่อยอดสู่อุตสาหกรรมชีวภาพต่าง ๆ ได้ โดยอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และอุตสาหกรรมพลังงานชีวภาพ อยู่ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ของแนวคิดไทยแลนด์ 4.0 จึงจำเป็นต้องกำหนดพื้นที่หรือย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ในอนาคตของภาคเหนือให้เหมาะสม ตามปัจจัยการพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคในกลุ่มประเทศอินโดจีน (เช่น โครงการพัฒนารถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ โดยมีสถานีขนาดใหญ่ในพื้นที่ตำบลทุ่งกวาว อำเภอเมืองแพร่ ตำบลเด่นชัย อำเภอเด่นชัย และตำบลเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งพื้นที่ปลายทางอำเภอเชียงของสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค) อีกทั้งภาคเหนือยังได้รับการประกาศเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตากและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

- **นโยบายที่ 2: จัดระเบียบ ส่งเสริม และฟื้นฟูศักยภาพอุตสาหกรรมฐานเศรษฐกิจเดิมเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ภาคเหนือ**

ภาคเหนือมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมอยู่ในพื้นที่เป็นลำดับสามของจำนวนโรงงานทั้งหมดในประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมมีเงินลงทุนไม่สูงมากนัก โดยโรงงานอุตสาหกรรมเหล่านี้กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาค โดยเฉพาะจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางหลักของภาคมาแต่เดิมและจังหวัดที่ได้รับการส่งเสริมให้เป็นเมืองหลักในภูมิภาคช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 เป็นต้นมา เช่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน จังหวัดพิจิตร และจังหวัดตาก และจากการที่ภาคเหนือมีพื้นที่ป่าไม้

จำนวนมากทำให้เป็นข้อจำกัดทางด้านกายภาพที่ส่งผลต่อการขยายตัวและพัฒนาอุตสาหกรรมในภาค ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมเดิมให้มีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้สูงขึ้นจึงเป็นแนวทางการพัฒนาเพื่อช่วยลดปัญหาจากข้อจำกัดในเชิงกายภาพได้

- นโยบายที่ 3: การพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้ฐานทรัพยากรและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางนวัตกรรมอาหารแห่งอนาคตสู่ตลาดสากล (Northern Thailand Food Valley Scale-up for Future Food Innovation to International Market)

พื้นที่ภาคเหนือตอนบนได้รับการกำหนดเป็นพื้นที่เป้าหมายของโครงการ Thailand Food Valley โดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้วางพื้นที่เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอาหารในภาคเหนือ ที่จังหวัดเชียงใหม่ เตรียมตั้งเป็นศูนย์กลางในเรื่องผักและผลไม้แปรรูป ในปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรมได้วางแนวทางการพัฒนานวัตกรรมการผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ไปสู่ผลิตภัณฑ์เกษตรอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงเพื่อเพิ่มรายได้ให้เกษตรกร เนื่องจากปัจจุบันมีศักยภาพการแปรรูปพืช ผัก ผลไม้ และสินค้าเกษตรขั้นต้นที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำ วัตถุดิบสำคัญในพื้นที่ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด กาแฟ และพืชผลไม้เมืองหนาว โดยตั้งเป้าหมายผลักดันอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีอนาคตและยกระดับนวัตกรรมไทยแลนด์ฟู้ดวัลเลย์เพื่อการขับเคลื่อนนวัตกรรมอาหารแห่งอนาคตสู่ตลาดสากล เพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีประสิทธิภาพ ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรแปรรูปที่สำคัญของประเทศ ให้มีมาตรฐานอาหารปลอดภัย (Local Food Safety Certify) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรตามมาตรฐานเกษตรอินทรีย์หรืออาหารปลอดภัยไปสู่ระดับสากล

- นโยบายที่ 4: ส่งเสริมและสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมหลักในภาคเหนือให้มีศักยภาพและความพร้อมเพื่อรองรับและสนับสนุนแนวคิรูปแบบของการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4

นโยบายนี้มีแนวคิดในการส่งเสริมและสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมซึ่งนำการพัฒนาที่มีศักยภาพโดดเด่นและความเกี่ยวเนื่องกัน เช่น กลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการเกษตร (ผลิตภัณฑ์น้ำตาล แปรรูปอาหาร สิ่งทอ อโลหะ) และอุตสาหกรรมพลังงานทดแทน ในแง่กระบวนการผลิตที่สามารถพัฒนาควบคู่กันไปในลักษณะที่เกื้อหนุนกันและกัน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยและนานาชาติในอนาคต เช่น แนวคิดของการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4 เพื่อให้แนวคิดดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการสร้างผลิตภาพแบบก้าวกระโดด รวมทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในแง่ของระดับผลิตภาพการผลิต (Productivity) และการยกระดับมูลค่าเพิ่มของสินค้า/การเปลี่ยนฐานเทคโนโลยีใหม่ในกระบวนการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ตามแนวคิด Industry 4.0

▪ การพัฒนาการท่องเที่ยว

ภาคเหนือมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์ มีความโดดเด่นของทรัพยากรธรรมชาติ และวัฒนธรรม จากสภาพภูมิประเทศที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงมีทัศนียภาพที่สวยงาม และอากาศเย็นสบาย อารยธรรมล้านนาในภาคเหนือตอนบนและอารยธรรมสุโขทัยในภาคเหนือตอนล่าง ซึ่งเป็นที่ตั้งของแหล่งมรดกโลกทาง

วัฒนธรรมเมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร มีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์และมรดกทางวัฒนธรรมที่มีคุณค่า และมีแหล่งผลิตงานศิลปะและหัตถกรรมในเชิงสร้างสรรค์จากภูมิปัญญาท้องถิ่นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งเกษตรกรรมที่มีคุณภาพของประเทศที่สามารถพัฒนาต่อยอดสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตรแบบครบวงจร มีความหลากหลายทางชีวภาพ ที่ตั้งแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร ข้างบริเวณภาคเหนือตอนล่าง มีแหล่งธรณีวิทยา แหล่งน้ำพุร้อน และบริการเชิงสุขภาพที่ได้มาตรฐานสากล รวมทั้งเป็นประตูเชื่อมโยงการท่องเที่ยวสู่ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน มีสิ่งอำนวยความสะดวก บริการการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และมีสถาบันการศึกษาที่เป็นแหล่งผลิตบุคลากรและองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวหลายแห่ง จึงเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย โดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวหลักที่มีชื่อเสียงในระดับนานาชาติ

- **นโยบายที่ 1: วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่**

แม้ว่าภาคเหนือมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์และเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ หากแต่ยังมีปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่ไม่เหมาะสม เช่น การบุกรุกพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และพื้นที่ สปก. เพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยวจนเกินขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ทำให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรมโครงสร้างพื้นฐานและบริการต่าง ๆ ไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอโดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ได้รับความนิยมแต่มีความอ่อนไหวสูง และนักท่องเที่ยวยังกระจุกตัวอยู่เฉพาะบริเวณเมืองและแหล่งท่องเที่ยวหลัก ทำให้รายได้จากการท่องเที่ยวไม่กระจายลงสู่ผู้ประกอบการและชุมชนในพื้นที่ที่มีศักยภาพอย่างทั่วถึง แผนแม่บทประเด็นการท่องเที่ยวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ให้ความสำคัญกับการสร้างความหลากหลายทางการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจไปยังเมื่อน้ำเที่ยว และการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จึงควรวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อให้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ปกป้องรักษาทรัพยากรอันมีคุณค่า และป้องกันความขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรเพื่อประโยชน์ในด้านอื่น ๆ

พื้นที่ท่องเที่ยวของภาคเหนือ แบ่งได้เป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่

พื้นที่ท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง และจังหวัดแม่ฮ่องสอนในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน และจังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดตาก และจังหวัดนครสวรรค์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง

พื้นที่ท่องเที่ยวรอง ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ และจังหวัดอุตรดิตถ์

พื้นที่ท่องเที่ยวเสริม/พื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ได้แก่ พื้นที่ท่องเที่ยวในจังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร ซึ่งเป็นเมื่อน้ำเที่ยวที่มีแนวโน้มเติบโต

พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ พื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา และอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

- **นโยบายที่ 2: ยกระดับสินค้าและบริการการท่องเที่ยวสู่เศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง ส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมแห่งอาเซียน**

ภาคเหนือมีทุนทางวัฒนธรรมที่มีคุณค่าและอัตลักษณ์ที่โดดเด่น เป็นแหล่งรวมศิลปะ วิทยาการ และภูมิปัญญาของกลุ่มชนหลากหลายชาติพันธุ์ เป็นแหล่งกำเนิดอารยธรรมสุโขทัย และอารยธรรมล้านนา และเป็นที่ตั้งของแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรมเมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวาร โดยมีจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดสุโขทัยเป็นเครือข่ายเมืองสร้างสรรค์ด้านหัตถกรรมและศิลปะพื้นบ้านขององค์การยูเนสโก มีทรัพยากรที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ เป็นที่ตั้งของแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร และแหล่งเกษตรกรรมที่มีคุณภาพโดยเฉพาะการเป็นแหล่งปลูกพืชผักผลไม้เมืองหนาวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และแหล่งปลูกพืชไร่และผลไม้เมืองร้อนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง แผนแม่บทประเด็นการท่องเที่ยวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม โดยการนำทรัพยากรในท้องถิ่นมาพัฒนาสู่สินค้าและบริการมูลค่าสูงโดยใช้ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม สนับสนุนการท่องเที่ยวโดยชุมชนและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชุมชน รวมทั้งพัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการคิดสร้างสรรค์ที่เชื่อมโยงกับธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถผลักดันให้ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมที่สำคัญของอาเซียน โดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางและขยายสู่พื้นที่เครือข่ายที่มีศักยภาพเพื่อสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนและเปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นกลับมาทำงานในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการอนุรักษ์ทรัพยากร และสืบสานภูมิปัญญาของท้องถิ่นอย่างยั่งยืน

- **นโยบายที่ 3: เพิ่มความหลากหลายของสินค้าและบริการการท่องเที่ยวทางเลือกที่มีรูปแบบเฉพาะ**

ภาคเหนือมีทรัพยากรที่สามารถพัฒนาการท่องเที่ยวได้หลากหลาย นอกจากมรดกวัฒนธรรมแล้ว ยังมีแหล่งน้ำพุร้อนที่มีชื่อเสียง และแหล่งสมุนไพรกระจายอยู่ในพื้นที่จำนวนมาก รวมทั้งมีภูมิปัญญาแพทย์แผนไทยแบบล้านนา และบริการทางการแพทย์และสุขภาพที่ได้มาตรฐานระดับนานาชาติหลายแห่ง มีอากาศที่เย็นสบายเหมาะแก่การเป็นที่พักระยะยาวสำหรับผู้สูงอายุ มีสถานที่จัดประชุมสัมมนา จัดนิทรรศการ จัดงานแสดงสินค้าและสถานที่แข่งขันกีฬาที่ได้มาตรฐาน แผนแม่บทประเด็นการท่องเที่ยวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีนโยบายสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว และส่งเสริมการท่องเที่ยวในสาขาที่มีศักยภาพและมีแนวโน้มเติบโตสูงได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมทั้งการเป็นสถานที่ถ่ายทำภาพยนตร์ในระดับนานาชาติ เพื่อดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีการใช้จ่ายสูงให้เดินทางมาท่องเที่ยวในภาคเหนือมากขึ้น และต่อยอดสู่อุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพสูง ได้แก่ กลุ่มอาหารและสินค้าเพื่อสุขภาพ กลุ่มบริการทางการแพทย์สุขภาพ และความงาม

- นโยบายที่ 4: พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายและส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนที่เชื่อมโยงสู่อาเซียนและการท่องเที่ยวชายแดนบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ภาคเหนือเป็นจุดหมายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย ที่มีพื้นที่ติดชายแดนเมียนมา และลาว โดยมีแม่น้ำโขงกั้นเขตแดน ซึ่งมีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนจังหวัดตากและจังหวัดเชียงรายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยวระหว่างประเทศตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และแผนแม่บทประเด็นการท่องเที่ยวภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคและการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ เพื่อให้เกิดเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และเกิดการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวและรายได้สู่เมืองหน้าเที่ยวให้มากขึ้น โดยใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมต่าง ๆ ของภาครัฐ จึงควรส่งเสริมบทบาทของการเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (GMS) ที่เชื่อมโยงสู่อาเซียนโดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางท่องเที่ยว รวมทั้งบริการขนส่งสาธารณะซึ่งยังเป็นจุดอ่อนให้มาตรฐาน และพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่หลากหลายทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในภูมิภาค ระหว่างภูมิภาค และระหว่างประเทศ

- นโยบายที่ 5: ยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกบริการการท่องเที่ยว และโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน รองรับคนทุกช่วงวัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ภาคเหนือมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงสามารถดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีรายได้ดี กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มพำนักระยะยาว และกลุ่มนักพเนจรดิจิทัล (Digital nomad) ได้ แต่ยังคงขาดสิ่งอำนวยความสะดวกบริการนักท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน และรองรับคนได้ทุกเพศทุกวัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพในเมืองท่องเที่ยวหลักและรอง โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่ที่ประสบปัญหาการจัดการขยะ น้ำเสีย ประกอบกับวิกฤติโควิด 19 ที่ความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสุขอนามัยของนักท่องเที่ยวเป็นประเด็นสำคัญสำหรับการท่องเที่ยววิถีใหม่ และแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (Climate change) ซึ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งในการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน จึงควรพัฒนาและยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกบริการการท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐานในระดับสากล มีการออกแบบตามหลักการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) และมีการบริหารจัดการตามหลักการท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism) และระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) ตามโมเดลเศรษฐกิจ BCG และส่งเสริมให้ภาคเหนือก้าวสู่จุดหมายของการท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำพร้อมทั้งยกระดับการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความปลอดภัยจากโรคอุบัติใหม่ต่าง ๆ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยว โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ มาช่วยบริหารจัดการ

- นโยบายที่ 6: ส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวและการบริการในระดับอาเซียน ที่มีการบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ เชื่อมโยงเครือข่าย องค์ความรู้ด้วยนวัตกรรม

ภาคเหนือเป็นแหล่งรวมองค์ความรู้ มรดกวัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่นของกลุ่มชนหลากหลายเชื้อชาติและยุคสมัย และเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาที่เป็นแหล่งศึกษา วิจัย และผลิตบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเข้าสู่ตลาดแรงงานจำนวนมาก แต่ยังคงขาดการรวบรวมและจัดระบบองค์ความรู้ และนำผลการศึกษาวิจัยต่าง ๆ ไปประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม ขาดการผลิตบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่ตอบโจทย์กับความต้องการของตลาดรองรับการท่องเที่ยวรูปแบบเฉพาะ และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวบนฐานข้อมูลที่ถูกต้อง และทันสมัย ที่บูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน และยังมีกฎระเบียบที่ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคในการพัฒนาการท่องเที่ยว จึงควรส่งเสริมให้มีการจัดระบบฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและองค์ความรู้ต่าง ๆ โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพตามนโยบายประเทศไทย 4.0 การพัฒนาหลักสูตรการศึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้ตอบโจทย์กับความต้องการของตลาดเฉพาะและเข้ากับบริบทแวดล้อมในปัจจุบัน ส่งเสริมการวิจัยเพื่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ และเชื่อมโยงเครือข่ายองค์ความรู้ต่าง ๆ จากสถาบันการศึกษาและภาคเอกชนสู่ชุมชนและผู้ประกอบการรายย่อยและสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางการท่องเที่ยว ทั้งในและต่างประเทศให้มีความเข้มแข็งโดยให้ชุมชนในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม และส่งเสริมให้ภาคเหนือก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวและการบริการในระดับอาเซียน

▪ การพัฒนาเมืองและชนบท

ผลการศึกษาด้านการพัฒนาเมืองและชนบท ปี 2562 จากการวิเคราะห์ลำดับศักดิ์เมืองในภาคเหนือ ในพ.ศ. 2562 พบว่าภาคเหนือ ประกอบด้วยเมืองลำดับศักดิ์ต่าง ๆ ซึ่งสามารถจำแนกบทบาทหน้าที่ของเมืองในระดับประเทศ ภาค จังหวัด อำเภอและชนบท เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติ ได้ดังต่อไปนี้

- (1) **เมืองศูนย์กลางระดับชาติ (National City):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 1 เป็นเมืองศูนย์กลางที่มีความสำคัญระดับชาติ และมีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจของเมืองหลักของประเทศ เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้าและบริการระหว่างประเทศ มีจำนวน 2 แห่ง คือ เทศบาลนครเชียงใหม่ และเทศบาลนครพิษณุโลก
- (2) **เมืองศูนย์กลางระดับภาค (Regional City):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 2 คือเมืองที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและบริการระดับภาค ศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าและบริการขนาดใหญ่ที่สำคัญเฉพาะด้าน มีศูนย์กลางการกระจายสินค้าและตลาดกลางสำหรับการค้าส่ง-ปลีกระดับภาค มีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เทศบาลนครนครสวรรค์ เทศบาลนครเชียงรายและเทศบาลนครลำปาง

- (3) **เมืองศูนย์กลางหลัก (City):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 3 เป็นเมืองที่มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจและบริการระดับกลุ่มจังหวัด ศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า การบริการขนาดใหญ่ การศึกษาระดับอุดมศึกษา/สถาบันอาชีวศึกษา โรงพยาบาลทั่วไป ศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมและขนส่งเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด มีจำนวน 16 แห่ง ได้แก่ เทศบาลนครแม่สอด เทศบาลเมืองเขลางค์นคร เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ เทศบาลเมืองกำแพงเพชร เทศบาลเมืองพิจิตร เทศบาลเมืองเพชรบูรณ์ เทศบาลเมืองน่าน เทศบาลเมืองแม่สาย เทศบาลเมืองตาก เทศบาลเมืองสวรรคโลก เทศบาลเมืองแพร่ เทศบาลเมืองสุเทพ เทศบาลเมืองสุโขทัยธานี เทศบาลเมืองลำพูน เทศบาลเมืองหล่มสัก และเทศบาลเมืองเวียงเชียงของ
- (4) **เมืองศูนย์กลางรอง (Town):** (เมืองลำดับศักดิ์ที่ 4): จัดเป็นเมืองศูนย์กลางระดับจังหวัด เป็นเมืองที่มีความสำคัญระดับจังหวัด เมืองที่มีศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า การบริการขนาดกลาง การศึกษาระดับสถาบันอาชีวศึกษา โรงพยาบาลชุมชนขนาดใหญ่ ศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมและขนส่งเชื่อมโยงระดับจังหวัด มีจำนวน 103 แห่ง ประกอบด้วย เมืองที่เป็นเทศบาลเมือง 17 แห่ง เมืองที่เป็นเทศบาลตำบล 86 แห่ง โดยจะต้องพัฒนาเมืองเพื่อยกระดับเพิ่มอีก 31 แห่ง ได้แก่ เมืองนะ เมืองหัวรอ เมืองแม่ยาว เมืองต้นธงชัย เมืองบ้านคลอง เมืองหนองปลิงเมืองไม้งาม เมืองบ้านแซว เมืองวังกะพี้ เมืองสันผีเสื้อ เมืองบ้านธิ เมืองสันทราย เมืองบ่อแก้ว เมืองหนองหอย เมืองสบง เมืองบ้านด้า เมืองม่วงยาย เมืองเวียง เมืองหนองบัวใต้ เมืองสบปราบ เมืองตากฟ้า เมืองสามเงา เมืองงิ้วไร่หลวง เมืองวังเจ้า เมืองลานหอย เมืองขุนยวม เมืองวังทรายพูน เมืองคลองขลุง เมืองโนนเมือง เมืองตรอน และเมืองพรหมพิราม
- (5) **เมืองศูนย์กลางชุมชน (Small Town):** เมืองลำดับศักดิ์ที่ 5 จัดเป็นเมืองศูนย์กลางชุมชน (Small Town) เป็นเมืองที่มีความสำคัญระดับอำเภอ เมืองที่มีศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า การบริการขนาดเล็ก การศึกษาระดับมัธยมศึกษา โรงพยาบาลชุมชนขนาดกลางศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมและขนส่งเชื่อมโยงระหว่างอำเภอ มีจำนวน 183 แห่ง ประกอบด้วย เทศบาลเมือง 2 แห่ง คือ เทศบาลเมืองปางมะค่า เทศบาลเมืองแกนพัฒนา และเทศบาลตำบล 181 แห่ง
- (6) **เมืองศูนย์กลางชนบท (Rural Town):** (เมืองลำดับศักดิ์ที่ 6): จัดเป็นเมืองศูนย์กลางชนบท (Rural Town) เป็นเมืองที่มีความสำคัญระดับตำบล เป็นเมืองที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางและการให้บริการพื้นฐานให้แก่ศูนย์กลางชนบทและชุมชนโดยรอบ โรงพยาบาลชุมชนขนาดเล็ก การศึกษาระดับมัธยมต้น มีจำนวน 261 แห่ง

แนวโน้มการพัฒนาเมืองของภาคเหนือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องมาจากการขยายตัวของกิจกรรมและพื้นที่เมืองออกไปในพื้นที่ชานเมืองและนอกเมืองตามแนวแกนถนนสายหลัก เช่น ศูนย์ราชการ มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงพยาบาล ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ บ้านจัดสรร และหอพัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมือง

ศูนย์กลางหลัก เกิดความไม่สมดุลของการพัฒนาโดยมีเมืองศูนย์กลางขนาดใหญ่เพียงไม่กี่แห่ง แต่มีเมืองขนาดเล็ก ชุมชน และชนบทเป็นจำนวนมาก ในนครและเมืองใหญ่เต็มไปด้วยสิ่งปลูกสร้างที่แออัด หนาแน่น เกิดปัญหาการจราจรและสิ่งแวดล้อมทรุดโทรม ขาดแคลนที่โล่งว่างสีเขียว ทางเดินเท้า ทางจักรยาน และระบบการขนส่งสาธารณะในเมือง เกิดการแผ่ขยายของเมืองออกไปตามความยาวของถนนสายหลักอย่างไร้การควบคุม (Urban sprawl) โดยมีการรุกล้ำพื้นที่เกษตรและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติแหล่งศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ท้องถิ่น และพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติ เช่นอุทกภัย เกิดความเสียหายกับระบบนิเวศ ปัญหามลภาวะในเมืองและชนบท ภูมิทัศน์เมืองและชนบทที่ไร้อัตลักษณ์ และภัยจากโรคอุบัติใหม่ ดังเช่น Covid-19 จึงจำเป็นต้องทำให้เมืองพร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆ อันเป็นลักษณะของเมืองยืดหยุ่น (Resilient City) เพื่อรองรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น เช่น การเตรียมพื้นที่สีเขียว พื้นที่โล่ง โรงพยาบาล และสถานที่ราชการ เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องมาจากการขาดนโยบาย แผนผังเมือง และแผนแม่บทมาชี้นำรูปแบบในการพัฒนาเมืองและชนบท รวมทั้งขาดข้อกำหนดทางผังเมืองมากำกับการใช้พื้นที่ของเมืองอย่างเป็นระบบและมีรูปแบบที่ชัดเจน โดยแนวทางและรูปแบบการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ในหมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น้อยอยู่ตลอดภัยเติบโตได้อย่างยั่งยืน จึงควรกำหนดรูปแบบการพัฒนาเมือง ได้แก่ เมืองอัจฉริยะ เมืองน่าอยู่ เมืองสร้างสรรค์ เมืองนิเวศ เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และเมืองชายแดนเชื่อมโยงกับต่างประเทศ เป็นต้น

- **นโยบายที่ 1: การพัฒนาเมืองอัจฉริยะในเมืองศูนย์กลางหลักระดับภาคและจังหวัดตามบทบาทและศักยภาพ**

การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เป็นแนวคิดที่กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมดำเนินพร้อมๆ กับนโยบาย Smart Thailand หรือ Thailand 4.0 โดยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาพัฒนาสภาพแวดล้อมในพื้นที่เมืองให้มีความน่าอยู่ปลอดภัยมีการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม มีการจัดโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับศักยภาพทางเศรษฐกิจและโครงสร้างทางสังคมและประชากรในพื้นที่โดยเฉพาะรองรับประชากรสูงอายุที่จะมีจำนวนมากขึ้นในอนาคตอีกทั้งต้องมีการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ

- **นโยบายที่ 2: พัฒนาต่อยอดตามแนวคิดเมืองอัจฉริยะ หรือ Smart City โดยจัดระเบียบเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัลและพัฒนาเมืองขนาดกลางให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางให้กับพื้นที่โดยรอบ**

จากการที่ภาคเหนือได้รับการกำหนดบทบาทเป็นพื้นที่พัฒนาเมืองอัจฉริยะ หรือ Smart City ซึ่งแนวคิดดังกล่าวได้รับการบรรจุไว้ในแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปีในประเด็นพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งประกอบด้วย 2 แผนย่อย ได้แก่ (1) การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะและ (2) การพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมิโนเวศอย่างยั่งยืน

- นโยบายที่ 3: การพัฒนาเมืองน่าอยู่ในเมืองศูนย์กลางหลักระดับภาคตามบทบาท

ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง มีข้อกำหนด รูปแบบ และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการใช้พื้นที่ตามศักยภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการพัฒนา ‘เมืองน่าอยู่ ชนบทมั่นคง เกษตรยั่งยืน อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ’ โดยให้ความสำคัญกับการจัดทำแผนผังภูมินิเวศทั้งภูมินิเวศสิ่งแวดล้อมที่เน้นความสัมพันธ์ระหว่างทรัพยากรธรรมชาติ การใช้ประโยชน์ดิน น้ำ อากาศ พืชพรรณ สิ่งมีชีวิตและความหลากหลายทางชีวภาพ และภูมินิเวศวัฒนธรรมที่คำนึงถึงพื้นที่โบราณคดี มรดกสถาปัตยกรรม อัตลักษณ์วิถีชีวิตพื้นที่ถิ่นที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ มีเป้าหมายหลักที่จะพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัด/ภาคให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคมโดยมีความปลอดภัยสิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก ระบบสาธารณสุข ปลอดภัย การมีคุณภาพและทั่วถึง พัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักให้ขยายตัวอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์และศักยภาพของเมืองบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม ส่งเสริมแนวคิดการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์ทรัพยากร การจัดการของเสียที่มีประสิทธิภาพ และการลดการปล่อยมลพิษ มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคและเมืองให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง

- นโยบายที่ 4: การพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ในเมืองศูนย์กลางหลักระดับจังหวัดตามศักยภาพ

ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับการกำหนดทิศทางและแนวทางในการพัฒนาเมืองและชนบทในภาคเหนือ โดยให้เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาค โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทยส่งเสริมการพัฒนาในเชิงพื้นที่เมือง พัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง และสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านโดยอาศัยความได้เปรียบทางสังคมและวัฒนธรรมอันเป็นลักษณะภูมินิเวศวัฒนธรรมซึ่งประกอบด้วยพื้นที่โบราณคดี มรดกสถาปัตยกรรม อัตลักษณ์วิถีชีวิตพื้นที่ถิ่นที่แตกต่างกันของแต่ละจังหวัด ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของการบริการและการท่องเที่ยว พร้อมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเมืองสร้างสรรค์เพื่อให้เมืองเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดการลงทุนใหม่ทั้งในกลุ่มเมืองศูนย์กลาง ศิลปวัฒนธรรมชนเผ่าในจังหวัดต่าง ๆ (เช่น เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย อุทัยธานี พิษณุโลก เพชรบูรณ์) กลุ่มเมืองในอารยธรรมล้านนา (เช่น เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน) กลุ่มเมืองที่เชื่อมโยงกับเมืองเก่าและมรดกโลกสุโขทัย-กำแพงเพชร ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มแม่น้ำโขงที่มีประวัติศาสตร์วัฒนธรรมเชื่อมโยงกัน

- นโยบายที่ 5: การพัฒนาเมืองนิเวศในเมืองศูนย์กลางหลักระดับจังหวัดและอำเภอตาม บทบาทและศักยภาพ

เมืองและชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของระบบนิเวศโดยภาคเหนือมีระบบนิเวศที่หลากหลายและนำมาซึ่งความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและสิ่งมีชีวิตที่เอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการดำรงอยู่ของชุมชนและเมืองดังนั้นสภาพแวดล้อมที่ดีและระบบนิเวศที่สมดุลจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการชี้วัดคุณภาพชีวิตและจำเป็นต้องมีแนวทางการพัฒนาเมืองเพื่อสร้างความสมดุลของการใช้และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความยั่งยืนตามเป้าหมาย SDGs ตามวิสัยทัศน์ประเทศซึ่งมุ่งหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความมั่นคงมั่งคั่งยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ในปีพ.ศ. 2580 และในยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ในยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองพื้นที่ชนบท พื้นที่เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมในเชิงนิเวศไว้ ได้แก่ การจัดทำแผนผังภูมินิเวศเพื่อการพัฒนาเมืองชนบทพื้นที่เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมรวมถึงพื้นที่อนุรักษ์ตามศักยภาพและความเหมาะสมทางภูมินิเวศอย่างเป็นเอกภาพและพัฒนาพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมินิเวศอย่างยั่งยืนโดยการพัฒนาและการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองและชุมชนในแนวทางของเมืองนิเวศมีการจัดทำแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คำนึงถึงระบบนิเวศทางธรรมชาติ และการจัดทำแผนและผังนโยบายเมืองนิเวศเพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานในระดับเมืองและชุมชนตามที่สำคัญงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาและการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองและชุมชนในแนวทางของเมืองนิเวศ โดยการลดมลพิษโดยเฉพาะมลพิษทางอากาศการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการจัดการของเสียต่าง ๆ ของเมืองและชุมชน การอนุรักษ์ฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมธรรมชาติโดยเฉพาะพื้นที่สีเขียวแหล่งน้ำและเส้นทางน้ำ การป้องกันภัยพิบัติและการพัฒนาเมืองที่สามารถปรับตัวต่อสภาพและผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ และสร้างเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาเมืองต่าง ๆ ในการดำเนินงานขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองและชุมชนอย่างยั่งยืน

- นโยบายที่ 6: การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในเมือง/ชุมชนอุตสาหกรรม และ เมืองใหม่

เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco-Industrial Town) เป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตโดยมีอุตสาหกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักและมีความสมดุลกับการพัฒนาทางสังคมและความเป็นอยู่ของประชาชนโดยมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำซึ่งเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน ศูนย์พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศกรมโรงงานอุตสาหกรรมได้กำหนดระดับความเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ 5 ระดับ โดยมีตัวชี้วัดเพื่อการประเมินในแต่ละระดับได้แก่ระดับที่ 1 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับระดับที่ 2 การรักษาระดับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยในการประกอบการอุตสาหกรรมระดับที่ 3 การใช้ทรัพยากรและพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพระดับที่ 4 การยกระดับเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตและระดับที่ 5 การเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ

- นโยบายที่ 7: การพัฒนาเมืองชายแดนตามบทบาทและศักยภาพ

ปัจจุบันภาคเหนือมีเมืองชายแดนทำหน้าที่เป็นประตูการค้าส่งออกสินค้าจากโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค และมีเมืองชายแดนหลายเมืองที่มีศักยภาพและได้รับการกำหนดให้มีบทบาทเป็นฐานเศรษฐกิจและประตูการค้าที่สำคัญเพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ได้แก่ แม่สาย เชียงแสน เชียงของ แม่สอ เมืองชายแดนที่สำคัญดังกล่าวจะได้รับการพัฒนาเพื่อเตรียมความพร้อมของเมืองให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้ากับต่างประเทศ

โดยในแผนงานประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนให้มีการพัฒนาเมืองชายแดนและการบริหารจัดการชายแดนในภาคเหนือของไทย ซึ่งมีเมืองชายแดนหลายแห่งในจังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ตาก อุตรดิตถ์ และน่าน อันจะเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยตรงระหว่างไทย (ภาคเหนือ) กับเมียนมาและลาว และในนโยบายระดับชาติของไทย มุ่งเน้นการพัฒนาและการบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขันได้อย่างยั่งยืนโดยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนในจังหวัดตากและจังหวัดเชียงรายให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

- นโยบายที่ 8: การพัฒนาหมู่บ้านอัจฉริยะ (smart village) และชุมชนสีเขียว (Green Community)

พื้นที่ชนบทในภาคเหนือมีความสำคัญและบทบาทหน้าที่ในหลายๆ ด้าน ดังนี้ คือ

แหล่งผลิตอาหาร พลังงาน แรงงาน แหล่งท่องเที่ยว แหล่งการจ้างงาน และเป็นพื้นที่กิจกรรมเศรษฐกิจ เช่น ตลาด แหล่งแปรรูปสินค้า การขนส่ง อันจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจระดับจังหวัดและภาค

แหล่งที่อยู่อาศัยของประชากร เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานศึกษา - สาธารณสุข ศาสนสถาน ที่จะเอื้อให้เกิดประสบการณ์ทางสุนทรียภาพและคุณภาพชีวิตที่ดีกับประชากร

แหล่งศิลปวัฒนธรรม และประเพณีที่ดำรงในวิถีชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชนบทนั้น ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดผลงานทางด้านศิลปกรรม หัตถศิลป์ เทศกาล และภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์

แหล่งธรรมชาติที่มีคุณภาพในระบบนิเวศ มีความหลากหลายทางชีวภาพ เป็นแหล่งทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ อันได้แก่ ดิน น้ำ อากาศ พืชพรรณ ป่าไม้ แร่ธาตุ

แหล่งรองรับน้ำหลากเพื่อบรรเทาภัยพิบัติจากอุทกภัยในเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้ พื้นที่ชนบทในภาคเหนือยังมีความสำคัญและบทบาทหน้าที่เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของพื้นที่เมืองและมักจะเป็นที่เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ดังนั้นการพัฒนาชนบทจึงต้องคำนึงถึงการสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติ การอนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมขั้นดีและพื้นที่ชนบทที่มีทัศนียภาพ รวมทั้งการป้องกันการเกิด Urban Sprawl

■ การพัฒนาพื้นที่พิเศษ

รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนของประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งตามข้อตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียนและข้อตกลงภายใต้กรอบเศรษฐกิจอื่นและจากการค้าบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ภาคเหนือมีทำเลที่ตั้งติดกับประเทศเพื่อนบ้านและมีการเชื่อมโยงทั้งการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจของห่วงโซ่มูลค่าทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและบริการ ตลอดจนการเชื่อมโยงด้านวัฒนธรรม พื้นที่พัฒนาพิเศษของภาคเหนือในจังหวัดตากและจังหวัดเชียงใหม่จึงมีความสำคัญในการเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เพื่อตอบรับโอกาสแห่งการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรในพื้นที่อย่างเหมาะสมและเต็มศักยภาพ และเพื่อส่งเสริมการแข่งขันร่วมกันอย่างสอดคล้องกับเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกและแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้

นโยบายการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษของภาคเหนือในระยะต่อไปจึงเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งในทุกมิติของพื้นที่ทั้งเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ ศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมที่เชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน มาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ การสร้าง Ecosystem ตลอดจนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและความสามารถของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งการพัฒนาฝีมือแรงงานในพื้นที่ ผู้ประกอบการภาคเอกชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ สถาบันการศึกษา ฯลฯ ในระดับของการปฏิบัติงาน รวมทั้งการเตรียมความพร้อมของพื้นที่พัฒนาพิเศษของภาคเหนือให้เป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศที่แท้จริง เพื่อตอบสนองต่อโอกาสของความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับที่กว้างขึ้นอย่างครอบคลุม (Inclusive) ยืดหยุ่น (Resilience) และพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต

- นโยบายที่ 1: การมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมมีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยการสร้างพื้นที่ต้นแบบของการสร้างมูลค่าเพิ่ม ดังนั้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพตามความจำเป็นของพื้นที่ให้ส่งต่อมูลค่าเพิ่มและการพัฒนากระบวนการผลิต โดยอาศัยความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ของภาคเหนือ การเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและบริการ ตลอดจนการเชื่อมโยงด้านวัฒนธรรมทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ นโยบายนี้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน การเสริมสร้างผลิตภาพ (Productivity) ในระยะยาวโดยต่อยอดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจเดิม

- นโยบายที่ 2: การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการค้าและการลงทุน

การสร้างบรรยากาศในการประกอบธุรกิจของพื้นที่ผ่านการอำนวยความสะดวกในการค้าและการลงทุน ด้วยการสนับสนุนบทบาทของพื้นที่และท้องถิ่นในการบริหารจัดการเครื่องมือและมาตรการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ผลักดันให้เกิดความเชื่อมโยงด้านมาตรการและกฎระเบียบของพื้นที่พัฒนาพิเศษอย่างแท้จริงในระดับการปฏิบัติ รวมทั้งการสนับสนุนผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SME ให้สามารถใช้ประโยชน์

จากมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อสร้าง Ecosystem ของการสนับสนุนการค้าและการลงทุนในอนาคต รวมทั้งการเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทำงานร่วมกับภาคเอกชนและภาคประชาชน นโยบายนี้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน

- นโยบายที่ 3 : การส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ

การพัฒนาพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA)** เพื่อเป็นพื้นที่แห่งการเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) เพื่อสร้างขั้วความเจริญใหม่ (Growth Pole) ของประเทศด้วยการนำแนวคิด “ล้านนาสร้างสรรค์” เป็นกรอบการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้า/บริการในระดับพรีเมียม (Northern Premium) จากพื้นฐานนวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์บนรากฐานของมรดกวัฒนธรรมล้านนา (Cultural Heritage) ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ สื่อและงานศิลปหัตถกรรม (Arts and Media) รวมทั้งงานสร้างสรรค์และการออกแบบ (Creation Design) เพื่อสนับสนุนและพัฒนาธุรกิจสร้างสรรค์ให้มีการเติบโตทั้งด้านสิทธิและการคุ้มครองตลอดจนการเชื่อมโยงร่วมกับชุมชน (Creative Community) โดยอาศัยความร่วมมือจากเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และภาคประชาชน และต่อยอดการพัฒนาไปยังสาขาต่าง ๆ ควบคู่กับการพัฒนาเมือง อาทิ เมืองอัจฉริยะ (Smart City) การพัฒนาเมืองศูนย์กลางด้านสุขภาพ (Medical and Wellness Hub) การพัฒนาเป็นเมืองศูนย์อาหาร (Food Valley) การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา และการส่งเสริมการค้าการลงทุนในมิติต่าง ๆ

- นโยบายที่ 4 : การส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจการเกษตรพิเศษ (Special Agricultural Economic Zone: SAEZ)

ภาคการเกษตรนับว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยอย่างมาก แต่ภาคการเกษตรในไทยยังคงประสบปัญหามากมายในเชิงโครงสร้าง มีผลกระทบส่งต่อเป็นห่วงโซ่มูลค่าของภาคเกษตรทั้งระบบ แม้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการผลักดันและดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาพร้อมกัน แต่ยังคงมีช่องว่างการดำเนินการ เนื่องจากยังขาดการบริหารจัดการที่เชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่การผลิตของภาคการเกษตร

แนวคิดเขตเศรษฐกิจการเกษตรพิเศษ (Special Agricultural Economic Zone: SAEZ) เป็นแนวคิดเพื่อการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่อย่างเฉพาะเจาะจง เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งกลไกและรายละเอียดต่าง ๆ ที่อยู่ในระบบให้มีความรวดเร็วมากกว่าการดำเนินงานปกติ ทั้งนี้ มีการนำแนวคิดของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นตัวอย่างการขับเคลื่อน อาทิ การดำเนินงานด้านสิทธิประโยชน์การค้าและการลงทุน การบริหารจัดการแรงงาน และการให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ เป็นต้น ซึ่งมุ่งเน้นการดำเนินงานที่เหมาะสมตามศักยภาพของพื้นที่ เพื่อให้มีความเชื่อมโยงการแก้ไขปัญหาตลอดทั้งห่วงโซ่มูลค่าจากทุกฝ่ายอย่างเป็นระบบ ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของทุกภาคส่วน เพื่อก้าวเข้าสู่เกษตรอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงตลาดได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ พัฒนาความสามารถในการแข่งขันกับตลาดโลก รวมทั้งปรับตัวอย่างเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีรวมถึงข้อตกลงระดับภูมิภาคและระดับโลกใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น

- นโยบายที่ 5: การส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันตามศักยภาพของพื้นที่

การเพิ่มบทบาทของพื้นที่และท้องถิ่นในการบริหารจัดการเครื่องมือและมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่สอดคล้องกับเป้าหมายของอุตสาหกรรมและบริการในเขตพื้นที่พิเศษ โดยเฉพาะการพัฒนา SME และพัฒนาศักยภาพแรงงานในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมุ่งเน้นการนำความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรมผ่านการใช้โครงสร้างพื้นฐานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อทำให้เกิดสิ่งใหม่ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจทั้งในเรื่องกระบวนการผลิตและรูปแบบผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี และรูปแบบการดำเนินธุรกิจให้สามารถใช้ประโยชน์จากมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐ ที่มีความเหมาะสมกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ในการยกระดับทักษะของแรงงานใหม่ (Reskill and Upskill) รวมทั้งการนำแรงงานฝีมือจากพื้นที่อื่น (Skill migration) มาทำให้เกิด Knowledge transfer เพื่อลดการอพยพย้ายถิ่นของประชากร และทำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่เมืองและพื้นที่ชนบทได้อย่างมีคุณภาพ

▪ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

การพัฒนาด้านคมนาคมตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 มีประเด็นที่มุ่งเน้นการพัฒนาประเทศให้มีความสามารถในการแข่งขันเป็นศูนย์กลางการค้าภูมิภาค (Regional Trading Nation) ควบคู่กับการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) โดยมีกรอบการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 โดยมีทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานและสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงการค้าโลกโดยการพัฒนาโครงข่ายระหว่างเมืองภาคเหนือ ได้แก่ เส้นทางช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงจังหวัดสำคัญในภาคและระหว่างภาค ตลอดจนเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านผ่านเมืองชายแดน อาทิ ลาว และเมียนมา โดยทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในอนาคตควรมุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักสำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้า เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางรถไฟเดิมด้วยการปรับปรุงเป็นรถไฟทางคู่ พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่ เชื่อมโยงเมืองหลักของภาคกับกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วและมีความสะดวกสบายสูง กระตุ้นการพัฒนาพื้นที่ รองรับการพัฒนาตัวของเศรษฐกิจ และส่งเสริมการท่องเที่ยว และขยายเส้นทางไปเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

การพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักโดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางในแนวระนาบเชิงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และเหนือ - ใต้ เส้นทางเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่อุตสาหกรรม เส้นทางหลักที่เชื่อมโยงสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ โครงการขยายถนน 4 ช่องจราจรโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - อ่างทอง สายลำปาง - ลำพูน - เชียงใหม่ สายเชียงใหม่ - เชียงราย สายตาก - แม่สอด และการปรับปรุงโครงข่ายถนนสายรอง เพื่อเป็นโครงข่ายรองในการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในภาคที่มีความสำคัญ **พัฒนาการขนส่งทางอากาศ** โดยการขยายและเพิ่มประสิทธิภาพท่าอากาศยานที่มีศักยภาพ **พัฒนาการขนส่งทางลำน้ำในประเทศ** โดยการสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่าง

ประเทศได้มากขึ้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าและบริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นรวมถึงการพัฒนากระบวนขนส่งในเมืองที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในเมืองหลักของภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ พิษณุโลก และเชียงราย เป็นต้น

- นโยบายที่ 1: เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ภาคเหนือเป็นพื้นที่ที่มีจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ในทิศเหนือและทิศตะวันออก มีอาณาเขตติดกับสาธารณรัฐประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน และทิศตะวันตก มีอาณาเขตติดกับสาธารณรัฐสหภาพเมียนมา ซึ่งมีพื้นที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง กลุ่มประเทศเอเชียใต้ และกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อีกทั้งมีโครงข่ายทางถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักของประเทศและเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งประเทศลาว เมียนมา และจีนตอนใต้ ได้

- นโยบายที่ 2: พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางให้ครอบคลุมภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคเพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

การขนส่งสินค้าด้วยระบบคมนาคมทางรางนั้นเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความคุ้มค่า การขนส่งสินค้าด้วยระบบคมนาคมทางรางนั้นเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความคุ้มค่าในด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศซึ่งการคมนาคมทางรางเป็นระบบคมนาคมที่มีความสำคัญต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยการเดินทางด้วยรถไฟ สถานีที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด ได้แก่ สถานีพิษณุโลก รองลงมาได้แก่ สถานีเชียงใหม่ และสถานีอุดรดิตถ์ ส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ สถานีที่มีการขนส่งสินค้าเข้า - ออก สถานีมากที่สุดคือสถานีรถไฟนครสวรรค์ รองลงมา ได้แก่ สถานีลำปาง สินค้าส่วนใหญ่เป็นก๊าซแอลพีจี ซึ่งแนวโน้มการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางกำลังเป็นที่ได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐทั้งการส่งเสริมและพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางมีความครอบคลุม ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่ายโดยการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ซึ่งโครงการดังกล่าวนั้นจะส่งผลให้ปริมาณการเดินทางทางรางและการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น นอกจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) แล้วนั้น ยังมีการส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) โดยการเชื่อมโยงเชื่อมโยงประเทศพม่า - ไทย - ลาว - เวียดนาม (มะละแหม่ง - เมียวดี/แม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ - เพชรบูรณ์ - ชัยภูมิ - ขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร/สหัสขันธ์เขต - ดองฮ่า - ดานัง) ตามแนวโครงการรถไฟสายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ เพื่อให้แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่จากแม่สอด - นครพนมให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์และสอดคล้องกับการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษระหว่างประเทศและเชื่อมต่อกันระหว่างภูมิภาค โดยแนวแผนการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟทั้งในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้และแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก จะส่งผลให้จังหวัดนครสวรรค์มีบทบาทที่สำคัญเนื่องจากเป็นแนวจุดเชื่อมต่อของเส้นทางรถไฟทั้ง 2 แนวแกนหลัก

- **นโยบายที่ 3: เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศในการเป็นศูนย์กลาง (HUB) สนับสนุนการท่องเที่ยว**

ภาคเหนือมีศักยภาพในการให้บริการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากภายในพื้นที่มีสนามบิน 12 แห่ง แบ่งเป็น สนามบินนานาชาติ 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง และท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ และสนามบินในประเทศ 10 แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานภายในประเทศ เชื่อมโยงการค้า การบริการ และการท่องเที่ยว แต่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดและมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ ท่าอากาศยานภายในประเทศและท่าอากาศยานนานาชาติภายในพื้นที่ภาคเหนือมีจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และไม่เพียงพอต่อการให้บริการนั้น อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางอากาศไม่เพียงพอ ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงระหว่างระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นกับท่าอากาศยาน ทั้งนี้การพัฒนาท่าอากาศยาน อาทิ ส่วนของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร หลุมจอด และการเพิ่มเส้นทางการบินหรือพัฒนาโครงข่ายทางอากาศให้เพียงพอและรองรับต่อความต้องการของผู้โดยสารจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางอากาศ และส่งเสริมการเป็นศูนย์กลาง (HUB) เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว อีกทั้งการพัฒนาความสามารถในการเข้าถึงท่าอากาศยานหลักในพื้นที่ภาคเหนือ และการพัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและรองรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคตได้จะช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ดียิ่งขึ้น

- **นโยบายที่ 4: พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงจุดเดินทางสำคัญภายในพื้นที่**

เนื่องจากพื้นที่ภาคเหนือมีโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่สมบูรณ์ (Missing Link) และขาดการเชื่อมต่อการเดินทางกันบางพื้นที่ จึงส่งผลกระทบต่อรูปแบบการเดินทางและการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ อีกทั้งปัญหาที่พบในพื้นที่ส่วนใหญ่ คือ ด้านคุณภาพของการให้บริการที่ไม่เอื้อต่อการเข้าถึง ความถี่หรือรอบในการให้บริการขนส่งสาธารณะไม่เหมาะสมในบางพื้นที่ รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ ปัญหาเหล่านี้จึงส่งผลให้ประชาชนเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเป็นหลัก ก่อให้เกิดการติดขัดของกระแสจราจรบนท้องถนนและเกิดมลพิษทางอากาศ ดังนั้นเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น จึงควรมุ่งเน้นระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงประชาชนได้ง่าย อาทิ การปรับปรุงเส้นทางหรือเพิ่มแนวเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะ โดยที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ หรือจังหวัดหลักเพื่อต่อสายรถ การปรับปรุงกายภาพของโครงสร้างสถานีและเพิ่มสถานีให้บริการ และการนำระบบเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับระบบขนส่งสาธารณะ อีกทั้งการส่งเสริมพื้นที่ที่มีศักยภาพให้เป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงจุดเดินทางอย่างไร้รอยต่อ โดยเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะไปยังประเทศเพื่อนบ้านประกอบด้วย

บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอห้วยโก๋น จังหวัดน่าน มีระบบขนส่งสาธารณะ(การขนส่งผู้โดยสาร) ที่เชื่อมต่อไปยังแขวงไชยบุรี และเชื่อมเข้าสู่แขวงหลวงพระบาง ที่เป็นเมืองหลวงสาธารณรัฐประชาชนลาว

บริเวณอำเภอภูตู จังหวัดอุดรดิตถ์ ให้มีระบบขนส่งสาธารณะ (การขนส่งผู้โดยสาร) ที่เชื่อมต่อไปยังแขวงปากลาย แขวงไชยบุรี เชื่อมเข้าสู่แขวงหลวงพระบาง ที่เป็นเมืองหลวงสาธารณรัฐประชาชนลาว

- **นโยบายที่ 5: การยกระดับการขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ**

ภาคเหนือมีพื้นที่ติดกับแนวแม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำสำคัญต่อการคมนาคมทางน้ำระหว่างประเทศ เพื่อเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่งโดยการคมนาคมทางน้ำเป็นระบบคมนาคมที่ได้รับความนิยมต่อการขนส่งสินค้า เนื่องจากการขนส่งทางน้ำประหยัดพลังงาน มีต้นทุนในการขนส่งต่ำ และมีความปลอดภัยในการขนส่ง อีกทั้งตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน เมียนมา สปป.ลาว และไทย ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้มีการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนที่ปัจจุบันนั้นเปิดให้บริการแล้ว ดังนั้นการพัฒนาโดยการปรับปรุงท่าเรือเดิมให้มีประสิทธิภาพโดยการปรับปรุงท่าเทียบเรือ เพิ่มพื้นที่เทียบเรือ อำนวยความสะดวกในการเดินเรือเพื่อพร้อมรองรับการขยายตัวในอนาคต เชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวระหว่างประเทศจึงเป็นแผนงานที่มีความสำคัญ และสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง แต่สถานการณ์การขนส่งในปัจจุบันมีอัตราการเติบโตไม่มากนักเนื่องจากประสบปัญหาต้นทุนน้ำมันในฤดูแล้งที่เป็นผลเกี่ยวเนื่องมาจากการสร้างเขื่อนกักน้ำที่จีน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าในลำน้ำภายในประเทศ จึงต้องมีการปรับปรุงเส้นทางเดิมที่สำคัญโดยการขุดลอกร่องน้ำให้สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี เพื่อลดความแออัดของการจราจร ลดต้นทุนทางโลจิสติกส์และเพื่อขยายขีดความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำ เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งลดลง

- **นโยบายที่ 6: การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ**

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อยกระดับศักยภาพและลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ซึ่งพื้นที่ภาคเหนือเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจเนื่องด้วยทำเลที่ตั้งที่เอื้อต่อการพัฒนา การอยู่ใกล้ชิดประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติ รวมทั้งมีระบบคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างหลากหลายแต่ยังขาดพื้นที่ในการพักการพักการวิ่งระยะไกล การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าเป็นการขนส่งหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า สามารถจัดรูปแบบการขนส่งสินค้าและยานพาหนะในการขนส่งได้อย่างยืดหยุ่นและเหมาะสม รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ดังนั้นการส่งเสริมการพัฒนาทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภาคเหนือจะมุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า (ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง) จะทำหน้าที่เป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า เป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญ และรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง รวมถึงการก่อสร้างท่าเรือบก(Dry Port) ที่จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งเป็นสถานที่ที่เป็นศูนย์โลจิสติกส์ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ แต่ไม่มีการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ เป็นการรองรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบคอนเทนเนอร์ และมีการเชื่อมต่อการขนส่งได้หลายรูปแบบ

2.6.3 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2566 - 2570

2.6.3.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

มติที่ประชุมคณะกรรมการบูรณาการนโยบายการพัฒนาภาค (ก.บ.ภ.) ครั้งที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2564 ได้กำหนดนโยบายหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดให้ใช้ในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดอย่างสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล รวมถึงให้ความสำคัญกับแผนพัฒนาภาค ศักยภาพ โอกาสในการพัฒนาของพื้นที่เพื่อเป็นแผนชี้้นำการพัฒนาในภาพรวมของพื้นที่และให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันในทุกพื้นที่รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้อย่างทั่วถึง



ที่มา:เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ภ.ปี 61

รูปที่ 2.6-8 แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

โดยมีแนวทางการพัฒนาภาคเหนือสอดคล้องกับแผนพัฒนาฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และโอกาสศักยภาพปัญหาข้อจำกัดของภาคเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น "ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง" เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและเติบโตอย่างยั่งยืนโดยใช้ทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ วัฒนธรรมและความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ

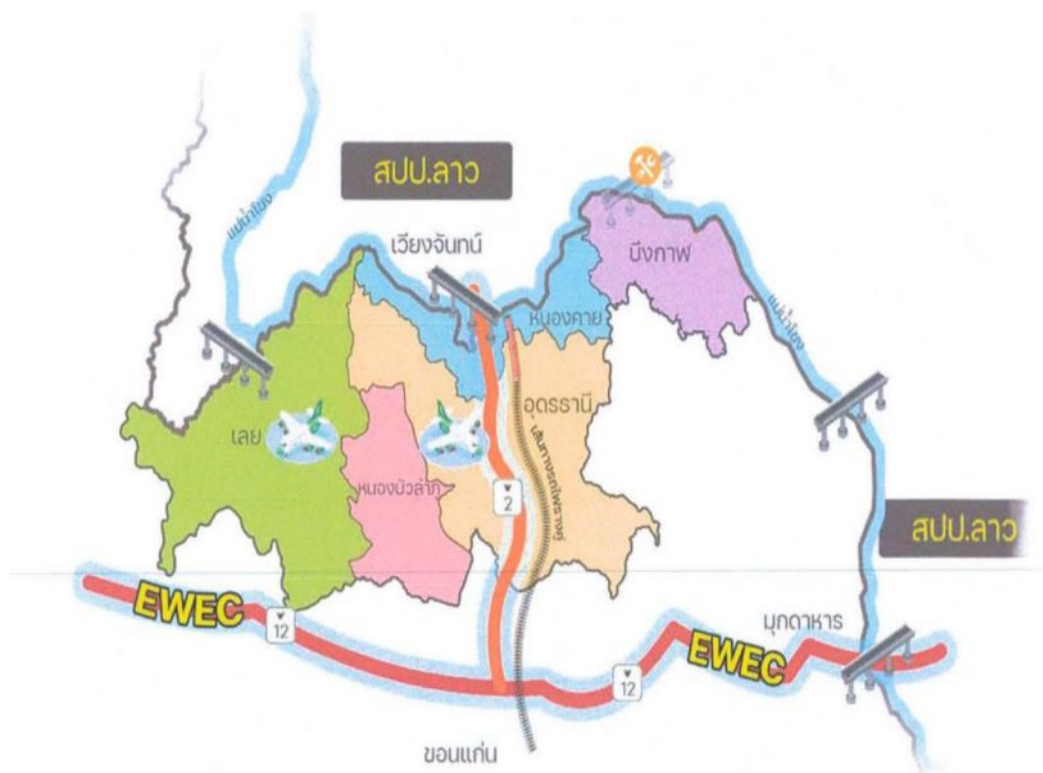
แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วย

1. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
2. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)
3. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (พ.ศ. 2566 - 2570)
4. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
5. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)

1. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีจังหวัดติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 3 จังหวัด ทำให้มีมูลค่าการค้าชายแดนกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวสูงที่สุดของประเทศ ประกอบกับการเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง ระเบียงเศรษฐกิจ และโครงการรถไฟเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาชนจีน มีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด คือ เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 5 ประเด็นการพัฒนา ได้แก่ 1. พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐานสากล 2. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน และการค้าชายแดน 3. พัฒนาและยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบ 4. การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน 5. พัฒนาทุนมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม

จากประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดทำให้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและต่อยอดสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยโมเดลเศรษฐกิจชีวภาพ -เศรษฐกิจหมุนเวียน- เศรษฐกิจสีเขียว หรือ BCG economy ต่อยอดความหลากหลายทางชีวภาพและทางวัฒนธรรม เชื่อมโยงหลักคิดเศรษฐกิจพอเพียงสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน



ที่มา: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับทบทวนรอบปี พ.ศ. 2567)

รูปที่ 2.6-9 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

• ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะและประกอบรถยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเหล็กขั้นกลางและขั้นปลาย อุตสาหกรรมยางพาราขั้นปลาย อุตสาหกรรมผลิตวัสดุก่อสร้าง พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และยางพารา

- ด้านเศรษฐกิจและสังคม การค้าการลงทุน เน้นการพัฒนาผ่านการค้าและการลงทุน โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ ขยายฐานการพัฒนาของธุรกิจต่อยอดการตั้งฐานการผลิต ในกลุ่มจังหวัด ให้สามารถในระดับต่างประเทศได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนด้วยข้อได้เปรียบด้านทรัพยากรและภาคบริการที่พร้อมมากกว่าภูมิภาคอื่น ๆ
- ด้านการท่องเที่ยว การส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขงเชื่อมเส้นทางทางท่องเที่ยวไปพื้นที่ท่องเที่ยวของประเทศเพื่อนบ้านร่วมกับประเพณีที่โดดเด่น เช่น ผีตาโชน ชมบั้งไฟพญานาค
- ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร การใช้นวัตกรรมเพื่อต่อยอดการผลิต ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรทั้งการบริโภคและภาคอุตสาหกรรม สร้างเครือข่ายกับกลุ่มเกษตรกร วิสาหกิจชุมชนด้วยการสนับสนุนด้านการตลาด สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตร

โดยมีบทบาทการพัฒนา ได้แก่

- เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเพิ่มเส้นทางใหม่บึงกาฬ - อุดรธานี เป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจ รวมกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีโรงงานการรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม
- เป็นแหล่งการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ในเรื่องของอารยธรรมและประวัติศาสตร์ แหล่งอารยธรรมลุ่มแม่น้ำโขงที่มีความเชื่อและความศรัทธาของคนในพื้นที่ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแนวผจญภัยเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
- เป็นแหล่งการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรที่เน้นการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนการผลิตการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต เพื่อลดความเสี่ยงต่อผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศรวมทั้งการต่อยอดและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ จากทรัพยากรการเกษตรเดิมช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG

• เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

“เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน”

• ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

- ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดสบายดีให้ได้มาตรฐานสากล

- **วัตถุประสงค์**

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยว
2. ยกระดับการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดสบายดี ให้ได้มาตรฐานสากล และเชื่อมโยงกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงอย่างเป็นรูปธรรม
3. เพื่อส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดสบายดี

- **แนวทางการพัฒนา**

1. พัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานสากล
2. ส่งเสริมความร่วมมือและพัฒนาทักษะบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เพื่อเชื่อมโยงเส้นทาง การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงอย่างเป็นรูปธรรม
3. พัฒนาประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวและเพิ่มช่องทางการตลาด

■ **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน และการค้าชายแดน

- **วัตถุประสงค์**

1. พัฒนาความสามารถในการแข่งขัน ด้านการผลิต การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการตลาดทั้งใน และต่างประเทศ
2. เพื่อเพิ่มมูลค่าภาคอุตสาหกรรม มุ่งสู่มาตรฐานเศรษฐกิจ BCG ของกลุ่มจังหวัด
3. เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน

- **แนวทางการพัฒนา**

1. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการค้าชายแดนเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการค้าชายแดน
2. พัฒนาระบบการบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมในทุกพื้นที่
3. ยกระดับและพัฒนาศักยภาพสินค้าและบริการให้มีมาตรฐานในการแข่งขัน
4. ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน การค้าชายแดน เชื่อมโยงทั้งภายในและระหว่างประเทศ

■ **ประเด็นการพัฒนาที่ 3** พัฒนาและยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบ

- **วัตถุประสงค์**

1. พัฒนาระดับผลิตภัณฑ์สินค้าเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์ให้ได้มาตรฐานสากล
2. เพิ่มช่องทางตลาดในการผลิตสินค้า และการจำหน่ายสินค้าเกษตรให้มีมูลค่าสูง

- แนวทางการพัฒนา

1. เพิ่มมาตรฐานสินค้าการเกษตรในการป้องกัน เฝ้าระวังโรคอุบัติใหม่ในพืชและสัตว์สู่การบริการให้ได้มาตรฐาน
2. ยกระดับและส่งเสริมการผลิต แปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม การผลิตที่ทันสมัยเพื่อการส่งออก
3. เพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าในรูปแบบที่หลากหลาย

■ ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

- วัตถุประสงค์

1. พื้นฟูและอนุรักษ์พื้นที่ป่า ให้มีความอุดมสมบูรณ์เพิ่มขึ้น
2. เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการรับมือ กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ของโลกและภัยพิบัติในรูปแบบต่าง ๆ ตามสถานการณ์โลก
3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหาร จัดการน้ำทั้งระบบ

- แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาและส่งเสริมการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
2. ส่งเสริมการบริหารจัดการระบบอนุรักษ์ พื้นฟูและป้องกันการทำลายทรัพยากรลุ่มน้ำแบบบูรณาการของกลุ่มจังหวัด
3. การเตรียมความพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก (Climate change) และภัยพิบัติในรูปแบบต่าง ๆ ตามสถานการณ์โลก

■ ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาทุนมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม

- วัตถุประสงค์

1. เพื่อยกระดับศักยภาพแรงงาน และผู้ประกอบการในกลุ่มจังหวัดสภายดี
2. เพื่อให้ประชาชนในกลุ่มจังหวัดสภายดี มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

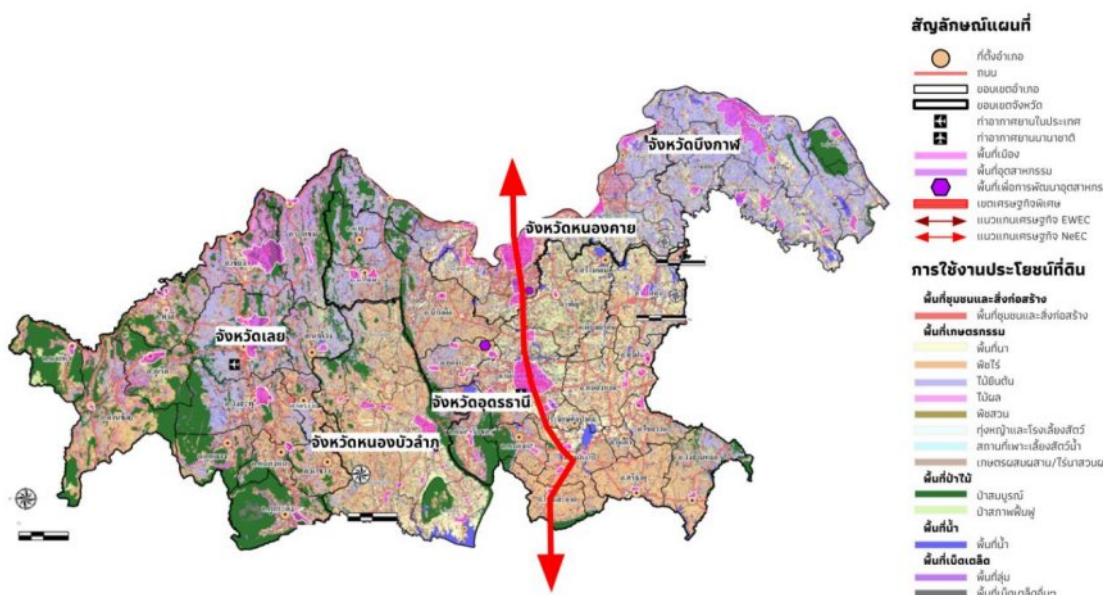
- แนวทางการพัฒนา

1. ลดปัญหาครอบครัว ยาเสพติดในชุมชน ปัญหาเด็กและเยาวชน และปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคม
2. พัฒนาและยกระดับศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบการให้มีทักษะฝีมือได้มาตรฐาน
3. พัฒนาคอนให้พร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์โลก

- **สรุปการทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ดังนี้**
 - **ประเด็นด้านเศรษฐกิจในภาพรวม**
 - เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ทั้งด้านข้อมูลและโครงสร้างพื้นฐาน
 - ปรับปรุงโครงสร้างการผลิตให้หลากหลายและมีมูลค่าสูงขึ้น ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานทั้งภาคการเกษตร
อุตสาหกรรม
 - เพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย จับคู่เศรษฐกิจ พัฒนาเทคโนโลยีการผลิต สนับสนุนการวิจัย
 - เชื่อมโยงทางการค้าและการบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค กับประเทศเพื่อนบ้าน
การพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - ผลักดันพื้นที่ชายแดนยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน ที่จะทำให้มีมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น
 - **ประเด็นด้านการเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบ**
 - การพัฒนาคุณภาพผลผลิตทางการเกษตรและสินค้าเกษตรหลักให้ได้มาตรฐานในรูปแบบ
ของเกษตรปลอดภัย และอาหารปลอดภัย โดยให้ความสนใจการพัฒนาประเด็นปัจจัยการผลิต
 - การพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและจัดการระบบชลประทานให้มีความยั่งยืน
 - สนับสนุนสถาบันการศึกษาในพื้นที่ ทำการวิจัยและพัฒนาในการเพิ่มมูลค่าผลผลิตทาง
การเกษตร
 - ส่งเสริมให้เกิดเกษตรกรรุ่นใหม่และมีความรู้ในการยกระดับการผลิตให้มีคุณภาพ และ
มาตรฐาน
 - **ประเด็นด้านอุตสาหกรรม**
 - พัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร โดยใช้นวัตกรรมในการผลิตและเป็นที่ยอมรับ
ระดับประเทศ เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานแป้ง โรงงานแปรรูปสินค้าเกษตร
 - สร้างการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
 - พัฒนาประสิทธิภาพการเงิน และยังสามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตรองท้องถิ่นได้
 - เพิ่มมูลค่าการลงทุน ทั้งในด้านการค้นคว้า วิจัย ต่อยอด และพัฒนาฝีมือแรงงาน
 - **ประเด็นด้านการท่องเที่ยว**
 - สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวธรรมชาติ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
 - เพิ่มมูลค่าการใช้ผ่านนักท่องเที่ยว ผ่านการพัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นและบริการ ศูนย์กลาง
การท่องเที่ยวแม่น้ำโขง

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศบ้าน (สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง)
- พัฒนารฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ศูนย์การท่องเที่ยวและความปลอดภัยที่ครอบคลุม
- พัฒนาการท่องเที่ยวหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
 - การจัดการพื้นที่เมืองและชุมชนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
 - สร้างความสมดุลของระบบนิเวศอย่างยั่งยืน
 - การบริหารจัดการทรัพยากรตามหลัก BCG model
 - การอนุรักษ์พื้นที่ป่าไม้ในเขตต้นน้ำและป่าสงวนเสื่อมโทรม
- ประเด็นด้านสังคม และความมั่นคง
 - ประชาชนผู้ยากไร้ได้รับการช่วยเหลือ
 - ประชากรได้รับการพัฒนาความรู้ทักษะ รองรับการทำงานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
 - ลดจำนวนคนจน โดยการส่งเสริมด้านอาชีพเพื่อให้สามารถช่วยเหลือตนเองและครอบครัวได้
 - ยกระดับและพัฒนาประชาชนให้มีคุณภาพ และเข้าถึงบริหารของรัฐ
 - พัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน เพิ่มการจ้างงานในกลุ่มจังหวัด
 - ลดปัญหาการลักลอบเข้าเมืองตามแนวชายแดน
 - สร้างความร่วมมือกับต่างประเทศ ด้านความมั่นคง

● การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (เลย หนองบัวลำภู อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ)



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

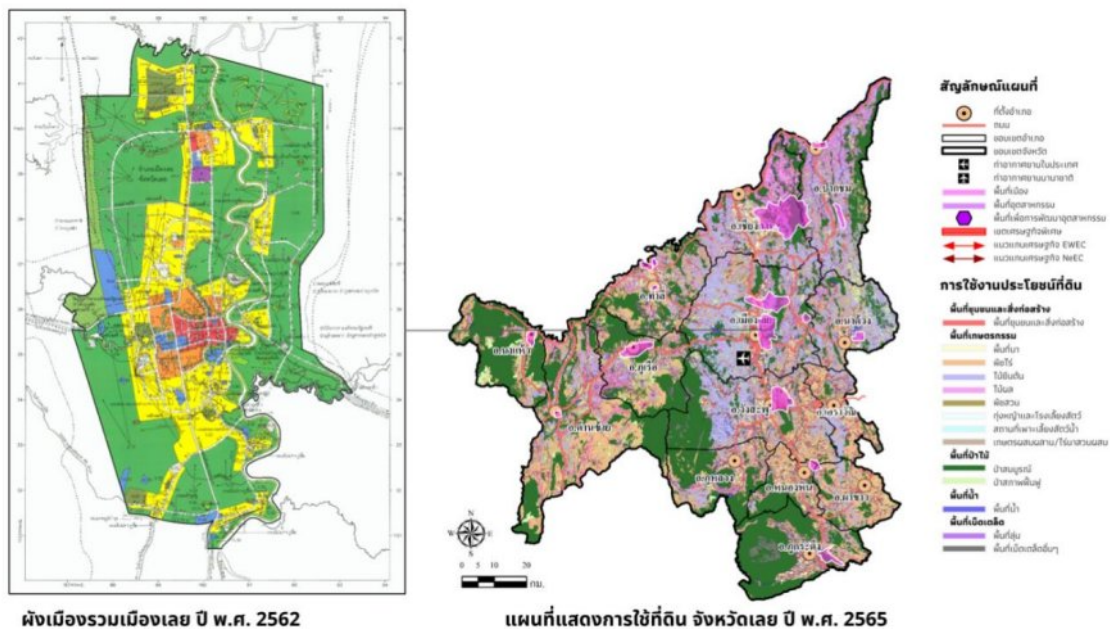
รูปที่ 2.6-10 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัดได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย และจังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดเลย

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 58.69 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พืชไร่ทางตอนล่าง และพื้นที่ไม้ยืนต้นทางตอนบน พื้นที่ป่าไม้เป็นอีกส่วนที่มีอยู่มากในพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 34.33 บริเวณทางตะวันตกของพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 229,074 ไร่คิดเป็นร้อยละ 3.22 ของพื้นที่ทั้งหมด และมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ กระจุกตัวขนาดใหญ่กระจายเป็น 3 ส่วนของพื้นที่บริเวณ อ.เชียงคาน อ.เมือง และ อ.วังสะพุง

โครงการการคมนาคมในเมืองเลย มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 203 ตัดกับ 201 บริเวณใจกลางเมืองซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม และพื้นที่อยู่อาศัยผสมผสานความหนาแน่นน้อยและปานกลาง โดยมีพื้นที่สถาบันราชการกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ พื้นที่เมืองบางส่วนรวมถึงพื้นที่อุตสาหกรรมมีการขยายออกมาบริเวณโดยรอบเมืองที่เป็นจุดศูนย์กลางใหม่บริเวณทางเหนือ โดยมีโครงข่ายวงแหวนรอบนอกถนนเลย - ด้านซ้าย 10 ที่มีการขยายเขตทาง 30 เมตร เชื่อมต่อพื้นที่บริเวณทางเหนือและทางหลวงชนบท ลย. 4009 (บ้านภูบ่อบิด - บ้านห้วยพอด) ถนนเส้นคูขนานถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 203 ที่ปัจจุบันยังมีการใช้งานเกษตรกรรมติดกับป่าสงวนแห่งชาติป่าภูห้วยหมาก



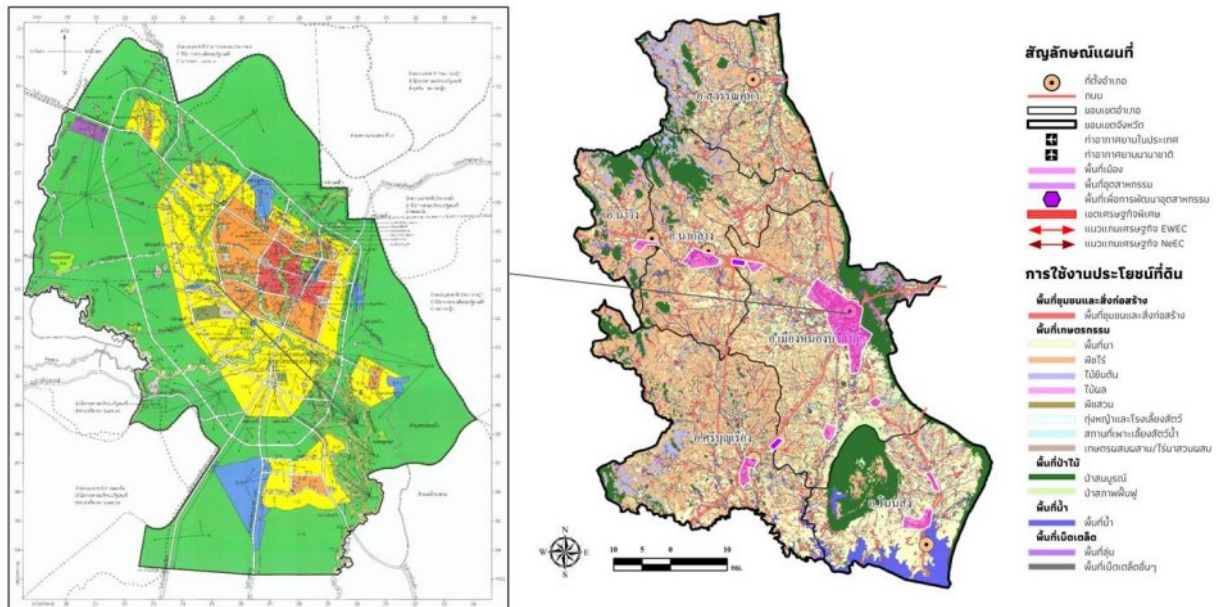
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-11 ผังเมืองรวมเมืองเลยและแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดเลย

จังหวัดหนองบัวลำภู

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่ร้อยละ 36.09 กระจายอยู่โดยรอบทางตอนบนของพื้นที่ ส่วนด้านล่างของ อ.เมือง เป็นพื้นที่นา ที่คิดเป็นร้อยละ 25.70 ของพื้นที่ทั้งหมด พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 126,521 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.25 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ทางตะวันตกของพื้นที่บริเวณ อ.เมือง และกระจายตามแนวทางถนนสู่อ.นาหว้า

ส่วนโครงข่ายการคมนาคมบริเวณตัวเมือง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 ตัดผ่านกลางเมืองไปสู่จังหวัดอุดรธานี โดยผ่านพื้นที่การใช้ประโยชน์ประเภทชนบทและเกษตรกรรมสู่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย และที่ดินประเภทพาณิชยกรรมใจกลางเมือง โดยมีทางหลวงชนบท นก. 3038 เชื่อมโครงข่ายวงแหวนโดยรอบร่วมกับที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและที่ดินประเภทสถาบันราชการรอบเมืองส่วนถนนนิคมมงคลเป็นโครงข่ายเชื่อมจากใจกลางพื้นที่พาณิชยกรรมสู่พื้นที่ถนนย่อยอื่น ๆ ในพื้นที่เมือง



ผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู ปี พ.ศ. 2562

แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดหนองบัวลำภู ปี พ.ศ. 2562

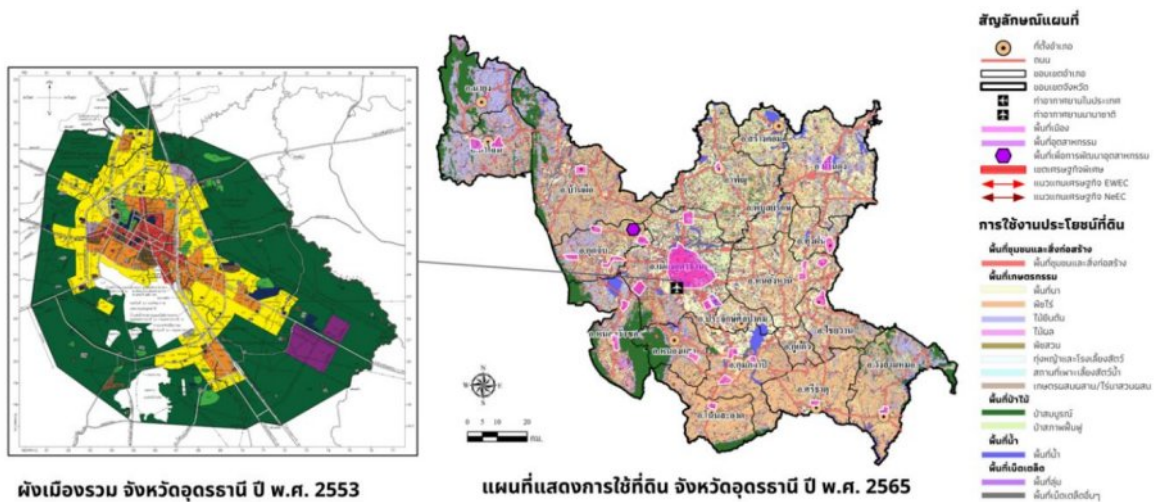
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-12 ผังเมืองรวมเมืองหนองบัวลำภู และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดอุดรธานี

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 73.98 ของพื้นที่ พื้นที่นาในบริเวณตะวันออกเฉียงเหนือของ อ.เมือง พื้นที่ปลูกพืชไร่บริเวณทางตอนใต้และตะวันตกเฉียงเหนือ ร่วมกับพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้นพื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 496,676 ไร่คิดเป็นร้อยละ 6.7 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนกลางของพื้นที่บริเวณ อ.เมืองอยู่ในแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ NeEC ตัดผ่าน เชื่อมโยงไปสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายและสปป. ลาว

เมืองอุดรธานีมีศูนย์กลางเมืองบริเวณที่ดินประเภทพาณิชยกรรม จากจุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และ 22 กระจายออกมาบริเวณวงแหวนชั้นใน ถนนศรีสุข ถนนวัฒนาวงศ์ ที่เชื่อมต่อไปยังทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 2024 ที่มีที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและน้อย เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เป็นทาง เชื่อมแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ NeEC ไปทิศเหนือ จังหวัดหนองคาย ทำให้การขยายเมืองทางทิศใต้เกิดที่ดิน ประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ตามแนวเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2



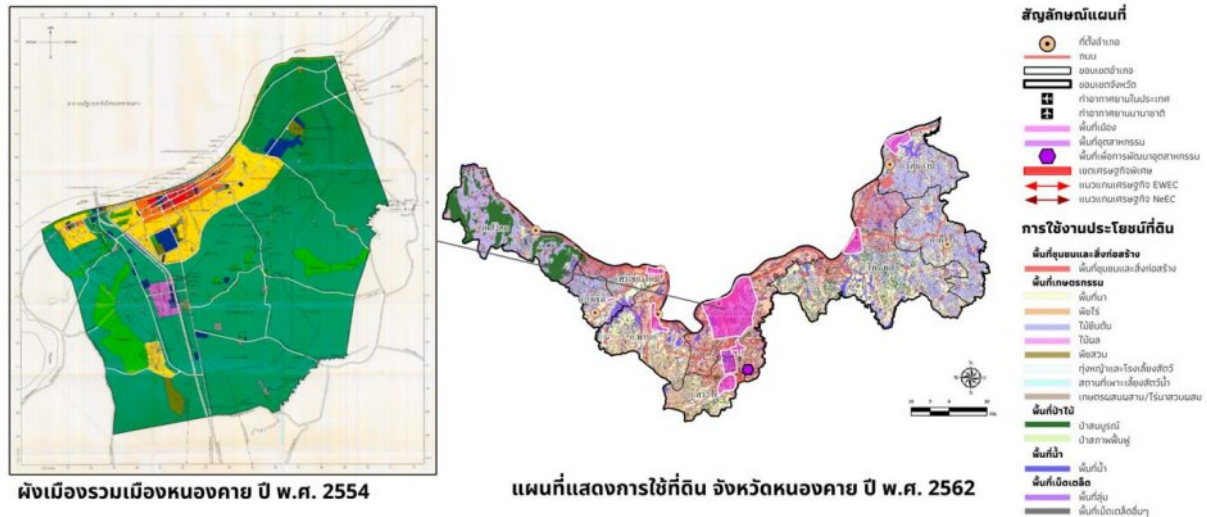
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-13 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดอุดรธานี

จังหวัดหนองคาย

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่นา ร้อยละ 34.54 บริเวณโดยรอบ อ.ท่าบ่อ และพื้นที่ไม่ยืนต้นทางตะวันออกของพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 132,081 ไร่คิดเป็นร้อยละ 6.99 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนกลางของพื้นที่บริเวณ อ.เมือง ติดแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจและเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และมีชุมชนกระจายอยู่ตามแนวพื้นที่ริมน้ำ

เมืองหนองคายมีเขตแดนติดกับสปป. ลาว บริเวณริมน้ำโขง โครงข่ายคมนาคมจึงมุ่งสู่พื้นที่ชายแดนเป็น ศูนย์กลางเมืองและขยายเมืองลงมาทางทิศใต้ การพัฒนาเส้นทางส่วนใหญ่เน้นการเชื่อมต่อจากบริเวณชายแดนสู่ ถนนพหุขลประทาน บริเวณที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นต่ำ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เป็น เส้นทางแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจและเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ที่เชื่อม ไปยังพื้นที่ริมชายแดนจุดอื่น ๆ



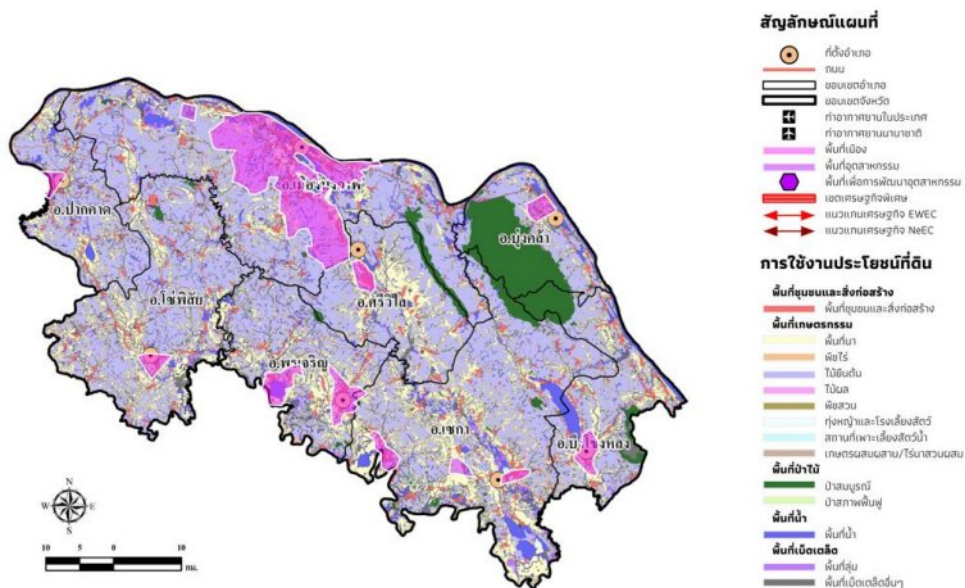
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-14 ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดหนองคาย

จังหวัดบึงกาฬ

พื้นที่ไม้ยืนต้นเป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนมากที่สุด จำนวน 1,437,101 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 53.4 ของพื้นที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 113,689 ไร่คิดเป็นร้อยละ 4.2 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนบนของพื้นที่บริเวณ อ.เมือง และกระจายอยู่บริเวณจุดตัดอื่น ๆ ของพื้นที่เมือง พื้นที่ป่าไม้ กระจุกตัวเป็นพื้นที่เดียวในบริเวณทางตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่

พื้นที่เมืองปึงกาฬมีขอบเขตติดกับสปป. ลาว โดยมีแม่น้ำโขงผ่าแบ่ง มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 จากจังหวัดสกลนครเชื่อมเข้าสู่เมืองและตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ตามแนวแม่น้ำโขง การขยายตัวของเมือง จึงกระจายเป็นจุดตามแนวถนนจากจังหวัดสกลนคร และตามแนวแม่น้ำโขง เช่น ตำบลปากคาด ตำบลวิศิษฐ์ และบริเวณห้วยขามเปี้ย



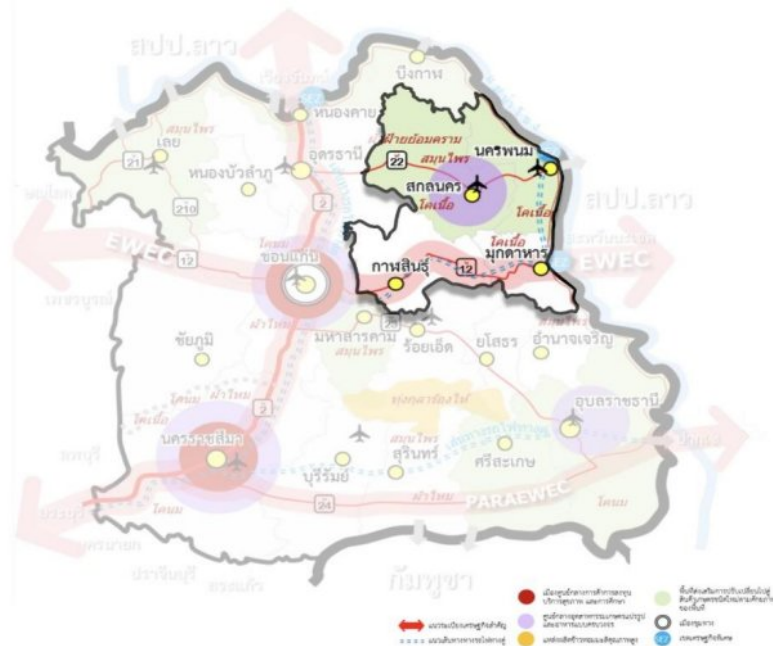
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดบึงกาฬ ปี พ.ศ. 2562

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-15 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของจังหวัดบึงกาฬ

2. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนมีสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีสินค้าทางการเกษตรที่เป็นทรัพยากรสำคัญที่เป็นที่รู้จักและยอมรับของตลาดทั้งในและต่างประเทศ อาทิ โคขุน ผ้าย้อมคราม ผ้าหมักโคลน เป็นต้น รวมถึงมีสินค้าทางการเกษตรที่ได้รับมาตรฐาน GI ได้แก่ ลิ้นจี่ สับปะรด กาญจนาพันธ์ทางกระรอก เป็นต้น รวมถึงการสนับสนุนจากมาตรการของภาครัฐด้านการส่งเสริมนโยบายส่งเสริมสินค้าเกษตรคุณภาพ เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตรมูลค่าสูง BCG SDGs โลจิสติกส์ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์ครบวงจร โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่ม คือ ฐานการผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เมืองน่าอยู่ น่าเที่ยว น่าลงทุน ประตุการค้าสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด 4 ด้าน 1.การพัฒนาสินค้าเกษตรมูลค่าสูงอย่างยั่งยืน 2. การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 3. การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่ 4. การพัฒนาสังคม ความมั่นคง และสิ่งแวดล้อม



ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ภ.ปี 61

รูปที่ 2.6-16 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

• เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

“ฐานการผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เมืองน่าอยู่ น่าเที่ยว น่าลงทุน ประตุการค้าสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง”

• ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

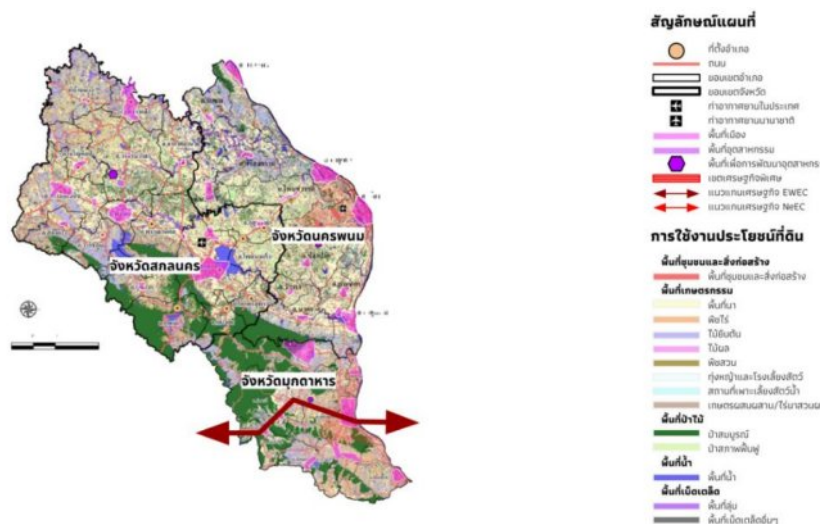
- ประเด็นการพัฒนาที่ 1 พัฒนาสินค้าเกษตรมูลค่าสูงอย่างยั่งยืน

- **วัตถุประสงค์**
 1. ผลิตรถยนต์มวลรวมภาคการเกษตรของกลุ่มจังหวัดเพิ่มขึ้น
 2. เกษตรกร/กลุ่มเกษตรกรทำการเกษตรมูลค่าสูงเพิ่มขึ้น
 3. ผลิตรถยนต์การเกษตรแปรรูปด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มขึ้น
 4. มีการส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายกลุ่มเกษตรกรเพิ่มขึ้น
- **แนวทางการพัฒนา**
 1. ส่งเสริมการพัฒนาการผลิต การสร้างมูลค่าเพิ่มทางการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
 2. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายกลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบการ
 3. พัฒนาเครือข่ายการตลาดสมัยใหม่ของกลุ่มจังหวัด
- **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
 - **วัตถุประสงค์**
 1. การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดเป็นที่ยอมรับมากขึ้น
 2. การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดเติบโตขึ้น
 - **แนวทางการพัฒนา**
 1. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเส้นทางคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน
 2. พัฒนาเรื่องราวและเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
 3. พัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและบริการแก่ผู้ประกอบการและบุคลากรด้านการท่องเที่ยว
 4. พัฒนาสินค้าที่ระลึกและOTOP ที่มีคุณภาพเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว
 5. ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว 3 ธรรมของกลุ่มจังหวัดฯ
- **ประเด็นการพัฒนาที่ 3** การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่
 - **วัตถุประสงค์**
 1. ภาคการค้าและการลงทุนมีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น
 2. ผู้ประกอบการ และแรงงานได้รับการเพิ่มขีดความสามารถ ด้านการผลิต การค้า การลงทุน
 3. สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุนได้รับการปรับปรุง/พัฒนา

4. สินค้าและบริการได้รับการเพิ่มมูลค่าโดยใช้นวัตกรรม
- **แนวทางการพัฒนา**
 1. เพิ่มขีดความสามารถด้านการผลิต การค้า การลงทุนแก่ผู้ประกอบการและแรงงานในพื้นที่
 2. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการค้าการลงทุน
 3. ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการในการค้าการลงทุน
 4. จัดกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น การจัดกิจกรรมแบบ New-Normal เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) เป็นต้น
 - **ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาสังคมความมั่นคงและสิ่งแวดล้อม**
 - **วัตถุประสงค์**
 1. ลดความเหลื่อมล้ำในสังคมของกลุ่มจังหวัด
 2. ประชาชนมีการเข้าถึง และมีการศึกษาที่ดีขึ้น
 3. ประชาชนในกลุ่มจังหวัดมีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
 4. ประชาชนมีการดูแลเรื่องธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมากขึ้น
 - **แนวทางการพัฒนา**
 1. ส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา ด้านสาธารณสุข ด้านคุณธรรมจริยธรรมและลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมให้กับประชาชนในพื้นที่
 2. ส่งเสริมเครือข่ายให้เข้ามามีส่วนร่วมในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มั่นคง
- **สรุปการทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ดังนี้**
 - **ประเด็นด้านเศรษฐกิจในภาพรวม**
 - เศรษฐกิจเติบโตทันศักยภาพของพื้นที่ และสร้างห่วงโซ่มูลค่าเพื่อก่อให้เกิดเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูง และยั่งยืน
 - กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 เป็นประตูเชื่อมโยงระหว่างไทย ไปสู่ สปป. ลาว และเวียดนาม
 - สัดส่วนมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับทางด้านการค้า
 - มียอดขายผลิตภัณฑ์ OTOP ที่ต่อเนื่อง แต่ในอัตราที่ถือว่าค่อนข้างต่ำหากเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ของรายได้จากการขายสินค้า OTOP โดยจังหวัดสกลนครมีสัดส่วนการจำหน่ายสูงที่สุด
 - ศึกษาความเป็นไปได้การพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ผ่านเทือกเขาภูพาน และเชื่อมโยงกับเส้นทางมอเตอร์เวย์ M5 (บึงกาฬ-สุรินทร์) โดยให้ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง

- พัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุนสู่ไทยแลนด์ 4.0
- โอกาสการเพิ่มมูลค่าการค้าจากโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลาง และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)
- ประเด็นด้านการเกษตร
 - เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานคุณภาพโคเนื้อเพื่อสร้างรายได้อย่างยั่งยืน
 - เพิ่มพื้นที่ชลประทานให้มากขึ้น ส่งเสริมการเกษตร
 - มุ่งสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ตอบสนองความต้องการของประชาชน และเป็นเมืองเกษตรปลอดภัย/เกษตรอินทรีย์
 - มีการก่อสร้างถนน และแหล่งน้ำ ที่มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกันภายในกลุ่มจังหวัด
 - เพิ่มประสิทธิภาพเกษตรมูลค่าสูงและการพัฒนาตลาดสินค้าทางการเกษตร
 - บริหารจัดการน้ำในกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการและยั่งยืน ไม่ให้เกิดปัญหาภัยพิบัติและการขาดแคลน ทั้งปริมาณน้ำสำหรับการอุปโภค บริโภค เกษตรกรรม
 - มุ่งสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนและเป็นเมืองเกษตรปลอดภัย/เกษตรอินทรีย์
- ประเด็นด้านอุตสาหกรรม
 - สร้างการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โรงงานสีเขียว
 - ขยายตัวอุตสาหกรรมกลุ่มเป้าหมายไปยังตลาดต่างประเทศ
 - พัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอในจังหวัดสกลนครซึ่งมีสัดส่วนเป็นอันดับที่ 5 ของภาค
 - สนับสนุนการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัดฯ เพื่อให้แรงงานกลับมาทำงานในท้องถิ่น
 - พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต และยังสามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตของท้องถิ่นได้
- ประเด็นด้านการท่องเที่ยว
 - ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งภายในและนอกประเทศ จากการเพิ่มมูลค่ารูปแบบการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) พัฒนาช่องทางการคมนาคมเชื่อมโยงทั้ง 3 จังหวัด
 - สัดส่วนของภาคการท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้จากการท่องเที่ยวที่เติบโตสูงขึ้นมา
 - เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหรืองานประเพณีในกลุ่มจังหวัดฯ ให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน เช่น งานออกพรรษาทั้ง 3 จังหวัด (แห่ปราสาทผึ้ง ไหลเรือไฟ แข่งเรือยาว) ควรจัดให้มีการเชื่อมโยงกัน
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม

- การจัดการพื้นที่เมืองและชุมชนมุ่งสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
 - สร้างความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อสนับสนุนการผลิตและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน
 - บริหารจัดการน้ำในกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการและยั่งยืน ไม่ให้เกิดปัญหาภัยพิบัติและการขาดแคลน ทั้งปริมาณน้ำสำหรับการอุปโภค บริโภค เกษตรกรรม
- ประเด็นด้านสังคม และความมั่นคง
- ประชาชน ในกลุ่มจังหวัด มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งด้านสุขภาพกาย สุขภาพจิต ด้านสวัสดิการ สร้างอาชีพ สร้างรายได้ มีการศึกษาและเพิ่มโอกาสการเข้าถึงเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - บุคลากรภาครัฐมีความสามารถในการแก้ไขปัญหา และดูแลความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชนในกลุ่มจังหวัด
 - ส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ตั้งแต่เด็กเพื่อสร้างประชากรที่มีคุณภาพในอนาคต
- การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (นครพนม มุกดาหาร สกลนคร)



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

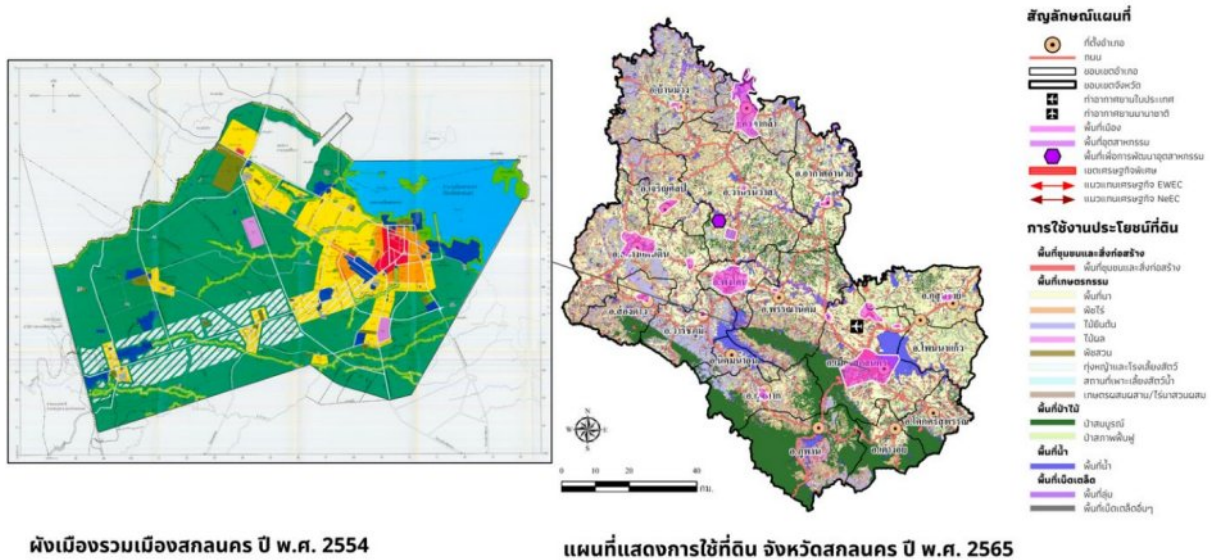
รูปที่ 2.6-17 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 3 จังหวัดได้แก่ จังหวัดนครพนม
จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดสกลนคร

จังหวัดสกลนคร

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 58.69 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พืชไร่ทางตอนล่าง และพื้นที่ไม้ยืนต้นทางตอนบน พื้นที่ป่าไม้ เป็นอีกส่วนที่มีอยู่มากในพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 34.33 บริเวณทางตะวันตกของพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 229,074 ไร่คิดเป็นร้อยละ 3.22 ของพื้นที่ทั้งหมด และมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ กระจุกตัวขนาดใหญ่กระจายเป็น 3 ส่วนของพื้นที่บริเวณ อ.เชียงคาน อ.เมือง และ อ.วังสะพุง

การคมนาคมเส้นทางหมายเลข 22 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ อุดรธานี สกลนคร และ นครพนม โดยสามารถเชื่อมส่วนของใจกลางเมืองสกลนครที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นต่ำบริเวณรอบนอกที่สามารถไปสู่อำเภออากาศยานสกลนคร เชื่อมเที่ยวบินให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ - สกลนคร เชื่อมกับ ทางหลวงหมายเลข 223 สายสกลนคร - บ้านดุ้งที่ตัดเข้าสู่ใจกลางเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมผ่านไปยัง จังหวัดนครพนม นอกจากนี้เส้นทางหมายเลข 213 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดสกลนครกับจังหวัดกาฬสินธุ์



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2554

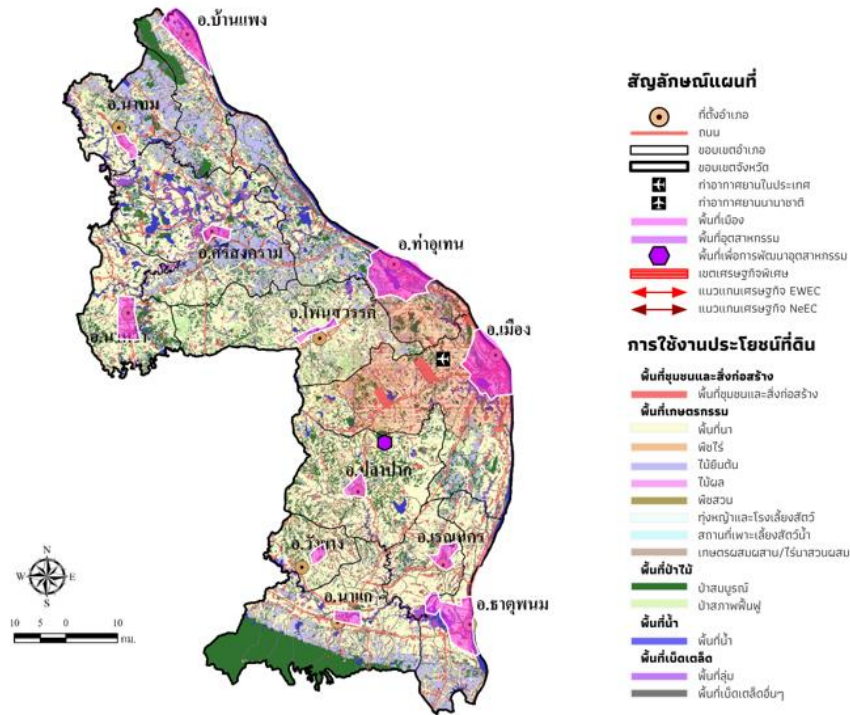
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดสกลนคร ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-18 ผังเมืองรวมเมืองสกลนคร และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดสกลนคร

จังหวัดนครพนม

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 66.73 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาที่มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 46.19 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบอำเภอเมือง พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 219,316 ไร่คิดเป็นร้อยละ 6.37 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนกลางของพื้นที่บริเวณ อ.เมือง และ อ.ท่าอุเทน ตามแนวขอบเขตพื้นที่จังหวัด บริเวณ อ.เมืองนครพนมเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เชื่อมต่อกับสปป. ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพที่ 3 นครพนม - คำม่วน

เส้นทางคมนาคมมีโครงข่ายหลักสำคัญ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 เชื่อมโยงผ่านจังหวัดสกลนครเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง จังหวัดนครพนม - อุดรธานี และเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่กรุงเทพมหานคร รวมถึงท่าอากาศยานนครพนมมีเที่ยวบินให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ - นครพนม สำหรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงจังหวัดนครพนม กับจังหวัดหนองคาย และมุกดาหาร



แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดนครพนม ปี พ.ศ. 2565

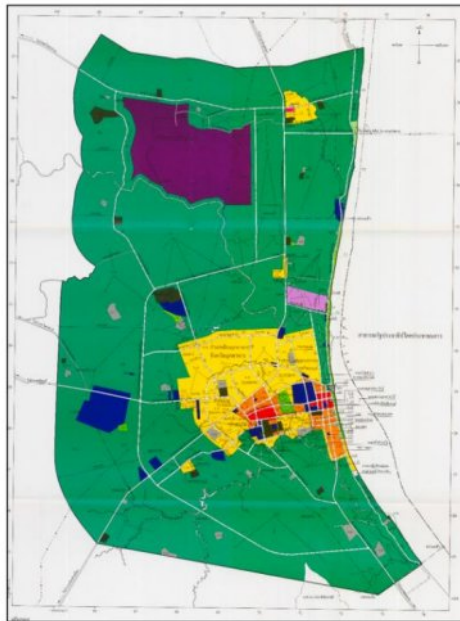
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-19 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดนครพนม

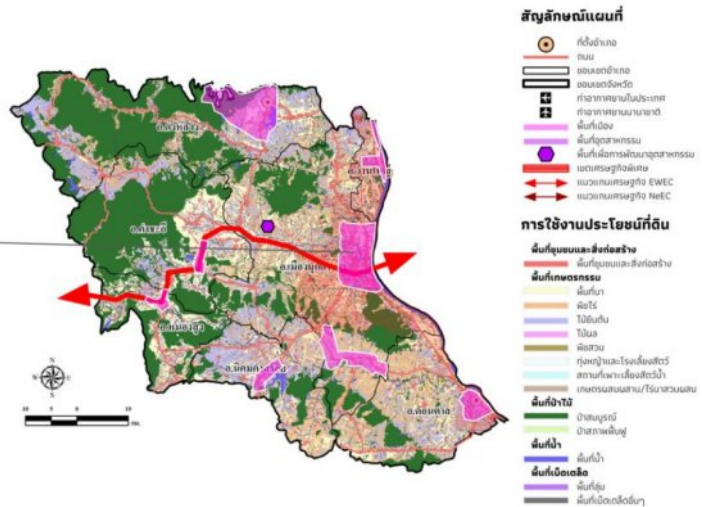
จังหวัดมุกดาหาร

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ไร่ ร้อยละ 55.91 โดยแบ่งเป็นพื้นที่นาบริเวณตอนกลาง พื้นที่พืชไร่บริเวณตอนล่าง และพื้นที่ไม้ยืนต้นบริเวณที่ติดกับพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่ป่าไม้จำนวนมากทางตอนบนของพื้นที่ มีสัดส่วนร้อยละ 35.3 พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 113,603 ไร่คิดเป็นร้อยละ 4.19 ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็น 2 ส่วนใหญ่บริเวณทางตอนกลางและตอนบนของพื้นที่ พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร เชื่อมต่อกับสปป.ลาว บริเวณสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะหวั่นนะเขต และมีพื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม บนทางหลวงหมายเลข 12

โครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 เชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดอุบลราชธานี มุกดาหาร นครพนม และหนองคาย โดยผ่านพื้นที่เมืองสำคัญอย่างชุมชนนิคมคำสร้อย มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2034 เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองมุกดาหารกับ อำเภอยางชุมน้อยอย่าง อำเภอดอนตอล ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2042 (ถนนมุกดาหาร - คำชะอี) เป็นถนนสายหลักของอำเภอมุกดาหารที่เชื่อมต่อกับจังหวัดกาฬสินธุ์ อีก ส่วนคือ แนวเศรษฐกิจ EWEC บนทางหลวงหมายเลข 12 เชื่อมเข้าสู่บริเวณเทศบาลเมืองมุกดาหาร



ผังเมืองรวมเมืองมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2559



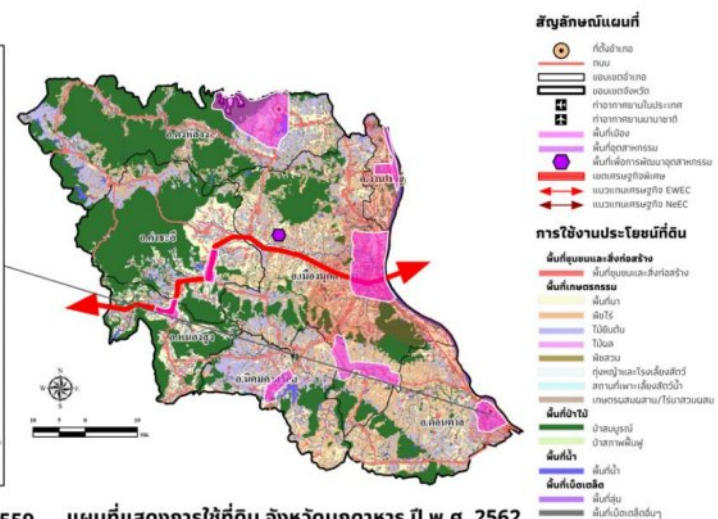
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดหนองบัวลำภู ปี พ.ศ. 2562

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-20 ผังเมืองรวมเมืองมุกดาหาร และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดมุกดาหาร



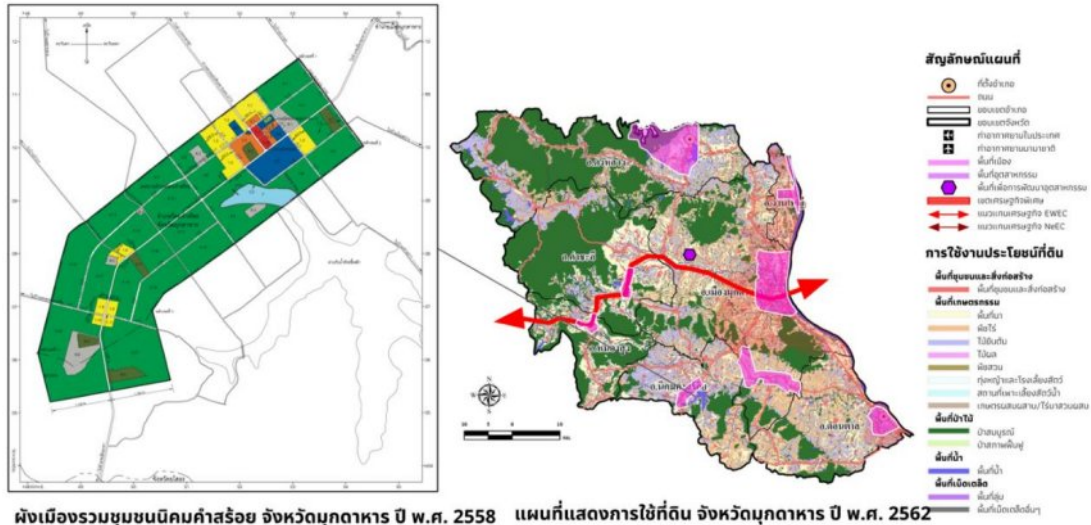
ผังเมืองรวมชุมชนดอนตอล จังหวัดมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2559



แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2562

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-21 ผังเมืองรวมชุมชนดอนตอล จังหวัดมุกดาหาร และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดมุกดาหาร



รูปที่ 2.6-22 ผังเมืองรวมชุมชนนิคมคำสร้อย จังหวัดมุกดาหาร
และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดมุกดาหาร

3. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดที่มีความน่าอยู่และทันสมัย (Smart Cluster) มีเศรษฐกิจแห่งอนาคตที่เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงบนพื้นฐานทรัพยากรของกลุ่มจังหวัด โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการลงทุนการผลิตสินค้าและบริการมูลค่าสูงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมทั้งภาค การเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ สามารถตอบสนองเชื่อมโยงความต้องการของตลาดในอนาคตทั้ง ภายในและภายนอกประเทศ กำหนดเป้าหมายการพัฒนาไว้ว่า “เติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต สังคมเป็นสุข สิ่งแวดล้อมยั่งยืน” ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนา 3 ด้าน

1. Future Economy การเติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต

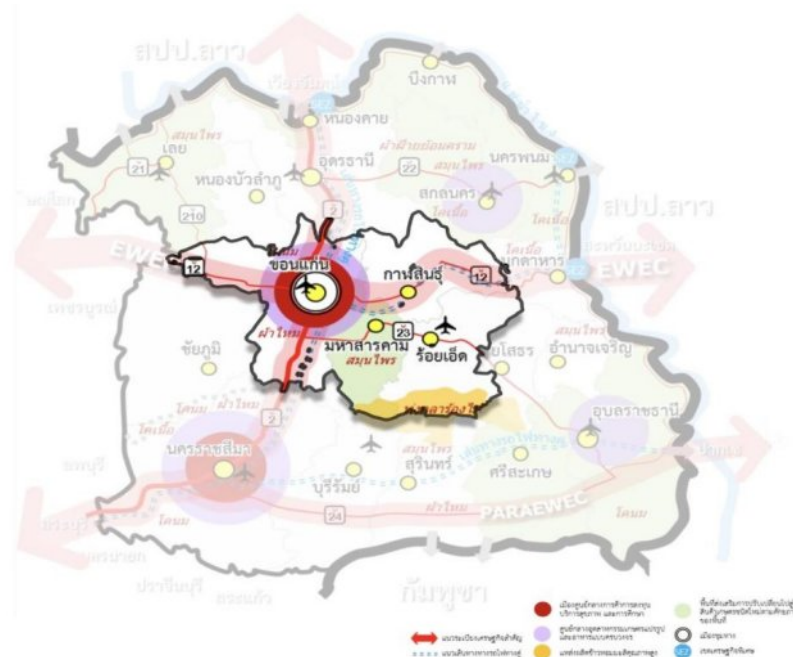
- การเกษตรมูลค่าสูง ภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดได้รับการปรับโครงสร้างให้เป็นภาคการผลิต ที่มีผลตอบแทนสูง
- การค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม และการบริการ ในระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูงพัฒนา โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงจังหวัดในกลุ่มจังหวัดและภูมิภาค เป็นศูนย์กลางขนส่งระบบราง ในภูมิภาคขับเคลื่อนอุตสาหกรรมระบบรางเพื่อเป็นเครื่องยนต์ใหม่ (New engine)
- การท่องเที่ยวเชิงคุณค่าด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์สร้างภาพลักษณ์การท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด ในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว

2. Green Growth การเติบโตบนเศรษฐกิจสีเขียว

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

3. Social Sustainability สังคมเป็นสุขอย่างยั่งยืน

พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม พัฒนาชุมชนพื้นที่
และเมืองให้เป็นพื้นที่ที่น่าอยู่สำหรับทุกคน ส่งเสริมความเข้มแข็งของสถาบันครอบครัวและชุมชนบน
ความท้าทายของเทคโนโลยี



ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ป. 61

รูปที่ 2.6-23 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

- เป้าหมายการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง
“เติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคตสังคมเป็นสุขสิ่งแวดล้อมยั่งยืน”
- ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง
 - ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ส่งเสริมและยกระดับการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตรที่มีมูลค่าสูง
ด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ
 - วัตถุประสงค์
 1. เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและเพิ่มรายได้ภาคการเกษตรของกลุ่มจังหวัดให้สูงขึ้น
 2. เป็นศูนย์กลางด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตรที่มีมูลค่าสูงด้วยฐานเศรษฐกิจBCG
 3. ส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตรให้มีมูลค่าสูง
ลดการใช้สารเคมี และเพิ่มผลิตภาพแรงงานภาคการเกษตร

- แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ระบบโลจิสติกส์การเกษตรและเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว
2. ส่งเสริมการปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อผลิตสินค้าการเกษตรที่มีมูลค่าสูงด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว
3. ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของเกษตรกรและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเกษตร ให้แข่งขันได้อย่างยั่งยืน
4. ส่งเสริมและพัฒนาตลาดสินค้าเกษตรครบวงจรเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง

■ **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจแห่งอนาคต

- วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนระบบโลจิสติกส์ระบบรางและอุตสาหกรรมอากาศยานและการท่องเที่ยวเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางให้เติบโตได้ในอนาคต
2. เป็นกลุ่มจังหวัดมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภูมิภาคที่ตอบสนองต่อความต้องการของตลาดแห่งอนาคต

- แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาโครงข่ายคมนาคม เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ระบบรางและอุตสาหกรรมอากาศยานเพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว
2. ยกระดับศักยภาพ SMEs ผู้ประกอบการธุรกิจเพิ่งเกิดใหม่ (Start-up) และส่งเสริมพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและการพัฒนาทักษะแรงงานเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
3. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจมูลค่าสูงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งด้านการค้าการลงทุน การอุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว
4. พัฒนาการท่องเที่ยวและยกระดับสู่การท่องเที่ยวเชิงคุณค่าด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์
5. พัฒนาการตลาดสินค้าการท่องเที่ยวและบริการกลุ่มจังหวัดในระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง

■ **ประเด็นการพัฒนาที่ 3** อนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่สมดุลด้วยเศรษฐกิจBCG

- **วัตถุประสงค์**

1. เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีการนำเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และเศรษฐกิจสีเขียว (Green economy) มาใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการบริหารทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุล
2. เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติมีพื้นที่สีเขียวทุกประเภทเพิ่มขึ้น
3. สามารถจัดการภัยพิบัติอย่างบูรณาการร่วมกันระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียงให้ประสิทธิภาพในการลดความเสี่ยงการเกิดภัยพิบัติอย่างยั่งยืน

- **แนวทางการพัฒนา**

1. ส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และเศรษฐกิจสีเขียว (Green economy) เพื่อการพัฒนาที่สมดุล
2. อนุรักษ์และบริหารทรัพยากรธรรมชาติ ส่งเสริมการปลูกป่าและอุตสาหกรรมเกษตรสาขাপ่าไม้เพิ่มพื้นที่สีเขียวกลุ่มจังหวัด
3. ส่งเสริมการอนุรักษ์และบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์แบบบูรณาการ
4. พัฒนาระบบป้องกันและลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยกลุ่มร้อยแก่นสารสินธุ์แบบบูรณาการ

■ **ประเด็นการพัฒนาที่ 4**พัฒนาทรัพยากรมนุษย์สังคมมีคุณภาพชุมชนพื้นที่และเมืองมีความเจริญน่าอยู่อย่างยั่งยืน

- **วัตถุประสงค์**

1. เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีทรัพยากรมนุษย์ที่มีศักยภาพรองรับการเปลี่ยนแปลงและสังคมมีความมั่นคงและสงบสุขอย่างยั่งยืน
2. เพื่อพัฒนาการศึกษาทั้งในและนอกระบบรวมทั้งการเสริมสร้างพัฒนาการเด็กทุกช่วงวัยเพื่อการเรียนรู้ตลอดชีวิต
3. พัฒนาระบบการแก้ไขปัญหาทางด้านสาธารณสุขที่เป็นประเด็นร่วมของกลุ่มจังหวัด
4. และส่งเสริมการพัฒนาชุมชน/พื้นที่เชิงสร้างสรรค์ให้เป็นพื้นที่ที่น่าอยู่สำหรับทุกคน

- **แนวทางการพัฒนา**

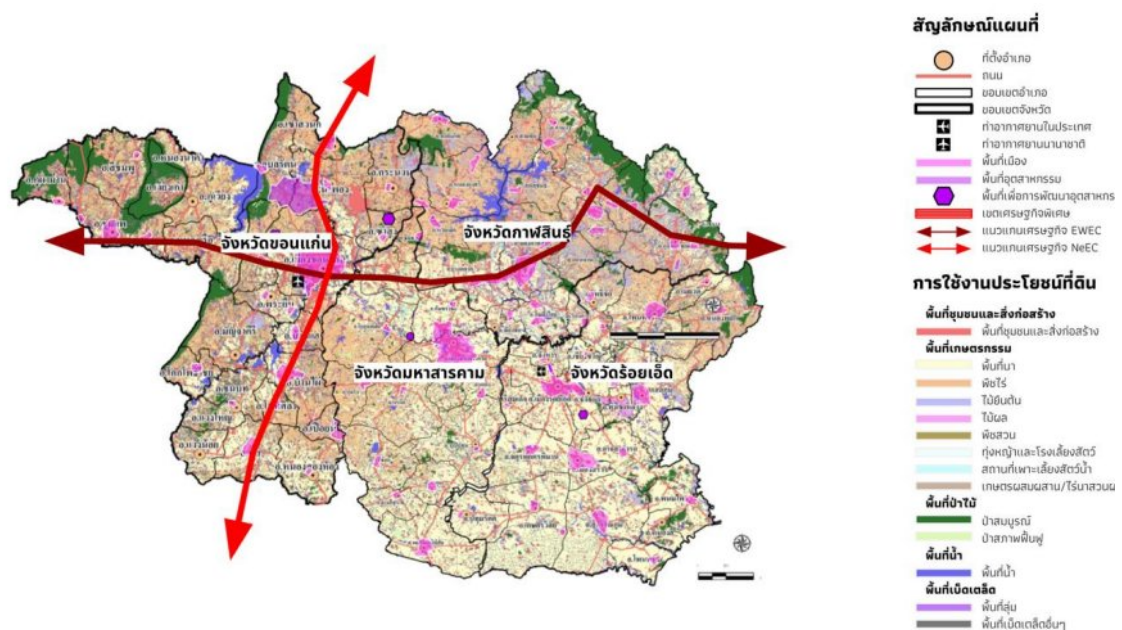
1. พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และยกระดับการศึกษาและคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม
2. เสริมสร้างคุณภาพชีวิตสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนสังคมแก้ไขปัญหาคนยากจนข้ามรุ่น
3. เสริมสร้างและแก้ไขปัญหาสาธารณสุขที่เป็นประเด็นร่วมของกลุ่มจังหวัด

4. พัฒนาชุมชนพื้นที่และเมืองให้เป็นพื้นที่ที่น่าอยู่สำหรับทุกคน

● สรุปการทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ดังนี้

- ประเด็นด้านเศรษฐกิจ
 - พัฒนาโครงข่ายคมนาคม เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ระบบรางและอุตสาหกรรมการอากาศยานเพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
 - ยกกระดับศักยภาพ SMEs ผู้ประกอบการธุรกิจเพิ่งเกิดใหม่ (Start up) และส่งเสริมพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและการพัฒนาทักษะแรงงาน เพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
 - ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจมูลค่าสูงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งด้านการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว
- ประเด็นด้านการเกษตร
 - พัฒนาลาดสินค้าเกษตรครบวงจรเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
 - ส่งเสริมการปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อผลิตสินค้าการเกษตรที่มีมูลค่าสูงด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
 - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ระบบโลจิสติกส์การเกษตร และเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว
 - ส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และเศรษฐกิจสีเขียว (Green economy) เพื่อการพัฒนาที่สมดุล
- ประเด็นด้านอุตสาหกรรม
 - ยกกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของเกษตรกร และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเกษตรให้แข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ประเด็นด้านการท่องเที่ยว
 - พัฒนาการท่องเที่ยว และยกระดับสู่การท่องเที่ยวเชิงคุณค่า ด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์
 - พัฒนาการตลาดสินค้าการท่องเที่ยว และบริการกลุ่มจังหวัดในระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
 - ส่งเสริมการอนุรักษ์และบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดร้อยละแสนสารสินธุ์แบบบูรณาการ
 - อนุรักษ์และบริหารทรัพยากรธรรมชาติ ส่งเสริมการปลูกป่าและอุตสาหกรรมเกษตรสาขาน้ำเพิ่มพื้นที่สีเขียวกลุ่มจังหวัด

- ประเด็นด้านสังคมและความมั่นคง
 - พัฒนาระบบป้องกันและลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยกลุ่มร้อยละแสนสารสินธุ์แบบบูรณาการ
 - พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และยกระดับการศึกษาและคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม
 - เสริมสร้างคุณภาพชีวิต สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน สังคม แก้ไขปัญหาคนยากจนข้ามรุ่น
 - เสริมสร้างและแก้ไขปัญหาสาธารณสุขที่เป็นประเด็นร่วมของกลุ่มจังหวัดพัฒนาชุมชน พื้นที่ และเมืองให้เป็นพื้นที่นำอยู่
- การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (กาฬสินธุ์ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด)



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

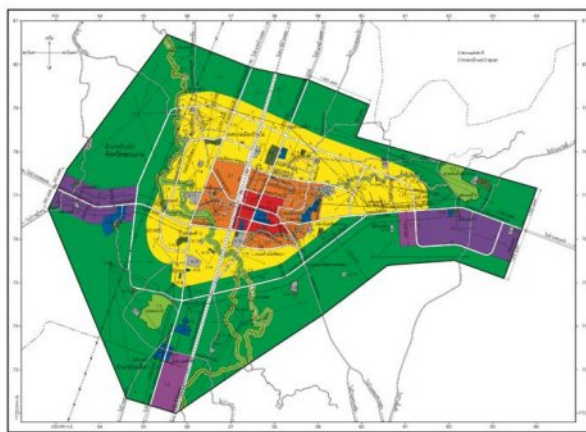
รูปที่ 2.6-24 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย 4 จังหวัดได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์
จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด

จังหวัดขอนแก่น

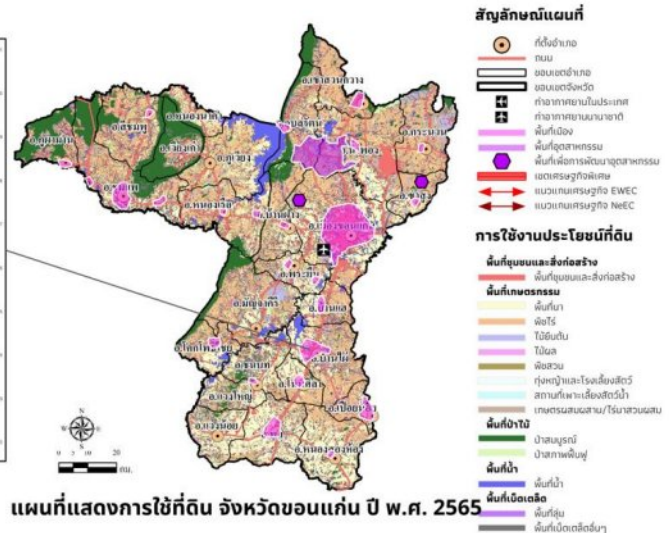
พื้นที่เกษตรกรรม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาอยู่บริเวณทางกลางรอบพื้นที่ อ.เมือง ส่วนพื้นที่พืชไร่กระจายอยู่รอบนอกของพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 538,132 ไร่คิดเป็นร้อยละ 7.91 บริเวณตอนกลาง พื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมืองขอนแก่น เป็นจุดตัดของแนวแกนระเบียบเชิงเศรษฐกิจเชื่อมต่อผ่านทั้งเส้นทางเหนือ - ใต้ NeEC และตะวันออก-ตะวันตก EWEC ซึ่งเป็นจุดที่มีพื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่เพื่อการรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม

โครงข่ายการคมนาคมของจังหวัดขอนแก่นมีแนวแกนหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ขนานกับทางรถไฟ การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 2 ส่วนและสนามบินขอนแก่นการพัฒนาเส้นทางคู่ขนานเส้นทางหลักเพื่อรองรับที่ดินประเภทอุตสาหกรรมโดยรอบเมือง รวมถึงการสร้างการเชื่อมต่อโครงข่ายภายในเมืองเข้าสู่ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ความหนาแน่นปานกลางบริเวณใจกลางเมืองผ่านเส้นทางย่อย ถนนรามราช ถนนเพลินจิตต์ ถนนเมืองพล ที่สร้างการเชื่อมต่อไปยังเขตอุตสาหกรรมและพื้นที่อำเภอโดยรอบที่พัฒนาร่วมกัน เช่น อ.เมืองพล อ.ชุมแพ



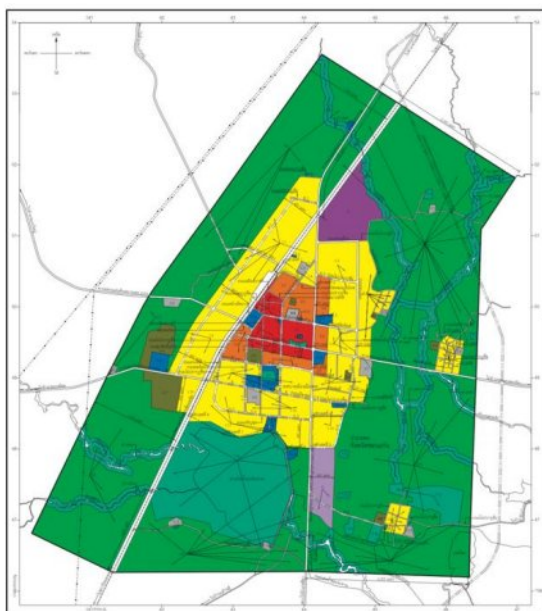
ผังเมืองรวมบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2558

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565



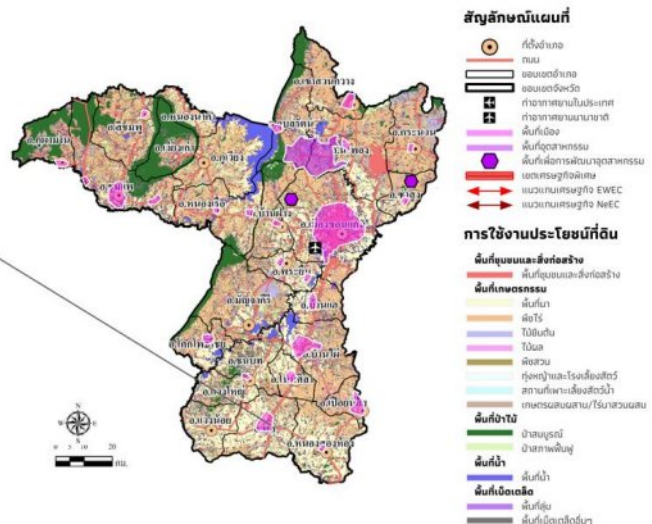
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 256

รูปที่ 2.6-25 ผังเมืองรวมบ้านไผ่ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น



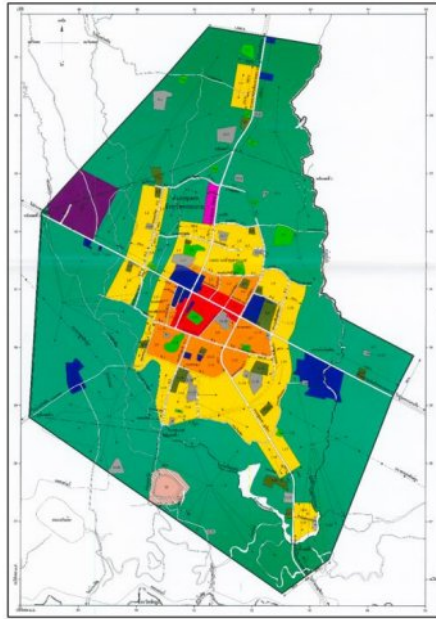
ผังเมืองรวมเมืองพล จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2559

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565



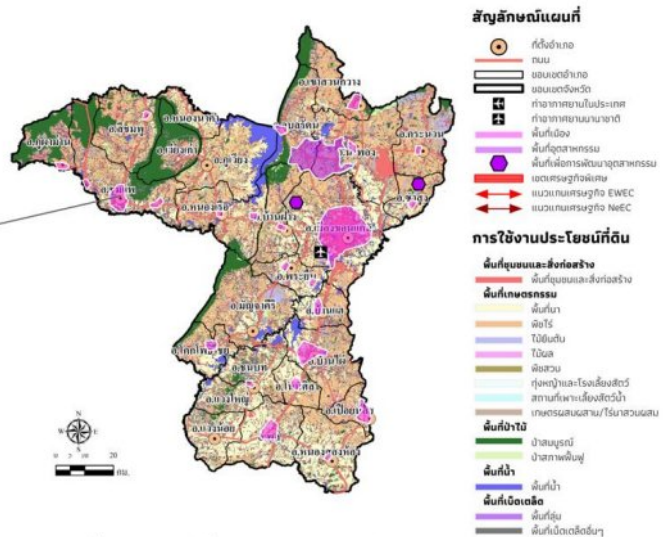
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-26 ผังเมืองรวมเมืองพล จังหวัดขอนแก่น และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น



ผังเมืองรวมเมืองชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2547

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565



แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-27 ผังเมืองรวมเมืองชุมแพ จังหวัดขอนแก่น และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น

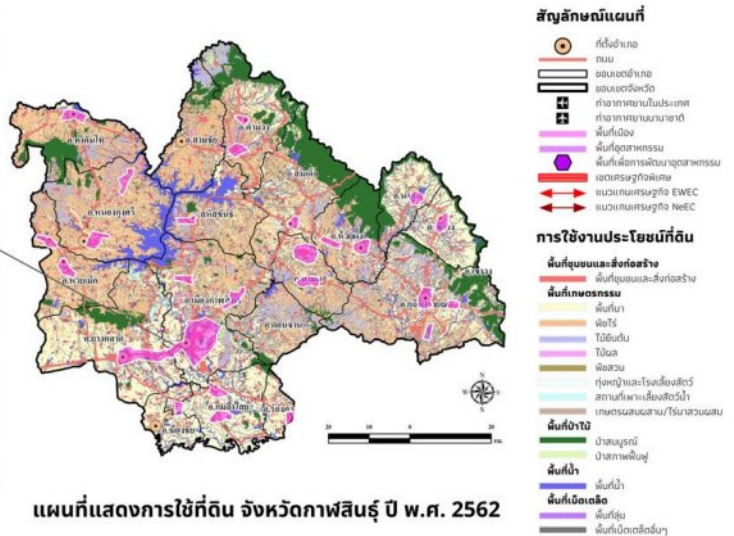
จังหวัดกาฬสินธุ์

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่นาอยู่บริเวณทางตะวันออก และทางตอนล่างของพื้นที่ ส่วนพื้นที่พืชไร่ อยู่บริเวณทางตอนกลางและตะวันตกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะพื้นที่รอบแหล่งน้ำ พื้นที่ป่าไม้จำนวนมาก อยู่บริเวณทางตอนบนของพื้นที่ มีสัดส่วนร้อยละ 12.41 ตามแนวขอบเขตทางทิศเหนือ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 287,592 ไร่คิดเป็นร้อยละ 6.62 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง ซึ่งมีแนวแกนระเบียบเศรษฐกิจ EWEK เชื่อมต่อจากจังหวัดขอนแก่นไปสู่จังหวัดมุกดาหาร

โครงข่ายการคมนาคมของเมืองกาฬสินธุ์มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 13 และ 14 เชื่อมต่อกัน บริเวณใจกลางเมืองโดยมีถนนถีนานนท์เป็นเส้นแกนหลักสำคัญ ในการกระจายออกสู่ถนนสายรองและย่อยอื่น ๆ ของเมือง เช่น ถนนทุ่งศรีเมือง ถนนกาฬสินธุ์ และถนนอรุณเปศล บริเวณศูนย์กลางเมือง ที่ดินประเภท พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา และสถาบันราชการ จนไปถึงพื้นที่บริเวณริมน้ำ และที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อ การเกษตรกรรม โดยเส้นทางหมายเลข 13 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหารตามแนว แกนระเบียบเศรษฐกิจ EWEK



ผังเมืองรวมเมืองกาฬสินธุ์ ปี พ.ศ. 2562



แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดกาฬสินธุ์ ปี พ.ศ. 2562

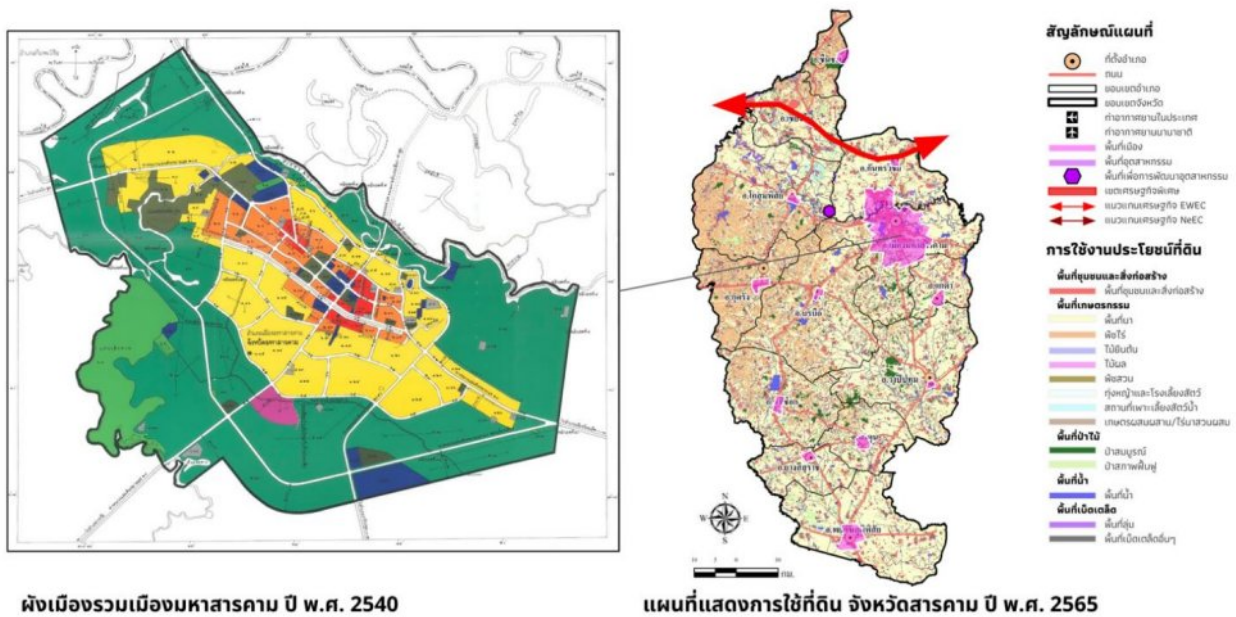
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-28 ผังเมืองรวมเมืองกาฬสินธุ์ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดกาฬสินธุ์

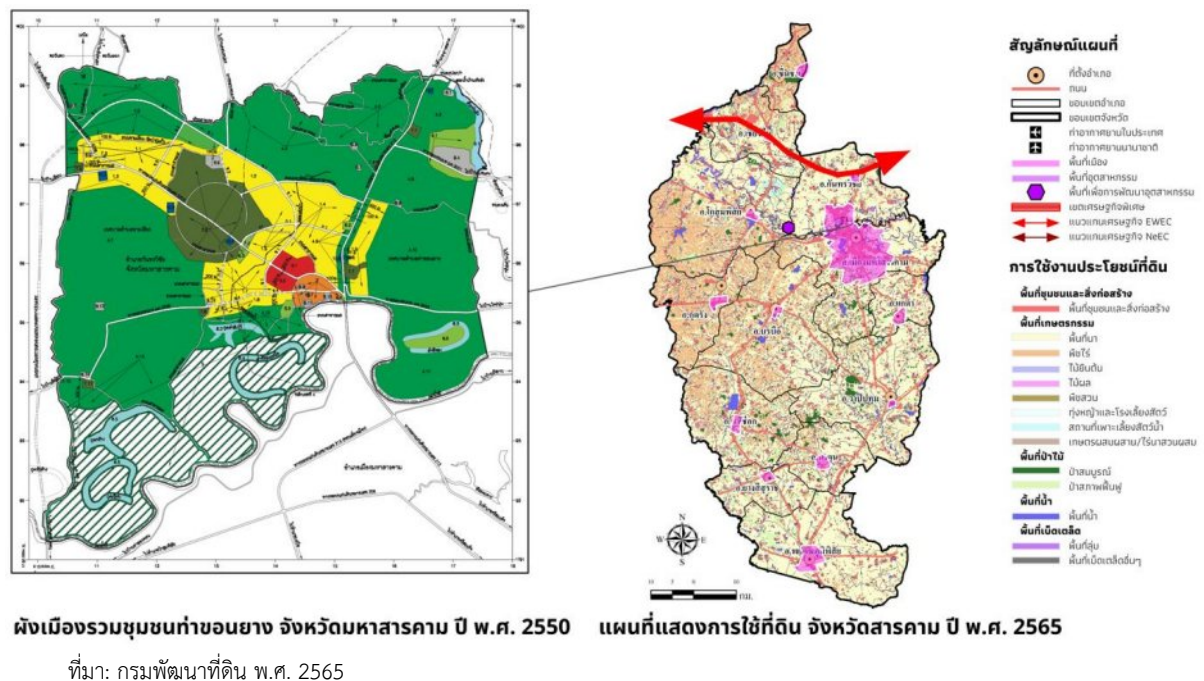
จังหวัดมหาสารคาม

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ไร่ ร้อยละ 82.02 ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็นพื้นที่นา ทางด้านตะวันออก และพื้นที่พืชไร่ทางด้านตะวันตก พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 248,359 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.62 มีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง และกระจายอยู่บริเวณอื่น ๆ โดยรอบพื้นที่บริเวณ ทางตอนเหนือของพื้นที่ มีแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ EWEK เชื่อมต่อจังหวัดกาฬสินธุ์

โครงข่ายการคมนาคมมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ผ่านพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อย โดยโครงข่ายแบบตารางบริเวณกลางเมืองที่ใช้ประโยชน์ที่ดิน แบบพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลางและพื้นที่พาณิชยกรรม มีเส้นทาง 3 เส้น เชื่อมโยงโครงข่าย จากใจกลางเมืองคือ ถนนผดุงวิทย์เชื่อมบริเวณตะวันตกเฉียงใต้ไปยังตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีพื้นที่อุตสาหกรรม ทางตอนใต้ ถนนลพวิไลราษฎร์ และถนนนครสวรรค์เชื่อมบริเวณตะวันออกเฉียงใต้ - ตะวันตกเฉียงเหนือ ของเมืองเชื่อมไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 บริเวณท่าขอนยาง ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของเมืองที่เชื่อมไปยัง แนวแกนเศรษฐกิจ EWEK



รูปที่ 2.6-29 ผังเมืองรวมเมืองมหาสารคาม และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดมหาสารคาม



รูปที่ 2.6-30 ผังเมืองรวมชุมชนท่าขอนยาง จังหวัดมหาสารคาม

และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดมหาสารคาม

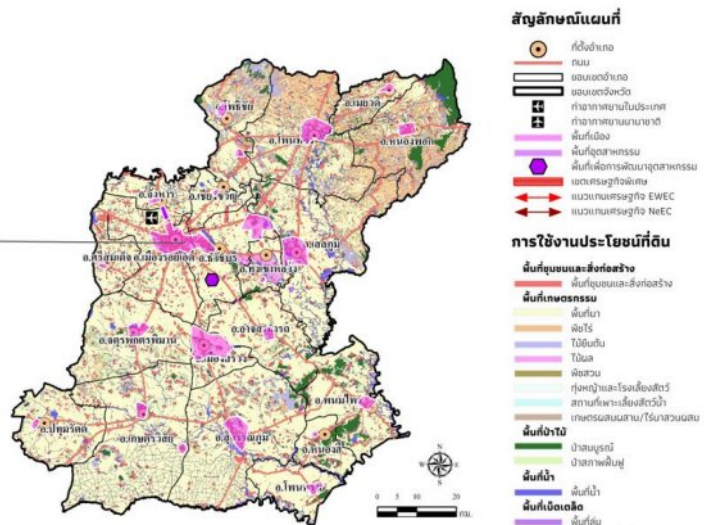
จังหวัดร้อยเอ็ด

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ไร่ ร้อยละ 81.69 ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็นพื้นที่นาทั่วพื้นที่ร้อยละ 68.6 และพื้นที่พืชไร่ทางด้านบนของพื้นที่ติดกับพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 366,170 ไร่คิดเป็นร้อยละ 7.06 มีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง และพื้นที่รอบนอก พื้นที่บริเวณ อ.โพนทอง อ.เมืองสรวง และ อ.จตุรพักตรพิมาน

ด้านโครงข่ายโครงสร้างของเมืองร้อยเอ็ด บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งประกอบไปด้วยที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลางมีเส้นทางหลัก 2 เส้น ตัดกันคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 และ 215 ไปจังหวัดสกลนคร และมีถนนวงแหวนรอบเมือง 3 ลำดับที่แบ่งแยกรูปแบบที่ดินประเภทต่าง ๆ ในเมือง ถนนรอบเมืองด้านนอกเส้นในสุดติดกับที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่ดินอยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลาง ถนนบ้านท่านคร บริเวณที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยและพื้นที่เกษตรกรรม และวงรอบนอกสุดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 แบ่งที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและพื้นที่เกษตรกรรม โดยเส้นทางหลัก 214 สามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อำเภออื่น ๆ โดยรอบได้



ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด ปี พ.ศ. 2549



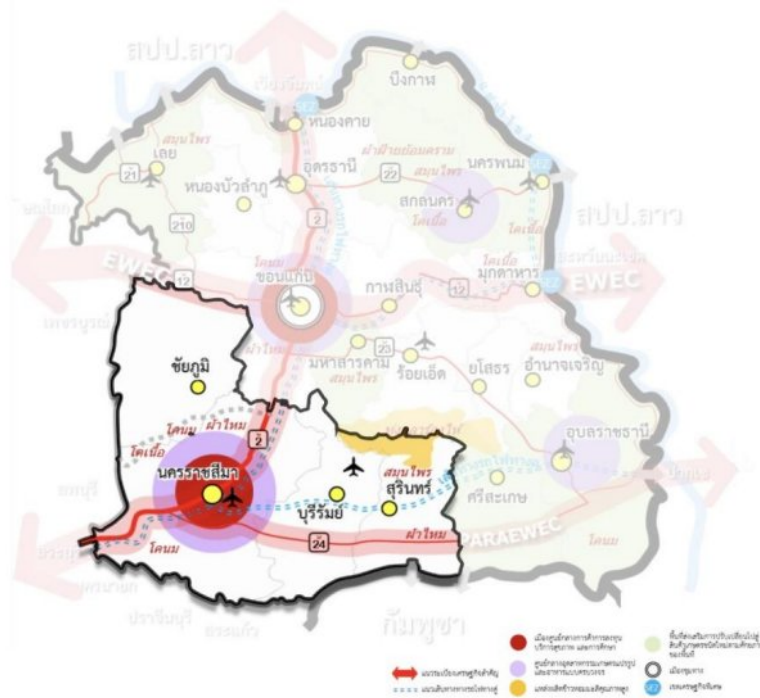
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดร้อยเอ็ด ปี พ.ศ. 2565

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-31 ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดร้อยเอ็ด

4. แผนพัฒนาและการใช้ประโยชน์ที่ดิน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 กลุ่มจังหวัดที่มีตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 1) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร พืชสมุนไพรและอาหารปลอดภัย ที่ได้มาตรฐาน 2) เป็นแหล่งผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ระดับประเทศ 3) เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายทั้งการท่องเที่ยวอารยธรรมขอม เขื่อนโขยง 4) เป็นประตูสู่อีสาน และเชื่อมโยงการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านโดยมีเป้าหมายคือ การพัฒนาศูนย์กลางของเกษตรอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ใหม่ ท่องเที่ยวอารยธรรมขอม การค้าชายแดน และสังคมเป็นสุขด้วยประเด็นการพัฒนา (Strategies Issues) รวม 3 ประเด็น คือประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาขีดความสามารถเกษตรอุตสาหกรรมครบวงจร ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าชายแดนและผลิตภัณฑ์ใหม่ ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิต



ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ภ.ปี 61

รูปที่ 2.6-32 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

เป้าหมายการพัฒนาในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

“ศูนย์กลางของเกษตรอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ใหม่ ท่องเที่ยวอารยธรรมขอม การค้าชายแดน และสังคมเป็นสุข”

ประเด็นการพัฒนาในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาขีดความสามารถเกษตรอุตสาหกรรมครบวงจร

- วัตถุประสงค์

เป็นศูนย์กลางการค้าเกษตรปลอดภัยและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร

- แนวทางการพัฒนา

- ยกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน (เกษตรปลอดภัย/เกษตรอินทรีย์)
- ส่งเสริมการทำตลาดและช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าเกษตร
- ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมผสมผสานภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อการใช้ประโยชน์ในทางอาหารและสมุนไพร
- ส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย
- ส่งเสริมการผลิตปศุสัตว์เพื่อการส่งออก

6. ส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรมให้เหมาะสม
7. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าทางการเกษตร
8. ส่งเสริมการพัฒนาเกษตรกรรมรุ่นใหม่ Yong Smart Farmer
9. พัฒนาความรู้แก่เกษตรกรตลอดห่วงโซ่คุณค่า
10. ส่งเสริมการเกษตรผสมผสานตามแนวทางเศรษฐกิจพอเพียง

■ **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการค้าชายแดนและผลิตภัณฑ์ใหม่

- **วัตถุประสงค์**

1. เพื่อให้สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวมีคุณภาพสะดวกปลอดภัยและได้มาตรฐาน
2. เพื่อพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพสามารถรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในทุกมิติ
3. เพื่อยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนและผู้ประกอบการตลอดห่วงโซ่คุณค่า
4. เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าอุตสาหกรรม BCG
5. เพื่อลดปัญหาการว่างงานและปัญหาหนี้สินของประชาชน
6. เพื่อให้กลุ่มผู้ผลิตและผู้ประกอบการใหม่มีรายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ใหม่เพิ่มขึ้น
7. เพื่อส่งเสริมสนับสนุนพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีมาตรฐาน

- **แนวทางการพัฒนา**

1. ส่งเสริมการท่องเที่ยวสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในรูปแบบชีวิตวิถีถัดไป (Next Normal)
2. ส่งเสริมนวัตกรรมการท่องเที่ยวการประชาสัมพันธ์และการตลาด
3. ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรม MICE เชื่อมโยงการท่องเที่ยว
4. พัฒนาบุคลากรด้านมาตรฐานการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพในรูปแบบวิถีชีวิตถัดไป (Next Normal)
5. สร้างการมีส่วนร่วมและความตระหนักในชุมชนเกี่ยวกับมาตรการการท่องเที่ยวในรูปแบบวิถีใหม่
6. สร้างมาตรฐานความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว
7. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
8. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการด้วยเทคโนโลยีนวัตกรรม
9. ส่งเสริมการบูรณาการเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนและการมีส่วนร่วมกับประชาชน
10. พัฒนานองค์ความรู้การบริหารภาวะวิกฤติ
11. สร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยว
12. ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูงเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

13. พัฒนาการด้านการลงทุนการค้าขายแดนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
 14. ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมBCG
 15. พัฒนาการสร้างBrand “นครชัยบุรินทร์” เพื่อเชื่อมโยงการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว
 16. ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรเพื่อเตรียมพร้อมอุตสาหกรรมBCG
 17. พัฒนาศักยภาพแรงงานในภาคอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการ
 18. ส่งเสริมผลิตภัณฑ์ใหม่อร์แกนิกเพื่อเพิ่มมูลค่า
 19. ส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ผลิตผู้ประกอบการใหม่ วิสาหกิจชุมชนใหม่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
 20. ส่งเสริมผลิตภัณฑ์จากใหม่ที่มีความหลากหลายสู่การเป็นสินค้าชั้นนำด้วยการจัดจำหน่ายผ่านช่องทางการตลาดออนไลน์
 21. พัฒนานองค์ความรู้ให้กับผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ในเรื่องทักษะและเทคนิคการพอกย้อม รวมถึงเทคนิคการผสมผสานผ้าทอไหมและเส้นใยอื่น ๆ เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย
 22. ส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดภูมิปัญญาให้แก่เยาวชนรุ่นใหม่เพื่อสร้างเครือข่ายและนำภูมิปัญญาไปต่อยอดคิดค้นงานวิจัยเพื่อลดต้นทุนการผลิต
 23. พัฒนาการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมให้ได้มาตรฐาน
 24. ส่งเสริมและพัฒนาผู้ผลิตและผู้ประกอบการให้มีทักษะด้านการผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ รวมถึงการบริหารจัดการของเสียจากการกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐาน
 25. พัฒนาการออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ให้มีความทันสมัย ให้มีความหลากหลาย เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคทุกช่วงวัย สามารถสวมใส่ได้ทุกโอกาส
 26. เสริมสร้างอัตลักษณ์ผลิตภัณฑ์ใหม่และส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายในกลุ่มคนทุกช่วงวัย
 27. พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มูลค่าสูงเจาะตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market)
- **ประเด็นการพัฒนาที่ 3** ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิต
- **วัตถุประสงค์**
เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตคนทุกช่วงวัย
 - **แนวทางการพัฒนา**
 1. ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมการพัฒนาด้านสังคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
 2. สืบสานภูมิปัญญาท้องถิ่นคลังสมองของผู้สูงวัยและเผยแพร่ผ่านเทคโนโลยีออนไลน์
 3. สนับสนุนส่งเสริมการออม
 4. สนับสนุนผลิตภัณฑ์ชุมชนโดยภาครัฐและเอกชนให้มีรายได้เพิ่มขึ้น
 5. ส่งเสริมการเข้าถึงระบบการศึกษาในระบบ นอกระบบและตามอัธยาศัยโดยมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนสนับสนุนเพิ่มขึ้น
 6. ส่งเสริมการพึ่งพาการดูแลสุขภาพด้วยตนเองตามแนวทางแพทย์แผนไทย
 7. ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพเพื่อเพิ่มรายได้
 8. ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดกิจกรรมการเรียนรู้
 9. ส่งเสริมและสร้างความร่วมมือในการพัฒนาครอบครัวสู่ชุมชนเข้มแข็ง

10. พัฒนาการความรู้ด้านกฎหมายให้แก่ประชาชน

11. สนับสนุนการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีและสื่อโซเชียล

● สรุปการทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ดังนี้

■ ประเด็นด้านเศรษฐกิจ

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม
- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ ด้วยเทคโนโลยีนวัตกรรม
- พัฒนาการค้า การลงทุน การค้าชายแดน ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- พัฒนาการความรู้ให้กับผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ ในเรื่องทักษะและเทคนิคการพอกย้อมรวมถึงเทคนิคการผสมผสานผ้าทอใหม่และเส้นใยอื่น ๆ เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย
- เสริมสร้างอัตลักษณ์ผลิตภัณฑ์ใหม่ และส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายในกลุ่มคนทุกช่วงวัย
- พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่มูลค่าสูงเจาะตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market)
- สนับสนุนผลิตภัณฑ์ชุมชนโดยภาครัฐและเอกชนให้มีรายได้เพิ่มขึ้น

■ ประเด็นด้านการเกษตร

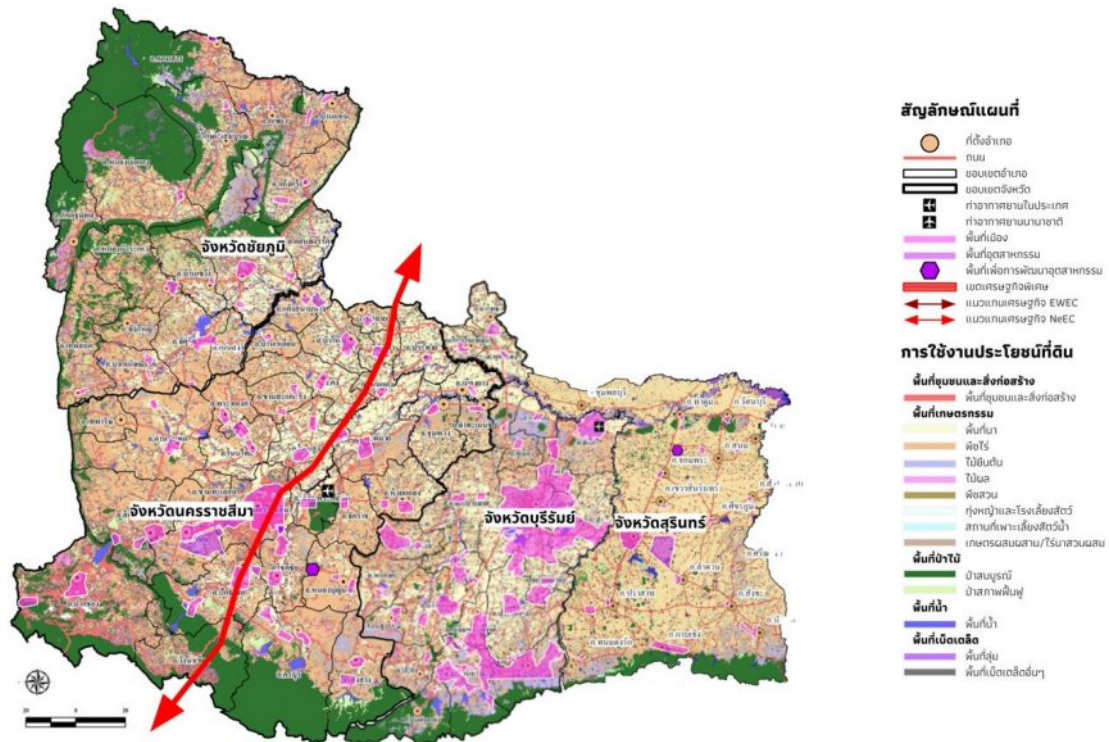
- ยกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตร เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน
- ส่งเสริมการทำตลาด และช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าเกษตร
- ส่งเสริมการใช้นวัตกรรมผสมผสานภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อการใช้ประโยชน์ในทางอาหารและสมุนไพร
- ส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย การผลิตปศุสัตว์เพื่อการส่งออก
- ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าทางการเกษตร
- ส่งเสริมการพัฒนาเกษตรกรรุ่นใหม่ Yong Smart Farmer พัฒนาความรู้แก่เกษตรกร ตลอดห่วงโซ่คุณค่า
- ส่งเสริมผลิตภัณฑ์ใหม่ออร์แกนิก เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า

■ ประเด็นด้านอุตสาหกรรม

- ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรม Mice เชื่อมโยงความท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรม BCG
- ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรเพื่อเตรียมพร้อมอุตสาหกรรม BCG
- พัฒนาศักยภาพแรงงานในภาคอุตสาหกรรม และผู้ประกอบการ
- ส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ผลิต ผู้ประกอบการใหม่ วิสาหกิจชุมชนใหม่

- ส่งเสริมและพัฒนาผู้ผลิตและผู้ประกอบการให้มีทักษะด้านการผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ รวมถึงการบริหารจัดการของเสียจากกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐาน
- ประเด็นด้านการท่องเที่ยว
 - ส่งเสริมการท่องเที่ยว สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในรูปแบบชีวิตวิถีถัดไป (Next Normal)
 - ส่งเสริมนวัตกรรมการท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ และการตลาด
 - พัฒนาบุคลากรด้านมาตรฐานการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพในรูปแบบใหม่
 - สร้างการมีส่วนร่วมและความตระหนัก ในชุมชนเกี่ยวกับมาตรการการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่
 - สร้างมาตรฐานความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว
 - ส่งเสริมการบูรณาการเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วน และการมีส่วนร่วมกับประชาชน
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
 - ส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรมให้เหมาะสม
- ประเด็นด้านสังคมและความมั่นคง
 - ส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดภูมิปัญญาให้แก่เยาวชนรุ่นใหม่ เพื่อสร้างเครือข่ายและภูมิปัญญาไปต่อยอดคิดค้นงานวิจัย เพื่อลดต้นทุนการผลิต
 - ส่งเสริมสนับสนุน กิจกรรมการพัฒนาด้านสังคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
 - สืบสานภูมิปัญญาท้องถิ่น คลังสมองของผู้สูงอายุ และเผยแพร่ผ่านเทคโนโลยีออนไลน์
 - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบการศึกษาในรูปแบบนอกระบบ และตามอัธยาศัยโดยมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนสนับสนุนเพิ่มขึ้น
 - ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพเพื่อเพิ่มรายได้
 - ส่งเสริมและสร้างความร่วมมือในการพัฒนาครอบครัวสู่ชุมชนเข้มแข็ง

- การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์)



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

รูปที่ 2.6-33 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

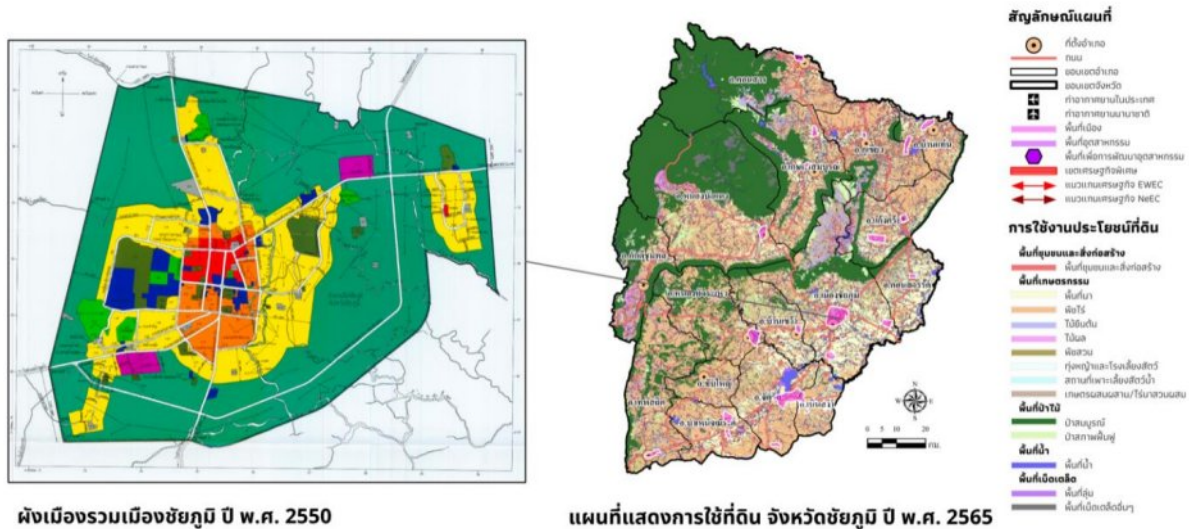
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัดได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์

จังหวัดชัยภูมิ

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 55.78 ของพื้นที่ พื้นที่พืชไร่ที่มีสัดส่วนมากที่สุด กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีพื้นที่นาบริเวณทางด้านล่างใกล้ อ. เมือง พื้นที่ป่าไม้ทางตอนบนของพื้นที่ ร้อยละ 33.678 รวมถึงแนวเส้นสีเขียวบริเวณทางตอนกลางของพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 335,605 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.18 ของพื้นที่ทั้งหมด เป็นพื้นที่ขนาดเล็กบริเวณที่ราบด้านล่างของพื้นที่

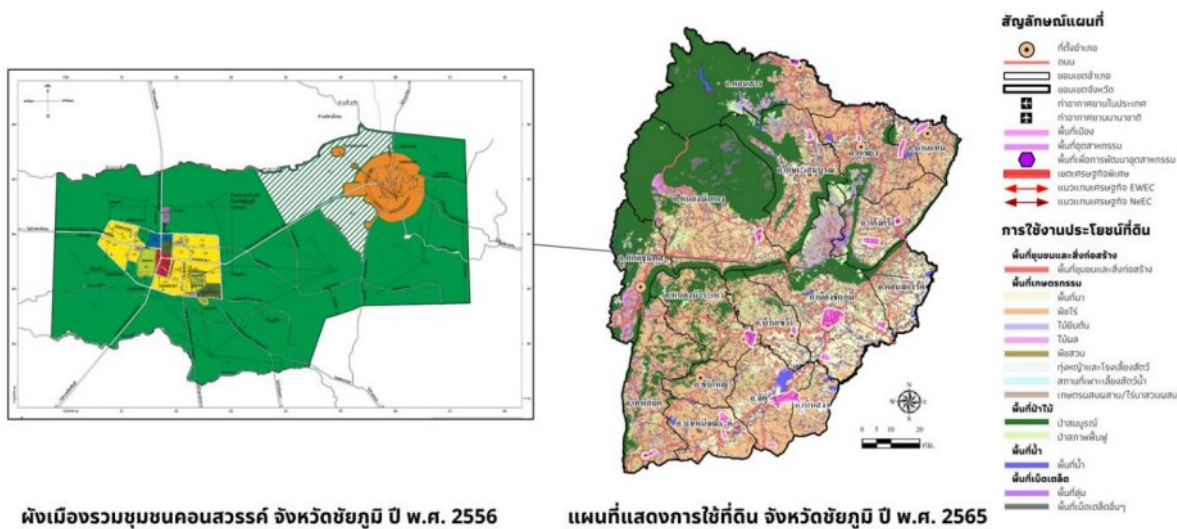
โครงการคมนาคมในเมืองชัยภูมิ มีถนนหลัก 4 เส้นเชื่อมเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 202 225 และ 2051 ที่เชื่อมไปยังพื้นที่อำเภอต่าง ๆ โดยรอบอำเภอเมือง เช่น อำเภอคอนสวรรค์พื้นที่อนุรักษ์ ที่ดินประเภทอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย อำเภอหนองบัวระเหว การแบ่งโครงข่ายคมนาคมภายในเมืองชัยภูมิ ทำให้เกิดสัดส่วนของประเภทที่ดินที่แบ่งแยกออกจากกันชัดเจน บริเวณทางตะวันตกถนนโยธาธิการจังหวัดเป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และอุตสาหกรรม กลางเมือง บริเวณถนนห้วยไผ่เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลาง บริเวณทางตะวันออกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 (เลี่ยงเมือง) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยและ

เกษตรกรรม และกลุ่มที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยที่แยกออกจากพื้นที่กลางเมืองบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 เชื่อมออกสู่จังหวัดนครราชสีมา



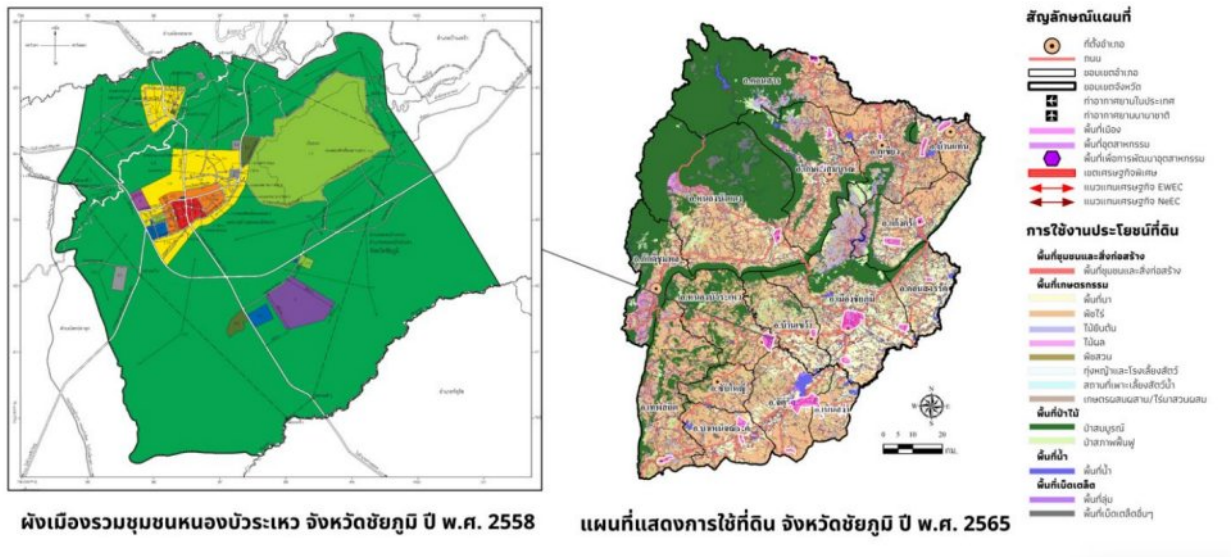
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-34 ผังเมืองรวมเมืองชัยภูมิ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดชัยภูมิ



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-35 ผังเมืองรวมชุมชนคอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดชัยภูมิ



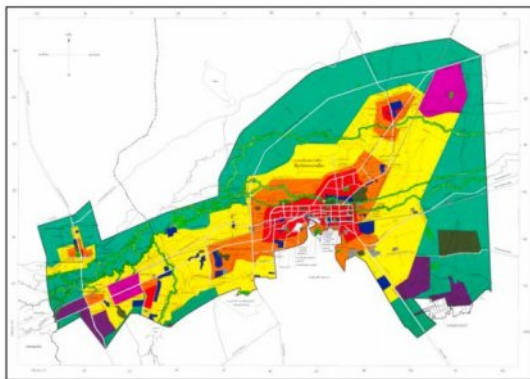
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-36 ผังเมืองรวมชุมชนหนองบัวระเหว จังหวัดชัยภูมิ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดชัยภูมิ

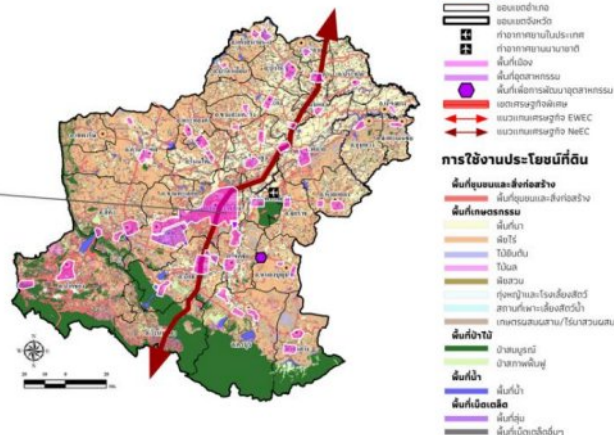
จังหวัดนครราชสีมา

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 68.39 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาที่มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 29.70 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีการผสมผสานพื้นที่พืชไร่และพืชไม้ยืนต้นในบางพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 1,024,128 ไร่คิดเป็นร้อยละ 8 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนกลางของพื้นที่บริเวณ อ.เมืองนครราชสีมา และมีขอบเขตเมืองที่ขยายไปตามแนวถนนหลวงทั่วจังหวัด เป็นพื้นที่ป่าไม้สมบูรณ์ อุทยานแห่งชาติห้วยลำน ทางด้านใต้ บริเวณ อ.วังน้ำเขียว อ.ครบุรี และ อ.เสิงสาง ติดกับจังหวัดสระแก้ว

เมืองนครราชสีมาเป็นเมืองที่มาจากการพัฒนาตามแนวโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 โดยมีบริเวณที่บรรจบของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 224 กับ 2066 ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นพื้นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่มีการสร้างโครงข่ายถนนย่อยแบบตาราง และบริเวณที่ดินที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และน้อย ลำดับถัดไปตามแนวแกนถนนของเมือง และทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ตัดกันกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 205 ที่มีที่ดินประเภทพาณิชยกรรม สถาบันราชการ และที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยไปตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 จนทำให้เกิดศูนย์กลางเมืองอื่น ๆ เช่น อ.บัวใหญ่ อ.โนนสูง อ.เมืองนครราชสีมาเป็นเมืองสำคัญที่มีแนวแกนเศรษฐกิจ EWEC เชื่อมต่อไปยังจังหวัดขอนแก่น การวางแผนที่ดินประเภทอุตสาหกรรมจึงเกิดขึ้นโดยรอบทุกด้านของเมือง

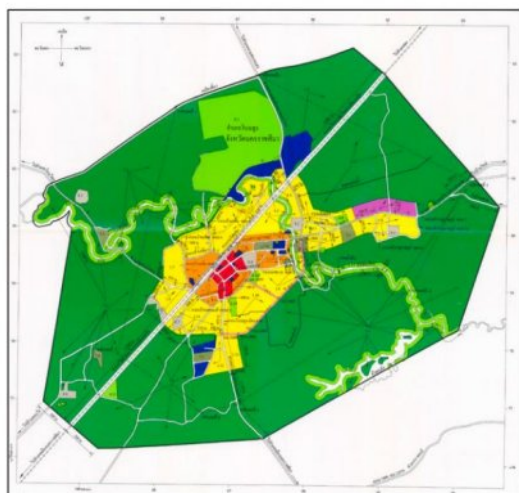


ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2560
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

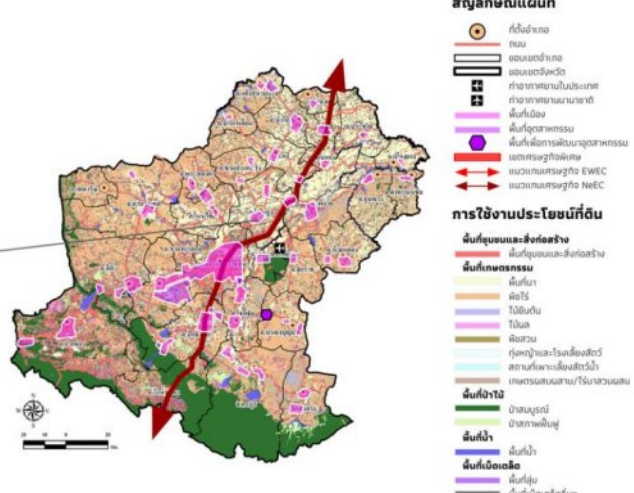


แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-37 ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดนครราชสีมา

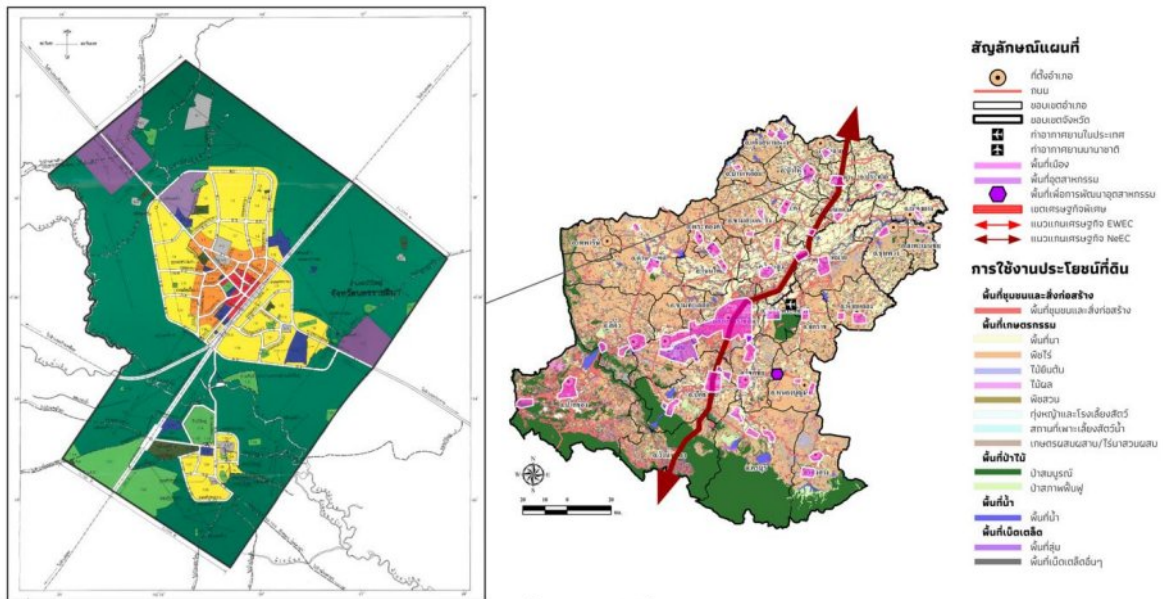


ผังเมืองรวมชุมชนโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2562
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565



แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-38 ผังเมืองรวมชุมชนโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา และแผนที่แสดงการใช้ที่ดิน
จังหวัดนครราชสีมา



ผังเมืองรวมชุมชนบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2559 แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดนครราชสีมา ปี พ.ศ. 2565
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-39 ผังเมืองรวมชุมชนบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา และแผนที่แสดงการใช้ที่ดิน
จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดบุรีรัมย์

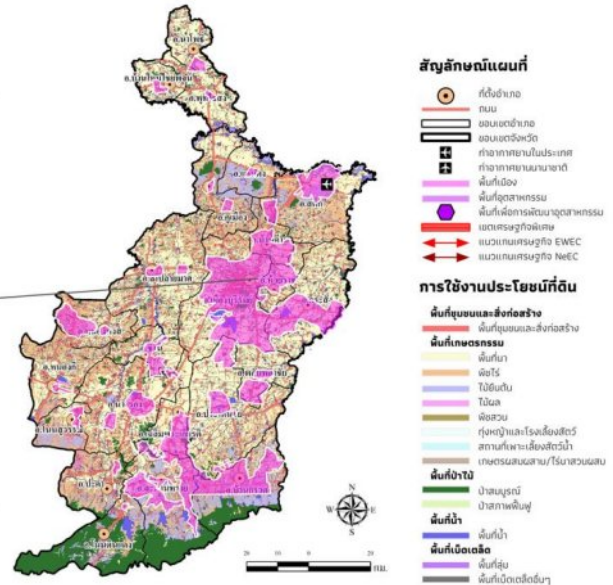
พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 76.83 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นา มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 49.19 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีการผสมผสานพื้นที่พืชไร่และพืชไม้ยืนต้นในบางพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 481,217 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.46 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนกลางของพื้นที่บริเวณ อ.เมือง และมีขอบเขตเมืองที่ขยายไปยังพื้นที่บริเวณทางตอนล่างของพื้นที่ ด้านใต้ของจังหวัดเป็นพื้นที่ป่าไม้สมบูรณ์ที่มีแนวเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา และมีด้านชายแดนช่องสายตะกู

พื้นที่เมืองบุรีรัมย์มีทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือผ่านศูนย์กลางพื้นที่พาณิชยกรรมของเมือง และกระจายโครงข่ายทางสัญจรผ่านถนนนิเวศ และถนนธานี ที่เชื่อมพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมืองที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลาง โครงข่ายถนนตัดผ่านเมือง มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 218 ตัดผ่านพื้นที่เมืองสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219 และมีทางเบี่ยงรอบนอกเมือง บางส่วนติดกับพื้นที่เกษตรกรรมทางตอนใต้ของเมือง



ผังเมืองรวมเมืองบุรีรัมย์ ปี พ.ศ. 2540

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565



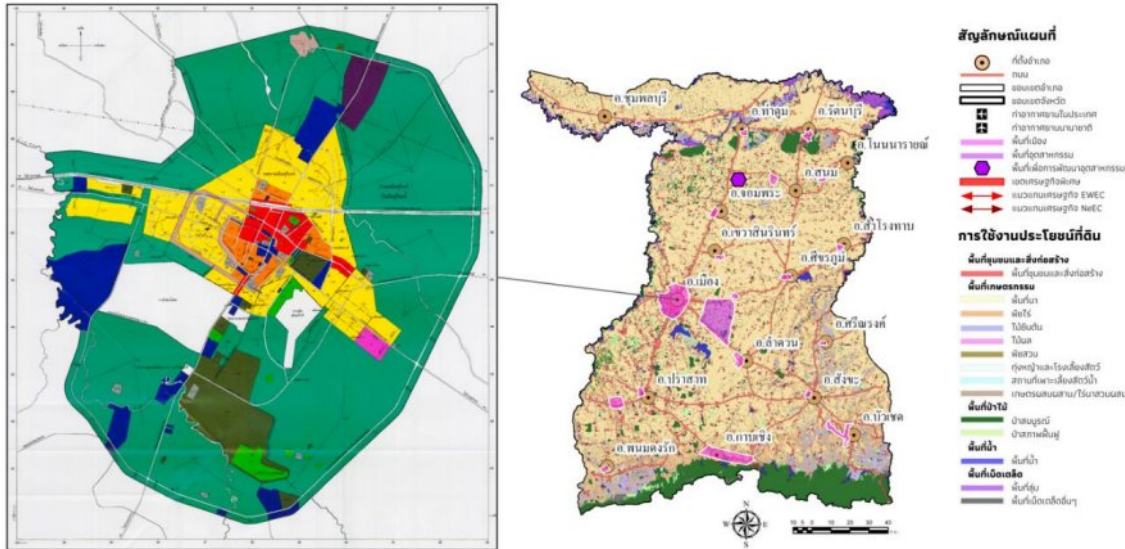
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดบุรีรัมย์ ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-40 ผังเมืองรวมเมืองบุรีรัมย์ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดบุรีรัมย์

จังหวัดสุรินทร์

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 66.73 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นา มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 46.19 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบอำเภอเมือง พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 219,316 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.37 ของพื้นที่ทั้งหมด กระจุกตัวขนาดใหญ่ตอนกลางของพื้นที่บริเวณ อ.เมือง และ อ.ท่าอุเทน ตามแนวขอบเขตพื้นที่จังหวัด ด้านใต้ของจังหวัดเป็นพื้นที่ป่าไม้สมบูรณ์ที่มีแนวเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา และมีด้านชายแดนช่องจอม และด้านช่องสะงำ

การพัฒนาโครงข่ายในเมืองสุรินทร์ แบ่งเป็น 3 ส่วนคือ 1. การพัฒนาการเชื่อมต่อวงแหวนรอบเมือง ถนนศรีณรงค์ บริเวณรอบสนามบินเชื่อมที่ดินประเภทปฏิรูปการเกษตร เข้ากับที่ดินประเภทอยู่อาศัย ความหนาแน่นน้อย 2. การพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่ายตารางในพื้นที่ใจกลางเมืองจากที่ดินอยู่อาศัย ความหนาแน่นน้อยไปยังที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เช่น ถนนหลักเมือง ถนนคชสาร และถนนเทศบาล 3 3. การพัฒนาเส้นทางโครงข่ายภายในศูนย์กลางเมือง เช่น ถนนเทพสุรินทร์ ถนนศรีบัวราย ถนนโพธิ์ร้าง โดยมีถนนแกนหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 และ 2077 ผ่านที่ดินประเภทสถาบันราชการและอุตสาหกรรมโดยรอบเมือง



ผังเมืองรวมเมืองสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2549
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

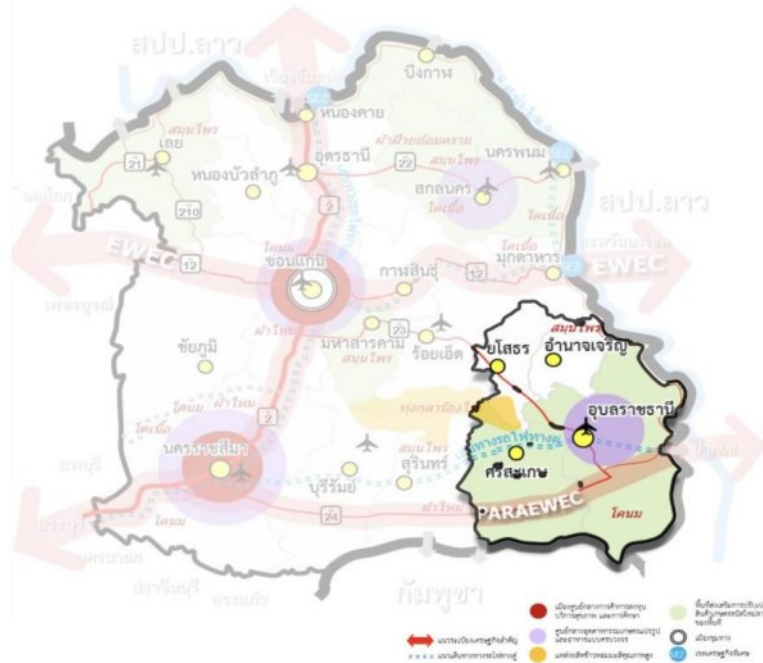
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-41 ผังเมืองรวมเมืองสุรินทร์ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดสุรินทร์

5. แผนพัฒนาและการใช้ประโยชน์ที่ดิน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 กำหนดเป้าหมายการพัฒนา “เกษตรสร้างมูลค่า ศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ เชื่อมโยงภูมิภาค” โดยมีประเด็นการพัฒนาตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด 5 ด้านคือประเด็นการพัฒนาที่ 1) การส่งเสริมเกษตรสร้างมูลค่า ประเด็นการพัฒนาที่ 2) เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุน ประเด็นการพัฒนาที่ 3) เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการท่องเที่ยวและกีฬา ประเด็นการพัฒนาที่ 4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมและความมั่นคงและประเด็นการพัฒนาที่ 5) การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ด้วยพันธกิจ 1. การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรด้วยอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และมาตรฐานเกษตรอินทรีย์ 2. พัฒนาสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการและส่งเสริมการตลาด เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ 3. สนับสนุนและส่งเสริมความเข้มแข็งให้แก่วิสาหกิจชุมชน สหกรณ์ ผู้ประกอบการ ในด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศ ด้านการบริหารจัดการและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงธุรกิจการค้าสู่สากล



ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ภ.ปี 61

รูปที่ 2.6-42 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

● เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

“เกษตรสร้างมูลค่า ศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ เชื่อมโยงภูมิภาค”

● ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

■ ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การส่งเสริมเกษตรอินทรีย์ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

- วัตถุประสงค์

1. เพิ่มมูลค่าข้าวหอมมะลิ พืชเศรษฐกิจ ปศุสัตว์และประมง ด้วยอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป แปรสภาพ และมาตรฐานสินค้าเกษตรอินทรีย์
2. สนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการเพื่อเชื่อมโยงธุรกิจการค้าการลงทุนสู่สากล
3. การขยายฐานตลาดการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ

- แนวทางการพัฒนา

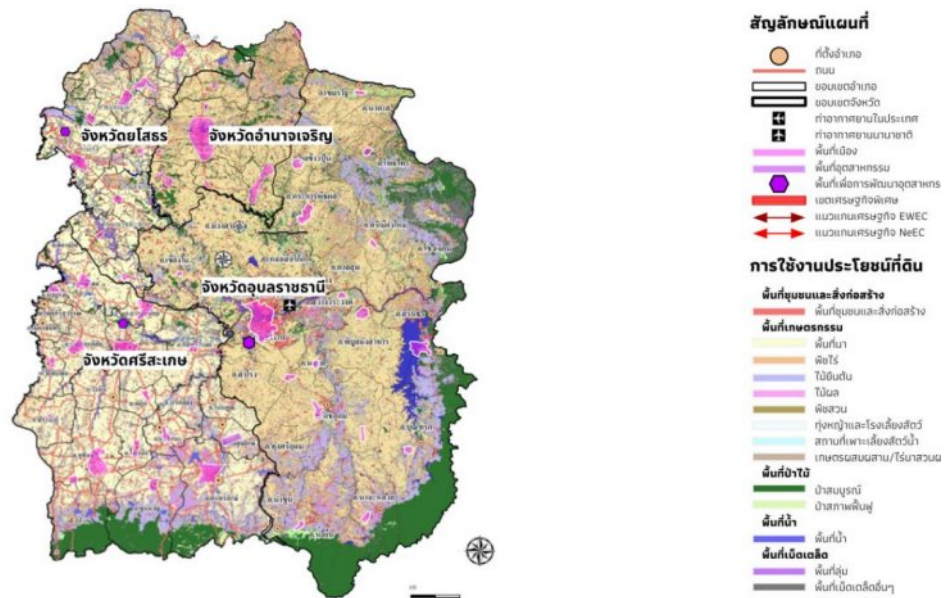
1. ผลิตข้าวหอมมะลิ พืชเศรษฐกิจ ปศุสัตว์ และประมงของกลุ่มจังหวัดฯให้ได้ปริมาณและมาตรฐานเกษตรอินทรีย์
2. แปรรูปและแปรสภาพสินค้าเกษตร และสร้างนวัตกรรมผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปในระดับอุตสาหกรรม
3. ผลักดันกิจกรรมทางการตลาดของสินค้าเกษตรแปรรูปและเกษตรอินทรีย์
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการและการสร้างเครือข่ายด้านการค้า การลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

5. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเครือข่ายการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์
 6. การสร้างกลไกและพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือและบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน กับประเทศเพื่อนบ้าน
 7. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงสู่ชุมชนและประเทศเพื่อนบ้าน กิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ สร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าการท่องเที่ยว และผลิตภัณฑ์ชุมชน
 8. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน
 9. บูรณาการพัฒนากิจการบริการจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วม
 10. พัฒนาการประชาสัมพันธ์และการตลาดเชิงรุกกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ
 11. ส่งเสริมการพัฒนาและรับรู้มาตรฐานด้านการท่องเที่ยว
- **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สร้างโอกาส และความเสมอภาคทางสังคม
 - **วัตถุประสงค์**
 1. ส่งเสริมด้านความยุติธรรม
 2. พัฒนาระบบบริการสุขภาพ
 3. ส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตคนไทยทุกกลุ่มวัย
 4. ส่งเสริมคุณภาพการศึกษา
 - **แนวทางการพัฒนา**
 1. การส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ด้อยโอกาส
 2. การพัฒนาคุณภาพชีวิต สุขภาวะ การศึกษา และความเป็นอยู่ที่ดี
 3. การยกระดับศักยภาพแรงงานและพัฒนาอาชีพ
 4. การส่งเสริมด้านความยุติธรรมแก่ประชาชน
 - **ประเด็นการพัฒนาที่ 3** การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
 - **วัตถุประสงค์**
 1. พัฒนาและอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำ พื้นที่ป่า และพื้นที่สีเขียว
 2. การพัฒนาการใช้พลังงานทดแทนกลุ่มจังหวัด
 3. การจัดการขยะในพื้นที่
 4. การผลิตทางการเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
 - **แนวทางการพัฒนา**
 1. ส่งเสริมกิจกรรมพัฒนาและอนุรักษ์ฟื้นฟูแหล่งน้ำ ฟื้นฟู ปลูกต้นไม้ในพื้นที่เป้าหมาย
 2. ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนในพื้นที่ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ
 3. ส่งเสริมการบริหารจัดการขยะมูลฝอยของเสียในพื้นที่และการนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์
 4. ส่งเสริมการผลิตทางการเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในลักษณะเกษตรกรรมยั่งยืน

- ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การเสริมสร้างความมั่นคง
 - วัตถุประสงค์
 1. สังคมมีความมั่นคงด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
 2. ความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้านและสถานการณ์ตามแนวชายแดนมีความสงบเรียบร้อย
 3. สังคมปลอดภัยเสถียร
 4. แรงงานต่างด้าวตามแนวชายแดนได้รับการบริหารจัดการที่เป็นธรรมและถูกต้องตามกฎหมาย
 - แนวทางการพัฒนา
 1. ส่งเสริมการดูแลความปลอดภัยในพื้นที่
 2. กระชับความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน และการสอดส่องดูแลความเรียบร้อยตามพื้นที่ชายแดน
 3. บูรณาการป้องกัน ปราบปราม และบำบัดปัญหาเสถียรในพื้นที่
 4. เพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวเชิงบูรณาการ
- สรุปการทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ดังนี้
 - ประเด็นด้านเศรษฐกิจ
 - ยังไม่มีการจัดการที่ดีในระบบฐานข้อมูลด้านจำนวนเกษตรกรผู้ผลิตสินค้าเกษตร กำลังการผลิตชนิดพืชที่ผลิตได้ รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้อง ที่สามารถนำมาพัฒนาต่อยอดสินค้าในกลุ่มจังหวัดได้
 - ด้านการค้าชายแดน ผู้ประกอบการการค้าชายแดนยังไม่มีข้อมูลที่สำคัญของคู่ค้าทั้งประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศที่ 3 ในด้านความต้องการสินค้า หรือศักยภาพในการผลิตสินค้าที่เป็นวัตถุดิบ
 - สินค้าของวิสาหกิจชุมชนและ MSME ส่วนใหญ่ยังมีรูปแบบที่เหมือนกัน การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ที่มีความโดดเด่นทางด้านอัตลักษณ์ และความเชื่อมโยงของอัตลักษณ์ร่วมในกลุ่มจังหวัดยังมีน้อย
 - ประเด็นด้านการเกษตร
 - ไม่มีข้อมูลที่สำคัญทางการเกษตร (BigData) รวมถึงยังไม่มีหรือนำข้อมูลองค์ความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนา การยกระดับการผลิต (ต้นน้ำ) การบริหารจัดการ การแปรรูปที่หลากหลาย (กลางน้ำ) และการตลาดสมัยใหม่ (ปลายน้ำ)
 - ผลผลิตทางการเกษตรโดยภาพรวมมีผลผลิตต่ำ การผลิต การแปรรูปไม่ได้รับรองมาตรฐานการผลิต มีตลาดรองรับน้อย และราคาไม่สอดคล้องกับผลผลิต

- เกษตรกรส่วนใหญ่สูงวัย ไม่มีทายาทรุ่นใหม่ในการทำการเกษตรรุ่นต่อไป ไม่มีเทคนิค ทักษะ ความรู้เทคโนโลยี และนวัตกรรมใหม่ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการเกษตร ตั้งแต่ การผลิต การบริหารจัดการ การแปรรูป เพื่อสร้างมูลค่า และการตลาดที่หลากหลายช่องทาง
- มาตรฐานเป็นการกีดกันทางการค้าด้านการเกษตรบางชนิด มาตรฐานต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่มีความสะดวกคล่อง และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- ประเด็นด้านการท่องเที่ยว
 - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เช่น ถนน ไฟฟ้า สัญญาณ อินเทอร์เน็ต ระบบขนส่งและรถโดยสารสาธารณะ โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร ฯลฯ ยังไม่มีประสิทธิภาพที่มีและคุณภาพภายใต้มาตรฐานเดียวกัน
 - การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมด้าน การท่องเที่ยว ด้านกีฬา ตรงกับ พฤติกรรมความต้องการของนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม ทำให้สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านกีฬา ไม่ครอบคลุมนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม
 - การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวและกีฬา ยังไม่ครอบคลุมตามมาตรฐาน และคุณภาพที่กำหนด
- ประเด็นด้านสังคมและความมั่นคง
 - คนพิการ ผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาสมีปัญหารายได้ และหนี้สินเนื่องจากภาวะค่าครองชีพ ที่สูงขึ้น โอกาสในการพัฒนาศักยภาพการเข้าถึงสวัสดิการ สิทธิประโยชน์การคุ้มครอง ตลอดจนการช่วยเหลืออื่นจากรัฐยังไม่ทั่วถึง เนื่องจากข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ
 - ในปี พ.ศ. 2564 จะมีประชากรอายุ 50 ปีขึ้นไป สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 20 และสัดส่วนวัย ทำงาน ดังกล่าวยังสามารถดูแลผู้สูงอายุได้ 1 ต่อ 4 คน และในปัจจุบันผู้สูงอายุยังคงทำงาน เพื่อหารายได้เสริม และเลี้ยงครอบครัว เพราะผู้สูงอายุบางคนไม่มีคนดูแล
 - ประชาชนยังเข้าไม่ถึงระบบสุขภาพชุมชนที่ได้อย่างเต็มที่ เช่น การดูแลรักษาโรคอย่างต่อเนื่อง การป้องกันภาวะแทรกซ้อนโรคที่สำคัญ การจัดการปัญหาเจ็บป่วยฉุกเฉินเบื้องต้น ผู้ป่วย ที่ดูแลระยะกลาง และระยะยาว การส่งต่อผู้ป่วยไปรับการรักษา ได้อย่างรวดเร็วและ ปลอดภัย
 - ปัญหาช่องว่างระหว่างวัยของคนในชุมชนที่พ่อแม่ทำงานในกรุงเทพฯ แต่ให้ปู่ย่าตายาย ดูแลบุตรแทน
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
 - กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีพื้นที่ส่วนมากเป็นดินปนทรายไม่สามารถ อุดน้ำได้ จึงทำให้ขาดแคลนน้ำในหน้าแล้ง ประสบปัญหาน้ำท่วมในฤดูฝน/ การบริหารจัดการ แหล่งน้ำเพื่อการเกษตรให้ทั่วถึง
 - ปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยและขยะอันตราย (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)
 - มลภาวะทางอากาศ/ การใช้พลังงานทดแทน/ ปัญหาฝุ่น PM 2.5 จากการเผาไหม้

- การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ อุบลราชธานี)



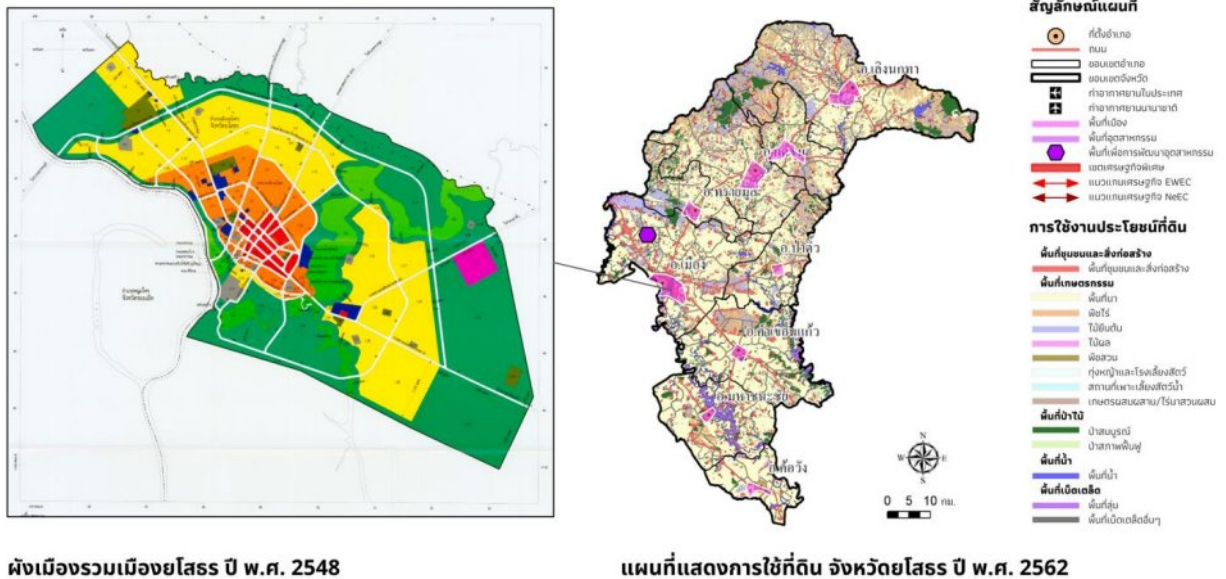
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

รูปที่ 2.6-43 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดยโสธร

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 79.20 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาที่มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 56.34 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ตามแนวการเติบโตของพื้นที่เมือง โดยบริเวณรอบขอบเขตของพื้นที่ที่มีพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้น พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 143,498 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.52 ของพื้นที่ทั้งหมดกระจายตามแนวถนนเชื่อมจาก อ.เมือง สู่อ.เลิงนกทา มีพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมบริเวณด้านตะวันตก

โครงข่ายการคมนาคมมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 เป็นแกนหลักในการเข้าสู่เมือง และเลี้ยงเมือง โดยบริเวณที่มุ่งสู่เมืองยโสธรเชื่อมต่อมาจากพื้นที่อุตสาหกรรมทางด้านตะวันตกของจังหวัดเข้าสู่เมือง เป็นที่ดินอยู่อาศัยความแน่นปานกลางและพื้นที่พาณิชยกรรม โดยมีการพัฒนาเส้นทางย่อยภายในเมืองเพื่อรองรับคมนาคมที่เปลี่ยนแปลงตามการใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของเมือง ส่วนเส้นทางออกจากเมืองทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 มีที่ดินประเภทอุตสาหกรรมรองรับ



ผังเมืองรวมเมืองยโสธร ปี พ.ศ. 2548

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

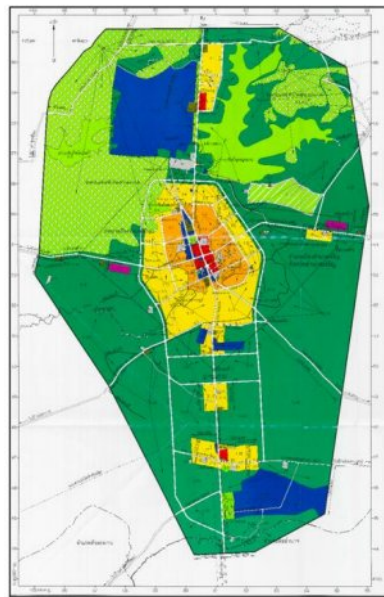
แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดยโสธร ปี พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-44 ผังเมืองรวมเมืองยโสธร และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดยโสธร

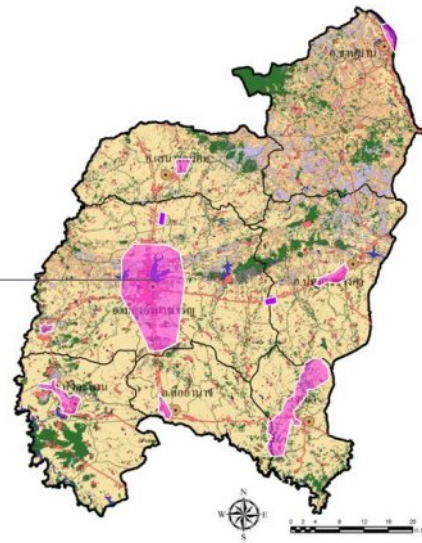
จังหวัดอำนาจเจริญ

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 78.56 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นา มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 56.07 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีการใช้พื้นที่ไร่ปลูกผสมผสานในบางพื้นที่ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 98,481 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.99 ของพื้นที่ทั้งหมด มีพื้นที่เมืองหลัก คือ บริเวณทางตอนกลาง ซึ่งเป็นพื้นที่ อ.เมือง เชื่อมถนน 2 เส้น ซึ่งเป็นจุดตัดสำคัญในการเชื่อมต่อพื้นที่เมืองทางตอนล่าง

เมืองอำนาจเจริญมีถนนทางหลวงเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะถนนทางหลวงหมายเลข 2 (พิจิตร - อำนาจเจริญ) และถนนทางหลวงหมายเลข 23 (อำนาจเจริญ - ลำปาง) บริเวณตัวเมือง ถนนทางหลวงหมายเลข 202 เป็นแกนสำคัญของเมืองที่เชื่อมต่อไปจังหวัดมุกดาหาร ที่ดินประเภทอยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยในเมืองถูกแบ่งแยกจากพื้นที่เกษตรกรรมผ่านถนน ค1 ส่วนบริเวณพื้นที่ใจกลางเมืองมีการตัดถนนและขยายถนน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในเมือง เช่น ถนนอเนกอำนาจ ถนนสุขาภิบาล 1



ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ ปี พ.ศ. 2555



แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดอำนาจเจริญ ปี พ.ศ. 2562

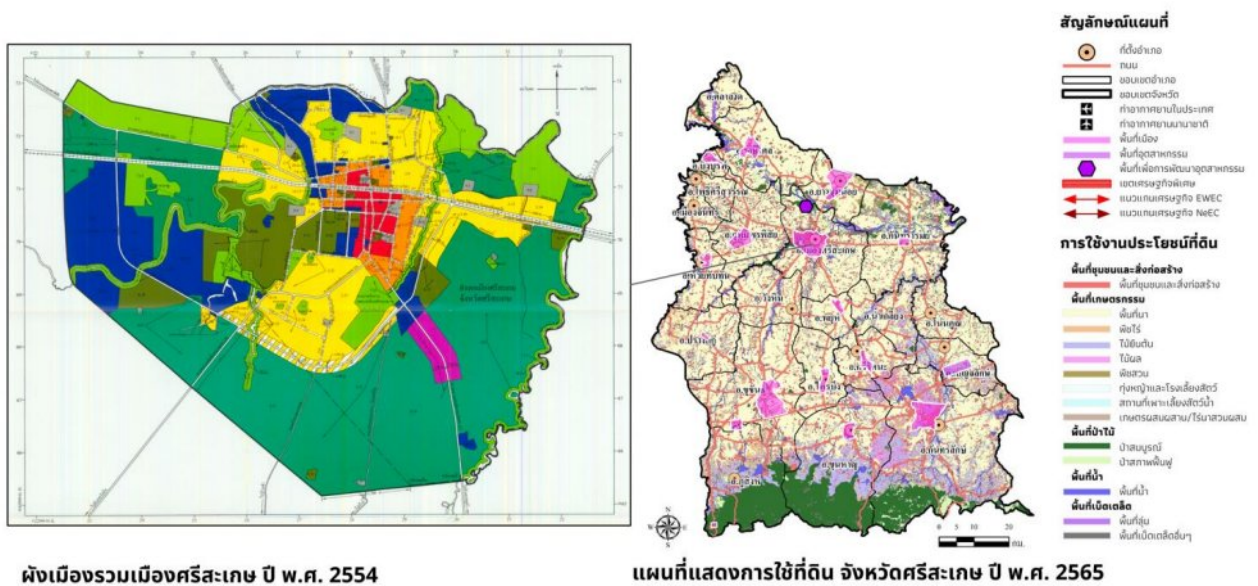
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.6-45 ผังเมืองรวมเมืองอำนาจเจริญ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดอำนาจเจริญ

จังหวัดศรีสะเกษ

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่นาอยู่ทั่วบริเวณของพื้นที่รวมแล้วร้อยละ 77.16 ในส่วนของบริเวณทางตอนล่างมีพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้นใกล้กับส่วนทางด้านล่างซึ่งเป็นพื้นที่ป่าสมบูรณ์ พื้นที่ป่าไม้จำนวนมากทางตอนบนของพื้นที่ มีสัดส่วนร้อยละ 11.27 ตามแนวขอบเขตทางทิศใต้ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 324,161 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.68 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง และพื้นที่ศูนย์กลางทางด้านใต้บริเวณ อ.กันทรลักษณ์ ซึ่งมีพื้นที่เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตด้านใต้ของจังหวัดเป็นพื้นที่ป่าไม้สมบูรณ์ที่มีแนวเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา และมีด่านช่องอานม้า

เมืองศรีสะเกษมีทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านใจกลางที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและพาณิชยกรรม โครงข่ายการคมนาคมพัฒนาตามแนวรัศมีกระจายออกจากสถานีรถไฟ เส้นทางคมนาคมภายในเมืองแตกย่อย มีความถี่เข้าหาทางรถไฟในที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เชื่อมโยงขนานทางรถไฟตั้งแต่ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตร และพื้นที่สถาบันราชการที่มีขนาดใหญ่กระจายอยู่รอบนอกของเมือง และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และ 221 ที่สามารถเชื่อมโยงการพัฒนาก่อสร้างในอนาคตและประเทศเพื่อนบ้าน



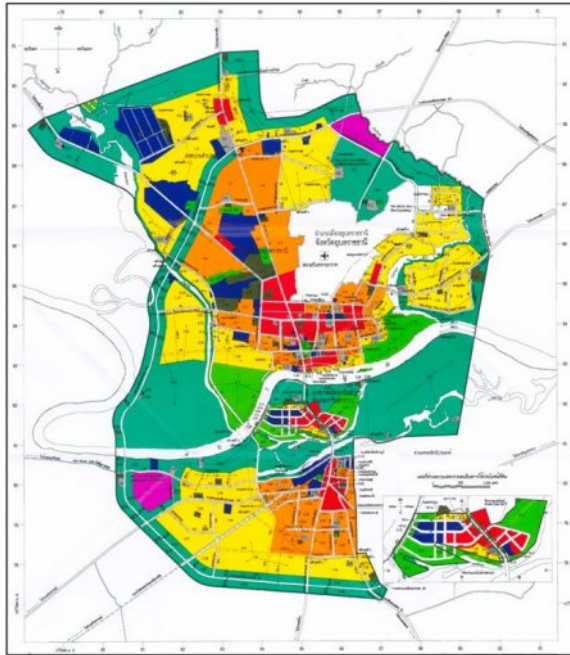
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-46 ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดอุบลราชธานี

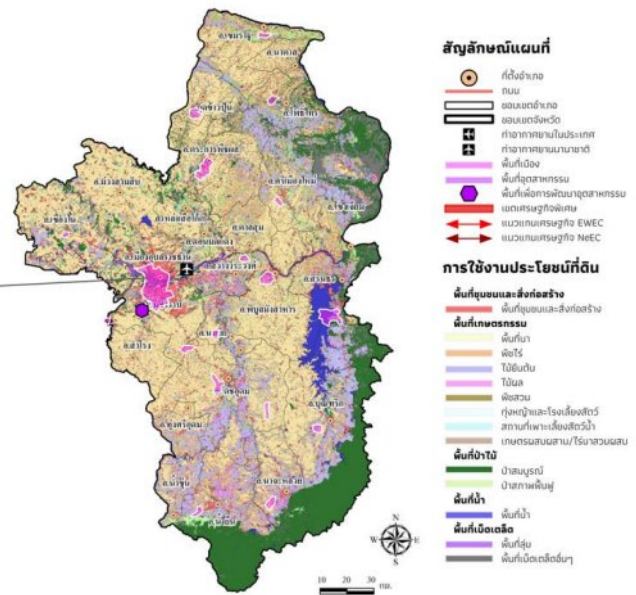
พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 66.21 ของพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาที่มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 47.27 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ตั้งแต่แนวตะวันตกจนไปถึงแนวพื้นที่ป่าไม้บริเวณทางตะวันออก และตอนบนบางส่วนที่เชื่อมกับพื้นที่ป่าไม้เป็นพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้น พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 543,690 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.53 ของพื้นที่ทั้งหมด บริเวณทางตะวันตกของพื้นที่และยังมีพื้นที่อื่น ๆ กระจายอยู่โดยรอบตามแนวเมืองด้านใต้และตะวันออกของจังหวัด เป็นพื้นที่ป่าไม้สมบูรณ์ที่มีแนวเขตติดต่อกับ สปป. ลาว บริเวณด้านชายแดนช่องเม็ก

โครงข่ายการคมนาคมของเมืองอุบลราชธานีถูกแบ่งเป็น 2 ส่วน ด้วยแม่น้ำมูล โดยพื้นที่ส่วนใต้สามารถเข้าถึงได้ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 และทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่ถนนกองทางศูนย์กลางเมืองทางใต้บริเวณที่ดินอยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลาง แหล่งพาณิชยกรรม และกลุ่มสถาบันราชการ เชื่อมออกสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ที่สามารถเชื่อมไปยังพื้นที่ส่วนเหนือของเมืองบริเวณถนนอุบลีสานที่เป็นศูนย์กลางเมืองทางเหนือที่มีที่ดินประเภทพาณิชยกรรม สนามบินทหารอากาศ และสนามบินอุบลราชธานี นอกจากนี้ เมืองยังมีวงแหวนรอบนอกเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 231 อยู่โดยรอบเมืองบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยและที่ดินประเภทอุตสาหกรรม



ผังเมืองเมืองอุดรราชธานี ปี พ.ศ. 2553

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2565

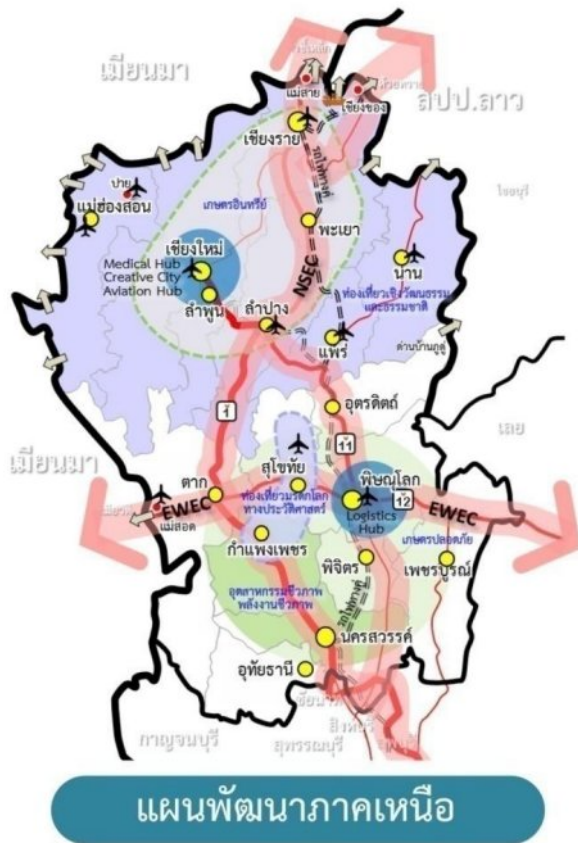


แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดอุดรราชธานี ปี พ.ศ. 2565

รูปที่ 2.6-47 ผังเมืองรวมเมืองอุดรราชธานี และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดอุดรราชธานี

2.6.3.2 ภาคเหนือ

มติที่ประชุมคณะกรรมการบูรณาการนโยบายการพัฒนาภาค (ก.บ.ภ.) ครั้งที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2564 ได้กำหนดนโยบาย หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดให้ใช้ในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดอย่างสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล รวมถึงให้ความสำคัญกับแผนพัฒนาภาคเหนือ (ดังรูป 2.6-48) และศักยภาพโอกาสในการพัฒนาของพื้นที่เพื่อเป็นแผนชี้้นำการพัฒนาในภาพรวมของพื้นที่และให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันในทุกพื้นที่ รวมไปถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้อย่างทั่วถึง



ภาคเหนือ: ฐานเศรษฐกิจโครงสร้างของประเทศเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและเติบโตอย่างยั่งยืน

- ↔ แนวระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ
- = = = แนวเส้นทางรถไฟทางคู่
- เมืองศูนย์กลางการค้าการลงทุน บริการสุขภาพ และการศึกษา
- ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และอาหารแบบครบวงจร
- แหล่งผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพสูง
- พื้นที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนไปสู่สินค้าเกษตรชนิดใหม่ตามศักยภาพของพื้นที่
- เมืองชุมทาง
- SEZ เขตเศรษฐกิจพิเศษ

รูปที่ 2.6-48 แผนพัฒนาภาคเหนือ

ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ภ. กุมภาพันธ์ 2562

โดยมีแนวทางการพัฒนาภาคเหนือสอดคล้องกับแผนพัฒนาฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และโอกาสศักยภาพปัญหาข้อจำกัดของภาคเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น “ฐานเศรษฐกิจโครงสร้างของประเทศ” เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและเติบโตอย่างยั่งยืนโดยใช้ทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วย

1. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
2. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)
3. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
4. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

ตอนบน 1

- เชียงใหม่
- ลำปาง
- ลำพูน
- แม่ฮ่องสอน

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

ตอนล่าง 1

- พิชญ์โลก
- สุโขทัย
- ตาก
- อุตรดิตถ์
- เพชรบูรณ์



กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

ตอนบน 2

- เชียงราย
- พะเยา
- แพร่
- น่าน

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

ตอนล่าง 2

- นครสวรรค์
- กำแพงเพชร
- พิจิตร
- อุทัยธานี

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 2.6-49 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

1. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (เชียงใหม่ - ลำปาง - ลำพูน - แม่ฮ่องสอน) มีจุดแข็ง (Strengths) หลายประการ ได้แก่ การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีพื้นฐานเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงกลุ่มประเทศต่าง ๆ ทั้ง GMS BIMSTECs และประเทศอาเซียน มีประวัติศาสตร์ประเพณีศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้ำน่านและกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นเอื้อต่อการพัฒนาและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และมีความหลากหลายทางชีวภาพและเป็นแหล่งต้นน้ำสำคัญของประเทศเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคน้ำโขง กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 เป็นแหล่งผลิตหัตถอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศและมีการพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ในกลุ่มซอฟต์แวร์และดิจิทัลคอนเทนต์ นอกจากนี้ยังมีศักยภาพในการพัฒนาด้านเกษตรประณีต เกษตรอินทรีย์ โดยเฉพาะพืชผักและดอกไม้เมืองหนาวที่มีศักยภาพ พัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารที่มีมูลค่าเพิ่มสูง แต่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ยังขาดระบบโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงการท่องเที่ยว และโครงสร้างพื้นฐานที่ยังขาดการลงทุนที่เพียงพอทั้งระหว่างเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองนำเที่ยวรวมทั้งการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

การนำกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ไปสู่เป้าหมาย “พัฒนาพื้นที่บนพื้นฐานวัฒนธรรมสร้างสรรค์สู่เศรษฐกิจมูลค่าสูงอย่างทั่วถึง” มีกลยุทธ์เชิงรุกคือการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานศักยภาพและขีดความสามารถพื้นที่ทั้งทรัพยากรธรรมชาติที่ สถานที่ท่องเที่ยว วัฒนธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีอัตลักษณ์ การเป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนและการคมนาคมขนส่งของภาคเหนือโดยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 จะพัฒนาต่อยอดศักยภาพและขีดความสามารถดังกล่าวให้สอดคล้องกับโอกาสใหม่ๆที่จะเกิดขึ้นเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงอันดับต้นๆของประเทศโดยมีการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนรวมถึงประเทศจีน เพื่อให้มีโอกาสจากการค้าชายแดนและช่องทางใหม่ๆ ที่สำคัญกับประเทศ การพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านการบินโดยเฉพาะท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงใหม่ การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวและภาคบริการเชิงอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ยึดมั่นในประเพณีศิลปวัฒนธรรมภูมิปัญญาทางวัฒนธรรมและอาหารล้านนาที่เป็นจุดเด่นและเอกลักษณ์

ส่วนกลยุทธ์เชิงป้องกัน ได้แก่ การผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งเส้นทางคมนาคมและโลจิสติกส์ ระบบขนส่งมวลชน การคมนาคมระบบรางเพื่อเชื่อมโยงโอกาสทางการค้าและการลงทุนให้มีช่องทางการค้ากับต่างประเทศมากขึ้นและเชื่อมโยงโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดฯ ขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลอาทินโยบายเร่งด่วนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมไม้ ศูนย์กลางธุรกิจบริการสุขภาพ ศูนย์กลางการบิน ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน การกำหนดมาตรการเชิงป้องกันปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะปัญหาหมอกควันและการเผาป่าปัญหามลภาวะทางน้ำปัญหาการขยายตัวของเมือง

สำหรับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นทางกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ได้เก็บรวบรวมผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาในกลุ่มจังหวัด ได้แก่

1. ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่แห่งที่ 2
2. โครงการมอเตอร์เวย์เชียงใหม่ - เชียงราย
3. การขับเคลื่อนจังหวัดลำปางในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคเหนือตอนบน (Land Logistics Hub)
4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ในพื้นที่จังหวัดลำพูน 4 เส้นทาง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106 และ 116 ทางหลวงแนวใหม่เชียงใหม่ - เลียงเมืองลำพูนและทางยกระดับหรือทางลอดข้ามแยกดอยดีอำเภอเมืองลำพูนจังหวัดลำพูน)
5. โครงการยกระดับและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 1035 จังหวัดลำปาง
6. โครงการบูรณะซ่อมแซมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 (เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน)
7. เร่งรัดการขยายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทาง วิ่งพื้นที่ปลอดภัยปลายทาง วิ่งท่าอากาศยานลำปาง

8. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

• ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) มีกรอบแนวคิดการพัฒนาโดยพิจารณาจากทั้งนโยบาย/ยุทธศาสตร์ระดับชาติและรัฐบาล ศักยภาพของพื้นที่และปัญหาความต้องการของประชาชนโดยได้กำหนดประเด็นสำคัญที่เป็นธงนำ (flagships) ของการพัฒนาที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ให้มีความสำคัญได้แก่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูง อุทยานอาหาร ศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ หัตถกรรมสร้างสรรค์ บริการสุขภาพ และเมืองสีเขียวที่ต้องมีการสนับสนุนด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและนโยบายสำคัญอื่น ๆ ของรัฐบาล

การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ให้มีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวการค้าการลงทุนสู่สากลบนพื้นฐานความโดดเด่นวัฒนธรรมล้านนาสังคมน่าอยู่ สิ่งแวดล้อมยั่งยืนโดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด มีทิศทางการพัฒนาครอบคลุม 4 ประเด็น คือ

1. การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในเชิงอนุรักษ์ตลอดห่วงโซ่มูลค่า
2. การส่งเสริมการอนุรักษ์วัฒนธรรมล้านนา
3. การผลักดันให้เกิดการผสมผสานทางวัฒนธรรมผ่านเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างสร้างสรรค์
4. สร้างอัตลักษณ์การท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ การเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพรองรับ

การท่องเที่ยวในรูปแบบชีวิตวิถีใหม่ (New Normal Tourism) เพื่อสร้างการเชื่อมโยงธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการสู่ท้องถิ่นโดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและสร้างสรรค์

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

“พัฒนาพื้นที่บนพื้นฐานวัฒนธรรมสร้างสรรค์สู่เศรษฐกิจมูลค่าสูงอย่างทั่วถึง”

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

- ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาเศรษฐกิจท่องเที่ยวและการค้าในพื้นที่ (Inbound Economy)
วัตถุประสงค์

- 1) สร้างการเชื่อมโยงธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการสู่ท้องถิ่น
- 2) ยกระดับการผลิตและการสร้างมูลค่าแก่สินค้าและบริการท้องถิ่นโดยผสมผสานภูมิปัญญาและเทคโนโลยีนวัตกรรม
- 3) สร้างมาตรฐานการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน
- 4) เพิ่มมูลค่าการตลาดที่เน้นการเป็นแหล่งท่องเที่ยวปลายทาง (Destination)

แนวทางการพัฒนา

พัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 4 จังหวัด (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน) โดยยกระดับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพการแพทย์แผนไทยส่งเสริมอัตลักษณ์วัฒนธรรมล้านนาและพัฒนาหัตถกรรมท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 รวมถึงเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเพื่อรองรับรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ตลอดห่วงโซ่คุณค่า

- ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาเศรษฐกิจมูลค่าสูงด้วยการส่งออกสินค้าและบริการนอกพื้นที่
วัตถุประสงค์

เป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนของภาคเหนือเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจทั้งในและต่างประเทศ

แนวทางการพัฒนา

การส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปอาหารมูลค่าสูง (NTFV) อุตสาหกรรมสุขภาพความงามสมุนไพรและหัตถอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ด้วยการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ล้านนาผสานเทคโนโลยีนวัตกรรม (High Touch High Value) ตลอดห่วงโซ่คุณค่า เพื่อตอบสนองตลาดในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและAEC บนความร่วมมือระหว่างภาครัฐเอกชนและสถาบันการศึกษา

- ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาเศรษฐกิจเกษตรสร้างสรรค์

วัตถุประสงค์

- 1) ชีตความสามารถในการแข่งขันของเกษตรกรและผู้ประกอบการ
- 2) ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพได้รับการรับรองมาตรฐาน
- 3) สร้างมูลค่าเพิ่มแก่ผลิตภัณฑ์การเกษตร

แนวทางการพัฒนา

การส่งเสริมการเกษตรต้นทางและเกษตรแปรรูปในพื้นที่ (NTFV) ของผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญและโดดเด่นในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 โดยการพัฒนาวัตถุดิบการเกษตรแบบหมุนเวียนรวมถึงการพัฒนากระบวนการผลิตเพื่อยกระดับมาตรฐานของสินค้าเกษตรสร้างโอกาสในการจำหน่ายเพื่อการเชื่อมโยงธุรกิจการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

- ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาเศรษฐกิจสิ่งแวดล้อมเพื่อลดฝุ่นควัน

วัตถุประสงค์

- 1) สิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้นหรืออยู่ในเกณฑ์มาตรฐานเกื้อหนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 2) อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติให้มีสภาพอุดมสมบูรณ์ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและการใช้ประโยชน์อย่างมีคุณค่าที่ก่อให้เกิดความยั่งยืน

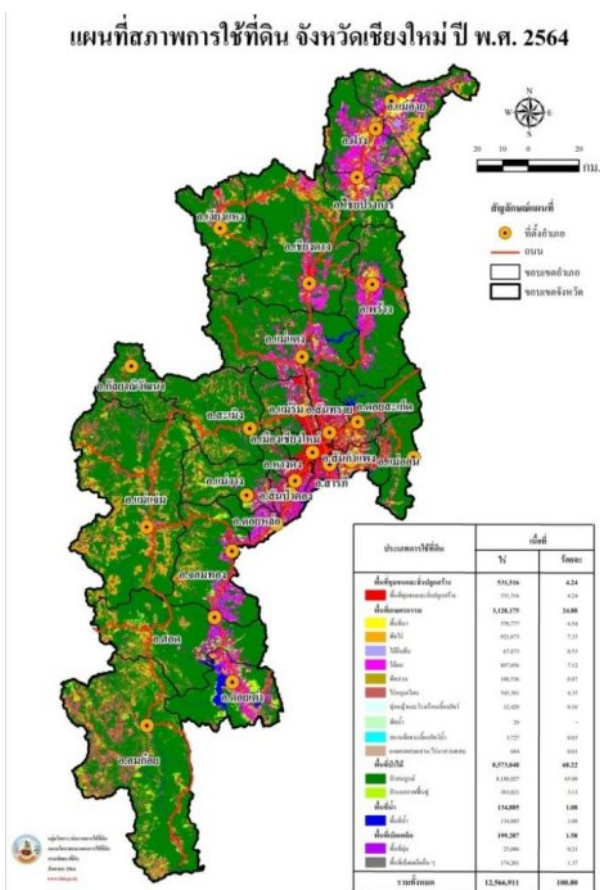
แนวทางการพัฒนา

ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยกระดับการบริหารจัดการวัสดุทางการเกษตรด้วยการนำความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนวัตกรรมช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการลดฝุ่นควัน (PM 2.5) พร้อมทั้งสร้างมาตรการปลอดการเผาทั้งรูปแบบของการส่งเสริมอาชีพและการบูรณาการอย่างมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ฟื้นฟูเพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวและอากาศบริสุทธิ์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 อย่างยั่งยืน

- การใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ดังต่อไปนี้

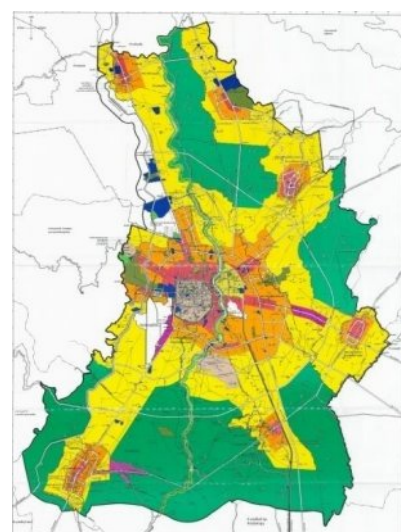
จังหวัดเชียงใหม่

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดเชียงใหม่มีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 68.22 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 24.88 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 4.24 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.08 และพื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.58 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	531,516	4.24
พื้นที่เกษตรกรรม	3,128,175	24.88
พื้นที่ป่าไม้	8,573,048	68.22
พื้นที่น้ำ	134,885	1.08
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	199,287	1.58
รวมทั้งหมด	12,566,911	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/CMI2564.htm



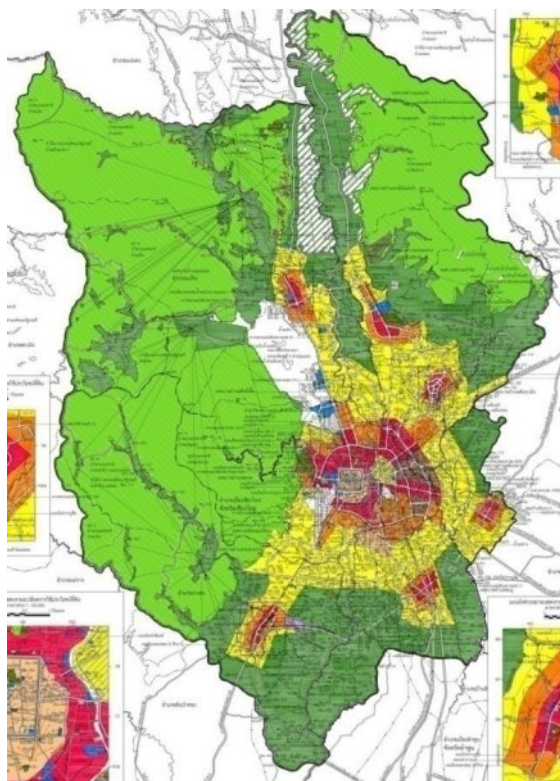
การใช้ที่ดินจังหวัดเชียงใหม่

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

ผังเมืองรวมนครเชียงใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2555

รูปที่ 2.6-50 การใช้ที่ดินจังหวัดเชียงใหม่

เชียงใหม่เป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 โดยมีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวการค้าการลงทุนสู่สากลบนพื้นฐานความโดดเด่น วัฒนธรรมล้านนา สังคมน่าอยู่ สิ่งแวดล้อมยั่งยืน โดยปัจจุบันเชียงใหม่เป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ และอนาคตจะมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งมีท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ เมืองเชียงใหม่และพื้นที่เมืองโดยรอบจึงมีบทบาทหน้าที่เป็นเมืองศูนย์กลางที่มีความสำคัญระดับภาค มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจของภาค เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าบริการระหว่างประเทศ และมีแนวโน้มจะเป็นศูนย์กลางหลักระดับชาติในอนาคต โดยผังนโยบายภาคเหนือได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของเมืองและชุมชนในอนาคตให้เมืองเชียงใหม่และพื้นที่เมืองโดยรอบเป็นเมืองศูนย์กลางที่มีความสำคัญระดับชาติมีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าบริการระหว่างประเทศ มีบทบาทหน้าที่ที่ตามนโยบายเป็นศูนย์กลางการค้าการบริการธุรกิจสุขภาพ การศึกษาและธุรกิจด้านดิจิทัล ศูนย์กลางการขนส่งและการบริการระดับภูมิภาค ศูนย์กลางด้านการศึกษา/สาธารณสุขระดับนานาชาติ ศูนย์กลาง ICT และ Software Park ศูนย์กลางการท่องเที่ยว ศูนย์กลางพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพสูง (เช่นกลุ่มอาหารและสินค้า เพื่อสุขภาพกลุ่มบริการทางการแพทย์และสุขภาพและกลุ่มผลิตภัณฑ์เชิงสร้างสรรค์) ศูนย์กลางการลงทุนสู่สากลบนพื้นฐานความโดดเด่นวัฒนธรรมล้านนา และเพื่อให้พื้นที่เมืองศูนย์กลางเชียงใหม่เป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจึงได้มีการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ครั้งที่ 4 ในปัจจุบัน



(ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่4) พ.ศ.....

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. เขตสีเหลืองมีเส้นขอบสีขาว | พื้นที่ประเภทอนุรักษ์เพื่อการอยู่อาศัย |
| 2. เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 3. เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 4. เขตสีน้ำตาล | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 5. เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 6. เขตสีม่วงเข้ม | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ |
| 7. เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทเขตเกษตรกรรม |
| 8. เขตสีฟ้ามีขอบและเส้นขอบสีขาว | ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม |
| 9. เขตสีเขียวมีขอบและเส้นขอบสีขาว | ที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม |
| 10. เขตสีเขียวอ่อน | ที่ดินประเภทที่ไม่สงวนกรรมสิทธิ์และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 11. เขตสีเขียวอ่อนมีเส้นขอบสีขาว | ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ |
| 12. เขตสีเขียวเขาสก | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 13. เขตสีน้ำเงินอ่อน | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 14. เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 15. เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขและสาธารณูปโภค |

ที่มา :กรมพัฒนาที่ดิน

รูปที่ 2.6-51 ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 4) พ.ศ.

(ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 4) พ.ศ.

การพัฒนาเมืองเชียงใหม่และชุมชนโดยรอบได้รับการสนับสนุนให้มีความสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาและความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน การพัฒนาบทบาทด้านโลจิสติกส์และการค้าของประเทศผ่านการเชื่อมโยงเครือข่าย One Belt, One Road การพัฒนาในกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) แผนงานตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) มีเป้าหมายสอดคล้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ตามกรอบการพัฒนาในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฯ และประเทศไทย 4.0 และในผังประเทศไทย พ.ศ.2600 จังหวัดเชียงใหม่ได้รับการกำหนดบทบาทให้เป็นศูนย์กลางของภาคเหนือตอนบน โดยมีบทบาทหลักในด้านการค้าการลงทุนรองรับการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้เพื่อประโยชน์ด้านการค้ากับประเทศจีนตอนใต้และการท่องเที่ยวกับสปป.ลาว

การวางและจัดทำผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 4) มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดโครงสร้างสมดุลงานทุนทรัพยากรทางธรรมชาติ วัฒนธรรม และมนุษย์ ที่มีความหลากหลาย นำไปสู่เมืองศูนย์กลางภาคเหนือที่มีการพัฒนาอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาพื้นที่ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีแนวทางในการพัฒนาและดำรงรักษาภายในบริเวณตามแนวเขต ดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมให้เป็นเมืองนำอยู่ที่มีความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการพัฒนา ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เตรียมความพร้อมเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงอายุ โดยการพัฒนาบริการทางสังคม การสาธารณสุขและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
2. ส่งเสริมบทบาทศูนย์กลางเมืองระดับต่าง ๆ เพื่อรองรับด้านการบริหาร การปกครอง การตั้งถิ่นฐาน การอยู่อาศัย พาณิชยกรรมและการบริการ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม หัตถกรรม การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมที่ไม่ก่อมลพิษ เกษตรกรรม การศึกษา และการสาธารณสุข โดยการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศูนย์กลางหลัก และส่งเสริมการพัฒนาศูนย์กลางเมืองนำเที่ยว
3. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจและพาณิชยกรรมของภาคเหนือ โดยเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ พร้อมด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความพร้อมต่อการลงทุน
4. ส่งเสริมและพัฒนาระบบการคมนาคมและขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยของภาคเหนือ
5. ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติของภาคเหนือ เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวภายนอกพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบริการการท่องเที่ยว
6. ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่ โดยการอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี และป้องกันความขัดแย้งจากกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะลดทอนคุณค่าทางวัฒนธรรม

7. ส่งเสริมงานหัตถอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมเกษตรที่ใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น
ซึ่งไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม

8. อนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมที่มีศักยภาพ ระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
โดยเฉพาะแม่น้ำและลำคลองสำคัญซึ่งเป็นคลองระบายน้ำ รวมถึงพื้นที่ป่าอันอุดมสมบูรณ์ที่เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร
ของเมืองและชุมชน

9. ส่งเสริมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โดยลดการใช้พลังงาน การเพิ่มพื้นที่สีเขียวลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การป้องกันและบรรเทาปัญหามลพิษภัยพิบัติจากธรรมชาติ

วิสัยทัศน์ในการวางผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่มุ่งเน้นการรักษาสมดุลของการพัฒนาบทบาทและ
ศักยภาพด้านต่าง ๆ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาได้อย่างยั่งยืน โดยมีกระบวนการวางผังเมืองที่ให้ความสำคัญกับ
การสร้างสมดุลระหว่างการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Economy) การสร้างสังคมที่เป็นธรรมผ่านกระจาย
ผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน (Equity) การดำรงรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมประเพณีล้านนา
มรดกทางวัฒนธรรมและพื้นที่เมืองเก่าที่สะท้อนวิวัฒนาการของการตั้งถิ่นฐาน ความเชื่อ และวิถีชีวิตของ
เมืองเชียงใหม่ และการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (Environment) แหล่งคุณภาพลุ่มน้ำที่เป็นทรัพยากร
สำคัญต่อเมืองและพื้นที่เกษตรกรรม

แนวคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การกำหนดแนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่วางผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ กำหนด
ตามโครงสร้างการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักของพื้นที่วางผังฯ จำแนกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ พื้นที่สงวนรักษา
พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่พัฒนา มีแนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่หลักทั้ง 3 ประเภทได้ ดังนี้

1. **พื้นที่สงวนรักษา** ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีความสำคัญทางนิเวศวิทยา และพื้นที่สงวนรักษา
ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมตามกฎหมาย พื้นที่เหล่านี้จะต้องได้รับการปกป้องและสงวนรักษาอย่างเข้มงวด
และมีประสิทธิภาพ เพื่อรักษาสมดุลของการใช้ประโยชน์และเป็นแหล่งทรัพยากรที่สำคัญของพื้นที่

2. **พื้นที่อนุรักษ์** ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีความสำคัญเชิงนิเวศและพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
และวัฒนธรรมระดับเมืองและชุมชน พื้นที่เกษตรกรรมขั้นดี พื้นที่แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค และพื้นที่รับและ
ระบายน้ำ พื้นที่เหล่านี้มีความสำคัญต่อพื้นที่ในการรักษาสภาพแวดล้อมและการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมชุมชน
ทั้งนี้จะต้องได้รับการบำรุงรักษาให้คงคุณค่า สามารถใช้ประโยชน์ได้ในระยะยาว

3. พื้นที่พัฒนา

3.1 พื้นที่ชุมชนเมืองและชนบท ได้แก่ พื้นที่ชุมชนเมืองในปัจจุบัน และพื้นที่ที่มีศักยภาพในการ
พัฒนาเมืองในอนาคต ประกอบด้วย แหล่งที่พักอาศัย ย่านการค้าการบริการชุมชน สาธารณูปโภค- สาธารณูปการ
และพื้นที่โล่งว่างในเขตชุมชนเมือง กำหนดให้เป็นพื้นที่รองรับบทบาทการพัฒนาเพื่อบริการและรองรับประชากรที่
ขยายตัวในอนาคตได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมสอดคล้องกับประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน
พื้นที่ และสามารถป้องกันบรรเทาปัจจัยเสี่ยงต่อการตั้งถิ่นฐานได้

3.2 พื้นที่กิจกรรมการผลิต ได้แก่ พื้นที่แหล่งการผลิตทั้งระดับปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีหน้าที่เป็นแหล่ง
ผลิต เพาะปลูกพืชและวัตถุดิบ การรวบรวมการแปรรูป และการกระจายผลผลิตหรือสินค้า ประกอบด้วย พื้นที่

เกษตรกรรมทั้งการเพาะปลูก ปศุสัตว์ ยานการผลิตและแปรรูปผลผลิต แหล่งการค้าและกระจายสินค้าผู้ซื้อ ซึ่งเป็นแหล่งกิจกรรมที่สำคัญและดึงดูดให้เกิดกิจกรรมการผลิตต่อเนื่อง

3.3 พื้นที่รองรับอุตสาหกรรมที่ไม่ก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และอุตสาหกรรมที่เป็นงานหัตถกรรม ศิลปะท้องถิ่นในคุณค่าศิลปวัฒนธรรมล้านนา พื้นที่วางผังได้กำหนดพื้นที่รองรับภาคอุตสาหกรรมที่มีโอกาสขยายตัวเข้ามาในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยควบคุมให้เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมที่ไม่ก่อมลพิษตอบสนองประโยชน์ต่อเศรษฐกิจชุมชนเพื่อลดความขัดแย้งกับชุมชนที่มีทั้งชุมชนเมืองหนาแน่นและชุมชนชนบท

แนวคิดด้านคมนาคมและขนส่งและโลจิสติกส์

เมืองเชียงใหม่เป็นพื้นที่แหล่งงานขนาดใหญ่ของภาคเหนือและเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางของภูมิภาค จึงมีการวางแผนการพัฒนา ดังนี้

1. ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน สร้างความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งพื้นที่ในเขตเมือง และพื้นที่ท้องที่โดยการวางระบบโครงข่ายถนนให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ทั้งที่เป็นโครงข่ายถนนสายประธาน (Arterials) ถนนสายหลัก (Collectors) ถนนสายรอง และถนนสายย่อย เป็นการวางผังโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมสำคัญต่าง ๆ เช่น ย่านที่อยู่อาศัย ย่านพาณิชยกรรม เป็นต้น

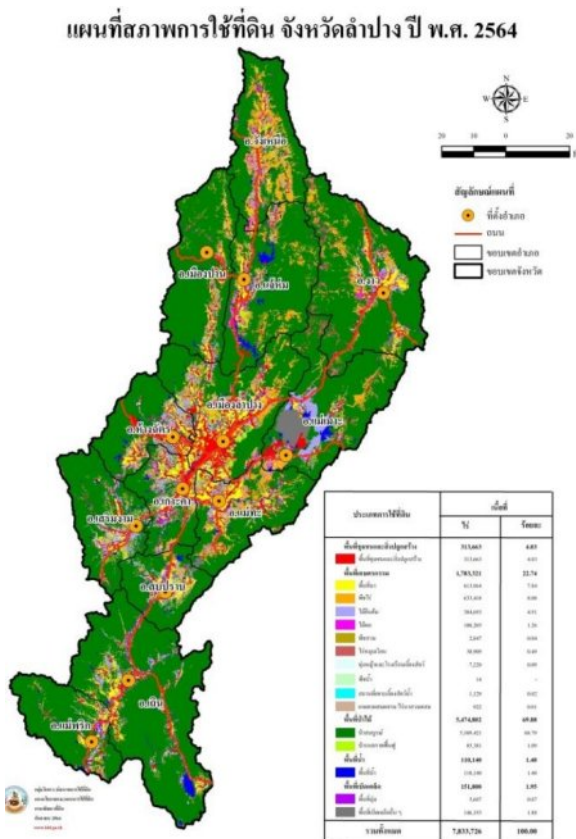
2. ระบบขนส่งสาธารณะ ดำเนินการจัดสรรระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละพื้นที่ให้เหมาะสมกับความต้องการการเดินทาง และสอดคล้องกับลักษณะการใช้ที่ดินของพื้นที่ ทั้งสำหรับเขตเมืองชั้นใน ชั้นกลาง ชั้นนอก รวมทั้งการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะทางถนนให้เกิดการเชื่อมโยงเข้ากับขนส่งมวลชนระบบรางทั้งระบบรางในเขตเมืองและระหว่างเมือง

3. ระบบโลจิสติกส์ ดำเนินการวางผังโลจิสติกส์สำหรับกิจกรรมอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีกิจกรรมกระจายตัวอยู่ในหลายอำเภอ ให้เชื่อมโยงเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมอื่น ๆ เช่นคลังเก็บและกระจายสินค้าทั้งในและนอกจังหวัดได้อย่างคล่องตัว รวดเร็ว ทั้งด้วยรูปแบบการขนส่งทางถนนและทางราง รวมทั้งการวางผังโลจิสติกส์สำหรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก

แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้จำแนกประเภทพร้อมด้วยข้อกำหนดเพื่อกำหนดบทบาทการใช้ที่ดินในแต่ละบริเวณ โดยการส่งเสริมกิจกรรมเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การศึกษา การศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุข สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ รวมถึงการอนุรักษ์พื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และพื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ เพื่อควบคุมและป้องกันความขัดแย้งของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งนี้ (ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ได้ปิดประกาศ 90 วัน (ขั้นตอนที่ 5) เมื่อ 10 มีนาคม 2566 - 7 มิถุนายน 2566 และกำลังเข้าสู่ขั้นตอนที่ 7 และ 8 ในการจัดทำร่างผังเมืองรวมให้เป็นกฎหมาย

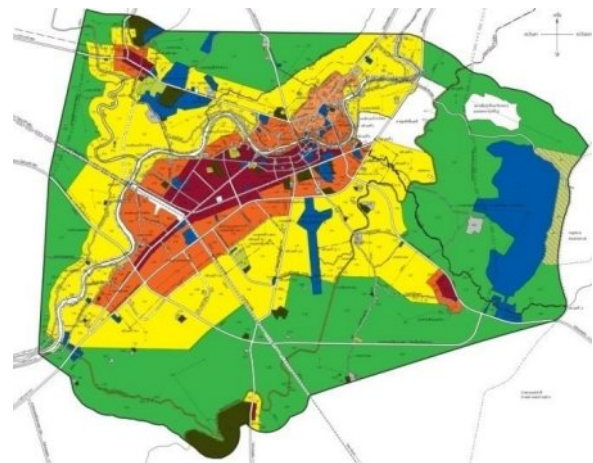
จังหวัดลำปาง

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดลำปางมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 69.88 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 22.74 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 4.03 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.40 และพื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.95 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดลำปาง ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	313,663	4.03
พื้นที่เกษตรกรรม	1,783,321	22.74
พื้นที่ป่าไม้	5,474,802	69.88
พื้นที่น้ำ	110,140	1.40
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	151,800	1.95
รวมทั้งหมด	7,833,726	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/LPG2564.htm



การใช้ที่ดินจังหวัดลำปาง

ผังเมืองรวมเมืองลำปาง พ.ศ. 2558

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

รูปที่ 2.6-52 การใช้ที่ดินจังหวัดลำปาง

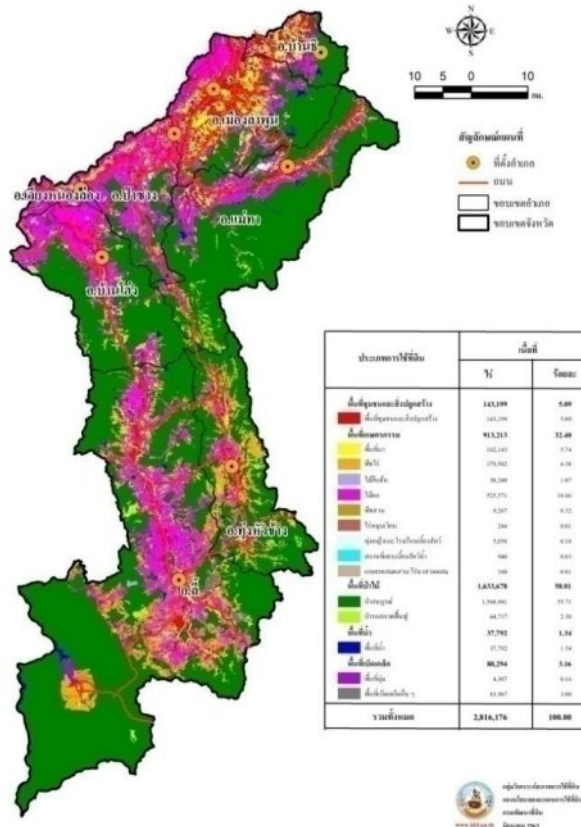
ผังเมืองรวมเมืองลำปาง พ.ศ. 2558 กำหนดการใช้ที่ดินรองรับบทบาทเป็นเมืองศูนย์กลางของจังหวัด ในอนาคตเมืองลำปางจะเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและบริการระดับภาค เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าและบริการขนาดใหญ่ที่สำคัญและมีบทบาทตามศักยภาพในด้านอุตสาหกรรม การคมนาคม ท่องเที่ยว สาธารณสุข วัฒนธรรม การบริหารและอยู่อาศัย ลำปางนับได้ว่าเป็นศูนย์รวมของเส้นทางคมนาคมสายหลักทั้งทางราง ถนน และท่าอากาศยาน โดยมีเส้นทางคมนาคมถนนสายหลักในแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ NSEC ทล.1, ทล.11ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างภูมิภาคตัดกันที่ลำปาง และมี ทล.106 ซึ่งเป็นเส้นทางลัดจากถนนพหลโยธินที่สามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอำเภอและสถานที่สำคัญและไปสิ้นสุดที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ โดยโครงสร้างพื้นฐานที่มีความต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนคือการขับเคลื่อนจังหวัดลำปางในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคเหนือตอนบน (Land

Logistics Hub) นอกจากนี้โครงข่ายในสามเหลี่ยมการพัฒนาภาคเหนือตอนบน ลำปาง - เชียงใหม่ - เชียงรายมีโครงการสร้างความเชื่อมโยงสามพื้นที่เพื่อให้เกิดความสะดวกในการคมนาคมและขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจโดยมุ่งเน้นสาขาเกษตรกรรมและการค้าบริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการท่องเที่ยวเป็นตัวนำโดยมีทิศทางที่จะให้ความสำคัญกับความสมดุลในการพัฒนาระหว่างการขยายตัวทางเศรษฐกิจกับการรักษาคุณภาพและคุณค่าด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้นเพื่อเข้าสู่กระบวนการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) ส่งผลต่อกระบวนการวางผังเมืองในพื้นที่เมือง

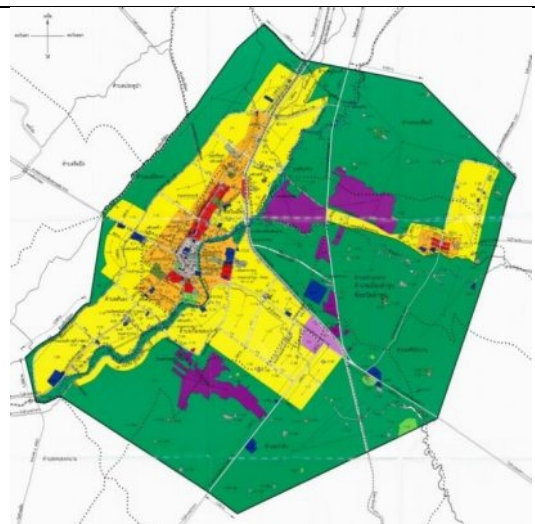
จังหวัดลำพูน

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดลำพูนมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 58.01 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 32.40 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 5.09 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.34 และพื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 3.16 ของพื้นที่จังหวัด

แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดลำพูน ปี พ.ศ. 2563



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดลำพูน ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	143,199	5.09
พื้นที่เกษตรกรรม	913,213	32.40
พื้นที่ป่าไม้	1,633,678	58.01
พื้นที่น้ำ	37,792	1.34
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	88,294	3.16
รวมทั้งหมด	2,816,176	100.00
ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน http://www1.ldd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/LPN2563.htm		



การใช้ที่ดินจังหวัดลำพูน

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

ผังเมืองรวมเมืองลำพูน พ.ศ. 2555

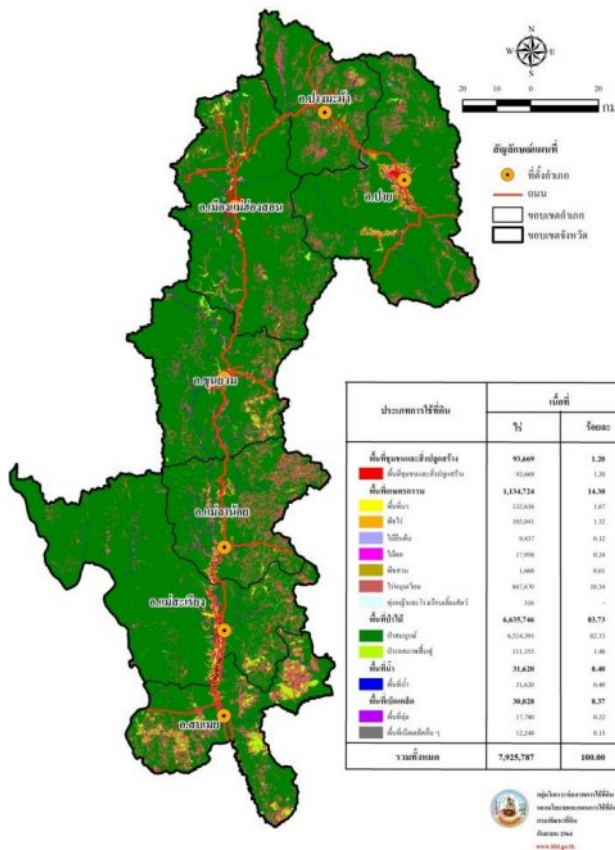
รูปที่ 2.6-53 การใช้ที่ดินจังหวัดลำพูน

ผังเมืองรวมเมืองลำพูน พ.ศ. 2555 ได้กำหนดการใช้ที่ดินเมืองลำพูนในบทบาทศูนย์กลางการบริหารราชการ การท่องเที่ยว วัฒนธรรมและคมนาคมในอนาคต พ.ศ. 2580 เมืองลำพูนจะมีบทบาทหน้าที่ตามนโยบายเป็นเมืองบริการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (อารยธรรมล้านนาและกลุ่มชาติพันธุ์) และเมืองน่าเที่ยวที่มีบทบาทสนับสนุนเมืองลำดับ 1 (เชียงใหม่) ให้มีศักยภาพในการขยายตัว/มีบทบาทหน้าที่เฉพาะด้าน เมืองสถานีขนส่งระบบราง ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนสู่สากลบนพื้นฐานความโดดเด่นวัฒนธรรมล้านนา และเป็นเมืองอยู่อาศัย การเติบโตของเมืองลำพูนดังกล่าวจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเมือง อันจำเป็นที่จะต้องจัดระเบียบและกำหนดไว้ล่วงหน้าและกำกับการพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมายใหม่ๆ ต่อไป

จังหวัดแม่ฮ่องสอน

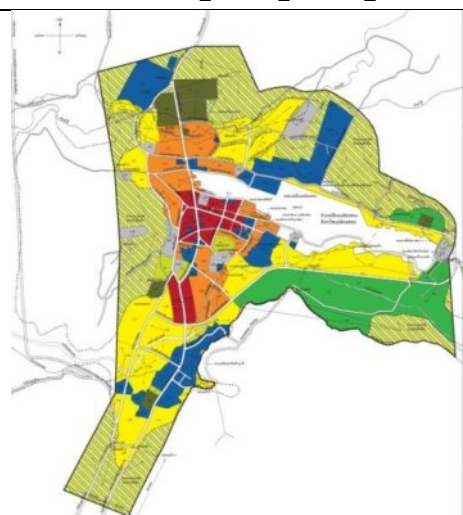
การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 83.73 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 14.30 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 1.20 พื้นที่น้ำร้อยละ 0.40 และพื้นที่เปิดเตล็ดร้อยละ 0.37 ของพื้นที่จังหวัด

แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดแม่ฮ่องสอน ปี พ.ศ. 2564



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดแม่ฮ่องสอน ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	93,669	1.20
พื้นที่เกษตรกรรม	1,134,724	14.30
พื้นที่ป่าไม้	6,635,746	83.73
พื้นที่น้ำ	31,620	0.40
พื้นที่เปิดเตล็ด	30,028	0.37
รวมทั้งหมด	7,925,787	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/MSH2564.htm



การใช้ที่ดินจังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผังเมืองรวมเมืองแม่ฮ่องสอน พ.ศ. 2556

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

รูปที่ 2.6-54 การใช้ที่ดินจังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผังเมืองรวมเมืองแม่ฮ่องสอน พ.ศ. 2556 กำหนดการใช้ที่ดินพื้นที่เมืองแม่ฮ่องสอนซึ่งมีบทบาทหน้าที่ในด้านการบริหาร การปกครอง (การใช้ที่ดินเป็นสีน้ำเงิน)ท่องเที่ยว วัฒนธรรม การค้า พาณิชยกรรม (ศูนย์กลางการบริการให้กับชุมชนการค้าชายแดน) (การใช้ที่ดินเป็นสีแดง) และการอยู่อาศัย (การใช้ที่ดินเป็นสีเหลือง) โดยมีพื้นที่การใช้ที่ดินชนบท เกษตรกรรม (สีเขียว) และท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (สีขาว)

2. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน) มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ ภูมิประเทศที่สวยงาม ภูมิอากาศที่เย็นสบายอันเป็นปัจจัยที่สำคัญในการสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดนี้เป็นเมืองน่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดี มีทุนทางสังคมและวัฒนธรรมโดดเด่น สังคมเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีการสืบทอดรักษาและปรับใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นตลอดจนพัฒนาต่อยอดให้เกิดเทคโนโลยีที่เหมาะสม นำมาใช้ประโยชน์กับการผลิตและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชน มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีบริการสุขภาพ มีพื้นที่เกษตรในแนวทางเกษตรอินทรีย์ ที่ตั้งมีศักยภาพในการขยายการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ขยายไปสู่จีนตอนใต้และกลุ่มประเทศเอเชียใต้ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตกได้

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและมีจุดแข็งในระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับเมืองหลักในเขตภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS และประเทศข้างเคียง ดังนี้

ถนน เส้นทางที่สำคัญประกอบด้วย

1. ทางหลวงแผ่นดิน ทล.หมายเลข 1 พหลโยธิน (ช่วงพะเยา - แม่สาย) ทล.หมายเลข 11 (ช่วงอำเภอเด่นชัย) ทล.หมายเลข 101 (ช่วงอำเภอเด่นชัย - น่าน) ทล.หมายเลข 103 (ร้องกวาง-งาว)

2. ทางหลวงอาเซียน (AH)

หมายเลข AH 2 เริ่มต้นเข้าสู่ประเทศไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

หมายเลข AH 3 เริ่มต้นเข้าสู่ประเทศไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

หมายเลข AH 13 เริ่มต้นเข้าสู่ประเทศไทยที่ด่านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน

3. โครงข่ายคมนาคมตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) กลุ่มจังหวัดฯ อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และเส้นทาง R3A และ R3B เชื่อมโยงกับมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้)

4. R3A เส้นทางหมายเลข 3A (R3A) เป็นเส้นทางสายใหม่เชื่อมโยงระหว่างจีน - ลาว - ไทยภายใต้โครงการ “สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ” เส้นทาง R3A นี้เชื่อมกรุงเทพฯ สู่คุนหมิง ซึ่งมีต้นทางเริ่มจากเชียงของ ประเทศไทย - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น ของประเทศลาว - บ่อหาน - เชียงรุ่งหรือจิ่งหงในแคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิงรวมกว่า 1,800 กิโลเมตร นอกจากนี้ ไทยและจีนร่วมมือกันก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชียงของ - ห้วยทราย

5. R3B เส้นทาง R3B คุณหมิง - ต้าลั่ว (จีน) - ท่าซี้เหล็ก (พม่า) - แม่สาย - กรุงเทพฯ (ไทย) ซึ่งบรรจบกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่งของจีน เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่สำคัญภายใต้กรอบ NSEC แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดใช้ได้ตลอดเส้นทาง เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองของพม่าอีกทั้งเส้นทางนี้ต้องผ่านภูเขาสูง ต้นทุนการขนส่งจึงสูงกว่าและสะดวกน้อยกว่าเส้นทาง R3A

สะพานข้ามแม่น้ำเชื่อมระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

1. สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยที่ บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับ ส.ป.ป.ลาว ที่บ้านดอนเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 2.48 กิโลเมตร นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตรเข้าไปในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองช่องจราจร รวมทั้งมีการก่อสร้างด่านตรวจคนเข้าเมืองด้วยสถาปัตยกรรมแบบล้านช้าง เป็นการเชื่อมต่อกับเส้นทาง R3A ระหว่างจีน - ลาว - ไทย

2. สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 และ 2 เชื่อมอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย กับ

จังหวัดท่าซี้เหล็ก ประเทศเมียนมาร์

รถไฟ สถานีรถไฟที่สำคัญ ได้แก่ สถานีรถไฟเด่นชัย จังหวัดแพร่ เป็นเส้นทางรถไฟทางเดียว นอกจากนี้ มีโครงการรถไฟรางคู่เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็น 1 ใน 2 ส่วนต่อขยายของทางรถไฟสายเหนือ มีวัตถุประสงค์รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าภาคเหนือ รวมถึง รองรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของซึ่งจะเชื่อมการค้าระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้จากไทยไปลาว จีน เวียดนาม และเขตเศรษฐกิจตามนโยบายของรัฐบาล

ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงเชียงราย (อยู่ในการดูแลของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน) และมีท่าอากาศยานที่อยู่ในการดูแลของกรมการบินพลเรือน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานแพร่ และ ท่าอากาศยานน่าน

ประเด็นความต้องการเชิงพื้นที่ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคม-ขนส่ง ที่เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างเมืองและเป็นเส้นทางสายหลัก มีการสัญจรทั้งรถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกสินค้า รถโดยสาร รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และขนาดเขตทางค่อนข้างแคบ ผ่านศูนย์กลางชุมชนและไม่มีบาทวิถี ถนนบางสายชำรุด เนื่องจากมีรถบรรทุกวิ่ง ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้สัญจร

สำหรับโอกาสในการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีหลายประการ ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือและอากาศเพื่อรองรับนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม GMS และ ประชาคมอาเซียน (AEC)

2. นโยบายการพัฒนาเมือง สถานีขนส่งระบบราง ที่แพร่ (อำเภอเด่นชัย) เชียงราย (อำเภอเชียงของ) ทำให้เพิ่มโอกาสการสร้างความคุ้มค่า เศรษฐกิจชายแดน

3. มีนโยบายและการรวมกลุ่มในภูมิภาค ส่งผลให้เกิดการค้าและการลงทุนที่เอื้อต่อกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 ได้แก่ นโยบาย One Belt One Road ของประเทศจีน ความร่วมมือของกลุ่ม CLMVT ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และประเทศไทย

4. มีการเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะ GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน
5. ความนิยมสินค้าของประเทศไทยจากประเทศเพื่อนบ้านส่งผลให้การค้าชายแดนเพิ่มขึ้น
6. ตลาดการท่องเที่ยวขยายตัว จากการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวภายในกลุ่มประเทศ GMS

● ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

เน้นทิศทางการพัฒนาโดยใช้กลยุทธ์เชิงรับเพื่อประคับประคองสถานการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ให้เกิดแรงกดดัน การพยายามบรรเทาปัญหาหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดปัญหาเพิ่ม โดยเน้นการสร้างความเข้มแข็งภายในและรอเวลา และโอกาสเหมาะสมให้สามารถในการพัฒนา ทั้งนี้เป็นการเตรียมพร้อมสำหรับช่วงเวลาที่ทำการกลยุทธ์เชิงรุกในอนาคต ดังนั้นทิศทางการพัฒนาสำคัญ ได้แก่ การหาแนวทางรับมือกับโครงสร้างแรงงานที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป การรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในยุคโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ตลอดจนการปรับเปลี่ยนอาชีพของแรงงานและการปรับตัวของธุรกิจในช่วงสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 นี้

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (เชียงใหม่-พะเยา-แพร่-น่าน) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในพื้นที่ภายใต้สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอกประเทศที่มีความแปรผันสูง อาทิ การระบาดของโรคอุบัติใหม่ สถานการณ์ด้านเศรษฐกิจที่ผันผวน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี สถานการณ์ด้านสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วรวมถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมุ่งเน้นการพัฒนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 บนพื้นฐานการได้รับประโยชน์ร่วมกันของจังหวัด ภายในกลุ่มจังหวัดและดำเนินการภายใต้แนวความคิดการพัฒนากลุ่มจังหวัดที่มุ่งไปสู่การเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศที่สานสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่สุขภาวะดี วิถีชีวิตยั่งยืน โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 คือ ภายในปี 2570 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 จะเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน เพื่อนำไปสู่การมีเศรษฐกิจที่ดี ประชาชนในพื้นที่มีรายได้เลี้ยงตนเองได้อย่างทั่วถึง ประชาชนมีสุขภาพดีและมีสิ่งแวดล้อมที่ดีโดยการขับเคลื่อนการกำหนดเป้าหมายและแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ดังกล่าว มาจากกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

“ภายในปี 2570 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 จะเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน”

■ ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ประเด็นการพัฒนาที่ 1: พัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง

วัตถุประสงค์เพื่อ

เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรและทรัพยากรในการดำเนินงานเพื่อให้สามารถปรับตัวภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งในภาคการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การเกษตร และภาคอุตสาหกรรมเกษตร ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดทำฐานข้อมูล การปรับใช้เทคโนโลยีตลอดจนการสร้างเครือข่ายกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการพัฒนา

1. การเจรจากับต่างประเทศภายใต้กรอบความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องและการทำความเข้าใจในกรอบข้อตกลงการค้าเพื่อลดปัญหาด้านการค้าชายแดนการขนส่ง
2. ลดต้นทุนการผลิตใช้ระบบ AI ช่วยการผลิต
3. พัฒนาและยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการกลุ่มจังหวัดฯ ทุกรูปแบบ
4. ขยายช่องทางการค้าการลงทุน ส่งเสริมการทำตลาดกับกลุ่มผู้บริโภค จัดจำหน่ายตามช่องทางออนไลน์และ Platform สากล
5. จัดทำแผนแม่บทเตรียมความพร้อมรองรับระบบโลจิสติกส์สำคัญในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2
6. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการค้าการลงทุนเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ GMS / CLMVT
7. ส่งเสริมการพัฒนาด้านชายแดน (การบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐาน)
8. ยกระดับผลิตภัณฑ์ชุมชน ต่อยอดภูมิภาคภูมิปัญญาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
9. สนับสนุนการออกแบบผลิตภัณฑ์และพัฒนาคุณภาพ
10. จัดงานกิจกรรมแฟชันโชว์และเปิดช่องทางการตลาด/การขาย
11. สร้างความเข้มแข็งให้เครือข่ายเกษตรกรที่เป็น Smart Farmer Young Smart Farmer และ Smart Product กลุ่มวิสาหกิจชุมชน กลุ่มเกษตรกรแปลงใหญ่
12. ขยายเครือข่าย Smart Farmer Young Smart Farmer
13. รวมกลุ่มคลัสเตอร์เกษตรกรแลกเปลี่ยนองค์ความรู้/ตลาด/สายพันธุ์
14. ส่งเสริมเกษตรกรแบบอัจฉริยะ
15. ระบบตลาดและโลจิสติกส์เกษตรชุมชน
16. ส่งเสริมการส่งออกและตลาดเฉพาะกลุ่มเป้าหมาย (Niche Market)
17. ส่งเสริมความรู้ด้านเทคโนโลยีในการทำตลาดการเกษตรแบบดิจิทัล
18. สร้างและพัฒนาภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน กระตุ้นและส่งเสริมให้คนในชุมชนร่วมเป็นเจ้าของที่ดี
19. นำเทคโนโลยีมาปรับปรุงการให้บริการการท่องเที่ยว
20. พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงเฉพาะเน้นนักท่องเที่ยวคุณภาพเช่นเชิงสุขภาพ/เชิงเกษตรปลอดภัย/เชิงวิถีชีวิต/เชิงประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีกีฬา
21. พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว/โปรแกรมท่องเที่ยวชุมชนที่มีรูปแบบหลากหลาย
22. ส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยวทุกรูปแบบเช่นการประชาสัมพันธ์ผ่านนักกรีวิว Youtuber จัดงานโปรโมทการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด
23. สร้างตลาดในรูปแบบสื่อ Online ให้สอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าเพื่อสร้างการรับรู้ สร้างกระแสตลาดของกิจกรรม/แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ
24. สนับสนุนกิจกรรมทางการตลาดในแหล่งท่องเที่ยวชุมชน

ประเด็นการพัฒนาที่ 2: ส่งเสริมและพัฒนาสุขภาวะวิถีใหม่สู่ความยั่งยืน (New Normal to Sustainable)

วัตถุประสงค์เพื่อ

ยกระดับเกษตรปลอดภัยให้เป็นเกษตรอินทรีย์ ส่งเสริมพืชที่มีสรรพคุณด้านการดูแลสุขภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวด้านการให้บริการสุขภาพ เปิดช่องทางการรับรู้ข่าวสารด้านสุขภาพให้กับประชาชนเพื่อให้ประชาชนมีสุขภาพแข็งแรงและรับประทานอาหารปลอดภัย

แนวทางการพัฒนา

1. ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถเป็นคลังอาหารปลอดภัย การขนส่งและกระจายสินค้า
2. พัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านสุขภาพและแปรรูปเช่นสมุนไพรให้ได้มาตรฐาน
3. ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพกับนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายเฉพาะโดยให้ผู้สูงอายุเข้ามามีส่วนร่วม

ในการดำเนินงาน

ประเด็นการพัฒนาที่ 3: อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ พัฒนาขีดความสามารถในการรับมือสาธารณภัย

วัตถุประสงค์ เพื่อ

เพิ่มพื้นที่สีเขียวและสร้างเครือข่ายเตือนภัยด้านสิ่งแวดล้อมในทุกระดับเพื่อป้องกันสาธารณภัยที่อาจเกิดขึ้น

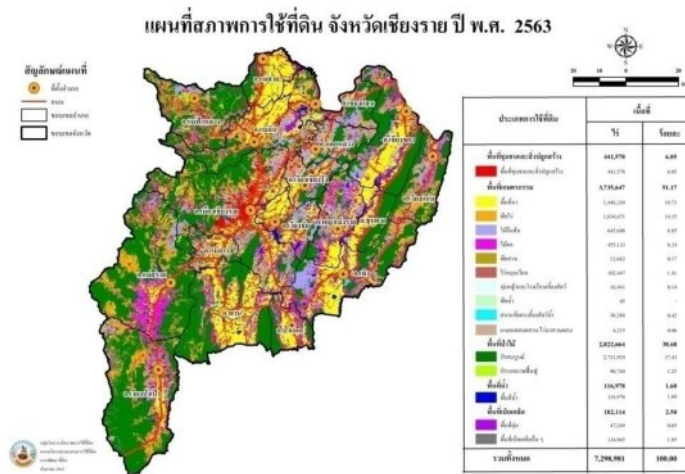
แนวทางการพัฒนา

1. พื้นฟูอนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
2. จัดทำฐานข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
3. สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. สร้างและขยายเครือข่ายในการอนุรักษ์พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
5. เตรียมความพร้อมในการรับมือสาธารณภัยในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2
6. บริหารจัดการพื้นที่ทางการเกษตรและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรเพื่อลดปัญหาหมอกควัน
7. ส่งเสริมการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจทดแทนพืชเชิงเดี่ยวเพื่อลดพื้นที่การเผา
8. การใช้พลังงานชีวมวลทดแทนการเผาและนำเทคโนโลยีประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาหมอกควัน
9. ปลูกจิตสำนึกและสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่าหมอกควันและฝุ่นละออง

- การใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน)

จังหวัดเชียงราย

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดเชียงรายมีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 51.17 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้มีเนื้อที่ร้อยละ 38.68 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 6.05 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.60 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 2.50 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดเชียงราย ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	441,578	6.05
พื้นที่เกษตรกรรม	3,735,647	51.17
พื้นที่ป่าไม้	2,822,664	38.68
พื้นที่น้ำ	116,978	1.60
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	182,114	2.50
รวมทั้งหมด	7,298,981	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/CRI2563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดเชียงราย

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

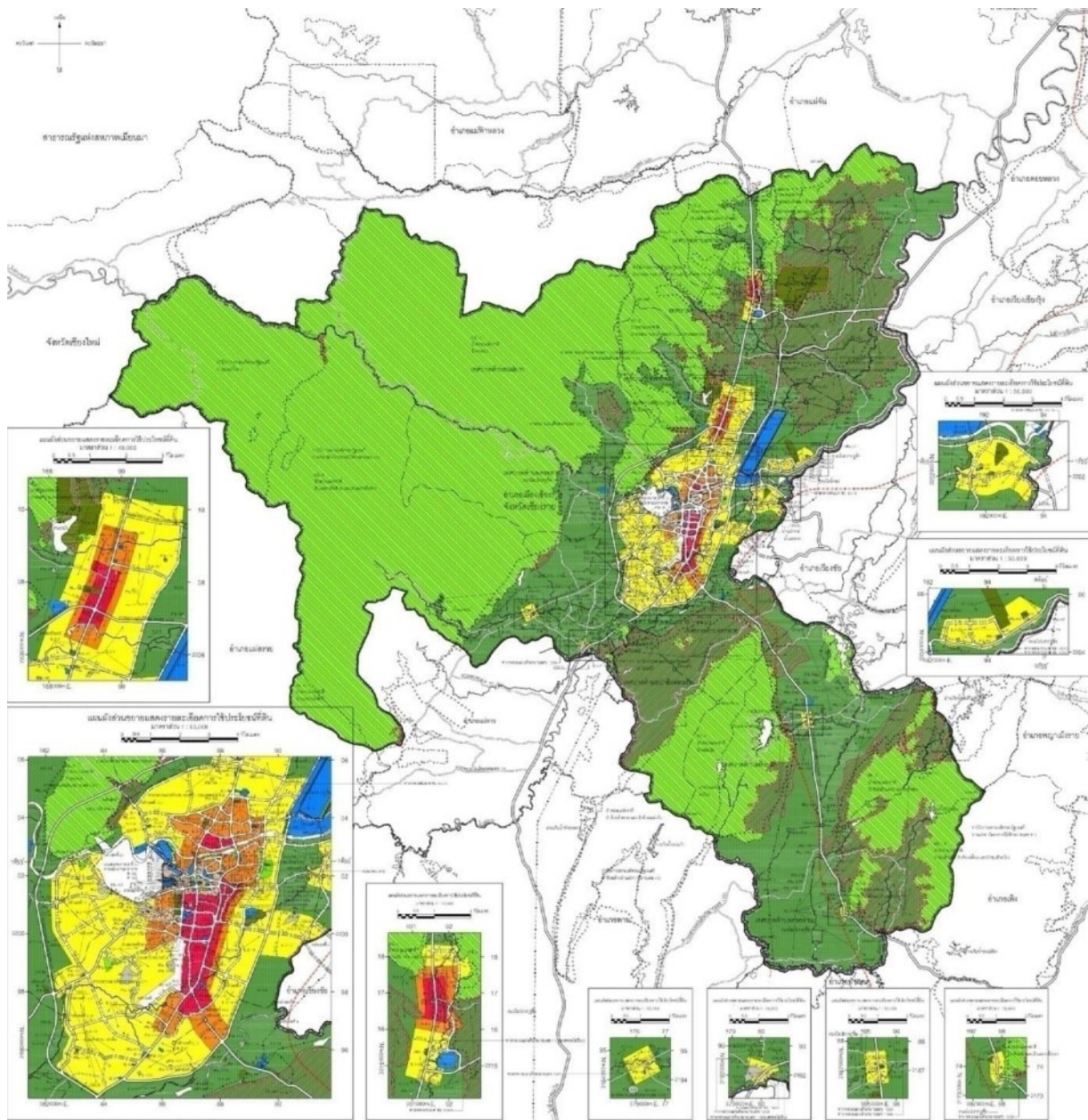
รูปที่ 2.6-55 (ร่าง) ผังเมืองรวมเชียงราย (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ.....

(ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเชียงราย พ.ศ..... มุ่งเน้นการพัฒนาบทบาทเมืองและย่านกิจกรรมหลักร่วมกับพื้นที่สนับสนุนในลักษณะกลุ่มเมือง (Cluster) เป็นหลัก เพื่อพัฒนาศักยภาพของเมืองและย่านกิจกรรมหลักพื้นที่ศูนย์กลางการอนุรักษ์เมืองเก่า รวมถึงพื้นที่สนับสนุนเมือง สามารถลดการพึ่งพาเมืองหลัก และยกระดับการพัฒนาพื้นที่ชุมชนรองและชุมชนชนบทตามศักยภาพและบทบาทได้ส่งผลให้ทิศทางและบทบาทของแต่ละท้องถิ่นมีความชัดเจนภายใต้ศักยภาพและข้อจำกัดของแต่ละท้องถิ่น โดยมีแนวคิด ดังนี้

1. เมืองศูนย์กลางหลัก ยกระดับคุณภาพของเมืองเพื่อเป็นศูนย์กลางด้านการปกครอง เศรษฐกิจและการบริการระดับอำเภอ เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับอำเภอต่าง ๆ โดยรอบได้ โดยกำหนดบทบาทเมืองและชุมชนในพื้นที่กลุ่มเมืองหลัก ได้แก่ เทศบาลนครเชียงรายรองรับที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและการบริการ
2. เมืองศูนย์กลางรองและย่อย พัฒนาชุมชนเมืองหน้าเทียะและชุมชนชนบทในอนาคตอย่างยั่งยืน ให้สามารถสนับสนุนย่านกิจกรรมในพื้นที่ โดยเฉพาะการให้บริการขั้นพื้นฐานได้อย่างทั่วถึง เพื่อลดการพึ่งพาการบริการของศูนย์กลางหลัก และเป็นการกระจายความเจริญไปสู่ศูนย์กลางรองให้มีประสิทธิภาพในการบริการ
3. พื้นที่เมืองเก่า เมืองเชียงรายมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต ปัจจุบันได้รับการประกาศเขตเมืองเก่า จึงต้องมีการอนุรักษ์พื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งและลดทอนคุณค่าดังกล่าว

การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงรายใน (ร่าง) ผังเมืองรวมเชียงราย มีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed Use) แต่ยังคงโครงสร้างของรูปแบบเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ไว้ตามกฎกระทรวงเดิม โดยมีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความสอดคล้องกับแนวโน้ม ศักยภาพ ทิศทางการพัฒนาเมือง และความต้องการของท้องถิ่น ได้แก่ การเพิ่มพื้นที่พักอาศัยเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง การลดพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าในพื้นที่ที่ไม่มีศักยภาพด้านอุตสาหกรรม และการเปลี่ยนแปลงตามข้อเท็จจริงในปัจจุบันที่ไม่มีกิจกรรมโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในบริเวณที่กำหนดตามกฎกระทรวงฯ (ฉบับปัจจุบัน) และการเพิ่มพื้นที่

สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและการสาธารณสุขการ ตามการใช้ประโยชน์
ในปัจจุบัน

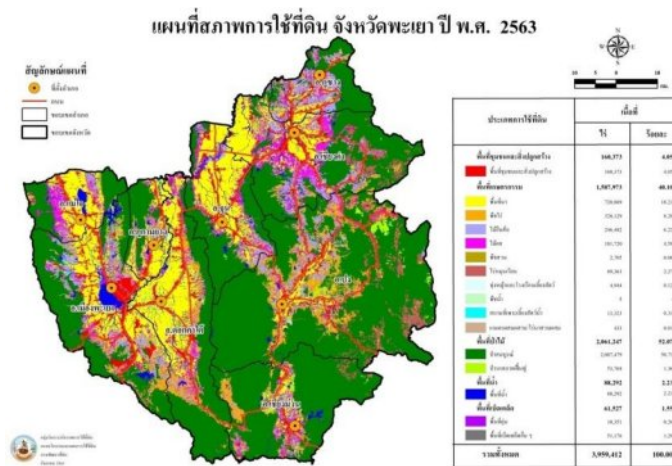


ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

ร่างผังเมืองรวมเมืองเชียงราย (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ.....

จังหวัดพะเยา

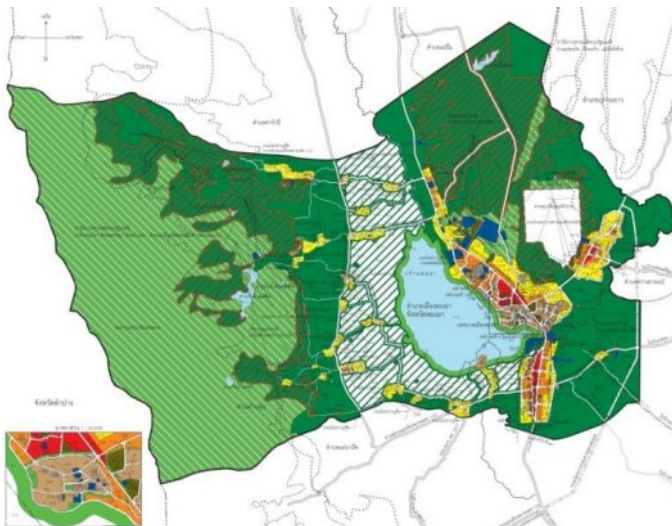
การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดพะเยามีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 52.07 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 40.10 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 4.05 พื้นที่น้ำร้อยละ 2.23 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.55 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดพะเยา ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	160,373	4.05
พื้นที่เกษตรกรรม	1,587,973	40.10
พื้นที่ป่าไม้	2,061,247	52.07
พื้นที่น้ำ	88,292	2.23
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	61,527	1.55
รวมทั้งหมด	3,959,412	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/CRI2563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดพะเยา พ.ศ. 2563



ผังเมืองรวมเมืองพะเยา พ.ศ. 2562

- เขตสีเหลืองมีเส้นทแยงสีขาว
- เขตสีเหลือง
- เขตสีส้ม
- เขตสีแดง
- เขตสีเขียว
- เขตสีม่วงมีขอบและเส้นทแยงสีขาว
- เขตสีเขียวมีขอบและเส้นทแยงสีขาว
- เขตสีเขียวอ่อน
- เขตสีม่วงมีเส้นทแยงสีขาว
- เขตสีเขียวอ่อน
- เขตสีฟ้า
- เขตสีน้ำเงิน
- เขตสีเทาอ่อน
- เขตสีเทาเข้ม
- เขตสีน้ำเงิน

- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ที่ดินประเภทเกษตรกรรม
- ที่ดินประเภทป่าไม้
- ที่ดินประเภทน้ำ
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า
- ที่ดินประเภทพื้นที่ว่างเปล่า

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

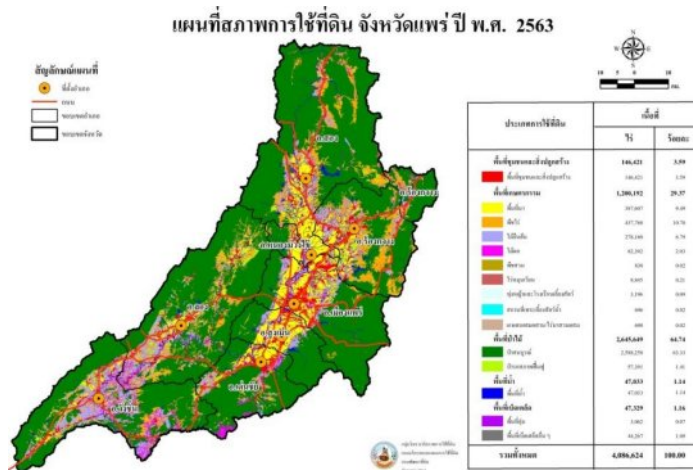
ผังเมืองรวมเมืองพะเยา พ.ศ. 2562 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของ ชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองพะเยาให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การพาณิชย์กรรม การบริการ และการศึกษาของจังหวัดพะเยา
- ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมบริการ ให้สอดคล้องกับโครงสร้าง ทางเศรษฐกิจและสังคม ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ และการขยายตัวของชุมชน
- พัฒนาการบริการสังคม การสาธารณสุขและสาธารณูปการ ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- ส่งเสริม อนุรักษ์ และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี เพื่อดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพะเยา
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทในแผนผัง

จังหวัดแพร่

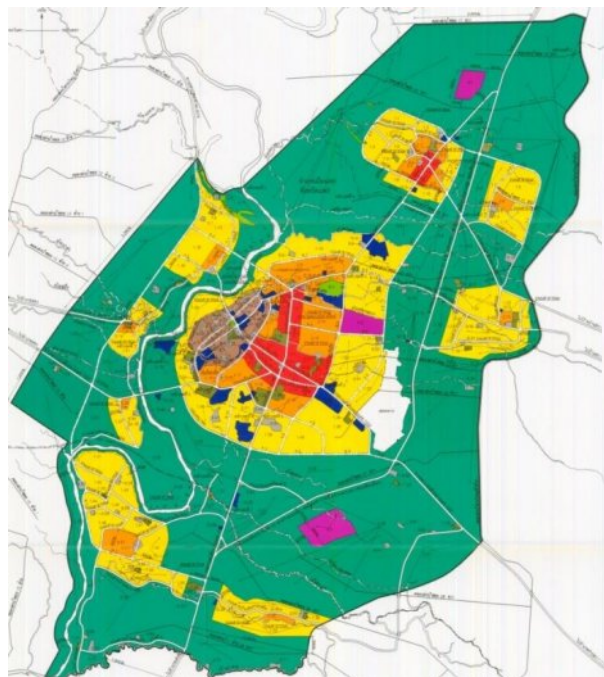
การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดแพร่มีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 64.74 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 29.37 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 3.59 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.14 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.16 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดแพร่ ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	146,421	3.59
พื้นที่เกษตรกรรม	1,200,192	29.37
พื้นที่ป่าไม้	2,645,649	64.74
พื้นที่น้ำ	47,033	1.14
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	47,329	1.16
รวมทั้งหมด	4,086,624	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PRE2563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดแพร่ พ.ศ. 2563



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

ผังเมืองรวมเมืองแพร่ พ.ศ. 2554

- | | |
|--------------------|---|
| 1. เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2. เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3. เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4. เขตสีม่วงอ่อน | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ |
| 5. เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 6. เขตสีเขียวอ่อน | ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 7. เขตสีเขียวอมเทา | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 8. เขตสีน้ำตาลอ่อน | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 9. เขตสีเทาอ่อน | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 10. เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขและสาธารณูปการ |

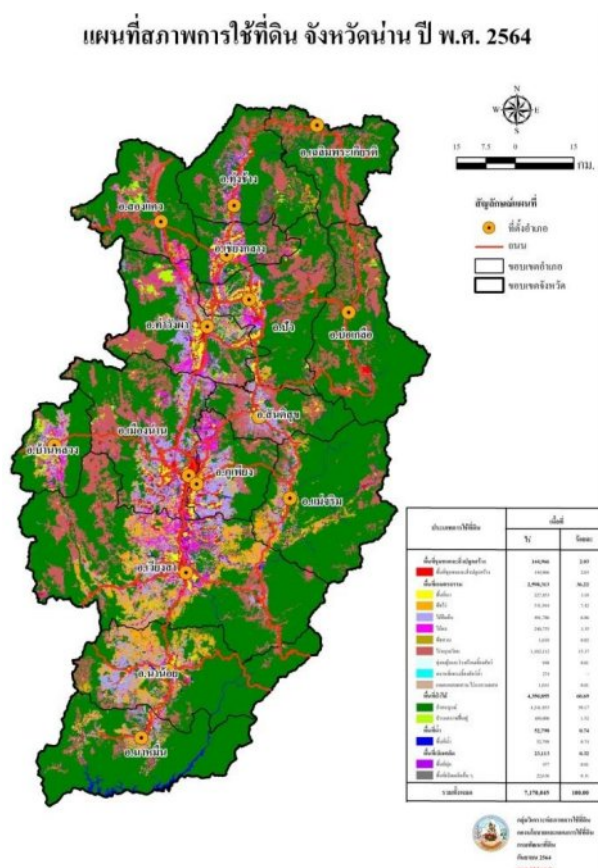
ผังเมืองรวมเมืองแพร่ พ.ศ. 2554 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของ
 ชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครองของจังหวัดแพร่
2. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดแพร่
3. ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
4. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทในแผนผัง

จังหวัดน่าน

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดน่านมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 60.69 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 36.22 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 2.03 พื้นที่น้ำร้อยละ 0.74 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 0.32 ของพื้นที่จังหวัด

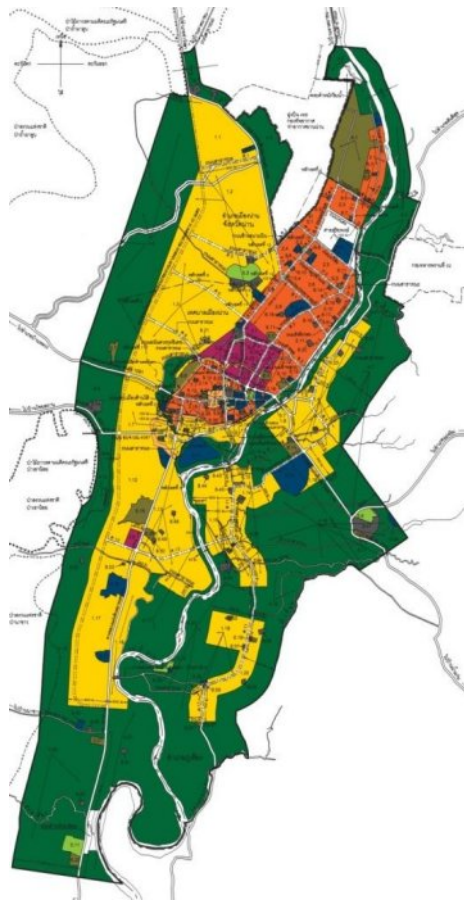


การใช้ที่ดินจังหวัดน่าน พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดน่าน ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	144,966	2.03
พื้นที่เกษตรกรรม	2,598,313	36.22
พื้นที่ป่าไม้	4,350,855	60.69
พื้นที่น้ำ	52,798	0.74
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	23,113	0.32
รวมทั้งหมด	7,170,045	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.odd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/NA N2564.htm

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564



ผังเมืองรวมเมื่อนาน พ.ศ. 2558

- | | |
|-------------------|--|
| 1.เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2.เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3.เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4.เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 5.เขตสีเขียวอ่อน | ที่ดินประเภทที่สงวนเพื่อันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 6.เขตสีเขียวมะกอก | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 7.เขตสีน้ำตาลอ่อน | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 8.เขตสีเทาอ่อน | ที่ดินประเภทสถานประกอบการ |
| 9.เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

ผังเมืองรวมเมื่อนาน พ.ศ. 2558 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของ ชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การศึกษา และการคมนาคมและขนส่งของจังหวัดน่าน
- ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชน และระบบเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- ส่งเสริมการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่เมืองเก่าอย่างเหมาะสม
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามที่ได้จำแนกประเภทในแผนผัง

3. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย ตาก) มีจุดแข็งในความพร้อมต่อการพัฒนาเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับนานาชาติ และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางของประเทศ และเส้นทางตามแนว NSEC North-South Economic Corridor (จีนตอนใต้-เมียนมา-ลาว-ไทย) และ EWEC East-West Economic Corridor (เวียดนาม-กัมพูชา-ลาว-ไทย-เมียนมา) และเชื่อมโยง One Belt One Road มีช่องทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว (ด่านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก และด่านผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์) นอกจากนี้ภาคเหนือตอนล่าง 1 มีโอกาสในการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า สินค้าเกษตร การท่องเที่ยว และบริการการศึกษานานาชาติ มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์การแพทย์ (Medical Hub) ธุรกิจบริการสุขภาพและการแพทย์ การแพทย์แผนไทย ความงาม และสมุนไพร จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตามเส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาสในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จึงมีกลยุทธ์เชิงรุกในการพัฒนาดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมการค้าและบริการเชื่อมโยงจังหวัด กลุ่มจังหวัด โดยใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
2. ผลักดันให้เป็นศูนย์กลาง (Hub) โลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
3. ผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการประชุม การท่องเที่ยว และจัดนิทรรศการ ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
4. ผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการแพทย์ (Medical Hub) และการแพทย์แผนไทย ความงามและสมุนไพร ในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
5. ยกระดับการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สู่ระดับนานาชาติ
6. ผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการศึกษาในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
7. ยกระดับการพัฒนาการเกษตรให้เป็นระบบ ตั้งแต่การผลิตที่มีคุณภาพ การแปรรูปที่เพิ่มมูลค่า และการตลาดที่ครบวงจร
8. สนับสนุนการขับเคลื่อนจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart city) เพื่อเป็นฐานการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

ดังนั้นกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จึงได้นำศักยภาพและโอกาสของพื้นที่มาใช้ในการส่งเสริมการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรเป็นการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กลุ่มจังหวัด การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสุขภาพครบวงจร และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างสังคมให้น่าอยู่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มุ่งสู่การพัฒนาเพื่อเป็นการเชื่อมโยงและความร่วมมือในการพัฒนาของจังหวัด กลุ่มจังหวัด ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS), LIMEC, BIMSTEC และประเทศที่มีศักยภาพในด้านการค้าการลงทุน

เป้าหมายการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

“เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ที่เข้มแข็ง”

แนวทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

1. เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าและบริการกับจังหวัด กลุ่มจังหวัด ประเทศในอนุภูมิภาค ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่และจัดตั้งศูนย์ประสานงานเพื่อรองรับการค้าและบริการ
2. ยกระดับการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐานและยั่งยืนสู่ระดับนานาชาติ จัดทำจุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและจุดเช็คอินสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ
3. ยกระดับการพัฒนาการเกษตรให้เป็นระบบตั้งแต่การผลิตที่มีคุณภาพ การแปรรูปที่เพิ่มมูลค่าและการตลาดที่ครบวงจร สนับสนุนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีเข้ามาใช้ประโยชน์ ขยายพื้นที่ระบบชลประทาน
4. พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถรองรับการพัฒนาในทุกด้านของกลุ่มจังหวัดผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการศึกษาและการแพทย์
5. ปรับปรุงระบบบริหารจัดการน้ำ ป่าไม้และสิ่งแวดล้อม พัฒนาระบบบริหารจัดการเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต

▪ ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1. ส่งเสริมการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการพัฒนา

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการสนับสนุนการค้าการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และจังหวัดต่าง ๆ

แนวทางการพัฒนา

1. เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าและบริการกับจังหวัด กลุ่มจังหวัดที่ใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
2. ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC

3. จัดตั้งศูนย์ประสานงานเพื่อรองรับการค้าการบริการและการท่องเที่ยว
4. สนับสนุนการพัฒนา LIMEC และสี่แยกอินโดจีน
5. การพัฒนาการค้าชายแดนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2. การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและยั่งยืน เป็นศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนากระบวนการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้สามารถขับเคลื่อนไปด้วยความเรียบร้อยและสอดคล้องกับการเป็น Mice city

แนวทางการพัฒนา

1. ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการประชุม การท่องเที่ยวและจัดนิทรรศการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
2. จัดทำจุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและจุดเช็คอินสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญๆของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
3. พัฒนาการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับจังหวัดกลุ่มจังหวัด ที่ใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง
4. ยกระดับการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สู่ระดับนานาชาติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3. การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรสอดคล้องกับการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

วัตถุประสงค์

เพื่อยกระดับปริมาณ คุณภาพและเพิ่มมูลค่าให้สินค้าเกษตรพร้อมทั้งมีตลาดรองรับครบถ้วน

แนวทางการพัฒนา

1. ยกระดับการพัฒนาการเกษตรให้เป็นระบบตั้งแต่การผลิตที่มีคุณภาพตามมาตรฐานเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ การแปรรูปที่เพิ่มมูลค่า และการตลาดที่ครบวงจร
2. ขยายพื้นที่ระบบชลประทานให้สามารถรองรับการเกษตรเช่นการจัดทำคลองไส้ไก่เพื่อดึงน้ำไปใช้ให้ทั่วถึง
3. สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีและนำมาใช้ในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสุขภาพครบวงจร

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนานคนในทุกมิติและทุกช่วงวัยของกลุ่มจังหวัดให้เป็นคนดี เก่ง มีคุณธรรมและสุขภาพดี

แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถรองรับการพัฒนาในทุกด้านของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
2. ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการแพทย์และการแพทย์แผนไทย ความงามและสมุนไพรในภาคเหนือตอนล่างและรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
3. ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการศึกษาในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC

ประเด็นการพัฒนาที่ 5. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน วัตถุประสงค์

เพื่อการเติบโตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 บนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา

1. ปรับปรุงระบบการจัดการน้ำป่าไม้และสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง
 2. พัฒนาระบบบริหารจัดการเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต
- การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย ตาก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ดังต่อไปนี้

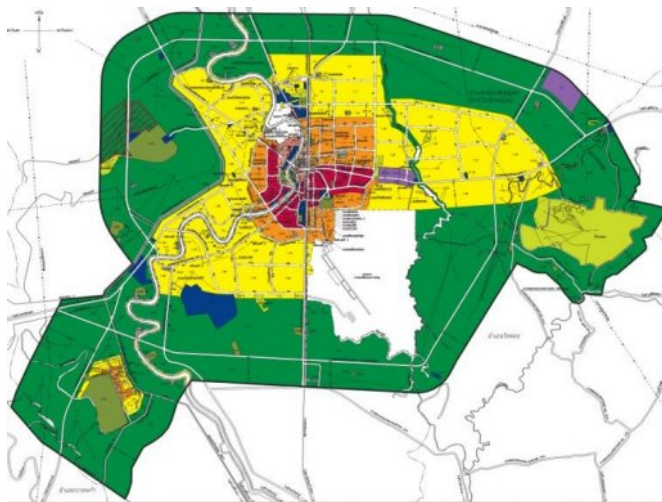
จังหวัดพิษณุโลก

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดพิษณุโลกมีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 52.09 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้เนื้อที่ร้อยละ 38.25 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 5.59 พื้นที่น้ำร้อยละ 2.10 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.97 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดพิษณุโลก ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	378,016	5.59
พื้นที่เกษตรกรรม	3,521,861	52.09
พื้นที่ป่าไม้	2,585,381	38.25
พื้นที่น้ำ	142,056	2.10
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	132,595	1.97
รวมทั้งหมด	6,759,909	100.00
ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/PLK2564.htm		

การใช้ที่ดินจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2564



ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2553

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2. เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3. เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4. เขตสีม่วงอ่อน | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ |
| 5. เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 6. เขตสีเขียวเข้มและน้ำท่วมขังน้ำเค็ม | ที่ดินประเภทป่าไม้และพื้นที่เกษตรกรรม |
| 7. เขตสีฟ้าอ่อน | ที่ดินประเภทที่เลือกเพื่อเน้นการพัฒนาการบริการสุขภาพสิ่งแวดล้อม |
| 8. เขตสีเขียวอมฟ้า | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 9. เขตสีฟ้าอมฟ้า | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเพื่อส่งเสริมการค้าปลีกค้าส่ง |
| 10. เขตสีฟ้าอ่อน | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 11. เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

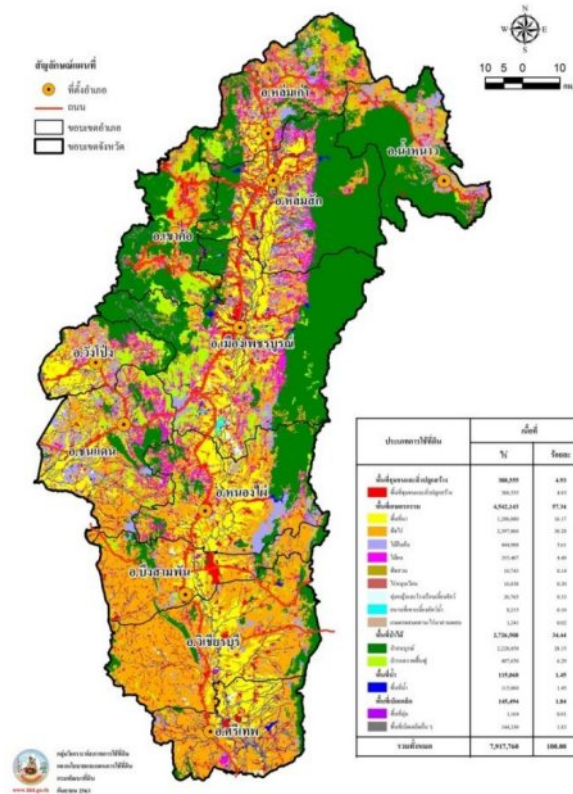
ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2553 มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภค บริการสาธารณะและสภาพแวดล้อมในบริเวณแนวเขต ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมุ่งพัฒนาชุมชนเมืองพิษณุโลกให้เป็นเมืองหลักของภาคเหนือตอนล่างและเป็นศูนย์กลางการพัฒนาพื้นที่สี่แยกอินโดจีน ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการบริหารการปกครอง พาณิชยกรรม การอยู่อาศัยและการศึกษาระดับอุดมศึกษาของจังหวัดพิษณุโลกและภาคเหนือตอนล่าง ตามร่างผังนโยบายภาคเหนือกำหนดให้เมืองพิษณุโลกมีบทบาทหน้าที่ตามนโยบายเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และโลจิสติกส์ ศูนย์กลาง ICT และ R&D ศูนย์กลางการศึกษา วิจัยและพัฒนา ศูนย์กลางการบริการเศรษฐกิจ-สังคม สี่แยกอินโดจีน อันเป็นเหตุสมควรให้มีการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก

จังหวัดเพชรบูรณ์

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดเพชรบูรณ์มีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 57.34 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้มีเนื้อที่ร้อยละ 34.44 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 4.93 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.45 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.84 ของพื้นที่จังหวัด

สำหรับ (ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) นั้นอยู่ในขั้นตอนพิจารณาการยื่นคำร้องแสดงความคิดเห็นหลังจากได้ทำการประชุมรับฟังความคิดเห็นไปเมื่อ 17 มีนาคม 2566

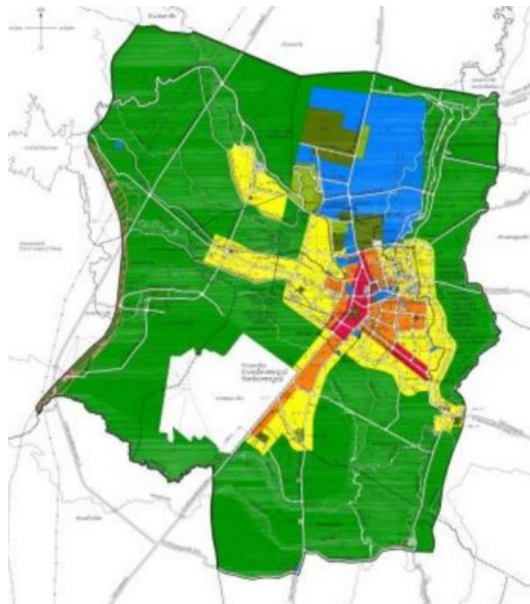
แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดเพชรบูรณ์ ปี พ.ศ. 2563



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดเพชรบูรณ์ ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	388,555	4.93
พื้นที่เกษตรกรรม	4,542,143	57.34
พื้นที่ป่าไม้	2,726,508	34.44
พื้นที่น้ำ	115,060	1.45
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	145,494	1.84
รวมทั้งหมด	7,917,760	100

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PNB2563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดเพชรบูรณ์ พ.ศ. 2563



(ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ.....

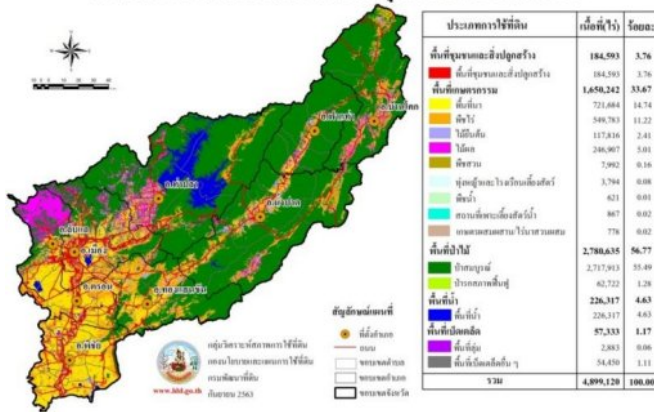
- | | |
|-------------------|---|
| 1.เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2.เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3.เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4.เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 5.เขตสีเขียวอ่อน | ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 6.เขตสีเขียวกก | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 7.เขตสีน้ำตาลอ่อน | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 8.เขตสีเทาอ่อน | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 9.เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

จังหวัดอุดรธานี

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดอุดรธานีมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 56.77 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 33.67 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 3.76 พื้นที่น้ำร้อยละ 4.63 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.17 ของพื้นที่จังหวัด

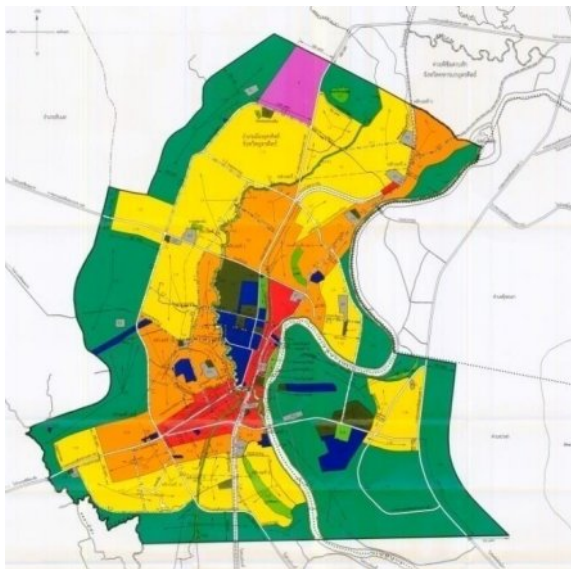
แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดอุดรดิตถ์ ปี พ.ศ. 2563



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดอุดรดิตถ์ ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	184,593	3.76
พื้นที่เกษตรกรรม	1,650,242	33.67
พื้นที่ป่าไม้	2,780,635	56.77
พื้นที่น้ำ	226,317	4.63
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	57,333	1.17
รวมทั้งหมด	4,899,120	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www.1dd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/UTT2563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2563



ผังเมืองรวมเมืองอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2552

1. เขตสีเหลือง	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2. เขตสีส้ม	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. เขตสีแดง	ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4. เขตสีม่วงอ่อน	ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
5. เขตสีเขียว	ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
6. เขตสีเขียวอ่อน	ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
7. เขตสีเขียวเข้ม	ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
8. เขตสีเทาอ่อน	ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
9. เขตสีน้ำเงิน	ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

ผังเมืองรวมเมืองอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2552 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของ ชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมความเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดและของประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

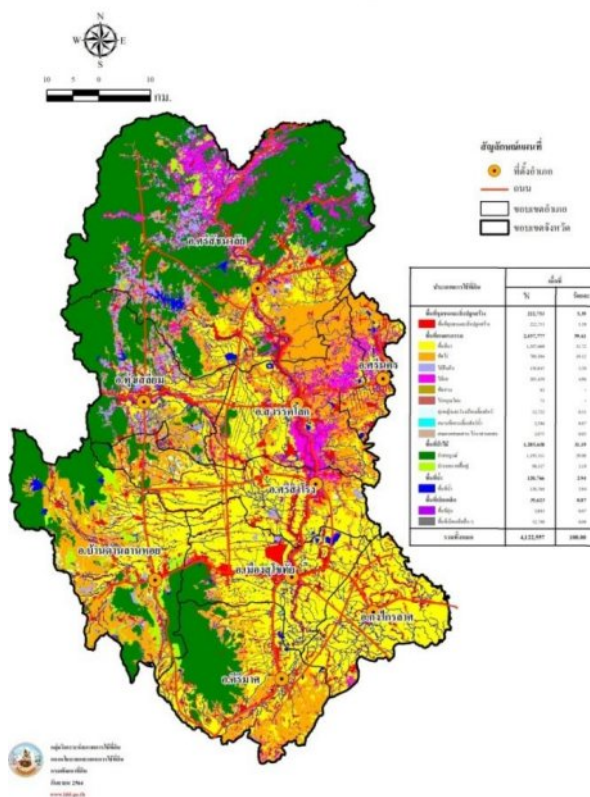
1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง พาณิชยกรรมและการบริการ ของจังหวัดอุดรดิตถ์
2. ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมบริการที่ใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น อุตสาหกรรมบริการ และตลาด กลางซื้อขายผลิตผลทางการเกษตร
3. ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขอุปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
4. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท แผนผัง

จังหวัดสุโขทัย

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดสุโขทัย มีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 59.61 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้เนื้อที่ร้อยละ 31.19 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 5.39 พื้นที่น้ำร้อยละ 2.94 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 0.87 ของพื้นที่จังหวัด

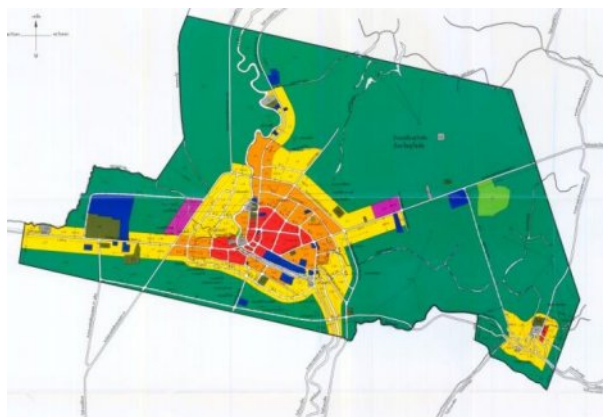
แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดสุโขทัย ปี พ.ศ. 2564



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดสุโขทัย ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	222,753	5.39
พื้นที่เกษตรกรรม	2,457,777	59.61
พื้นที่ป่าไม้	1,285,638	31.19
พื้นที่น้ำ	120,766	2.94
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	35,623	0.87
รวมทั้งหมด	4,122,557	100.00
ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/ST12564.htm		

การใช้ที่ดินจังหวัดสุโขทัย พ.ศ. 2564

ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย พ.ศ. 2552



- เขตสีเหลือง: ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- เขตสีส้ม: ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- เขตสีแดง: ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- เขตสีม่วงอ่อน: ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
- เขตสีเขียว: ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- เขตสีเขียวอ่อน: ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- เขตสีเขียวก่อน: ที่ดินประเภทสถานการศึกษา
- เขตสีเทาอ่อน: ที่ดินประเภทสถานศาสนา
- เขตสีน้ำเงิน: ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย พ.ศ. 2552 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของ ชุมชนในอนาคต ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ ดำรงรักษาประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ ที่มีคุณค่า เพื่อส่งเสริมความ เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดและของประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

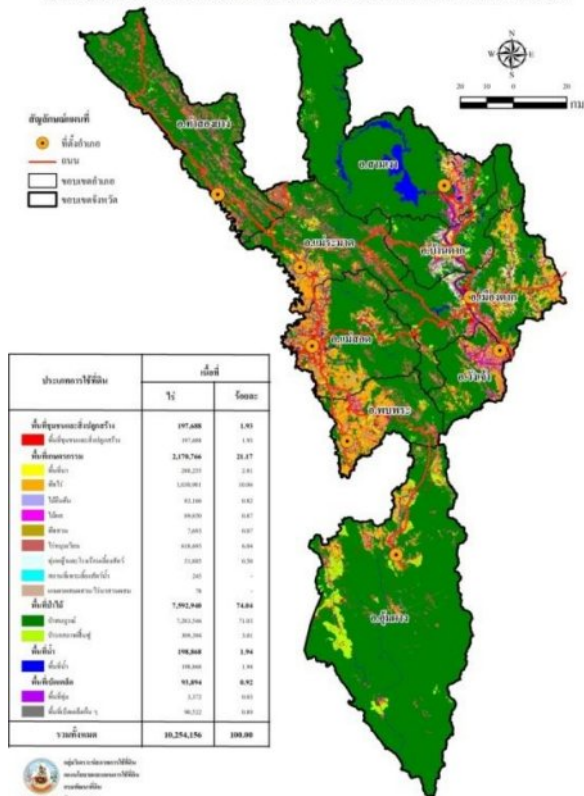
1. พัฒน่าย่านที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชย์กรรม และปรับปรุงพื้นที่ปูบริเวณที่ไม่เป็นระเบียบ
2. พัฒนาและปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่สาธารณะและย่านสำคัญ
3. พัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
4. กำหนดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและควบคุมรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร บริเวณย่านสำคัญ
5. ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวทาง ศิลปวัฒนธรรม

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้ จำแนกประเภท แผนผัง

จังหวัดตาก

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดตากมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 74.04 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 21.17 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและ สิ่งปลูกสร้างร้อยละ 1.93 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.94 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 0.92 ของพื้นที่จังหวัด

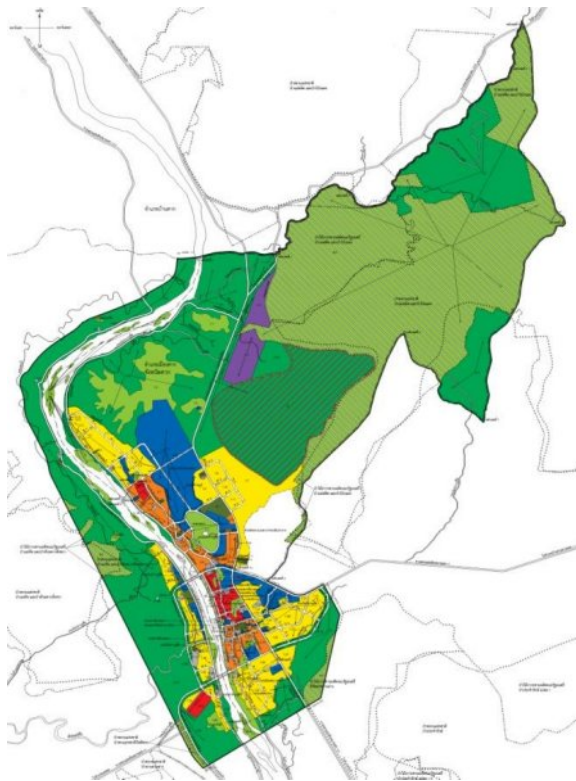
แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดตาก ปี พ.ศ. 2564



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดตาก ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	197,688	1.93
พื้นที่เกษตรกรรม	2,170,766	21.17
พื้นที่ป่าไม้	7,592,940	74.04
พื้นที่น้ำ	198,868	1.94
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	93,894	0.92
รวมทั้งหมด	10,254,156	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ldd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/TAK2564.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดตาก พ.ศ. 2564



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

ผังเมืองรวมเมืองตาก พ.ศ. 2562

- | | | |
|---|--|---|
| 1. เขตสีเหลือง | | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2. เขตสีส้ม | | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3. เขตสีแดง | | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4. เขตสีม่วง | | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า |
| 5. เขตสีเขียว | | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 6. เขตสีเขียวมีกรอบ
และเส้นแยงสีน้ำตาล | | ที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม |
| 7. เขตสีเขียวอ่อน | | ที่ดินประเภทที่สงวนเพื่อหนทาง
และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 8. เขตสีเขียวอ่อน
มีเส้นแยงสีขาว | | ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ |
| 9. เขตสีชมพู | | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 10. เขตสีน้ำตาลอ่อน | | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริม
เอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 11. เขตสีเทาอ่อน | | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 12. เขตสีน้ำเงิน | | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค
และสาธารณูปการ |

ผังเมืองรวมเมืองตาก พ.ศ. 2562 ตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การค้า การบริการ การศึกษา และการคมนาคมขนส่งในระดับจังหวัด
2. ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

โดยเมืองตากจะมีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางบริการให้กับเมืองชายแดนและพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมืองขนาดกลางที่มีศักยภาพในการขยายตัวและที่มีบทบาทหน้าที่เฉพาะด้าน เช่นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและการค้าชายแดน

4. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี) มีโครงข่ายโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง โครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนได้แก่การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC)

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจุดแข็งในด้านการเกษตร แหล่งท่องเที่ยว และคมนาคม-ขนส่ง กล่าวคือ มีผลผลิตภาคเกษตรหลากหลายและมีปริมาณมาก (เช่น มันสำปะหลัง อ้อยที่สามารถแปรรูปเป็นทั้งพืชอาหารและพืชพลังงาน) พื้นที่เหมาะต่อการเกษตร ประมง และปศุสัตว์ มีพื้นที่ชลประทานมากเป็นอันดับต้นของประเทศ มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายครอบคลุมมิติทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าโลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก โดยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 อยู่ในบริเวณที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้า จุลรวมสินค้ากระจายสินค้าได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงได้ทุกภูมิภาคของประเทศ มีนิคมอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในเขตกลุ่มจังหวัดสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการลงทุนภาคอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการลงทุนภาคอุตสาหกรรม

ประเด็นการพัฒนาที่ให้ความสำคัญ ได้แก่

1. การพัฒนาศักยภาพด้านการเกษตรเนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีศักยภาพในการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ (ข้าวอ้อยและมันสำปะหลัง) ในขณะเดียวกันต้องส่งเสริมในเรื่องของการแปรรูปผลิตภัณฑ์รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์และมีการเชื่อมโยงกับภาคการตลาดเพื่อส่งออกสินค้าทางการเกษตร
2. การพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ควรให้ความสำคัญในการพัฒนาในด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัด ทั้งการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ใกล้เคียง
3. การพัฒนาศักยภาพด้านการค้าการลงทุน ส่งเสริมการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

เป้าหมายการพัฒนา

“ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพเสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน”

แนวทางการพัฒนา

1. ยกระดับคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเกษตรปลอดภัย เพิ่มมูลค่าและนวัตกรรมการแปรรูปภายใต้การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG model) สู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)
2. พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว เน้นคุณค่า และยั่งยืน ได้มาตรฐานและปลอดภัยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
3. เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

▪ ประเด็นการพัฒนา

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ ส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน
วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูปและการตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัยและ/หรืออินทรีย์แบบครบวงจรด้วยแนวทางเกษตรสมัยใหม่
2. เพื่อพัฒนานวัตกรรมและองค์ความรู้ตลอดจนเทคโนโลยีชีวภาพที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและเสริมสร้างศักยภาพในการผลิตสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพ
3. เพื่อยกระดับแรงงานและผู้ประกอบการภาคเกษตรและสืบเนื่องในการเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพการผลิตให้สอดคล้องกับยุคเศรษฐกิจใหม่

แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งน้ำและระบบบริหารจัดการน้ำเพื่อรองรับการผลิต ด้านการผลิตเกษตร อุตสาหกรรม การขนส่งระบบโลจิสติกส์ ด้านการคลังการลงทุน
2. พัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูป การตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัยให้ได้มาตรฐานตามความเหมาะสมของพื้นที่ (Zoning)
3. ยกระดับคุณภาพชีวิตบุคลากรด้านการเกษตร
4. ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการผลิตการแปรรูปการค้าและการตลาดสินค้าเกษตรของกลุ่มจังหวัด
5. เพิ่มช่องทางและส่งเสริมการผลิต การค้า และการตลาดให้กับสินค้าเกษตร ตลอดจนการแปรรูปปรับให้เข้ากับวิถีใหม่ (New normal) โดยเฉพาะการปลูกพืชสมุนไพรสำคัญ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานปลอดภัยและยั่งยืนยกระดับสู่สากล
วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการการท่องเที่ยว
2. เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว
3. เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เป็นที่รู้จัก

แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนา/ฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางการเชื่อมการท่องเที่ยวตามมาตรฐานการท่องเที่ยว
2. พัฒนาสินค้าบริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวให้ระดับมาตรฐาน
3. พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว
4. พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรด้านท่องเที่ยว
5. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 ส่งเสริมการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก
รองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

วัตถุประสงค์

1. เพื่อยกระดับรายได้ของสินค้าและบริการจากการค้าการลงทุน
2. เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ
3. เพื่อพัฒนาและเพิ่มมูลค่าในสินค้าและบริการ

แนวทางการพัฒนา

1. เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนทั้งในและระหว่างประเทศ
2. พัฒนาส่งเสริมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่
อย่างยั่งยืน
3. สร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการ
4. พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการด้านดิจิทัล นวัตกรรมและเทคโนโลยี
5. เพิ่มช่องทางรายได้จากการค้าการลงทุน

● การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์
กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ดังต่อไปนี้

จังหวัดนครสวรรค์

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดนครสวรรค์มีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่
ร้อยละ 78.26 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้มีเนื้อที่ร้อยละ 9.84 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและ
สิ่งปลูกสร้างร้อยละ 6.81 พื้นที่น้ำร้อยละ 3.03 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 2.06 ของพื้นที่จังหวัด

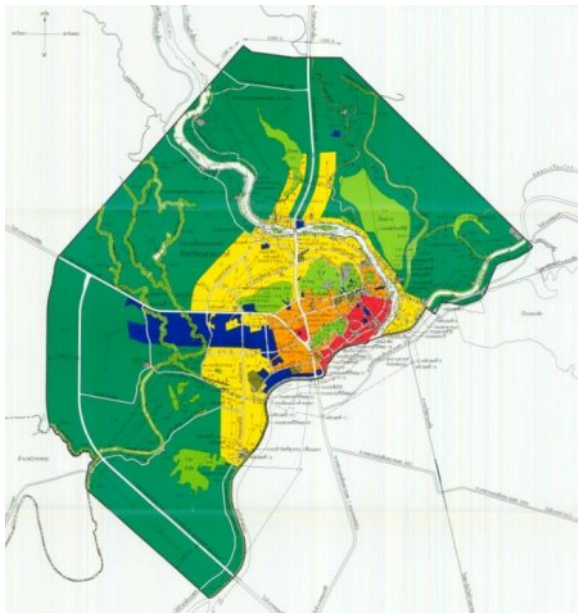


ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดนครสวรรค์ ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	408,298	6.81
พื้นที่เกษตรกรรม	4,694,141	78.26
พื้นที่ป่าไม้	590,212	9.84
พื้นที่น้ำ	182,120	3.03
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	123,777	2.06
รวมทั้งหมด	5,998,548	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/NSN2563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดนครสวรรค์ พ.ศ. 2563

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

ผังเมืองรวมเมืองนครสวรรค์ พ.ศ. 2559

1. เขตสีเหลือง	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2. เขตสีส้ม	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. เขตสีแดง	ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4. เขตสีเขียว	ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
5. เขตสีเขียวอ่อน	ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อหนานการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
6. เขตสีเขียวเข้ม	ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
7. เขตสีเทาอ่อน	ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
8. เขตสีน้ำเงิน	ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ผังเมืองรวมเมืองนครสวรรค์ พ.ศ. 2559 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดนครสวรรค์ และภาคเหนือตอนล่าง
2. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การศึกษา การคมนาคม และการขนส่ง และพาณิชยกรรมของจังหวัดนครสวรรค์
3. ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
4. ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมบริการและอุตสาหกรรมอื่น ที่ใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น
5. พัฒนาการบริการขั้นพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
6. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทตามแผนผัง

จังหวัดกำแพงเพชร

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 67.92 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้มีเนื้อที่ร้อยละ 23.99 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 5.23 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.84 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.02 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดกำแพงเพชร ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	281,724	5.23
พื้นที่เกษตรกรรม	3,653,775	67.92
พื้นที่ป่าไม้	1,290,641	23.99
พื้นที่น้ำ	98,652	1.84
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	54,889	1.02
รวมทั้งสิ้น	5,379,681	100.00

การใช้ที่ดินจังหวัดกำแพงเพชร พ.ศ. 2564



ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร พ.ศ. 2562

- | | | |
|--|--|---|
| 1. เขตสีเหลือง | | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2. เขตสีส้ม | | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3. เขตสีแดง | | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4. เขตสีม่วงอ่อน | | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ |
| 5. เขตสีเขียว | | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 6. เขตสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีน้ำตาล | | ที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม |
| 7. เขตสีเขียวอ่อน | | ที่ดินประเภทที่สงวนเพื่อการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 8. เขตสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว | | ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ |
| 9. เขตสีเขียวมะกอก | | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 10. เขตสีน้ำตาลอ่อน | | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 11. เขตสีเทาอ่อน | | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 12. เขตสีน้ำเงิน | | ที่ดินประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2564

ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร พ.ศ. 2562 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การเศรษฐกิจ การศึกษา และการคมนาคมขนส่งของจังหวัดกำแพงเพชร
2. ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและยุทธศาสตร์การพัฒนา
3. ส่งเสริมและสามารถพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการทางการเกษตรของจังหวัดกำแพงเพชร

4. ส่งเสริมและพัฒนาให้ชุมชนเมืองเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และธรรมชาติ
5. ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ โบราณคดี และประเพณี ให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดกำแพงเพชร
6. พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
7. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้
จำแนกประเภทตามแผนผัง

จังหวัดพิจิตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดพิจิตรมีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่
ร้อยละ 86.09 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างมีเนื้อที่ร้อยละ 7.79 ของพื้นที่
จังหวัด เป็นพื้นที่น้ำร้อยละ 3.59 พื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 0.63 พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 1.09 ของพื้นที่จังหวัด

แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดพิจิตร ปี พ.ศ. 2563



การใช้ที่ดินจังหวัดพิจิตร พ.ศ. 2563



ผังเมืองรวมเมืองพิจิตร พ.ศ. 2549



ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563

ผังเมืองรวมเมืองพิจิตร พ.ศ. 2549 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของ ชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การพาณิชย์ การบริการ และการศึกษาของจังหวัดพิจิตร
2. ส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการ
3. พัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริการด้านการท่องเที่ยวและทางธุรกิจ
4. พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
5. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามที่ได้จำแนกประเภทตามแผนผัง

จังหวัดอุทัยธานี

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2563 จังหวัดอุทัยธานีมีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 52.13 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ร้อยละ 41.61 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชน และสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 3.46 พื้นที่น้ำร้อยละ 1.88 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 0.92 ของพื้นที่จังหวัด



ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดอุทัยธานี ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	146,001	3.46
พื้นที่เกษตรกรรม	1,750,330	41.61
พื้นที่ป่าไม้	2,192,905	52.13
พื้นที่น้ำ	79,037	1.88
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	38,131	0.92
รวมทั้งหมด	4,206,404	100

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/UT12563.htm

การใช้ที่ดินจังหวัดอุทัยธานี พ.ศ. 2563

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ. 2563



ผังเมืองรวมเมืองอุทัยธานี พ.ศ. 2558

1.เขตสีเหลือง	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2.เขตสีส้ม	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3.เขตสีแดง	ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4.เขตสีม่วง	ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
5.เขตสีม่วงอ่อน	ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
6.เขตสีเขียว	ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
7.เขตสีเขียวอ่อน	ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
8.เขตสีเขียวมรกต	ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
9.เขตสีเทาอ่อน	ที่ดินประเภทสถานพยาบาล
10.เขตสีน้ำเงิน	ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

ผังเมืองรวมเมืองอุทัยธานี พ.ศ. 2558 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง และศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัดอุทัยธานี
2. ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนและระบบเศรษฐกิจ
3. ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
4. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทตามแผนผัง

2.6.4 การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 เห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทย ใน 5 พื้นที่ชายแดนได้แก่ (1) อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก (2) อำเภอรัษฎาประเทศจังหวัดสระแก้ว (3) พื้นที่ชายแดนจังหวัดตราด (4) พื้นที่ชายแดนจังหวัดมุกดาหารและ (5) อำเภอสะเดาจังหวัดสงขลา(ด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 และออกประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ 1/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 ลงวันที่ 19 มกราคม 2558 และประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ 2/2558 เรื่องกำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ลงวันที่ 24 เมษายน 2558

การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากอาเซียน ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและแก้ปัญหาความมั่นคงในพื้นที่ชายแดน โดยเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน หมายถึง บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนซึ่งรัฐจะสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน การบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวแบบไป - กลับ การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และการอื่นที่จำเป็น

ปัจจุบันได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 โดยมีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ กพศ. เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการ กำกับติดตาม และสนับสนุนการดำเนินงานเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศให้เป็นไปอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ กรรมการมาจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง 13 กระทรวง รวมทั้งมีกรรมการจากส่วนราชการ คือ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการ ก.พ.ร. เลขาธิการคณะรัฐมนตรี เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และกรรมการจากภาคเอกชนโดย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ .ทำหน้าที่เลขานุการของ กพศ. รับผิดชอบในด้านวิชาการและธุรการ ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ของ กพศ. โดยในการดำเนินงานตามระเบียบดังกล่าวจะครอบคลุมทั้งในส่วน of เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนทั้ง 10 แห่ง ที่อยู่ระหว่างดำเนินการในปัจจุบัน และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาคของประเทศ

สำหรับเขตเศรษฐกิจที่จะดำเนินการตามระเบียบฉบับนี้ ครอบคลุมเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 แห่ง ได้แก่ (1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี (2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย (3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก (4) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด (5) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม (6) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส (7) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร (8) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (9) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และ (10) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย

โดยเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ครั้งที่ 1/2564 โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นประธาน มีมติเห็นชอบข้อเสนอการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 พื้นที่ในระยะต่อไป โดยมีมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ รวมทั้งมอบหมายให้คณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะอนุกรรมการด้านสิทธิประโยชน์ กำหนดพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ คณะอนุกรรมการด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อเสนอโครงการและมาตรการเพิ่มเติมไปพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงาน ระยะเวลาที่ต้องดำเนินการและตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินงานให้มีความชัดเจนเพื่อเตรียมความพร้อมของพื้นที่โดยเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงตลาดทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ ให้เร่งประชาสัมพันธ์เพื่อให้ภาคเอกชนทั้งในและ

ต่างประเทศเข้ามาลงทุนในพื้นที่ และเห็นชอบในหลักการกำหนดพื้นที่และแนวทางในการให้สิทธิประโยชน์ เพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาค ตามบทบาท

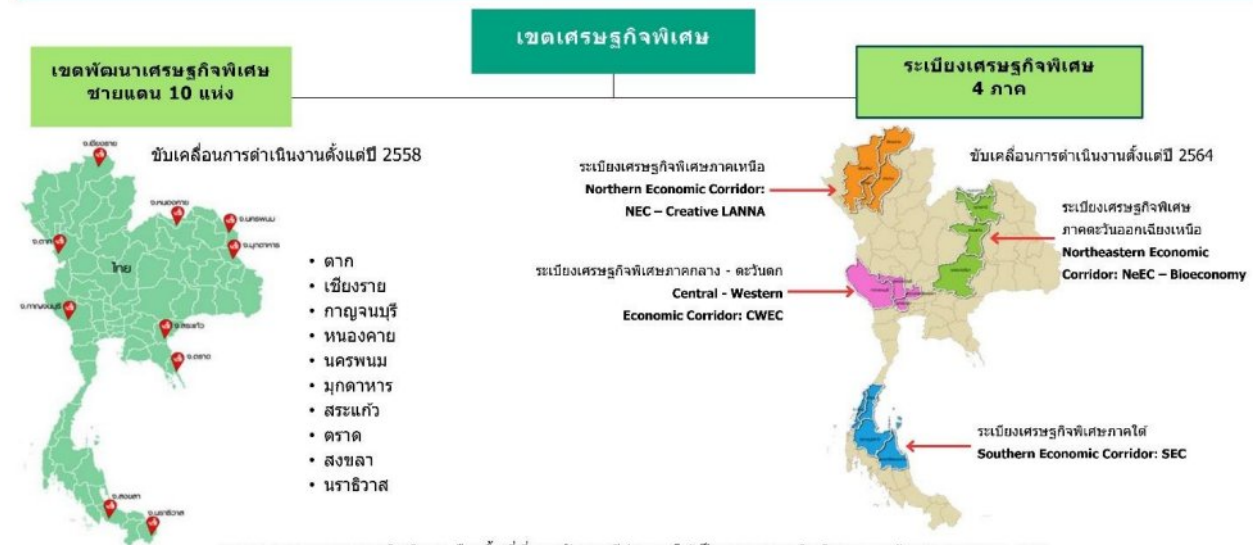
โดยสรุปเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อดึงดูดการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศและยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจ การค้า ในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ปัจจุบันได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2564 โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ กพศ. เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการ กำกับติดตาม และสนับสนุนการดำเนินงานเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศให้เป็นไปอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ซึ่งในการดำเนินงานตามระเบียบดังกล่าวจะครอบคลุมทั้งในส่วนองเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนทั้ง 10 แห่ง ในจังหวัดตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา นราธิวาส และกาญจนบุรีที่อยู่ระหว่างดำเนินการในปัจจุบัน และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาคของประเทศ

แผนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 จังหวัดดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งครอบคลุมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจใน 4 ภาค อันประกอบด้วย

1. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC - Creative LANNA)
2. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy)
3. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central-Western Economic Corridor: CWEC)
4. พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ทั้งนี้เพื่อให้เป็นพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการร่วมขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายต่อไป การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษใหม่ทั้ง 4 แห่งนี้ จึงเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลในการสร้างขั้วความเจริญใหม่ (Growth Pole) ของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญและความมั่งคั่งให้กับภูมิภาค

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564



หมายเหตุ : เขตเศรษฐกิจพิเศษ คือ พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษตามข้อเสนอแนะของ กพศ.

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2567

รูปที่ 2.6-56 เขตเศรษฐกิจพิเศษ

● แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนเพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน
- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
- ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม ให้สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่
- ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่
- พัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพและการเข้าเมือง

- พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ โดยเน้นการจัดทำแผนพัฒนาเมืองตามแนวคิดด้านแผนผังภูมิโนเวต และการพัฒนาเมืองรูปแบบต่าง ๆ
- พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการรักษาพื้นที่สีเขียวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อบู่มั่นให้เกิดการพัฒนาควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวในเมือง
- เสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน และภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขีดความสามารถในการผลิต
- สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีมีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

การขับเคลื่อนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ



1. การให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกการลงทุน
(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก : คณะอนุกรรมการด้านสิทธิประโยชน์ กำหนดพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ)

- สิทธิประโยชน์เป็นการเฉพาะและในระดับสูง
- กำหนดมาตรการส่งเสริม Ecosystem
- มีกิจการเป้าหมายตามจุดเน้นการพัฒนาแต่ละระเบียงฯ และส่งเสริม BCG
- อำนวยความสะดวกการลงทุน เช่น การพัฒนาศูนย์ OSS



2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก : คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน)

- จัดทำแผนและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในด้านคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ นิคมอุตสาหกรรม/พื้นที่รองรับอุตสาหกรรม และเพื่อสนับสนุนจุดเน้นการพัฒนาของระเบียงฯ รวมทั้งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักอื่น ๆ



3. การพัฒนาห่วงโซ่อุปทานการผลิตและบริการ
(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก : กระทรวงอุตสาหกรรม)

- พัฒนาและเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิตและบริการ
- บริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์+สร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่

กพศ. ครั้งที่ 1/2565 เมื่อ 5 พฤษภาคม 2565
เห็นชอบการขับเคลื่อนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
ในส่วนองค์ประกอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 5 ด้าน
(ครบ. มีมติเห็นชอบเมื่อ 20 กันยายน 2565)



4. การพัฒนาแรงงานและสนับสนุนผู้ประกอบการ
(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก : กระทรวงแรงงานฯ และ กระทรวงพาณิชย์)

- ส่งเสริมการพัฒนาแรงงานเพื่อรองรับการเป็นนายจ้างในพื้นที่
- พัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจ
- บ่มเพาะผู้ประกอบการท้องถิ่น
- พัฒนาผู้ให้บริการ (Service Provider)



5. การวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี
(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก : กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม)

- ยกระดับการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- ส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างรัฐ-เอกชน-สถาบันการศึกษา-ชุมชน

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2567

รูปที่ 2.6-57 การขับเคลื่อนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC – Creative LANNA)



เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน และลำปาง :
พัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์หลัก
ของประเทศอย่างยั่งยืน โดย

- พัฒนา Creative Ecosystem ให้เอื้อต่อการเป็นเมืองสร้างสรรค์
- พัฒนาศักยภาพและบริการโครงสร้าง
- สร้างแบรนด์และส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์
- พัฒนาด้านการศึกษาและวิจัยและบุคลากรด้านสร้างสรรค์

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy)

นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย :
พัฒนาเป็นฐานอุตสาหกรรมชีวภาพแห่งใหม่ของประเทศ
ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ตลอดห่วงโซ่การผลิต โดย



- พัฒนาผลิตภัณฑ์ชีวภาพให้หลากหลายเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและปลอดภัย
- ส่งเสริมการลงทุนด้านเกษตร/อุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่
- พัฒนาด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์พัฒนาบุคลากรด้านเกษตรและอุตสาหกรรมชีวภาพ

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก (CWEC)



อยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี :
พัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำด้านอุตสาหกรรมเกษตร
การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไฮเทคมูลค่าสูง
เชื่อมโยงกับ กทม. และพื้นที่โดยรอบ และ EEC โดย

- เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของฐานอุตสาหกรรมเดิม
- ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต
- ส่งเสริมการพัฒนาเขตการท่องเที่ยวเชิงนิเวศโลกประวัติศาสตร์และกาญจนบุรี

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช :
พัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่
เศรษฐกิจหลักของประเทศและภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน เป็นฐานการพัฒนา
อุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปเกษตรมูลค่าสูง (ปาล์มน้ำมัน ยางพารา
ผลิตภัณฑ์ประมง และอื่นๆ) และยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยว
สู่นานาชาติ โดย



- พัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทยและอันดามัน และการท่องเที่ยวแบบผสมผสานเชิงสุขภาพและวิถีชุมชน
- พัฒนาระบบอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปเกษตรมูลค่าสูง
- ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม และการพัฒนาเมืองน่าอยู่
- พัฒนาเพื่อส่งเสริมบทบาทเป็นประตูการค้าและโลจิสติกส์

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2567

รูปที่ 2.6-58 การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

2.6.4.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

• การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ส่งผลให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพ ด้านการค้า และการลงทุน กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมตามด้านการค้าชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะตามสะพานข้ามแม่น้ำโขงหลักทั้งสามเส้นทาง ได้แก่ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 หนองคาย - เวียงจันทน์ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะหวันนะเขต และ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 นครพนม - คำม่วน รวมถึงโครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว ที่เกิดขึ้นในอนาคตเช่น สะพานมิตรภาพแห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ จ.นครพนม และ จ.อุบลราชธานี เมืองเหล่านี้จะกลายเป็นเส้นทางผ่านทางการค้าที่สำคัญ

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 3 พื้นที่ชายแดนเป้าหมายของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ มุกดาหาร หนองคาย นครพนมถูกพัฒนาตามเขตเศรษฐกิจพิเศษบนแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ EWEC เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จัดระเบียบความมั่นคงชายแดน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยใช้ประโยชน์จากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ซึ่งรัฐบาลสนับสนุนด้านสิทธิประโยชน์การลงทุน การจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ โดยมีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ถูกกำหนดไว้ ดังนี้

■ **เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย** เป็นพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีการค้าขายกับ สปป. ลาว เป็นจังหวัดแรกเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อีกทั้งเส้นทางจากจังหวัดหนองคายไปยังประเทศจีนตอนใต้ เป็นเส้นทางที่ใกล้ที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายจึงมีศักยภาพสูง ประกอบกับหนองคายอยู่ใกล้กับนครหลวงเวียงจันทน์ จึงมีด้านตรวจศุลกากรถาวร ณ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทำให้การค้าและแรงงานระหว่างสองประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และสามารถนำเข้าสินค้าวัตถุดิบและทรัพยากรจาก สปป.ลาว ได้ในราคาถูก แสดง

ดังรูปที่ 2.6-59



ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561

รูปที่ 2.6-59 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย

■ **เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร**เป็นเส้นทางบกที่สั้นสุด ต้นทุนน้อยสุด และเกิดประโยชน์สูงสุด สำหรับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ที่ตั้งอยู่ตรงข้าม สปป. ลาว ได้แก่ อ.เมืองมุกดาหาร ตรงข้ามเมืองโกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต เชื่อมโยงไปยังทางหลวงหมายเลข 9 (R 9) ของ สปป. ลาว ผ่านแขวงสะหวันนะเขต สู่วิเญนนามตอนกลางไปสิ้นสุดที่ท่าเรือดานัง เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีการค้าส่งออก และ นำเข้าสินค้าจาก สปป.ลาวมากที่สุด เมื่อเทียบกับเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ ในภาคอีสานอีก 2 แห่ง (หนองคายและนครพนม) ซึ่งเส้นทาง R 9 เป็นแนวตามเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เชื่อมโยงประเทศพม่า และภูมิภาคภาคเหนือของไทย (เชื่อมโยงทะเลอันดามันผ่านอ่าวมะละเกาะที่เมืองมะละไย หรือมะละแหม่ง - แม่สอด - ตาก - พิษณุโลก - ขอนแก่น - มุกดาหาร) ไปสู่ สปป.ลาว และไปยังเวียดนาม ต่อไปที่เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว และท่าเรือดานัง แสดงดังรูปที่ 2.6-60

เส้นทาง EWEC และ R9 ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม และ จังหวัดกาฬสินธุ์ ซึ่งจังหวัดมหาสารคาม เป็นศูนย์กลางรวบรวมและการผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพสูง จากยโสธร สุรินทร์ ร้อยเอ็ด และศรีสะเกษ เพื่อนำไปสู่ฐานการส่งออกข้าวหอมมะลิที่มุกดาหาร ขณะที่ขอนแก่น และกาฬสินธุ์ มีฐานการผลิตสิ่งทอจึงมีการรวมตัวเพื่อเป็นศูนย์กลาง การรวบรวมและการผลิตสินค้ากลุ่มผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อมคราม จากจังหวัดที่มีความชำนาญอื่น ๆ เช่น สุรินทร์ สกลนคร ชัยภูมิ และนครราชสีมา เพื่อนำไปสู่การส่งออกผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดมุกดาหารได้ เส้นทาง EWEC จากจังหวัดมุกดาหาร ถึงนครดานัง และท่าเรือน้ำลึกดานัง เวียดนาม ระยะทางประมาณ 527 กิโลเมตร

เริ่มจากสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ข้ามไปเมืองโกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ไปตามเส้นทางหมายเลข 9 ผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน - เซโน ที่เมืองอุทุมพอน เมืองพะลานไซ เมืองพิน สิ้นสุดที่บ้านแดนสะหวัน เมืองเซโปน ชายแดนลาว - เวียดนามที่ด่านลาวบาว ระยะทางประมาณ 247 กิโลเมตร เข้าสู่เส้นทางในส่วนของเวียดนาม เริ่มจากด่านลาวบาว ที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ลาวบาว จังหวัดกว๋างตรี และไปเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ของเวียดนาม ที่เมืองดองฮา จังหวัดกว๋างตรี ระยะทาง 80 กิโลเมตร สามารถเดินทางลงไปทางใต้เพื่อต่อไปยังเมืองเว้ และท่าเรือดานัง เมืองดานัง ระยะทาง 200 กิโลเมตร อีกทั้งเส้นทาง EWEC ยังสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองฉางจั่ว นครหนานหนิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ระยะทางเพียง 1,340 กิโลเมตร โดยนับระยะทางจากจังหวัดมุกดาหารถึงเมืองดองฮา จังหวัดกว๋างตรี เวียดนาม ระยะทาง 327 กิโลเมตร จากเมืองดองฮา เดินทางขึ้นเหนือผ่านเมืองดงเหย่ จังหวัดกว๋างบินห์ จังหวัดฮาติงห์ เมืองวินห์ จังหวัดเหงาญาน จังหวัดทันหัว จังหวัดนินดินห์ เข้าสู่กรุงฮานอย ระยะทาง 620 กิโลเมตร การเดินทางจากมุกดาหารต้องแวะพักค้างที่เมืองวินห์ จังหวัดเหงาญาน เส้นทางดังกล่าวเชื่อมโยงเข้าสู่จีนตอนใต้ โดยใช้เส้นทางจากฮานอย ผ่านเมืองล้งเซิน เมืองชายแดนของเวียดนาม ระยะทาง 165 กิโลเมตร เข้าสู่จีน ที่ด่านโหยว อี้ กวาน เข้าสู่เมืองผิงเสียง ผ่านเมืองฉางจั่ว ไปถึงนครหนานหนิง มณฑลกลวงสี ระยะทาง 230 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นแหล่งรองรับสินค้าขนาดใหญ่ของมุกดาหารและของประเทศไทย



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561

รูปที่ 2.6-60 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

■ **เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม** เป็นพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้เปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่เป็นเส้นทางที่เชื่อมไปภาคกลางของ สปป.ลาว และภาคกลางของเวียดนาม ที่สั้นที่สุดเขตเศรษฐกิจนครพนมมีศักยภาพเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ด้านการค้าและการขนส่ง ร่วมกับ จังหวัดสกลนคร สามารถช่วยเสริมศักยภาพของเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ได้เพราะจังหวัดสกลนครเป็นจังหวัดที่เชื่อมต่อจากจังหวัดอุดรธานี ไปสู่จังหวัดนครพนมตามทางหลวงหมายเลข 22 และเส้นทาง R12 ตามยุทธศาสตร์ขนส่งทางบก เส้นทาง R12 เป็นประตูเชื่อมโยงจีนลงสู่ตอนใต้ของภูมิภาคอาเซียน ผ่านการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ดังนั้น เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม จึงเป็นหนึ่งในทางออกไปสู่เศรษฐกิจอินโดจีนที่จะมีความสำคัญเพิ่มขึ้น จากการเชื่อมต่อกับจังหวัดสกลนครที่จะถูกพัฒนาด้านการขนส่ง เพื่อนำไปสู่ระบบการพัฒนาด้านระบบโลจิสติกส์ เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมครอบคลุม 2 อำเภอ 13 ตำบล ได้แก่ อำเภอเมืองนครพนม ครอบคลุม 10 ตำบล ได้แก่ ตำบลกุรุคุ ตำบลท่าค้อ ตำบลนาทราย ตำบลนาราชควาย ตำบลในเมือง ตำบลบ้านผึ้ง

ตำบลโพธิ์ตาก ตำบลหนองญาติ ตำบลหนองแสง ตำบลอาจสามารถ และอำเภอท่าอุเทน ที่มี 3 ตำบล ได้แก่
ตำบลโนนตาล ตำบลรามราช และตำบลเวินพระบาท แสดงดังรูปที่ 2.6-61

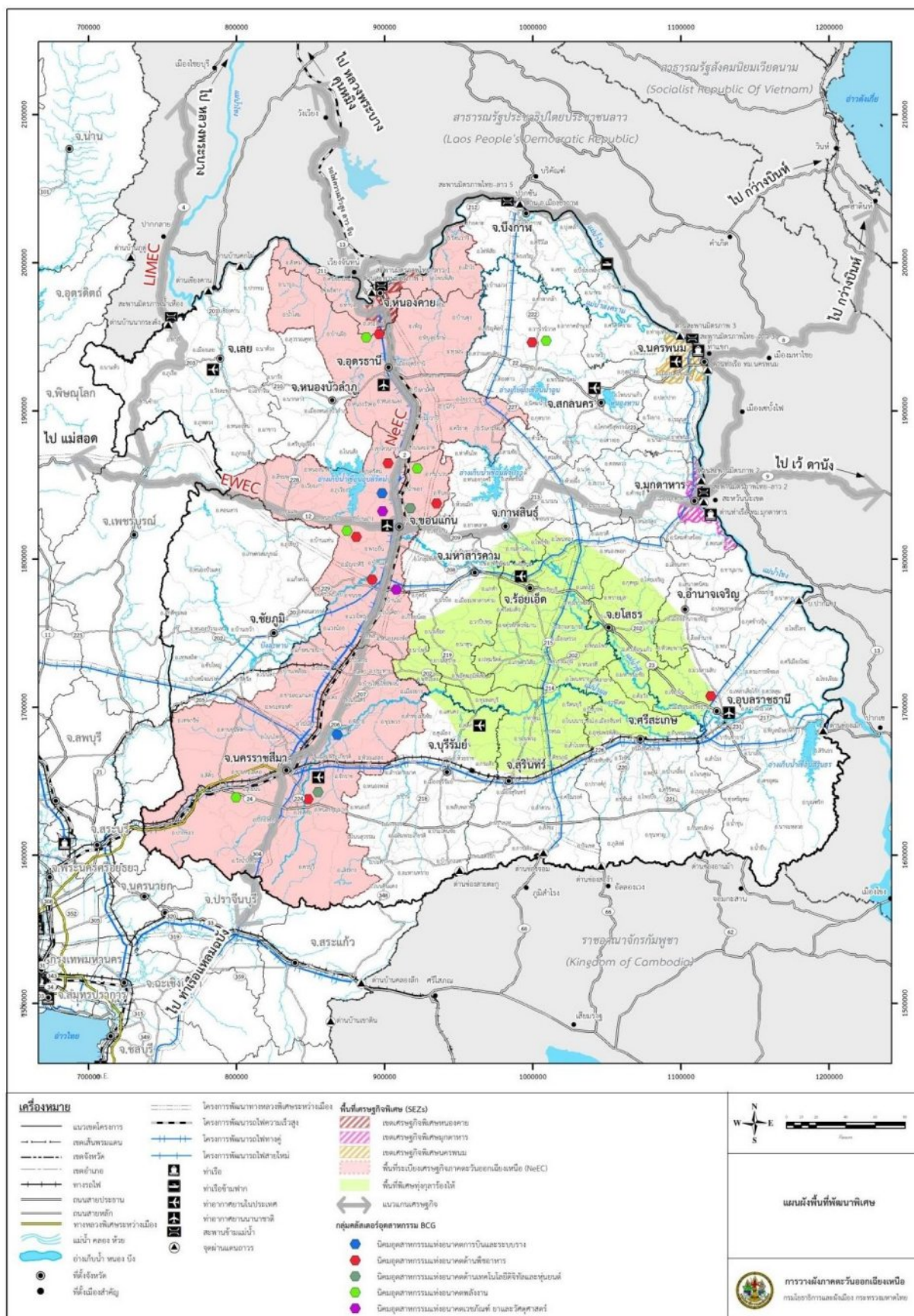


ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561

รูปที่ 2.6-61 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม

- **พื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ**

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะช่วยในการขับเคลื่อนประเทศไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีเขตแดนติดกับ สปป.ลาว จึงเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะย้ายอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น ไปอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่ง สปป.ลาว ด้วยเหตุผลด้านค่าจ้างแรงงาน และสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ส่วนอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยก็เปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมที่อยู่บนฐานนวัตกรรมและเทคโนโลยี แทนที่อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เพื่อให้ประเทศไทยก้าวสู่ไทยแลนด์ 4.0 ที่ต้องการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศด้วยอุตสาหกรรมแบบเดิม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม แสดงดังรูปที่ 2.6-62



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 2.6-62 แผนผังแสดงพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษใน สปป.ลาว จะเป็นทั้งคู่แข่ง และคู่ค้าที่สร้างโอกาสในด้านการค้า และการลงทุนบริเวณชายแดนของไทย ปัจจุบันมีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อยู่ใกล้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย 5 แห่ง ใกล้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม 1 แห่ง และใกล้เขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร 1 แห่ง

ส่วนกัมพูชาที่มีชายแดนติดกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ไม่ได้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ติดกับ ชายแดนฝั่งประเทศไทย มีเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (Koh Kong Special Economic Zone: KKSEZ) และเขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Special Economic Zone: SSEZ) ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดสีหนุวิลล์ ซึ่งอยู่ทางใต้ของประเทศกัมพูชา

นอกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนทั้ง 3 แห่งแล้ว ภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังกำหนดคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายไว้ได้แก่ กลุ่มซูเปอร์คลัสเตอร์ที่เน้นอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคมที่จังหวัดนครราชสีมา และกลุ่มคลัสเตอร์เกษตรแปรรูปในจังหวัด ขอนแก่น นครราชสีมา บุรีรัมย์ และชัยภูมิ ที่เน้นอุตสาหกรรมแปรรูปจากปศุสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย และข้าวโพด จากการวางแผนนโยบายระดับภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้กำหนดคลัสเตอร์อีกหลายแห่ง ได้แก่

■ คลัสเตอร์การค้าชายแดนจากผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ และมีคุณภาพสูง

เป็นการพัฒนาคลัสเตอร์การค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศ บริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่าง ประเทศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งนำผลิตภัณฑ์ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ และมีคุณภาพสูงใน ท้องถิ่นนำการพัฒนา โดยสร้างมาตรฐานการผลิต พัฒนาแบรนด์และการออกแบบ เพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้า นำ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ ในกรรมวิธีการผลิต เพื่อให้เกิดการผลิตอย่างเป็นระบบ และช่วยเหลือด้านที่ปรึกษา ทางธุรกิจในการดำเนินธุรกิจ และเข้าสู่ตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสินค้าด้านแฟชั่นผ้าไหม ผ้าฝ้าย และผ้า ย้อมคราม ในจังหวัดอุดรธานี หนองบัวลำภู และสกลนคร และสินค้าโคเนื้อคุณภาพสูง ในจังหวัดสกลนคร มุกดาหาร และนครพนม รวมถึงสินค้าพืชผัก ดอกไม้เมืองหนาว และสมุนไพร ในจังหวัดเลย อุดรธานี สกลนคร และนครพนมเป็นเป้าหมาย

■ คลัสเตอร์เกษตรมูลค่าสูง และอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ

คลัสเตอร์เกษตรมูลค่าสูง และอุตสาหกรรมฐานชีวภาพในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนกลางและตอนล่าง เป็นพื้นที่ปลูกข้าวหอมมะลิ และการทำเกษตรปลอดภัยในพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้และ ทุ่งสัมฤทธิ์ และอุตสาหกรรมด้านการแปรรูปเนื้อสัตว์คุณภาพสูง ในจังหวัดนครราชสีมา รวมถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพ ในการเป็นฐานอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Economy Node) ในหลายจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม และอุบลราชธานี ซึ่งเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัย เป็นแหล่งความรู้ด้านเทคโนโลยีและ การวิจัย ส่งเสริมการพัฒนาผลิตภัณฑ์จากวัตถุดิบทางการเกษตร ไปสู่ผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง โดยขยายตลาดและ การกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่น ๆ และประเทศเพื่อนบ้านที่เชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) และระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ก็เป็นส่วนสำคัญที่สามารถสร้างรายได้ให้กับ ประชาชนในพื้นที่

■ คลัสเตอร์ฐานอุตสาหกรรมแห่งอนาคต

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีนโยบายด้านอุตสาหกรรมแห่งอนาคตได้แก่ 1. อุตสาหกรรมการบิน เพราะมีวิทยาลัยการบินนานาชาติที่มหาวิทยาลัยนครพนม ที่ช่วยพัฒนาขีดความสามารถของการบินนานาชาติของภูมิภาคให้มีมาตรฐานสากล และสนับสนุนการฝึกการบิน เพื่อการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ ที่มีทักษะการขับเครื่องบิน โดยใช้สนามบินจังหวัดนครพนม และร้อยเอ็ด ร่วมกับการพัฒนาจังหวัดขอนแก่น ให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน เพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาแรงงาน ที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการบิน และการขนส่งทางอากาศ 2. อุตสาหกรรมระบบรางกำหนดให้อยู่ในจังหวัดขอนแก่น และนครราชสีมา เพื่อส่งเสริมด้านการพัฒนาทักษะผู้ประกอบการและแรงงาน ในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนระบบราง ให้มีมาตรฐานระดับสากล เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต

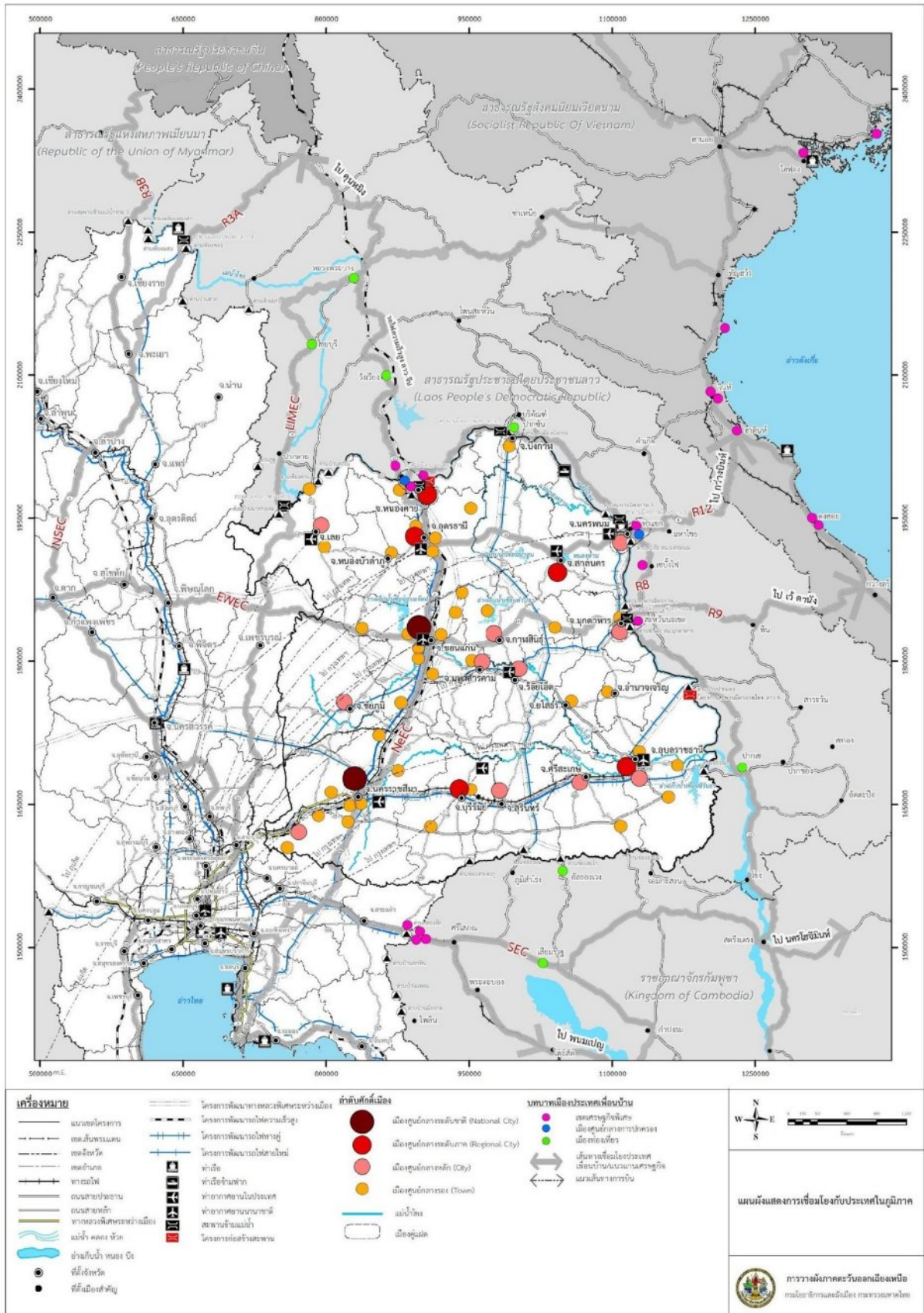
■ คลัสเตอร์ด้านการท่องเที่ยว

คลัสเตอร์การท่องเที่ยว เป็นการสร้างเอกลักษณ์ของการท่องเที่ยว ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวประเภทต้องการประสบการณ์การท่องเที่ยวที่แปลกใหม่ และรับรู้เอกลักษณ์เฉพาะในแต่ละท้องถิ่น ซึ่งได้แก่ พื้นที่ริมแม่น้ำโขง ใน 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี อีกทั้งยังสร้างคลัสเตอร์ด้านการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ ได้แก่ จังหวัด นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ที่ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศนำไปสู่ การสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวอารยธรรมขอมโบราณ ที่มีมากมายหลายแห่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือร่วมกับ ปราสาทนครวัดนครธม ในประเทศกัมพูชา และรวมถึงการท่องเที่ยวอุทยานธรณีโคราช (Korat Geopark) ที่มี เอกลักษณ์ด้านธรณีวิทยา และการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของจังหวัดบุรีรัมย์ ตลอดจนการท่องเที่ยวชุมชนช้าง จังหวัด สุรินทร์ ที่มีความโดดเด่นด้วยวัฒนธรรมเชิงพื้นที่ ประวัติศาสตร์ และความหลากหลายทางชาติพันธุ์

■ คลัสเตอร์ด้านศูนย์กลางทางการแพทย์และบริการด้านสุขภาพ

คลัสเตอร์ศูนย์กลางทางการแพทย์ และบริการด้านสุขภาพเป็นหนึ่งในคลัสเตอร์ที่สำคัญ ให้บริการประชาชนทั้งในและต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีเขตแดนเชื่อมต่อกับภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตามแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC) และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ด้วย จังหวัดขอนแก่นมีโรงพยาบาล และสถานบริการด้านสุขภาพทั้งของภาครัฐและเอกชน ที่มีมาตรฐานจำนวนมาก ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางที่สะดวก ประกอบกับการร่วมมือกับธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่เช่น โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารที่สามารถสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว ที่ดึงดูดให้ผู้เข้ารับบริการบริการด้านสุขภาพ ใช้เวลาอยู่ในจังหวัด เพื่อการท่องเที่ยวภายหลังการได้รับการรักษา และสามารถสร้างรายได้ให้กับประชาชน ใน พื้นที่จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปยังการท่องเที่ยวจังหวัดอื่นในภูมิภาค ตามแนวระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC)

นอกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และคลัสเตอร์ทางอุตสาหกรรมแล้ว ในแผนผังนโยบายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้กำหนดพื้นที่พัฒนาพิเศษ ในอีกหลายด้านได้แก่ 1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เน้นเศรษฐกิจชีวภาพ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy) ที่ขอนแก่น อุตรดิตถ์ นครราชสีมา ร่วมกับการพัฒนาเมืองขนาดกลาง เพื่อสนับสนุน คือ อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด สกลนคร 2) พื้นที่พิเศษเศรษฐกิจสร้างสรรค์ สื่อบันเทิง และศิลปะร่วมสมัย 3) พื้นที่พิเศษอีสานดิจิทัลคอนเทนต์ 4) พื้นที่พิเศษ อีสานแพชั่น (อุตสาหกรรม และหัตถอุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม และแฟชั่น) 5) พื้นที่พิเศษส่งเสริมธุรกิจอาหารแห่งอนาคต 6) พื้นที่พิเศษส่งเสริมการพัฒนาเกษตรเศรษฐกิจชีวภาพ (Esan green Valley) 7) เขตส่งเสริมการพัฒนาเกษตรกรรมมูลค่าสูงและเกษตรอัจฉริยะ (ISAN Agriculture Premium SEZ) และการบริหารจัดการผ่าน Digital Platform ISAN Premium Agriculture SEZ Digital Platform 8) พื้นที่พิเศษทุ่งกุลาร (Premium KULA Basin) 9) นิคมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตด้านพืชอาหาร 10) นิคมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตเวชภัณฑ์ยา และวัสดุศาสตร์ 11) นิคมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตพลังงาน 12) นิคมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตการบิน และระบบราง 13) นิคมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตหุ่นยนต์ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นต้น ซึ่งมีกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่พิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แสดงดังรูปที่ 2.6-63



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 2.6-63 แผนผังแสดงการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

2.6.4.2 ภาคเหนือ

ภาคเหนือมีศักยภาพของการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในด้านการคมนาคมโลจิสติกส์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและบริการ ตลอดจนการเชื่อมโยงด้านวัฒนธรรม พื้นที่พัฒนาพิเศษของภาคเหนือทั้งในจังหวัดตากและจังหวัดเชียงใหม่มีความสำคัญในการเป็นประตูเศรษฐกิจเพื่อตอบรับโอกาสแห่งการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรในพื้นที่อย่างเหมาะสมและเต็มศักยภาพของพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรการผลิต ทรัพยากรมนุษย์ และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อส่งเสริมการแข่งขันร่วมกันอย่างสอดคล้องกับเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน

พื้นที่ชายแดนจังหวัดตาก และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในระยะที่ 1 และ 2 เนื่องจากตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีความได้เปรียบ ทั้งด้านการคมนาคม การผ่านแดน การเข้าถึงปัจจัยการผลิตและการตลาด และเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อมในการพัฒนาในด้านของฐานการผลิตที่โดดเด่น มีโอกาสขยายตัว มีความพร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน/การเงิน/แรงงาน และไม่มีภัยพิบัติรุนแรง และไม่มีผลกระทบความมั่นคง รวมทั้งเป็นพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเป็นพิเศษหรือเร่งด่วน มีข้อตกลงระหว่างประเทศ และประชาชนและทุกภาคส่วนในพื้นที่ให้การยอมรับและสนับสนุน โดยเน้นการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดนสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 2 พื้นที่ชายแดนเป้าหมายของภาคเหนือ ได้แก่

■ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

ประกาศจัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2558 มีพื้นที่ครอบคลุม 3 อำเภอ 14 ตำบล คือ อำเภอแม่สอด อำเภอแม่ระมาดและอำเภอพบพระ โดยจะเน้นการค้า การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม ซึ่งมีอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม ได้แก่ อุตสาหกรรมบริการและโลจิสติกส์ เครื่องจักรกลการเกษตร อุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งอุตสาหกรรมที่มีตลาดเป็นตัวนำ ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค ยา เวชภัณฑ์ การสื่อสารและพลังงาน



รูปที่ 2.6-64 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก

จังหวัดตากตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก/ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเป็นประตูฝั่งตะวันตกของไทยบนแนว EWEC สามารถเชื่อมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดเมียวดีของประเทศไทยเป็นเส้นทางทางบกสู่ท่าเรือมะละแหม่งและกรุงย่างกุ้ง โดยมีระยะห่างจากนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี 11 กิโลเมตร การเชื่อมโยงระดับภูมิภาคมีโครงข่ายการคมนาคมทางบกที่สนับสนุนการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า มีสนามบินพาณิชย์เป็นแหล่งผลิตทางการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีความโดดเด่นเฉพาะตัว ตลอดจนเป็นประตูสู่อันดามันและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางการค้าขายเป็นประตูสู่ยุโรปได้

จังหวัดตากมีสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากจัดตั้งเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2558 เพื่ออำนวยความสะดวกและมีการขับเคลื่อนในด้านต่าง ๆ ได้แก่

- ด้านขอบเขตพื้นที่และการจัดหาที่ดิน
- ด้านแรงงาน สาธารณสุขและความมั่นคง
- ด้านสิทธิประโยชน์
- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ถนนไฟฟ้าประปา) และด้านศุลกากร
- ด้านการส่งเสริมอาชีพ การฝึกทักษะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนในพื้นที่

- ด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมประเพณี และการสาธารณสุข
- ด้านการบริหารสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ(One Stop Service: OSS) และศูนย์ประสานงานบ้านพี่เมืองน้อง (Sister City) ระหว่างแม่สอดและเมียวดี

■ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

ประกาศจัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2558 ครอบคลุม 3 อำเภอ 21 ตำบล ในอำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย และมีความเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว และจีนตอนใต้ โดยอำเภอเชียงของเน้นด้านการค้า การท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเตรียมพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม สำนักงานและศุลกากร อำเภอแม่สายเน้นการพัฒนาด้านการค้าชายแดน รองรับการค้าการท่องเที่ยว เตรียมพื้นที่จัดตั้งโรงแรม ศูนย์การประชุม ร้านค้าปลอดภาษี ศูนย์ขนส่งมวลชน และศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว ส่วนอำเภอเชียงแสนตั้งเป็นเขตการค้าเสรี เขตปลอดภาษีอากร เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เตรียมพื้นที่จัดตั้งท่าเรือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายและคลังสินค้า พาณิชยกรรม สำนักงานและศุลกากร



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2561

รูปที่ 2.6-65 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย

เชียงรายเป็นจังหวัดที่อยู่เหนือสุดของประเทศไทยที่มีที่ตั้งภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS ทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศได้แก่เมียนมาและสปป.ลาวปัจจุบันได้มีการเปิดจุดผ่านแดนกับทั้ง 2 ประเทศที่ด่านอำเภอแม่สายที่ติดต่อกับประเทศเมียนมาและด่านที่อำเภอเชียงของสำหรับการติดต่อกับประเทศลาว

แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจเชียงราย มี 4 แนวทาง ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
2. การจัดระบบสิทธิประโยชน์และมาตรการสนับสนุน
3. การขยายฐานเศรษฐกิจในพื้นที่ให้มีขนาดใหญ่และเข้มแข็ง

4. การวางระบบบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกและดำเนินการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนในแต่ละอำเภอของจังหวัดเชียงรายซึ่งมีแนวทางการพัฒนาที่ต่างกันกล่าวคืออำเภอเชียงของเน้นด้านการค้าการท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เตรียมพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม สำนักงานและศุลกากร อำเภอแม่สายเน้นการพัฒนาด้านการค้าชายแดนรองรับการค้าการท่องเที่ยว เตรียมพื้นที่จัดตั้งโรงแรม ศูนย์การประชุม ร้านค้าปลอดภาษี ศูนย์ขนส่งมวลชน และศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว ส่วนอำเภอเชียงแสนตั้งเป็นเขตการค้าเสรี เขตปลอดภาษีอากร เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เตรียมพื้นที่จัดตั้งท่าเรือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายและคลังสินค้า พาณิชยกรรม สำนักงานและศุลกากร

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญได้แก่

สิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรแม่สาย (แล้วเสร็จ)

ทางหลวงหมายเลข 1290 อำเภอเชียงแสน-อำเภอเชียงของ ตอน 3 (แล้วเสร็จ)

ทางเลียบเมืองเชียงรายด้านตะวันตก (แล้วเสร็จ)

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ (คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2563)

ด่านศุลกากรเชียงแสนแห่งใหม่ (คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2563)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตากและจังหวัดเชียงรายเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค จะส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้จังหวัดเชียงรายมีบทบาทในการเป็นประตูเศรษฐกิจชายแดน โดยอำเภอแม่สายเป็นศูนย์กลางการค้า บริการ และการท่องเที่ยว และเป็นประตูเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อำเภอเชียงแสนเป็นประตูการค้าเชื่อมกับจีนตามแนวแม่น้ำโขงและเป็นศูนย์กลางเขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่วนอำเภอเชียงของเป็นพื้นที่อยู่ในเส้นทางถนนเชื่อมไปจีนโดยผ่านลาว ส่งผลให้เชียงของมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมเกษตรครบวงจร และเขตอุตสาหกรรมทั่วไป การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงรายจึงเน้นอุตสาหกรรมที่มีการเพิ่มมูลค่าโดยใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าในการผลิตและเป็นอุตสาหกรรมสะอาด ประกอบด้วย แปรรูปเกษตรและอาหาร อัญมณีและเครื่องประดับ สิ่งทอชั้นปลาย บริการขนส่ง เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ยาและเครื่องสำอางสมุนไพร อุปกรณ์และเครื่องจักรกลการเกษตร หัตถกรรมและแปรรูปไม้และการพิมพ์ ส่วนโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก มีความได้เปรียบของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ที่เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมสู่พม่า และเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor Intensive) และอุตสาหกรรมพึ่งพิงวัตถุดิบจากประเทศพม่า เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมอัญมณี โดยเฉพาะอุตสาหกรรมไม้แปรรูป

นอกจากเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากและเชียงรายแล้วมีการจัดตั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่ม ดังนี้

- **พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC)**

ในต้นปีพ.ศ. 2563 รัฐบาลได้อนุมัติเพิ่มเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) หรือที่เรียกว่าพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC - Creative LANNA) ครอบคลุม 4 จังหวัด ประกอบด้วย เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง และเชียงราย ซึ่งจะกระจายความมั่งคั่งในพื้นที่ภาคเหนือโดยจะเป็นการพัฒนาวัฒนธรรมอุตสาหกรรม ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนได้โอกาสสร้างอาชีพและรายได้ในถิ่นฐานอย่างหลากหลาย ช่วยยกระดับรายได้จากผลิตภัณฑ์เข้าสู่ตลาดระดับโลก และส่งเสริมสภาพแวดล้อมเมืองที่ดี สวยงาม ทันสมัยและยังคงไว้ซึ่งอัตลักษณ์พื้นถิ่น โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษ NEC จะเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(NEEC)

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (NEC) นี้มีศูนย์กลางภูมิภาคที่จังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาเพื่อยกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือให้เป็นพื้นที่ลงทุนด้านการพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์หลักของประเทศอย่างยั่งยืน โดยเป็นแหล่งผลิตสินค้าและบริการที่ต่อยอดจากฐานวัฒนธรรมล้านนาที่ทรงคุณค่า ผสมผสานภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ ร่วมกับการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ ให้เป็นที่นิยมและได้รับการยอมรับในระดับสากล และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างต่อเนื่อง

- **พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) มีศูนย์กลางภูมิภาคที่จังหวัดพิษณุโลก**

รัฐบาลได้เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งในระดับภาคและระดับพื้นที่อย่างทั่วถึง โดยสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ทั้งในส่วนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 จังหวัด และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาคอีกด้วย

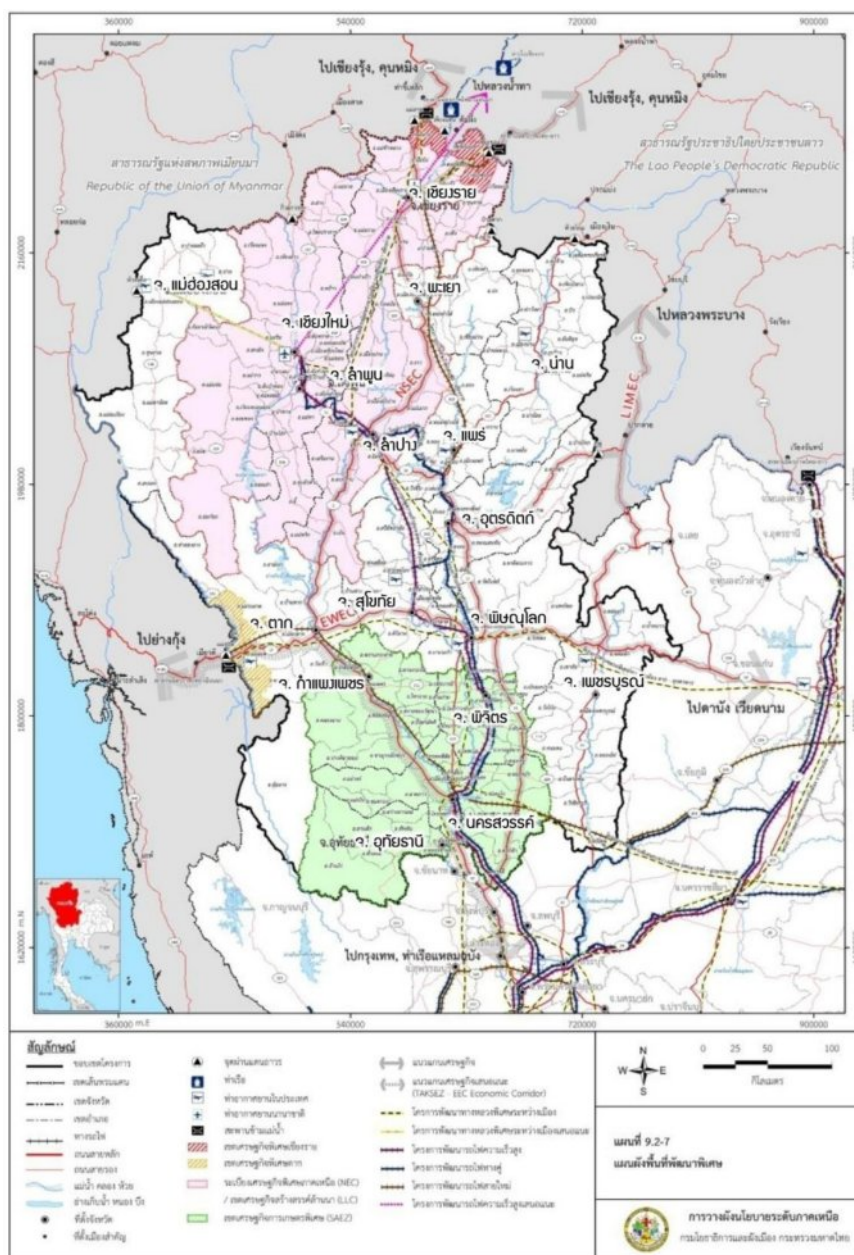
ทั้งนี้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ .) เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 4 พื้นที่ ได้แก่ (1) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (2) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (3) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ(4) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ภาคตะวันตก เพื่อเป็นพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับออีอีซี และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายซึ่งกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Economic Cluster : NEC) มีการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจหลักตามศักยภาพของพื้นที่ในภาคเหนือ โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มพื้นที่ดังนี้

1. **พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (Creative Lanna Cluster):** เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง คือการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวที่มีคุณค่าเชิงวัฒนธรรมระดับโลก เชื่อมโยงกับเมืองวัฒนธรรมในพื้นที่ GMS ตอนบน ต่อยอดผลิตภัณฑ์และบริการเชิงสร้างสรรค์

2. **พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio Economy Cluster):** กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง คือ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพหลักของประเทศ โดยมีนครสวรรค์และกำแพงเพชรเป็นศูนย์กลาง เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปเพิ่มมูลค่า

3. **พื้นที่เร่งรัดการพัฒนา (Highland Development Cluster):** แม่ฮ่องสอน พะเยา แพร่ น่าน คือ การปลดล็อกข้อจำกัดด้านที่ดินทำกินนัยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสร้างงานสร้างรายได้สู่ชุมชน

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่พิเศษในภาคเหนือจะเป็นการใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อน การสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 2.6-66 แผนผังแสดงพื้นที่พัฒนาพิเศษ

2.6.5 ความสอดคล้องของนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินกับ แผนพัฒนา ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

2.6.5.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แผนงาน/โครงการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความสอดคล้องกับ
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 2.6-1)

1) ด้านอุตสาหกรรม ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญดังนี้

- แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปนวัตกรรมอาหารแบบครบวงจร
- แผนงานส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy)
- โครงการเส้นทางเชื่อมโยงกิจกรรมหลังการประชุมในจังหวัดรอบข้าง (MICE Activities Linkage with Neighbouring City)
- โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและนวัตกรรมอาหารแบบครบวงจร

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 4
อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต และสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พัฒนา
อุตสาหกรรมชีวภาพและอุตสาหกรรมแปรรูปชีวมวล

2) ด้านเกษตรกรรม ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญดังนี้

- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ระบบโลจิสติกส์ การเกษตร และ
เทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว
- แผนงานเพิ่มมูลค่าและขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม
การเกษตร
- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการภาคเกษตร
- โครงการพัฒนาสินค้าเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่นในตลาดมูลค่าสูงตอบสนองการตลาดในระดับสากล
- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตเพื่อเพิ่ม มูลค่าและ
ยกระดับผลผลิตทางการเกษตร และพืชสมุนไพร

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 3
การเกษตร

3) ด้านคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญดังนี้

- แผนงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการ ภาคธุรกิจ การค้าการลงทุน
และภาคอุตสาหกรรม
- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านถนนเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์

- โครงการการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติ ภาคการผลิตและบริการ เป้าหมาย ในหมวดหมู่ที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

4) ด้านการท่องเที่ยว ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญ ดังนี้

- แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด
- แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
- แผนงานยกระดับสู่การท่องเที่ยวเชิงคุณค่าด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์
- แผนงานส่งเสริมและสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยว สินค้าบริการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยว
- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานเพื่อรองรับเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์และเสริมเส้นทางการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขงบนเส้นทางโรแมนติกรูท และนาครีรูท
- โครงการท่องเที่ยววิถีใหม่ เสาะบ้านเลาะเรือน ไทบ้านอีสานกลาง (Creative tourism)
- โครงการร้อยแก่นสารสินธุ์ Railway innopolis มหานครระบบราง

โดยจะมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันประเทศ: สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 5 ประเด็น การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในมิติ ภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย ในหมวดหมู่ที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

5) ด้านพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญดังนี้

- แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการค้าการลงทุน การค้าชายแดน ของกลุ่มจังหวัด
- แผนงานการพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่
- โครงการเพิ่มศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคด้านการค้า การลงทุน และการค้าชายแดน
- โครงการยกระดับเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการค้าชายแดน

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย ในหมวดหมู่ที่ 5 ประสิทธิภาพการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

ตารางที่ 2.6-1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570): ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2567 - 2580
ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน						
อุตสาหกรรม						
- แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปนวัตกรรมอาหารแบบครบวงจร - แผนงานส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy)	- โครงการเส้นทางเชื่อมโยงกิจกรรมหลัก การประชุมในจังหวัดรอบข้าง (MICE Activities Linkage with Neighboring City) (S1) - โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและนวัตกรรมอาหารแบบครบวงจร (N1, N2, M)	- แนวทางพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและอุตสาหกรรมแปรรูปชีวมวล - แผนแม่บทภาคใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)” - ในประเด็นที่ 4 อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในสาขาอุตสาหกรรม (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในสาขาบริการ (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในสาขาบริการ (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในสาขาบริการ (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในสาขาบริการ (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 4.8 - ขยายตัวร้อยละ 5.3 - ขยายตัวร้อยละ 2.4 - ขยายตัวร้อยละ 3.0 - ขยายตัวร้อยละ 10	- ขยายตัวร้อยละ 4.8 - ขยายตัวร้อยละ 5.3 - ขยายตัวร้อยละ 2.4 - ขยายตัวร้อยละ 3.0 - ขยายตัวร้อยละ 15	- ขยายตัวร้อยละ 4.8 - ขยายตัวร้อยละ 5.3 - ขยายตัวร้อยละ 2.5 - ขยายตัวร้อยละ 3.2 - ขยายตัวร้อยละ 15
เกษตรกรรม						
- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ระบบโลจิสติกส์ การเกษตร และเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว - แผนงานเพิ่มมูลค่าและขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร	- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการภาคเกษตร (N1, N2, M, S1, S2) - โครงการพัฒนาสินค้าเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่นในตลาดมูลค่าสูงตอบสนองการตลาดในระดับสากล (N1, N2, M) - โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม การผลิตเพื่อเพิ่ม การมูลค่าและยกระดับผลผลิตทางการเกษตร และพืชสมุนไพร (S1, S2)	- แผนแม่บทภาคตะวันออกเฉียงเหนือยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)” - ในประเด็นที่ 3 การเกษตร	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสาขาเกษตร (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราผลิตภาพการผลิตของภาคเกษตร (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของมูลค่าของสินค้าเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของมูลค่าของสินค้าเกษตรปลอดภัย (เฉลี่ยร้อยละ) - ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคด้านคุณภาพและความปลอดภัยอาหาร - อัตราการขยายตัวของมูลค่าสินค้าเกษตรแปรรูปและผลิตภัณฑ์ (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 3.0 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.0 - ขยายตัวร้อยละ 4 - ขยายตัวร้อยละ 3 - ดัชนีระดับดี - ขยายตัวร้อยละ 4	- ขยายตัวร้อยละ 3.0 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 - ขยายตัวร้อยละ 5 - ขยายตัวร้อยละ 3 - ดัชนีระดับดีมาก - ขยายตัวร้อยละ 5	- ขยายตัวร้อยละ 3.0 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 - ขยายตัวร้อยละ 6 - ขยายตัวร้อยละ 3 - ดัชนีระดับดีมาก - ขยายตัวร้อยละ 6

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2567 - 2580
ด้านการคมนาคมและการขนส่ง						
• แผนงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์และส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการภาคธุรกิจ การค้าการลงทุน และภาคอุตสาหกรรม • แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	• โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านถนนเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ขนส่ง และโลจิสติกส์ (N1, N2, M, S1, S2) • โครงการการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (N1, N2, M, S2)	• แผนแม่บทภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)” ในประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ • แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมายหมวดหมายที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน	• อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน • สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) • ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย(อันดับ/คะแนน) • สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด(เฉลี่ยร้อยละ) • สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด • อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1แสนคน)	• อันดับที่ 38 • น้อยกว่า ร้อยละ 11 • 25 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 • ร้อยละ 7 • กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 10 • 12 ต่อประชากร 1 แสนคน	• อันดับที่ 31 • น้อยกว่า ร้อยละ 10 • 20 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.70 • ร้อยละ 8 • กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20 • 8 ต่อประชากร 1 แสนคน	• อันดับที่ 25 • น้อยกว่า ร้อยละ 9 • 20 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.80 • ร้อยละ 10 • กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20 • 5 ต่อประชากร 1 แสนคน
ด้านการท่องเที่ยว						
• แผนงานส่งเสริมและพัฒนากองท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด • แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน • แผนงานยกระดับสู่การท่องเที่ยวเชิงคุณค่าด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์ • แผนงานส่งเสริมและสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยว สินค้าบริการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	• โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้มาตรฐาน เพื่อรองรับเส้นทางท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์และเสริมเส้นทางท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง บนเส้นทางโรแมนติกรูท และนาครีรูท (N1, N2) • โครงการท่องเที่ยววิถีใหม่ เกาะบ้านเลาะเยือน ไทบ้านอีสานกลาง (Creative tourism) (M) • โครงการรอยแค้นสารสินธุ์ Railway innopolis มหานครบรรพราง (M)	• ยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันประเทศ: สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว • แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 5 ประเด็น การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม • แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติ ภาคการผลิตและบริการเป้าหมายหมวดหมายที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน	• สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ) • อัตราส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองหลักและเมืองนาเที่ยว (สัดส่วน) • อันดับความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI) • อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (เฉลี่ยร้อยละ) • จำนวนเมืองและชุมชนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม	• เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 • 75:25 • 1 ใน 28 • ขยายตัวร้อยละ 12 • 15 เมือง	• เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 • 70:30 • 1 ใน 26 • ขยายตัวร้อยละ 15 • 25 เมือง	• เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 • 60:40 • 1 ใน 24 • ขยายตัวร้อยละ 20 • 35 เมือง

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
			- อัตราขยายตัวของจำนวนสินค้าและบริการการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมที่ได้รับการขึ้นทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (เฉลี่ยร้อยละ) - อันดับของไทยในการเป็นจุดหมายปลายทางในการจัดการประชุมนานาชาติ ตามดัชนี International Congress and Convention Association (ICCA) - อัตราขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงามและแพทย์แผนไทย (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนสถานประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ได้รับมาตรฐานการท่องเที่ยว (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราขยายตัวของรายได้การท่องเที่ยวสำหรับทางน้ำ (เฉลี่ยร้อยละ) - จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย - อัตราขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียน (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 7 - ขยายตัวร้อยละ 5 1 ใน 20 - ขยายตัวร้อยละ 8 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 - ขยายตัวร้อยละ 7 4 ท่าเรือ - ขยายตัวร้อยละ 5	- ขยายตัวร้อยละ 10 - ขยายตัวร้อยละ 5 1 ใน 18 - ขยายตัวร้อยละ 10 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 - ขยายตัวร้อยละ 10 6 ท่าเรือ - ขยายตัวร้อยละ 10	- ขยายตัวร้อยละ 12 - ขยายตัวร้อยละ 5 1 ใน 15 - ขยายตัวร้อยละ 10 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 - ขยายตัวร้อยละ 10 8 ท่าเรือ - ขยายตัวร้อยละ 10

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2567 - 2580
ด้านพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ						
- แผนงานส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการลงทุน การค้าขายแดนของกลุ่มจังหวัด - แผนงานการพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่	- โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคตามการค้า การลงทุน และการค้าขายแดน (N1, N2, S2) - โครงการยกระดับเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการค้าขายแดน (N1, N2, S2)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมายที่ 5 ประการด้านการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) - มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดในช่วง 5 ปีแรก (ล้านบาท) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ร้อยละต่อปี) - มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท) - จำนวนเมืองในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองนาอยู่ (จำนวนเมือง)	- ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 600,000 ล้านบาท - ขยายตัวร้อยละ 3.0 10,000 ล้านบาท 6 เมือง (ตาก สระแก้ว เชียงราย กาญจนบุรี หนองคาย มุกดาหาร)	- ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 600,000 ล้านบาท - ขยายตัวร้อยละ 3.0 10,000 ล้านบาท -**	- ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 600,000 ล้านบาท - ขยายตัวร้อยละ 3.0 10,000 ล้านบาท 3 เมือง (นครพนม นครราชสีมา และตราด)

ที่มา: บ.แพลนเนอร์ 26, 2565. การวางแผนนโยบายระดับภาค ภาคเหนือ รายงานขั้นสุดท้าย เสนอต่อกรมโยธาธิการและผังเมือง

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . ไม่ระบุปี สรุปเป้าหมาย ตัวชี้วัด ข้อมูลฐาน และค่าเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . 2562, สรุปสาระสำคัญแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (พ.ศ. 2561 - 2580)

2.6.5.2 ภาคเหนือ

แผนงาน/โครงการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาคเหนือ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในด้านต่าง ๆ ดังนี้ (ตารางที่ 2.6-2)

1) ด้านอุตสาหกรรม ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญได้แก่

- แผนงาน การกำหนดพื้นที่ย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ในอนาคตของภาค
- แผนงานจัดระเบียบ ส่งเสริม และฟื้นฟูศักยภาพอุตสาหกรรมฐานเศรษฐกิจเดิมของภาคเหนือ
- โครงการวางผังแม่บทการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณย่านอุตสาหกรรมใหม่ (พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต)
- โครงการจัดทำแผนแม่บท เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ
- โครงการจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีการผลิตและนวัตกรรม (Productivity and Innovation Center) ด้านอุตสาหกรรมอาหารปลอดภัย

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 4 อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต Chiangmai Smart City Strategy Plan พ.ศ. 2562 และแนวทางที่ 3 พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและอุตสาหกรรมแปรรูปชีวมวล

2) ด้านเกษตรกรรม ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญ ดังนี้

- แผนงานการกำหนดพื้นที่หรือย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมในอนาคตของภาค
- แผนงานการเพิ่มมูลค่าผลผลิตเกษตรสู่อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีศักยภาพ
- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้านการเกษตรเพื่อก้าวไปสู่การเป็น Innovation Food Cluster เพื่อเป็น Mega Cluster
- โครงการวางผังแม่บทการบริหารจัดการเขตพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการอนุรักษ์และสร้างมูลค่าทางการเกษตร
- โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาและเพิ่มความสามารถในพื้นที่เกษตรกรรมเป้าหมาย เช่น Thailand Food Valley
- โครงการจัดทำแผนแม่บทในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงกระจายผลผลิตได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ในประเด็นที่ 3 การเกษตร

3) ด้านคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญ ดังนี้

- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงภายในภูมิภาค
- แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างประเทศ

- โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
- โครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางพิเศษเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน
- โครงการก่อสร้างรถไฟสายนครสวรรค์ - บ้านไผ่
- โครงการก่อสร้างรถไฟสายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอดระยะที่ 1
- โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชียงใหม่ - เชียงราย - หลวงน้ำทา (สปป.ลาว)
- การก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติ ภาควิชาการผลิตและบริการเป้าหมาย

4) ด้านการท่องเที่ยว ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญดังนี้

- แผนงานการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่
- แผนงานการยกระดับสินค้าและบริการการท่องเที่ยว ส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมแห่งอาเซียน
- แผนงานการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายและก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบนที่เชื่อมโยงสู่อาเซียน
- โครงการศึกษา ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนท่องเที่ยวและพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญ
- โครงการ ย่านการท่องเที่ยวแบบเศรษฐกิจสร้างสรรค์ กลุ่มจังหวัดอารยธรรมล้านนา (Creative Tourism Area in the City)
- โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจสร้างสรรค์ล้านนา (LANNA Creative Corridor: LCC) และมรดกโลกทางวัฒนธรรมเมืองสุโขทัยและเมืองบริวาร (Sukhothai Cultural Heritage Corridor: SCHC)
- โครงการส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟในพื้นที่ภาคเหนือ
- โครงการพัฒนาถนนเพื่อการท่องเที่ยววัฒนธรรม 4 แผ่นดิน เชื่อมโยงจีน-ลาว-ไทย-เมียนมา

โดยจะมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันประเทศ: สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 มิติ ภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย หมายเหตุที่ 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

5) ด้านพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการสำคัญดังนี้

- แผนงานพัฒนาเศรษฐกิจเกษตรอุตสาหกรรมและบริการสร้างสรรค์มูลค่าสูงในภาคเหนือ
- โครงการการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA)
- โครงการเขตเศรษฐกิจการเกษตรพิเศษ (Special Agricultural Economic Zone: SAEZ)

โดยจะมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในมิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย หมายเหตุที่ 5 ประสิทธิภาพการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

ตารางที่ 2.6-2 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13: ภาคเหนือ

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ จ.13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - พ.ศ.2570	พ.ศ. 2571 - พ.ศ.2575	พ.ศ. 2567 - พ.ศ.2580
ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน						
อุตสาหกรรม						
- แผนงาน การกำหนดพื้นที่ ย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ ในอนาคตของภาค - แผนงานจัดระเบียบ ส่งเสริม และฟื้นฟูศักยภาพ อุตสาหกรรมฐานเศรษฐกิจเดิมของภาคเหนือ	- โครงการวางผังแม่บทการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณ ย่านอุตสาหกรรมใหม่ (พื้นที่ พัฒนาอุตสาหกรรม แห่งอนาคต) - โครงการจัดทำแผนแม่บท เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรม ชีวภาพ - โครงการจัดตั้งศูนย์ เทคโนโลยีการผลิตและ นวัตกรรม (Productivity and Innovation Center) ด้านอุตสาหกรรมอาหารปลอดภัย	- แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ .2561 - 2580) ในประเด็น ที่ 4 อุตสาหกรรมและบริการ แห่งอนาคต - Chiangmai Smart City Strategy Plan พ.ศ. 2562 - แนวทางที่ 3 พัฒนา อุตสาหกรรมชีวภาพและ อุตสาหกรรมแปรรูปชีวมวล	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในสาขา อุตสาหกรรม (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศใน สาขาบริการ (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของผลิตภาพการผลิตของ ภาคบริการ (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมชีวภาพ (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 4.8 - ขยายตัวร้อยละ 5.3 - ขยายตัวร้อยละ 2.4 - ขยายตัวร้อยละ 3.0 - ขยายตัวร้อยละ 10	- ขยายตัวร้อยละ 4.8 - ขยายตัวร้อยละ 5.3 - ขยายตัวร้อยละ 2.4 - ขยายตัวร้อยละ 3.0 - ขยายตัวร้อยละ 15	- ขยายตัวร้อยละ 4.8 - ขยายตัวร้อยละ 5.3 - ขยายตัวร้อยละ 2.5 - ขยายตัวร้อยละ 3.2 - ขยายตัวร้อยละ 15
เกษตรกรรม						
แผนงานการกำหนดพื้นที่หรือย่าน (Zoning) ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมในอนาคตของภาค	โครงการวางผังแม่บทการบริหารจัดการเขตพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการอนุรักษ์และสร้างมูลค่าทางการเกษตร	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ในประเด็นที่ 3 การเกษตร	- อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสาขาเกษตร (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราผลิตภาพการผลิตของภาคเกษตร (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 3.0 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.0 - ขยายตัวร้อยละ 4	- ขยายตัวร้อยละ 3.0 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 - ขยายตัวร้อยละ 5	- ขยายตัวร้อยละ 3.0 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 - ขยายตัวร้อยละ 6

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่ เกี่ยวข้องกับโครงสร้าง พื้นฐาน	ความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ ฉ.13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - พ.ศ.2570	พ.ศ. 2571 - พ.ศ.2575	พ.ศ. 2567 - พ.ศ.2580
- แผนงานการเพิ่มมูลค่าผลผลิตเกษตรอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีศักยภาพ - แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้านการเกษตรเพื่อก้าวไปสู่การเป็น Innovation Food Cluster เพื่อเป็น Mega Cluster	- โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาและเพิ่มความสามารถในพื้นที่เกษตรกรรมเป้าหมาย เช่น Thailand Food Valley - โครงการจัดทำแผนแม่บทในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงกระจายผลผลิตได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ	ฉ.13	- อัตราการขยายตัวของมูลค่าของสินค้าเกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของมูลค่าของสินค้าเกษตรปลอดภัย (เฉลี่ยร้อยละ) - ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคด้านคุณภาพและความปลอดภัยอาหาร - อัตราการขยายตัวของมูลค่าสินค้าเกษตรแปรรูปและผลิตภัณฑ์ (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 3 - ดัชนีระดับดี - ขยายตัวร้อยละ 4	- ขยายตัวร้อยละ 3 - ดัชนีระดับดีมาก - ขยายตัวร้อยละ 5	- ขยายตัวร้อยละ 3 - ดัชนีระดับดีมาก - ขยายตัวร้อยละ 6
ด้านการคมนาคมและการขนส่ง						
- แผนงานการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงภายในภูมิภาค - แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	- โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ - โครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางพิเศษเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน - โครงการก่อสร้างรถไฟสายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ - โครงการก่อสร้างรถไฟสายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอดระยะที่ 1	- แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)" ในประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์) - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉ.13 มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย	- อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน - สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) ในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) - ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน) - สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด(เฉลี่ยร้อยละ)	- อันดับที่ 38 - น้อยกว่า ร้อยละ 11 25 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 - ร้อยละ 7 - กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า	- อันดับที่ 31 - น้อยกว่า ร้อยละ 10 20 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.70 - ร้อยละ 8 - กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า	- อันดับที่ 25 - น้อยกว่า ร้อยละ 9 20 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.80 - ร้อยละ 10 - กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่ เกี่ยวข้องกับโครงสร้าง พื้นฐาน	ความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ ฉ.13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - พ.ศ.2570	พ.ศ. 2571 - พ.ศ.2575	พ.ศ. 2567 - พ.ศ.2580
	- โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชียงใหม่-เชียงใหม่-หลวงน้ำทา (สปป.ลาว) - ก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่		- สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	40 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 10 • 12 ต่อประชากร 1 แสนคน	50 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20 • 8 ต่อประชากร 1 แสนคน	60 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20 • 5 ต่อประชากร 1 แสนคน
ด้านการท่องเที่ยว						
- แผนงานการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ - แผนงานการยกระดับสินค้าและบริการการท่องเที่ยวส่งเสริมให้ภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมแห่งอาเซียน - แผนงานการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายและก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบนที่เชื่อมโยงสู่อาเซียน	- โครงการศึกษา ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนท่องเที่ยวและพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญ - โครงการ ย่านการท่องเที่ยวแบบเศรษฐกิจสร้างสรรค์ กลุ่มจังหวัดอารยธรรมล้านนา (Creative Tourism Area in the City) - โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจสร้างสรรค์ล้านนา (LANNA Creative Corridor: LCC) และมรดกโลกทางวัฒนธรรมเมืองสุโขทัยและเมืองบริวาร (Sukhothai Cultural Heritage Corridor: SCHC)	- ยุทธศาสตร์ชาติยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขันประเทศ: สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว - แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นที่ 5 ประเด็น การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉ.13 มิติ ภาคการผลิตและบริการ เป้าหมาย หมายความว่า 2 การท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน	- สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ) - อัตราส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองหลักและเมืองนำเที่ยว (สัดส่วน) - อันดับความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดย Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม (เฉลี่ยร้อยละ) - จำนวนเมืองและชุมชนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม - อัตราการขยายตัวของจำนวนสินค้าและบริการการท่องเที่ยว	- เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 75:25 1 ใน 28 - ขยายตัวร้อยละ 12 15 เมือง - ขยายตัวร้อยละ 7	- เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 70:30 1 ใน 26 - ขยายตัวร้อยละ 15 25 เมือง - ขยายตัวร้อยละ 10	- เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 60:40 1 ใน 24 - ขยายตัวร้อยละ 20 35 เมือง - ขยายตัวร้อยละ 12

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่ เกี่ยวข้องกับโครงสร้าง พื้นฐาน	ความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ ฉ.13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - พ.ศ.2570	พ.ศ. 2571 - พ.ศ.2575	พ.ศ. 2567 - พ.ศ.2580
	- โครงการส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟในพื้นที่ภาคเหนือ - โครงการพัฒนาถนนเพื่อการท่องเที่ยววัฒนธรรม 4 แผ่นดิน เชื่อมโยงจีน-ลาว-ไทย-เมียนมา		เชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมที่ได้รับ การขึ้นทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (เฉลี่ยร้อยละ) - อันดับของไทยในการเป็นจุดหมายปลายทางในการจัดการประชุมนานาชาติ ตามดัชนี International Congress and Convention Association (ICCA) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนสถานประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ได้รับมาตรฐานการท่องเที่ยว (เฉลี่ยร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (เฉลี่ยร้อยละ) - จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย - อัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียน (เฉลี่ยร้อยละ)	- ขยายตัวร้อยละ 5 1 ใน 20 - ขยายตัวร้อยละ 8 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 - ขยายตัวร้อยละ 7 4 ท่าเรือ - ขยายตัวร้อยละ 5	- ขยายตัวร้อยละ 5 1 ใน 18 - ขยายตัวร้อยละ 10 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 - ขยายตัวร้อยละ 10 6 ท่าเรือ - ขยายตัวร้อยละ 10	- ขยายตัวร้อยละ 5 1 ใน 15 - ขยายตัวร้อยละ 10 - เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 - ขยายตัวร้อยละ 10 8 ท่าเรือ - ขยายตัวร้อยละ 10

นโยบาย/แผนงาน	โครงการเป้าหมายที่ เกี่ยวข้องกับโครงสร้าง พื้นฐาน	ความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ ฉ.13	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
				พ.ศ. 2566 - พ.ศ.2570	พ.ศ. 2571 - พ.ศ.2575	พ.ศ. 2567 - พ.ศ.2580
ด้านพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ						
แผนงานพัฒนาเศรษฐกิจเกษตรอุตสาหกรรมและบริการสร้างมูลค่าสูงในภาคเหนือ	- โครงการการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) - โครงการเขตเศรษฐกิจการเกษตรพิเศษ(Special Agricultural Economic Zone: SAEZ)	- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉ.13 มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมายที่ 5 ประสิทธิภาพการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ	- อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) - มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ในช่วง 5 ปีแรก (ล้านบาท) - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ร้อยละต่อปี) - มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท) - จำนวนเมืองในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่ (จำนวนเมือง)	- ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 600,000 ล้านบาท - ขยายตัวร้อยละ 3.0 10,000 ล้านบาท 6 เมือง (ตาก สระแก้ว เชียงราย กาญจนบุรี หนองคาย มุกดาหาร)	- ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 600,000 ล้านบาท - ขยายตัวร้อยละ 3.0 10,000 ล้านบาท -**	- ขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 5 600,000 ล้านบาท - ขยายตัวร้อยละ 3.0 10,000 ล้านบาท 3 เมือง (นครพนม นราธิวาส และตราด)

ที่มา: บ.แพลนเนอร์ 26, 2565. การวางแผนนโยบายระดับภาค ภาคเหนือ รายงานขั้นสุดท้าย เสนอต่อกรมโยธาธิการและผังเมือง

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . ไม้ระบุปี สรุปเป้าหมาย ตัวชี้วัด ข้อมูลฐาน และค่าเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . 2562, สรุปสาระสำคัญแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (พ.ศ. 2561 - 2580)

2.7 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการค้า การลงทุน

2.7.1 ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2557

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2557 ซึ่งบังคับใช้กับคำขอที่ยื่นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 ทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนในระยะ 7 ปี (พ.ศ. 2558 - 2564) โดยมีวิสัยทัศน์ “ส่งเสริมการลงทุนที่มีคุณค่าทั้งในประเทศและการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ก้าวพ้นการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง (Middle Income Trap) และเติบโตอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยมีนโยบายดังนี้

- 1) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการสร้างสรรค์นวัตกรรม การสร้างมูลค่าเพิ่มของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ และการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ตลอดจนส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม และการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม
- 2) ส่งเสริมกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีการประหยัดพลังงานหรือใช้พลังงานทดแทนเพื่อการเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน
- 3) ส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มของการลงทุน (Cluster) ที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และสร้างความเข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า
- 4) ส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อเสริมสร้างเศรษฐกิจท้องถิ่นที่เกื้อกูลต่อการสร้างความมั่นคงในพื้นที่
- 5) ส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดน ทั้งในและนอกนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 6) ส่งเสริมการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทย และเพิ่มบทบาทของประเทศไทยในเวทีโลก

การให้สิทธิประโยชน์สำหรับการพัฒนาเทคโนโลยีเป้าหมาย คณะกรรมการฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนใหม่ ซึ่งประกอบด้วยบัญชีประเภทกิจการที่จะให้การส่งเสริมฯ สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับ และหลักเกณฑ์การอนุมัติโครงการ โดยให้มีผลใช้บังคับกับคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนที่ยื่นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป ประเภทกิจการที่จะให้การส่งเสริมตามประเภทกิจการ (Activity - Based Incentives) ตามยุทธศาสตร์ใหม่ เน้นอุตสาหกรรมที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจไทย ให้สามารถยกระดับเทคโนโลยีและนวัตกรรม มีการสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อนำไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงขึ้น และเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว โดยพิจารณาจาก 4 กลุ่มหลัก คือ

1) กลุ่มโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น การผลิตพลังงานไฟฟ้า ระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานและบริการเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อุตสาหกรรมพื้นฐาน และอุตสาหกรรมสนับสนุนต่าง ๆ เป็นต้น

2) กลุ่มเทคโนโลยีพื้นฐานขั้นสูงที่จะช่วยยกระดับอุตสาหกรรมไทย เช่น เทคโนโลยีชีวภาพ นาโน เทคโนโลยี เทคโนโลยีวัสดุขั้นสูง เป็นต้น

3) กลุ่มอุตสาหกรรมและบริการที่พัฒนาจากทรัพยากรในประเทศ เช่น อุตสาหกรรมการเกษตรและอาหารแปรรูป อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์ ธุรกิจสนับสนุนการท่องเที่ยว เป็นต้น

4) กลุ่มอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีความสามารถเป็นฐานการผลิตหลักของภูมิภาคและของโลก เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และอุปกรณ์ขนส่งอื่น ๆ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

ในการจัดทำบัญชีประเภทกิจการใหม่ จะแบ่งกิจการที่ให้การส่งเสริมออกเป็น 2 กลุ่ม พร้อมทั้งระบุเงื่อนไขเฉพาะของแต่ละกิจการให้มีความชัดเจนและสะท้อนถึงสิ่งที่ประเทศต้องการมากขึ้น

กลุ่ม A : เป็นกิจการที่มีความสำคัญสูงต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทยและมีความจำเป็นต้องให้สิทธิและประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุน และให้สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งได้ โดยจะให้ได้รับสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ลดหลั่นตามลำดับความสำคัญ แบ่งเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

A1 : กิจการฐานความรู้เน้นการออกแบบ ทำ R&D เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

A2 : กิจการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาประเทศ กิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มแต่มีการลงทุนในประเทศน้อยหรือยังไม่มีการลงทุน

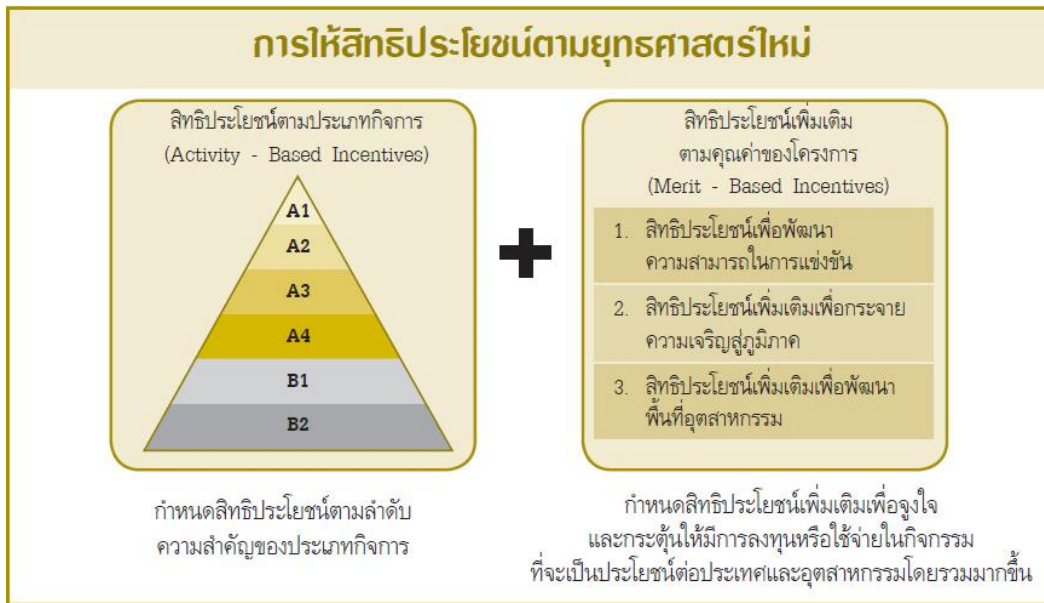
A3 : กิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง มีความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีการผลิตอยู่บ้างเล็กน้อย

A4 : กิจการที่มีระดับเทคโนโลยีไม่ถึงกลุ่ม A3 แต่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มแก่วัตถุดิบในประเทศ และเสริม Supply Chain

กลุ่ม B : เป็นกิจการในกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนที่มีการใช้เทคโนโลยีไม่สูง และกระบวนการผลิตไม่ซับซ้อน แต่ยังมีความสำคัญต่อห่วงโซ่มูลค่า โดยจะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่จะอำนวยความสะดวกผ่านสิทธิประโยชน์ด้านเครื่องจักร วัตถุดิบ และสิทธิประโยชน์ที่มีใช้ภาษีอากร (Non - Tax Incentives) แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

B1 : กิจการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร การยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบที่นำเข้า

B2 : กิจการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์การยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออก และสิทธิประโยชน์ที่มีใช้ภาษีอากร (Non - Tax)



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (พ.ศ. 2558)

รูปที่ 2.7-1 การให้สิทธิประโยชน์ตามยุทธศาสตร์ใหม่

ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุนใหม่กลุ่มกิจการบริการและสาธารณูปโภค โดยบีโอไอ ยังคงให้ความสำคัญกับกิจการสาธารณูปโภคซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มพลังงานทดแทน โครงการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และเขตอุตสาหกรรม เช่น กิจการสนามบินพาณิชย์ เพื่รองรับการขนส่งทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งกิจการขนส่งทางรางและทางเรือ ซึ่งจะก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ กิจกรรมที่สนับสนุนการขนส่งของเรือบรรทุกสินค้า และกิจการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ (ICD) นิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ บีโอไอยังคงให้การส่งเสริมกิจการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ กิจการขนส่งทางอากาศ กิจการเรือเฟอร์รี่หรือเรือท่องเที่ยว รวมทั้งกิจการแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เช่น สวนสนุก สวนสัตว์เปิดหรือพิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ

2.7.2 ยุทธศาสตร์กรมศุลกากร

กรมศุลกากร สังกัดกระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานที่มีอิทธิพลอย่างมากในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ การกำหนดแนวทางหรือยุทธศาสตร์จึงมีผลอย่างมากต่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งในการกำหนดยุทธศาสตร์ของหน่วยงานกรมศุลกากรก็ได้มีการวางแผนขับเคลื่อนหน่วยงานตามยุทธศาสตร์ชาติในการขับเคลื่อนประเทศ โดยได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานที่มีความชัดเจนและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงนำไปสู่การบรรลุตามผลสัมฤทธิ์ที่วางไว้ ซึ่งกรมศุลกากรได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้ 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาระบบงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

เป้าหมาย : เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว ทันสมัย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก

แนวทางการพัฒนา :

- ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานศุลกากร
- พัฒนาการบริการศุลกากรด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย
- เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานศุลกากร

- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน และเชื่อมโยงการค้าโลก

เป้าหมาย : เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

แนวทางการพัฒนา :

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย
- พัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล

- 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

เป้าหมาย : เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากรมีประสิทธิภาพและสร้างสังคมปลอดภัย

แนวทางการพัฒนา :

- เพิ่มขีดความสามารถการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย
- พัฒนาการควบคุมทางศุลกากรด้วยการบริหารความเสี่ยง
- เพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรด้วยการพัฒนาเครือข่ายข้อมูลข่าวสาร

- 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักธรรมาภิบาล

เป้าหมาย : เพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปตามเป้าหมายและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้เสียภาษี

แนวทางการพัฒนา :

- ยกระดับการบริหารการจัดเก็บภาษีอากร
- สร้างมาตรฐานในการพิจารณาด้านพิกต์อัตราศุลกากรและถิ่นกำเนิด
- สร้างมาตรฐานในการพิจารณาด้านราคาศุลกากร

- 5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะบุคลากรและการบริหารจัดการองค์กร

เป้าหมาย : เพื่อให้องค์กรมีคุณภาพบุคลากรมีความเชี่ยวชาญ คุณธรรมและความสุขสามารถขับเคลื่อนกรมศุลกากรให้บรรลุเป้าหมาย

แนวทางการพัฒนา :

- พัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพ
- สร้างนวัตกรรมให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้
- เสริมสร้างความโปร่งใสในองค์กร

2.7.3 กรมศุลกากรกับการค้าชายแดน

กรมศุลกากร มีการดำเนินงานที่เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จึงทำให้การดำเนินโครงการ หรือการปฏิบัติราชการส่งผลในวงกว้างในหลาย ๆ อุตสาหกรรม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับแถบประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS) ส่งผลทำให้เศรษฐกิจมีการเติบโต และสร้างรายได้ให้แก่ประชาชน ซึ่งจากรายงานผลการดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 พบว่ามีโครงการสำคัญส่งผลต่อกรอบความร่วมมือ GMS ดังนี้

1) กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว ทันสมัยให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก โดยวัดระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 ผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการผลักดันการพัฒนาระบบของหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้บริการแบบ B2G ผ่าน NSW (National Single Window) โครงการระบบคำขอใบอนุญาต/ใบแจ้งเพื่อนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตรแบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวผ่านระบบ NSW และแผนงานศึกษาให้บริการศุลกากรแบบเรียบง่าย (Simplified Service) และช่วงปลายปี พ.ศ. 2563 ได้ออกประกาศกรมศุลกากรและมูลค่าการนำเข้าที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) การออกประกาศกรมศุลกากรที่ 15/2563 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากรที่ 187/2560 เพื่อแจ้งว่าประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศสามารถออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form D) โดยการส่งข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) นอกจากนี้ยังพัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก

2) แผนงานก่อสร้างและปรับปรุงด้านศุลกากร กรมศุลกากรได้มีการก่อสร้างและปรับปรุงด้านศุลกากรเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลให้การให้บริการทางศุลกากรรวดเร็ว และเป็นมาตรฐานสากล อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย เพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนงานในโครงการ GMS และ AEC ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้า รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว ตอบสนองต่อการดำเนินการในการส่งเสริมการค้าชายแดน

3) โครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการด้านศุลกากรท่าลี่และส่วนประกอบอื่น เพื่อเพิ่มศักยภาพของด้านศุลกากรท่าลี่ในการรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น และตอบสนองต่อการดำเนินการในการส่งเสริมการค้าชายแดน รวมถึงสามารถเพิ่มประสิทธิภาพด้านการควบคุม ตรวจสอบการขนส่งสินค้ายานพาหนะผ่านแดนได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง ตอบสนองระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับขยายตัวทางเศรษฐกิจจากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

4) โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ระยะที่ 1 เป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการให้บริการการอำนวยความสะดวกในด้านการค้า และการขนส่งสินค้าด้านตะวันออก

ของประเทศในกลุ่มประเทศเวียดนาม กัมพูชา ไทย เมียนมา จากทะเลจีนใต้ไปทะเลอันดามัน และจากฝั่งทะเลอัน
ดามันมายังฝั่งอ่าวไทย เป็นต้น

ในส่วนของแผนปฏิบัติราชการ รายปี พ.ศ. 2565 กรมศุลกากรได้มีการวางแผนงานตามยุทธศาสตร์
ซึ่งยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนจะเป็นยุทธศาสตร์ที่ 1 - 3 ซึ่งมีแผนงาน/โครงการ/
การดำเนินงานดังแสดงในตารางที่ 2.7-1

ตารางที่ 2.7-1 แผนงาน/โครงการ/การดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติราชการรายปี (พ.ศ. 2565) ของกรมศุลกากร

เรื่อง/เป้าหมาย/ตัวชี้วัด	แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ/การดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
เรื่องที่ 1 : พัฒนาระบบงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า เป้าหมาย : เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวกทางการค้า ตัวชี้วัด : ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85	1.1 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการศุลกากร	1.1.1 โครงการพัฒนาระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ผ่านระบบ National Single Window (NSW)	กบช.	โครงการเพิ่มเติม
		1.1.2 แผนงานการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ผ่าน ASEAN Single Window	กบช.	โครงการเพิ่มเติม
		1.1.3 แผนงานการปรับปรุงระบบติดตามสถานะการขนส่งเชื่อมโยงข้อมูล (NSW e-Tracking) เพื่อรองรับการตรวจสอบเอกสารที่เชื่อมโยงกับต่างประเทศผ่าน ASEAN Single Window	กบช.	โครงการเพิ่มเติม
		1.1.4 แผนงานศึกษาให้บริการการศุลกากรเรียบง่าย (Simplified Service)		
	1.2 พัฒนาการบริการศุลกากรด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย	(1) โครงการศึกษาการให้บริการศุลกากรแบบง่ายสำหรับ e-Commerce (Simplified Customs Procedure: SeCCP)	สทบ.	โครงการต่อเนื่อง
		1.1.5 โครงการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้ารองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)	สสภ.	โครงการเพิ่มเติม
		1.2.1 โครงการพัฒนาระบบการพิมพ์ใบเสร็จรับเงินและเอกสารการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์โดยผู้ประกอบการ	สลข.	โครงการเพิ่มเติม
	1.3 เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานศุลกากร	1.2.2 โครงการพัฒนาหน้าจอสืบค้นข้อมูลหรือเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางอากร (TICS CLICK)	กสอ.	โครงการเพิ่มเติม
		1.3.1 โครงการพันธมิตรศุลกากร (Customs Alliances)	สลข.	โครงการต่อเนื่อง
		1.3.2 โครงการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	คณะทำงานร่วมภาครัฐและภาคเอกชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออก (ครอ.)	โครงการต่อเนื่อง
		1.3.3 โครงการสัมมนา “สิทธิประโยชน์ (Delivery for Tax Incentives)”	กสอ.	โครงการเพิ่มเติม
		1.3.4 โครงการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับภารกิจกรมศุลกากรเชิงรุก	สลข.	โครงการต่อเนื่อง

ตารางที่ 2.7-1 แผนงาน/โครงการ/การดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการรายปี (พ.ศ. 2565) ของกรมศุลกากร (ต่อ)

เรื่อง/เป้าหมาย/ตัวชี้วัด	แนวทางการพัฒนา	แผนงาน/โครงการ/การดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
เรื่องที่ 2 : พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก เป้าหมาย : เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตัวชี้วัด : - จำนวนด่านศุลกากรที่ก่อสร้างแล้วเสร็จร้อยละ 100 - การดำเนินมาตรการทางศุลกากรที่ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศร้อยละ 100	2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	2.1.1 แผนงานก่อสร้างและปรับปรุงด่านศุลกากร		
		(1) โครงการก่อสร้างอาคารจุดผ่านแดนถาวร (บ้านหนองเอี่ยน)	ด่านศุลกากร อรัญประเทศ	โครงการต่อเนื่อง
		(2) โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2	ด่านศุลกากร แม่สอด	โครงการต่อเนื่อง
		(3) โครงการก่อสร้างสำนักงานศุลกากรมาบตาพุด และอาคารที่พักอาศัยพร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ตำบลแม่น้ำคู้ อำเภอลวกแดง จังหวัดระยอง 1 แห่ง	สำนักงานศุลกากร มาบตาพุด	โครงการเพิ่มเติม
	2.2 พัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย	2.2.1 โครงการจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกันกับประเทศคู่ค้าภายใต้โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Mutual Recognition Arrangement: MRA of AEOs)	กมพ.	โครงการต่อเนื่อง
		2.2.2 โครงการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายศุลกากร (ระยะที่ 2)	กกม.	โครงการเพิ่มเติม
	2.3 พัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล	2.3.1 โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของกรมศุลกากร	ศทส.	โครงการเพิ่มเติม
		2.3.2 การดำเนินการรวบรวมข้อมูลกฎหมายและเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ศุลกากร	กกม.	โครงการต่อเนื่อง
เรื่องที่ 3 : พัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน เป้าหมาย : เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากรมีประสิทธิภาพและสร้างสังคมปลอดภัย	3.1 เพิ่มขีดความสามารถการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย	3.1.1 แผนงานนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร		
		(1) โครงการจัดหาระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) ภายใต้อุปกรณ์เทคโนโลยี e-Lock	ศปช.	โครงการต่อเนื่อง
		3.1.2 โครงการเชื่อมโยงการนำระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่อง x-Ray/CCTV มาใช้ในการตรวจปล่อย	ศปช.	โครงการต่อเนื่อง
	3.2 พัฒนาการควบคุมทางศุลกากรด้วยการบริหารความเสี่ยง	3.2.1 โครงการนำระบบฐานข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Name Record: PNR) มาใช้ในงานศุลกากร	สพภ.	โครงการต่อเนื่อง
		3.2.2 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ Local Profile สำนักงานศุลกากรและด่านศุลกากร	ศปช.	โครงการต่อเนื่อง

ที่มา: กรมศุลกากร (พ.ศ. 2565)

จากตารางที่ 2.7-1 พบว่า มีหลายโครงการซึ่งมีความเกี่ยวข้องเนื่องกับการรอบความร่วมมือ GMS ยกตัวอย่างมาพอสังเขปดังนี้

1) โครงการพัฒนาระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูล ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศผ่านระบบ National Single Window (NSW)

การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกันตามแบบสากล และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน ในภูมิภาคให้สะดวกรวดเร็วมากที่สุด เป็นศูนย์กลางการประสานงาน ออกแบบ พัฒนาระบบการให้บริการระบบเชื่อมโยงข้อมูล การนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ของในประเทศ และต่างประเทศ และการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก แบบบูรณาการของประเทศ ได้แก่ ทางบก ทางทะเล ทางอากาศ และทางรถไฟ รวมถึงช่องทางการค้าผ่านด่านชายแดน ด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ National Single Window (NSW) ทั้งรูปแบบ G2G B2G และ B2B รวมทั้งจัดทำระบบฐานข้อมูลกลาง สำหรับการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ซึ่งจะเป็นการช่วยผลักดันการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ส่งเสริมให้ประเทศมีศักยภาพ การแข่งขันที่สูงขึ้นได้อีกทางหนึ่ง

2) โครงการศึกษาพิธีการศุลกากรแบบเรียบง่ายสำหรับ e - Commerce (Simplified e - Commerce Customs Procedure: SeCCP)

ตามแผนปฏิบัติราชการกรมศุลกากร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 มอบหมายให้สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินโครงการศึกษาการให้บริการศุลกากรแบบเรียบง่าย (Simplified Service) เพื่อศึกษาข้อจำกัดด้านพิธีการศุลกากรที่มีผลต่อผู้ประกอบการกรมศุลกากร ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาและพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรแบบเรียบง่ายสำหรับ e - Commerce (Simplified e - Commerce Customs Procedure: SeCCP) ตามคำสั่งกรมศุลกากร ที่ 138/2560 ลงวันที่ 33 มีนาคม พ.ศ. 2560 โดยคณะทำงานฯ ได้ดำเนินการศึกษาภายใต้หัวข้อเรื่อง "พิธีการศุลกากรแบบเรียบง่ายสำหรับ e - Commerce (Simplified e Commerce Customs Procedure: SeCCP)" และมีข้อเสนอแนวคิดที่จะปรับปรุงระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ระหว่างประเทศ โดยให้ผู้นำของเข้าประเมินตนเองล่วงหน้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์บนเว็บไซต์ของกรมศุลกากร เพื่อให้ผู้นำเข้าประเมินภาระภาษีล่วงหน้าได้

3) โครงการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้ารองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับประกอบกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ และเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่ดังกล่าวในปี พ.ศ. 2565 กลับมีเพียงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้า เฉพาะกรณีของผู้นำเข้ามาทางด้านศุลกากรอื่นซึ่งมิใช่ผ่านทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบกับบทบัญญัติในหมวดว่าด้วย

การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับของที่ขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2563 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบังคับใช้กับพื้นที่ดังกล่าว ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ อาทิ รูปแบบพิธีการศุลกากรที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มีความหลากหลาย ข้อจำกัดทางกฎหมายที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถรวมของต่างประเทศไว้ใน ตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน และไม่สามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างการขนส่งทางบกและ ทางอากาศได้โดยง่าย จากปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนในการดำเนินงานสูง และไม่สามารถบริ หารต้นทุนทางโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อธิบดีกรมศุลกากรจึงเห็นควรให้มีการดำเนินการจัดทำร่าง ประกาศกรมศุลกากรเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มศักยภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศและจัดทำโครงการศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อให้การบริการ ทางศุลกากรสามารถตอบสนองความต้องการต่อผู้ประกอบการให้เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

ภายใต้แผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ กรมศุลกากรยังได้ผลักดันประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้เกิดผลดี ต่อเศรษฐกิจในประเทศ และเกิดมูลค่าทางการค้าชายแดน โดยเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ คือ การ ลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก โดยกำหนดเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย จำนวนด้านศุลกากรที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ เช่น แผนงานก่อสร้างและปรับปรุงด้านศุลกากร โครงการก่อสร้างอาคาร จุดผ่านแดนถาวร (บ้านหนองเอี่ยน) จังหวัดสระแก้ว โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2 จังหวัดตาก โครงการก่อสร้างสำนักงานศุลกากรมาบตาพุด และอาคารที่พักอาศัย พร้อมสิ่งปลูกสร้าง จังหวัดระยอง เป็นต้น

2.7.4 ระบบระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ National Single Window (NSW)

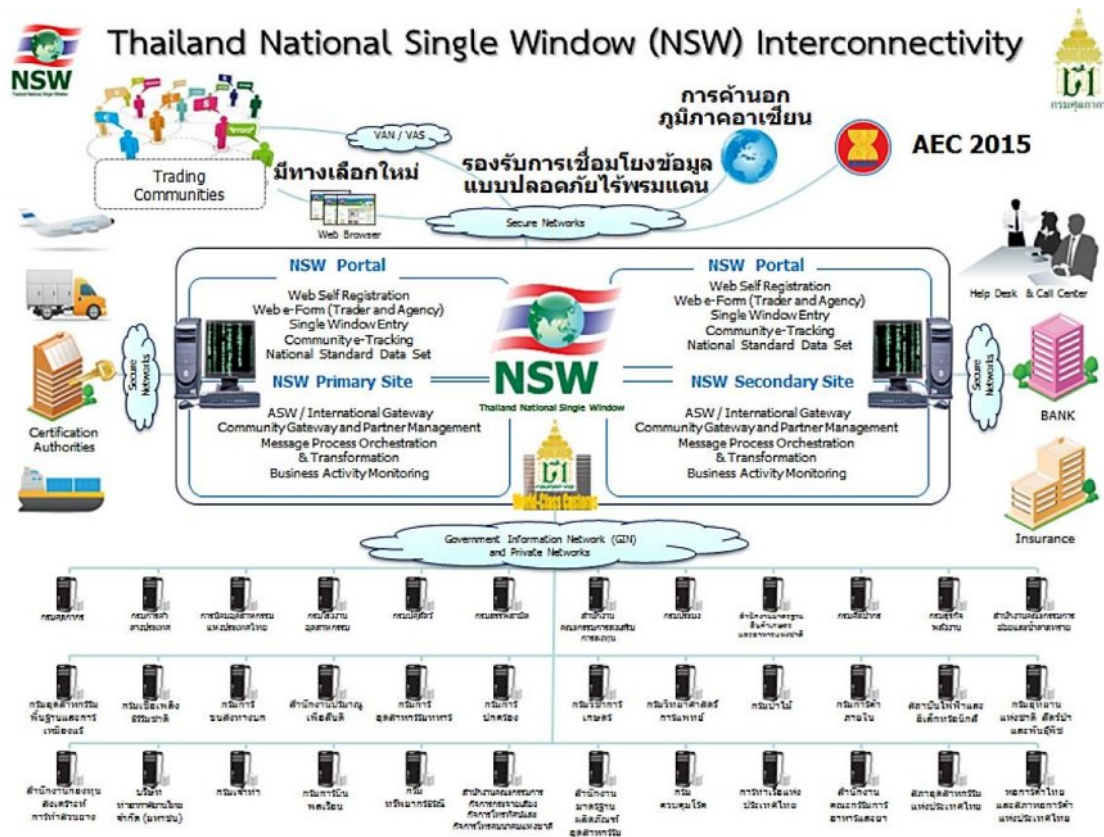
ระบบ Single Window คือ ระบบที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า มีหลักการ คือ (1) ยื่นคำขอ (Centralized e - Form) ผ่านหน้าต่างบริการจากจุดเดียว (Single Window Entry) (2) กรอกข้อมูลและแนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง ตามข้อกำหนดเพียงครั้งเดียว และ (3) เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเป็นไปโดยอัตโนมัติภายใต้มาตรฐานเดียวกัน ด้วยระบบ Single Window ผู้ประกอบการจะได้รับ บริการที่สะดวก รวดเร็ว โดยสามารถยื่นคำขอ เอกสาร หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องผ่านหน้าต่างบริการทางเครือข่าย อินเทอร์เน็ต หรือเว็บไซต์ แทนการเดินทางไปติดต่อหน่วยงานต่าง ๆ ด้วยตัวเอง ระบบจะทำการรับส่งข้อมูล ทางอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้มาตรฐานเดียวกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยอัตโนมัติ ทำการตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ แล้วส่งข้อมูลให้กรมศุลกากรเพื่อการตัดสินใจในการตรวจปล่อยสินค้า ส่งผลให้ขั้นตอน ระยะเวลาและค่าใช้จ่าย

ที่ใช้ในกระบวนการเอกสารนำเข้าส่งออกของผู้ประกอบการลดลง นอกจากนี้การกรอกข้อมูล และการแนบเอกสารจะกระทำเพียงครั้งเดียว ทำให้ความผิดพลาดในการกรอกข้อมูลของผู้ประกอบการลดลง (สำนักโลจิสติกส์)

กรมศุลกากร ได้เริ่มนำแนวคิดของ Single Window มาประยุกต์ใช้สำหรับการนำเข้าการส่งออกมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 โดยพัฒนาบริการศุลกากรจากระบบเอกสารกระดาษเป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Electronic Data Interchange : EDI และสามารถให้บริการระบบ EDI ทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทยที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่าง ๆ และต่อมาพัฒนาเป็นระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ไร้เอกสาร (e - Customs) ให้บริการทั่วประเทศตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นความสำเร็จส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ และส่งผลให้การจัดอันดับของธนาคารโลกเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศของไทยดีขึ้นตามลำดับ ซึ่งมติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง NSW ซึ่งเป็นระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้การจัดตั้ง NSW สำเร็จตามเป้าหมาย ดังนี้

- 1) อำนวยความสะดวกการนำเข้า - ส่งออก และโลจิสติกส์
- 2) ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ
- 3) ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ รองรับบริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งเป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถติดตามผลในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า - ส่งออกและการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e - Tracking) ทุกวันและตลอดเวลา 24 ชั่วโมง



ที่มา : www.thainsw.net (พ.ศ. 2564)

รูปที่ 2.7-2 Thailand National Single Window (NSW)

ระบบ NSW ของประเทศเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2554 โดยเชื่อมโยงข้อมูลกับผู้ให้บริการระบบ Electronic Windows ที่มีอยู่แล้วในขณะนั้น รวมถึงการเชื่อมโยงกับระบบศุลกากรไรเอกสาร เพื่อให้บริการผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกทั่วประเทศแบบไรเอกสารได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่ใช้ระบบศุลกากรไรเอกสารอยู่แล้ว รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรอยู่ก่อนแล้ว ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการ เชื่อมโยงข้อมูล ซึ่งประกอบด้วย การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) การเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและ ภาคธุรกิจ (B2B) บางส่วน โดยมีความก้าวหน้าการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ กับระบบ NSW ดังรูปที่ 2.7-3



ที่มา : www.thainsw.net (พ.ศ. 2564)

รูปที่ 2.7-3 ข้อมูลที่มีการแลกเปลี่ยนผ่าน NSW

ปัจจุบันมีระบบการขอใบอนุญาต/ใบรับรองแบบ Single Form ผ่านระบบ NSW ที่ให้บริการอย่างเป็นทางการแล้ว 5 ระบบ ได้แก่

- 1) ระบบการขอใบแจ้งการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเคมี วัตถุอันตรายด้วยอิเล็กทรอนิกส์
- 2) ระบบ NSW E - Tracking on Mobile
- 3) ระบบ Uploading Supporting Document
- 4) ระบบการขอใบอนุญาตผ่านด่านศุลกากรและใบชำระเงินค่าธรรมเนียมการส่งออกยาง
- 5) ระบบคำขอใบอนุญาตส่งหรือนำซากดึกดำบรรพ์หรือซากดึกดำบรรพ์ที่ได้ถูกแปรสภาพ หรือเปลี่ยนแปลงเป็นรูปลักษณะอื่นซึ่งเป็นซากดึกดำบรรพ์ที่พบในราชอาณาจักร ออกนอกราชอาณาจักร



ที่มา : www.thainsw.net (พ.ศ. 2564)

รูปที่ 2.7-4 ระบบ NSW E-Tracking on Mobile

จากการที่กรมศุลกากรเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ ผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง และผู้ประกอบการ เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่าง ๆ เชื่อมโยงข้อมูลใบขนส่งสินค้า ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2554 ปัจจุบันมีหน่วยงานที่เชื่อมโยงการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ ธนาคารพาณิชย์ หน่วยงานภาครัฐ/รัฐวิสาหกิจ และผู้ประกอบการ ที่เปิดให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW แล้ว โดยแบ่งเป็นประเภทข้อมูลดังนี้

1) ธนาคารพาณิชย์

แบ่งตามการจดทะเบียนได้ 2 กลุ่ม รวมทั้งหมด 17 แห่ง โดยเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW สำหรับที่เกี่ยวข้องทางการเงิน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ธนาคารพาณิชย์จดทะเบียนในประเทศ (10 แห่ง)

- | | |
|---------------------------------------|---|
| (1) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | (6) ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) |
| (2) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | (7) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) |
| (3) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) | (8) ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) |
| (4) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) | (9) ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน) |
| (5) ธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน) | (10) ธนาคารไทยเครดิต เพื่อรายย่อย จำกัด (มหาชน) |

สาขาธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศ (7 แห่ง)

- | | |
|---|--|
| (1) ธนาคารเจฟิเมอร์แกน เซส | (5) ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้แบงกิงคอร์ปอเรชั่น จำกัด |
| (2) ธนาคารซิตีแบงก์ | (6) ธนาคารดอยช์แบงก์ |
| (3) ธนาคารอาร์บีเอส | (7) ธนาคารมิซูโฮ จำกัด |
| (4) ธนาคารแห่งอเมริกา เนชั่นแนล แอสโซซิเอชั่น | |

2) หน่วยงานภาครัฐ / รัฐวิสาหกิจ

แบ่งตามความเชื่อมโยงของข้อมูลได้ 3 กลุ่ม รวม มี 37 หน่วยงาน มีรายละเอียด ดังนี้

เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW สำหรับใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร และกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ มี 32 หน่วยงาน ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------|--|
| (1) กรมศุลกากร | (6) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน |
| (2) กรมโรงงานอุตสาหกรรม | (7) กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ |
| (3) กรมทรัพยากรธรณี | |
| (4) กรมควบคุมโรค | |
| (5) กรมป่าไม้ | |

- | | |
|---|---|
| (8) คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ | (19) สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ |
| (9) กรมอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานและการหมื่นองแร่ | (20) กรมการค้าภายใน |
| (10) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ | (21) กรมสรรพสามิต |
| (11) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช | (22) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม |
| (12) กรมการขนส่งทางบก | (23) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา |
| (13) กรมการอุตสาหกรรมทหาร | (24) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ |
| (14) การยางแห่งประเทศไทย | (25) กรมธุรกิจพลังงาน |
| (15) การท่าเรือแห่งประเทศไทย | (26) กรมศิลปากร |
| (16) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | (27) กรมประมง |
| (17) สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ | (28) กรมวิชาการเกษตร |
| (18) สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย | (29) กรมการปกครอง |
| | (30) กรมการค้าต่างประเทศ |
| | (31) กรมปศุสัตว์ |
| | (32) หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย |

เชื่อมโยงข้อมูลข้อมูลตารางการบิน (Flight Schedule) บัญชีสินค้าทางเรือ (Manifest) มี 4 หน่วยงาน ประกอบด้วย

- | | |
|---|---|
| (1) กรมเจ้าท่า | (3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย |
| (2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | (4) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด |

เชื่อมโยงข้อมูลรับชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้า ส่งออก และโลจิสติกส์ โดยตรง มี 1 หน่วยงาน คือ สำนักงานประกันสังคม

3) ผู้ประกอบการ

บริษัทจากอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เข้ามาใช้บริการและมีความร่วมมือเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าตามพิธีการศุลกากร ซึ่งมีจำนวนมากกว่า 9,000 บริษัท จากกลุ่มอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้นำผ่านตัวแทนออกของตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า กลุ่มบริษัทเรือและสายการบิน กลุ่มบริษัทรับประกันภัยทางทะเลและขนส่ง และกลุ่มท่าเรือเอกชน เป็นต้น

ประโยชน์ของระบบ National Single Window เมื่อเกิดการเชื่อมโยง

การนำเอาระบบ NSW มาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความเชื่อมโยงของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนนั้น ไม่เพียงแต่เป็นการลงทุนเพื่อให้การความร่วมมือระหว่างหน่วยงานแต่ยังสามารถชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นได้ ดังนี้

- (1) ลดปัญหาข้อมูลที่ต้องส่งซ้ำกันร้อยละ 60 - 70 ของแต่ละเอกสาร และลดรายการข้อมูลลงได้ 10:1 ในการบันทึกเพียงครั้งเดียว นอกจากนี้ยังสามารถลดจำนวนเอกสารลงได้ร้อยละ 44
- (2) ลดระยะเวลาที่ใช้ในการเตรียมเอกสารและยื่นเอกสารลงได้ร้อยละ 70 และลดเวลาการดำเนินงานของผู้นำเข้า - ส่งออกจากเดิม 8 - 10 วัน เหลือ 1 - 3 วัน
- (3) สามารถลดต้นทุนด้านขนถ่ายสินค้าลงอย่างน้อยร้อยละ 5 ของมูลค่านำเข้า - ส่งออกหรือไม่ต่ำกว่า 28,500 ล้านบาทต่อปี
- (4) รองรับรายการสินค้า ตามพิกัดศุลกากรฮาร์โมนิอาเซียน (AHTN)
- (5) หน่วยงานหรือองค์กรนั้นสามารถเห็นปริมาณข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกได้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด และหน่วยงานหรือองค์กรได้เห็นรายรับจากค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของแต่วัน เดือน ปี ของแต่ละหน่วยงานได้ตลอด
- (6) เพื่อการเชื่อมต่อกับธนาคารให้เป็นศูนย์กลาง และขยายงานในการชำระเงิน สำหรับธุรกรรมอื่น ๆ ได้ในอนาคต เป็นต้นแบบในการนำระบบงานอื่น เข้ามาใช้งานร่วมกันในระบบ
- (7) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจและการส่งเสริมเศรษฐกิจได้ และเป็นเครื่องมือในการนำข้อมูลไปวิเคราะห์ทำแผนเศรษฐกิจของประเทศได้ สามารถประเมินผลงานของแต่ละภาคส่วนได้ชัดเจน มีเครื่องมือในการวิเคราะห์เพื่อแสดงให้เห็นถึงการแข่งขันกับนานาชาติ
- (8) วางแผนอัตราทรัพยากรบุคคล ให้เหมาะสมกับปริมาณงานของแต่ละภาคส่วนเพื่อข้อมูลเชิงเปรียบเทียบ สำหรับ วัน เดือน ปี ได้ เป็นประโยชน์ในการนำข้อมูลไปปรับอัตราโครงสร้างการจ้างงานได้เหมาะสม
- (9) สร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนในการทำธุรกิจ หรือธุรกรรมต่าง ๆ กับหน่วยงานภาครัฐได้รวดเร็ว สามารถรู้ทิศทางในการส่งเสริมการลงทุน
- (10) สนับสนุนส่งเสริมการนำเข้าส่งออก ให้ทำงาน 24 ชั่วโมงอย่างแท้จริง

แผนงานและทิศทาง ระบบ National Single Window

กรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานที่เห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงข้อมูลและการสื่อสารผ่านระบบ เพื่อการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งระบบนี้อีกด้วย ซึ่งตั้งแต่การกำหนดข้อตกลงและนำเอาระบบมาใช้ปฏิบัติงานจริงนั้นก็มีการผลักดันและขับเคลื่อนความร่วมมือต่าง ๆ และเล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพระบบสารสนเทศ กรมศุลกากรจึงร่วมกับบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ลงนามสัญญาให้สิทธิบริการระบบ National Single Window (NSW Operator) เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เพื่อให้บริการและพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) หรือระบบกลางการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และระหว่างประเทศ

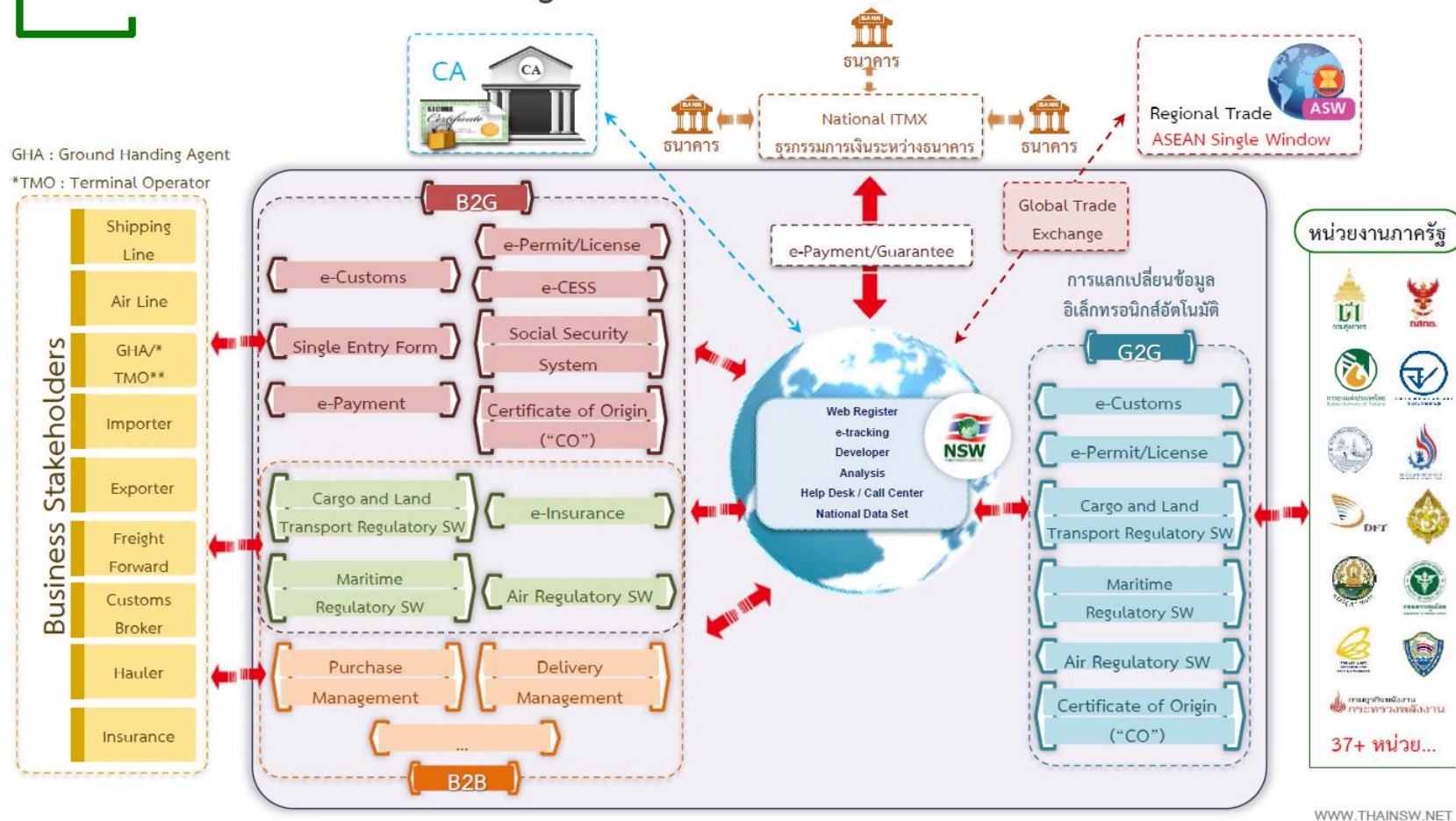
และได้กำหนดแผนการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนระบบ ดังตารางที่ 2.7-2 และกำหนดโมเดลภาพรวมดังรูปที่ 2.7-5 นอกจากนี้ NSW ยังเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) โดยกำหนดเป็นระยะเร่งด่วน 5 ปีแรก ภายใต้การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และยังถูกกำหนดในแผนปฏิบัติการรายปี พ.ศ. 2565 ของกรมศุลกากร จะเห็นได้ว่าระบบ NSW เป็นประเด็นขับเคลื่อนเร่งด่วนที่สามารถส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาได้ จากระบบการทำงานที่มีประสิทธิภาพแม้ว่าผลการดำเนินงานจะไม่เป็นไปตามแผนมากนัก เนื่องจากกฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือข้อกำหนดอื่น ๆ ซึ่งถือเป็นจุดที่สำคัญในการปลดล็อกการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน

ตารางที่ 2.7-2 แผนงานและทิศทางระบบ National Single Window

กำหนดการ (พ.ศ.)	แผนงานและทิศทาง
2562	เชื่อมโยงข้อมูลกรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งทางทะเลแบบ B2G
	เชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูล ATIGA Form D ให้ครบ 10 ประเทศ อาเซียน
	ศึกษาและออกแบบระบบ Sea Port Community System (Sea PCS) และ Air Port Community System (Air PCS)
	ศึกษาและออกแบบ ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองถิ่นกำเนิด Form E
2562 - 2563	พัฒนาระบบการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูล 5 ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) และ Sanitary and Phyto-sanitary Certificate (SPS) ภายในอาเซียน
	ศึกษาและออกแบบ ระบบการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลนำเข้า - ส่งออกทางไปรษณีย์
2563	พัฒนาระบบการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก และโลจิสติกส์
	พัฒนาระบบ Single Form สินค้าเกษตรผ่านระบบ NSW
2563 - 2564	ศึกษาและออกแบบ เพื่อพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

ที่มา : www.thainsw.net (พ.ศ. 2564)

ภาพรวมระบบ National Single Window ในปี พ.ศ. 2564

ที่มา : www.thainsw.net (พ.ศ. 2564)

รูปที่ 2.7-5 ข้อมูลที่มีการแลกเปลี่ยนผ่าน NSW

นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2565 กรมศุลกากรได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ กับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องตารางการพิธีศุลกากรที่ต้องมีใบอนุญาต ใบรับรอง HS2022 โดยมีรายละเอียดของหน่วยงานดังนี้ (ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2565)

- (1) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
- (2) กรมวิชาการเกษตร
- (3) กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- (4) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
- (5) กรมการค้าต่างประเทศ
- (6) กรมศิลปากร
- (7) กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์
- (8) กรมการค้าภายใน
- (9) กรมการปกครอง
- (10) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ
- (11) กรมการอุตสาหกรรมทหาร
- (12) สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย
- (13) กรมประมง
- (14) กรมปศุสัตว์
- (15) สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ
- (16) การยางแห่งประเทศไทย
- (17) กรมป่าไม้
- (18) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
- (19) กรมธุรกิจพลังงาน
- (20) กรมสรรพสามิต
- (21) กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
- (22) กรมทรัพยากรธรณี
- (23) สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ

นอกจากนี้ในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 ด้วยความร่วมมือของกรมวิชาการเกษตร การยางแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร ส่งผลให้มีการให้บริการการนำเข้าส่งออกด้วยรูปแบบ single submission เพิ่มขึ้นใน NSW ดังแสดงในรูปที่ 2.7-6



ที่มา : www.thainsw.net (พ.ศ. 2564)

รูปที่ 2.7-6 รูปแบบการให้บริการ Single submission ยางพาราผ่านระบบ NSW

2.7.5 ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ASEAN Single Window (ASW)

ระบบ ASEAN Single Window (ASW) เกิดจากความร่วมมือของคณะรัฐมนตรี โดยลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง NSW ซึ่งเป็นระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า - ส่งออก และโลจิสติกส์โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้การจัดตั้ง NSW สำเร็จตามเป้าหมาย และให้กรมศุลกากรจัดทำ MOU กับศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียน ภายใต้กรอบ ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window และ ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window ได้เฉพาะที่อยู่ในกรอบหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติเฉพาะ เพื่อผลักดันให้ ASEAN Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย และเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2548 รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนร่วมลงนาม ASEAN Agreement สำหรับจัดตั้ง National Single Window (NSW) and ASEAN Single Window (ASW)

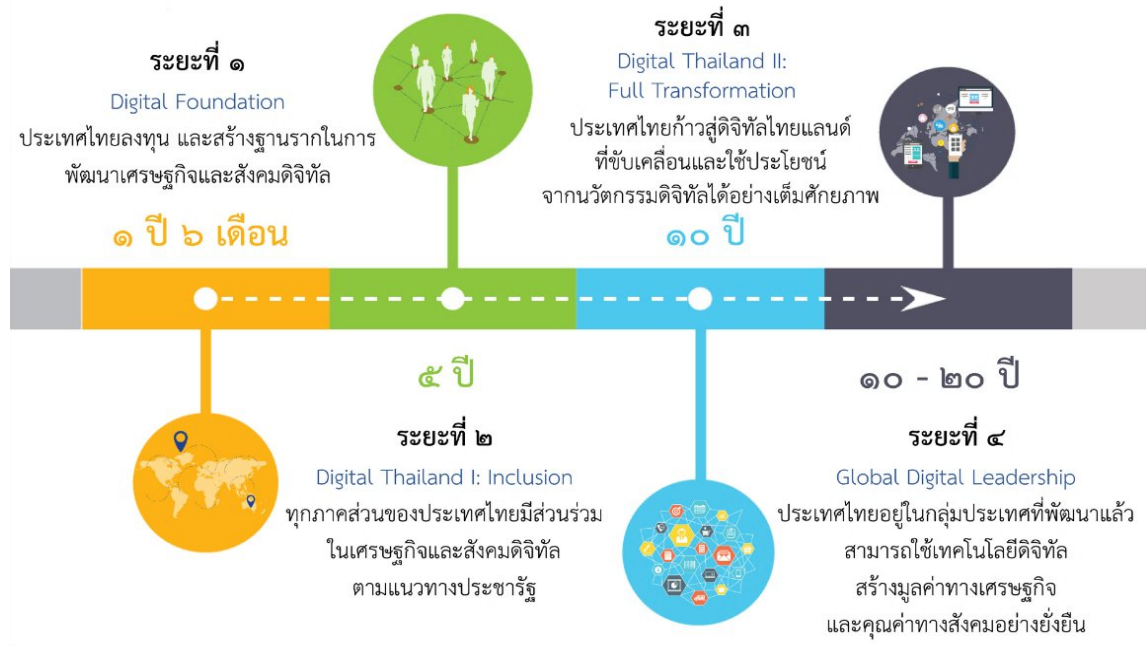
ปัจจุบันสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศได้เชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA e-Form D) ผ่านระบบ ASW เพื่อใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารระหว่างกันอย่างสมบูรณ์แล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 นอกจากนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความพร้อมยังอยู่ระหว่างการเตรียมการทดสอบเชื่อมโยงข้อมูลอื่น ๆ เพิ่มเติมผ่านระบบ ASW เช่น ข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD หรือ Export Information) นอกจากนี้ กัมพูชา เมียนมา และสิงคโปร์ เริ่มเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563 สำหรับใช้แลกเปลี่ยนเพื่อการบริหารความเสี่ยงและอำนวยความสะดวกโดยศุลกากรประเทศนำเข้า โดยประเทศไทยอยู่ระหว่างทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศอาเซียนในขั้นสุดท้าย โดยคาดว่าจะใช้งานจริงได้ภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2564 ทั้งนี้ มีเป้าหมายในการเชื่อมโยงข้อมูลครบทั้ง 10 ประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2564 นอกจากนี้ยังอยู่ระหว่างทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองสุขอนามัยพืชในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e - Phytosanitary Certificate) โดยประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงข้อมูล ใบรับรองสุขอนามัยพืช สำหรับใช้แลกเปลี่ยนระหว่างหน่วยงานที่ควบคุมกำกับดูแลเรื่องการตรวจสอบ ความปลอดภัยของพืชและผลิตผลพืช โดยประเทศไทยได้เข้าร่วมทดสอบเชื่อมโยงข้อมูล e - Phyto Certificate กับอินโดนีเซียในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 เรียบร้อยแล้ว และวางแผนดำเนินการทดสอบร่วมกับประเทศสมาชิกอีกครั้ง ภายในปี พ.ศ. 2564 เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศนอกอาเซียนและสอดคล้องตามมาตรฐานสากล

ระบบ ASW ถือเป็นการสร้างโอกาสดีให้กับผู้ประกอบการไทย ที่จะสามารถเพิ่มมูลค่าทางการค้าในการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนได้มากยิ่งขึ้น โดยผู้ประกอบการไทยสามารถ ยื่นคำขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D ที่ได้รับรองการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ ASW ไปยังศุลกากรผู้นำเข้า และผู้นำเข้าสามารถดำเนินพิธีการศุลกากร ณ ประเทศปลายทางได้ทันที ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกและลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการที่ไม่เฉพาะแต่ผู้ประกอบการรายใหญ่ แต่รวมถึงผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมด้วยที่จะสามารถใช้ประโยชน์จากระบบดังกล่าว

2.8 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

2.8.1 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580)

ตามที่คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 ได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย ภูมิทัศน์ดิจิทัลของไทยในระยะเวลา 20 ปี และกำหนดภูมิทัศน์ดิจิทัลเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาและเป้าหมายใน 4 ระยะ ดังรูปที่ 2.8-1 ซึ่งมียุทธศาสตร์และสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้



ที่มา: แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (พ.ศ.2559)

รูปที่ 2.8-1 ภูมิทัศน์ดิจิทัลของไทยในระยะเวลา 20 ปี

วิสัยทัศน์

“ปฏิรูปประเทศไทย สู่ดิจิทัลไทยแลนด์”

ซึ่งได้ให้คำจำกัดความของ "ดิจิทัลไทยแลนด์" หมายถึง ประเทศไทยที่สามารถสร้างสรรค์และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเต็มศักยภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม ข้อมูล ทุนมนุษย์ และทรัพยากรอื่นใด เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยมีเป้าหมาย 4 ประการ

เป้าหมาย

- 1) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล เป็นเครื่องมือหลักในการสร้างสรรค์นวัตกรรมการผลิต การบริการ
- 2) สร้างโอกาสทางสังคมอย่างเท่าเทียมด้วยข้อมูลข่าวสารและบริการต่าง ๆ ผ่านสื่อดิจิทัลเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- 3) เตรียมความพร้อมให้บุคลากรทุกกลุ่มมีความรู้และทักษะที่เหมาะสมต่อการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพในยุคดิจิทัล
- 4) ปฏิรูปกระบวนการทำงานและการให้บริการของภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

ยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ

โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพ ที่ทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ เพื่อรองรับการเป็นดิจิทัลไทยแลนด์ เป็นการยกระดับเศรษฐกิจและสังคมของประเทศด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่สำคัญประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โทรคมนาคม และการแพร่ภาพกระจายเสียงที่มีความทันสมัย มีคุณภาพ ขนาดเพียงพอ ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการติดต่อสื่อสาร การเชื่อมต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศ การค้าและพาณิชย์ การบริการภาครัฐและเอกชน ตลอดจนการใช้งานรูปแบบต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงทางสังคมของประเทศ รวมทั้งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อให้ภาคธุรกิจสามารถลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนวางรากฐานการแข่งขันเชิงธุรกิจรูปแบบใหม่ในระยะยาว ภายใต้การส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล จำเป็นต้องเร่งสร้างระบบนิเวศสำหรับธุรกิจดิจิทัล โดยมุ่งเน้นการยกระดับและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ ที่จะส่งผลต่อการขยายฐานเศรษฐกิจและอัตราการจ้างงานของประเทศไทยอย่างยั่งยืนในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงเท่าเทียมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

การพัฒนาประเทศไทยที่ประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเกษตรกร ผู้ที่อยู่ในชุมชนห่างไกล ผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาส และคนพิการ สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากบริการต่าง ๆ ของภาครัฐผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล มีการรวบรวมและแปลงข้อมูลองค์ความรู้ของประเทศทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่นให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยง่ายและสะดวก โดยประชาชนมีความรู้เท่าทันข้อมูลข่าวสาร และมีทักษะในการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีความรับผิดชอบต่องสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล

การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานรัฐทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคอย่างมีแบบแผนและเป็นระบบจนพัฒนาสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลโดยสมบูรณ์ โดยลักษณะของบริการภาครัฐหรือบริการสาธารณะจะอยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่ขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ซึ่งประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการได้โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ พื้นที่ และภาษา และในระยะต่อไป รัฐบาลสามารถหลอมรวมการทำงานของภาครัฐเสมือนเป็นองค์กรเดียว ภาครัฐจะแปรเปลี่ยนไปเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสร้างบริการสาธารณะโดยเอกชนและประชาชน เรียกว่า บริการระหว่างกัน (Peer to Peer) ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมการปกครอง/การบริหารบ้านเมือง และเสนอความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของภาครัฐได้อย่างสมบูรณ์

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล

การสร้างและพัฒนาบุคลากรผู้ทำงานให้มีความสามารถในการสร้างสรรค์และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาดในการประกอบอาชีพ รวมถึงการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในบุคลากรภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้งที่ประกอบอาชีพในสาขาเทคโนโลยีดิจิทัลโดยตรงและทุกสาขาอาชีพ ให้มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญตามระดับมาตรฐานสากล เพื่อสร้างให้เกิดการจ้างงานที่มีคุณค่าสูง รองรับการพัฒนาประเทศในยุคเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อน

ยุทธศาสตร์ที่ 6 สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

มาตรฐาน กฎหมาย กฎระเบียบและกติกา ที่มีประสิทธิภาพทันสมัยและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลที่เป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ตลอดจนการสร้างความปลอดภัย การสร้างความเชื่อมั่น และการคุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้ใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในทุกภาคส่วน เพื่อก่อให้เกิดการอำนวยความสะดวก ลดอุปสรรค เพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ พร้อมกับการสร้างแนวทางขับเคลื่อนอย่างบูรณาการเพื่อรองรับการเติบโตของเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ายุทธศาสตร์ที่ 4 ข้างต้นได้กล่าวถึงการปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล โดยมุ่งเน้นให้เกิดการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานรัฐ ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้โดยไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ พื้นที่ และภาษา กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทหน้าที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม และเป็นหน่วยงานหลักหน่วยงานหนึ่งในการให้บริการประชาชน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงวิธีการทำงานการบริหารจัดการ และการให้บริการประชาชนไปสู่ระบบดิจิทัล

2.8.2 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 - 2567

วิสัยทัศน์ เป็นผู้นำและผลักดันการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลเพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0

พันธกิจ

- 1) เสนอนโยบาย แผนระดับชาติ และกฎหมาย ว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ด้านสถิติ ด้านอุดมศึกษา รวมทั้งด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์
- 2) พัฒนาและบริหารจัดการโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคม เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- 3) ส่งเสริม สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการพัฒนากำลังคนด้านดิจิทัล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- 4) ส่งเสริม สนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการยกระดับการทำงานของหน่วยงานภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล
- 5) บริหารจัดการระบบสถิติของประเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาการอุดมศึกษา ให้มีประสิทธิภาพ ทันต่อเหตุการณ์
- 6) กำกับดูแลและติดตาม ประเมินผลตามนโยบาย แผนระดับชาติ และกฎหมาย ว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ด้านสถิติ ด้านอุดมศึกษา รวมทั้งด้าน ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์

ยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 - 2567

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : เพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ส่งเสริมการให้บริการแก่ประชาชน ภาครัฐ และภาคเอกชนในรูปแบบดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 : สร้างและส่งเสริมความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ / เป้าหมายการให้บริการระดับกระทรวง

- 1) ประชาชนเข้าถึงข้อมูลและบริการที่เท่าเทียมโดยผ่านโครงข่ายที่ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ด้วยราคาที่เป็นธรรม และจ่ายได้
- 2) มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นจากการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการทำธุรกิจ
- 3) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล
- 4) ภาครัฐมีการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงาน/บริการภาครัฐสู่ระบบดิจิทัล
- 5) ประชาชน ภาครัฐ และเอกชน ได้รับบริการข้อมูลข่าวสารอัตโนมัติ การแจ้งเตือนภัยจากสภาวะอากาศ และการแจ้งข่าวแผ่นดินไหว ได้อย่างสะดวก รวดเร็วทันเหตุการณ์ และมีมาตรฐาน
- 6) กำลังคน มีความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม
- 7) ทุกภาคส่วนมีความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีการกำหนดแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร การแพร่ภาพกระจายเสียง พื้นที่ทดลองทดสอบรองรับ การพัฒนานวัตกรรมดิจิทัล บุคลากรดิจิทัล รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ให้มีเสถียรภาพ ทันสมัย ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการพัฒนาทั้งหมด 4 แนวทาง ดังนี้ (1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลทั้งในส่วนโครงข่ายสื่อสารหลักภายในประเทศ และโครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูง (2) ส่งเสริมให้มีการลงทุนและร่วมใช้ทรัพยากรโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลทั้งในประเทศและต่างประเทศ (3) สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบนิเวศ และ (4) กำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติสำหรับผู้ให้บริการ ในการคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคล และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้รับบริการ ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกำหนดเป็นแผนปฏิบัติการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ดังรูปที่ 2.8-2

แผนภูมิความเชื่อมโยงแผนปฏิบัติการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570					
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	2. สร้างความสามารถในการแข่งขัน	4. สร้างความเสมอภาคและเท่าเทียมทางสังคม	5. สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 6. ปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการ	3. พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	1. ความมั่นคง
	2. การต่างประเทศ 4. อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ★ 6. พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ★ 7. โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ★ 8. ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่	3. การเกษตร 5. ท่องเที่ยว 9. เขตเศรษฐกิจพิเศษ	15. พลังทางสังคม 16. เศรษฐกิจฐานราก 17. ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม	18. การเติบโตอย่างยั่งยืน 19. บริหารจัดการน้ำทั้งระบบ 20. การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ ★ 21. การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ 23. การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม	10. การปรับเปลี่ยนค่านิยม และวัฒนธรรม 11. การพัฒนาคนตลอดช่วงชีวิต 12. การพัฒนาการเรียนรู้
แผนแม่บท					
แผนการปฏิรูปประเทศ	5. ด้านเศรษฐกิจ	9. ด้านสังคม	2. ด้านบริหารราชการแผ่นดิน ★ 6. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 8. ด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ ★	9. ด้านสังคม	3. ด้านกฎหมาย 8. ด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ ★
แผนพัฒนาฯ ฉบับ 13 แผนความมั่นคงฯ	แผนพัฒนาฯ ฉบับ 13 6. ไทยเป็นฐานการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะที่สำคัญของโลก 7. ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้ 8. ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน	แผนพัฒนาฯ ฉบับ 13 9. ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครอง ทางสังคมที่เพียงพอเหมาะสม	แผนพัฒนาฯ ฉบับ 13 11. ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 13. ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโต้ภัยประชาชน	แผนพัฒนาฯ ฉบับ 13 12. ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูงมุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต	ประเด็นความมั่นคง 1 การเสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติภายใต้การปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ประเด็นความมั่นคง 15 การป้องกันและแก้ไขปัญหาคาความมั่นคงทางไซเบอร์
นโยบายรัฐบาล	นโยบายหลัก นโยบายเร่งด่วน	5.7 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและการมุ่งสู่การเป็นประเทศอัจฉริยะ 6. การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต	7.1 ส่งเสริมวิสาหกิจชุมชนและผลิตภัณฑ์ชุมชน 7. การเตรียมคนไทยสู่ศตวรรษที่ 21	10. การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน	
แผน DE	1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ	2. ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	3. สร้างสังคมคุณภาพที่ทั่วถึงด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	4. ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล	5. พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล
ยุทธศาสตร์ ดศ.	1. ขับเคลื่อนเศรษฐกิจยุคใหม่ด้วยระบบนิเวศ โครงสร้างพื้นฐานและนวัตกรรมดิจิทัล	2. สร้างสังคมแห่งอนาคตและลดความเหลื่อมล้ำด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	3. ส่งเสริมการให้บริการประชาชน ภาคเอกชนและภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล	4. พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล	5. สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
เป้าประสงค์	1. มีระบบนิเวศ โครงสร้างพื้นฐาน และนวัตกรรมดิจิทัล ที่พร้อมเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ	2. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการใช้ประโยชน์และรู้เท่าทันเทคโนโลยีดิจิทัล	3. ประชาชน ภาคเอกชน และภาครัฐ ได้รับบริการด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล	4. กำลังคน มีความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม	5. ทุกภาคส่วนมีความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมั่นคงปลอดภัย สอดคล้องตามมาตรฐานสากลและใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ตัวชี้วัด ปี 66 - 70	1. มูลค่าเพิ่มของเศรษฐกิจดิจิทัลมีส่วนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (% of Digital Contribution to GDP) (ปี 66 = ร้อยละ 16) (DEPA / ETDA / สป.ดศ. / สดช.) 2. จำนวนเมืองหรือพื้นที่ที่ได้รับการประกาศเขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ซึ่งมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล (ปี 66 = 60 เมืองหรือพื้นที่) (DEPA) 3. ระดับความสำเร็จของการพัฒนา Digital Startup ให้สามารถจัดตั้ง ขยายธุรกิจ และมีมูลค่าการเติบโตทางธุรกิจ (Valuation) เพิ่มขึ้น (ปี 66 = (1) จำนวน Startup จัดตั้ง ขยายธุรกิจได้ 150 ราย / (2) มูลค่าการเติบโตทางธุรกิจ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีฐาน) (DEPA) 4. มูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม (ปี 66 = เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีที่ผ่านมา) (DEPA)	1. ร้อยละของประชากรที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต (ปี 66 = ร้อยละ 81) (สคช. / NT / DEPA) 2. จำนวนประชาชนทุกกลุ่มรวมถึง ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสที่ได้รับการพัฒนาและสามารถใช้ประโยชน์ในการเข้าถึงเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต (ปี 66 = 2.4 ล้านราย) (สคช. / DEPA) 3. จำนวนชุมชนที่มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล มีรายได้เพิ่มขึ้นหรือมีรายจ่ายลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ต่อปี (ปี 66 = 70 ชุมชน) (DEPA) 4. คะแนนเฉลี่ยการรู้เท่าทันสื่อสารสนเทศและ การเข้าใจดิจิทัลของประเทศไทย (Media and Information Literacy and Digital Literacy: MILDL) (ปี 66 = 70 คะแนน) (สคช. / DEPA / สพอ. / NT / สป.ดศ.)	1. จำนวนบริการอัจฉริยะ (Smart Service) ที่กระทรวงฯ ให้บริการประชาชน ภาคธุรกิจ และหน่วยงานภาครัฐที่เพิ่มขึ้นหรือต่อยอดจากเดิม (ปี 66 = 10 บริการ) (สป.ดศ. / สดช. / สสช. / อต. / DEPA / สพอ. / NT / ปณท) 2. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอัจฉริยะของกระทรวงฯ (Smart Service) (ปี 66 = ร้อยละ 85) (สสช. / อต.) 3. ระบบคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC) ให้บริการได้ตาม SLA uptime ร้อยละ 99.99 ต่อเดือน และมี capacity รองรับจำนวน virtual machine (VM) สำหรับให้บริการ (ปี 66 = 25,000 VM) (สคช.)	1. จำนวนหลักสูตรที่รองรับการพัฒนาความรู้ และทักษะด้านดิจิทัลทุกภาคส่วน (ปี 66 = 430 หลักสูตร) (DEPA / GBDi / สพอ. / สสช. / สดช. / NT) 2. จำนวนกำลังคนด้านดิจิทัลที่เพิ่มขึ้นต่อปี (ปี 66 = 50,000 คน) (DEPA / GBDi / สพอ. / สสช. / สดช. / NT)	1. จำนวนมาตรการ / มาตรฐาน / แนวปฏิบัติ / ประกาศ / ระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมั่นคงปลอดภัย (ปี 66 = ไม่น้อยกว่า 3 ฉบับต่อปี) (สพอ. / สคช. / สป.ดศ.) 2. ร้อยละความเชื่อมั่นในการใช้งานอินเทอร์เน็ต (ปี 66 = ร้อยละ 75) (สพอ.) 3. ร้อยละการแก้ปัญหาข้อหาออนไลน์ผ่านศูนย์ช่วยเหลือและจัดการปัญหาออนไลน์ (ปี 66 = ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80) (สพอ.)

หมายเหตุ ★ ดศ. เป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนเป้าหมายแผนแม่บท ★ ดศ. เป็นเจ้าภาพแผนปฏิรูปประเทศ

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2565)

รูปที่ 2.8-2 แผนภูมิความเชื่อมโยงแผนปฏิบัติการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570

ยุทธศาสตร์ ดศ.

ตัวชี้วัด (ต่อ)
ปี 66 - 70

กลยุทธ์

1. ขับเคลื่อนเศรษฐกิจยุคใหม่ด้วยระบบนิเวศ โครงสร้างพื้นฐาน และนวัตกรรมดิจิทัล	2. สร้างสังคมแห่งอนาคตและลดความเหลื่อมล้ำด้วย การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	3. ส่งเสริมการให้บริการประชาชน ภาคเอกชนและ ภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล	4. พัฒนากำลังคน ให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล	5. สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
5. อันดับความสามารถในการแข่งขันด้าน Technological framework ตามการจัดอันดับ World Digital Competitiveness ของ IMD ดีขึ้นจากปีที่ผ่านมา (ปี 66 = อันดับดีขึ้นกว่าปีก่อนหน้า 1 อันดับ) (NT / สดช. / สป.ดศ.) 6. ร้อยละของพื้นที่ใน EEC และเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่ โครงข่าย 5G ครอบคลุมทั่วถึง โดยสามารถให้บริการได้ด้วย ความเร็ว 100 Mbps (ปี 66 = ร้อยละ 50) (NT)		4. จำนวนบริการในรูปแบบ Platform as a Service (PaaS) บนระบบคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC) (ปี 66 = ไม่น้อยกว่า 5 บริการ) (สดช.) 5. ร้อยละความพึงพอใจของหน่วยงานที่ใช้บริการ แพลตฟอร์มภาครัฐเพื่อรองรับการปฏิบัติตามกฎหมาย คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (GPPC : Government Platform for PDPA Compliance) (ปี 66 = ร้อยละ 85) (สดช. / สดช.) 6. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของชุดข้อมูลที่ขึ้นทะเบียนในระบบ บัญชีข้อมูลภาครัฐ (Government Data Catalog) (ปี 66 = เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ของปีฐาน) (สสช.) 7. มูลค่าของผลกระทบต่อประชาชนที่ได้รับบริการ วิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่จากโครงการทั้งหมดที่ ดำเนินการ (ปี 66 = 400 ล้านบาท) (DEPA (GBDI))		4. จำนวนผู้ได้รับความรู้และเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ได้อย่างปลอดภัย และคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (ปี 66 = 8.3 ล้านราย) (สป.ดศ. (ปท.) / ปอท. / สทอ. / สดศ.) 5. ร้อยละของความสำเร็จในการดำเนินการและ สนับสนุนการป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดทางเทคโนโลยีดิจิทัล (ปี 66 = ร้อยละ 95) (สป.ดศ. (ปท.) / ปอท.)
1. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล ในการเพิ่ม ศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและ บริการ ครอบคลุมเทคโนโลยี AI, IoT, ระบบอัตโนมัติ, หุ่นยนต์ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) (ตัวชี้วัด 1) 2. สร้างระบบนิเวศเพื่อเอื้อต่อการส่งเสริมและขับเคลื่อนให้เกิดเมือง อัจฉริยะ (Smart City) (ตัวชี้วัด 2) 3. สนับสนุนผู้ประกอบการด้านดิจิทัลรายใหม่ (Digital Startup) ในอุตสาหกรรมภาคการผลิตและภาคบริการ (ตัวชี้วัด 3) 4. ส่งเสริมและสนับสนุนนักลงทุนและผู้ประกอบการใน อุตสาหกรรมภาคการผลิตและบริการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและ นวัตกรรมดิจิทัล (ตัวชี้วัด 4) 5. จัดให้มีบริการด้านโครงข่ายโทรคมนาคมที่มีคุณภาพ ครอบคลุม ทั่วประเทศ และเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ รวมถึงส่งเสริมให้ท้องถิ่น ได้ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานอย่างคุ้มค่า (ตัวชี้วัด 5 / 6) 6. ส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ด้วย เทคโนโลยีดิจิทัล (ตัวชี้วัด 5) 7. จัดทำนโยบายบริหารจัดการกิจการอวกาศของประเทศ (ตัวชี้วัด 5) 8. จัดให้มีกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในระดับจังหวัดเพื่อ สนับสนุนระบบนิเวศที่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	1. สร้างโอกาสและกระตุ้นการใช้ประโยชน์จาก เทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับทุกภาคส่วนอย่างเท่าเทียมและ ทั่วถึง รวมทั้งการวิจัย พัฒนา และต่อยอดนวัตกรรม และเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการศึกษา การเรียนรู้ตลอด ชีวิต และการให้บริการด้านสุขภาพ เช่น แพลตฟอร์ม แอปพลิเคชัน โมเดลการเรียนรู้ (ตัวชี้วัด 1) 2. พัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่ประชาชนทุก กลุ่มวัย ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาส เพื่อยกระดับ คุณภาพชีวิต (ตัวชี้วัด 2) 3. ส่งเสริมให้เกิดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลใน ชุมชน รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายชุมชนเพื่อสร้างความ ตระหนักและเข้าใจในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (ตัวชี้วัด 3 / 4) 4. ส่งเสริมให้ประชาชนในจังหวัดน่านอง มีคุณภาพชีวิตที่ ดีขึ้น จากการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในชีวิตประจำวันทั้งใน ด้านเศรษฐกิจและสังคม (ตัวชี้วัด 1 / 2 / 3 / 4) 5. จัดให้มีกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในระดับจังหวัด เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและสร้างเครือข่ายในการ ยกย่องคุณภาพชีวิตของประชาชนด้วยเทคโนโลยี ดิจิทัล	1. พัฒนาบริการอัจฉริยะ (Smart service) และ นวัตกรรมเพื่อการบริหาร (Service Innovation) ที่ อำนวยความสะดวกเพื่อตอบสนองความต้องการของ ประชาชนและภาคธุรกิจ รวมถึงส่งเสริมให้เกิด แพลตฟอร์มกลางสำหรับการให้บริการของภาครัฐ (ตัวชี้วัด 1) 2. พัฒนาระบบบริการภาครัฐสู่ประชาชนด้วย เทคโนโลยีดิจิทัลที่มีคุณภาพและตรงตาม มาตรฐานสากลเพื่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ ผู้ใช้บริการ (ตัวชี้วัด 2) 3. ส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลของ ภาครัฐ เพื่อการบริหารจัดการและการให้บริการ ประชาชน (ตัวชี้วัด 3 / 4 / 5) 4. ส่งเสริมการบริหารจัดการภาครัฐให้มีมาตรฐาน รวมถึงหลักเกณฑ์และแนวทางการขับเคลื่อนงาน ด้านดิจิทัล การเปิดเผยและเชื่อมโยงข้อมูล อย่างมี ธรรมชาติ (ตัวชี้วัด 6) 5. ส่งเสริมให้มีการจัดเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล ขนาดใหญ่ พัฒนารูปแบบข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลให้ ประชาชนทราบ รวมถึงส่งเสริมการใช้ประโยชน์จาก ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytic) เพื่อการ บริหารจัดการของภาครัฐและเอกชน (ตัวชี้วัด 7) 6. จัดให้มีกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในระดับจังหวัด เพื่อส่งเสริมให้มีบริการภาครัฐสู่ประชาชนในรูปแบบ ดิจิทัลเพิ่มมากขึ้น	1. ส่งเสริม การพัฒนาหลักสูตรและการ พัฒนาทักษะ ความเชี่ยวชาญเทคโนโลยี ดิจิทัล ให้กับกำลังคนด้านดิจิทัล เพื่อรองรับ ความต้องการในอนาคต ตลอดจนพัฒนาผู้นำ องค์การในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลไปใช้ในการ วางแผนและพัฒนางานองค์กร (ตัวชี้วัด 1) 2. ส่งเสริมและพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยี ดิจิทัล เพื่อการพัฒนาบุคลากรในสาขาอาชีพ ให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต และ รองรับการแข่งขันเข้าสู่ตลาดแรงงาน รวมทั้ง ส่งเสริมการเข้ามาทำงานของบุคลากรจาก ต่างประเทศที่มีความเชี่ยวชาญด้านดิจิทัล (ตัวชี้วัด 2) 3. จัดให้มีกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ใน ระดับจังหวัดเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา กำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล	1. พัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรการ มาตรฐาน และกลไกที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ทันสมัย รวมทั้งพัฒนานโยบาย แผน กรอบแนวทางและ ความร่วมมือทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล พร้อมทั้ง ส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล (ตัวชี้วัด 1) 2. ดำเนินการและสนับสนุนการป้องกันและ ปราบปรามการกระทำผิดทางเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อย่างมั่นคงปลอดภัย (ตัวชี้วัด 2 / 5) 3. ส่งเสริม สนับสนุนให้ทุกภาค ส่วนทำ E-Commerce อย่างมั่นคงปลอดภัยและมีความ เชื่อมั่น เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัล (ตัวชี้วัด 3) 4. ส่งเสริมให้ประชาชนทุกกลุ่มใช้สื่อและเทคโนโลยี ดิจิทัลทุกรูปแบบได้อย่างสร้างสรรค์ รู้เท่าทัน มี ความรับผิดชอบต่อสังคม และสนับสนุนให้ทุกภาค ส่วนผลิตสื่อดิจิทัลอย่างสร้างสรรค์ (ตัวชี้วัด 4) 5. จัดให้มีกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในระดับ จังหวัดเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้ประโยชน์จาก ดิจิทัลอย่างมั่นคงปลอดภัย

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2565)

รูปที่ 2.8-2 แผนภูมิความเชื่อมโยงแผนปฏิบัติการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ ดศ.

โครงการใน
แผนฯ ดศ.
ระยะ 5 ปี
66 – 70
(เฉพาะปี 66)

1. ขับเคลื่อนเศรษฐกิจยุคใหม่ด้วยระบบนิเวศ โครงสร้างพื้นฐาน และนวัตกรรมดิจิทัล	2. สร้างสังคมแห่งอนาคตและลดความเหลื่อมล้ำด้วย การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	3. ส่งเสริมการให้บริการประชาชน ภาคเอกชนและ ภาครัฐ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล	4. พัฒนากำลังคน ให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล	5. สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
สคช. - โครงการศึกษา Thailand Digital Outlook (19.9150 ลบ.) - โครงการพัฒนาประสิทธิภาพการวัดมูลค่าเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Contribution to GDP) ประจำปี พ.ศ. 2566 (14.0000 ลบ.) - โครงการจัดทำนโยบายการวางโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงในตัวอาคารสำหรับอาคารใหม่ และอาคารที่บูรณะใหม่ (Fiberization in Building Policy) (10.0000 ลบ.) - โครงการจัดทำกฎระเบียบการใช้บริการระบบคลาวด์กลางภาครัฐและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ข้อมูลของประเทศไทย (18.9094 ลบ.) ปณท - โครงการ Digital Post ID (งบประมาณอยู่ระหว่างการพิจารณา) DEPA - โครงการดิจิทัลประเทศไทยเพื่ออนาคต พ.ศ. 2566 - 2570 (Digital Thailand for Future 2023 - 2027) ⁽¹⁾ (672.6500 ลบ.) - โครงการไทยแลนด์ดิจิทัลวัลเลย์ (Thailand Digital Valley) ⁽²⁾ (1296.9313 ลบ.) - โครงการยกระดับเมืองน่าอยู่เมืองทันสมัยเพื่อคนไทยเท่าเทียมและเท่าทัน ⁽¹⁾ (258.0000 ลบ.) - โครงการสตาร์ทอัพคนละครึ่ง (240.0000 ลบ.) - โครงการส่งเสริม Digital Startup ช่วยอุตสาหกรรมไทย สู้ภัยวิกฤตเศรษฐกิจวิธีใหม่ ⁽³⁾ (282.7500 ลบ.) - โครงการส่งเสริม Thailand Blockchain & Digital Token (60.0000 ลบ.) - โครงการพัฒนาและยกระดับผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรม e-sport (220.0000 ลบ.) - โครงการส่งเสริมนวัตกรรมดิจิทัลทางเรืออุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ไทย (210.2500 ลบ.) - โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมดิจิทัล คอนเทนต์ไทยสู่ตลาดโลก (210.0000 ลบ.) - โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมเกมไทยเพื่อการส่งออก (60.0000 ลบ.) - โครงการผู้ประกอบการท่องเที่ยวล้มแล้วลุก (Resilience) ด้วยดิจิทัล (201.5000 ลบ.) - โครงการยกระดับบริการ ความปลอดภัย และการบริหารจัดการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน กิจกรรม : โครงการส่งเสริม Sharing Economy เพื่อเมืองท่องเที่ยวอัจฉริยะน่าอยู่ (190.0000 ลบ.) - โครงการส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวศักยภาพสูงที่หลากหลายและโดดเด่น (1. กิจกรรม โครงการภูเก็ตเมืองอัจฉริยะภายใต้บริบทโลกใหม่ และ 2. กิจกรรม โครงการเชียงใหม่เมืองอัจฉริยะด้านการท่องเที่ยว) (584.6604 ลบ.) สพธอ. - โครงการดำเนินงานตามแผนธุรกรรมฯ 2566 - 2570 (Implementation of e Transactions Action Plan) (50.5700 ลบ.)	สคช. - โครงการจัดทำนโยบายและแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมและพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) ⁽³⁾ (9.9860 ลบ.) - โครงการการพัฒนาเครือข่ายอาสาสมัครดิจิทัล (อสด.) ⁽²⁾ (19,4280 ลบ.) - โครงการสำรวจข้อมูลสถานภาพการรู้เท่าทันสื่อและสารสนเทศของประเทศไทย ⁽³⁾ (19.5000 ลบ.) ปณท - โครงการจำหน่ายสินค้าชุมชนประเภทสินค้าควบคุมอุณหภูมิผ่านระบบ e-Commerce (งบประมาณอยู่ระหว่างการพิจารณา) DEPA - โครงการ Coding เพื่อผู้สูงอายุ (63.1000 ลบ.) - โครงการสร้างผู้สูงวัยและผู้ด้อยโอกาสเป็นกำลังคนดิจิทัลสู่ภัยไซเบอร์ (65.9200 ลบ.) - โครงการพัฒนาระบบควบคุมโครงทางสังคมร่วมด้วยช่วยกันเดือน (14.5300 ลบ.) - โครงการพัฒนาศักยภาพกระบวนการผลิตสินค้าเกษตร (1. กิจกรรม โครงการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจฐานรากและเกษตรมูลค่าสูง ⁽³⁾ และ 2. กิจกรรม โครงการข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อการเกษตรมูลค่าสูงไทยในห่วงโซ่อุปทานโลก) (507.1375 ลบ.) - โครงการยกระดับศักยภาพเกษตรกรรุ่นใหม่และผู้ประกอบการ/วิสาหกิจชุมชนในการผลิตสินค้าชุมชน กิจกรรม : โครงการแก้ปัญหาความยากจนข้ามรุ่นแบบมุ่งเป้าด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล ⁽³⁾ (62.0000 ลบ.)	สป.คส. - ศูนย์บริการข้อมูลภาครัฐเพื่อประชาชน (Government Contact Center : GCC 1111) ⁽¹⁾ (108.7000 ลบ.) อศ. - โครงการปรับปรุงสถานีตรวจแผ่นดินไหว (แอนาล็อกเป็นระบบดิจิทัล) ⁽³⁾ (3.0000 ลบ.) - โครงการศึกษาเครื่องวัดลมมือน (Lidar) และเครื่องมือตรวจวัดระยะขึ้นบน (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 - 2566) (857.8734 ลบ.) - โครงการจัดหาเครื่องมือวัดอุณหภูมิภายในรถ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (MET/ATM) (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2568) (127.0000 ลบ.) - โครงการจัดหาเครื่องมือตรวจอากาศอัตโนมัติ (AWOS) (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 - 2567) (174.1258 ลบ.) - โครงการก่อสร้างหอเรดาร์ และติดตั้งเครื่องเรดาร์ตรวจอากาศ (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 - 2567) (72.0894 ลบ.) - โครงการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการตรวจวัดข้อมูลอุตุนิยมวิทยา (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - 2567) (242.2800 ลบ.) - โครงการจัดหาเครื่องมือตรวจอากาศอัตโนมัติ (AWS) (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2564-2566) (86.4060 ลบ.) - โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยอุตุนิยมวิทยาและอุตุนิยมวิทยาเขตร้อน (162.0000 ลบ.) - โครงการวิทยุอากาศพหุบาทน (Climate Field School (29613 ลบ.) - โครงการปรับปรุงเครื่องมือตรวจอากาศ Dual Beam Polarization (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2566 (84.5328 ลบ.) - โครงการปรับปรุงระบบตรวจระดับน้ำอัตโนมัติเพื่อการพยากรณ์อุทกภัยวิทยาเขตและเตือนภัย (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - 2568) (35.5100 ลบ.) - โครงการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการตรวจวัดข้อมูลอุตุนิยมวิทยาระดับอำเภอให้เป็นระบบอัตโนมัติ (ผูกพันปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - 2568) (246.0000 ลบ.) - โครงการพัฒนาระบบพยากรณ์อากาศด้วยคอมพิวเตอร์สมรรถนะสูง (ระยะที่ 2) (32.0000 ลบ.) - โครงการสร้างเครือข่ายอุตุนิยมวิทยาประชาชน เพื่อการวางแผนการทำการเกษตรในพื้นที่ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (0.1772 ลบ.) สสช. - ระบบ NSO Data Catalog (ไม่ใช้งบประมาณ) - โครงการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูล (1.8049 ลบ.) - โครงการสำมะโนการเกษตร พ.ศ. 2566 (304.4752 ลบ.) - โครงการสำมะโนภัยพิบัติและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2565 (45.0329 ลบ.) - โครงการจัดทำบัญชีทะเบียนระดับประเทศ (National Ocean Accounts) ⁽¹⁾ (4.7489 ลบ.) - โครงการสำรวจข้อมูลสถิติโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (52.5600 ลบ.) - โครงการจัดทำข้อมูลสถิติด้านเศรษฐกิจ (4.6542 ลบ.) - โครงการจัดทำข้อมูลสถิติด้านสังคม (29.9060 ลบ.) - โครงการสำรวจข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน (2.5000 ลบ.) - โครงการจัดทำข้อมูลสถิติภาวะสังคมครัวเรือนเชื่อมโยงกับสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง (10.0000 ลบ.) - โครงการสำรวจสถานการณ์ด้านเกษตรอินทรีย์ประเทศไทย (1.8650 ลบ.) - โครงการสำรวจความทุกข์และสังคมของครัวเรือน (27.5036 ลบ.) - โครงการพัฒนาฐานข้อมูลสถานประกอบการรายสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรมให้เป็นฐานข้อมูลกลาง (Common Frame) (12.0000 ลบ.) - โครงการส่งเสริมการนำข้อมูลสถิติและสารสนเทศไปใช้ประโยชน์ (9.5000 ลบ.) - โครงการมหัศจรรย์ข้อมูลการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมไม่ให้เป็นชายและทุกภาคส่วน (14.0000 ลบ.) - โครงการนิเวศทางระบบความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์และข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (5.9000 ลบ.) - โครงการพัฒนากฎหมายสถิติ (3.4498 ลบ.) - โครงการจัดหาศูนย์นัดตั้งคอมพิวเตอร์เพื่อทดแทนและเพิ่มศักยภาพ (11.0164 ลบ.) - โครงการจัดทำฉบับร่างคำข้อมูลภายในองค์กร (ISO-Chief) (5.0000 ลบ.) - โครงการศึกษา พัฒนา และวิเคราะห์วิธีการทางสถิติ โดยใช้ประโยชน์ข้อมูลจากหลายแหล่ง (12.0000 ลบ.) - โครงการพัฒนากลยุทธ์สัมมนา Video Conference (7.0000 ลบ.) - โครงการพัฒนาระบบสหวิทยาเขตศสช.ภาครัฐ ⁽¹⁾ 4.7560 - โครงการพัฒนาข้อมูลสถิติและสารสนเทศระดับพื้นที่ 76 จังหวัด ⁽³⁾ 17.8241 - โครงการพัฒนาข้อมูลสถิติและสารสนเทศของหน่วยงานภาครัฐ 21 สาขา (2.7008 ลบ.) - โครงการพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล Data Integration (15.0000 ลบ.) - โครงการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลสถิติและสารสนเทศของหน่วยงานภาครัฐ (โครงการจัดทำบัญชีข้อมูลสำนักงานสถิติแห่งชาติ) (1.1000 ลบ.) - โครงการจัดทำบัญชีข้อมูลสำนักงานสถิติแห่งชาติ (งบประมาณเดียวกับโครงการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลสถิติ) - โครงการจัดทำบัญชีข้อมูลภาครัฐ (3.6000 ลบ.) - โครงการบริหารจัดการระบบสถิติ (1.6988 ลบ.) สสส. - โครงการพัฒนาศูนย์บริการโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยด้านดิจิทัล (Infrastructure and Security) กิจกรรม พัฒนาระบบคลาวด์กลางภาครัฐ (Government Data Center and Cloud service: GDC) ⁽¹⁾ (2,072.1415 ลบ.) ปณท - โครงการพัฒนาระบบจัดการด้านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แบบครบวงจร (TDH) (1,100.0000 ลบ.) DEPA - โครงการแพลตฟอร์มข้อมูลสุขภาพแห่งชาติ (National Health Data Platform) (145.6000 ลบ.) - โครงการการพัฒนาแพลตฟอร์มตลาดซื้อขายสินค้าและบริการดิจิทัล (65.1214 ลบ.) สพธอ. - โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงกับธนาคารพาณิชย์และ Digital ID และ Digital Platform (10.0000 ลบ.) - โครงการขยายผลและเพิ่มประสิทธิภาพระบบ Smart Office เพื่อสนับสนุนการทำ Digital Transformation ⁽³⁾ (75.0000 ลบ.) สศค. - โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มภาครัฐเพื่อรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ⁽³⁾	สป.คส. - โครงการฝึกอบรมหลักสูตร e-Commerce ในรูปแบบกลยุทธ์ทางการตลาดและการส่งเสริมการขาย กิจกรรม : การจัดฝึกอบรมให้ความรู้สำหรับประชาชนผู้ประกอบการรายเล็กรายย่อย และวิทยากรแกนนำ (Train the Trainer) เข้าใจกลยุทธ์ทางการตลาดและการส่งเสริมการขายในรูปแบบ 020 (0.4790 ลบ.) - โครงการฝึกอบรม Girls in ICT Days 2023 ; Digital Skills for Girls กิจกรรม : การจัดฝึกอบรมเพิ่มทักษะด้านดิจิทัลให้แก่เยาวชนหญิงระดับมัธยม/อุดมศึกษา (0.2508 ลบ.) สสช. - โครงการพัฒนาบุคลากรและเสริมสร้างคุณภาพบุคลากรในยุคดิจิทัล (2.8896 ลบ.) - โครงการพัฒนาบุคลากรประจำปี (0.7227 ลบ.) NT - โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของประชาชน เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศผ่านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลอินเทอร์เน็ตไร้สายสาธารณะ ⁽³⁾ (1,274.0000 ลบ.) DEPA - โครงการส่งเสริมเด็กทุนไทยสร้างชาติด้วยเทคโนโลยีบิ๊กดาต้า (Big Data) (134.8500 ลบ.) - โครงการเรียนโค้ดดิ้งพัฒนา STEM ⁽³⁾ (143.4652 ลบ.) - โครงการเสริมสร้างเอกชนสร้างทักษะดิจิทัลใหม่ เรียนจบไม่ตกงาน (208.9160 ลบ.) - โครงการแฮกเกอร์หมวกขาวป้องกันเศรษฐกิจและสังคมไทย (White Hacker) (78.0000 ลบ.) - โครงการห้องเรียนดิจิทัล เพื่ออาชีพอนาคต (102.9000 ลบ.) สพธอ. - โครงการพัฒนาหลักสูตรและกำลังคนภาครัฐและผู้ประกอบการแบบมุ่งเป้าด้าน Digital Law และ Digital Standard ⁽³⁾ (75.0000 ลบ.)	สป.คส. - โครงการจัดตั้งศูนย์วิทยุคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (กส.) (1.5000 ลบ.) - โครงการศึกษาแนวทางในการบริหารจัดการด้านระบบสื่อสารในภาวะวิกฤต (กส.) (3.0000 ลบ.) - โครงการ Digital Law สัญจร (กม.) (1.2598 ลบ.) - โครงการศูนย์ประสานงานและแก้ไขปัญห่าข่าวปลอม (Anti Fake News Center: AFNC) ⁽³⁾ (ปท.) (91.1922 ลบ.) - โครงการอบรม สัมมนา สร้างเครือข่าย การรู้ทันภัยออนไลน์ และส่งเสริมความรู้ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ปท.) (0.6406 ลบ.) - โครงการจ้างเหมาเฝ้าระวังเว็บไซต์ผิดกฎหมาย (ปท.) (10.0000 ลบ.) - โครงการบำรุงรักษาโครงการเพิ่มประสิทธิภาพงานตรวจพิสูจน์หลักฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการให้บริการด้านสังคม ⁽³⁾ (ปท.) (3.9270 ลบ.) - โครงการ พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการช่วยเหลือประชาชนด้านคดีและภัยออนไลน์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ (ปท.) (20.0000 ลบ.) - โครงการสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (สคส.) (20.1500 ลบ.) - โครงการอบรมเพิ่มประสิทธิภาพให้กับข้าราชการตำรวจด้านการสืบสวน สอบสวน และปราบปรามอาชญากรรมทางเทคโนโลยีทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและการใช้บริการประชาชน (ปท.) (0.9576 ลบ.) - โครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพข้าราชการตำรวจในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทางเทคโนโลยีระดับสูง (Training for the trainers) (ปท.) (0.4788 ลบ.) - โครงการฝึกอบรมเพิ่มประสิทธิภาพให้กับข้าราชการตำรวจเพื่อปรับความรู้เกี่ยวกับคอมพิวเตอร์และอาชญากรรมคอมพิวเตอร์ (ปท.) (1.6716 ลบ.) - โครงการอบรมพนักงานสอบสวนและบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและการให้บริการประชาชน (ปท.) (0.9640 ลบ.) - โครงการอบรมครูไซเบอร์ (ปท.) (0.2466 ลบ.) - โครงการเยาวชนร่วมใจต้านภัยไซเบอร์ (จากสุสอนเด็ก) (ปท.) (0.9310 ลบ.) - โครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์พยานหลักฐานทางเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับอาชญากรรมทางเทคโนโลยี (ปท.) (0.5520 ลบ.) - โครงการอบรมปรับพื้นฐานข้าราชการตำรวจที่ย้ายมาดำรงตำแหน่งใหม่ในสังกัด บก.ปอท. (ปท.) (0.2766 ลบ.) - โครงการอบรมเพื่อพัฒนาเครือข่ายประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปราบปรามอาชญากรรมทางเทคโนโลยี (ปท.) (0.6254 ลบ.) - โครงการอบรมเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานทางเทคโนโลยีเฉพาะทางและยุทธวิธีตำรวจเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ (ปท.) (1.6456 ลบ.) - โครงการพัฒนาศูนย์ตรวจพิสูจน์พยานหลักฐานดิจิทัล (Digital Forensic Center) เพื่อการบริการภายใต้มาตรฐาน (ปท.) (19.6892 ลบ.) สพธอ. - โครงการพัฒนากฎหมายและกลไกกำกับดูแลธุรกิจดิจิทัล (58.0000 ลบ.) - โครงการพัฒนามาตรฐานและรับรองความสอดคล้องเพื่ออำนวยความสะดวกในการพัฒนาดิจิทัล ⁽³⁾ (31.5000 ลบ.) - โครงการพัฒนาระบบบริการให้คำปรึกษาและการรับรองบริการ Digital Service ที่ใช้เทคโนโลยี AI (42.0000 ลบ.) - โครงการส่งเสริมผู้ประกอบการ Digital Service ให้มีความน่าเชื่อถือ (Enhanced Digital Service Providers) (40.0000 ลบ.) - โครงการศูนย์ให้คำปรึกษาด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (e Transactions Consulting Center) (60.0000 ลบ.) - โครงการศูนย์รวมข้อมูลเพื่อการพัฒนาระบบทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Transaction Data Hub) ⁽³⁾ (30.5000 ลบ.) - โครงการศูนย์ช่วยเหลือและจัดการปัญหาออนไลน์ ⁽³⁾ (122.0000 ลบ.)

หมายเหตุ ⁽¹⁾ โครงการสำคัญ ปี 2566 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 9 พ.ย. 64

⁽²⁾ โครงการสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ดศ. ตามนโยบายผู้บริหารที่ขอให้แต่ละหน่วยงานจัดทำเพิ่มเติม จากการประชุม workshop ระหว่างวันที่ 23 - 24 ธ.ค. 64

⁽³⁾ โครงการสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ดศ. ตามมติที่ประชุม workshop ระหว่างวันที่ 23 - 24 ธ.ค. 64

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2565)

รูปที่ 2.8-2 แผนภูมิความเชื่อมโยงแผนปฏิบัติการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 257 (ต่อ)

2.9 ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

2.9.1 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Sub - region (GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่ร่วมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสนตารางกิโลเมตร มีประชากร รวมกันประมาณ 250 ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้ง ยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังแสดงในรูปที่ 2.9-1

โครงการ GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรมการเกษตรและบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก

สาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

แผนงานลำดับความสำคัญสูง (Flagship Programs) จำนวน 11 แผนงาน ได้แก่

- 1) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) NSEC เป็นแนวเศรษฐกิจที่สำคัญซึ่งเชื่อมโยงจีนกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ได้แก่ พม่า ลาว และไทย รวมถึงตอนเหนือของเวียดนาม ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย ระยะทางรวม 1800 กิโลเมตร ได้แก่
 - 1.1) แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) หรือ R3 เป็นเส้นทางจากคุนหมิง - ผ่านลาวหรือพม่า - เชียงราย - กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตรแยกเป็น
 - เส้นทาง R3A: ไทย - ลาว - จีน (อ.เชียงของ - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น/บ่อหาน - เชียงรุ่ง - คุนหมิง)
 - เส้นทาง R3B: ไทย - พม่า - จีน (อ.แม่สาย - ท่าขี้เหล็กของพม่า - เชียงตุง - พรหมแดนพม่า - ต้าหลิวของจีน รวมกับ เส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่ง และไปยังคุนหมิง)
 - 1.2) แนวระเบียงย่อยด้านตะวันออก (Eastern Subcorridor) ได้แก่ หนานหนิง - ฮานอย ผ่านเส้นทางโหย่วอี้ (Youyi - PRC) หรือ เส้นทางฟางเจิงก่าง (Fangchenggang - PRC) - ตงซิง (Dong xing - PRC) - มงไค (Mong Cai - VN)
 - 1.3) แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Subcorridor) ได้แก่ คุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง (Hai Phong - VN) ซึ่งเชื่อมต่อกับไฮเวย์หมายเลข 1 ซึ่งเป็นเส้นทางจากภาคเหนือไปภาคใต้ของเวียดนาม



ที่มา: <http://www.learningstudio.info/asean-gms-economic-corridors/>

รูปที่ 2.9-1 ระเบียงเศรษฐกิจตามความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

โครงการด้านการขนส่งภายใต้ NSEC ที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงถนนเชียงราย - คุณหมิง ผ่านลาว
- โครงการปรับปรุงถนนเชียงราย - คุณหมิง ผ่านพม่า
- โครงการปรับปรุงถนนห้วยโกน (จ.น่าน) - ปากแบ่ง - อุดมไชย - บ่อเต็น - เชียงรุ่ง- คุณหมิง
- โครงการเส้นทางคมนาคม คุณหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง
- การยกระดับเส้นทางรถไฟคุณหมิง - ไฮฟอง - ยินเวียน - ลาวไค และเส้นทางรถไฟต้าลี่ - หลู่ลี่
- การพัฒนาท่าอากาศยานที่หลวงน้ำทาและห้วยทราย
- การพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ในแม่น้ำโขง
- การอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและคน
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

2) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางหมายเลข 9 สายเศรษฐกิจนี้มีระยะทาง 1,450 กิโลเมตร เชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว พม่า และเวียดนาม โดยมีจุดเชื่อมโยงสำคัญต่าง ๆ อาทิ เมืองมะละแหม่งและเมืองเมียวดีของพม่ากับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังจังหวัดพิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร ของไทย ต่อยังเมืองสะหวันนะเขต และเมืองแดนสะหวันของ สปป.ลาว กับเมืองลาวบาว เมืองเว้ เมืองดองฮา และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม เป็นต้น ตัดกับเส้น NSEC ที่จังหวัดตาก และพิษณุโลก

2.1) ฝั่งตะวันออก: มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ดองฮา - เว้ - ดานัง

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทยที่มุกดาหารแล้วผ่านจังหวัดของไทย ได้แก่ กาฬสินธุ์ ขอนแก่น พิษณุโลก และตาก
- เส้นทางหมายเลข 9 (ในลาว) การปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทาง สะหวันนะเขต - เมืองพิน - แดนสวรรค์ ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร
- เส้นทางหมายเลข 9 (R9) (ในเวียดนาม) เชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกดานัง ผ่านลาวที่สะหวันนะเขต ADB JBIC และรัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนด้านการเงินในการก่อสร้างเส้นทางลาวบาว - ดองฮา อุโมงค์ไฮวัน และการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกดานัง

2.2) ฝั่งตะวันตก: แม่สอด-เมะล่าย ไทยจะให้ความช่วยเหลือเส้นทางช่วงแม่สอด - เมียวดี - กอกะเร็ก - พะอั้น - ท่าตอน ระยะทางประมาณ 198 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแม่สอด - เมียวดี - เมะล่าย

- จุดข้ามแดน: เมียวดี (พม่า) - แม่สอด (ไทย)
- จุดข้ามแดน: มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (ลาว)
- จุดข้ามแดน: แดนสะหวัน (ลาว) - ลาวบาว (เวียดนาม)

โครงการด้านการขนส่งภายใต้ EWEC ที่สำคัญ ได้แก่

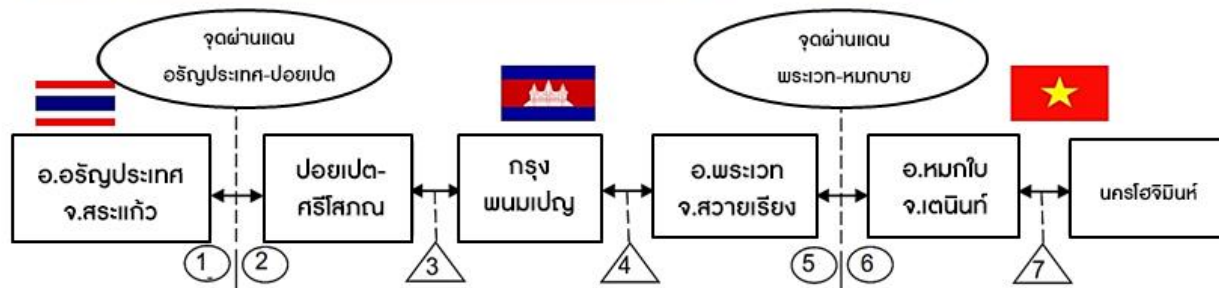
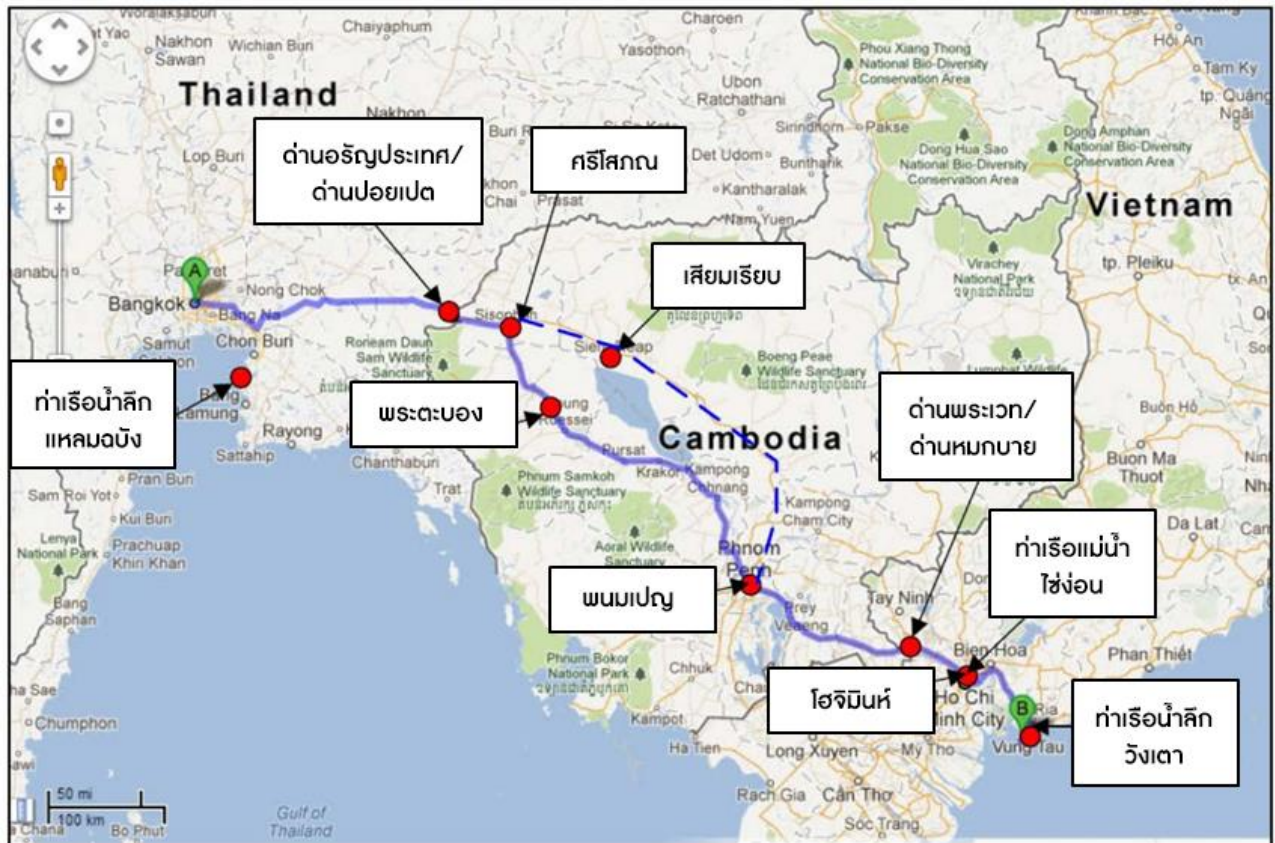
- การพัฒนาเส้นทางขนส่งตะวันออก - ตะวันตก
- การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ
- การพัฒนาเส้นทางรถไฟ
- การปรับปรุงท่าอากาศยานสหัสวันเขต
- การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง
- การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
- การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
- การพัฒนาการท่องเที่ยว
- การริเริ่มเขตเศรษฐกิจ
- การริเริ่มของคณะทำงาน AMEICC (Japan) ในการพัฒนาพื้นที่ตะวันตก - ตะวันออก

3) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนทางตอนใต้ของลาว โดยพัฒนาผ่านเครือข่ายทางถนนและรถไฟ ระยะทางรวมประมาณ 700 กิโลเมตร มีเส้นทางสำคัญ 2 เส้นทาง

3.1) Northern Subcorridor ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ - อนุประเทศ (ไทย) ปอยเปต - เสียมเรียบ (เสียมราฐ) - สตึงเตริง (Stung Treng) - รัตนคีรี (Rattanakiri) - Ou Yadav (กัมพูชา) - PleiKu - Quy Nhon (เวียดนาม) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญระดับโลก และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ จากกรุงเทพฯ สู่นครวัด และเขาพระวิหารในกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม

3.2) Central Subcorridor ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เส้นทาง R1 มีจุดเริ่มต้นที่ กรุงเทพฯ - กบินทร์บุรี - สระแก้ว - อนุประเทศ หรือ กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง - พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - สระแก้ว - อนุประเทศ (ไทย) - ปอยเปต - ศรีโสภณ - เปาสาด - พนมเปญ - นาคหลวง - บาเวต (กัมพูชา) - มอโคไบ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา (เวียดนาม) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้า ซึ่งมีประชากรหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ

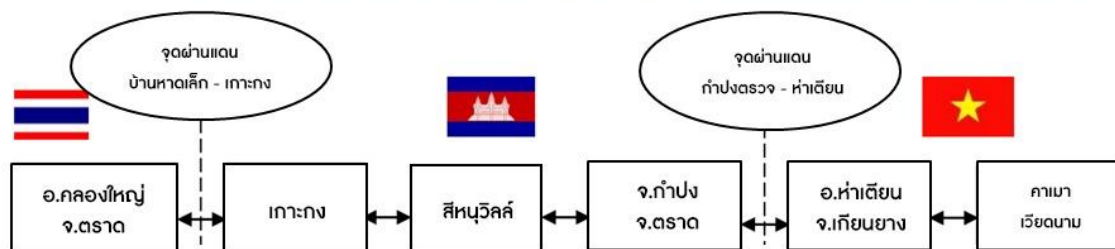
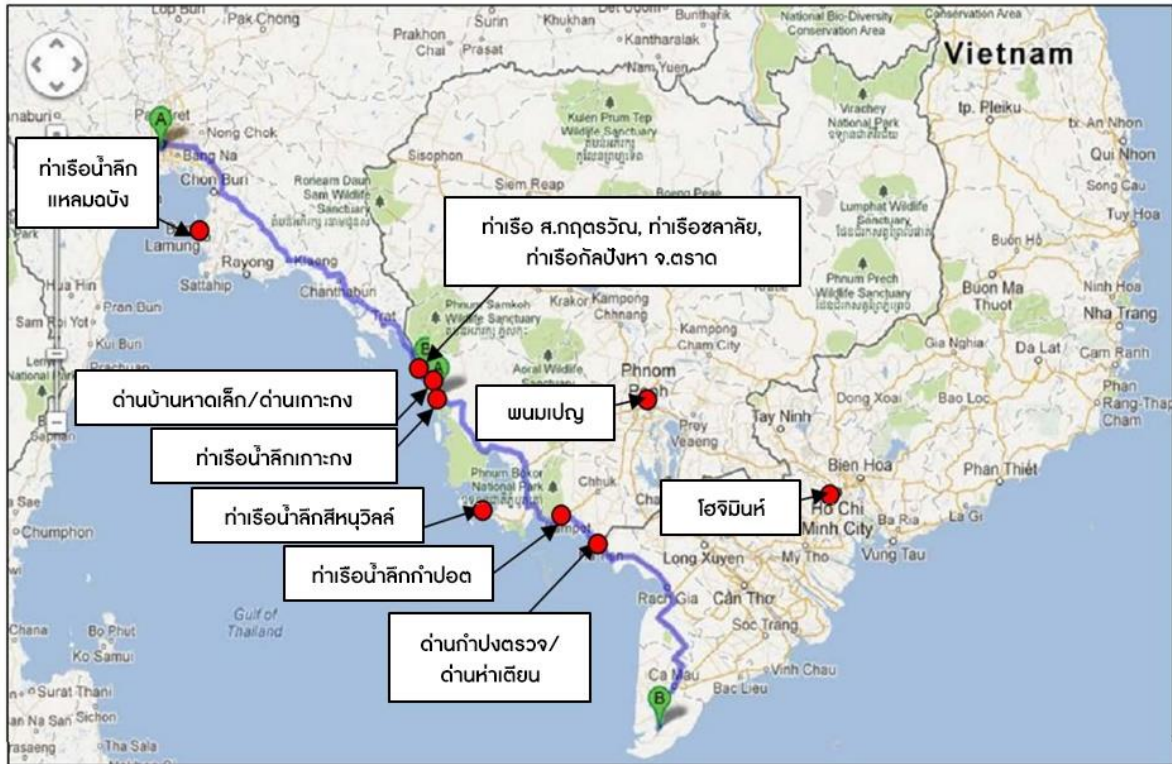
- จุดข้ามแดน: อนุประเทศ (ไทย) - ปอยเปต (กัมพูชา)
- จุดข้ามแดน: บาเวต (กัมพูชา) - มอโคไบ (เวียดนาม)



ที่มา: https://www.itd.or.th/wp-content/uploads/2015/05/PPT_R1_R10.pdf

รูปที่ 2.9-2 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ R1

- 3.3) Southern Coastal Subcorridor ระยะทาง 970 กิโลเมตร เส้นทาง R10 มีจุดเริ่มต้นที่ กรุงเทพฯ - ตราด - หาดเล็ก (ไทย) - แซมแยม - เกะกง - สะแอมเปิล - กำพัต - ลอก (กัมพูชา) - ฮาเตียน - คาเมา - นามคาน (เวียดนาม) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของ ไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม จุดข้ามแดน: หาดเล็ก (ไทย) - แซมแยม (กัมพูชา)



ที่มา: https://www.itd.or.th/wp-content/uploads/2015/05/PPT__R1_R10.pdf

รูปที่ 2.9-3 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ R10

3.4) Intercorridor Link เริ่มจาก สีหนุวิลล์ - พนมเปญ - กราติ - สตึงเตริง (Stung Treng) - ดั่งกาลอ (ตระเปียง ครีล) - ปากเซ - สะหวันนะเขต เส้นนี้ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อม 3 Subcorridor เข้ากับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor)

4) แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecommunications Backbone)

ประเทศสมาชิก GMS มีความก้าวหน้าในการพัฒนาการเชื่อมต่อผ่านระบบสื่อสารสายใยแก้วนำแสง (Optic fiber interconnection) และได้ลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือในการเร่งรัด การสร้างทางด่วนข้อมูลสารสนเทศ (Information Superhighway) และการประยุกต์ใช้ใน GMS ซึ่งจะช่วยกำหนดทิศทางการพัฒนาด้าน IT และตัวชี้วัดในการส่งเสริมการเข้าถึงข้อมูลและการบริการ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างทั่วถึง (universal access) ในอนุภูมิภาค ขณะเดียวกัน ยังมีแผนงาน ในการปรับปรุงด้านนโยบายและกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้อนุภูมิภาคมีสภาพแวดล้อม ที่เอื้ออำนวยต่อการให้บริการขั้นพื้นฐานของภาคธุรกิจ

5) แผนงานซื้อ - ขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (Regional Power Interconnection and Trading Arrangements)

ด้านพลังงาน เป็นหนึ่งในสาขาความร่วมมือของ GMS ที่มีความก้าวหน้า โดยมีโครงการหลักในการผลิตและการเชื่อมต่อพลังงานข้ามพรมแดน และการปรับปรุงระบบการส่งพลังงาน (transmission systems) ของประเทศสมาชิก เพื่อไปสู่การจัดทำข้อตกลงการค้าพลังงานในภูมิภาค (regional power trade arrangements โดยที่ผ่านมา GMS ได้ริเริ่มโครงการเชื่อมต่อพลังงานของ GMS หลายโครงการ ซึ่งถือเป็นการวางรากฐานสำหรับการเชื่อมต่อระบบเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (Grid Interconnection) ในอนุภูมิภาค ทั้งยังมีการริเริ่มโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ (hydropower projects) หลายโครงการ โดยมีภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วย นอกจากนี้ ยังมีความก้าวหน้าที่สำคัญในการจัดตั้งศูนย์การประสานงานสำหรับการค้าพลังงานในภูมิภาค (Regional coordination center for power Trade) ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการอำนวยความสะดวกการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนงานด้านพลังงานของประเทศสมาชิก GMS สำหรับความร่วมมือด้านพลังงานในกรอบที่กว้างขึ้น ตามแผนงานด้านพลังงานของ GMS ได้ตั้งเป้าประสงค์เพื่อส่งเสริมแหล่งพลังงานสะอาดและพลังงานหมุนเวียน การเข้าถึงพลังงาน มีประสิทธิภาพ และความมั่นคงของอุปทานพลังงาน รวมถึงความเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในสาขาพลังงาน

6) แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน (Facilitating Cross - Border Trade and Investment)

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค ประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันความตกลงฯ แล้ว และได้มีการประกาศการมีผลบังคับใช้ของความตกลงฯ (ส่วนกรอบความตกลง) เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2547 และตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2546 ประเทศภาคีสมาชิกได้เจรจาในรายละเอียดของส่วนภาคผนวกแนบท้ายความตกลงฯ (Annex) 16 ฉบับและพิธีสาร (Protocol) 3 ฉบับ โดยได้รับความช่วยเหลือด้านวิชาการจาก ADB และ ESCAP โดยคาดว่าจะสามารถจัดทำภาคผนวกและพิธีสารให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2548

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang - Mekong River) ไทย ลาว เวียดนาม จีน ได้ลงนามร่วมกันในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก เวียดนาม และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2544 โดยความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน และจีนได้ให้การสนับสนุน การปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ (เคลื่อนย้ายเกาะแก่งและหาดตื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำโขงตลอดแนวช่องทางเดินเรือ 331 กิโลเมตร เพื่อให้ช่องทางมีขนาดกว้างไม่ต่ำกว่า 35 เมตร และลึกประมาณ 3 เมตร) ได้ดำเนินการเสร็จแล้ว 10 จุด ส่วนจุดสุดท้ายที่บริเวณแก่งคอน

ผีหลวง กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2546 มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบด้านต่าง ๆ (ในไทย) ที่ยังมีความกังวลอยู่ บัดนี้ผลการศึกษาดังกล่าวได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยระบุว่าผลกระทบของโครงการฯ ต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคมและวิถีชีวิต แหล่งท่องเที่ยว โบราณสถานและวัฒนธรรม จะอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม ผลจากการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ยังสะท้อนให้เห็นว่าประชาชนในพื้นที่ยังมีข้อวิตกกังวลเกี่ยวกับโครงการนี้อยู่

7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน (Enhancing Private Sector Participation and Competitiveness)

ในส่วนของภาคเอกชน ได้มีการจัดตั้งสมาคมการขนส่งสินค้า GMS (GMS Freight Transport Association) ภายใต้สภาธุรกิจ GMS (GMS Business Forum) ซึ่งเป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการด้านการขนส่งของประเทศ GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญและความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการขนส่ง ทั้งยังมีบทบาทในการเสนอแนะข้อคิดเห็นต่อภาครัฐในการกำหนดและดำเนินการมาตรการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาค เมื่อไม่นานมานี้แผนงานและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของ GMS ยังขยายขอบเขตให้ครอบคลุมการพัฒนาและเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาค เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการส่งเสริมการขนส่งหลายรูปแบบและมีประสิทธิภาพ

8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ (Developing Human Resources and Skills Competencies)

มีความก้าวหน้าที่สำคัญจากการดำเนินโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและควบคุมการระบาดของโรคติดต่อ รวมถึงโรคเอดส์ ทั้งนี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของ GMS และแผนปฏิบัติการ ประเทศสมาชิก GMS ได้ดำเนินโครงการนำร่องเพื่อจัดทำกรอบงานสำหรับการยอมรับร่วมในด้านความเชี่ยวชาญและคุณสมบัติของบุคลากร เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงานฝีมือและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอนุภูมิภาค และมีการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการอพยพแรงงานอย่างปลอดภัย รวมถึงการแก้ไขปัญหาการค้ามนุษย์ นอกจากนี้ยังอยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรในอนุภูมิภาคให้มีความเชี่ยวชาญและศักยภาพที่ยังขาดแคลนและเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงาน ซึ่งครอบคลุมถึงข้าราชการและบุคลากรในสถาบันวิชาการและการค้นคว้าวิจัย ประเทศไทยส่งเสริมให้มีการดำเนินการตามแผนงาน Phnom Penh Plan ซึ่งเป็นแผนงานพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและระดับกลาง อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยเฉพาะการดำเนินงานของ AIT และสถาบันลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Institute) ซึ่งก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2537

9) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม (Strategic Environment Framework)

ประเทศสมาชิก GMS ได้ร่วมกันกำหนดพื้นฐานการดำเนินงานเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยได้จัดทำแผนงานหลักด้านสิ่งแวดล้อม (Core Environment Program) และความคิดริเริ่มการพัฒนาแนวพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity Corridors Initiative) ซึ่งมีวิสัยทัศน์มุ่งสู่การเป็น

อนุภูมิภาคที่ปลอดจากความยากจนและมีความอุดมสมบูรณ์เชิงนิเวศน์ (“a poverty - free and ecologically rich GMS”) ทั้งนี้ ในระยะแรกของความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม ประเทศสมาชิก GMS ได้ปรับปรุงการบริหารจัดการการใช้ที่ดินและกลไกการจัดหาเงินทุนในการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนในชนบทอย่างยั่งยืน ทั้งยังได้นำประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมมารวมอยู่ในกระบวนการวางแผนการพัฒนาประเทศของแต่ละประเทศสมาชิก สำหรับความร่วมมือระยะที่สองซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการจะเน้นการเพิ่มพูนผลประโยชน์ที่ได้รับจากความร่วมมือในระยะแรกเพื่อมุ่งสู่การอนุรักษ์และการใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติที่จำเป็นในอนุภูมิภาคผ่านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของระบบและวิธีการในการวางแผนการพัฒนา การปรับปรุงการบริหารจัดการภูมิทัศน์เพื่อการอนุรักษ์ (conservation landscapes) สิ่งมีชีวิตอย่างยั่งยืน การเสริมสร้างความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การส่งเสริมการพัฒนาที่ใช้คาร์บอนในระดับต่ำ (low - carbon development) การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบัน และการส่งเสริมการจัดหาเงินทุนที่ยั่งยืนเพื่อใช้ในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม

- 10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ (Flood Control and Water Resource Management)
- 11) แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism Development)

ประเทศสมาชิก GMS ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างภาพลักษณ์ของ GMS ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจแห่งหนึ่งของโลก แผนงานด้านการท่องเที่ยวของ GMS จะเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและเป็นเครื่องมือในการลดความยากจน (pro - poor tourism) ผ่านการพัฒนาแพ็คเกจการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงหลายประเทศ ทั้งยังมุ่งเน้นการพัฒนาด้านการตลาดและสินค้าการท่องเที่ยว การเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การอนุรักษ์มรดกทางนิเวศน์และวัฒนธรรม และการขยายการกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวไปยังชุมชนท้องถิ่น โครงการ ตัวอย่างเช่น จัดทำแผนการตลาดท่องเที่ยว Six Countries One Destination โดยมี Agency for Coordinating Mekong Tourism Activities (AMTA) ซึ่งตั้งสำนักงานอยู่ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นศูนย์ประสานงานหลักด้านการตลาด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศในรูปแบบของ package tour โดยจะเน้นตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ 3 แนวหลัก ตลอดจนการศึกษา GMS Visa เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวจากนอกอนุภูมิภาค

ความคืบหน้าจากการประชุมสุดยอดผู้นำแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยกำหนดแผนงานในระยะ 10 ปี ข้างหน้า ในส่วนที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยง ดังนี้

- 11.1) สร้างความเชื่อมโยงระหว่างเมืองกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เช่น การก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแนวเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก ตามแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR Map)
- 11.2) แผนพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ทางภาคใต้ ซึ่งจะเป็นช่องทางส่งออกและนำเข้าสินค้าแห่งใหม่ของ GMS
- 11.3) การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเข้ากับเส้นทางจากจีน และลาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและขยายห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาค
- 11.4) ประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 เชื่อมโยงบึงกาฬกับปากซัน และแห่งที่ 6 เชื่อมโยงอุบลราชธานีกับสาละวัน รวมทั้งการสร้างสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา เชื่อมโยงบ้านหนองเอี่ยนกับสตึงบท เป็นต้น
- 11.5) ด้านกฎระเบียบไทยส่งเสริมให้ประเทศสมาชิก GMS และ ADB เร่งผลักดันการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) สู่อุปการปฏิบัติอย่างป็นรูปธรรม รวมทั้งเร่งหาวิธีเพื่อผลักดันกฎระเบียบที่เป็นหนึ่งเดียวเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ

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

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 13 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2550 ที่เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ผู้นำอาเซียนได้ลงนามในปฏิญญาเซบูว่าด้วยการเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมอาเซียนให้บรรลุผลจากเดิมที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2563 เป็นปี พ.ศ. 2558 โดยในส่วนของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ (ประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และไทย) ได้ร่วมกันจัดทำแผนการจัดตั้ง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2015 หรือ ASEAN Economic Community Blueprint (AEC Blueprint 2015) เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินการด้านเศรษฐกิจเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้เข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) อย่างป็นทางการเรียบร้อยแล้ว ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 เป็นต้นมา

แผนจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นแผนบูรณาการในการจัดตั้งประชาคมอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ. 2558 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดทิศทาง/แผนงานด้านเศรษฐกิจที่ต้องดำเนินการให้ชัดเจนตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยมีเป้าหมายลดภาษีการนำเข้าสินค้าให้เหลือร้อยละศูนย์ทุกรายการ และสร้างพันธะสัญญาระหว่างประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการไปสู่เป้าหมายดังกล่าวร่วมกัน ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก (Bali Concord II) ได้แก่

- 1) การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตรวม (Single Market and Production Base) เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าบริการ การลงทุน และแรงงาน มีฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น
- 2) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Competitive Economic Region) โดยให้ความสำคัญด้านนโยบายที่ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน โดยการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เช่น นโยบายด้านการแข่งขัน นโยบายภาษี ทรัพย์สินทางปัญญา การคุ้มครองผู้บริโภค และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 3) การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน (Equitable Economic Development) สนับสนุนการพัฒนา SMEs และการเสริมสร้างขีดความสามารถผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น IAI (Initiative for ASEAN Integration) และ ASEAN - help - ASEAN Programs เป็นต้น
- 4) การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (Integration into the Global Economy) เน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรี การให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนภายใต้เขตการลงทุนอาเซียน (AA) กับนักลงทุนภายนอกอาเซียน และการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิต/จำหน่าย เป็นต้น

นอกจากนี้ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้ตกลงรับรอง "แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน" หรือ Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC 2010) เป็นแผนการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงด้านสินค้า บริการ ทุน และแรงงานระหว่างกัน และเริ่มมีแนวทางการแปลงแผนและจัดลำดับความสำคัญออกเป็นโครงการระยะสั้น และระยะยาว โดยมี "ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน" เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และพลังงาน ที่มีความหลากหลายให้มีการบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับ "ความเชื่อมโยงทางสถาบัน (Institutional Connectivity)" เพื่อบรรลุนิยามของอาเซียนในการสร้างความเชื่อมโยงและรวมตัวกันอย่างไร้รอยต่อ

ความคืบหน้าในการดำเนินการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน สามารถประเมินตามรายยุทธศาสตร์ที่ระบุใน MPAC 2010 สรุปแสดงในตารางที่ 2.9-1

ตารางที่ 2.9-1 สถานการณ์ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ยุทธศาสตร์	แผนงาน/โครงการ	สถานการณ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network: AHN)	- การปรับปรุงถนนทางหลวงให้อยู่ในชั้นที่ 3 เป็นอย่างน้อย - การติดตั้งป้ายจราจรบนถนนร่วมกัน - ให้ความสำคัญพิเศษกับเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน - ขยายตัวของทางหลวงอาเซียน 2 ไปยังประเทศจีน และ อินเดีย	- โครงข่ายทางหลวงอาเซียนมีความคืบหน้าอย่างมาก
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟ สิงคโปร์ - Kunming (Singapore - Kunming Rail Link: SKRL)	- ก่อสร้างทางรถไฟ 3 ช่วงที่ขาดอยู่ให้แล้วเสร็จ - จัดทำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์- Kunming - ระดมทุนและความช่วยเหลือทางวิชาการจากหุ้นส่วนภายนอก ร่วมกับธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียเพื่อดำเนินการตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน - การศึกษาความเป็นไปได้ในการต่อขยายเส้นทางรถไฟสิงคโปร์ - Kunming ไปยังเมืองสุราบายา ประเทศอินโดนีเซีย	- เส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์- Kunming มีบางเส้นทางที่ ยังต้องการเงินทุนสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีป	- กำหนดแผนพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีป	- ไม่มีรายงานความคืบหน้า
ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างระบบการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงมีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	- พัฒนาสมรรถนะและศักยภาพของท่าเรือ 47 แห่งที่กำหนดไว้ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดท่าเรือสำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสงขลา - เน้นการพัฒนาให้เป็น Multimodal และการสร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน	- การพัฒนาโครงข่ายการเดินเรือ Ro - Ro และเส้นทางเดินเรือระยะสั้น 3 เส้นทาง • คูไบ - มะละกา • เบลาวัน - ปินัง - ภูเก็ต • ดาเวา - บัตัง
ยุทธศาสตร์ที่ 5 สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงและภูมิภาคต่าง ๆ	- ศึกษาศักยภาพของแนวเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนให้กลายเป็นสะพานเศรษฐกิจการขนส่งของโลก - ก่อสร้างแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกให้แล้วเสร็จ - ส่งเสริมแนวเส้นทางเศรษฐกิจแม่โขง - อินเดีย ในฐานะเป็นสะพานเศรษฐกิจ - กำหนดและพัฒนาโครงข่ายจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าอาเซียนตามข้อริเริ่มต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้วของอาเซียน เช่น โครงข่ายทางหลวงอาเซียน และเส้นทางรถไฟสิงคโปร์ - Kunming	- ไม่มีรายงานความคืบหน้า
ยุทธศาสตร์ที่ 6 ให้ความสำคัญกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน	- จัดทำแบบจำลองการลงทุนลงทุนท่อส่งก๊าซในอาเซียน - ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายระบบท่อส่งก๊าซไปสู่ BIMP - EAGA	- โครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซอาเซียนสำเร็จแล้วหลายโครงการ แต่ยังคงมีความท้าทายในประเด็นด้านเทคนิคและกฎระเบียบ

ที่มา: The Master Plan on ASEAN Connectivity 2010 (MPAC 2010)

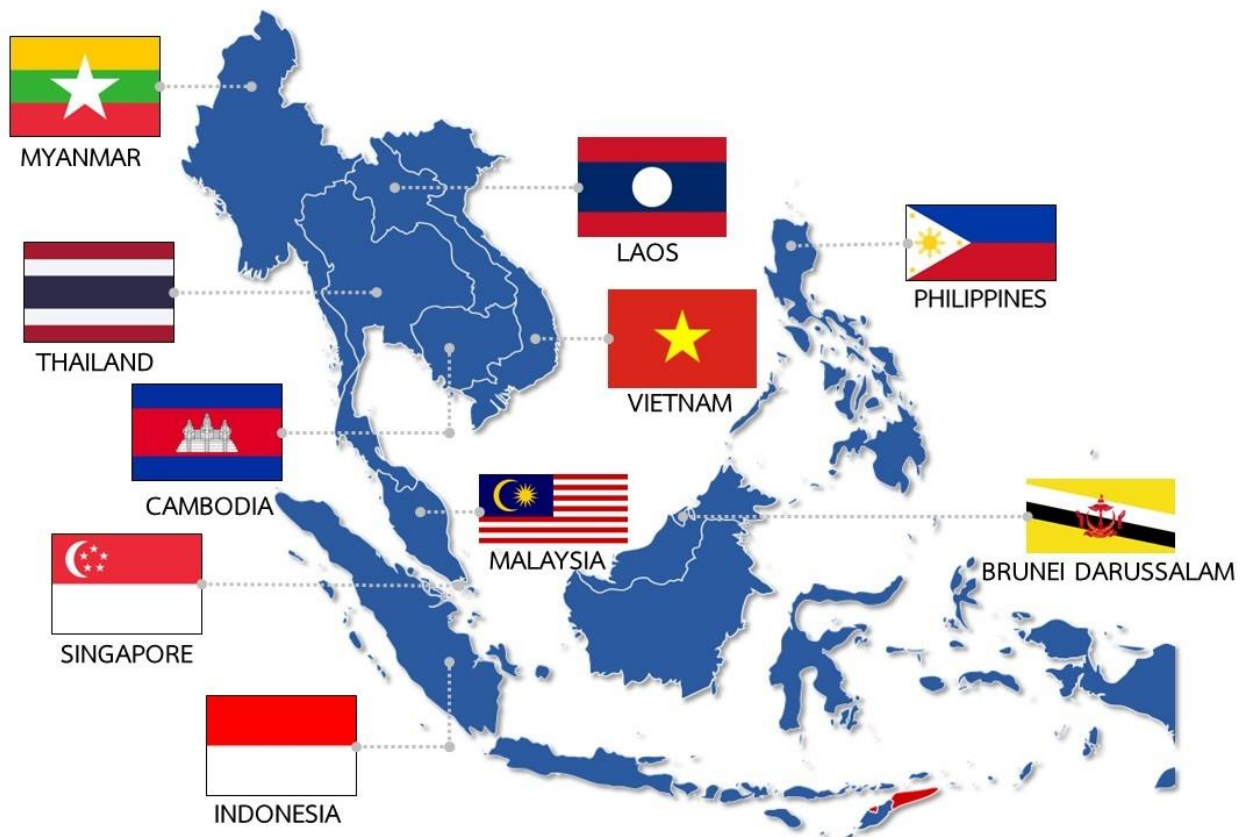
ข้อริเริ่มที่ยังไม่แล้วเสร็จ ใน MPAC 2010 ได้ถูกผนวกเข้ากับแผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน พ.ศ. 2568 (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025: MPAC 2025) เป็นกรอบและความ
ร่วมมือในการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนและจะขยายเป็นพื้นฐานในการเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคเอเชีย
ตะวันออกต่อไป โดยเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์การเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ 5 ด้านใน
MPAC 2025 ดังนี้

- 1) โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน (Sustainable infrastructure) เพื่อประสานใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มี
อยู่เพื่อรองรับโครงการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานในอาเซียนอย่างครบวงจรชีวิตของโครงการตั้งแต่
เตรียมการจนถึงการเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่ดำเนินการและดูแลโครงสร้างพื้นฐาน
ยุทธศาสตร์นี้รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เกี่ยวกับพัฒนาเมืองอย่างชาญฉลาด (smart
urbanization) ระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- 2) นวัตกรรมดิจิทัล (Digital innovation) เทคโนโลยีดิจิทัลในอาเซียนมีโอกาที่จะมีมูลค่าสูงถึง
625 พันล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้น การสร้างกรอบกฎระเบียบ (Regulatory frameworks) สำหรับ
การให้บริการดิจิทัลใหม่ ๆ การรองรับการแลกเปลี่ยนการปฏิบัติการที่เป็นเลิศในเรื่องข้อมูลแบบเปิด
(open data) และการสนับสนุนวิสาหกิจขนาดเล็ก กลาง และขนาดย่อม (Micro, Small and
Medium Enterprises: MSMEs) จึงมีความสำคัญเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาและ
เติบโตทางดิจิทัลอย่างเต็มที่
- 3) โลจิสติกส์ไร้รอยต่อ (Seamless logistics) เนื่องจากการพัฒนาประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์
โดยวัดจากระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่งในภูมิภาคยังไม่ได้ตามที่ได้มีการวางวิสัยทัศน์ไว้ใน
MPAC 2010 ความท้าทายที่สำคัญคือประเด็นการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ
และการแลกเปลี่ยนการปฏิบัติการเป็นเลิศระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม ยังถือได้ว่าเป็นโอกาสที่จะสร้างกลไก
เพื่อสนับสนุนการประสานงานและความร่วมมือระหว่างบริษัทด้านโลจิสติกส์ สถาบันการศึกษา และ
ประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อช่วยระบุข้อขัดแย้งในด้านที่ต่าง ๆ ของโซ่อุปทานในภูมิภาคนี้ รวมทั้ง
เพื่อรวบรวมและแบ่งปันแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ รวมทั้งช่วยระบุประเด็น
สำคัญด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN connectivity)
อย่างไร้รอยต่อ
- 4) ความเป็นเลิศด้านกฎระเบียบ (Regulatory excellence) มีความจำเป็นที่จะต้องปลูกฝังแนวปฏิบัติ
ด้านกฎระเบียบที่ดี (Good Regulatory Practice: GRP) ในการเตรียมการ ให้การรับรอง และ
การดำเนินการตามกฎระเบียบและแบบแผนวิธีในภูมิภาค เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้ คือ
การสนับสนุนการดำเนินการตามนโยบายที่สำคัญต่อวาระด้านความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน
โดยเฉพาะการปรับมาตรฐานให้มีความสอดคล้องกัน (standards harmonization) การยอมรับ
ร่วมกัน และกฎระเบียบทางเทคนิค รวมทั้งการแก้ไขมาตรการที่มีใช้ภาษี (non-tariff measures)
ที่ยังถูกใช้เป็นการบิดเบือนทางการค้า

- 5) การเคลื่อนย้ายของประชาชน (People mobility) ยุทธศาสตร์นี้มุ่งจะส่งเสริมให้การเคลื่อนย้ายในอาเซียนให้ดีขึ้น ซึ่งโอกาสในการพัฒนารวมถึงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้นักท่องเที่ยว โดยการแก้ปัญหาการขาดข้อมูลเกี่ยวกับทางเลือกในการเดินทางและการจัดให้มีระบบการยื่นขอรับการตรวจลงตรา (visa) มีความสะดวกและง่ายขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถส่งเสริมการเคลื่อนย้ายด้านทักษะในภูมิภาคให้ดีขึ้นโดยการจัดตั้งกรอบคุณสมบัติแรงงานคุณภาพสูงในวิชาชีพด้านอาชีพที่สำคัญ และส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยภายในอาเซียนให้มากขึ้นด้วย

เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA)

เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area หรือ AFTA) หมายถึง การทำความตกลงทางการค้าของประเทศอาจเป็น 2 ประเทศ (ทวิภาคี) หรือเป็นกลุ่มประเทศ (พหุภาคี) เขตการค้าเสรีอาเซียนเกิดจากการประชุมหารือของผู้นำอาเซียน ที่มุ่งจะกระชับความสัมพันธ์และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างกัน และเพื่อให้อาเซียนแข่งขันกับประเทศอื่นได้ มีการประกาศเจตนารมณ์จากประเทศต่าง ๆ จนเกิดการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนโดยการลงนามในข้อตกลง AFTA ของผู้นำประเทศสมาชิก ASEAN ในระหว่างการประชุมสุดยอด ASEAN ที่สิงคโปร์เมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 (2535) จากข้อเสนอของอดีตนายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุน ปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ แบ่งเป็นสมาชิกเดิม 6 ประเทศ คือ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และสมาชิกใหม่ 4 ประเทศ คือ เวียดนาม ลาว พม่า กัมพูชา ดังรูปที่ 2.9-4



ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

รูปที่ 2.9-4 ประเทศความร่วมมือเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA)

เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เกิดจากความต้องการร่วมมือทางการค้าจากประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน เพื่อให้อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มอำนาจในการต่อรองทางเศรษฐกิจในเวทีโลก พร้อมกันนี้อาเซียนยังมีความต้องการที่จะดึงดูดประเทศต่าง ๆ ให้เข้ามาลงทุน เพื่อความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ภายในภูมิภาค โดย AFTA จะทำให้การค้าขายสินค้าในอาเซียนเป็นไปอย่างเสรี มีการคิดอัตราภาษีศุลกากร ระหว่างกันภายในกลุ่มลดให้เหลือน้อยที่สุด หรือเป็น 0% และปราศจากข้อกำหนดทางการค้า อันจะส่งผลให้ ประเทศสมาชิกมีต้นทุนการผลิตสินค้าลดลง อีกทั้งเป็นการเพิ่มปริมาณการบริโภคสินค้าในภูมิภาค ทำให้อาเซียน เป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมั่นคง

การค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ ASEAN

สินค้าส่งออก

เมื่อพิจารณาประเภทสินค้า 10 อันดับแรกที่มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2565 มากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 2.9-2 พบว่าสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด คือ น้ำมันสำเร็จรูป รองลงมา คือ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และอัญมณีและเครื่องประดับ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.9-2 ประเภทสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2560 - 2565 สูงสุด 10 อันดับแรก

รายการสินค้า	มูลค่า: พันล้านบาท						อัตราขยายตัว (%)					สัดส่วน (%)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2561	2562	2563	2564	2565	2560	2561	2562	2563	2564	2565
1) น้ำมันสำเร็จรูป	183.16	234.88	178.23	126.92	221.16	298.76	28.24	-24.12	-28.79	74.25	35.09	9.07	10.68	9.16	7.38	10.77	11.98
2) รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	233.37	253.33	240.30	148.48	218.31	272.64	8.55	-5.15	-38.21	47.03	24.88	11.56	11.52	12.35	8.64	10.63	10.93
3) อัญมณีและเครื่องประดับ	56.40	86.99	77.51	137.97	82.74	140.31	54.23	-10.90	78.00	-40.03	69.57	2.79	3.96	3.98	8.03	4.03	5.63
4) เคมีภัณฑ์	84.99	95.40	84.19	69.53	100.27	109.11	12.24	-11.75	-17.41	44.20	8.82	4.21	4.34	4.33	4.05	4.88	4.38
5) เม็ดพลาสติก	80.36	96.06	78.08	65.52	102.46	108.51	19.54	-18.72	-16.09	56.38	5.91	3.98	4.37	4.01	3.81	4.99	4.35
6) แผงวงจรไฟฟ้า	56.25	62.34	57.06	56.35	70.81	95.90	10.83	-8.47	-1.25	25.66	35.44	2.79	2.84	2.93	3.28	3.45	3.85
7) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	79.24	84.98	66.10	56.59	67.39	81.32	7.25	-22.22	-14.38	19.08	20.66	3.93	3.87	3.40	3.29	3.28	3.26
8) น้ำตาลทราย	58.67	66.60	59.14	44.07	35.92	73.88	13.51	-11.20	-25.48	-18.50	105.68	2.91	3.03	3.04	2.56	1.75	2.96
9) สินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ	82.55	71.41	66.30	44.21	48.71	71.51	-13.50	-7.16	-33.32	10.19	46.81	4.09	3.25	3.41	2.57	2.37	2.87
10) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	78.63	73.51	58.17	52.99	78.74	70.70	-6.51	-20.87	-8.91	48.60	-10.21	3.90	3.34	2.99	3.08	3.84	2.84
รวม 10 รายการ	993.63	1,125.50	965.08	802.63	1,026.52	1,322.64	13.27	-14.25	-16.83	27.89	28.85	49.23	51.19	49.59	46.70	50.00	53.04
11) อื่น ๆ	1,024.68	1,073.05	981.17	916.04	1,026.55	1,171.10	4.72	-8.56	-6.64	12.06	14.08	50.77	48.81	50.41	53.30	50.00	46.96
รวมมูลค่าส่งออกทั้งสิ้น	2,018.31	2,198.55	1,946.25	1,718.67	2,053.07	2,493.74	8.93	-11.48	-11.69	19.46	21.46	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้านำเข้า

เมื่อพิจารณาประเภทสินค้า 10 อันดับแรกที่มีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2565 มากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 2.9-3 พบว่าสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด คือ น้ำมันดิบ รองลงมา คือ ก๊าซธรรมชาติ และเคมีภัณฑ์ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.9-3 ประเภทสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2560 - 2565 สูงสุด 10 อันดับแรก

รายการสินค้า	มูลค่า: พันล้านบาท						อัตรายายตัว (%)					สัดส่วน (%)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2561	2562	2563	2564	2565	2560	2561	2562	2563	2564	2565
1) น้ำมันดิบ	131.67	142.47	102.92	70.51	117.32	157.31	8.20	-27.76	-31.49	66.39	34.09	9.34	9.69	7.31	5.73	8.04	8.52
2) ก๊าซธรรมชาติ	72.91	88.02	102.43	72.17	76.03	151.77	20.72	16.38	-29.54	5.34	99.63	5.17	5.99	7.27	5.87	5.21	8.22
3) เคมีภัณฑ์	90.44	94.74	80.50	76.70	116.17	136.44	4.76	-15.03	-4.72	51.45	17.45	6.42	6.45	5.72	6.24	7.96	7.39
4) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	113.02	133.17	100.70	118.07	130.47	116.53	17.83	-24.38	17.24	10.50	-10.68	8.02	9.06	7.15	9.60	8.94	6.31
5) แผงวงจรไฟฟ้า	74.26	69.13	60.01	58.27	68.73	102.39	-6.92	-13.19	-2.90	17.94	48.97	5.27	4.70	4.26	4.74	4.71	5.54
6) เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	88.22	87.80	82.68	70.41	82.37	99.20	-0.47	-5.83	-14.84	16.99	20.44	6.26	5.97	5.87	5.73	5.65	5.37
7) สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	67.83	63.16	54.84	52.03	74.62	84.63	-6.89	-13.16	-5.13	43.42	13.40	4.81	4.30	3.89	4.23	5.12	4.58
8) เชื้อเพลิงอื่น ๆ	52.42	57.39	53.78	63.32	73.25	80.85	9.48	-6.29	17.74	15.68	10.39	3.72	3.90	3.82	5.15	5.02	4.38
9) ถ่านหิน	34.49	40.99	31.58	29.47	36.71	74.22	18.84	-22.97	-6.68	24.57	102.19	2.45	2.79	2.24	2.40	2.52	4.02
10) พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	30.05	29.21	34.78	42.49	51.18	60.36	-2.79	19.07	22.18	20.46	17.93	2.13	1.99	2.47	3.46	3.51	3.27
รวม 10 รายการ	755.31	806.07	704.22	653.44	826.83	1,063.70	6.72	-12.63	-7.21	26.54	28.65	53.59	54.84	50.01	53.14	56.68	57.59
11) อื่น ๆ	654.11	663.68	703.88	576.22	631.81	783.42	1.46	6.06	-18.14	9.65	24.00	46.41	45.16	49.99	46.86	43.32	42.41
รวมมูลค่านำเข้าทั้งสิ้น	1,409.42	1,469.75	1,408.10	1,229.66	1,458.64	1,847.11	4.28	-4.19	-12.67	18.62	26.63	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

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

ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ใน 7 ประเทศ ได้แก่ ประเทศบังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย โดยมีสาขาความร่วมมือหลัก 14 สาขา คือ การค้า การลงทุน การคมนาคมและการสื่อสาร พลังงาน การท่องเที่ยว เทคโนโลยี ประมง เกษตร สาธารณสุข การลดความยากจน การต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ การจัดการสิ่งแวดล้อมและภัยพิบัติ วัฒนธรรมและปฏิบัติสัมพันธ์ในระดับประชาชน เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรีร่วมกันและทำให้เกิด Land Link ทางด้านตะวันออก - ตะวันตก ที่มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพที่จะนำไปสู่การพัฒนาเมืองใหญ่เมืองเล็กตามเส้นทางถนนสายหลักทั้งทวีปเอเชีย ดังรูปที่ 2.9-5



ที่มา: <https://www.thansettakij.com/>

รูปที่ 2.9-5 เส้นทางความร่วมมืออ่าวเบงกอล

การค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC

สินค้าส่งออก

เมื่อพิจารณาประเภทสินค้า 10 อันดับแรกที่มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2565 มากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 2.9-4 พบว่าสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด คือ เม็ดพลาสติก รองลงมา คือ เคมีภัณฑ์ และไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.9-4 ประเภทสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2562 - 2565 สูงสุด 10 อันดับแรก

รายการสินค้า	มูลค่า: พันล้านบาท				อัตรายายตัว (%)			สัดส่วน (%)			
	2562	2563	2564	2565	2563	2564	2565	2562	2563	2564	2565
1) เม็ดพลาสติก	28.66	24.65	43.48	52.95	-14.00	76.42	21.78	6.99	7.56	9.41	9.14
2) เคมีภัณฑ์	31.98	25.10	41.07	50.77	-21.52	63.63	23.63	7.80	7.70	8.89	8.76
3) ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์	4.45	5.43	22.98	44.96	21.88	323.26	95.67	1.09	1.67	4.97	7.76
4) อัญมณีและเครื่องประดับ	23.16	14.97	19.06	37.49	-35.35	27.27	96.73	5.65	4.59	4.12	6.47
5) น้ำมันสำเร็จรูป	17.43	14.30	26.78	32.41	-17.95	87.25	21.02	4.25	4.39	5.80	5.59
6) เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	17.96	16.08	21.06	23.32	-10.45	30.97	10.72	4.38	4.93	4.56	4.02
7) รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	18.19	14.28	18.65	20.03	-21.48	30.56	7.44	4.44	4.38	4.04	3.46
8) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	19.18	16.77	16.56	17.55	-12.55	-1.27	6.00	4.68	5.14	3.58	3.03
9) เครื่องดื่ม	12.01	10.85	11.22	13.78	-9.62	3.44	22.81	2.93	3.33	2.43	2.38
10) ทองแดงและของทำด้วยทองแดง	8.94	6.72	11.40	13.31	-24.83	69.59	16.75	2.18	2.06	2.47	2.30
รวม 10 รายการ	181.95	149.15	232.25	306.58	-18.03	55.71	32.00	44.41	45.75	50.27	52.91
11) อื่น ๆ	227.78	176.85	229.79	272.91	-22.36	29.94	18.76	55.59	54.25	49.73	47.09
รวมมูลค่าส่งออกทั้งสิ้น	409.74	326.00	462.04	579.48	-20.44	41.73	25.42	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้านำเข้า

เมื่อพิจารณาประเภทสินค้า 10 อันดับแรกที่มีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2565 มากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 2.9-5 พบว่าสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด คือ กาชาธรรมชาติ รองลงมา คือ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่ง ทองคำ และเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.9-5 ประเภทสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2560 - 2565 สูงสุด 10 อันดับแรก

รายการสินค้า	มูลค่า: พันล้านบาท						อัตราขยายตัว (%)					สัดส่วน (%)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2561	2562	2563	2564	2565	2560	2561	2562	2563	2564	2565
1) กาชาธรรมชาติ	63.57	74.78	77.13	57.68	54.99	85.16	17.63	3.15	-25.23	-4.65	54.86	28.60	28.68	29.89	25.48	18.45	22.34
2) เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	28.07	28.17	31.47	29.87	45.41	68.51	0.36	11.72	-5.08	52.00	50.89	12.63	10.80	12.19	13.20	15.23	17.97
3) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	11.71	21.20	24.84	21.81	37.50	37.95	81.01	17.18	-12.23	71.99	1.18	5.27	8.13	9.63	9.63	12.58	9.95
4) พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	6.06	7.44	12.17	14.90	23.70	30.88	22.70	63.67	22.36	59.09	30.30	2.73	2.85	4.72	6.58	7.95	8.10
5) สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	15.39	18.49	14.20	11.68	20.45	23.33	20.12	-23.22	-17.74	75.09	14.09	6.93	7.09	5.50	5.16	6.86	6.12
6) เคมีภัณฑ์	13.74	19.89	15.01	15.32	17.59	20.06	44.79	-24.54	2.09	14.78	14.09	6.18	7.63	5.81	6.77	5.90	5.26
7) สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูปและกึ่งสำเร็จรูป	10.17	12.02	9.00	6.93	10.45	14.82	18.22	-25.14	-23.03	50.85	41.80	4.58	4.61	3.49	3.06	3.51	3.89
8) ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	5.44	6.65	6.43	6.75	9.36	9.57	22.20	-3.32	5.05	38.70	2.17	2.45	2.55	2.49	2.98	3.14	2.51
9) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	9.50	9.32	7.85	6.38	8.65	9.04	-1.85	-15.74	-18.72	35.52	4.54	4.27	3.57	3.04	2.82	2.90	2.37
10) ผลิตภัณฑ์โลหะ	3.61	2.21	1.95	2.35	3.26	6.95	-38.85	-11.56	20.42	38.48	113.20	1.63	0.85	0.76	1.04	1.09	1.82
รวม 10 รายการ	167.26	200.16	200.06	173.66	231.35	306.27	19.67	-0.05	-13.19	33.22	32.38	75.25	76.76	77.52	76.74	77.60	80.34
11) อื่น ๆ	55.01	60.60	58.03	52.65	66.78	74.96	10.15	-4.24	-9.27	26.85	12.24	24.75	23.24	22.48	23.26	22.40	19.66
รวมมูลค่านำเข้าทั้งสิ้น	222.27	260.76	258.09	226.31	298.14	381.23	17.31	-1.03	-12.31	31.74	27.87	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

2.9.4 กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong Lancang Cooperation: MLC)

กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป. ลาว เวียดนาม ไทย และจีน กรอบความร่วมมือนี้เป็นข้อริเริ่มของไทยเมื่อปี 2555 ที่ประสงค์จะพัฒนากรอบความร่วมมือในเขตเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง โดยเน้นให้มีการพัฒนาที่ยั่งยืน ลดความเหลื่อมล้ำ และส่งเสริมกระบวนการพัฒนาอาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกมีการหารือร่วมกันเกี่ยวกับการพัฒนากรอบความร่วมมือดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และได้ประกาศจัดตั้งอย่างเป็นทางการในการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศแม่โขง - ล้านช้าง ครั้งที่ 1 ในเดือนพฤศจิกายน 2558 กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง เป็นกรอบความร่วมมือที่ครอบคลุมทุกด้าน มีศักยภาพสูง ประกอบด้วยความร่วมมือ 3 สาขาหลัก ได้แก่

- 1) การเมืองและความมั่นคง
- 2) เศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน
 - การขยายการค้าและการลงทุน
 - การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านกายภาพและด้านกฎระเบียบ
 - การส่งเสริมความร่วมมือทางการเงิน
 - การส่งเสริมความร่วมมือด้านทรัพยากรน้ำ และการจัดการน้ำ
 - การส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงาน
 - การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

3) สังคม วัฒนธรรม และการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน

จีนเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง โดยได้ตั้งกองทุนพิเศษแม่โขง - ล้านช้าง กว่า 300 ล้านเหรียญสหรัฐ ให้สมาชิกใช้ดำเนินโครงการความร่วมมือต่าง ๆ และผลักดันข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศคู่ค้าในปี 2561 ไทยได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนพิเศษแม่โขง - ล้านช้าง 4 โครงการ ซึ่งได้มอบให้สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงเป็นผู้ดำเนินโครงการ ได้แก่

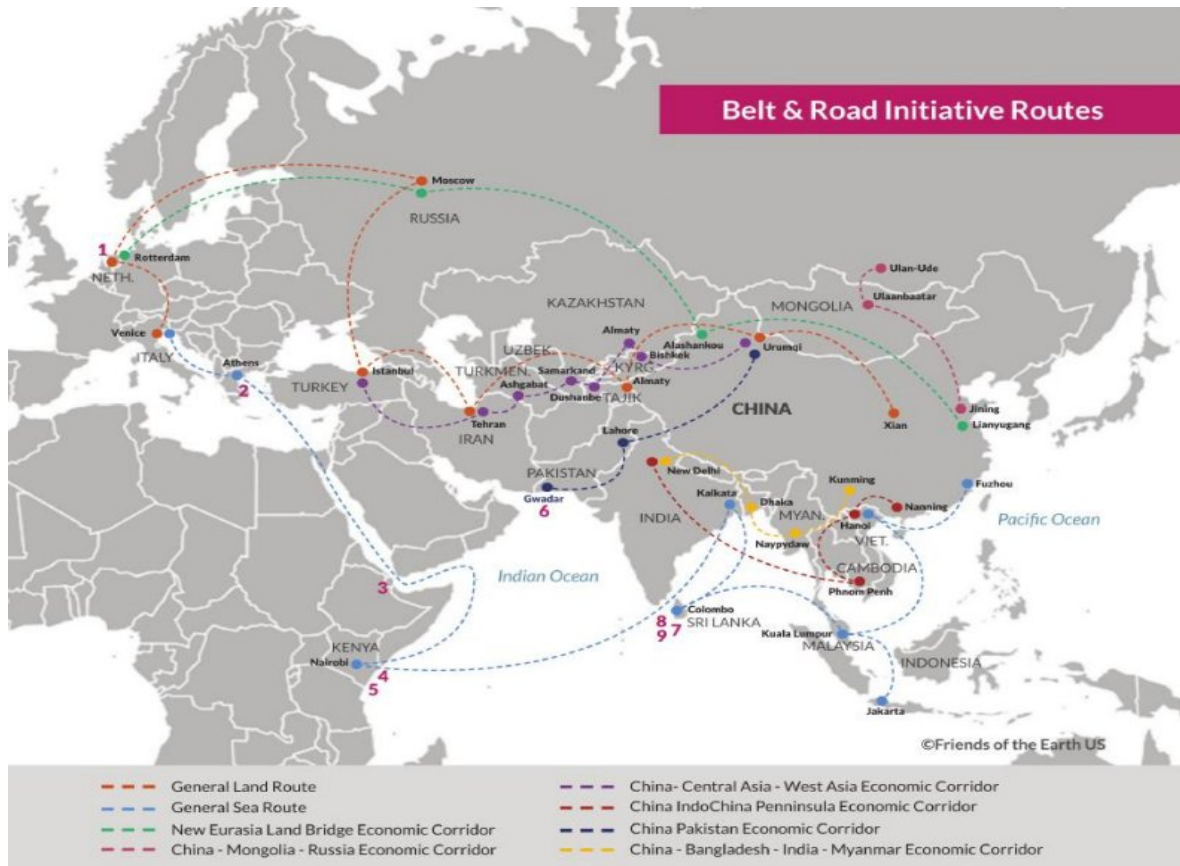
- โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน โดยนำแนวคิดการทำโมเดลเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตการค้าเสรี เช่น เขตการค้าเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Pilot Trade Zone) เป็นต้นแบบ
- โครงการพัฒนาการอำนวยความสะดวกตามแนวชายแดน เช่น พิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า จะช่วยให้การปล่อยสินค้าคล่องตัว ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการผลิตแก่ผู้ประกอบการ
- โครงการจัดกิจกรรมเวทีภาคธุรกิจแม่โขง - ล้านช้าง เพื่อสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการแม่โขง - ล้านช้าง อาทิ การจัดงานแสดงสินค้า จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ กิจกรรมจับคู่ทางธุรกิจ

- โครงการพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตชนบท ซึ่งจะช่วยให้ SMEs ในชนบทได้เข้าถึงตลาดการค้าในระดับประเทศและระดับสากล ซึ่งดำเนินงานเสร็จแล้วปลายปี พ.ศ. 2563 ไทยได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนพิเศษแม่โขง - ล้านช้าง เพิ่มเติม คือ โครงการ "สร้างโอกาสสำหรับการค้าข้ามพรมแดนในกลุ่มประเทศสมาชิกแม่โขง - ล้านช้าง" จากการพัฒนาเส้นทาง 3A และโครงข่ายรถไฟ China - Pan Asia" ซึ่งกระทรวงพาณิชย์มอบให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นผู้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อศึกษาโอกาสและการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ที่เชื่อมระหว่างจีน ลาว และไทย ผ่านจุดพรมแดนและเมืองสำคัญ เช่น อ.เชียงของ (จ.เชียงราย) บ้านห้วยทราย (ลาว) บ่อเต็น (ลาว) บ่อหาน (จีน) และคุนหมิง (จีน) รวมทั้งศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับนโยบายพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross Border e-Commerce: CBEC) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ BEC ส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยและอาเซียนผ่านเส้นทาง R3A และเขตการค้าเสรีคุนหมิง ตลอดจนเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยผ่านเส้นทาง R3A และโครงข่ายรถไฟของจีนที่สร้างเชื่อมต่อจากคุนหมิงถึงบ่อหาน เพื่อยกระดับสู่การเชื่อมโยงพื้นที่ทางตอนเหนือของประเทศสมาชิกแม่โขง - ล้านช้าง อาเซียน จีน และยุโรป ในอนาคตหากสามารถผลักดันโครงการเศรษฐกิจพิเศษเชียงของเชื่อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อหาน-บ่อเต็น ได้สำเร็จ และพัฒนาเชียงของให้มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับ CBEC ทั้งระบบสาธารณูปโภค ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า และคลังสินค้าทัณฑ์บน

2.9.5 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road)

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 เดิมถูกเรียกว่า One Belt One Road แต่ต่อมารัฐบาลจีนได้เปลี่ยนชื่อเรียกใหม่ว่า Belt and Road Initiative (BRI) สำหรับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่นี้เริ่มดำเนินการเมื่อปี ค.ศ. 2013 และคาดว่าจะสิ้นสุดเมื่อปี ค.ศ. 2049 โดยจุดประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นในการเชื่อมต่อทวีปเอเชีย กับทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา โดยผ่านโครงข่ายทางบกและทางทะเล เพื่อปรับปรุงการรวมตัวในภูมิภาค เพิ่มการค้าระหว่างภูมิภาค และกระตุ้นการเติบโตทางด้านการเศรษฐกิจ โดยยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 นี้เป็นยุทธศาสตร์ที่ได้พัฒนา โดยประธานาธิบดีของจีน สี จิ้น ผิง ที่ได้รับแรงบันดาลใจจากเส้นทางสายไหมเก่าที่เป็นเครือข่ายเส้นทางการค้าเก่าแก่ที่เชื่อมจีนกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนผ่านทางยูเรเชีย (ณัฐสม ตังเดชะหิรัญ, 2561)

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ประกอบด้วย โครงการและแผนงานเพื่อพัฒนาในพื้นที่ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ โดยเริ่มต้นที่การพัฒนาเมืองหลักที่เป็นศูนย์กลางการค้าของแต่ละภูมิภาคก่อน ต่อจากนั้นจะขยายการเชื่อมต่อเส้นทางให้เป็นเครือข่ายของเส้นทางเดียวกัน ดังคำกล่าวที่ว่า หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) ดังแสดงในรูปที่ 2.9-6



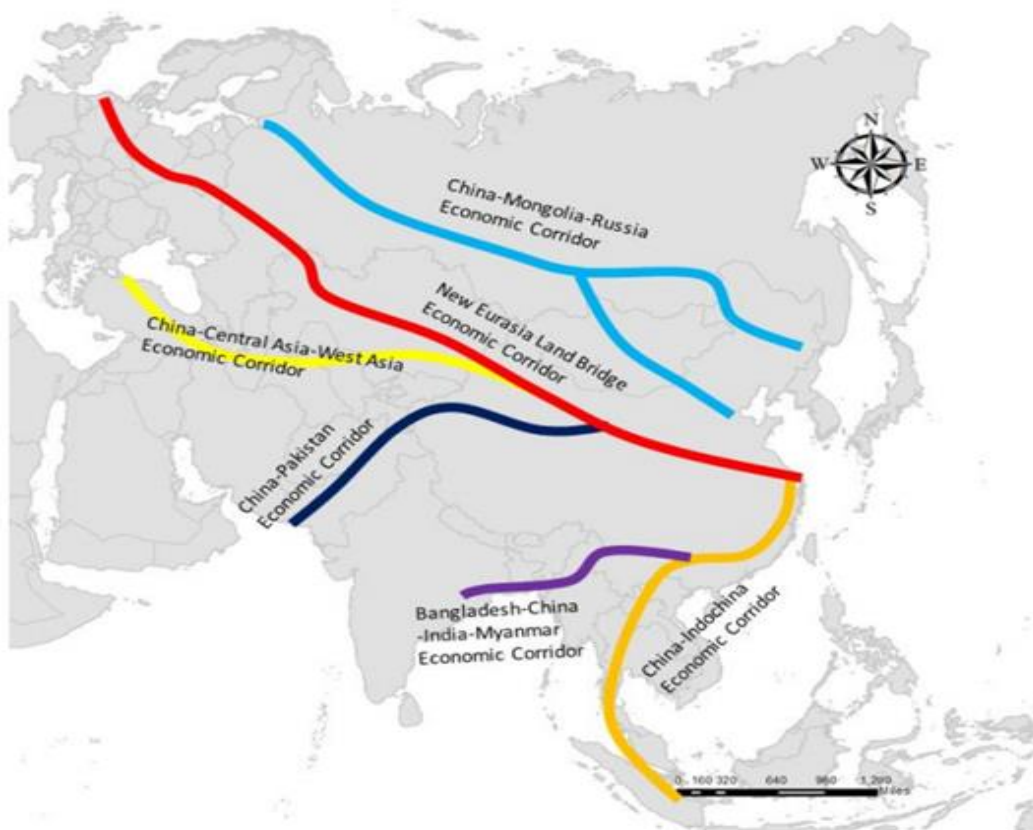
ที่มา: Friends of the Earth United States (2016)

รูปที่ 2.9-6 เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 (BRI) ตามระเบียงเศรษฐกิจ

หนึ่งแถบหรือแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt) คือ เครือข่ายเส้นทางบกจากจีนไปยัง 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป แบ่งการพัฒนานออกเป็น 6 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ดังแสดงในรูปที่ 2.9-7 และตารางที่ 2.9-6 ได้แก่

- 1) เส้นทางยูเรเชียจากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย (New Eurasia Land Bridge)
- 2) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซียตะวันออก (China-Mongolia-Russia Corridor)
- 3) เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (China-Central Asia-West Asia Corridor)
- 4) เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (China-Indochina Peninsula Corridor)
- 5) เส้นทางจีน-ปากีสถาน (China-Pakistan Corridor)
- 6) เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศ-อินเดีย (China-Myanmar-Bangladesh-India Corridor)

นอกจากนี้ในระเบียงเศรษฐกิจที่ติดกับชายฝั่งยังเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวกันกับเส้นทางเดินเรือทะเล ซึ่งแต่ละระเบียงเศรษฐกิจนอกจากจะมุ่งสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ได้แก่ ถนน รถไฟ ท่าเรือ และท่อส่งน้ำมัน อีกทั้งในจุดศูนย์กลางการกระจายสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ถูกสร้างหรือพัฒนาขึ้นเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางการค้า เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ การข้ามแดน ศุลกากร เป็นต้น



ที่มา: Charles et al. (2018)

รูปที่ 2.9-7 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

ตารางที่ 2.9-6 แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่

ลำดับ	ระเบียงเศรษฐกิจ	เส้นทางก่อสร้าง	ประเทศที่เกี่ยวข้อง
1	สะพานเศรษฐกิจและระเบียงเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่	รถไฟ ถนน	จีน คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส และ 23 ประเทศในสหภาพยุโรป
2	ระเบียงเศรษฐกิจจีน - มองโกเลีย - รัสเซีย	รถไฟ	จีน มองโกเลีย รัสเซีย
3	ระเบียงเศรษฐกิจจีน - เอเชียกลาง - เอเชียตะวันตก	รถไฟ	จีน คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน ทาจิกิสถาน อุซเบกิสถาน เติร์กเมนิสถาน อัฟกานิสถาน อิหร่าน ตุรกี ยูเครน อาเซอร์ไบจาน จอร์เจีย และรัสเซีย
4	ระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรอินโดจีน	รถไฟ ถนน ท่าเรือ	จีน สิงคโปร์ เวียดนาม กัมพูชา
5	ระเบียงเศรษฐกิจจีน - ปากีสถาน	รถไฟ ถนน ท่อส่งน้ำมัน	จีน อินเดีย อิหร่าน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน
6	ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ - จีน - อินเดีย - เมียนมาร์	รถไฟ ถนน ท่าเรือ	บังคลาเทศ จีน อินเดีย พม่า

ที่มา: สุมาลี สุขदानนท์ (2562)

เป้าหมายของนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21 แบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านเศรษฐกิจ: จีนต้องการใช้นโยบายดังกล่าวเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและรักษาความได้เปรียบทางเศรษฐกิจให้กับจีน
- 2) ด้านการเมืองและความมั่นคง: จีนต้องการใช้นโยบายดังกล่าวแก้ไขปัญหาคาความขัดแย้งภายในประเทศ ที่ผ่านการปิดล้อมและการถ่วงดุลสหรัฐอเมริกา สร้างพันธมิตรและขยายอิทธิพล รวมทั้งเสริมสร้างบทบาทที่โดดเด่นของจีนในเวทีโลก

ลักษณะของนโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21 รูปที่ 2.9-8 สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนแรกคือ วิสัยทัศน์และการวางแผน ซึ่งมีการกำหนดได้ชัดเจนตามที่รัฐบาลจีนได้ประกาศไว้ ส่วนที่สองคือ ความคิดริเริ่ม ซึ่งจีนกำหนดไว้เป็นกรอบกว้าง ๆ สำหรับการเจรจาประเทศต่าง ๆ สามารถปรับได้ตามสถานการณ์และสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม สำหรับเส้นทางของนโยบายดังกล่าว แบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่

- 1) แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม ประกอบด้วย เส้นทางทางบก 3 เส้นทาง และ 4 ระเบียง เศรษฐกิจ (ระเบียงเศรษฐกิจการเชื่อมต่อทางบกใหม่ของยูเรเชีย ระเบียงเศรษฐกิจจีน - มองโกเลีย - รัสเซีย ระเบียงเศรษฐกิจจีน- เอเชียกลาง - เอเชียตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจจีน -คาบสมุทรอินโดจีน)
- 2) เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 ประกอบด้วย เส้นทางทางทะเล 2 เส้นทางหลัก และ 2 ระเบียงเศรษฐกิจ (ระเบียงเศรษฐกิจจีน - ปากีสถาน และระเบียงเศรษฐกิจเบงกอล - จีน - อินเดีย - เมียนมา)

นโยบายเส้นทางสายไหม ในคริสต์ศตวรรษที่ 21

ลักษณะของนโยบาย

1. ส่วนวิสัยทัศน์และการวางแผน

- แนวความคิดหลัก 4 :
 - 1) ความร่วมมือโดยสันติ
 - 2) การเปิดกว้างและครอบคลุม
 - 3) การเรียนรู้ร่วมกัน
 - 4) ผลประโยชน์ร่วมกัน
- กรอบความร่วมมือ 5 ด้าน
 - 1) ความร่วมมือด้านนโยบาย
 - 2) ความร่วมมือเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อ
 - 3) การจัดทำข้อตกลงและอุปสรรคทางด้านทางการค้า
 - 4) การบูรณาการทางการเงิน
 - 5) ความสัมพันธ์ระหว่างประชาชน

2. ส่วนของความคิดริเริ่ม:

จีนกำหนดเป็นกรอบกว้างๆ สำหรับเจรจากับประเทศต่างๆ เพื่อสร้างความร่วมมือในโครงการต่างๆ ภายใต้กรอบของนโยบายดังกล่าว

1. แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม

1) เส้นทางทางบก

- เส้นทางรถไฟ: จีน-เอเชียกลาง-ยุโรป
- เส้นทางรถไฟ: จีน-เอเชียตะวันตก-เมดิเตอร์เรเนียน
- เส้นทางรถไฟ: จีน-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้-เอเชียใต้

2) ระเบียงเศรษฐกิจ

- ระเบียงเศรษฐกิจการเชื่อมต่อทางบกใหม่ของยูเรเชีย ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟ 4 เส้นทาง:
 - (1) เส้นทางจากมณฑลฉงชิ่งของจีนไปถึงเมืองดีสบูร์ก (ประเทศเยอรมนี)
 - (2) เส้นทางจากเมืองอุ๋นซิงของจีนไปถึงเมืองมิวนิคและเมืองปารีส (สาธารณรัฐเช็ก)
 - (3) เส้นทางจากเมืองเฉิงตูของจีนไปถึงเมืองวูซู (ประเทศโปแลนด์)
 - (4) เส้นทางจากเจิ้งโจวของจีนไปถึงเมืองฮัมบูร์ก (ประเทศเยอรมนี)
- ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก:
 - (1) จากปักกิ่ง-เทียนจิน-เฮอเป่ย์-ฮูหนาน-มองโกเลีย-รัสเซีย
 - (2) จากไคฟิง-เซินหยาง-ซางฮู-ฮาร์บิน-แมนจูเลีย-ซิดา (รัสเซีย)
- ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก
- ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟความเร็วสูง 3 เส้นทาง:
 - (1) เส้นทางตะวันออก: จากคุนหมิง-ยู่ซี-ฮานอ่ย-โฮจิมินห์-พนมเปญ-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์
 - (2) เส้นทางตะวันตก: คุนหมิง-ต้าลี่-ย่างกุ้ง-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์
 - (3) เส้นทางกลาง: จากคุนหมิง-ยู่ซี-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์

2. เส้นทางสายไหมทางทะเลในคริสต์ศตวรรษที่ 21

1) เส้นทางทางทะเล

- เส้นทางเดินเรือ: จีน-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้-มหาสมุทรอินเดีย-ยุโรป
- เส้นทางเดินเรือ: จีน-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้-มหาสมุทรอินเดีย-แอฟริกา

2) ระเบียงเศรษฐกิจ

- ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน
- ระเบียงเศรษฐกิจเบงกอล-จีน-อินเดีย-เมียนมา

- | | |
|----------------------|---|
| 1) ชูโจว (จีน) | 8) กวนตง (มาเลเซีย) |
| 2) เซียนโจว (จีน) | 9) โกลกัตตา (อินเดีย) |
| 3) กว่างโจว (จีน) | 10) จาร์กัตตาและเกาะบัตัม (อินโดนีเซีย) |
| 4) จิ่นเจียง (จีน) | 11) โคลัมโบและมะนิลา (ฟิลิปปินส์) |
| 5) ไคฟิง (จีน) | 12) สิงคโปร์ (สาธารณรัฐสิงคโปร์) |
| 6) เป่ย์ไห่ (จีน) | 13) มะนิลา (ฟิลิปปินส์) |
| 7) ฮานอ่ย (เวียดนาม) | 14) พอร์ตเบลต์ (ศรีลังกา) |

ที่มา: การวิเคราะห์ “นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21” ของจีน

รูปที่ 2.9-8 นโยบายเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 21

สำหรับความเชื่อมโยงของ One Belt One Road กับไทยมี 5 ด้านเช่นกัน คือ 1) นโยบายระดับรัฐ 2) นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟความเร็วสูง 3) การค้า ที่เป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย แม้เศรษฐกิจโลกผันผวนแต่การค้าระหว่างไทย-จีน มีการเติบโตต่อเนื่อง 4) ด้านการเงิน มีการจัดสรร จัดหาเงินทุนระหว่างประเทศ ให้บริการการเงินข้ามประเทศ เช่น ธนาคารกรุงเทพที่เข้าไปทำธุรกิจในจีน มีการให้บริการเงินหยวน และ 5) ประชาชนคนจีนและไทยเดินทางท่องเที่ยวระหว่างกัน มีความสัมพันธ์กันในระดับประชาชน

โดยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย 1) โครงการก่อสร้างรถไฟ 2) โครงการก่อสร้างท่าเรือ และ 3) โครงการก่อสร้างสะพาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการก่อสร้างรถไฟ

- 1) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง จาการ์ตา - บันดุง ประเทศอินโดนีเซีย (142 กิโลเมตร)
- 2) โครงการก่อสร้างรถไฟ อาบูจา - คาคูนา ประเทศไนจีเรีย (186.5 กิโลเมตร)
- 3) โครงการก่อสร้างรถไฟ เอธิโอเปีย - จิบูตี (750 กิโลเมตร)
- 4) โครงการก่อสร้างรถไฟ จีน - สปป.ลาว (414.332 กิโลเมตร)

2. โครงการก่อสร้างท่าเรือ

- 1) โครงการก่อสร้างท่าเรือ Colombo ประเทศศรีลังกา
- 2) โครงการก่อสร้างท่าเรือ Piraeus ประเทศกรีซ
- 3) โครงการก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์ Doraleh ประเทศจิบูตี
- 4) โครงการก่อสร้างท่าเรือ Zeebrugge ประเทศเบลเยียม
- 5) โครงการก่อสร้างท่าเรือ Muara ประเทศบรูไน
- 6) โครงการก่อสร้างท่าเรือ Gwadar ประเทศปากีสถาน

3. โครงการก่อสร้างสะพาน

- 1) โครงการก่อสร้างสะพาน Temburong ประเทศบรูไน
- 2) โครงการก่อสร้างสะพาน Peljesac ประเทศโครเอเชีย
- 3) โครงการก่อสร้างสะพาน Padma ประเทศบังกลาเทศ

ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพ - หนองคาย ถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 (Belt and Road Initiative: BRI) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางของไทย อาเซียน และจีนให้เป็นหนึ่งเดียว อีกทั้งในอนาคตจะมีการผลักดันโครงการที่จะเชื่อมโยง EEC กับ Belt Road Initiative คือ โครงการสนามบินใหม่ จะเป็นสนามบินที่มีความสำคัญมากในช่วงต่อไปสำคัญเท่ากับสุวรรณภูมิ รวมไปถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมโยงกรุงเทพฯ ถึงระยอง โครงการท่าเรือหลายแห่งที่สามารถเชื่อมโยงไปจีนตะวันตก รวมไปถึงโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน อุตะเกาซึ่งศูนย์ซ่อมนี้จะมีใหญ่ที่สุดในอาเซียน ซึ่งจะทำให้มีความเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวส่งผลให้อาเซียนเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของ Belt Road Initiative

2.9.6 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CTCPP)

ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans - Pacific Partnership: CPTPP) เป็นความตกลงการค้าเสรีที่ครอบคลุมในด้านการค้าสินค้า การค้าบริการ การลงทุน การเคลื่อนย้ายนักธุรกิจ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ทรัพย์สินทางปัญญา การจัดซื้อจัดจ้างโดยรัฐ รัฐวิสาหกิจ นโยบายการแข่งขันทางการค้า แรงงาน และสิ่งแวดล้อม ภายใต้ความตกลง 30 ข้อที่ต้องปฏิบัติ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากการจัดทำความตกลงการค้าเสรี Trans - Pacific Strategic Economic Partnership ในปี 2549 ประกอบไปด้วย 4 ประเทศ คือ นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ บรูไน และชิลี ต่อมาหลายประเทศให้ความสนใจ ทำให้มีประเทศสมาชิก 12 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น บรูไน มาเลเซีย สิงคโปร์ เวียดนาม ชิลี เปรู แคนาดา เม็กซิโก และสหรัฐฯ โดยได้สรุปเป็นความตกลง (Trans - Pacific Partnership: TPP) ภายหลังในปี 2560 สหรัฐฯ ได้ถอนตัวออกจาก TPP ทำให้ประเทศสมาชิกเหลือ 11 ประเทศ จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็น “ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก” (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership: CPTPP) ได้นำสาระของความตกลง TPP มาใช้แต่ระงับการมีผลบังคับในบางประเด็นที่สมาชิกมีความอ่อนไหว ซึ่งในปัจจุบันประเทศอังกฤษได้ลงนามเข้าร่วมความตกลง CPTPP เป็นประเทศที่ 12 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2566

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ติดตามและพิจารณาเรื่องความตกลง CPTPP มาอย่างต่อเนื่อง โดยกระทรวงพาณิชย์ ได้มีการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อเสนอระดับนโยบาย จนกระทั่งนำไปสู่การจัดตั้ง คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการเข้าร่วมความตกลง CPTPP ของสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งได้เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ ในสังคมได้เข้าร่วมหารือกันอย่างกว้างขวาง หลังจากนั้นคณะรัฐมนตรีได้มอบหมาย คณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กศน.) พิจารณาข้อเสนอแนะคณะกรรมการวิสามัญฯ และอยู่ระหว่างดำเนินงานและพิจารณาความเห็นภาคส่วนต่าง ๆ ก่อนเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, มีนาคม 2565)

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

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่ง และความหลากหลายของทั้ง 5 ประเทศสมาชิกในกลุ่มประเทศ CLMVT ได้แก่ ไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม เพื่อส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมืออย่างสมดุล ความเป็นมายุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง เป็นแนวคิดที่รัฐบาลไทยได้หยิบยกขึ้นหารือกับประเทศกัมพูชา ลาว และเมียนมา ในช่วงการประชุมผู้นำอาเซียนสมัยพิเศษด้วยโรค SARS เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2546 ที่กรุงเทพฯ และได้รับการสนับสนุนในหลักการจากผู้นำประเทศเพื่อนบ้านทั้งสามดังกล่าว

วัตถุประสงค์เพื่อการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืน ในอนุภูมิภาค และก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน ดังนั้น กรอบความร่วมมือจึงเปรียบเสมือนกรอบความร่วมมือที่ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้ารวดเร็วขึ้นบนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

ผู้นำประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และไทยได้ประชุมร่วมกันเป็นครั้งแรกภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ที่เมืองพุกาม สหภาพเมียนมา ในการประชุมดังกล่าว ผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามร่วมกันในปฏิญญาพุกามที่จะมีความร่วมมือระหว่างกันในสาขาความร่วมมือสำคัญ 5 สาขา และให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการ ซึ่งประกอบด้วย โครงการร่วม 46 โครงการ และโครงการทวิภาคี 224 โครงการ ซึ่งจะมีการดำเนินการภายในระยะเวลา 10 ปี โดยผู้นำประเทศสมาชิกต่างเห็นชอบร่วมกันให้เรียกรอบความร่วมมือนี้ว่า ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง มีการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของเวียดนาม เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ได้ทำให้ประเทศสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 5 ประเทศ ซึ่งช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้แก่ กรอบความร่วมมือ ACMECS กิจกรรมภายใต้กรอบ ACMECS จะเน้นความร่วมมือที่ปฏิบัติได้จริงและก่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยอาศัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศสมาชิก มีความเป็นไปได้และเป็นที่ยอมรับโดยทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การดำเนินการจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจ ยึดหลักฉันทามติ และการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (ACMECS) ให้ความสำคัญกับกิจกรรมใน 6 สาขาความร่วมมือหลัก ได้แก่ (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, ออนไลน์, 2561)

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน สำหรับการไหลเวียนสินค้าและการลงทุน โดยมีประเทศไทยทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลัก โครงการที่กำลังดำเนินการ เช่น
 - 1) การส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นในการค้าชายแดน
 - 2) การปรับระเบียบในการขนส่งข้ามพรมแดน พิธีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกให้มีความสอดคล้องกันเป็น Single Window Transport Cooperation โดยเฉพาะเส้นทางสำคัญในพื้นที่ คือ R12 และ R9 ที่เป็นเส้นทางขนส่งสำคัญไปยังประเทศจีน แต่ติดปัญหาข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคของจีน
 - 3) การยกระดับจุดผ่านแดน ซึ่งไทยได้ขอให้ประเทศสมาชิกพิจารณา 3 แห่ง ได้แก่ ภูฏัน - ปากลายหนองเอียน - สติงบท และสิงขร - มอดอง
 - 4) การจัดตั้งเมืองคู่แฝดชายแดน (Sister Cities) โดยไทยเสนอให้จัดตั้งคณะทำงานภาครัฐ - เอกชนในพื้นที่เพื่อหารือร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 17 คู่ เช่น จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสุรินทร์ และจังหวัดกัมปงซัม
2. ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งและส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมโดยสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จัดสรรการผลิต การตลาด และการจัดซื้อร่วมกัน การวิจัยและพัฒนา และการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน โดยมีประเทศเมียนมาทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลัก โครงการที่กำลังดำเนินการ เช่น ความร่วมมือเรื่องข้าว การทำเกษตรแบบมีสัญญา (Contract Farming) โดยได้จัดทำ MOU แล้วระหว่างไทย - ลาว และไทย - กัมพูชา นอกจากนี้ยังมีเรื่อง Soil Resource, Technology transfer และ Landuse Planning
3. การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน เกษตรกรรม การผลิตทางอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว โดยมีประเทศลาวทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลัก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Transport Linkages) ที่ได้จัดทำจากความร่วมมือนี้ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ไทย: การซ่อมแซมและปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 48 และ ลาว ขอรับการสนับสนุนการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอริคำไซ)
- 2) กัมพูชา: เส้นทาง R48 (เกาะกง - สเรอัมเปิล) / R67 (สระง่า - อันลองเวง - เสียมราฐ) / ทางหลวงสาย 62
- 3) ลาว: ปรับปรุงสนามบินวัดไต / เส้นทางสายกุด จันทดุดัตต - ปากลาย แขวงไชยะบูลี / สะพานข้ามแม่น้ำเหือง / เส้นทาง R3 (ห้วยทราย - หลวงน้ำทา) / เส้นทางห้วยโก๋นปากแบ่ง / สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) / สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงทอง - ห้วยทราย) / เส้นทางรถไฟหนองคาย - ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์
- 4) เมียนมา: สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 / เส้นทางแม่สอด - เมียวดี - เชียงตุง - กอกะเร็ก
- 5) ลาว และ เวียดนาม: สนับสนุนเส้นทาง R8 ยกระดับเส้นทาง R12 จากท่าแขก (ลาว) ถึงนาพร้าว (เวียดนาม) และ สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมบ้านเชียงแมนและหลวงพระบางและ R12 ด้วย



ที่มา: กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

รูปที่ 2.9-9 เส้นทาง R9 และ R12

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในหมู่ประเทศสมาชิกทั้งสี่ประเทศและจากภูมิภาคอื่น ๆ โดยมีประเทศกัมพูชาทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลัก โดยจะส่งเสริมแนวคิด Responsible Tourism ซึ่งให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม โครงการนำร่อง ได้แก่

- (1) การจัดทำความตกลงตรวจลงตราเดี่ยว (ACMECS Single Visa) ระหว่างไทย - กัมพูชา เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 ระหว่าง 2 ประเทศสมาชิก ซึ่งมีการบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2555

- (2) ที่ประชุมมีความเห็นพ้องที่จะพัฒนา Tourism Corridors ได้แก่ พุกาม - เชียงใหม่ - หลวงพระบาง - เวียงจันทน์ - เสียมราฐ - เว้
- (3) โครงการ Five Countries One Destination ที่มีจุดมุ่งหมายที่จะทำการตลาดส่งเสริมการท่องเที่ยวท่ากลุ่มประเทศด้วยกัน
- (4) ความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle) เป็นความร่วมมือระหว่าง กัมพูชา ลาว และไทย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษ ของไทย จังหวัดพระวิหาร อุตรดิตถ์ และสตูลของกัมพูชา แขวงสาละวัน แขวงจำปาสัก ของลาว ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม
5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค โดยมีประเทศเวียดนามทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลักโครงการที่กำลังดำเนินการ เช่น สำนักพัฒนาระบบบริหารงานบุคคลและนิติการ ประเทศไทยดำเนินการฝึกอบรม สัมมนา ทุนการศึกษาในระดับมหาวิทยาลัยแก่ประเทศสมาชิก ACMECS ในด้านที่เกี่ยวข้องกับสาขาความร่วมมือภายใต้ ACMECS อาทิ การเกษตร พลังงาน อุตสาหกรรม และสาธารณสุข จำนวน 200 ทุน ในระยะเวลา 2 ปี
6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข ได้มีการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาขีดความสามารถทางด้านสาธารณสุข และการสร้างเครือข่ายเฝ้าระวังโรคระบาดร้ายแรงต่าง ๆ รวมถึงส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาขีดความสามารถทางด้านสาธารณสุข โดยมีประเทศไทยทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหลัก
7. การจัดตั้งกลไกประเทศผู้ประสานงานในความร่วมมือแต่ละสาขาเพื่อผลักดันให้ความร่วมมือในแต่ละสาขามีความคืบหน้าเพื่อผลักดันความคืบหน้าในความร่วมมือหลักในแต่ละสาขาที่ประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสสมัยพิเศษและการประชุมระดับรัฐมนตรีอย่างไม่เป็นทางการ แต่ละสาขาโดยมีประเทศสมาชิก 1 ประเทศทำหน้าที่เป็นประเทศผู้ประสานงานหลัก

ผลจากความร่วมมือทำให้ไทยสามารถเพิ่มมูลค่าการนำเข้าและส่งออก เกิดการลงทุนร่วมกันภายในประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิก รวมถึงการเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตร อุตสาหกรรม และการโยกย้ายแรงงาน ซึ่งภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ของประเทศไทย เป็นฐานการผลิตด้านเกษตรกรรม และอุตสาหกรรมเกษตรของประเทศ ซึ่งทำให้ประเทศไทยเป็นตลาดใหญ่ในการนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบและสินค้าต่างจังหวัดอื่น ๆ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ในไทยและผ่านไปยังชายแดนระหว่างประเทศ เนื่องจากมีพรมแดนติดกับหลายประเทศ

การประชุมผู้นำยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) ครั้งที่ 9 เมื่อธันวาคม 2563 ได้มีการตกลงขอบเขตการจัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนา ACMECS ตกลงกลไกการทำงานของคณะกรรมการประสานงาน 3 เสา ตกลงรายชื่อโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่จะดำเนินการต่อไป และรับทุนส่วนเพื่อการพัฒนาครั้งแรก ได้แก่ จีน สหรัฐฯ เกาหลีใต้ อินเดีย และออสเตรเลีย รวมทั้งกลุ่มที่สองที่เพิ่งรับในปีนี้ได้แก่ นิวซีแลนด์ และอิสราเอล

กรอบ 3 เสาหลักของ ACMECS เป็นกรอบภายใต้แผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2562 - 2566) ประกอบด้วย 3 เสาหลัก รายละเอียดดังตารางที่ 2.9-7 ประกอบด้วย

ตารางที่ 2.9-7 กรอบ 3 เสาหลักของแผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2562 - 2566)

กรอบ 3 เสาหลักของ ACMECS	แผนงาน	การพัฒนา
การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity)	เส้นทางคมนาคมขนส่งที่ยังขาดหาย	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง อาทิ ถนน รางรถไฟ สะพาน ท่าเรือ อากาศ ทะเล และเส้นทางน้ำ ภายในประเทศ
	โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงทางดิจิทัล	- โครงข่ายโทรคมนาคมและอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง และ โครงข่ายเคเบิลใต้น้ำ - การส่งเสริมการบูรณาภาพโครงข่ายและความมั่นคงทางไซเบอร์
	โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงทางพลังงาน	โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยง ทางพลังงาน ได้แก่ สายส่งกำลังไฟฟ้า ท่อส่งน้ำมันและก๊าซ และสถานีปลายทาง
การสอดประสานทางเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies)	การค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม	- การสอดประสานทางสถาบันและการสอดประสานการใช้กฎหมาย/ระเบียบเกี่ยวกับการค้าชายแดน การบริการ และการลงทุน - การบูรณาการห่วงโซ่มูลค่าและอุปทานในอนุภูมิภาค
	ความร่วมมือด้านการเงิน	- การระดมทุนผ่านกองทุน ACMECS และโครงสร้างพื้นฐาน ACMECS - การสร้างความรู้และความตระหนักรู้ด้านการเงิน - ความร่วมมือด้านตลาดทุน - ความเชื่อมโยงทางการเงิน - การใช้สกุลเงินท้องถิ่นระหว่างประเทศสมาชิก ACMECS - เทคโนโลยีทางการเงิน (FinTech)
การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS)	การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่	- เทคโนโลยีผู้ประกอบการอัจฉริยะ ได้แก่ SMEs, Startups, การเกษตรอัจฉริยะ, การท่องเที่ยวอัจฉริยะ, การแพทย์อัจฉริยะ, การศึกษาอัจฉริยะ, เมืองอัจฉริยะ และความปลอดภัยทางไซเบอร์
	สิ่งแวดล้อม	- การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ - การรักษาสิ่งแวดล้อม - การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ - การจัดการของเสียและการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ - การส่งเสริมพลังงานทดแทน
	การเกษตรอย่างยั่งยืน	- ส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรที่ยั่งยืน - ส่งเสริมสร้างผลผลิตทางการเกษตร - การสร้างความหลากหลายการส่งเสริมธุรกิจ - การบริหารจัดการดินและน้ำ การประมง ทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า
	การท่องเที่ยว	- ส่งเสริมความร่วมมือด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน
	สาธารณสุข	- ส่งเสริมความร่วมมือด้านสาธารณสุข เพื่อช่วยเสริมสร้างความพร้อมและความสามารถในการรับมือที่เพิ่มขึ้นในการป้องกัน ควบคุมโรคระบาด และโรคระบาดอุบัติใหม่

ที่มา: ทีปรีक्षा

2.10 การทบทวนเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

2.10.1 ตัวชี้วัดด้านการโลจิสติกส์

โลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจหลายประเภทให้ประสบความสำเร็จ โดยกระบวนการจัดการโลจิสติกส์นั้นมีความหลากหลายของกิจกรรมโลจิสติกส์และความแตกต่างของกระบวนการไหลตามชนิดของสินค้าในแต่ละประเภทธุรกิจ ทำให้การกำหนดดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์มีความหลากหลายและซับซ้อน ด้วยเหตุนี้เพื่อให้การกำหนดเกณฑ์ดัชนีชี้วัดให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงได้มีการกำหนดดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ หรือ Logistics Performance Index: LPI ซึ่งกำหนดโดยธนาคารโลก (The World Bank) โดยตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: ILPI) และดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic Logistics Performance Index: DLPI) ซึ่งจะมีการสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์แต่ละประเทศและมีการรายงานการจัดอันดับทุก 2 ปี เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

1) ด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: ILPI) ถือเป็นดัชนีที่ประเทศไทยให้ความสำคัญในการประเมินดัชนีชี้วัดนี้อย่างมาก เนื่องจากแสดงถึงศักยภาพด้านโลจิสติกส์ โดยมีการพิจารณาเป็น 2 ส่วน คือ

- 1.1) **ดัชนีชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input)** หรือปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) ประกอบด้วย ด้านพิธีศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Quality and Competence)
- 1.2) **ดัชนีชี้วัดเชิงผลลัพธ์ (Outcome)** หรือปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) และด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)

2) ด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic Logistics Performance Index: DLPI) มีการรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจด้านโลจิสติกส์ทั้งส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ โดยปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยมีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังรูปที่ 2.10-1 โดยหลังจากการเผยแพร่ LPI ฉบับ พ.ศ. 2561 ธนาคารโลกได้ยุติการรวบรวมข้อมูล Domestic LPI

2023 LPI scores

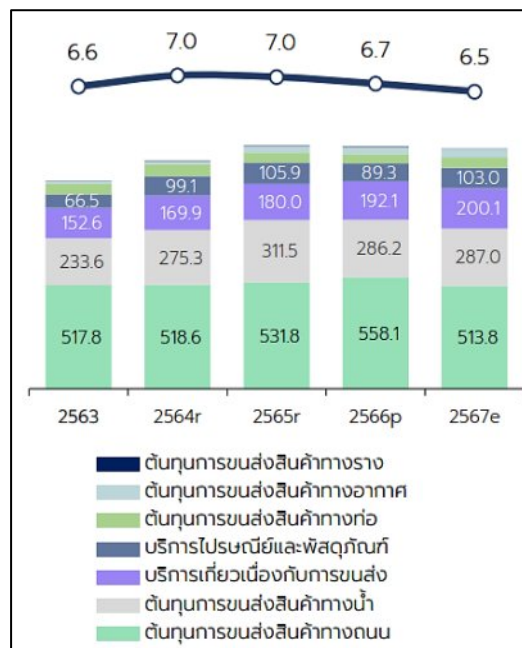
Economy	LPI score	Customs score	Infra-structure score	International shipments score	Logistics competence and quality score	Time-liness score	Tracking and tracing score	Economy	LPI score	Customs score	Infra-structure score	International shipments score	Logistics competence and quality score	Time-liness score	Tracking and tracing score
Singapore	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4	Mexico	2.9	2.5	2.8	2.8	3.0	3.5	3.1
Finland	4.2	4.0	4.2	4.1	4.2	4.3	4.2	Namibia	2.9	2.8	2.8	3.0	2.9	2.9	2.8
Denmark	4.1	4.1	4.1	3.6	4.1	4.1	4.3	Argentina	2.8	2.7	2.8	2.7	2.7	3.1	2.9
Germany	4.1	3.9	4.3	3.7	4.2	4.1	4.2	Montenegro	2.8	2.6	2.5	2.8	2.8	3.2	3.2
Netherlands	4.1	3.9	4.2	3.7	4.2	4.0	4.2	Rwanda	2.8	2.5	2.9	2.4	3.0	3.1	3.0
Switzerland	4.1	4.1	4.4	3.6	4.3	4.2	4.2	Serbia	2.8	2.2	2.4	2.9	2.7	3.4	2.9
Austria	4.0	3.7	3.9	3.8	4.0	4.3	4.2	Solomon Islands	2.8	2.4	2.6	2.9	2.9	3.2	2.9
Bolgium	4.0	3.9	4.1	3.8	4.2	4.2	4.0	Sri Lanka	2.8	2.5	2.4	2.8	2.7	3.3	3.0
Canada	4.0	4.0	4.3	3.6	4.2	4.1	4.1	Bahamas, The	2.7	2.7	2.5	3.1	2.5	3.0	2.6
Hong Kong SAR, China	4.0	3.8	4.0	4.0	4.0	4.1	4.2	Belarus	2.7	2.6	2.7	2.6	2.6	3.1	2.6
Sweden	4.0	4.0	4.2	3.4	4.2	4.2	4.1	Djibouti	2.7	2.6	2.3	2.5	2.8	3.6	2.7
United Arab Emirates	4.0	3.7	4.1	3.8	4.0	4.2	4.1	El Salvador	2.7	2.4	2.2	2.6	2.7	3.2	2.9
France	3.9	3.7	3.8	3.7	3.8	4.1	4.0	Georgia	2.7	2.6	2.3	2.7	2.6	3.1	2.8
Japan	3.9	3.9	4.2	3.3	4.1	4.0	4.0	Kazakhstan	2.7	2.6	2.5	2.6	2.7	2.9	2.8
Spain	3.9	3.6	3.8	3.7	3.9	4.2	4.1	Papua New Guinea	2.7	2.4	2.4	2.6	2.7	3.3	3.0
Taiwan, China	3.9	3.5	3.8	3.7	3.9	4.2	4.2	Paraguay	2.7	2.4	2.5	2.7	2.6	3.0	2.8
Korea, Rep.	3.8	3.9	4.1	3.4	3.8	3.8	3.8	Ukraine	2.7	2.4	2.4	2.8	2.6	3.1	2.6
United States	3.8	3.7	3.9	3.4	3.9	3.8	4.2	Bangladesh	2.6	2.3	2.3	2.6	2.7	3.0	2.4
Australia	3.7	3.7	4.1	3.1	3.9	3.6	4.1	Congo, Rep.	2.6	2.3	2.1	2.6	2.9	2.9	2.7
China	3.7	3.3	4.0	3.6	3.8	3.7	3.8	Dominican Republic	2.6	2.6	2.7	2.4	2.6	3.1	2.4
Greece	3.7	3.2	3.7	3.8	3.8	3.9	3.9	Guatemala	2.6	2.3	2.4	2.8	2.7	2.6	2.7
Italy	3.7	3.4	3.8	3.4	3.8	3.9	3.9	Guinea-Bissau	2.6	2.7	2.4	2.9	2.9	2.4	2.3
Norway	3.7	3.8	3.9	3.0	3.8	4.0	3.7	Mali	2.6	2.6	2.0	2.6	2.5	3.1	2.7
South Africa	3.7	3.3	3.6	3.6	3.8	3.8	3.8	Nigeria	2.6	2.4	2.4	2.5	2.3	3.1	2.7
United Kingdom	3.7	3.5	3.7	3.5	3.7	3.7	4.0	Russian Federation	2.6	2.4	2.7	2.3	2.6	2.9	2.5
Estonia	3.6	3.2	3.5	3.4	3.7	4.1	3.8	Uzbekistan	2.6	2.6	2.4	2.6	2.6	2.8	2.4
Iceland	3.6	3.7	3.6	3.3	3.5	3.6	3.7	Albania	2.5	2.4	2.7	2.8	2.3	2.5	2.3
Ireland	3.6	3.4	3.5	3.6	3.6	3.7	3.7	Algeria	2.5	2.3	2.1	3.0	2.2	2.6	2.5
Israel	3.6	3.4	3.7	3.5	3.8	3.8	3.7	Armenia	2.5	2.5	2.6	2.2	2.6	2.7	2.3
Luxembourg	3.6	3.6	3.6	3.6	3.9	3.5	3.5	Bhutan	2.5	2.7	2.2	2.3	2.6	2.6	2.3
Malaysia	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	Central African Republic	2.5	2.4	2.6	2.1	2.9	2.6	2.4
New Zealand	3.6	3.4	3.8	3.2	3.7	3.8	3.8	Congo, Dem. Rep.	2.5	2.3	2.3	2.5	2.4	2.8	2.5
Poland	3.6	3.4	3.5	3.3	3.6	3.9	3.8	Ghana	2.5	2.7	2.4	2.4	2.5	2.7	2.2
Bahrain	3.5	3.3	3.6	3.1	3.3	4.1	3.4	Grenada	2.5	2.6	2.5	2.6	2.2	3.1	2.3
Latvia	3.5	3.3	3.3	3.2	3.7	4.0	3.6	Guinea	2.5	2.4	2.4	2.2	2.7	2.5	2.7
Qatar	3.5	3.1	3.8	3.1	3.9	3.5	3.6	Jamaica	2.5	2.2	2.4	2.4	2.5	2.9	2.8
Thailand	3.5	3.3	3.7	3.5	3.5	3.5	3.6	Mauritius	2.5	2.4	2.5	1.9	2.5	3.1	2.9
India	3.4	3.0	3.2	3.5	3.5	3.6	3.4	Moldova	2.5	1.9	1.9	2.7	2.8	3.0	2.8
Lithuania	3.4	3.2	3.5	3.4	3.6	3.6	3.1	Mongolia	2.5	2.5	2.3	2.5	2.3	2.7	2.4
Portugal	3.4	3.2	3.6	3.1	3.6	3.6	3.2	Nicaragua	2.5	2.0	1.9	2.8	2.8	2.9	2.4
Saudi Arabia	3.4	3.0	3.6	3.3	3.3	3.6	3.5	Tajikistan	2.5	2.2	2.5	2.5	2.8	2.9	2.0
Türkiye	3.4	3.0	3.4	3.4	3.5	3.6	3.5	Togo	2.5	2.3	2.3	3.0	2.4	2.8	2.3
Croatia	3.3	3.0	3.0	3.6	3.4	3.2	3.4	Trinidad and Tobago	2.5	2.2	2.4	2.5	2.4	2.9	2.5
Czechia	3.3	3.0	3.0	3.4	3.6	3.7	3.2	Zimbabwe	2.5	2.2	2.4	2.5	2.3	2.8	2.7
Malta	3.3	3.4	3.7	3.0	3.4	3.2	3.4	Bolivia	2.4	2.1	2.4	2.5	2.4	2.4	2.5
Oman	3.3	3.0	3.2	3.4	3.2	3.1	3.9	Cambodia	2.4	2.2	2.1	2.3	2.4	2.7	2.8
Philippines	3.3	2.8	3.2	3.1	3.3	3.9	3.3	Gabon	2.4	2.0	2.2	2.6	2.0	3.0	2.5
Slovak Republic	3.3	3.2	3.3	3.0	3.4	3.5	3.3	Guyana	2.4	2.3	2.4	2.1	2.6	2.6	2.2
Slovenia	3.3	3.4	3.6	3.4	3.3	3.3	3.0	Iraq	2.4	2.1	2.2	2.5	2.2	3.0	2.4
Vietnam	3.3	3.1	3.2	3.3	3.2	3.3	3.4	Lao PDR	2.4	2.3	2.3	2.3	2.4	2.8	2.4
Brazil	3.2	2.9	3.2	2.9	3.3	3.5	3.2	Liberia	2.4	2.1	2.4	2.8	2.4	2.3	2.4
Bulgaria	3.2	3.1	3.1	3.0	3.3	3.5	3.3	Sudan	2.4	2.1	2.3	2.4	2.4	2.7	2.3
Cyprus	3.2	2.9	2.8	3.1	3.2	3.5	3.4	Burkina Faso	2.3	2.0	2.3	2.4	2.4	2.4	2.2
Hungary	3.2	2.7	3.1	3.4	3.1	3.6	3.4	Fiji	2.3	2.3	2.2	2.3	2.3	2.3	2.2
Kuwait	3.2	3.2	3.6	3.2	2.9	2.8	3.3	Gambia, The	2.3	1.8	2.3	2.6	2.3	2.6	2.4
Romania	3.2	2.7	2.9	3.4	3.3	3.6	3.5	Iran, Islamic Rep.	2.3	2.2	2.4	2.4	2.1	2.7	2.4
Botswana	3.1	3.0	3.1	3.0	3.4	3.3	3.0	Kyrgyz Republic	2.3	2.2	2.4	2.4	2.2	2.4	2.3
Egypt, Arab Rep.	3.1	2.8	3.0	3.2	2.9	3.6	2.9	Madagascar	2.3	1.8	1.8	2.9	2.2	2.6	2.0
North Macedonia	3.1	3.1	3.0	2.8	3.2	3.5	3.2	Mauritania	2.3	2.1	2.0	2.2	2.5	2.8	2.5
Panama	3.1	3.0	3.3	3.1	3.0	3.4	2.9	Syrian Arab Republic	2.3	2.2	2.2	2.3	2.2	2.5	2.3
Bosnia and Herzegovina	3.0	2.7	2.6	3.1	2.9	3.2	3.2	Venezuela, RB	2.3	2.1	2.4	2.0	2.5	2.5	2.3
Chile	3.0	3.0	2.8	2.7	3.1	3.2	3.0	Cuba	2.2	2.0	2.2	2.1	2.2	2.6	2.4
Indonesia	3.0	2.8	2.9	3.0	2.9	3.3	3.0	Yemen, Rep.	2.2	1.7	1.9	1.7	2.6	2.8	2.3
Peru	3.0	2.6	2.5	3.1	2.7	3.4	3.4	Angola	2.1	1.7	2.1	2.4	2.3	2.1	2.3
Uruguay	3.0	2.9	2.7	2.7	3.1	3.2	3.3	Cameroon	2.1	2.1	2.1	2.2	2.1	2.1	1.8
Antigua and Barbuda	2.9	2.2	2.7	2.9	2.9	3.4	3.2	Haiti	2.1	2.1	1.8	2.3	2.0	2.5	2.1
Benin	2.9	2.7	2.5	2.9	3.0	2.7	3.2	Somalia	2.0	1.5	1.9	2.4	1.8	2.3	1.8
Colombia	2.9	2.5	2.9	3.0	3.1	3.2	3.1	Afghanistan	1.9	2.1	1.7	1.8	2.0	2.3	1.6
Costa Rica	2.9	2.8	2.7	2.8	2.9	3.2	2.9	Libya	1.9	1.9	1.7	2.0	1.9	2.2	1.8
Honduras	2.9	2.8	2.7	3.0	2.7	3.2	2.6								

ที่มา: The World Bank, พ.ศ. 2566

รูปที่ 2.10-1 ดัชนีชี้วัดโลจิสติกส์ภายในประเทศไทยปี พ.ศ. 2566

3) ตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2567 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2567 กล่าวว่า องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีสัดส่วนสูงที่สุด คือ ต้นทุนการขนส่งสินค้า รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ โดยรายละเอียดของต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในระดับประเทศ ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

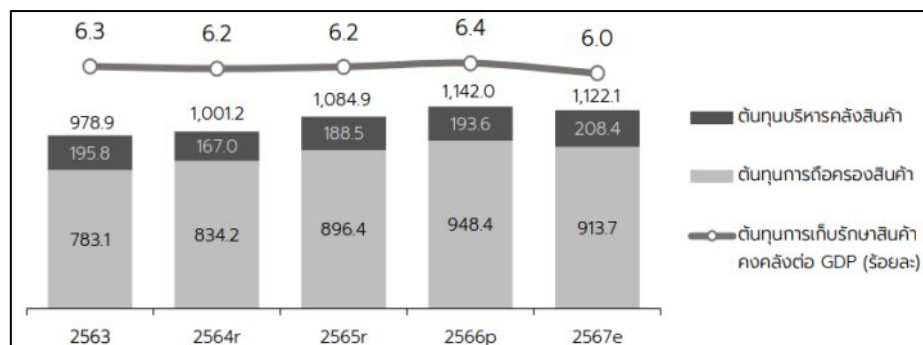
3.1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า ประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลัก คือ รูปแบบการขนส่งสินค้า โดยรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศไทยยังคงใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก รองลงมาเป็นการขนส่งทางน้ำ ในขณะที่การขนส่งทางรางและทางอากาศมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งหากราคาเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้น จะส่งผลให้ค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนปรับตัวเพิ่มขึ้น



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช., พ.ศ. 2568

รูปที่ 2.10-2 ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท)

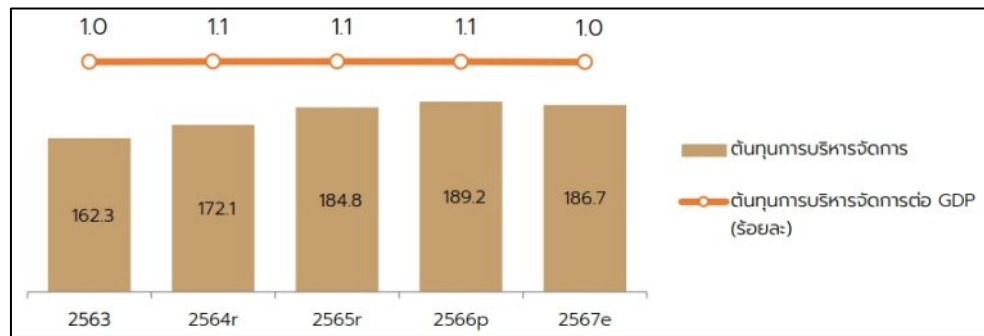
3.2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลัก คือ การเปลี่ยนแปลงของดัชนีที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการถือครองสินค้า และการปรับเพิ่มของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช., พ.ศ. 2568

รูปที่ 2.10-3 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (พันล้านบาท)

3.3) **ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์** ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ระดับการให้บริการ (Customer Service Level) เป็นเงินที่จ่ายไปเพื่อสนับสนุนการบริการลูกค้า เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการทำให้คำสั่งซื้อสมบูรณ์ ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อและระบบสารสนเทศ (Order Processing and Information Costs) ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสั่งซื้อ การกระจายการติดต่อสื่อสาร และการพยากรณ์ความต้องการ และต้นทุนปริมาณ (Lot Quantity Cost) ซึ่งโดยจะขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าที่จัดซื้อจัดหาและผลิต



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช., พ.ศ. 2568

รูปที่ 2.10-4 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)

4) ประเด็นการพัฒนาโลจิสติกส์ในประเทศไทย จากยุทธศาสตร์ของรัฐบาลที่ให้ความสำคัญของการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 3 โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาวัว 3 ยุทธศาสตร์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ และเพื่อความต่อเนื่องในการพัฒนาจึงได้จัดทำแผนการพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทางดังนี้

4.1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

4.2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม

4.3) **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW)

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

4.4) **แนวทางการพัฒนาที่ 4** การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 ยกย่องผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

4.5) **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

5) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ภาคอุตสาหกรรม โดยกระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำขึ้นโดยสำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม โดยแบ่งออกเป็น 3 ตัวชี้วัด ได้แก่

5.1) **ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม (Industrial Logistics Performance Index: ILPL)** โดยมีการกำหนดตัวประสิทธิภาพโลจิสติกส์ใน 3 มิติ คือ มิติด้านต้นทุน มิติด้านเวลา และมิติด้านความน่าเชื่อถือ โดยคำนึงถึงกิจกรรมโลจิสติกส์ 9 กิจกรรม ได้แก่

- การวางแผนหรือการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า
- การให้บริการแก่ลูกค้าและกิจกรรมสนับสนุน
- การสื่อสารด้านโลจิสติกส์และการจัดการคำสั่งซื้อ
- การจัดซื้อ/จัดหา
- การขนถ่ายวัสดุ
- การจัดการคลังสินค้า
- การบริหารสินค้าคงคลัง
- การขนส่ง
- โลจิสติกส์ย้อนกลับ

รวมตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 27 ตัวชี้วัด ดังตารางที่ 2.10-1

ตารางที่ 2.10-1 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	รหัส ILPI
มิติด้านต้นทุน (Cost)	
1. สัดส่วนต้นทุนการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าต่อยอดขาย (Forecasting Cost per Sales)	ILPI1C
2. สัดส่วนต้นทุนการให้บริการลูกค้าต่อมูลค่ายอดขาย (Customer Service Cost per Sales)	ILPI2C
3. สัดส่วนต้นทุนระบบการสื่อสารด้านโลจิสติกส์ในองค์กร (Information Processing Cost per Sales)	ILPI3C
4. สัดส่วนต้นทุนการจัดซื้อจัดหาต่อมูลค่ายอดขาย (Procurement Cost per Sales)	ILPI4C
5. สัดส่วนมูลค่าสินค้าที่เสียหายต่อมูลค่ายอดขาย (Damaged value per Sales)	ILPI5C
6. สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย (Warehousing Cost per Sales)	ILPI6C
7. สัดส่วนต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย (Inventory Carrying Cost per Sale)	ILPI7C
8. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย (Transportation Cost per Sale)	ILPI8C
9. สัดส่วนมูลค่าสินค้าที่ถูกตีกลับต่อยอดขาย (Returned Goods Cost per Sales)	ILPI9C
มิติด้านเวลา (Time)	
1. ระยะเวลาเฉลี่ยของการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าล่วงหน้า (Average Forecast Period)	ILPI1T
2. ระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า (Average Order Cycle Time)	ILPI2T
3. ระยะเวลาเฉลี่ยการส่งคำสั่งซื้อภายในองค์กร (Average Order Processing Cycle Time)	ILPI3T
4. ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดซื้อ (Average Procurement Cycle Time)	ILPI4T
5. ระยะเวลาเฉลี่ยของการถือครองและการบรรจุหีบห่อสินค้า (Average Material Handling and Packaging Cycle Time)	ILPI5T
6. ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูปในคลังสินค้า (Average FG Inventory Cycle Time)	ILPI6T
7. ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าคงคลังอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Average Inventory Day)	ILPI7T
8. ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า (Average Delivery Cycle Time)	ILPI8T
9. ระยะเวลาเฉลี่ยของการรับสินค้าคืนจากลูกค้า (Average Cycle Time for Customer Return)	ILPI9T
มิติด้านความน่าเชื่อถือ (Reliability)	
1. อัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า (Forecast Accuracy Rate)	ILPI1R
2. สัดส่วนต้นทุนการให้บริการลูกค้าต่อมูลค่ายอดขาย (Customer Service Cost per Sales)	ILPI2R
3. อัตราความแม่นยำของการออกใบสั่งงานไปยังแผนกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Order Accuracy Rate)	ILPI3R
4. อัตราความสามารถในการจัดส่งสินค้าของผู้ส่งมอบ (Supplier Delivered In-Full & On-Time Rate)	ILPI4R
5. อัตราจำนวนสินค้าสำเร็จรูปที่เกิดความเสียหาย (Damage Rate)	ILPI5R
6. อัตราความแม่นยำของสินค้าคงคลัง (Inventory Accuracy)	ILPI6R
7. อัตราจำนวนสินค้าสำเร็จรูปขาดมือ (Inventory Out-of-Stock Rate)	ILPI7R
8. อัตราความสามารถในการจัดส่งสินค้าของแผนกขนส่ง (Transportation DIFOT Rate)	ILPI8R
9. อัตราการถูกตีกลับของสินค้า (Rate of Returned Goods)	ILPI9R

ที่มา: สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม, พ.ศ. 2564

5.2) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านซัพพลายเชน (Supply Chain Performance Index: SCPI)

กระบวนการจัดการซัพพลายเชน จะดำเนินการตั้งแต่การนำวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิต กระบวนการสั่งซื้อจนกระทั่งสินค้าถึงมือลูกค้า พร้อมทั้งการสร้างระบบการไหลเวียนของ ข้อมูลตั้งแต่ในองค์กรจนไปถึงลูกค้าและผู้จัดส่ง ดังนั้นการออกแบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ ซัพพลายเชน จึงต้องคำนึงถึงองค์ประกอบทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยสามารถ วิเคราะห์ได้เป็น 5 สมรรถนะ ดังตารางที่ 2.10-2

ตารางที่ 2.10-2 ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านซัพพลายเชน

สมรรถนะ	ดัชนีชี้วัด
สมรรถนะที่ 1 ด้านความน่าเชื่อถือ เป็นการวัดการตอบสนองคำสั่งซื้อของลูกค้าทั้งในด้านปริมาณ เวลา และคุณภาพ	SCPI1 การเติมเต็มคำสั่งซื้อสมบูรณ์ (Perfect Order Fulfillment: POF)
สมรรถนะที่ 2 ด้านการตอบสนอง เป็นการแสดงถึงประสิทธิภาพการทำงานด้านการตอบสนองต่อคำสั่งซื้อ ตั้งแต่ได้รับคำสั่งซื้อไปจนถึงลูกค้ายอมรับสินค้า	SCPI2 รอบระยะเวลาการเติมเต็มคำสั่งซื้อสมบูรณ์ (Order Fulfillment Cycle Time: OFCT)
สมรรถนะที่ 3 ด้านการปรับตัวหรือความยืดหยุ่น เป็นความสามารถในการตอบสนองต่อคำสั่งซื้อที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่น ปริมาณ ความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ และการลดเวลาในทุกกระบวนการ ตั้งแต่ได้รับคำสั่งซื้อ จนถึงส่งมอบสินค้า	SCPI3 ระยะเวลาในการปรับเปลี่ยนกระบวนการ (Upside Supply Chain Flexibility: USCF)
	SCPI4 ความสามารถในการปรับตัวจากการเพิ่มของปริมาณความต้องการ (Upside Supply Chain Adaptability: USCA)
	SCPI5 ความสามารถในการปรับตัวจากการลดลงของปริมาณความต้องการ (Downside Supply Chain Adaptability: DSCA)
	SCPI6 มูลค่าความเสี่ยงรวม (Overall Value at Risk: VAR)
สมรรถนะที่ 4 ด้านต้นทุน การวิเคราะห์หาต้นทุนในกระบวนการซัพพลายเชน เช่น ค่าแรง ค่าวัตถุดิบ ค่าบริหารจัดการ และค่าขนส่ง จะทำให้สามารถวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างแม่นยำ	SCPI7 ต้นทุนรวมเพื่อตอบสนองความต้องการ (Total Cost to Serve: TCS)
สมรรถนะที่ 5 ด้านการจัดการสินทรัพย์ เป็นการแสดงถึงความสามารถขององค์กรในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรภายในองค์กร เช่น การใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์หรือทุน กระแสเงินสดของกิจการ เป็นต้น	SCPI8 รอบกระแสเงินสด (Cash-to-Cash Cycle Time: C2C)
	SCPI9 อัตราหมุนเวียนสินทรัพย์ถาวร (Return on Supply Chain Fixed Assets)
	SCPI10 อัตราหมุนเวียนของเงินทุนดำเนินงาน (Return on Working Capital: RWC)

ที่มา: สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม, พ.ศ. 2564

5.3) ดัชนีชี้วัดศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Score card: LSC) จะวัดคะแนน 5

ด้าน รวม 23 ดัชนีชี้วัด โดยแบ่งการพิจารณาศักยภาพในแต่ละด้านแยกออกจากกัน เพื่อให้ผู้ทำการประเมินทราบศักยภาพการแข่งขันและสามารถมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพในแต่ละด้านได้อย่างชัดเจน โดยการประเมินประสิทธิภาพแบ่งออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่

- **ดัชนีด้านที่ 1 การกำหนดกลยุทธ์สถานประกอบการ** แบ่งออกเป็น 5 ตัวชี้วัด
 - ตัวชี้วัดที่ 1.1 การให้ความสำคัญต่อกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์
 - ตัวชี้วัดที่ 1.2 การทำข้อตกลงกับผู้ส่งมอบหลักและมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน
 - ตัวชี้วัดที่ 1.3 การทำข้อตกลงกับลูกค้าหลักและมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน
 - ตัวชี้วัดที่ 1.4 การจัดทำระบบในการประเมินและพัฒนาความพึงพอใจของลูกค้า
 - ตัวชี้วัดที่ 1.5 การจัดทำระบบในการพัฒนาและประเมินพนักงาน
- **ดัชนีด้านที่ 2 การวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงาน** แบ่งออกเป็น 6 ตัวชี้วัด
 - ตัวชี้วัดที่ 2.1 การกำหนดแผนงานด้านโลจิสติกส์
 - ตัวชี้วัดที่ 2.2 การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าและแนวโน้มทางการตลาด
 - ตัวชี้วัดที่ 2.3 การวางแผนและการปรับแผนการทำงานด้านโลจิสติกส์ของสถานประกอบการ
 - ตัวชี้วัดที่ 2.4 ระบบการจัดการและติดตามสถานะของสินค้า วัสดุคงคลังและกิจกรรมโลจิสติกส์
 - ตัวชี้วัดที่ 2.5 การพัฒนาขั้นตอนการทำงานและกระบวนการทำงานที่เป็นมาตรฐาน
 - ตัวชี้วัดที่ 2.6 การพัฒนาหน่วยงานรับผิดชอบด้านโลจิสติกส์
- **ดัชนีด้านที่ 3 ประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์** แบ่งออกเป็น 7 ตัวชี้วัด
 - ตัวชี้วัดที่ 3.1 การพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์
 - ตัวชี้วัดที่ 3.2 อัตราการหมุนเวียนสินค้าคงคลัง (Inventory Turnover) และช่วงระยะเวลารอบหมุนเวียนวัฏจักรเงินสด (Cash-to-Cash Cycle Time)
 - ตัวชี้วัดที่ 3.3 ช่วงเวลาในการส่งมอบสินค้าให้ลูกค้า (Customer Lead Time) และประสิทธิภาพในการจัดการคำสั่งซื้อ
 - ตัวชี้วัดที่ 3.4 ประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้า
 - ตัวชี้วัดที่ 3.5 สินค้าคงคลังและต้นทุนค่าเสียโอกาส
 - ตัวชี้วัดที่ 3.6 กิจกรรมเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่สถานประกอบการมีส่วนร่วม
 - ตัวชี้วัดที่ 3.7 การบริหารจัดการต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (ต้นทุนการจัดส่งการบริหารสินค้าคงคลังและการบริหารคำสั่งซื้อ เป็นต้น)
- **ดัชนีด้านที่ 4 ระบบการบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ** แบ่งออกเป็น 3 ตัวชี้วัด
 - ตัวชี้วัดที่ 4.1 การกำหนดรหัสมาตรฐานสำหรับสินค้าและกระบวนการ
 - ตัวชี้วัดที่ 4.2 การจัดการข้อมูลด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
 - ตัวชี้วัดที่ 4.3 การพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเกี่ยวกับโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

- **ดัชนีด้านที่ 5 ความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการ แบ่งออกเป็น 2 ตัวชี้วัด**
 - ตัวชี้วัดที่ 5.1 ความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างธุรกิจที่เป็นพันธมิตรและธุรกิจประเภทเดียวกัน
 - ตัวชี้วัดที่ 5.2 การให้ความสำคัญด้านความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างสถานประกอบการและหน่วยงานวิจัยหรือพัฒนา

2.10.2 ดัชนีชี้วัดด้านการขนส่ง

เนื่องจากการขนส่งที่มีหลากหลายรูปแบบและมีการดำเนินงานที่แตกต่างกัน การจัดทำดัชนีชี้วัดจึงมีความแตกต่างกันตามบทบาทของการดำเนินงานของรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภท ทั้งการขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้ความแตกต่างกันของสังคม และวัฒนธรรมของแต่ละประเทศยังมีอิทธิพลที่ส่งผลต่อการกำหนดดัชนีชี้วัดและแนวทางการกำหนดเป้าหมายอีกด้วย ซึ่งประเทศไทยโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญเพื่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศผ่านความพร้อมของการขนส่งและการจราจร ปี พ.ศ. 2558 ได้มีการศึกษาเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร และการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรสำหรับการพัฒนาตัวชี้วัด แล้วทำการจัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทางและขนส่ง รวมทั้งสิ้น 44 ตัวชี้วัด สามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มความสามารถในการให้บริการ ด้านคุณภาพการให้บริการ ด้านการใช้งาน และด้านความปลอดภัยการรวบรวมข้อมูลนั้นได้เก็บรวบรวมยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้องตัวชี้วัดของหน่วยงานขนส่งภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยได้ทำการศึกษาดัชนีชี้วัดผ่าน แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ ดังนี้

- แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน (Action Plan) พ.ศ. 2558 - 2565
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)
- แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง และจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2563
- แผนการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2566 - 2580
- แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570
- บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570
- แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 - 2570
- แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2566 - 2570
- แผนปฏิบัติการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570
- แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2566 - 2570

จากการศึกษาดัชนีชี้วัดที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์และการขนส่งจะได้ว่าเป้าหมายของการศึกษาดัชนีชี้วัดเพื่อเป็นการประเมินสถานะของโลจิสติกส์ สะท้อนความได้เปรียบและเสียเปรียบทางการแข่งขันจากการเปรียบเทียบดัชนีชี้วัดนำไปสู่การกำหนดแนวทางและเป้าหมายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ใน

มุมมองของต้นทุนโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ พบว่าต้นทุนการขนส่งสินค้าส่งผลต่อดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศมากที่สุด แสดงดังตารางที่ 2.10-3

ตารางที่ 2.10-3 สรุปความเชื่อมต้นทุนโลจิสติกส์และดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์และระหว่างประเทศ

ต้นทุนโลจิสติกส์		ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ					
		พิธีการ ศุลกากร	โครงสร้าง พื้นฐาน	การ เตรียมการ ขนส่ง ระหว่าง ประเทศ	สมรรถนะ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐ และธุรกิจ	ความตรงต่อ เวลา ของการ บริการ	ระบบการ ติดตามและ ตรวจสอบ
ต้นทุนการขนส่งสินค้า		-	✓	✓	✓	✓	✓
ต้นทุนการ เก็บรักษา สินค้าคงคลัง	ต้นทุนการ ถือครอง สินค้า	-	-	-	✓	✓	✓
	ต้นทุนการ บริหาร คลังสินค้า	-	-	-	-	-	✓
ต้นทุนการบริหารจัดการ		✓	-	-	✓	✓	✓

ที่มา : การวิเคราะห์ของทีปปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จากตารางที่ 2.10-3 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งย้ายสินค้าเป็นสิ่งที่สะท้อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศนั้นๆ ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ในมุมมองด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ ซึ่งเมื่อมีการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และนโยบายการขนส่งของประเทศไทยกับผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ด้านต่างๆ และดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เป็นความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์การขนส่ง กับต้นทุนการขนส่งสินค้า (ด้านต้นทุนโลจิสติกส์) และโครงสร้างพื้นฐาน (ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ) แสดงให้เห็นว่าการผลักดันเชิงนโยบายของกระทรวงคมนาคมจะมุ่งเน้นไปที่การสร้างโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนการขนส่งเป็นหลัก ยังมีบางโครงการที่ส่งผลกระทบด้านอื่นอีกด้วย ทั้งนี้ก็จะส่งผลทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น

2.11 ศึกษาทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งภายในประเทศ และขนส่งผ่านแดน

การศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทีปปรึกษาได้ศึกษาทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

2.11.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร การผ่านแดน การนำเข้า - ส่งออก

ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยพัฒนาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ การผ่านแดน พิธีการศุลกากร และหน่วยงานตรวจสอบลดหย่อนสินค้าหรือจุดบริการตรวจผ่านแดนการเข้าเมือง และศุลกากร (Customs & Immigration Quarantine: CIQ) ดังนี้

1) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

โดยที่พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ได้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานาน ทำให้มีบทบัญญัติในบางเรื่องล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ประกอบกับการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้พัฒนาและขยายตัวมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงการดำเนินพิธีการศุลกากรและดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560” กำหนดให้มีผลใช้บังคับ เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2560 จึงเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2560 เป็นต้นไป)

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ยกเลิกกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ทั้งสิ้น 24 ฉบับ

โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งสิ้น 262 มาตรา โดยแบ่งออกเป็น 9 หมวด กับทั้งบทเฉพาะกาล ดังนี้

หมวด 1 บททั่วไป (มาตรา 6 - มาตรา 12)

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติทั่วไปที่นำไปใช้กับบทบัญญัติในหมวดอื่น ๆ ทุกหมวด รวมถึงการใช้อำนาจของรัฐมนตรีในกรณีมีพฤติการณ์พิเศษเพื่อยกเว้นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออก และบทบัญญัติที่เป็นการอุดหนุนว่างของกฎหมาย ในกรณีที่มีการร้องขอให้ดำเนินพิธีการศุลกากรหรือให้บริการใด ๆ ในทางศุลกากร

โดยมีบทบัญญัติที่สำคัญ ได้แก่ การยกเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายทั้งหมดหรือบางส่วน กรณีมีพฤติการณ์พิเศษ (มาตรา 6) การเรียกประกันจากผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง (มาตรา 7) การแปลเอกสารที่จัดทำเป็นภาษาต่างประเทศให้เป็นภาษาไทย (มาตรา 8) การร้องขอให้ดำเนินพิธีการศุลกากรหรือให้บริการใด ๆ ในทางศุลกากร (มาตรา 9) การขอสำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร (มาตรา 10) การดำเนินการทางศุลกากรในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (มาตรา 11) เป็นต้น

หมวด 2 การจัดเก็บอากร (มาตรา 13 - มาตรา 49)

คำว่า “อากร” หมายถึง อากรศุลกากรที่จัดเก็บกับของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัติศุลกากรและพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 รวมถึงที่กฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นอากรศุลกากรด้วย

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้การนำของเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรให้เรียกเก็บอากรจากผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออก ซึ่งความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียอากร สำหรับของที่นำเข้ามาหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรเกิดขึ้นในเวลาที่นำเข้าสำเร็จหรือส่งออกสำเร็จ ตามกฎหมาย โดยผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกมีหน้าที่เสียอากรเมื่อได้ยื่นใบขนสินค้าต่อพนักงานศุลกากร และพนักงานศุลกากรได้รับและออกเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว (มาตรา 13)

กฎหมายได้กำหนดรายละเอียดวิธีการคำนวณอากร (มาตรา 14 - มาตรา 17) การประเมินอากรกรณีผู้มีหน้าที่เสียอากรไม่เสียอากรหรือเสียอากรไม่ครบถ้วน (มาตรา 19) การกำหนดเงินเพิ่มและเบี้ยปรับ (มาตรา 22) การกักของ และการยึดอายัด หรือขายทอดตลาดทรัพย์สินของผู้ต้องรับผิดชอบเสียอากร เพื่อบังคับค่าอากรที่ค้างชำระ (มาตรา 23 - มาตรา 24) รวมถึงการคืนอากร (มาตรา 25 - มาตรา 31) ทั้งนี้ ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกมีสิทธิอุทธรณ์การประเมินอากรต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ (มาตรา 37)

หมวด 3 การนำของเข้าและการส่งของออก (มาตรา 50 - มาตรา 101)

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการนำของเข้าและส่งออก เช่น เวลาที่ถือว่าการนำของเข้าหรือส่งออกเป็นอันสำเร็จ การปฏิบัติของผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกเพื่อนำของออกไปจากอารักขาของศุลกากรหรือส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร การยื่นใบขนสินค้า การปฏิบัติในกรณีที่พนักงานศุลกากรเห็นว่า มีปัญหาเกี่ยวกับจำนวนเงินค่าอากรสำหรับของที่กำลังผ่านพิธีการศุลกากร การปฏิบัติในการบรรทุก การขนถ่าย หรือการดำเนินการใด ๆ กับของที่นำเข้าหรือของที่จะส่งออก ข้อกำหนดเกี่ยวกับหีบห่อหรือภาชนะบรรจุของที่นำเข้าหรือของส่งออก การนำของเข้าหรือส่งออกทางไปรษณีย์ การเก็บรักษาบัญชี เอกสารหลักฐาน หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่กำลังผ่านหรือได้ผ่านพิธีการศุลกากร เป็นต้น (มาตรา 50 - มาตรา 63)

กฎหมายได้กำหนดรายละเอียดในส่วนของการนำของเข้าและการส่งของออกทางทะเล (มาตรา 64 - มาตรา 85) การนำของเข้าและการส่งของออกทางบก (มาตรา 86 - มาตรา 91) การนำของเข้าและการส่งของออกทางอากาศ (มาตรา 92 - มาตรา 98) การเป็นตัวแทนของผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ผู้นำของผ่านแดน ผู้ขอถ่ายลำ หรือตัวแทนของผู้ควบคุมยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร (มาตรา 99 - มาตรา 101)

หมวด 4 การผ่านแดน การถ่ายลำ และของตกค้าง (มาตรา 102 - มาตรา 110)

การนำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่ถือว่าการนำของเข้าหรือส่งออก จึงได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติเกี่ยวกับการนำของเข้าและส่งออก โดยของเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด ซึ่งหากได้ดำเนินการโดยถูกต้องครบถ้วนและได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นจะไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่ต้องเสียอากร หรือหากผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำประสงค์จะเปลี่ยนจากการผ่านแดนหรือการถ่ายลำเป็นการนำของเข้าก็สามารถขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำของเข้าภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร

ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในกำหนดระยะเวลาหรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการเป็นการนำของเข้าแต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรภายในระยะเวลาดังกล่าว กฎหมายกำหนดให้ของนั้น ตกเป็นของแผ่นดิน (มาตรา 102 - มาตรา 106)

นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับของตกค้าง ไว้ในหมวดนี้ด้วย (มาตรา 107 - มาตรา 110)

หมวด 5 คลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า ที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต (มาตรา 111 - มาตรา 135)

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตจัดตั้ง การดำเนินการ การเลิกดำเนินการ การพักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาต คลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า ที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต

การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า ที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีและเป็นการดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

(1) คลังสินค้าทัณฑ์บน ให้ดำเนินการเพื่อการเก็บของในคลังสินค้าทัณฑ์บน การแสดง และขายของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือการผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใด กับของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน

(2) โรงพักสินค้าหรือที่มั่นคง ให้ดำเนินการเพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจ เก็บ หรือตรวจปล่อยของนำเข้าหรือของส่งออกที่ยังมิได้เสียอากร

(3) ท่าเรือรับอนุญาต ให้ดำเนินการเพื่อนำของเข้ามาในหรือส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร การผ่านแดน หรือการถ่ายลำ

ทั้งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

หมวด 6 เขตปลอดอากร (มาตรา 136 - มาตรา 156)

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร การขออนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากร การเลิกดำเนินการ เขตปลอดอากร และการเลิกประกอบกิจการในเขตปลอดอากร เขตปลอดอากรกำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ทางอากรศุลกากรในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ ของที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ได้รับยกเว้นหรือคืนอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

การจัดตั้งเขตปลอดอากรและการประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดี ทั้งนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

หมวด 7 พนักงานศุลกากร (มาตรา 157 - มาตรา 174)

“พนักงานศุลกากร” หมายถึง บุคคลซึ่งรับราชการในกรมศุลกากรและได้รับการแต่งตั้งจากอธิบดีให้ปฏิบัติหน้าที่ของตนตามปกติหรือให้ปฏิบัติหน้าที่เฉพาะการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือ นายอำเภอ หรือ ปลัดอำเภอ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นพิเศษจากอธิบดีให้กระทำการแทนกรมศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐอื่นซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้กระทำการเป็นพนักงานศุลกากร

หมวด 8 อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่เฉพาะ (มาตรา 175 - มาตรา 201)

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับอำนาจทางศุลกากรในพื้นที่เฉพาะ ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ซึ่งกฎหมายกำหนด ดังต่อไปนี้

(1) เขตควบคุมศุลกากร เป็นพื้นที่ซึ่งกำหนดขึ้นโดยการตราเป็นพระราชกฤษฎีกา เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับศุลกากร ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอาจสุมเสี่ยงต่อการกระทำความผิดได้ง่าย เช่น การลักลอบนำสินค้าเข้าหรือออก หรือการหลีกเลี่ยงข้อห้ามข้อจำกัด เป็นต้น

ภายในเขตควบคุมศุลกากร เมื่อมีเหตุผลอันสมควรพนักงานศุลกากรมีอำนาจตรวจหรือค้นโรงเรือน สถานที่ ยานพาหนะ หรือบุคคลใด ๆ ไม่ว่าในเวลากลางวันหรือกลางคืนโดยไม่ต้องมีหมายค้น และในกรณีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลที่ถูกตรวจหรือค้นดังกล่าว ได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร และบุคคลนั้นไม่สามารถแสดงเหตุผลอันสมควรได้ พนักงานศุลกากรมีอำนาจจับกุมบุคคลนั้นโดยไม่ต้องมีหมายจับเพื่อส่งพนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไป (มาตรา 175 - มาตรา 177)

(2) พื้นที่ควบคุมร่วมกัน หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ซึ่งออกตามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

พื้นที่ควบคุมร่วมกันเป็นพื้นที่ซึ่งพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงมาปฏิบัติหน้าที่ด้วยกัน ทั้งนี้ การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในราชอาณาจักร (มาตรา 178 - มาตรา 183)

(3) การค้าชายฝั่ง หมายถึง การขนส่งของทางทะเลจากท่าหนึ่งนอกราชอาณาจักรไปยังอีกท่าหนึ่งในราชอาณาจักร เพื่อรับค่าตอบแทนในการขนส่งของ รวมทั้งการซื้อขายของที่ขนมนั้น อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจในการกำหนดรูปแบบและลักษณะที่ถือว่าการค้าชายฝั่ง นายเรือมีหน้าที่ทำบัญชีสินค้าแสดงรายละเอียดแห่งของในเรือยื่นต่อพนักงานศุลกากร ก่อนเรือที่ทำการค้าชายฝั่งจะออกจากท่า (มาตรา 184 - มาตรา 187)

(4) เขตต่อเนื่อง หมายถึง บริเวณที่อยู่ถัดไปจากทะเลอาณาเขต มีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล วัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ในเขตต่อเนื่องรัฐชายฝั่งมีอำนาจในการกำหนดมาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันและลงโทษการละเมิดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง และการสาธารณสุข (ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982)

(5) พื้นที่พัฒนาร่วม หมายถึง พื้นที่พัฒนาร่วมตามกฎหมายว่าด้วยองค์การร่วมไทย - มาเลเซีย กฎหมายได้กำหนดเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายของเข้ามาในหรือส่งออกไปจากพื้นที่พัฒนาร่วม อำนาจหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่พัฒนาร่วม การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่พัฒนาร่วม (มาตรา 192 - มาตรา 201)

หมวด 9 บทกำหนดโทษ (มาตรา 202 ถึง มาตรา 257)

ความในหมวดนี้เป็นบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากรและโทษสำหรับความผิดดังกล่าว หลักเกณฑ์การประเมินราคาของเพื่อกำหนดค่าปรับ รวมถึงการจ่ายเงินสินบนและรางวัล

บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ถ้าผู้กระทำความผิดยินยอมใช้ค่าปรับ หรือได้ทำความตกลงหรือทำทัณฑ์บน หรือให้ประกันตามที่อธิบดีเห็นสมควรแล้ว อธิบดีจะงดการฟ้องร้องเสียก็ได้ และให้ถือว่า คดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เว้นแต่ ความผิดที่อยู่ในอำนาจเปรียบเทียบของคณะกรรมการเปรียบเทียบ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนกรมศุลกากร ผู้แทนกระทรวงการคลัง และผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งนี้ ความผิดที่อยู่ในอำนาจเปรียบเทียบของคณะกรรมการเปรียบเทียบ หากผู้กระทำความผิดได้ชำระเงินค่าปรับ หรือได้ทำความตกลง หรือทำทัณฑ์บน หรือให้ประกัน ตามค่าเปรียบเทียบภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเปรียบเทียบกำหนดแล้ว ก็ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

บทเฉพาะกาล (มาตรา 258 ถึง มาตรา 262)

ความในส่วนนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดให้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติศุลกากรพุทธศักราช 2469 ในบางเรื่องยังคงมีผลใช้บังคับ เช่น

- (1) ให้คลังสินค้าทัณฑ์บน ที่มั่นคง และเขตปลอดอากร ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 และดำเนินการอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นคลังสินค้า ทัณฑ์บน ที่มั่นคง และเขตปลอดอากร ตามพระราชบัญญัตินี้
- (2) ให้ทำเนียบท่าเรือที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 และดำเนินการ อยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นท่าเรือรับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้
- (3) ให้คลังสินค้าและโรงพักสินค้าที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 และ ดำเนินการอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นโรงพักสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ดำเนินการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน คลังสินค้า โรงพักสินค้า ที่มั่นคง ทำเนียบท่าเรือ และเขตปลอดอากร รวมทั้งผู้ประกอบการกิจการในเขตปลอดอากร ยังคงดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้อง ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเสียค่าธรรมเนียมตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ แล้วแต่กรณี
- (4) ไม่นำบทบัญญัติเกี่ยวกับระยะเวลาในการนำของผ่านแดนหรือของถ่ายลำออกไปนอก ราชอาณาจักร ตามมาตรา 102 วรรค 2 และมาตรา 103 มาใช้บังคับกับกรณีที่มีความตกลง ระหว่างประเทศ ที่มีผลผูกพันไว้แล้ว เป็นต้น

2) กฎกระทรวงการอนุญาตจัดตั้งและเลิกการดำเนินการคลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้าที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต พ.ศ. 2560 (ให้ไว้ ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560)

เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือโดยที่มาตรา 112 และมาตรา 129 แห่ง พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 บัญญัติให้การขออนุญาต การอนุญาต และการแจ้งเลิกการดำเนินการ คลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้าที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไข ที่กำหนดในกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง (6) มาตรา 112 วรรคสอง และมาตรา 129 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“คลังสินค้าทัณฑ์บน” หมายความว่า พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนตาม กฎหมายว่าด้วยศุลกากร เพื่อใช้สำหรับเก็บของ หรือแสดงและขายของที่เก็บ หรือผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือ ดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน

“โรงพักสินค้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเป็นโรงพักสินค้าตามกฎหมายว่าด้วย ศุลกากร เพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจเก็บ หรือตรวจปล่อยของนำเข้า ของผ่านแดน ของถ่ายลำหรือของส่งออก ที่ยังมีได้เสียอากรและยังอยู่ในอารักขาของศุลกากรโดยมีอาคารเก็บของที่มั่นคงแข็งแรง

“ที่มั่นคง” หมายความว่า พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเป็นที่มั่นคงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจ เก็บ หรือตรวจปล่อยของนำเข้า ของผ่านแดน ของถ่ายลำ หรือของส่งออกที่ยังมิได้ เสียอากรและยังอยู่ในอารักขาของศุลกากรโดยมีรั้วรอบขอบชิดที่ศุลกากรควบคุมได้ ไม่ว่าจะมิใช่เรือสำหรับเก็บ ของหรือไม่ก็ตาม

“ท่าเรือรับอนุญาต” หมายความว่า ท่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เพื่อนำของเข้ามาในหรือส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร การผ่านแดน หรือการถ่ายลำ

หมวดที่ 1 ว่าด้วยการขออนุญาตตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน (ตามข้อ 2 และข้อ 3) โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไข (ตามข้อ 4) มีขั้นตอนตรวจสอบคำขอเอกสารหลักฐานและอธิบดีมีคำสั่งออกใบอนุญาตแล้ว เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข (ตามข้อ 7 และ ข้อ 9)

หมวดที่ 2 ว่าด้วยการขออนุญาตจัดตั้งโรงพักสินค้าที่มั่นคงและท่าเรือรับอนุญาต (ตามข้อ 10) มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขกำหนดไว้ในข้อ 11 และข้อ 12 มีขั้นตอนตรวจสอบและอธิบดีมีคำสั่งออกใบอนุญาตตามข้อ 13 และ ข้อ 14 เมื่อได้รับอนุญาตแล้วเจ้าของโรงพักสินค้าที่มั่นคงหรือท่าเรือรับอนุญาตต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อ 15 ข้อ 16 และ ข้อ 17

3) ประกาศกรมศุลกากร เรื่องพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560 และ กรมศุลกากรที่ 100/2561 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากรที่ 139/2560 และประกาศกรมศุลกากรที่ 185/2564 เรื่องพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2564

หลักการ

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงพิธีการศุลกากรผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้สอดคล้องกับความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade: GATT 1994) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 7 มาตรา 102 และมาตรา 104 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 อธิบดีออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 7 มาตรา 102 และมาตรา 104 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 อธิบดีออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกประกาศกรมศุลกากร ที่ 139/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560 และประกาศกรมศุลกากร ที่ 100/2561 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 139/2560 ลงวันที่ 30 เมษายน 2561

หมวด 1 บททั่วไป

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับการผ่านแดนตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากร และการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade: GATT 1994) ซึ่งไม่รวมถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนภายใต้บทบังคับแห่งบรรดาสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศอื่นใด ที่มีกฎหมายและระเบียบ ภายในประเทศ ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขไว้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ ผู้ขอผ่านแดนที่ได้ปฏิบัติพิธีการผ่านแดนตามประกาศนี้แล้ว ไม่สามารถเปลี่ยนพิธีการศุลกากรเป็นพิธีการผ่านแดนตามประกาศที่ออกตามความตกลงระหว่างประเทศอื่นได้

เงื่อนไข

ข้อ 3 ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อทำการผ่านแดนจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

3.1) ต้องมีบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งสินค้าที่ระบุท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางและท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทาง ที่อยู่นอกราชอาณาจักร

3.2) บัญชีตู้คอนเทนเนอร์ (Container List) (ถ้ามี) ต้องระบุท่าหรือที่หรือสนามบิน ในราชอาณาจักรที่จะทำการผ่านแดน

3.3) บัญชีราคาสินค้าต้องระบุชื่อผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้าอยู่นอกราชอาณาจักร

ข้อ 4 การผ่านแดนสามารถผ่านเข้าและผ่านออกได้ ณ ด่านศุลกากร ที่มีการขนส่งโดยทางเรือ หรือทางอากาศยาน หรือทางบก

ข้อ 5 ให้นำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำของผ่านแดน เข้ามาในราชอาณาจักร ในกรณีที่ผู้ขอผ่านแดนไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลา ตามวรรคหนึ่งให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ข้อ 6 ผู้ขอผ่านแดนต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัดสำหรับการนำผ่านตามบัญชีท้ายประกาศนี้ รวมถึงประกาศที่ออกตามความในกฎหมายดังกล่าวด้วย ในกรณีที่มีการประกาศใช้กฎหมายอื่น ๆ เกี่ยวกับข้อห้ามหรือข้อจำกัดสำหรับการนำผ่านเพิ่มเติมขึ้นในภายหลัง ผู้ขอผ่านแดนต้องปฏิบัติตามกฎหมายนั้น ๆ ด้วย

หมวด 2 ผู้ขอผ่านแดน

ให้ยื่นคำขออนุมัติเป็นผู้ขอผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ณ ด่านศุลกากรใด ๆ โดยให้ทำสัญญาประกันทัณฑ์บน พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันในวงเงิน 1 ล้านบาท หรือวางเงินไว้เป็นประกัน หรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงินค้ำค่าภาษีอากรของของทั้งหมดสำหรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนแต่ละครั้ง สามารถใช้หลักประกันในการเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ หรือตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ แทนหลักประกันตามประกาศนี้

หมวด 3 พิธีการศุลกากรผ่านแดน

ส่วนที่ 1 การปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน

ผู้ขอผ่านแดนต้องมีชื่ออยู่ในใบตราส่งสินค้า หรือบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นผู้ทำการผ่านแดน ณ ด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร

การจัดทำใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนให้ผู้ขอผ่านแดนจัดทำข้อมูลใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน (Transition Control Message) ตามโครงสร้างใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนแนบท้ายประกาศนี้ และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง และข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน

เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน ทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ผู้ขอผ่านแดนทราบ ถือเป็นการยื่นใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรแล้ว

ส่วนที่ 2 พิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางเรือ

ผู้รับขนส่งสินค้าหรือตัวแทนเรือจะต้องแยกบัญชีสินค้าสำหรับเรือของของผ่านแดนไว้ ต่างหากออกจากบัญชีสินค้าสำหรับเรือของของนำเข้าไม่ปะปนกับสินค้านำเข้าอื่น ๆ เพื่อให้พนักงานศุลกากรสามารถควบคุมและตรวจสอบได้โดยง่าย เพื่อทำการตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน เมื่อพบว่าถูกต้องตรงกัน ระบบจะปรับสถานะการรับบรรทุกในข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน และแจ้งกลับผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน ให้ทราบ ว่า “Goods Loaded” ถือเป็นการรับบรรทุกของผ่านแดนแล้ว

ส่วนที่ 3 พิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางอากาศยานเพื่อรอการรับบรรทุกออกไปนอกราชอาณาจักรให้ปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางเรือ โดยอนุโลม

ส่วนที่ 4 พิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางบกให้ปฏิบัติพิธีการ เช่นเดียวกับพิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางเรือโดยอนุโลม

ส่วนที่ 5 การควบคุมของผ่านแดนให้ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) ซึ่งบรรทุกได้แต่เฉพาะของผ่านแดนเท่านั้น

กรณีของผ่านแดนเป็นรถยนต์ ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกรถยนต์หรือยานพาหนะ ที่สามารถใช้ขนส่งรถยนต์ได้

กรณีของผ่านแดนที่บรรทุกโดยรถไฟ ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนทำการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

ของผ่านแดนจะต้องอยู่ในอารักขาของศุลกากรนับแต่ผ่านเข้ามาตลอดไปจนกว่าของนั้นจะผ่านพ้นออกนอกราชอาณาจักร

ส่วนที่ 6 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง

กรณีมีเหตุจำเป็นที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพิธีการตามประกาศนี้ได้และไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของด่านศุลกากร ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องต่อด่านศุลกากร เพื่อเสนอกรมศุลกากรพิจารณาเป็นกรณีเฉพาะรายที่ไม่ขัดหรือแย้งกับประกาศนี้

ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป

4) ประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์ (ประกาศ ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560)

เพื่อให้การถ่ายลำเป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) ประกอบกับเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ อันเป็นการพัฒนาขีดความสามารถของประเทศในการถ่ายลำโดยเรือต่อเรือ หรืออากาศยานต่ออากาศยานให้มีศักยภาพสูงขึ้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 มาตรา 102 มาตรา 103 มาตรา 104 มาตรา 105 และ มาตรา 106 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 อธิบดีจึงออกประกาศไว้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป

การถ่ายลำสินค้าให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

หลักการ

การถ่ายลำ หมายความว่า การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากร ในด้านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร

เงื่อนไขการถ่ายลำของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อทำการถ่ายลำจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) ต้องมีบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศ หรือใบตราส่งสินค้าที่แจ้งท่าหรือสนามบินต้นทางและท่าหรือสนามบินปลายทางที่อยู่นอกราชอาณาจักร

(2) บัญชีตู้คอนเทนเนอร์ (Container List) (ถ้ามี) ต้องระบุท่าหรือสนามบิน ถ้ายลำที่อยู่ในราชอาณาจักร

(3) กรณีที่ผู้ขอย้ายลำไม่ใช่ตัวแทนเรือหรือสายการบิน ต้องมีชื่อผู้ขอย้ายลำในบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน

(4) ของย้ายลำให้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำของย้ายลำเข้ามาในราชอาณาจักร ในกรณีที่ผู้ขอย้ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในกำหนดเวลา ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

(5) ในกรณีที่ผู้ขอย้ายลำประสงค์จะเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรจากการย้ายลำเป็นการนำเข้า ต้องดำเนินการขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยานหรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศและใบตราส่งสินค้า ณ ด้านศุลกากรที่นำเข้า โดยปฏิบัติพิธีการนำเข้าพร้อมชำระภาษีอากร (หากมี) เท่านั้น ไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องได้ รวมถึงปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องและนำของนั้นออกไปจากอารักขาของศุลกากรให้แล้วเสร็จ ภายใน 30 วันนับแต่วันนำของย้ายลำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร และไม่สามารถส่งกลับเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

5) ประกาศกรมศุลกากรที่ 32/2561 เรื่อง การส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรตามทางอื่นนอกจากทางอนุมัติ (ประกาศ ณ วันที่ 31 มกราคม 2561)

เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรตามทางอื่น นอกจากทางอนุมัติเป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและเพื่อเป็นการส่งเสริม สนับสนุนการค้าชายแดน อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 86 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 อธิบดีกรมศุลกากรจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ผู้ส่งของออกหรือผู้ขนส่งที่มีเหตุจำเป็นจะต้องขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ตามทางอื่น นอกจากทางอนุมัติ ให้ยื่นคำร้องแสดงความจำนงล่วงหน้าว่าจะส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรผ่านเขตแดนใด ๆ ทางบกหรือตอนใดแห่งเขตแดนนั้นต่อด้านศุลกากรในเขตพื้นที่รับผิดชอบเพื่ออนุญาตเป็นหนังสือให้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรหรือขนส่งตามเส้นทางที่ร้องขอนั้น

ข้อ 2 ของที่ได้รับยกเว้นอากร เนื่องจากการนำออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนตามมาตรา 111 หรือเขตปลอดอากร หรือเขตประกอบการเสรีที่ได้ผ่านกรรมวิธีการผลิต และของนำเข้าที่ส่งกลับออกไปโดยขอคืนอากรขาเข้า (Re-Export) ซึ่งจะส่งกลับออกไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย ผ่านเขตแดนทางบก ห้ามมิให้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรตามทางอื่นนอกจากทางอนุมัติ

กรณีมีปัญหาในการพิจารณาว่าของใดได้ผ่านกรรมวิธีการผลิตในเขตประกอบการเสรี และจะอนุญาตให้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรตามทางอื่นนอกจากทางอนุมัติได้หรือไม่ ให้อยู่ในอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคพิจารณาสั่งการเป็นการเฉพาะราย

ข้อ 3 การส่งของออกหรือการขนส่งของตามข้อ 1 ให้กระทำได้เฉพาะระหว่างเวลา 06.00 นาฬิกา ถึง 18.00 นาฬิกา เท่านั้น

ข้อ 4 ผู้ส่งออกหรือผู้ขนส่งจะต้องยื่นคำร้องขอรับพนักงานศุลกากรไปประจำการ นอกเขตที่ทำ การศุลกากร โดยเสียค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ ข้อบังคับอันเกี่ยวกับของนั้นเช่นเดียวกับการส่งออกตามปกติทุกประการ

- 6) ประกาศกรมศุลกากรที่ 141/2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนตามความตกลงว่า ด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว (ประกาศ ณ วันที่ 10 พฤศจิกายน 2560 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เป็นต้นไป)

เพื่อให้การผ่านแดนเป็นไปตามมาตรฐานสากลของอนุสัญญาบาร์เซโลนา อีกทั้งเป็นไปตาม หลักเกณฑ์ในความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่ง ราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวประกอบกับเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก สะดวกแก่ ผู้ประกอบการ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 มาตรา 102 วรรคแรก มาตรา 102 วรรคสาม มาตรา 104 มาตรา 105 และมาตรา 262 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 อธิบดีจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกประกาศกรมศุลกากร ที่ 12/2502 เรื่อง สินค้าผ่านแดน ลงวันที่ 9 กันยายน 2502

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป

ข้อ 3 การผ่านแดนให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

3.1 หลักการ

สินค้าผ่านแดน หมายถึง ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่ต้นทางและปลายทางขนส่ง สินค้า นั้นอยู่นอกราชอาณาจักรของประเทศไทย แต่ได้ขนส่งข้ามดินแดนของประเทศไทยภายใต้ความตกลง ที่ประเทศ ไทยทำไว้กับบางประเทศ โดยยึดหลักสัมพันธภาพไมตรีและการอำนวยความสะดวกแก่การขนส่ง ระหว่างประเทศ ตามที่กล่าวไว้ในข้อบัญญัติว่าด้วยความเสรีในการผ่านแดนต่อท้ายอนุสัญญาบาร์เซโลนา ลงวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 1921

3.2 คำจำกัดความ

(1) “สินค้าผ่านแดน” หมายความว่า ผลิตภัณฑ์ หรือสินค้าที่จะส่งจาก สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาวผ่านประเทศไทยไปประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สามผ่านประเทศไทยไป สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(2) “อารักขา” หมายความว่า การควบคุมทางศุลกากร และการบังคับให้เป็นไปตาม กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และคำสั่งเพื่อรักษาประโยชน์ของศุลกากร

(3) “การเก็บรักษา” หมายความว่า การคุ้มครองสินค้าผ่านแดน โดยรับผิดชอบต่อ กรมศุลกากรในการเก็บในคลังสินค้าหรือที่อื่นใดที่ได้รับอนุญาตเป็นพิเศษ การรักษา มิให้สินค้านั้นเกิดความ เสียหาย การเคลื่อนที่หรือขนย้ายจะกระทำต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร

(4) “ผู้ขนส่งต้นทาง” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากต้นทาง ของสินค้านั้นในต่างประเทศถึงท่าภายในประเทศอันเป็นท่าแรกที่จะขนส่งผ่านแดนต่อไป

(5) “ผู้ขนส่งผ่านแดน” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากท่าที่นำเข้าภายในประเทศถึงปลายทางขนส่งภายในประเทศ

(6) “ผู้ขนส่งปลายทาง” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากปลายทางขนส่งภายในประเทศถึงท่าหรือปลายทางที่ตราส่งถึงในต่างประเทศ

3.3 คณะกรรมการผสมตามความตกลงกับประเทศ สปป.ลาว

คณะกรรมการผสมซึ่งตั้งขึ้นตามความตกลงกับประเทศ สปป.ลาว หรือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประเทศ สปป.ลาว ที่ประจำอยู่ ณ ท่าเรือกรุงเทพหรือที่หนองคาย เป็นผู้สังเกตการณ์และมีหน้าที่ในการประสานงานเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ร่วมกันเท่านั้น

ผู้ขออนุมัติเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ณ ด้านศุลกากรใด ๆ ให้ยื่นเฉพาะแบบคำขอลงทะเบียนผู้ขอลำผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) พร้อมวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 1 ล้านบาท

สำหรับผู้ขนส่งผ่านแดนที่ได้รับการอนุมัติให้เป็นผู้ขนส่งผ่านแดนและได้ทำสัญญาประกันทัณฑ์บนไว้กับกรมศุลกากรแล้ว และไม่ประสงค์จะเปลี่ยนสัญญาประกันทัณฑ์บนที่ทำไว้กับกรมศุลกากรให้ยื่นคำร้องเพื่อขอลงทะเบียนเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

การกำหนดท่าหรือที่หรือสนามบินที่นำเข้า ส่งออก ผ่านเข้าและผ่านออก

(1) ที่ที่ผ่านเข้า และผ่านออกระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สินค้าผ่านแดนจะนำเข้าและผ่านออกได้เฉพาะด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรช่องเม็ก ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรบึงกาฬ ด้านศุลกากรท่าลี่ (หนองผือ) ด้านศุลกากรเชียงคาน (คกไฟ) ด้านศุลกากรเขมราฐ (ปากแซง) และด้านศุลกากรทุ่งช้าง (ห้วยโก๋น)

(2) ท่าหรือที่ที่นำเข้า และส่งออกระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่สาม

สินค้าผ่านแดนจะนำเข้าและส่งออกได้เฉพาะสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ด้านศุลกากรมาบตาพุด ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรแม่สาย ด้านศุลกากรอรัญประเทศ และด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก

(3) สนามบินที่นำเข้า ส่งออกระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่สาม

สินค้าผ่านแดนจะนำเข้าและส่งออกได้เฉพาะสนามบินดอนเมืองทั้งนี้ ความตกลงดังกล่าว มิให้ใช้บังคับกับสินค้าประเภทยุทธโปกรณ์ หรือสินค้าตามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลลาวหรือที่รัฐบาล สปป. ลาว ร้องขอมา

การขนส่งของผ่านแดนขึ้นพักไว้บนบก

การผ่านพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดน เมื่อนำสินค้าผ่านแดนเข้ามา ผู้ขนส่งต้นทางจะต้องแยกบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ของสินค้าผ่านแดนไว้ต่างหากออกจากบัญชีสินค้าสำหรับเรือนำเข้าตามปกติ (ในขณะรายงานเรือเข้า) ยื่นทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อสำนักงานศุลกากร หรือด้านศุลกากรที่ขนานนำเข้าแล้วแต่กรณี

การตรวจสอบและบรรจุทุกของผ่านแดน ณ ท่าหรือที่หรือสนามบินที่นำเข้า

ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนและแจ้งเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน
ทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อพนักงานศุลกากร เพื่อทำการตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน

(1) การตรวจสอบและควบคุมการบรรจุทุกของผ่านแดนที่เป็นของกองหรือมิได้บรรจุใน
ตู้คอนเทนเนอร์พนักงานศุลกากรผู้ตรวจปล่อยของ ณ ด้านศุลกากรที่นำเข้าของผ่านแดนเข้ามาทำการตรวจสอบ
เครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนและลักษณะหีบห่อกับข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร
เมื่อพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว ให้บันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แล้วอนุญาต
ให้ทำการบรรจุทุก ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนนำของผ่านแดนนั้นไปมอบให้ด้านศุลกากรปลายทางเพื่อส่งออกนอก
ราชอาณาจักรต่อไป

(2) การตรวจสอบและควบคุมการบรรจุทุกของผ่านแดนที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ของผ่าน
แดนที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และจะขนส่งไปยังด้านศุลกากรที่ส่งออกทั้งตู้คอนเทนเนอร์ ให้พนักงานศุลกากรทำการ
ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมายตู้คอนเทนเนอร์และหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือหรืออากาศยาน
เมื่อพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว ให้สำหรับสินค้าผ่านแดนที่ขนส่งทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - อุบลราชธานี
เพื่อส่งผ่านออกหรือที่นำเข้าทางด้านศุลกากรมุกดาหาร หรือด้านศุลกากรช่องเม็ก หรือด้านศุลกากรเขมราฐ
(ปากแซง) หรือด้านศุลกากรนครพนม และสินค้าที่ได้รับอนุญาตให้ส่งผ่านทางอากาศยานหรือทางอื่นหรือวิธีอื่น
ในกรณีพิเศษ

(3) ผู้ขนส่งผ่านแดนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดน ให้ผู้ประกอบการท่าหรือสนามบินทราบ
เพื่อติดต่อดำเนินการของผ่านแดน

การตรวจค้นของผ่านแดน

ของผ่านแดนพนักงานศุลกากรจะตรวจเฉพาะเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนและลักษณะ
หีบห่อพนักงานศุลกากรสามารถตรวจค้นของผ่านแดนได้ โดยไม่ต้องมีหมายค้น ดังนี้

พนักงานศุลกากรมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า

(1) ของนั้นมีไว้เพื่อใช้ในการก่อการร้ายหรือเกี่ยวเนื่องกับการก่อการร้าย

(2) ชนิดแห่งของหรือการขนส่งหรือการขนถ่ายดังกล่าว อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความ
มั่นคง สันติภาพ และความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(3) มีการแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ

(4) เป็นของผิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการผ่านแดนหรือการถ่ายลำ

กรณีผู้ขนส่งผ่านแดนไม่มาร่วมกันตรวจสอบของผ่านแดน กรมศุลกากรจะเก็บของผ่านแดน
นั้นไว้ในอารักขา เมื่อพ้นกำหนด 90 วันนับแต่วันที่ของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร ให้ของผ่านแดนนั้นตกเป็น
ของตกค้าง

การขนส่งของผ่านแดน

ให้ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) โดยให้มีฉลวด
ประทับตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้าผ่านแดนนั้น

กรณีของผ่านแดนที่ไม่สามารถขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนยื่นคำร้องขอต่อพนักงานศุลกากร เพื่อพิจารณาอนุญาตให้ขนส่งของผ่านแดนนั้นโดยรถบรรทุกและรถพ่วง โดยใช้ผ้าใบคลุมทั้งสี่มุมหรือมากกว่า และมัดลวดประตึบตราตะกั่ว กศก. ทั้งสี่มุมหรือมากกว่ากรณีของผ่านแดนเป็นรถยนต์ ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกชนิดหรือยานพาหนะที่สามารถใช้ขนส่งรถยนต์ได้ โดยให้มัดลวดประตึบตราตะกั่ว กศก. ที่อุปกรณ์สำหรับยึดตรึงรถยนต์ไว้กับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งนั้นด้วยกรณีของผ่านแดนเป็นรถยนต์ขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรทุกขึ้นยานพาหนะที่ใช้ขนส่งได้ ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนดำเนินการขับของผ่านแดนที่เป็นรถยนต์ไปยังด่านศุลกากรที่ส่งออก โดยปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบที่ 451) ที่หน้ารถ พร้อมมัดลวดประตึบตราตะกั่ว กศก. ที่คอพวงมาลัย

การเปลี่ยนแปลงหีบห่อสินค้าผ่านแดน

เพื่อความสะดวกหรือความเหมาะสมในการขนส่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบ หรือนายด่านศุลกากรต้นทาง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย อาจพิจารณาอนุญาตให้แบ่งแยกหรือรวมหีบห่อหรือเปลี่ยนหีบห่อใหม่หรือบรรจุหีบห่อซึ่งสินค้าผ่านแดนนั้นตามควรแก่กรณีก็ได้ และถ้ามีการปฏิบัติเช่นนี้ให้ผู้ตรวจบันทึกไว้ในช่องหมายเหตุด้วย

การตรวจและรับบรรทุกของผ่านแดน ณ ด่านศุลกากรที่ส่งออก

(1) เมื่อผู้ขนส่งผ่านแดนได้นำของผ่านแดนจากท่าหรือที่หรือสนามบินที่นำเข้ามาแล้ว ให้แจ้งเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนให้ด่านศุลกากรที่ส่งออกทราบ

(2) พนักงานศุลกากรของหน่วยงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรที่ส่งออกจะตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนและใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว ให้ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน ลักษณะหีบห่อ และดวงตราตะกั่ว กศก. ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ เมื่อพบว่าถูกต้องเรียบร้อยตรงกับข้อมูลในใบขนสินค้าผ่านแดนและใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน จะบันทึกตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ และอนุญาตให้นำของผ่านแดนผ่านสถานีของด่านศุลกากรที่ส่งออก

(3) การรับบรรทุกของผ่านแดน ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบประมวลผลกับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกจริงและข้อมูลบัญชีสินค้าของผ่านแดนขาออกสำหรับของผ่านแดน หากพบว่าถูกต้องตรงกันระบบจะปรับสถานะการรับบรรทุกในข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน และแจ้งกลับผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนให้ทราบว่า “Goods Loaded” ถือเป็นการรับบรรทุกของผ่านแดนแล้ว

การควบคุมการขนย้ายของผ่านแดน

การควบคุมการขนย้ายของผ่านแดนของผ่านแดนจะต้องอยู่ในอารักขาของศุลกากรนับแต่ผ่านเข้ามาตลอดไปจนกว่าของนั้นจะผ่านพ้นออกนอกราชอาณาจักร เพื่อการควบคุมการขนย้ายของผ่านแดนในการขนส่งระหว่างท่าหรือที่หรือสนามบินให้

(1) ให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบที่ 451) ไว้ที่ยานพาหนะสำหรับใช้ขนส่งของผ่านแดนให้เห็นได้ชัดเจน

(2) ในกรณีที่ด่านศุลกากร มีระบบการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) ด่านศุลกากรจะทำการคัดเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีปัจจัยเสี่ยงทำการตรวจเอกซเรย์

(3) ในกรณีที่มีการควบคุมการขนย้ายสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีที่กรมศุลกากรจะได้ปรับปรุงหรือพัฒนาเพิ่มขึ้น ให้ระบบการควบคุมด้วยเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในการควบคุมการขนย้ายของผ่านแดน ตามระเบียบ คำสั่ง หรือตามความเหมาะสมด้วย

7) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 132/2561 และประกาศกรมศุลกากร ที่ 133/2561 เรื่อง คู่มือการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าและการส่งออก

(7.1) ขอบเขตการใช้งานคู่มือการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการส่งออก (e-Export) ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 132/2561

(7.1.1) คู่มือการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการส่งออก (e-Export) กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการส่งออก ให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสามารถกระทำโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยให้ใช้บังคับเป็นการทั่วไปสำหรับการส่งออกนอกราชอาณาจักรทางเรือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ คนเดินออกไปทางเครื่องบิน ทางไปรษณีย์ ทางท่อขนส่งทางบก ทางสายส่งไฟฟ้า ทางเรือที่เข้าออกด่านศุลกากรทางบก เรือเล็กทางทะเลที่เข้าออกด่านศุลกากรทางทะเล ทางผู้โดยสารนำพาขึ้นอากาศยาน

(7.1.2) การส่งออกนอกนอกราชอาณาจักร หมายถึง การนำของใด ๆ จากภายในราชอาณาจักรหรือ ย้ายขน โดยทางเรือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ คนเดินออกไป ทางเครื่องบิน ทางไปรษณีย์ ทางท่อขนส่งทางบก ทางสายส่งไฟฟ้า ทางเรือที่เข้าออกด่านศุลกากรทางบก เรือเล็กทางทะเลที่เข้าออกด่านศุลกากรทางทะเล ทางผู้โดยสารนำพาขึ้นอากาศยาน เป็นต้น เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร และให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด่านศุลกากรสุดท้าย (Last Port) ที่ระบุไว้ว่าจะทำการขน หรือย้ายขนของเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

(7.1.3) ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรืออยู่ในเขตปลอดอากร และ/หรือในเขตประกอบการเสรี ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด่านศุลกากรสุดท้าย (Last Port) ที่ระบุไว้ว่าจะทำการขน หรือย้ายขนของเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

(7.2) ขอบเขตการใช้งานคู่มือการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้า (e-Import) ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 133/2561

(7.2.2) คู่มือการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้า (e-Import) กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการนำเข้าในราชอาณาจักร ให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสามารถกระทำโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยให้ใช้บังคับเป็นการทั่วไปสำหรับการนำเข้าในราชอาณาจักรทางเรือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ คนเดินเข้ามา ทางเครื่องบิน ทางไปรษณีย์ ทางท่อขนส่งทางบก ทางสายส่งไฟฟ้า ทางเรือที่เข้าออกด่านศุลกากรทางบก เรือเล็กทางทะเลที่เข้าออกด่านศุลกากรทางทะเล ทางผู้โดยสารนำพาขึ้นอากาศยาน

(7.2.3) การนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักร หมายถึง การนำของใด ๆ จากภายนอกราชอาณาจักรเข้ามาในราชอาณาจักรโดยการขนส่งทางเรือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ คนเดินเข้ามา ทางเครื่องบิน ทางไปรษณีย์ ทางท่อขนส่งทางบก ทางสายส่งไฟฟ้า ทางเรือที่เข้าออกด่านศุลกากรทางบก เรือเล็กทางทะเลที่เข้าออกด่านศุลกากรทางทะเล ทางผู้โดยสารนำพาขึ้นอากาศยาน เป็นต้น

(7.2.4) ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรนั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด่านศุลกากรที่ระบุไว้ใน บัญชีสินค้าที่มีชื่อส่งของถึง

(7.2.5) ในการปฏิบัติพิธีการหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและจะขนเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือนำเข้าไปในเขตปลอดอากรและ/หรือนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรีให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด้านศุลกากรที่ระบุไว้ในบัญชีสินค้าที่มีชื่อส่งของถึง

(7.2.6) หากเรื่องใดที่เป็นข้อปฏิบัติเฉพาะของหน่วยงานที่สำนัก/สำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบเสนอระเบียบปฏิบัติและขอความเห็นชอบจากกรมศุลกากร ให้กำหนดเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะหรือแตกต่างไปจากที่กำหนดในคู่มือฉบับนี้ ให้ถือปฏิบัติตามข้อปฏิบัติดังกล่าว

8) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 134/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (ประกาศ ณ วันที่ 8 พฤษภาคม 2561)

เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไม่มีขั้นตอนปฏิบัติงานเกินความจำเป็น และปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อสถานการณ์ ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ กรมศุลกากรจึงได้ปรับปรุงพิธีการศุลกากรให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล บนพื้นฐานของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อเป็นทางเลือกในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ระหว่างประเทศ อันเป็นการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อธิบดีกรมศุลกากรจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

หมวดที่ 1 กระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 2 เพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร การปฏิบัติพิธีการศุลกากร สามารถกระทำโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้

(1) ภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์

(1.1) ห้ามปฏิเสธความผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

(1.2) ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การใดต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดง ถ้าได้จัดทำข้อความขึ้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้ โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง ให้ถือว่าข้อความนั้นเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดงแล้ว

(1.3) ในกรณีที่ต้องลงลายมือชื่อในหนังสือ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น มีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้าได้ดำเนินการตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด

(2) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้สามารถกระทำได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อ ผ่านบุคคล ที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services: VANS) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML Format) แทนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ

(3) การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทดแทน เอกสารใด ๆ หากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรผู้รับข้อมูลได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธีการแล้ว ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับ กรมศุลกากรแล้ว

ส่วนที่ 1 การลงทะเบียน

ข้อ 3 ผู้ประสงค์จะปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้ดำเนินการดังนี้

(1) ให้ยื่นแบบคำร้องขอลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการ ในกระบวนการศุลกากร ณ ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร หรือ ฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร หรือยื่นแบบคำขอลงทะเบียนทางระบบลงทะเบียน ผู้มาติดต่อออนไลน์ทางอินเทอร์เน็ต

(2) หลักเกณฑ์และวิธีการในการขอจดทะเบียนและคุณสมบัติของผู้จดทะเบียน ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแบบคำขอลงทะเบียน

(3) หากผู้ลงทะเบียนประสงค์จะเป็นผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์กับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ลงทะเบียนตามประกาศกรมศุลกากรว่าด้วยการลงทะเบียนใช้บริการระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ และให้ทำการทดสอบระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล และ/หรือการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ส่วนแผนงานและมาตรฐาน สำนักเทคโนโลยี สารสนเทศ และการสื่อสาร กำหนดแล้วจึงรับส่งข้อมูลโดยใช้หมายเลขผู้มีสิทธิรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ กับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร (Production System) ต่อไป

(4) ผู้ที่ได้รับการอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการ ในกระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการนำของเข้า การส่งของออก และการดำเนินการในเรื่องสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร รวมถึงการชดเชยค่าภาษีอากร ได้ทุกขั้นตอน โดยไม่ต้องใช้บัตรผ่านพิธีการใด ๆ อีก

ส่วนที่ 2 กระบวนการทางศุลกากรโดยระบบการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

ข้อ 4 กระบวนการทางศุลกากรโดยระบบการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window)

ส่วนที่ 3 การรับรองข้อมูลในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 5 การรับรองข้อมูลในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์

ส่วนที่ 4 การจัดเก็บหลักฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 6 ให้ผู้ดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรและผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์จัดเก็บและรักษาบัญชีเอกสารหลักฐานและข้อมูลไม่ว่าในสื่อรูปแบบใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรไว้ เป็นเวลาไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในเรื่องนั้น ๆ

หมวดที่ 2 การเสียค่าภาษีอากร

ข้อ 7 การเสียค่าภาษีอากรให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร กฎหมาย พิกัดอัตราศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

หมวดที่ 3 การยื่นรายงานการนำของเข้า

ข้อ 8 การรายงานการนำของเข้า ให้ผู้รับผิดชอบในการขนส่งของจากต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร ทำการรายงานการนำของเข้ามาในราชอาณาจักร ก่อนการขนถ่ายของออกจากรยานพาหนะที่ทำการขนส่งนั้น

ส่วนที่ 1 การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ข้อ 9 การลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 10 ให้ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือดำเนินการเกี่ยวกับการรายงานเรือเข้า ขออนุมัติเปิด
ระวางเรือ และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ ดังต่อไปนี้

ข้อ 11 การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 12 ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือที่ต้องแก้ไขให้ถูกต้อง

ข้อ 13 การแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ข้อ 14 การบันทึกรายการในคอมพิวเตอร์

ข้อ 15 การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือกรณีอื่น ๆ โดยมีได้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 16 การแสดงรายการลงในบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ข้อ 17 เรือที่บรรทุกคอนเทนเนอร์เข้ามามีหลายเจ้าของ

ส่วนที่ 2 การรายงานอากาศยานเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

ข้อ 18 การลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานอากาศยานเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 19 ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน
ทำการรายงานอากาศยานเข้า ขออนุมัติเปิดระวางอากาศยานและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน
ทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 20 การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 21 การดำเนินการกับสินค้าสำหรับอากาศยานกรณีอื่น ๆ โดยมีได้ส่งข้อมูลทาง อิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 22 การยื่นบัญชีรายชื่อผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 3 การรายงานยานพาหนะเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าทางบก

ข้อ 23 การลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานยานพาหนะเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 24 ให้ผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าทางบก หรือเจ้าของผู้มีสิทธิครอบครองยานพาหนะ ที่ขนส่ง
ทางบกที่ประสงค์จะยื่นรายงานยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักร และ
ยื่นบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 25 การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางบกที่ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 26 การรายงานยานพาหนะและการยื่นบัญชีสินค้าทางบกเข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้ส่งข้อมูล
ทางอิเล็กทรอนิกส์

ส่วนที่ 4 การรายงานของเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าทางรถไฟ

ข้อ 27 ให้ผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ หรือเจ้าของผู้มีสิทธิครอบครองสินค้าที่ขนส่งทาง
รถไฟที่ประสงค์จะยื่นรายงานยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักรและ ยื่นบัญชี
สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการเช่นเดียวกับการรายงานของเข้า และการยื่นบัญชีสินค้าทางเรือ โดยอนุโลม

ส่วนที่ 5 การรายงานของเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าทางไปรษณีย์

ข้อ 28 การควบคุมทางไปรษณีย์ภัณฑ์จากต่างประเทศ

ข้อ 29 การตรวจคัดสิ่งของส่งทางไปรษณีย์ระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 6 การรายงานของเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับของที่ขนส่งทางท่อหรือสายส่งไฟฟ้า

ข้อ 30 การลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานการขนส่งสินค้าทางท่อหรือสายส่งไฟฟ้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 31 ให้ผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าทางท่อหรือสายส่งไฟฟ้า หรือเจ้าของผู้มีสิทธิครอบครองสินค้าที่ขนส่งทางท่อหรือสายส่งไฟฟ้า ประสงค์จะยื่นรายงานการนำเข้าและยื่นบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการ

ข้อ 32 การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางท่อส่งหรือสายส่งไฟฟ้าทางอิเล็กทรอนิกส์

หมวดที่ 4 กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้า

ข้อ 33 ในหมวดนี้

(1) การนำของเข้ามาในราชอาณาจักร หมายถึง การนำของใด ๆ จากภายนอกราชอาณาจักรเข้ามาในราชอาณาจักร โดยการขนส่งทางเรือ ทางอากาศยาน ทางรถไฟ ทางบก ทางท่อ ทางสายส่งไฟฟ้า ทางไปรษณีย์ เป็นต้น

(2) ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรนั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด้านศุลกากร หรือสนามบินที่เป็นด้านศุลกากรที่ระบุไว้ในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึง

(3) เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติพิธีการหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและจะขนเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือนำเข้าไปในเขตปลอดอากร และ/หรือ นำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด้านศุลกากร หรือ สนามบินที่เป็นด้านศุลกากรที่ระบุไว้ในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึง

ส่วนที่ 1 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 34 การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

ข้อ 35 การชำระค่าภาษีอากร

ส่วนที่ 2 การรับของนำเข้าจากอารักขาศุลกากร

ข้อ 36 การตัดบัญชีสินค้าเพื่อตรวจปล่อยสินค้าจากอารักขาศุลกากร

ข้อ 37 ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วนก่อนการรับของออกจากโรงพักสินค้าหรือที่มั่นคง

ข้อ 38 การตรวจสอบพิกัด ราคา และของก่อนการตรวจปล่อยทางศุลกากร

ข้อ 39 การรับมอบของไปจากโรงพักสินค้าหรือที่มั่นคง

ข้อ 40 ของที่ได้ตรวจปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้ว

ข้อ 41 ให้โรงพักสินค้าหรือที่มั่นคงดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร ดังนี้

ข้อ 42 ในกรณีผู้นำของเข้าแจ้งความประสงค์ขอย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตด่านศุลกากร หรือสนามบินที่เป็นด่านศุลกากรที่นำของเข้าในขณะส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบ คอมพิวเตอร์ของ ศุลกากร

ส่วนที่ 3 การขอแก้ไขข้อมูลการนำของเข้า

ข้อ 43 การขอแก้ไขข้อมูลให้ผู้นำของเข้า

หมวดที่ 4 กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของออก

ข้อ 44 ในหมวดนี้

(1) การส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร หมายถึง การนำของใด ๆ จากภายในราชอาณาจักร ขนหรือย้ายขน โดยทางเรือ ทางอากาศยาน ทางรถไฟ ทางบก ทางท่อ ทางสายส่งไฟฟ้า ทางไปรษณีย์ เป็นต้น เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(2) ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรนั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด่านศุลกากร หรือสนามบินที่เป็นด่านศุลกากรสุดท้ายที่ระบุไว้ว่าจะทำการขน หรือย้ายขนของเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(3) เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติพิธีการหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่เก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรืออยู่ในเขตปลอดอากร และ/หรือ ในเขตประกอบการเสรี ให้ดำเนินการ โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ ด่านศุลกากร หรือสนามบินที่เป็นด่านศุลกากรสุดท้ายที่ระบุไว้ว่าจะทำการขน หรือย้ายขนของเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(4) ผู้รับผิดชอบการบรรจุ หมายถึง

(4.1) ผู้ส่งของออกหรือตัวแทน

(4.2) ผู้จัดการโรงงาน หรือผู้จัดการสถานประกอบการของผู้ส่งของออกที่ทำการบรรจุสินค้า

(4.3) ผู้ประกอบการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (สตส.)

(4.4) ผู้ประกอบการโรงพักสินค้าเพื่อการตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.)

(4.5) ผู้ประกอบการคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร หรือเขตประกอบการเสรี

(4.6) ผู้ให้บริการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ในเขตท่าเทียบท่าเรือ

(4.7) ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนของเรือ

ส่วนที่ 1 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 45 การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

ข้อ 46 การชำระค่าภาษีอากร

ข้อ 47 กรณีผู้ส่งของออกไม่ประสงค์จะทำการส่งของออกตามใบขนสินค้าขาออกที่ได้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว หรือข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ได้รับการตอบรับเลขที่ใบขนสินค้าขาออกแล้วผิดพลาด หรือให้ผู้ส่งของออกขอยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกฉบับนั้น ๆ

ทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทำการยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าฉบับนั้นนอกระบบ
ก่อนการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของใบขนสินค้าขาออกที่ถูกต้องมาใหม่

ส่วนที่ 2 การปฏิบัติพิธีการการกำกับการขนย้ายสินค้าเพื่อการส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 48 ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุที่เป็นผู้ทำการบรรจุสินค้าที่จะขนย้ายมายังด่านศุลกากร หรือ
สนามบินที่เป็นด่านศุลกากรที่ส่งออกเพื่อการส่งออกดำเนินการบรรจุสินค้า

ข้อ 49 การส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า

ข้อ 50 การกำกับการขนย้ายสินค้า

ส่วนที่ 3 การขนย้ายสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก ณ ด่านศุลกากร หรือสนามบินที่เป็นด่านศุลกากร

ข้อ 41 ก่อนการขนย้ายสินค้าเข้าไปในสถานีรับบรรทุก หรือก่อนผ่านจุดรับบรรทุกที่กำหนดให้
ผู้รับผิดชอบการบรรจุดำเนินการ

ข้อ 52 ให้ผู้ประกอบการทำเนียบท่าเรือ ผู้ประกอบการสถานที่ที่ส่งออก หรือผู้ประกอบการ
คลังสินค้า/ผู้ประกอบการเขตปลอดอากร ณ สนามบินที่เป็นด่านศุลกากรที่ส่งออก ทำการชั่งน้ำหนักของ ตู้คอน
เทนเนอร์หรือสินค้า แล้วออกใบตรวจรับสภาพตู้สินค้าหรือใบชี้ (Equipment Interchange Receipt: EIR)
พร้อมกับบันทึกข้อมูลใบตรวจรับสภาพตู้สินค้าหรือใบชี้สินค้าตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนดเข้าสู่ ระบบ
คอมพิวเตอร์ของศุลกากร เพื่อใช้ประกอบการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าของศุลกากร

ส่วนที่ 4 การตรวจสอบ ณ สถานีรับบรรทุก

ข้อ 53 การตรวจสอบและตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

ข้อ 54 การเปิดตรวจของขาออก

ข้อ 55 ของส่งออกทางไปรษณีย์

ส่วนที่ 5 การดำเนินการในกระบวนการศุลกากรในการส่งออก

ข้อ 56 ให้ผู้นำของออกดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วนก่อนการตัดบัญชี ใบกำกับ
การขนย้ายสินค้า ณ สถานีรับบรรทุก หรือจุดรับบรรทุกที่กำหนด

ส่วนที่ 6 การรับบรรทุกของส่งออก

ข้อ 57 การรับบรรทุกของที่ส่งออก

ส่วนที่ 7 การขอแก้ไขข้อมูลการส่งออก

ข้อ 58 ในกรณีที่พบว่าข้อมูลที่เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้วมีความผิดพลาด คลาดเคลื่อน
ไม่ตรงตามความจริงให้แจ้งพนักงานศุลกากรทราบโดยพลัน

หมวดที่ 6 การยื่นรายงานการนำของออก

ข้อ 59 ให้ผู้รับผิดชอบในการขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ทำการรายงานการนำของออกไป
นอกราชอาณาจักร

ส่วนที่ 1 การรายงานเรือออกและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ข้อ 60 ให้ตัวแทนเรือดำเนินการเกี่ยวกับการรายงานเรือออก การอนุญาตพิเศษให้ขนสินค้าขาออกบรรทุก
ลงในเรือ การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์ และกรณีเรือแวะบรรทุกสินค้าขาออกหลายท่า

ส่วนที่ 2 การรายงานอากาศยานออกและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

ข้อ 61 ให้ตัวแทนอากาศยานดำเนินการเกี่ยวกับการรายงานอากาศยานออก และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์

ส่วนที่ 3 การรายงานยานพาหนะออกและการยื่นบัญชีสินค้าทางบก

ข้อ 63 ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่ทำการขนย้ายสินค้าออกนอกราชอาณาจักรผ่านเขตแดนทางบก ยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าต่อพนักงานศุลกากรเมื่อนำยานพาหนะผ่านด่านพรมแดนที่ส่งออก โดยไม่ต้องยื่นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ. 3) อีก เพื่อใช้ในการประมวลผลการรับบรรทุกของขาออกไปนอกราชอาณาจักรต่อไป

ส่วนที่ 4 การรายงานยานพาหนะออกและการยื่นบัญชีสินค้าทางรถไฟ

ข้อ 64 ให้ผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ หรือของเจ้าของผู้มีสิทธิครอบครองสินค้า ที่ขนส่งทางรถไฟที่ประสงค์จะยื่นรายงานยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนทางบกออกไปนอกราชอาณาจักร และยื่นบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ดำเนินการเช่นเดียวกับการรายงานขาออกและการยื่นบัญชีสินค้าทางเรือ โดยอนุโลม เพื่อใช้ในการประมวลผลการรับบรรทุกของขาออกไปนอกราชอาณาจักรต่อไป

ส่วนที่ 5 การรายงานของออกและการยื่นบัญชีสินค้าทางไปรษณีย์

ข้อ 65 เมื่อทำการไปรษณีย์ได้รับฝากส่งเรียบร้อยแล้ว และพนักงานศุลกากรจะ ทำการบันทึกการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะ ทำการประมวลผลการรับบรรทุกของขาออกไปนอกราชอาณาจักร ต่อไป

ส่วนที่ 6 การรายงานของออกและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับของที่ขนส่งทางท่อหรือสายส่งไฟฟ้า

ข้อ 66 สำหรับของที่ทำการขนส่งทางท่อส่งหรือสายส่งไฟฟ้า

หมวดที่ 7 กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บน

ข้อ 67 ในหมวดนี้

(1) คำว่า “ผู้นำของเข้าในคลังสินค้าทัณฑ์บน” หมายความว่า ผู้นำของเข้าที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขนเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน และเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนแล้วหรือ ผู้ได้รับใบอนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนยินยอมให้นำของเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น ๆ ได้

(2) คำว่า “ผู้นำของเข้าตามมาตรา 126 วรรคสาม หมายความว่า ผู้รับโอนของที่เก็บ ในคลังสินค้า ทัณฑ์บน เข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้าตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากร ตามกฎหมายอื่น โดยให้ถือว่าของนั้นนำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่ยื่นของนั้นออกจาก คลังสินค้าทัณฑ์บน

(3) คำว่า “ผู้ส่งของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน” หมายความว่า

(3.1) ผู้ส่งของจากคลังสินค้าทัณฑ์บนออกไปนอกราชอาณาจักร ที่ได้ส่งข้อมูล ใบขนสินค้า ขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรก่อนการขนย้ายของออกจากคลังสินค้า ทัณฑ์บนที่เก็บของนั้น เพื่อเป็นข้อมูลกำกับการขนย้ายของออกจากคลังสินค้า ทัณฑ์บน

(3.2) ผู้ส่งของจากคลังสินค้าทัณฑ์บนโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนอื่น หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำ
ของเข้าตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หรือ จำหน่ายให้แก่
ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือจำหน่ายให้แก่
ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่นโดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอก
ราชอาณาจักรในเวลาที่ปล่อยของนั้นออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

(4) คำว่า “โอนของเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนอื่น” หมายความว่า การโอนของระหว่างคลังสินค้า
ทัณฑ์บนที่มีเจ้าของหรือเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน เป็นบุคคลหรือนิติบุคคลที่มีเลข
ประจำตัวผู้เสียภาษีต่างกัน

ส่วนที่ 1 บททั่วไป

ข้อ 68 กรณีการนำของเข้าไปในหรือออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนในนามของบุคคลอื่นที่มีใช้ ผู้ได้รับ
ใบอนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน

ส่วนที่ 2 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 69 ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร

ส่วนที่ 3 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าโอนย้ายภายในประเทศของคลังสินค้าทัณฑ์บนทาง
อิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 70 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าโอนย้ายภายในประเทศทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับของที่ขนย้าย
หรือจำหน่ายจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

ส่วนที่ 4 การนำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักร

ข้อ 71 กรณีการนำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักร

หมวดที่ 8 กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับเขตปลอดอากร

ข้อ 72 ในประกาศนี้

“เขตปลอดอากร” หมายความว่า เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อประโยชน์ทางอากร ศุลกากร ในการ
ประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

“ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอนุญาตจากอธิบดี ให้จัดตั้ง
เขตปลอดอากร โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมรายปีตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“ผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอนุญาตจากอธิบดี
ให้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมรายปีตามที่กำหนด ในกฎกระทรวง

ส่วนที่ 1 บททั่วไป

ข้อ 73 การนำของเข้าไปในเขตปลอดอากรหรือนำของออกจากเขตปลอดอากรโดยบุคคลอื่น ที่มีใช้
ผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

ส่วนที่ 2 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าเขตปลอดอากรทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 74 ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร

ส่วนที่ 3 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 75 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรทางอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการนำของที่อยู่ในราชอาณาจักรซึ่งจะได้รับยกเว้นอากรหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรนำเข้าในเขตปลอดอากร

ส่วนที่ 4 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากรทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 76 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากรทางอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการนำของออกจากเขตปลอดอากร เพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนไปยัง เขตปลอดอากรอื่น หรือโอนไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้ามาตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วย พิกัดอัตราศุลกากร หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เป็นต้น

ข้อ 77 การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อการบริโภค หรือใช้เพื่อประโยชน์อย่างอื่น นอกเหนือจากวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตปลอดอากรหรือการประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ให้ถือว่า เป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากร

ข้อ 78 ในหมวดนี้

“เขตประกอบการเสรี” หมายความว่าตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

“ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม” หมายความว่าตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

“ผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม” หมายความว่าตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

“ผู้ประกอบการกิจการในเขตประกอบการเสรี” หมายความว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

“ผู้นำของเข้าในเขตประกอบการเสรี” หมายความว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือ ผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม หรือผู้นำของเข้าอื่นที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าในเขตประกอบการเสรี

“ผู้ส่งของออกจากเขตประกอบการเสรี” หมายความว่า

(ก) ผู้ส่งของออกจากเขตประกอบการเสรีไปนอกราชอาณาจักร ที่ได้ส่งข้อมูล ใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรก่อนการขนย้ายสินค้าออกจากเขตประกอบการเสรี ที่เก็บของนั้น เพื่อเป็นข้อมูลกำกับการขนย้ายของออกจากเขตประกอบการเสรี

(ข) ผู้ส่งของออกจากเขตประกอบการเสรีแห่งหนึ่งไปยังเขตประกอบการเสรีอีกแห่งหนึ่ง หรือโอนของไปยังสิทธิประโยชน์ทางภาษีอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ถือเป็นการส่งออกนอกราชอาณาจักร โดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกจากเขตประกอบการเสรีในเวลาที่นำของนั้นออกจากเขตประกอบการเสรี

ส่วนที่ 1 บททั่วไป

ข้อ 79 การนำของเข้าไปในเขตประกอบการเสรีหรือนำของออกจากเขตประกอบการเสรีโดยบุคคลอื่น
ที่มีใช้ผู้ประกอบการในเขตประกอบการเสรี

ส่วนที่ 2 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าเขตประกอบการเสรีทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 80 ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร

ส่วนที่ 3 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตประกอบการเสรีทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 81 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตประกอบการเสรีทางอิเล็กทรอนิกส์
สำหรับการนำของที่อยู่ในราชอาณาจักรซึ่งจะได้รับยกเว้นอากรหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกไปนอก
ราชอาณาจักรนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี

ส่วนที่ 4 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตประกอบการเสรีทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 82 การปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตประกอบการเสรีทางอิเล็กทรอนิกส์
สำหรับการนำของออกจากเขตประกอบการเสรี เพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนไปยัง
เขตประกอบการเสรีอื่น หรือโอนไปยังเขตปลอดอากร หรือคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้า
ตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากร
ตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือเพื่อจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น
เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

**หมวดที่ 10 กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการคืนอากรตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติ
ศุลกากร พ.ศ. 2560**

ข้อ 84 ผู้นำของเข้าที่ประสงค์จะยื่นแสดงความจำนงขออนุมัติหลักการเพื่อขอคืนอากร ตามมาตรา 29
จะต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือ ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล
และต้องยื่นแสดงความจำนงขออนุมัติหลักการ ต่อสำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร เมื่อได้รับการอนุมัติหลักการแล้ว
จะได้รับเลขรหัสผู้นำของเข้าและเลขทะเบียนสิทธิประโยชน์ ให้นำเฉพาะเลขทะเบียนสิทธิประโยชน์ (สำแดงใน
การปฏิบัติพิธีการ)

ข้อ 85 ก่อนผ่านพิธีการศุลกากรหรือส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ให้ผู้นำของเข้ายื่นบัญชี วัตถุประสงค์และ
สูตรการผลิต (ถ้ามี) เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณคืนอากรตามมาตรา 29 ตามแบบแสดง สูตรการผลิต และ
ข้อมูลรายละเอียดของผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกในรูปแบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ตามแบบที่ศุลกากรกำหนด ยื่นต่อสำนักสิทธิ
ประโยชน์ทางภาษีอากร เพื่อนำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อได้รับเลขที่สูตรการผลิตแล้ว ให้นำไป
สำแดงในการส่งออก

หมวดที่ 11 การปฏิบัติพิธีการกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้อง

ข้อ 94 ในกรณีที่เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร หรือของผู้ให้บริการรับ - ส่ง ข้อมูล
ทางอิเล็กทรอนิกส์เสีย ระบบสื่อสารของศุลกากรขัดข้อง ระบบไฟฟ้าขัดข้อง หรือมีปัญหาอื่น อันเป็นเหตุให้
ไม่สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ
(Manual) ได้

หมวดที่ 12 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป

ข้อ 95 การยื่นใบขนสินค้าโดยใช้เคาน์เตอร์บริการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

หมวดที่ 13 บทเฉพาะกาล

ข้อ 98 ประกาศนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้บังคับในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร บรรดาประกาศ หรือคำสั่งหรือระเบียบอื่นใด ในส่วนที่ได้กำหนดไว้แล้ว ในประกาศนี้ หรือ ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศนี้ให้ใช้ประกาศนี้บังคับ เว้นแต่กรณีที่ประกาศ หรือคำสั่ง หรือระเบียบใดกำหนดขึ้น เพื่อใช้บังคับหรือให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกเป็นการเฉพาะ ก็ให้ถือปฏิบัติตามประกาศ หรือ คำสั่ง หรือระเบียบที่กำหนดไว้สำหรับเรื่องนั้น ๆ

9) ประกาศกรมศุลกากรที่ 144/2561 เรื่องพิธีการศุลกากรสำหรับการข้ามแดนของยานพาหนะ ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก (ประกาศไว้ ณ วันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2561)

ด้วยรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาชนจีน และราชอาณาจักรกัมพูชา ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก (Memorandum of Understanding on the ‘Early Harvest’ Implementation of the Greater Mekong Subregion Cross - Border Transport Facilitation Agreement) เพื่อรองรับการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross - Border Transport Agreement: GMS CBTA) โดยให้แต่ละประเทศ ภาครัฐสัญญาออกใบอนุญาตขนส่งทางถนน ภายใต้ความตกลง GMS (GMS Road Transport Permit) และ หนังสือสำหรับนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว (Motor Vehicle Temporary Admission Document: TAD) เพื่อให้ยานพาหนะของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศของแต่ละประเทศภาครัฐสัญญาได้สิทธิจราจรในประเทศภาครัฐสัญญาเป็นการชั่วคราว โดยของหรือสินค้าให้ดำเนินการพิธีการศุลกากรนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน หรือ ถ้ายาลำตามกฎระเบียบภายในของแต่ละประเทศ ภาครัฐสัญญา ทั้งนี้ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมายังไม่เข้าร่วม การเริ่มดำเนินการในระยะแรกนี้

อธิบดีกรมศุลกากร จึงได้ออกประกาศ มีสาระสำคัญดังนี้

“ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ” หมายถึง นิติบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกจาก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ให้สามารถนำยานพาหนะที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ ไปใช้สิทธิจราจรในประเทศภาครัฐสัญญาอื่นได้ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก

“ยานพาหนะ” หมายถึง รถขนส่งสินค้า และรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง ที่ได้รับอนุญาตจาก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ให้ทำการขนส่งข้ามพรมแดนตามเส้นทาง จุดผ่านเข้าและจุดผ่านออก ภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก

“ใบอนุญาตการขนส่งทางถนนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” (GMS Road Transport Permit) หมายถึง ใบอนุญาตที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ออกให้กับผู้ประกอบการที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก

“หนังสือสำหรับการนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว” (Motor Vehicle Temporary Admission Document: TAD) หมายถึง หนังสือที่กรมศุลกากรออกให้กับผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ตามบันทึกความเข้าใจด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก

หลักการ

บันทึกความเข้าใจด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก มุ่งประสงค์ให้สิทธิจราจรในประเทศภาคีสัญญากับยานพาหนะ ที่จดทะเบียนและได้รับอนุญาตจากหน่วยงานขนส่งของแต่ละประเทศภาคีสัญญา โดยยานพาหนะดังกล่าวจะได้รับยกเว้นอากรตามประเภท 3 (ค) ภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และการวางประกัน ทั้งนี้ การปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศภาคีสัญญา ที่ยานพาหนะนั้นเข้าไปใช้สิทธิจราจร ทั้งนี้ ในส่วนของสินค้า หรือผู้โดยสารที่มาพร้อมกับยานพาหนะจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และพิธีการศุลกากรของประเทศภาคีสัญญาที่ให้สิทธิจราจรตามปกติ

ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมได้ยกเลิกใบอนุญาตการขนส่งทางถนน ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หนังสือสำหรับการนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว (TAD) ของผู้ประกอบการขนส่ง ระหว่างประเทศรายนั้นจะถือว่าสิ้นสุดผลตามไปด้วย

ยานพาหนะต่างประเทศที่ขนส่งข้ามพรมแดนจะต้องนำออกจากราชอาณาจักรไทยภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หากเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบแล้วพบว่ายานพาหนะ ดังกล่าวอยู่ในราชอาณาจักรไทยเกินกว่าระยะเวลาที่กำหนดจะดำเนินการพิจารณาความผิดตามกฎหมายศุลกากรต่อไป

10) ประกาศกรมศุลกากรที่ 169/ 2563 เรื่อง การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) ประกาศ ณ วันที่ 27 ตุลาคม 2560

เพื่อให้การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) ในการอำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

อธิบดีกรมศุลกากรจึงออกประกาศไว้ สาระสำคัญดังนี้

“ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน” (ASEAN Customs Transit System: ACTS) หมายความว่า ระบบสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้การควบคุมทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกให้การเคลื่อนย้าย สินค้าผ่านอาณาเขตของประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศ ตามที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 7 ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT)

“ด่านศุลกากรต้นทาง” (Customs Office of departure) หมายความว่า ด่านศุลกากร ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีที่ตั้งอยู่บริเวณพรมแดนของประเทศไทย

“ด่านศุลกากรปลายทาง” (Customs Office of destination) หมายความว่า ด่านศุลกากรซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีที่ตั้งอยู่บริเวณพรมแดนของประเทศไทย

“ด่านศุลกากรผ่านแดน” (Customs Office of transit) หมายความว่า ด่านศุลกากร ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนของการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีที่ตั้งอยู่บริเวณพรมแดนของประเทศไทย

“ด่านศุลกากรภายในประเทศ” หมายความว่า ด่านศุลกากรซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นหรือ จุดสิ้นสุดของการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกที่ไม่ได้มีที่ตั้งอยู่บริเวณพรมแดนและตั้งอยู่บนเส้นทางในพิธีสาร 1 ตามความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT; สำหรับประเทศไทย หมายถึง สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

“ใบขนสินค้าผ่านแดนอาเซียน” (Customs Transit declaration) หมายความว่า ใบขนสินค้าที่ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนได้จัดทำผ่านระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนเพื่อใช้ในการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน

“เอกสารประกอบการผ่านแดน” (Transit Accompanying Document: TAD) หมายความว่า เอกสารที่ใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน

“ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียน” (Trader) หมายความว่า บุคคล หรือนิติบุคคลที่เป็นตัวการ (Principal) ที่ได้ลงทะเบียนเพื่อดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน และให้หมายความรวมถึงตัวแทน (Broker) หรือ ลูกจ้าง (Employee) ของบุคคลหรือนิติบุคคลดังกล่าวซึ่งได้รับมอบหมายให้ดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน

“ผู้รับมอบอำนาจกระทำการแทน” หมายความว่า บุคคลผู้มีอำนาจกระทำการในนามของผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนอาเซียน การติดต่อราชการกับกรมศุลกากร และการดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร ซึ่งรวมถึงผู้ควบคุมยานพาหนะ

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถขนส่งสินค้าที่ได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนที่ออกให้กับผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) เพื่อทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนตามระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนจากหน่วยงานขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียน

หลักการ

ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับการปฏิบัติพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกระหว่างประเทศ สมาชิกอาเซียนภายใต้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนที่มีประเทศสมาชิกอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้น อย่างน้อย 3 ประเทศ

กรณีประเทศไทยเป็นประเทศที่ถูกผ่านแดน และผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนได้ปฏิบัติ พิธีการผ่านแดนตามประกาศนี้แล้ว ไม่สามารถเปลี่ยนพิธีการศุลกากรเป็นพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออกปกติได้

สินค้าที่ทำการขนส่งผ่านราชอาณาจักรตามความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) ให้นำออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำสินค้าผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร

กรณีที่ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนไม่นำสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายในเวลาที่กำหนดตามข้อนี้ ให้สินค้าตกเป็นของแผ่นดิน

การนำสินค้าเข้า ออก และผ่านราชอาณาจักรตามประกาศนี้ จะต้องทำการขนส่งผ่านด่านศุลกากรที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 2 ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) ได้แก่ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรแม่สาย ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านศุลกากรแม่สอด และด่านศุลกากรสะเตา เท่านั้น

การขนส่งสินค้าผ่านแดนตามประกาศนี้ ต้องใช้ยานพาหนะที่ได้รับการคัดเลือกให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนตามระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนจากหน่วยงานขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและทำการขนส่งสินค้าบนเส้นทางที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 1 ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) เท่านั้น

ในกรณีที่ประเทศไทยเป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดสิ้นสุดของการผ่านแดน ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกจะต้องปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำของเข้าหรือส่งของออกตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนดควบคุมไปกับการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน

สินค้าที่จะทำการขนส่งผ่านแดนภายใต้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนจะต้องไม่เป็นสินค้าต้องห้ามของประเทศที่จะทำการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนของประเทศไทยจะต้องเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ผู้ขอผ่านแดน ผู้ขนส่งผ่านแดน หรือตัวแทนออกของ ซึ่งเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรในระบบทะเบียนผู้มาติดต่อของกรมศุลกากร

ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนมีหน้าที่จัดหาประกันที่ค้ำค่าภาษีที่สินค้าผ่านแดนจะได้รับการยกเว้นในระหว่างการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน

กรณีสินค้าไม่ครบถ้วนหรือไม่ตรงกับที่สำแดงไว้ในระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน พนักงานศุลกากรอาจทำการเรียกเงินประกันในส่วนของสินค้าที่ขาดหรือสูญหายจากธนาคารซึ่งเป็นผู้ออกหนังสือค้ำประกันให้กับผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนนั้น

ข้อห้ามหรือข้อจำกัดสำหรับของนำผ่านตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัด สำหรับการนำผ่าน รวมถึงประกาศที่ออกตามความในกฎหมายดังกล่าวด้วย

2.11.2 กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งและรถบรรทุก

1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัย ซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน และสำหรับตัวรถตลอดจนการใช้งาน และการขับขี่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งมีข้อสำคัญหลัก ๆ ดังนี้

ข้อกำหนดด้านผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่ง ที่ประสงค์จะทำการประกอบการขนส่ง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้รถผิดประเภทตามที่ขออนุญาตไว้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราวตามหลักและวิธีการที่กำหนด หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อาทิ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง ลักษณะ ชนิด ขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นกระทำการหรือมีอาการเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นเสพยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องดูแลป้องกันมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถขณะที่มีอาการเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หากปรากฏว่าผู้ขับรถได้มีการกระทำความผิดแล้ว ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 40,000 บาท เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็น และได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถกระทำความผิดดังกล่าว

ผู้ประกอบการขนส่ง/เจ้าของรถ ต้องติดแผ่นป้ายทะเบียนและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีที่นายทะเบียนออกให้ไว้กับรถ หากไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

ข้อกำหนดด้านตัวรถ

รถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งจะต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยในการใช้งานมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนถูกต้อง และมีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมหาก ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

รถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนด เช่น ควันท่อ พนักงาหน้าที่นั่ง (ผู้ตรวจการหรือเจ้าพนักงานจราจร) มีอำนาจสั่งระงับใช้เป็นการชั่วคราวได้

การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญดังต่อไปนี้ จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนก่อนดำเนินการ โดยสามารถยื่นขอดำเนินการได้ ณ สำนักงานที่รถนั้นจดทะเบียนอยู่ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

- โครงคัสซี
- ระบบบังคับเลี้ยว
- จำนวนงล้อและยาง
- จำนวนเพลาล้อ
- เครื่องกำเนิดพลังงาน
- ตัวถัง
- สีภายนอกตัวรถ
- จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร
- จำนวนดวงโคมไฟแสงพุ่งไกล แสงพุ่งต่ำ
- ช่วงล้อ

ข้อกำหนดด้านผู้ขับรถ

- (1) ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถถูกต้องตามชนิดและประเภทของรถที่ตนเองขับ และต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถอยู่กับตัวขณะปฏิบัติหน้าที่ ไว้แสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท
- (2) ผู้ขับรถต้องแต่งกายสะอาดเรียบร้อยในขณะปฏิบัติหน้าที่ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท
- (3) ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท
- (4) ผู้ขับรถต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
- (5) ผู้ขับรถต้องไม่เสพยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม
- (6) ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ 24 ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ที่กล่าวมาข้างต้นกฎหมายการขนส่งฉบับนี้ หมายถึง การขนคน สัตว์หรือสิ่งของด้วยรถ

“รถ” หมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

กฎหมายการขนส่งทางบก ฉบับนี้ได้แบ่งการขนส่งทางบก

การขนส่งประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง

การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายถึง การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม

การขนส่งส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม

ดังนั้น ถ้าผู้ใดทำการขนส่งเพื่อสินค้าหรือเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองแล้วจะเรียกบุคคลเหล่านี้ว่า ผู้ประกอบการขนส่ง มาตรา 23 บอกว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

นายทะเบียนจะต้องอนุญาตและได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจึงจะประกอบการขนส่งได้
ซึ่งจะมีใบอนุญาต 4 ประเภท

- (1) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
- (2) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
- (3) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ประเภทที่ 1 2 และ 3 ข้างต้น ให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้ และห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ และอายุของใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้มีอายุเจ็ดปีนับแต่วันออกใบอนุญาต และประเภทอื่นให้มีอายุห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาต และถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

เป็นกฎหมายว่าด้วย ลักษณะของรถ ประเภทรถ กำหนดการจดทะเบียน เครื่องหมายและการใช้รถ กำหนดภาษีประจำปีของรถแต่ละประเภท กำหนดการออกใบอนุญาตขับขี่รถและบทกำหนดโทษ ที่มีการใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 คือ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2473 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมถึง 20 ครั้งจนมาเป็น พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522

พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ปัจจุบันมี 72 มาตรา ล้วนมีวัตถุประสงค์การบัญญัติเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตร่างกายทรัพย์สินของผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนความประสงค์ที่จะเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนนเพื่อมิให้เกิดปัญหาในการเดินทางและมิให้ผิดต่อกฎจราจร

กฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งนายทะเบียนและผู้ตรวจการมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดเรื่องเกี่ยวกับลักษณะขนาดหรือกำลังของรถ เครื่องอุปกรณ์เครื่องสื่อสาร แผ่นป้ายทะเบียน สิ่งเครื่องหมายรถสาธารณะ น้ำหนักรถบรรทุก เงื่อนไขการใช้รถกำหนด จำนวนรถรับจ้าง-อัตราจ้าง เครื่องแต่งกายคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ ข้อกำหนดความปลอดภัย - ค่าธรรมเนียม ฯลฯ (ตาม ม.5)

3) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

พ.ร.บ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีหลักการและวัตถุประสงค์เพื่อที่จะควบคุมการใช้ถนนหรือทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่จูง ชีหรือไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติเพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ต้องเดินทาง เป็นกฎหมายที่โทษทางอาญา ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจึงเป็นกฎหมายที่สำคัญยิ่งในปัจจุบันและเป็นกฎหมายใกล้ตัวที่เกี่ยวข้องกับชุมชนที่ทุกคนควรรู้และนำไปปฏิบัติ

สาระสำคัญของ พ.ร.บ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(1) สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สัญญาณ หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียง นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนจูง ชี หรือ ไล่อ่อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น เช่น สัญญาณไฟเขียว ไฟแดง เป็นต้น

เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนจูง หรือไล่อ่อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น เช่น เครื่องหมายห้ามเลี้ยวซ้าย ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามกลับรถ หรือห้ามจอด เป็นต้น

(2) สภาพรถและแผ่นป้ายทะเบียนรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนใช้ในทางเดินรถ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจูง มาใช้ในทางเดินรถ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

(3) การขับรถ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

ก. ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือปิดการจราจร

ข. ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

ค. ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึง 6 เมตร

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 200 บาท ถึง 500 บาท

(4) ใบอนุญาตขับรถ

ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ และต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที การขอใบอนุญาตขับรถนั้น ผู้ขอใบอนุญาตต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ และต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด โดยยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตขับรถต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนปรับไม่เกิน 1,000 บาท

(5) ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวม “หมวกนิรภัย”

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

(6) ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะที่โดยสารรถยนต์ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

(7) ห้ามมิให้เสพยาบ้า (แอมเฟตามีน) ขณะขับรถ

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน (ยาบ้า) หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่นที่อธิบดีกรมตำรวจหรือผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปัจจุบันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบทั้งประเภทตามที่กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาหรือรับเข้าร่างกายด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อประสาทอย่างอื่นที่กำหนดหรือไม่

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือปรับตั้งแต่ 40,000 บาท ถึง 80,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

(8) ห้ามมิให้แข่งรถในทางหรือถนน

ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางหรือจัดสนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

2.11.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ คือ ขบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่ง หรือ การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ ทั้งภาคพื้นดิน ทางน้ำ และทางอากาศ แต่โลจิสติกส์ไม่ใช่แค่เรื่องการขนส่งเท่านั้น ยังรวมไปถึงกระบวนการ - วิธีการวางแผนสินค้าคงคลัง การจัดเก็บ - ควบคุม การบริการธุรกิจ รวมถึง การจัดการทางการเงินอีกด้วย

แม้ระบบโลจิสติกส์จะมีความสำคัญเพียงใด แต่ก็ยังไม่มีความหมายเฉพาะเหมือนเรื่องอื่น ๆ สำหรับกรณีนี้เห็นว่ามีความหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ฉบับ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ว่าด้วยนิติกรรมสัญญา ว่าด้วยการจ้างทำของ-รับขน-เก็บของในคลังสินค้า และตัวแทน) พรบ.การรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(1) สัญญาเกิดขึ้นโดยเจตนาของบุคคลสองฝ่ายตรงกัน

(2) บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของ ม.587

อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำงานนั้น

(3) บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน

มาตรา 608 อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือ บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางคาปกติของตน

มาตรา 610 อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนของส่งไปนั้น เรียกว่า ผู้ส่ง หรือผู้ตราส่งบุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่าผู้รับตราส่ง ำเน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่า ค่าระวางพาหนะ

มาตรา 612 ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งต้องทำให้ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

- สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับ สภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ
- ตำบลที่กำหนดให้ส่ง
- ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง
- ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้น

อนึ่งใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งเป็นสำคัญ

มาตรา 613 ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้ ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

- รายการดังกล่าวไว้ในมาตรา 612 อนุมาตรา 1, 2 และ 3
- ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง
- จำนวนค่าระวางพาหนะ
- ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง

อนึ่งใบตราส่งนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

(4) บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า

มาตรา 770 อันว่านายคลังสินค้านั้น คือบุคคลผู้รับทำการเก็บรักษาสินค้าเพื่อำเน็จเป็นทางคาปกติของตน

มาตรา 775 ถ้าผู้ฝากต้องการไซ้ นายคลังสินค้าต้องส่งมอบเอกสารซึ่งเอาออกจากทะเบียนมีต้นข้อเฉพาะการอันมีใบรับของคลังสินค้าฉบับหนึ่ง และประทวนสินค้าฉบับหนึ่งให้แก่ผู้ฝาก

มาตรา 778 ใบรับของคลังสินค้าและประทวนสินค้าต้องมีเลขลำดับตรงกันกับเลขในต้นข้อและลงลายมือชื่อของนายคลังสินค้า

อนึ่งใบรับของคลังสินค้าและประทวนสินค้านั้น ท่านให้มีรายละเอียดดังกล่าว

(5) บรรพ 3 ลักษณะ 15 ตัวแทน

มาตรา 797 อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือ สัญญาซึ่งให้บุคคลหนึ่ง เรียกว่า ตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ตัวการ และตกลงจะทำการ ดังนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งตั้งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้

มาตรา 798 กิจการอันใดท่านบังคับไว้โดยกฎหมายว่าต้องทำเป็นหนังสือ การตั้งตัวแทน
เพื่อกิจการอันนั้นก็ต้องทำเป็นหนังสือด้วย

กิจการอันใดท่านบังคับไว้ว่าต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ การตั้งตัวแทนเพื่อกิจการอันนั้นก็ต้องมี
หลักฐานเป็นหนังสือด้วย

มาตรา 801 ถ้าตัวแทนได้มอบอำนาจทั่วไป ท่านว่าจะทำกิจใด ๆ ในทางจัดการแทนตัวการก็
ย่อมทำได้ทุกอย่าง แต่การเช่นนั้นจะกล่าวต่อไปนี้ ท่านว่าหาอาจจะทำได้ไม่

2) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

การค้าระหว่างประเทศโดยขนส่งทางทะเลของประเทศไทยนั้นมีมาอย่างยาวนาน และมีแนวโน้ม
มีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมาไม่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อควบคุมในเรื่องการขนส่งสินค้า
ทางทะเล ทำให้เมื่อมีข้อพิพาทขึ้นก็ทำให้เกิดความยุ่งยากทั้งต่อคู่กรณี ศาล หรือผู้ที่เกี่ยวข้องว่าจะใช้กฎหมายใด
มาบังคับแก้ข้อพิพาทนั้น ๆ ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่มีความแน่ใจว่าสิทธิหน้าที่ของตนมีเพียงใด และเป็นการยาก
ที่จะพิสูจน์ความรับผิดชอบของคู่กรณี

ดังนั้น จึงมีการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา
วันที่ 22 พฤศจิกายน 2534 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535 โดยที่พระราชบัญญัติฉบับนี้จะควบคุม
การขนส่งทางทะเลที่มีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทย เช่น การขนส่งออกจากประเทศไทยไปสู่ต่างประเทศ หรือ
จากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย และยังรวมถึงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ไม่ได้มีการนำเข้ามาหรือ
ส่งออกจากประเทศไทย แต่ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้น
ตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับได้เช่นกัน ส่วนการขนส่งของทางทะเลภายในประเทศไทยนั้น
ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกัน โดยทำเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้มาบังคับได้

เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น บางครั้งอาจมีการเสียหายหรือสูญหายได้ เมื่อมีความ
เสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นขณะขนส่งสินค้า ก็จะมีประเด็นว่าผู้ขนส่งสินค้าจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ และจะต้องรับผิด
เท่าใด สำคัญของ พ.ร.บ. ฉบับนี้จึงอยู่ที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้า เพื่อที่ทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่งจะได้รู้ว่าฝ่าย
ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้น

3) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เป็นพระราชบัญญัติที่ใช้บังคับเกี่ยวกับ
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหมายความว่า
การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลาย
รูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่
ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง เช่น นาย ก. ตกลงขนส่งสินค้าให้กับนาย ข. ซึ่งนาย ข.
ขนส่งสินค้าจากประเทศไทย ไปยังประเทศญี่ปุ่น การขนส่งต้องมีการขนส่งสองรูปแบบ คือต้องขนส่งโดยการขนส่ง
ทางบกและขนส่งทางเรือหรือทางอากาศ จึงเป็นการขนส่งสองรูปแบบขึ้นไป และขนส่งโดยสัญญาฉบับเดียว
(ใบตราส่งสินค้า Multimodal Transport) จึงถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ ประโยชน์ในการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าที่รวดเร็ว และเหตุผลใน
การประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ คือ โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิม
ที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถ
ขยายบริการเป็นลักษณะจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทางมีรูปแบบหรือยานพาหนะ
ที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภท ภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว และเพื่อให้สามารถ
อำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง

พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

เป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป (Multimodal Transport) โดยแบ่งเป็น 4 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (มาตรา 7 - 38) ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 บททั่วไป (มาตรา 7 - 15)

กล่าวถึงลักษณะและข้อกำหนดของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ข้อกำหนดในสัญญานั้น หากเป็นการลดหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องหรือทำให้เสื่อมสิทธิของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง ข้อกำหนดนั้นตกเป็นโมฆะ แต่ข้อกำหนดอื่นในสัญญาสมบูรณ์ดังเดิม

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ ซึ่งอาจเป็นชนิดโอนหรือห้ามโอนให้กันได้ โดยใบตราส่งต่อเนื่องจะต้องแสดงรายการตามที่กฎหมายกำหนด

ส่วนที่ 2 หน้าที่และความรับผิดของผู้ตราส่ง (มาตรา 16-19)

บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของผู้ตราส่งว่า เมื่อผู้ขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของแล้วให้ถือว่าผู้ตราส่งรับรองความถูกต้องสภาพแห่งของ เครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาณ และลักษณะอันตรายแห่งของนั้น ตามที่ได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หากแจ้งข้อความไม่ถูกต้อง และเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ตราส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ส่วนที่ 3 หน้าที่และความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (มาตรา 20 - 27)

บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ว่าต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นของกฎหมาย

ส่วนที่ 4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และการคิดค่าเสียหาย (มาตรา 28 - 36)

บัญญัติให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ ว่าไม่เกินเท่าใดแล้วแต่กรณี

ส่วนที่ 5 การใช้สิทธิเรียกร้อง (มาตรา 37 - 38)

บัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องและอายุความ ต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องจากมูลกรณีสัญญาขนส่งต่อเนื่องหรือละเมิด

หมวดที่ 2 การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (มาตรา 39 - 64)

ผู้ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะทำตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด เช่น

- ต้องเป็นบริษัทจำกัด หรือ บริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานอยู่ในไทย
- ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยได้รับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนแล้ว
- ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน

หมวดที่ 3 การระงับข้อพิพาท (มาตรา 65 - 69)

บัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลของประเทศใดมีอำนาจในการพิจารณาคดี เช่น คู่สัญญาอาจตกลงให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่ง จากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือในสัญญาก็ได้

หมวดที่ 4 บทกำหนดโทษ (มาตรา 70 - 78)

บัญญัติเกี่ยวกับบทลงโทษของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ไม่ได้จดทะเบียนหรือฝ่าฝืนคำสั่งเพิกถอนใบทะเบียน หรือไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เข้าตรวจสอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.11.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

1) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

หลักการและเหตุผล

กำหนดอำนาจและหน้าที่และความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมถึงได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์อัตราค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุก และการบริหารจัดการของคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ

สาระสำคัญ

มาตรา 6 ให้จัดตั้งการรถไฟขึ้น เรียกว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

- (1) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม
- (2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการ รถไฟ

มาตรา 7 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นนิติบุคคล

มาตรา 9 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 อำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

- (1) สร้าง ซ่อม จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- (2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้ อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ
- (3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟแถวจัดระเบียบ
- (4) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- (5) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (6) รับส่งเงินทางรถไฟ

- (7) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ
- (8) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร
- (9) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจการรถไฟ
- (10) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนบริษัทนั้นไม่ได้
- (11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

มาตรา 13 ทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยย่อมไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี

มาตรา 15 ทวิ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการรถไฟ ให้ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจสั่งให้บุคคลผู้ซึ่งปลูกสร้างสิ่งใดโดยไม่มีเหตุอันชอบด้วยกฎหมาย ภายในระยะสี่สิบเมตรวัดจากขอบทางรถไฟด้านริมสุดของแต่ละด้านรางรถไฟแต่ต้องไม่เกินเขตที่ดิน รือถนนหรือทำลาย โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

มาตรา 16 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพุทธศักราช 2464 และบรรดาบทบัญญัติที่ได้ออกตามพระราชบัญญัตินั้น ให้คงใช้บังคับต่อไป ทั้งนี้ เพียงเท่าที่มิได้มีความบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ และที่มิได้มีความขัดหรือแย้งต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 17 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับยกเว้นจากการเสียภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร

มาตรา 37 ทวิ เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟหรือเครื่องประกอบทางรถไฟ ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ผู้รักษาการตามกฎหมายและวันบังคับใช้

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 5) กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

2) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ประกอบไปด้วย 10 หมวด และบทเฉพาะกาล รวมทั้งสิ้น 165 มาตรา ปรากฏสาระสำคัญดังนี้

หมวด 1 ว่าด้วยการให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง (นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ) มีหน้าที่และอำนาจ เช่น กำหนดแผนพัฒนาการขนส่งทางราง แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์ แนวทางการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น รวมทั้งให้ความเห็นชอบโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางรางและมาตรฐานการขนส่งทางรางด้านต่าง ๆ ตลอดจนกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง และกำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อนค่าโดยสาร เป็นต้น

หมวด 2 ว่าด้วยการจัดทำโครงการขนส่งทางราง โดยกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมและรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง แล้วเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการนโยบายขนส่งทางราง ส่วนการดำเนินกิจการขนส่งทางรางเป็นได้ทั้งหน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง และการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งจะต้องมีรายละเอียดในการเสนอโครงการขนส่งทางรางที่แสดงถึงความคุ้มค่า ความเหมาะสม และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

หมวด 3 ว่าด้วยเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการเป็นผู้กำหนด พร้อมทั้งจัดทำและแสดงเครื่องหมายแสดงแนวเขตฯ โดยห้ามไม่ให้ผู้ใดจะกระทำการที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบรถขนส่งทางรางในเขตที่กำหนด

หมวด 4 ว่าด้วยการประกอบกิจการขนส่งทางราง โดยกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง ใบอนุญาตประกอบกิจการการเดินรถขนส่งทางราง และใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง ทั้งนี้ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามที่พระราชบัญญัติฯ กำหนด รวมทั้งต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการไม่เกินกว่าอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางกำหนด

หมวด 5 ว่าด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ มีหน้าที่และอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ ดำเนินการสอบสวนเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับความปลอดภัยในการขนส่งทางราง เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก รวมทั้ง วิเคราะห์ข้อมูลและเสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง ติดตามการดำเนินการ และจัดทำรายงานผลการดำเนินการประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรีและคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

หมวด 6 ว่าด้วยผู้ตรวจการขนส่งทางราง โดยกำหนดให้ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางราง ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจตรวจสอบและดำเนินการใด ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่เข้าข่ายว่าจะเป็นความผิด

หมวด 7 ว่าด้วยผู้ประจําหน้าที่ โดยกำหนดให้ผู้ประจําหน้าที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่งทางราง หรือออกให้โดยรัฐสภาหรือรัฐที่ใดก็ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ผู้ประจําหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาต ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางรางและพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง

หมวด 8 ว่าด้วยการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง โดยกำหนดให้รถขนส่งทางรางต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด มีความมั่นคงแข็งแรง และมีส่วนควบอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเดินรถขนส่งทางราง จากนั้นจะต้องนำรถขนส่งมาดำเนินการจดทะเบียนก่อนนำไปใช้ในการประกอบกิจการ

หมวด 9 ว่าด้วยการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้กับผู้โดยสารเมื่อมีเหตุล่าช้าหรือถูกยกเลิก ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสม ผู้โดยสารและผู้ให้บริการมีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางเมื่อได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางรางได้

หมวด 10 ว่าด้วยบทกำหนดโทษ กำหนดมาตรการบังคับทางปกครองในกรณีเป็นการกระทำความผิดใดที่มีโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง และเป็นการกระทำของผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตและกรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองได้

บทเฉพาะกาล กำหนดให้โครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการต่อไปตามเดิม บรรดาอำนาจ สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง

จากร่างพระราชบัญญัติที่กล่าวมา จะเห็นว่า มีเนื้อหาเป็นการควบคุมและกำกับดูแลมาตรฐานระเบียบด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง การประกอบกิจการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกัน รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐาน ซึ่งท้ายที่สุดแล้ว จะส่งผลให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทางระบบขนส่งทางรางอย่างแท้จริง

2.11.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ

1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 บัญญัติขึ้นโดยที่เป็นการสมควรให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจประกาศกำหนดเส้นทางเดินเรือและควบคุมการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลองเป็นการเฉพาะคราวได้ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในเขตท่ากรุงเทพฯ และในแม่น้ำลำคลอง

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

เป็นกฎระเบียบการขนส่งทางแม่น้ำของไทย แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ได้ดังนี้

ภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป

หมวดที่ 1 ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ

หมวดที่ 2 หน้าที่ของนายเรือเมื่อเวลาเรือเข้ามาหรือออกจากรน่านน้ำไทย

หมวดที่ 3 ว่าด้วยท่าเลทอดจอดเรือ

หมวดที่ 4 ว่าด้วยทางเดินเรือในลำน้ำ

หมวดที่ 5 ว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่ ฯลฯ

ภาค 2 ข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาตการใช้และการควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ

หมวดที่ 1 ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไป

หมวดที่ 2 การตรวจเซอร์เวย์เรือ

หมวดที่ 3 ว่าด้วยเรือกลไฟทุกอย่าง

หมวดที่ 4 ว่าด้วยเรือใบ เรือโป๊ะจาย เรือลำเลียง เรือเบ็ดทะเล และอื่น ๆ และเรือสำเภา

หมวดที่ 5 ว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้า และเรือเล็กต่าง ๆ

ภาค 3 ข้อบังคับพิเศษ

หมวดที่ 1 ข้อบังคับสำหรับเรือกำปั่นและเรือต่าง ๆ ที่บรรทุกสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้
หมวดที่ 2 ข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง

หมวดที่ 3 ข้อบังคับว่าด้วยการทอดสมอใกล้เคียงหรือเกาะสมอข้ามสาย

หมวดที่ 4 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมประภาคาร

หมวดที่ 5 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคภัยอันตราย

หมวดที่ 6 ข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง

หมวดที่ 7 ว่าด้วยการจ้างและการเลิกจ้างคนสำหรับเรือต่าง ๆ และการสอบไล่ความรู้เพื่อรับ
ประกาศนียบัตรสำหรับการทำตามหน้าที่ได้

หมวดที่ 8 ว่าด้วยการใช้อำนาจโทษสำหรับความผิด

หมวดที่ 9 ลักษณะโทษและลักษณะรับผิดชอบทางแพ่ง

หมวดที่ 10 ข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน

2) พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 บัญญัติขึ้นเนื่องจากประเทศไทยได้เคยเข้าเป็นภาคี
อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันหรือเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1948 และได้ตรา
พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2479 มาใช้เป็นครั้งแรก

3) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 บัญญัติขึ้นเนื่องจากประเทศไทยมีนโยบายที่จะเข้าเป็นภาคี
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ซึ่งรัฐสภาได้ให้
ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2542

4) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 บัญญัติขึ้นเนื่องจากการพาณิชย์นาวี อันได้แก่
การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือ และกิจการท่าเรือ มีความสำคัญต่อ
เศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ

5) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (อ้างถึง ข้อ 2 ในหัวข้อ 3.5.3 กฎหมาย เกี่ยวข้องกับขนส่งและโลจิสติกส์)

2.11.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ความเป็นมา: พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้กฎหมายทันต่อโลก ที่ได้พัฒนาก้าวหน้าในด้านการบินพลเรือนเป็นอันมาก และเพื่อให้สอดคล้องกับการที่รัฐบาลไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเรื่อยมาเพื่อให้สอดคล้องต้องตามทางปฏิบัติอันนานาประเทศนิยมและเพื่อความสะดวกเรียบร้อยเกี่ยวกับการเดินอากาศ จนในปี พ.ศ. 2562 ได้มีการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยทางเดินอากาศขึ้นทั้งหมด 14 ฉบับ หรือ 14 ครั้ง ทั้งนี้ โดยมีเหตุผลเพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐาน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497: ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 71 ตอนที่ 58 ก วันที่ 14 กันยายน 2497 หน้า 1249 วันเริ่มใช้บังคับ เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ผู้รักษาการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในฝ่ายวิชาการ จำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศและที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรทวีขึ้นกว่าแต่ก่อนหลายเท่า อากาศยานในปัจจุบันมีความเร็วสูงและขนาดโตกว่าแต่ก่อน จำเป็นจะต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศ และการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น

จึงเป็นการสมควรที่จะปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่และเพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่งมีอำนาจออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487 (ค.ศ. 1944) ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นภาคีกับวางบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกี่ยวกับอุบัติเหตุและเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แบ่งเป็น 9 หมวด มีบทบัญญัติทั้งสิ้น 84 มาตรา มีสาระสำคัญดังนี้

(1) บัญญัติคำนิยามศัพท์ในมาตรา 4 ไว้จำนวน 11 คำ อาทิ คำว่า “อากาศยาน” หมายความว่า รวมตลอดถึงเครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุน ยกเว้นไว้ใน กฎกระทรวง “อากาศยานขนส่ง” หมายความว่า อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้า “อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

(2) หมวด 1 คณะกรรมการการบินพลเรือน

(2.1) ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง รองประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกินเจ็ดคน แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี (มาตรา 7)

(2.2) ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจแต่งตั้งอัตรกรรมการเพื่อกระทำการ หรือ พิจารณา สอบสวนข้อเท็จจริงใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา 13)

(2.3) ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจและหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้และ ในเรื่องต่อไปนี้ (มาตรา 15)

(2.3.1) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

(2.3.2) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และภาคผนวกแห่งอนุสัญญา

(2.3.3) พิจารณานุมัติพิกัตอัตราค่าโดยสาร ค่าระวางของอากาศยานขนส่ง และ ค่าบริการ อำนาจความสะดวกในการเดินอากาศด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

(3) หมวด 2 บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน

(3.1) ผู้ใดจะนำอากาศยานทำการบินไม่ได้ เว้นแต่เป็นอากาศยานที่ทำการบินทดลองภายใต้ เงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด หรืออากาศยานทหารต่างประเทศ สามารถทำการบินได้ (มาตรา 16)

(3.2) ผู้ใดจะนำอากาศยานใช้ที่หนึ่งใดเป็นทางขึ้นลงมิได้ นอกจากสนามบินอนุญาตหรือ เป็นที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานซึ่งได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (มาตรา 17)

(3.3) อากาศยานต้องบินตามเส้นทางที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 18)

(3.4) ผู้ใดจะนำอากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้ามหรือเขตจำกัดการบิน ซึ่งรัฐมนตรีได้ ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาไม่ได้ (มาตรา 22)

(3.5) ผู้ใดจะใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยานไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาต เป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 23)

(3.6) ผู้ใดจะบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศไม่ได้ นอกจากได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด (มาตรา 24)

(3.7) ผู้ใดจะส่งหรือพาผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมผู้โดยสารไปกับอากาศยาน ไม่ได้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด (มาตรา 25)

(3.8) ผู้ใดจะส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของ อากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือปฏิบัติ ตามเงื่อนไข ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด (มาตรา 26)

(3.9) ห้ามมิให้นำอากาศยานบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ จากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเป็นอากาศยานต่างประเทศ (มาตรา 27)

(3.10) ห้ามมิให้นำอากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิ ตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี (มาตรา 28)

(3.11) ห้ามมิให้นำอากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่ได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี (มาตรา 29)

(4) หมวด 3 การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน

(4.1) การขอจดทะเบียนและการรับจดทะเบียนอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 30)

(4.2) ผู้ขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ต้องมีสัญชาติไทย (มาตรา 31)

(5) หมวด 4 ความสมควรเดินอากาศและสมุดปุมเดินทาง

(5.1) การขอและออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศเกี่ยวกับอากาศยานต้นแบบหรืออากาศยานที่สร้างตามต้นแบบให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 34)

(5.2) สมุดปุมเดินทางให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา 41)

(6) หมวด 5 ผู้ประจำหน้าที่

ผู้ประจำหน้าที่ต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้หรือมีใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยแต่สำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 42)

(7) หมวด 6 สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(7.1) ผู้ใดจะดำเนินการจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติจากรัฐมนตรี (มาตรา 51)

(7.2) การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 52)

(7.3) ผู้ใดจะดำเนินการจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 53)

(7.4) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงหรือวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้เพื่อการนั้น (มาตรา 54)

(8) หมวด 7 อุบัติเหตุ

(8.1) เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศแจ้งอุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยมิชักช้า และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา 61)

(8.2) เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักร ให้อากาศยานนั้นอยู่ในความพิทักษ์ของเจ้าหน้าที่และผู้ใดจะปฏิบัติกรอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจไม่ได้ เว้นแต่กรณีจำเป็นเพื่อให้คน ไพรชนียกัณฑ์ และสัตว์พันธุ์คุ้มครองอากาศยานนั้นมิให้เสียหายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่นใด ป้องกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นไปสู่ที่ปลอดภัยเมื่ออับปางในน้ำเคลื่อนย้ายสิ่งของ หรือ สินค้าให้พ้นภัยอันตราย ในกรณีนี้ให้ทำภายใต้ความควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ (มาตรา 62)

(9) หมวด 8 อำนาจตรวจ ยึดและหน่วงเหนี่ยว

เมื่อมีการฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับอากาศยานใดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวการออกเดินทางของอากาศยานนั้น (มาตรา 67)

(10) หมวด 9 บทกำหนดโทษ

ได้บัญญัติบทลงโทษเกี่ยวกับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติต่าง ๆ แก่ผู้ฝ่าฝืนให้ได้รับโทษตามที่กำหนดไว้ (มาตรา 68 - มาตรา 84)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2498 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2498 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

เนื่องจากปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานได้นำอากาศยานไปลงยังที่อื่นนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้ และไปลงยังสนามบินลับและบินออกนอกประเทศจนปรากฏผลเสียหายเกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นอย่างมาก และปรากฏว่าขณะนี้ได้มีผู้ลักลอบสร้างสนามบินลับมากขึ้นเป็นลำดับ เพื่อความปลอดภัยของประเทศชาติ จึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้มีบทบัญญัติรัดกุมยิ่งขึ้นและในโอกาสเดียวกันก็เพิ่มอัตราโทษให้หนักยิ่งขึ้นด้วย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2503 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ไม่มีบทบัญญัติเปิดโอกาสให้ผู้ครอบครองอากาศยานจดทะเบียนอากาศยานได้จึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขให้ผู้ครอบครองอากาศยาน ซึ่งมีเหตุอันสมควรที่จะจดทะเบียนอากาศยานนั้น ให้มีสิทธิจดทะเบียนได้ในเมื่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ ได้พิจารณาเห็นว่ามีความสมควรที่จะอนุญาตให้จดทะเบียน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2404 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2404 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่ในปัจจุบันนี้บรรดาสนามบินของนานาประเทศได้เก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารในการที่ใช้สนามบินเป็นทำขึ้นโดยสารอากาศยาน ทางประเทศไทยก็ได้มีสนามบินซึ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ตามสมควรแล้ว จึงสมควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารซึ่งโดยสารออกจากสนามบินดังที่ปฏิบัติกันทั่วไป เพื่อประโยชน์ในการที่จะได้รายได้มาช่วยในการใช้จ่ายของรัฐบาลต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2507 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2507 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

เพื่อให้สอดคล้องต้องตามทางปฏิบัติอันนานาประเทศนิยมและเพื่อความสะดวกเรียบร้อยในเรื่อง การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในส่วนที่ว่าด้วย ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินให้เหมาะสมกับภาวะการณ์

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2514 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม 2514 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้ามาเป็นอันมาก อากาศยานปัจจุบัน มีน้ำหนักและขนาดใหญ่กว่าแต่ก่อนมาก สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอัตราค่าธรรมเนียมค่าขึ้นลงของอากาศยาน ให้เหมาะสมกับภาวะการณ์ และให้สอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2521 วันเริ่มใช้บังคับ เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประมาณวันที่ 25 มี.ค. 2521)

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่การให้บริการต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยานและการบริการช่างอากาศยานเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับความปลอดภัยของอากาศยาน และผู้โดยสารอากาศยานและการให้ความสะดวก และความ ปลอดภัยในการเดินอากาศและการบินพลเรือน สมควรวางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้เพื่อให้การให้บริการดังกล่าว เป็นไปอย่างมีระเบียบเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล โดยกำหนดให้การให้บริการดังกล่าวเป็น กิจการที่ต้องได้รับอนุญาต และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการอนุญาต กับทั้งสมควร กำหนดให้มีการนำเงิน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เก็บได้มาใช้ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ภายในสนามบินได้ เพื่อความ คล่องตัวในการดำเนินกิจการของสนามบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2525 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 7 สิงหาคม 2525 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมขึ้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ทำให้ไม่สะดวกในการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและโดยที่ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติแยกได้เป็นสองลักษณะ คือ ค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะ เป็นค่าบริการ จึงสมควรยกเลิกการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมขึ้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติ และสมควรแยก ประเภทของค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการออกจากกัน โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีที่จะออกกฎกระทรวงกำหนด “อัตรา” ที่จะเรียกเก็บ สำหรับค่าธรรมเนียม ที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และมีอำนาจกำหนด “อัตราขึ้นสูง” สำหรับค่าธรรมเนียม ที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ และ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราที่จะเรียกเก็บสำหรับ ค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็น ค่าบริการ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2534 วันเริ่มใช้บังคับ เมื่อพ้นเกล้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประมาณวันที่ 18 ธ.ค. 2534)

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่รัฐบาลเห็นสมควรให้เอกชนไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลสามารถใช้อากาศยานส่วนบุคคลได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และให้มีบุคลากรเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศมากขึ้นเป็นกำลังสำรองของประเทศที่อาจเรียกมาใช้ได้เมื่อมีความจำเป็น แต่การให้เอกชนสามารถใช้อากาศยานส่วนบุคคลได้นั้นอาจมีผลกระทบไปถึงความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ จำเป็นจะต้องมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด โดยบังคับให้เอกชนที่ประสงค์จะใช้อากาศยานส่วนบุคคลต้องขอรับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งรัฐมนตรีมีดุลพินิจโดยเด็ดขาดที่จะอนุญาต หรือไม่อนุญาต จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายที่จะแปรรูปรัฐวิสาหกิจให้เป็นองค์กรธุรกิจในรูปแบบบริษัทจำกัด หรือ บริษัทมหาชนจำกัด เพื่อให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและการบริหารจัดการในกิจการที่รัฐวิสาหกิจดำเนินการอยู่อนึ่งจะทำให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และเป็นการลดภาระในด้านงบประมาณของรัฐลงด้วย และในขณะเดียวกันจำเป็นต้องระดมเงินทุนจากต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบันสมควรแก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้จดทะเบียนอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่ โดยกำหนดให้บริษัทมหาชนจำกัดมีคุณสมบัติที่จะจดทะเบียนอากาศยานได้ และลดสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยในหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด และบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้วมีบทบัญญัติไม่เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี และมาตรฐานสากลของประเทศต่าง ๆ สมควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ การควบคุมการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนของอากาศยาน และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกข้อกำหนดและคำสั่งความสมควรเดินอากาศให้ครอบคลุมเรื่องดังกล่าว ตลอดจนเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการควบคุมและรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดเก็บและ การนำส่งเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและมาตรฐานสากล ทั้งนี้ เพื่อขยายโอกาสทางด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2553 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2553 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่การนำอากาศยานทำการบินจะต้องมีแผนการบินและส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วย การบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ที่ประเทศไทยเป็นภาคีก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบอากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารไม่มีความชัดเจนสมควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2562 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 23 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่การผลิตอากาศยาน การผลิต ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และการซ่อมอากาศยานของหน่วยซ่อมอากาศยานบางประเภทเป็นกิจการที่ต้องใช้เทคโนโลยีจากต่างประเทศ และเพื่อให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีในกิจการดังกล่าวอันจะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยสมควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เรื่องทุนและอำนาจการบริหาร กิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่หนึ่งสำหรับอากาศยานที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตั้งแต่ห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัมขึ้นไป โดยกำหนดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา เพื่อยกเว้นคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตและใบรับรองดังกล่าว ในส่วนที่เกี่ยวกับทุนจดทะเบียน และอำนาจการบริหารกิจการซึ่งโดยทั่วไปต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้มีสัญชาติไทย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2462 วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 26 พฤษภาคม 2462 เป็นต้นไป

เหตุผลในการประกาศใช้

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานสมควรปรับปรุงและเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการ เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงและการเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายในครั้งนี้จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริม และพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมทั้ง จะเป็นการสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแล ความปลอดภัยสากลและโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

2) พรบ.การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

เดิมการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้บังคับบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ ซึ่งไม่สามารถรองรับลักษณะพิเศษของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม สมควรให้มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งหมดให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ขึ้น

ต่อมาในปี 2560 มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายนี้ีกดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (เมื่อปี 2560) ดังต่อไปนี้

- (1) แก้ไขบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” และเพิ่มบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา” “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 3)
- (2) แก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 และ มาตรา 5)
- (3) กำหนดอำนาจของผู้อำนวยการสำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- (4) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน การกำหนดเกณฑ์
 - จำกัดความรับผิด การกำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ (เพิ่มมาตรา 7/1 มาตรา 7/2 มาตรา 7/3 มาตรา 7/4 และมาตรา 7/5)
- (5) แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการหักทวงสำหรับความเสียหายที่เกิดกับสัมภาระลงทะเลเปื้อน หรือของ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 22 และมาตรา 44)
- (6) กำหนดให้มีการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศได้ (เพิ่มมาตรา 46 วรรคสอง)
- (7) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ ผู้ขนส่งตามสัญญา (เพิ่มมาตรา 53/1)
- (8) กำหนดการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดถึงแก่ความตาย (เพิ่มมาตรา 54/1)
- (9) กำหนดวิธีการคำนวณระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกร้องค่าเสียหาย (เพิ่มมาตรา 55 วรรคสอง)
- (10) กำหนดเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลและการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (เพิ่มมาตรา 56/1 มาตรา 56/2 มาตรา 56/3 มาตรา 56/4 มาตรา 56/5 และมาตรา 56/6)

เหตุผล

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับ
ขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International
Carriage by Air, 1999) แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขน ทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ที่ใช้บังคับอยู่
ในปัจจุบันมีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับ หลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมครบถ้วน
สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตรา
พระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่) พ.ศ..... มีเนื้อหา
รวมจำนวน 15 มาตรา สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

- (1) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ”
- (2) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม คำว่า “การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ อนุสัญญา”
- (3) เพิ่มบทนิยาม คำว่า “อนุสัญญา” และ “รัฐภาคี”
- (4) กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแก่การรับขน ดังนี้

(4.1) การรับขนทางอากาศเพื่อสินจ้างรางวัล รวมถึงการรับขนทางอากาศแบบให้เปล่า
ที่ดำเนินการ โดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ไม่ว่า การรับขนนั้นจะ
เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ หรือการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา

(4.2) การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่น ซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา ภายใต้เงื่อนไข
ที่กำหนดในหมวด 4

(4.3) การรับขนที่ดำเนินการโดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขนนั้น
เป็นการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา

(5) กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งให้ผู้ขนส่งแสดง
หลักฐานการประกันความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ดำเนินการรับขนทางอากาศภายในเข้ามาในหรือออกไปนอก
ราชอาณาจักร

(6) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งเกี่ยวกับเอกสารการรับขน กำหนดเกณฑ์การจำกัดความรับผิด
กำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญารับขน และกำหนดความหมายของวันตามพระราชบัญญัติ

(7) กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับสัมภาระลงทะเลเป็นต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้น
โดยพลัน และอย่างช้าสุดภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระดังกล่าว

กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับสัมภาระต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งภายใน 21 วัน นับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับสัมภาระ
ได้รับสัมภาระลงทะเลเป็นนนั้น

(8) กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับของต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งหลังจากที่พบความเสียหายนั้น โดยพลัน และ
อย่างช้าสุดภายใน 14 วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบของดังกล่าว

กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับของต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งภายใน 21 วัน นับแต่วันที่ผู้มีสิทธิรับของได้รับของนั้น

(9) กำหนดให้คู่สัญญาจะระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับขนโดยรูปแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ ในกรณีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศ และส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ด้วยก็ได้

(10) กำหนดให้บทบัญญัติในหมวด 4 การรับขนทางอากาศที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มีผู้ขนส่งตามสัญญา แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ไม่กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันระหว่างกันของบรรดาผู้ขนส่ง รวมถึงสิทธิไล่เบี้ยหรือการชดเชย ความเสียหายใด ๆ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 56/2

(11) กำหนดให้การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย

(12) กำหนดเกี่ยวกับวิธีการคำนวณระยะเวลาในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศซึ่งศาลที่พิจารณาพิพากษาคดีตั้งอยู่

(13) กำหนดให้โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้ มีการทำสัญญารับขน หรือศาลในถิ่นปลายทาง

กำหนดให้การฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่ง

ตามความเป็นจริงอาจฟ้องผู้ขนส่งความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาหรือทั้ง 2 รายรวมกันหรือ แยกกันตามแต่โจทก์จะเลือก

กำหนดให้โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา สำหรับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริงในอาณาเขตของรัฐบาลหนึ่งซึ่งศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่ นอกจากสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐบาลหนึ่งต่อศาล ซึ่งมีเขตอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 56/1

2.11.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

1) พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้จัดตั้งองค์การขึ้นเรียกว่า “การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “ททท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “TOURISM AUTHORITY OF THAILAND” เรียกโดยย่อว่า “TAT” และให้มีตราเครื่องหมายของ “ททท.” (มาตรา 6) โดยยกฐานะองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมและดำเนินกิจการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวได้กว้างขวางยิ่งขึ้น และให้ ททท. เป็นนิติบุคคล (มาตรา 7)

ททท. มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (มาตรา 8)

(1) ส่งเสริมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ตลอดจนการประกอบอาชีพของคนไทยในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(2) เผยแพร่ประเทศไทยในด้านความงามของธรรมชาติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม การกีฬา และวิวัฒนาการของเทคโนโลยี ตลอดจนกิจการอย่างอื่นอันจะเป็นการชักจูงให้มีการเดินทางท่องเที่ยว

(3) อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว

(4) ส่งเสริมความเข้าใจอันดีและความเป็นมิตรไมตรีระหว่างประชาชนและระหว่างประเทศโดยอาศัยการท่องเที่ยว

(5) ริเริ่มให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยว และเพื่อพัฒนาปัจจัยพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว และให้ ททท. มีอำนาจกระทำการกิจการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 8 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

- ให้คำปรึกษา แนะนำ ร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการ องค์กร สถาบัน นิติบุคคล และเอกชน ทั้งภายในและภายนอกราชอาณาจักร
- ส่งเสริม ร่วมมือ หรือดำเนินการในการฝึกอบรมและให้การศึกษาวิชาการต่าง ๆ เพื่อสร้างบุคลากรให้ได้มาตรฐานและเพียงพอในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการทัศนศึกษา
- สำรวจและรวบรวมหลักฐานต่าง ๆ จากส่วนราชการ องค์กรสถาบัน นิติบุคคลและเอกชน ผู้ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อประโยชน์ในการจัดทำสถิติเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- สำรวจ กำหนดพื้นที่และสถานที่ที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่ต้องสงวนไว้เป็นของรัฐและให้อยู่ในความควบคุมดูแลของ ททท. โดยให้จัดทำเป็นพระราชกฤษฎีกา
- สำรวจ วางแผนและดำเนินการ จัดสร้าง ส่งเสริม อนุรักษ์ พัฒนา บูรณะ หรือพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว ตลอดจนทรัพยากรทางการท่องเที่ยวและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ
- ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเท่าที่จำเป็นรวมถึงการลงทุน หรือร่วมทุนเพื่อเป็นการริเริ่มให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวหรือพัฒนาปัจจัยพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว
- กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร
- ให้กู้หรือให้ยืมเงินโดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือทรัพย์สินเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือร่วมทุนในกิจการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- ถือกรรมสิทธิ์ หรือมีสิทธิครอบครองหรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ สร้าง ซื้อ จัดหา ขาย จำหน่าย เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม รับจำนำ รับจำนอง ทำการแลกเปลี่ยน โอน รับโอนหรือดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สินทั้งในและนอกราชอาณาจักร ตลอดจนรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- กระทำการกิจการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ ททท.

กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการท้องที่และกระทรวงการท้องที่และกีฬา พ.ศ. 2559

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 จัดตั้งกระทรวงการท้องที่และกีฬา มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริมสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมการท้องที่และกีฬา การกีฬา การศึกษาด้านกีฬานันทนาการ และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงการท้องที่และกีฬาหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงการท้องที่และกีฬา โดยมีส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการท้องที่และกีฬา คือ สำนักงานพัฒนาการท้องที่และกีฬา (มาตรา 14 และ 15) โดยต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนชื่อสำนักงานพัฒนาการท้องที่และกีฬา เป็นกรมการท้องที่และกีฬา พ.ศ. 2553 เปลี่ยนชื่อสำนักงานพัฒนาการท้องที่และกีฬา เป็นกรมการท้องที่และกีฬา

การแบ่งส่วนราชการกรมการท้องที่และกีฬานั้น ปรากฏรายละเอียดในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการท้องที่และกีฬา พ.ศ. 2559 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

ให้กรมการท้องที่และกีฬา มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาการท้องที่และกีฬาในด้านบริการท้องที่และกีฬา แหล่งท้องที่และกีฬา ธุรกิจกีฬา มัคคุเทศก์ และผู้นำกีฬา มาตรฐานอุตสาหกรรมการท้องที่และกีฬาและการรักษาความปลอดภัยทางการท้องที่และกีฬา รวมถึงการสร้างภาพยนตร์ต่างประเทศในราชอาณาจักร ให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยนโยบายการท้องที่และกีฬาแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยธุรกิจกีฬาและมััคคุเทศก์ กฎหมายว่าด้วยภาพยนตร์และวีดิทัศน์ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสร้างภาพยนตร์ต่างประเทศในราชอาณาจักร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาการท้องที่และกีฬาอย่างยั่งยืน โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยนโยบายการท้องที่และกีฬาแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยธุรกิจกีฬาและมััคคุเทศก์ กฎหมายว่าด้วยภาพยนตร์และวีดิทัศน์ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสร้างภาพยนตร์ต่างประเทศในราชอาณาจักร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ประสานการสำรวจ วางแผน ออกแบบ และดำเนินการส่งเสริม อนุรักษ์ พัฒนาแหล่งท้องที่และกีฬา ตลอดจนทรัพยากรทางการท้องที่และกีฬาและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการนั้น เพื่อเป็นการนำมาตรฐานทางการท้องที่และกีฬาไปปฏิบัติหรือเป็นต้นแบบปรับใช้กับแหล่งท้องที่และกีฬา

(3) สำรวจ จัดเก็บ รวบรวม และพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ เพื่อวางแผนและบริหารจัดการ เผยแพร่ข้อมูลสถิติและองค์ความรู้ด้านบริการท้องที่และกีฬา แหล่งท้องที่และกีฬา การประกอบธุรกิจกีฬา มัคคุเทศก์ และผู้นำกีฬา รวมทั้งข้อมูลสถิติด้านการท้องที่และกีฬาที่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายการท้องที่และกีฬาชุมชนและกิจการภาพยนตร์ต่างประเทศในราชอาณาจักร

(4) จัดทำแผนพัฒนาแหล่งท้องที่และกีฬา แผนพัฒนาบริการท้องที่และกีฬา แผนพัฒนาทะเบียนธุรกิจกีฬาและมััคคุเทศก์ และผู้นำกีฬา รวมทั้งประสาน ส่งเสริม และสนับสนุนให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน มาตรฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(5) ศึกษา วิเคราะห์ วิจัย และจัดทำมาตรฐานบริการท่องเที่ยว มาตรฐานแหล่งท่องเที่ยว มาตรฐานธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ และมาตรฐานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการตรวจประเมินและรับรองมาตรฐาน

(6) ศึกษา วิเคราะห์ วิจัย กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว จัดทำและพัฒนาหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องต่อความต้องการด้านแรงงานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งดำเนินการรับรองมาตรฐานสมรรถนะสำหรับบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอาเซียน

(7) สนับสนุนการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยทางการท่องเที่ยว

(8) ติดตามและประเมินผลงานด้านพัฒนาการท่องเที่ยว

(9) ส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน รวมถึงประสานและสนับสนุนการบริหารจัดการเครือข่ายการท่องเที่ยวชุมชนให้สามารถดำเนินการ เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

(10) ดำเนินการประสานความร่วมมือกับองค์กรภาครัฐและเอกชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นเครือข่ายในการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยว

(11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2) พระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544

พระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ได้จัดตั้งสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นนิติบุคคล (มาตรา 5) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (มาตรา 6)

(1) เป็นตัวแทนของผู้ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในด้านการประสานงานอย่างมีระบบระหว่างรัฐกับเอกชนและเอกชนกับเอกชนด้วยกัน

(2) ส่งเสริมให้มีการพัฒนาการประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(3) ส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์ศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี สถานที่ท่องเที่ยว โบราณสถานและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเอกลักษณ์ของความเป็นไทย

(4) ส่งเสริมให้มีจรรยาบรรณในการท่องเที่ยว

(5) ส่งเสริมให้มีระบบการรับรองคุณภาพ ระบบมาตรฐานและระบบประกันคุณภาพของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสินค้าหรือบริการสำหรับนักท่องเที่ยว

(6) ควบคุมดูแลให้สมาชิกผู้ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยวดำเนินการอย่างมีคุณภาพ มีคุณธรรมและมีจรรยาบรรณ

(7) ส่งเสริมสนับสนุนการศึกษา ค้นคว้า วิจัย ทดลอง อบรม และเผยแพร่วิชาการและเทคโนโลยีเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้แก่สมาชิก หรือจัดเป็นบริการแก่บุคคลทั่วไป

(8) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวต่อสมาชิกและบุคคลทั่วไปทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ

(9) เสนอความเห็นหรือให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีในเรื่องเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(10) ให้ความร่วมมือแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมกิจการด้านการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ

(11) คุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของสมาชิกเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(12) ส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเกื้อกูลระหว่างสมาชิกด้วยกัน

(13) ศึกษาและหาทางแก้ไขปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับการประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(14) ดำเนินกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(15) ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 มาตรา 7 ห้ามสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยกระทำการใด ๆ ดังต่อไปนี้

(1) แข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมหรือเป็นการจำกัดทางการค้าเพื่อการผูกขาดอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เว้นแต่เป็นการปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาลเพื่อเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศ

(2) ลิดรอนสิทธิของผู้ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(3) ดำเนินการอันอาจเป็นภัยต่อเศรษฐกิจ ความมั่นคงของประเทศหรือความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

(4) กีดราคาสินค้าหรือบริการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้ตกต่ำหรือทำให้สูงเกินสมควรหรือทำให้ปั่นป่วนเกี่ยวกับราคาสินค้าหรือค่าบริการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

(5) ให้อภัยเงินหรือให้เงินแก่สมาชิกหรือบุคคลอื่นใด เว้นแต่เป็นการให้อภัยเงินเพื่อเป็นการสงเคราะห์พนักงานและลูกจ้างหรือครอบครัวของพนักงานและลูกจ้าง หรือเป็นการให้เพื่อการกุศลสาธารณะตามข้อบังคับ

(6) แบ่งปันรายได้ให้แก่สมาชิก

3) พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ

พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า “ท.ท.ช.” ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นรองประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่งอื่น ๆ อีก 31 คน และ

ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนไม่เกินเจ็ดคน เป็นกรรมการ (มาตรา 5) โดยคณะกรรมการ ท.ท.ช. มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (มาตรา 10)

- (1) กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ
- (2) จัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- (3) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางการจัดทำความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการท่องเที่ยว
- (4) กำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว
- (5) ดำเนินการหรือจัดให้มีการกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว
- (6) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว
- (7) ประกาศกำหนดและจัดให้มีการรับรองมาตรฐานเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวหรืออุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- (8) กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล และเร่งรัดการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว และมาตรการเพื่อส่งเสริมการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว
- (9) รายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีมติยับยั้งการดำเนินการของหน่วยงานใดที่ไม่เป็นไปตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว และมาตรการเพื่อส่งเสริมการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยว
- (10) พิจารณากำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติหรือแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว
- (11) กำกับดูแลการบริหารจัดการกองทุน
- (12) ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการหรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

4) พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

- (1) หลักการสำคัญและเหตุผล

เป็นการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อความมั่นคงของประเทศและเพื่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน

(2) สรุปสาระสำคัญของกฎหมาย

(2.1) บทนิยามที่สำคัญ

- (2.1.1) คนต่างด้าว หมายความว่า บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (2.1.2) คนเข้าเมือง หมายความว่า คนต่างด้าวซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักร
- (2.1.3) คณะกรรมการ หมายความว่า คณะกรรมการพิจารณาคนเข้าเมือง
- (2.1.4) พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- (2.1.5) อธิบดี หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ

(2.2) คณะกรรมการพิจารณาคนเข้าเมือง

คณะกรรมการ ซึ่งประกอบไปด้วย ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ อธิบดีกรมตำรวจ อธิบดีกรมแรงงาน อธิบดีกรมอัยการ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ ผู้อำนวยการองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการและมีผู้บังคับการกองตรวจคนเข้าเมืองเป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 เช่น เพิกถอนการอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวและพิจารณาอุทธรณ์ตามมาตรา 36 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอมิถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรของคนต่างด้าวซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว อนุญาตให้คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร สั่งระงับการมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ให้คำปรึกษาแนะนำ และความเห็นแก่รัฐมนตรีในการวางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำด่านหรือพนักงานอื่นเพื่อรักษาความมั่นคงของชาติหรือในการออกกฎ และพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องคนเข้าเมืองตามที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย (มาตรา 6 และมาตรา 7)

(2.3) การเข้าและออกราชอาณาจักร

(2.3.1) บุคคลซึ่งเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรจะต้องเดินทางเข้ามาหรือออกไปตามช่องทาง ด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่และตามกำหนดเวลา ทั้งนี้ตามที่รัฐมนตรีจะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 11)

(2.3.2) ห้ามมิให้คนต่างด้าวซึ่งมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้เข้ามาในราชอาณาจักร (มาตรา 12)

- (1) ไม่มีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางอันถูกต้อง หรือมีแต่ไม่ได้รับการตรวจลงตรา
- (2) ไม่มีปัจจัยในการยังชีพตามสมควรแก่กรณีที่จะเข้ามาในราชอาณาจักร
- (3) เข้ามาเพื่อทำงานที่ห้ามคนต่างด้าวทำ
- (4) วิกลจริตหรือมีโรคอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

- (5) ยังไม่ได้ดำเนินการตามวิชาการแพทย์เพื่อป้องกันโรคติดต่อตามที่กฎหมายบัญญัติและไม่ยอมให้แพทย์ตรวจคนเข้าเมืองกระทำการเช่นนั้น
- (6) เคยได้รับโทษจำคุกโดนคำพิพากษาของศาลไทยหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายหรือคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เว้นแต่โทษสำหรับความผิดลหุโทษหรือกระทำโดยประมาทหรือที่ได้รับการยกเว้นในกฎกระทรวง
- (7) มีพฤติการณ์เป็นที่น่าเชื่อถือว่า เป็นภัยต่อสังคมหรือจะก่อเหตุร้ายเป็นอันตรายต่อความสงบสุข ความปลอดภัยของประชาชน หรือความมั่นคงของราชอาณาจักร หรือถูกออกหมายจับ
- (8) มีพฤติการณ์เป็นที่น่าเชื่อว่า เข้ามาเพื่อกระทำความผิดกฎหมาย
- (9) ไม่มีเงินติดตัวหรือไม่มีประกัน
- (10) รัฐมนตรีไม่อนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักร
- (11) ถูกรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลต่างประเทศเนรเทศ ถูกเพิกถอนสิทธิการอยู่อาศัยในราชอาณาจักรหรือในต่างประเทศมาแล้ว หรือถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ส่งกลับออกไปนอกราชอาณาจักรโดยรัฐบาลไทยเสียค่าใช้จ่าย

(2.3.2) คนต่างด้าวดังต่อไปนี้ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องมีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทน

หนังสือเดินทาง (มาตรา 13)

- (1) ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะทางน้ำหรือทางอากาศซึ่งเพียงแต่แวะเข้ามาในราชอาณาจักรแล้วกลับออกไป
- (2) คนสัญชาติของประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยเดินทางข้ามพรมแดนไปมาชั่วคราว โดยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศนั้น
- (3) คนโดยสารรถไฟผ่านแดนซึ่งถือตัวโดยสารทอดเดียวตลอดเพียงแต่ผ่านอาณาเขตประเทศไทยไปนอกราชอาณาจักร รวมตลอดถึงผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะแห่งรถไฟนั้นด้วย

(2.3.3) ในกรณีที่มีพฤติการณ์ ซึ่งรัฐมนตรีเห็นว่าเพื่อประโยชน์แก่ประเทศหรือเพื่อความสงบเรียบร้อย วัฒนธรรมหรือศีลธรรมอันดี หรือความผาสุกของประชาชน ไม่สมควรอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้ใดหรือจำพวกใดเข้ามาในราชอาณาจักร รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวผู้นั้นหรือจำพวกผู้นั้นเข้ามาในราชอาณาจักรได้ (มาตรา 16)

(2.3.4) ในกรณีพิเศษเฉพาะเรื่อง รัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีจะอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้ใดหรือจำพวกใดเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรภายใต้เงื่อนไขใด ๆ หรือจะยกเว้นไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ในกรณีใด ๆ ก็ได้ (มาตรา 17)

(2.3.5) ในการตรวจและพิจารณาว่าคนต่างด้าวผู้ใดต้องห้ามมิให้เข้ามาในราชอาณาจักรหรือไม่พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้นั้นไปพักอาศัยอยู่ ณ ที่ที่เห็นสมควร หรือเรียกประกันหรือเรียกประกันและหลักประกัน หรือกักตัวผู้นั้นไว้ ณ สถานที่ตามที่เห็นเหมาะสม (มาตรา 19)

(2.4) พาหนะ

(2.4.1) เจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะ จะต้องนำพาหนะเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรตามช่องทาง ด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่และตามกำหนดเวลา ทั้งนี้ ตามที่รัฐมนตรีจะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 23)

(2.4.2) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจตรวจสอบพาหนะที่เข้ามาหรือออกไปนอกราชอาณาจักร (มาตรา 24)

(2.4.3) กรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ควบคุมพาหนะ หยุดพาหนะหรือนำพาหนะไปยังที่ใดที่หนึ่งตามที่จำเป็นเพื่อการตรวจ (มาตรา 30)

(2.5) การเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

(2.5.1) คนต่างด้าวซึ่งจะเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวได้จะต้องเข้ามาเพื่อการตามที่กฎหมายกำหนด เช่น การปฏิบัติหน้าที่ทางทูตหรือกงสุล การปฏิบัติหน้าที่ทางราชการ การท่องเที่ยว การเล่นกีฬา ธุรกิจ การลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงทบวงกรมที่เกี่ยวข้อง การลงทุนหรือการอื่นที่เกี่ยวกับการลงทุนภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน การศึกษาดูงาน การปฏิบัติหน้าที่สื่อมวลชนและการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์หรือฝึกสอนในสถาบันการค้นคว้าหรือสถาบันการศึกษาในราชอาณาจักร (มาตรา 34)

(2.5.2) คนต่างด้าวที่เข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวจะได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรภายใต้เงื่อนไขที่อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีมอบหมายกำหนด และอยู่ภายใต้เงื่อนไขของระยะเวลาที่กฎหมายอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรไว้ (มาตรา 35)

(2.5.3) คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว หากมีพฤติการณ์ที่สมควรเพิกถอนการอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรหรือคณะกรรมการมีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตนั้นได้ (มาตรา 36)

(2.5.4) คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวจะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ไม่ประกอบอาชีพหรือรับจ้างทำงานเว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามกฎหมายพักอาศัย ณ ที่ที่ได้แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และแจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่กรณีที่อยู่ในราชอาณาจักรเกินเก้าสิบวัน (มาตรา 37)

(2.5.5) เจ้าบ้าน เจ้าของหรือผู้ครอบครองเคหสถาน หรือผู้จัดการโรงแรมซึ่งรับคนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเข้าพักอาศัย จะต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ที่ทำการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งตั้งอยู่ในท้องที่ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่คนต่างด้าวเข้าพักอาศัย (มาตรา 38)

(2.6) การเข้ามามีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร

(2.6.1) รัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดจำนวนคนต่างด้าวซึ่งจะมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรเป็นรายปี แต่มิให้เกินประเทศละหนึ่งร้อยคนต่อไป และสำหรับคนไร้สัญชาติมิให้เกินห้าสิบคนต่อปี (มาตรา 40)

(2.6.2) คนต่างด้าวจะเข้ามามีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรมิได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการและด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี (มาตรา 41)

(2.6.3) คนต่างด้าวที่นำเงินตราต่างประเทศเข้ามาลงทุนในราชอาณาจักรเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าสิบล้านบาท เมื่อคณะกรรมการพิจารณาแล้วไม่เป็นการฝ่าฝืนต่อพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีจะอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้นั้นมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรนอกเหนือจากจำนวนคนต่างด้าวที่รัฐมนตรีประกาศตามมาตรา 40 ก็ได้ (มาตรา 40)

(2.6.4) ห้ามมิให้คนต่างด้าวเข้ามามีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรหากพบว่า

เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาของศาลไทยหรือคำสั่งที่ชอด้วยกฎหมายหรือคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เว้นแต่กรณีความผิดลหุโทษ ประมาท หรือความผิดที่ยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง

เป็นผู้ไม่สามารถประกอบหาเลี้ยงชีพได้เพราะกายพิการหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ หรือเป็นโรคตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (มาตรา 44)

(2.6.5) คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้มีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรจะต้องขอรับใบสำคัญถิ่นที่อยู่จากอธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีมอบหมายไว้เป็นหลักฐานภายในสามสิบวัน (มาตรา 47)

(2.7) การส่งคนต่างด้าวกลับออกไปนอกราชอาณาจักร

(2.7.1) คนต่างด้าวซึ่งเข้ามามีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรแล้วภายหลังปรากฏว่าเป็นบุคคลซึ่งมีพฤติการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 12 (7) หรือ (8) หรือเป็นบุคคลตามมาตรา 12 (10) หรือไม่ปฏิบัติตามที่คณะกรรมการกำหนด หรือเป็นผู้ที่มีลักษณะต้องห้าม หรือผู้ที่ได้รับโทษ ให้อธิบดีเสนอเรื่องไปยังคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเพิกถอนการอนุญาตให้มีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรถ้าเห็นควรเพิกถอนการอนุญาตให้เสนอรัฐมนตรีสั่งเพิกถอนต่อไป (มาตรา 53)

(2.7.2) คนต่างด้าวผู้ใดเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือการอนุญาตสิ้นสุดหรือถูกเพิกถอนแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่ที่จะส่งตัวคนต่างด้าวผู้นั้นกลับออกไปนอกราชอาณาจักรก็ได้ (มาตรา 54)

(3) บทบัญญัติที่คุ้มครองประชาชน

(3.1) โทษทางอาญา

(3.1.1) ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 11 หรือมาตรา 18 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสองหมื่นบาท (มาตรา 62)

(3.1.2) ผู้ใดนำหรือพาคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักรหรือกระทำการอันเป็นการอุปการะหรือช่วยเหลือ หรือให้ความสะดวกแก่คนต่างด้าวให้เข้ามาในราชอาณาจักร โดยฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท (มาตรา 63)

(3.1.3) ผู้ใดรู้ว่าคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักรโดยฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ ให้เข้าพักอาศัยชั่วคราว หรือช่วยด้วยประการใด ๆ เพื่อให้คนต่างด้าวนั้นพ้นจากการจับกุม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี และปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท (มาตรา 64)

(3.1.4) คนต่างด้าวผู้ใดอยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือการอนุญาตสิ้นสุด หรือถูกเพิกถอน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 81)

(3.2) บทคุ้มครองสิทธิเสรีภาพอื่น ๆ

(3.2.1) ในการกักตัวคนต่างด้าวตามมาตรา 19 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวเท่าที่จำเป็นต่อพฤติการณ์แห่งกรณี แต่ห้ามมิให้กักตัวไว้เกินสี่สิบแปดชั่วโมง ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นจะยืดเวลาเกินก็ได้ แต่มิให้เกินเจ็ดวัน และให้พนักงานเจ้าหน้าที่บันทึกเหตุจำเป็นในการยืดเวลาให้ปรากฏและหากยังมีเหตุจำเป็นต้องกักตัวคนต่างด้าวเพิ่มเติม ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้มีการกักตัวคนต่างด้าวนั้นไว้ต่อไป ซึ่งศาลอาจสั่งให้มีอำนาจกักตัวเท่าที่จำเป็นครั้งละไม่เกินสิบสองวันหรือสั่งให้ปล่อยตัวชั่วคราวโดยเรียกประกัน หรือเรียกประกันและหลักประกันก็ได้ (มาตรา 20)

(3.2.2) กรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าคนต่างด้าวซึ่งมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 12 เข้ามาในราชอาณาจักร พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้คนต่างด้าวนั้นกลับออกไปนอกราชอาณาจักรโดยคนต่างด้าวดังกล่าวอาจอุทธรณ์คำสั่งต่อรัฐมนตรีและถ้ารัฐมนตรีมีได้มีคำสั่งภายในเจ็ดวันนับแต่วันยื่นอุทธรณ์ให้ถือว่ารัฐมนตรีมีคำสั่งว่าคนต่างด้าวนั้นไม่เป็นผู้ต้องห้ามมิให้เข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา 12 (มาตรา 22)

(3.2.3) คนต่างด้าวซึ่งถูกเพิกถอนการอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 36 มีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการโดยยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ได้ทราบคำสั่งของอธิบดี และให้ทำตามแบบและเสียค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 36 วรรคสอง)

2.11.8 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ

- 1) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (อ้างถึงข้อ 3 ในหัวข้อ 3.5.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับขนส่งและโลจิสติกส์)
- 2) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (อ้างถึงข้อ 3 ในหัวข้อ 3.5.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับขนส่งและโลจิสติกส์)
- 3) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556

เหตุผลในการประกาศใช้กฎหมาย

โดยที่การขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสำคัญต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ซึ่งวางกรอบความร่วมมือ ในการที่เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินพิธีการร่วมกันในพื้นที่เดียวกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีดังกล่าว สมควรกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันและหลักเกณฑ์กลาง

สำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงเพื่อดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติขึ้น

สรุปสาระสำคัญของกฎหมาย

พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 เป็นกฎหมายกลางเกี่ยวกับการดำเนินการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งสิ้น 13 มาตรา ดังนี้

มาตรา 1 ชื่อพระราชบัญญัติ

มาตรา 2 วันที่พระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับ (30 มีนาคม 2556)

มาตรา 3 นิยามศัพท์

มาตรา 4 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจ ในการประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร

มาตรา 5 การดำเนินการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้ถือว่าเป็นการดำเนินการในราชอาณาจักร

มาตรา 6 ขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงในพื้นที่ควบคุมในราชอาณาจักรต้องเป็นไปตามข้อตกลงที่รัฐบาลไทยได้ทำไว้กับรัฐบาลของประเทศภาคี ตามความตกลงสำหรับการดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันแต่ละแห่ง ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ของรัฐบาล ประเทศภาคีตามความตกลงได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองสำหรับการเข้ามาในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเพื่อดำเนินพิธีการดังกล่าว

มาตรา 7 ในการปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล ประเทศภาคีตามความตกลงต้องแสดงบัตรประจำตัวแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 8 ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่ดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรเป็นพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 9 การกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เกิดขึ้นในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรและเป็นความผิดตามกฎหมายไทย ให้ถือเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

มาตรา 10 การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนซึ่งเจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร

มาตรา 11 การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนซึ่งเจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

มาตรา 12 อำนาจของรัฐมนตรีในการออกระเบียบเพื่อกำหนดวิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

มาตรา 13 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และมีอำนาจออกระเบียบสำหรับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของตน

จากความตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคบางฉบับดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีผูกพันต้องอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ดังนั้นประเทศไทยจึงได้จัดทำพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 ซึ่งมีตัวบททั้งสิ้น 13 มาตรา โดยพระราชบัญญัติมีสาระสำคัญดังนี้

(1) กำหนดให้มีพื้นที่ควบคุมร่วมกันสำหรับการดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าใน การส่งออกนอก หรือการนำเข้าผ่านราชอาณาจักรซึ่งสัตว์ พืช หรือของอื่นใดผ่านด่านพรมแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือการเดินทางเข้ามาใน หรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคล พาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะสำหรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันนั้น รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศภาคีตามความตกลงจะต้องทำข้อตกลงเพื่อกำหนดรายละเอียดสำหรับพื้นที่ควบคุมร่วมกันแต่ละแห่ง โดยรัฐบาลของประเทศภาคีแต่ละฝ่ายจะกำหนดให้พื้นที่ในอาณาเขตของประเทศตนเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามข้อตกลงดังกล่าว จากนั้นจึงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเท่าที่จำเป็นเพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการได้อย่างเบ็ดเสร็จในพื้นที่ควบคุมร่วมกันได้

(2) กำหนดให้การดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมนอกราชอาณาจักรเป็นการดำเนินพิธีการในราชอาณาจักร

(3) กำหนดรองรับการปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรของเจ้าหน้าที่ รัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง ดังนี้

(3.1) ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงมีอำนาจหน้าที่ตามที่รัฐบาลไทยได้ทำไว้กับรัฐบาลของประเทศภาคีตามความตกลงสำหรับการดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันแต่ละแห่ง

(3.2) กำหนดให้มีการยกเว้นกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่เข้ามาดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

(3.3) ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่ดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

(3.4) กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง

(4) กำหนดให้การกระทำที่เป็นความผิดตามกฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

(5) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมนอกราชอาณาจักร ดังนี้

(5.1) กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมในราชอาณาจักรหากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป แต่หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีความตกลงนั้น

และถ้าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศให้เจ้าหน้าที่รัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทยให้แล้วเสร็จก่อน แล้วจึงรายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงทราบ รวมทั้งอาจส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ส่งสิ่งของดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีความตกลงในกรณีที่มีการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้น

(5.2) กรณีการกระทำความผิดตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศไทยเพียงประเทศเดียวให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยมีหน้าที่ต้องร้องขอจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่ง บุคคล สัตว์ พืช ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทย และถ้าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ เจ้าหน้าที่มีดุลยพินิจในการพิจารณาว่าจะดำเนินการตามกฎหมายไทยหรือไม่ก็ได้

(6) กำหนดให้รัฐมนตรีรักษาการมีอำนาจออกกฎระเบียบเพื่อกำหนดวิธีปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน เพื่อให้เกิดการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสามารถดำเนินพิธีการได้อย่างเบ็ดเสร็จในพื้นที่ควบคุมร่วมกันได้จากการพิจารณาสาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้เห็นว่าพระราชบัญญัตินี้มีข้อสังเกตบางประการที่ควรพิจารณา

จากการศึกษาและพิจารณาพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 การที่ประเทศไทยมีกฎหมายฉบับดังกล่าวจะมีส่วนช่วยพัฒนากฎหมายการขนส่งของประเทศไทย เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ซึ่งประเทศไทยไม่เคยมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนเป็นการเฉพาะ การมีกฎหมายฉบับดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยมีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและแน่นอน อีกทั้งยังเป็นกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพในการค้าระหว่างประเทศลดต้นทุนการผลิตและการขนส่ง

4) พระราชบัญญัติรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อ 17 ธันวาคม 2556 มีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 90 วัน เริ่มใช้วันที่ 17 มีนาคม 2557 จะไม่นำบทบัญญัติเรื่องการรับขนของตาม ป.พ.พ. มาใช้การรับขนของทางถนนที่อยู่ภายใต้บังคับ พ.ร.บ. ฉบับนี้

(1) ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนด้วยรถ (ม.4)

(1.1) จากสถานที่รับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร

(1.2) จากสถานที่รับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ส่งมอบของในราชอาณาจักร

(1.3) จากสถานที่รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร

(1.4) กรณีที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย เว้นแต่คู่สัญญาจะระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศ

(1.5) กรณีที่มีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ

(2) ไม่ใช่บังคับกับ

(2.1) การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ (ม.4 วรรคสอง)

(2.2) การสูญหาย/เสียหาย/ส่งมอบชักช้า ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่น หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย/เสียหาย/ส่งมอบชักช้าไม่ได้เกิดจากการกระทำ/ละเว้นหน้าที่ของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่น ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้น (ม.5)

(2.3) สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่ พ.ร.บ. นี้ใช้บังคับ (ม.44)

(3) บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง: พ.ร.บ.ฯ (ม.3)

(3.1) ผู้ส่ง - ผู้เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

(3.2) ผู้รับตราส่ง - ผู้ซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง/ผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

(3.3) ผู้ขนส่ง - ผู้ประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง

(3.4) ผู้ขนส่งช่วง - บุคคลที่ผู้ขนส่งมอบหมายให้ขนของ ไม่ว่าช่วงใดช่วงหนึ่ง และรวมถึงลูกจ้างตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งช่วงมอบหมายช่วงต่อให้ทำการรับขนของไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันก็ทอดก็ตาม

(4) ใบตราส่ง: พ.ร.บ.ฯ

(4.1) เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และเป็นหลักฐานในการรับมอบของ (ม.3)

(4.2) ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้ผู้ส่ง (ม.9)

(4.3) แต่หากผู้ขนส่งไม่ออกใบตราส่ง/ใบตราส่งบกพร่องหรือสูญหายก็ไม่กระทบต่อความมีอยู่ / ความถูกต้องของสัญญารับขน และให้อยู่ภายใต้บังคับ พ.ร.บ. ฉบับนี้ (ม.9 วรรคสอง)

(4.4) ต้องจัดทำเป็นต้นฉบับจำนวน 3 ฉบับ มอบให้ผู้ส่ง + ติดไปกับของ + เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง (ม.10 วรรคหนึ่ง)

(4.5) กรณีมีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน/เป็นของต่างชนิดกัน/แบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน/ของแต่ละชนิด/แต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ (ม.11)

(5) หน้าที่ของผู้ขนส่ง: พ.ร.บ.ฯ

(5.1) แจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ หากก่อนของจะไปถึงสถานที่ส่งมอบ การรับขนของกลายเป็นพันวิสัย/ยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา (ม.15 วรรคหนึ่ง)

(5.2) ดำเนินการเท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของ หากผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ/ถามแล้วแต่ไม่ได้รับคำสั่งภายในเวลาอันควร (ม.15 วรรคสอง)

(5.3) แจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง หากของไปถึงสถานที่ส่งมอบ แต่มีเหตุทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้ผู้รับตราส่งได้/ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ และให้นำ ม.15 วรรคสอง มาใช้ โดยอนุโลม (ม.16 วรรคหนึ่ง)

(5.3.1) ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งจากผู้ส่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของมาก่อนแล้วก็ตาม (ม.16 วรรคสอง)

(5.3.2) หากเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้เกิดขึ้นภายหลังจากที่สิทธิในการจัดการของผู้ส่งสิ้นสุดลงตาม ม.26 (1) ผู้รับตราส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง และให้นำ ม.16 วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาใช้โดยอนุโลม (ม.16 วรรคสาม)

(5.4) แจ้งผู้ส่งโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ กรณีที่ผู้ส่งสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่งแต่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถทำได้ หากไม่สามารถตกลงกันได้ ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบ (ม.25 วรรคสอง)

(6) สิทธิของผู้ขนส่ง: พ.ร.บ.ฯ

ได้รับค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ และการปฏิบัติตามคำสั่ง ในกรณีที่การรับขนตามสัญญากลายเป็นพันวิสัยก่อนของถึง หรือเมื่อไปถึงแล้ว ส่งมอบของไม่ได้ (ม.18)

(7) สิทธิในการสั่งผู้ขนส่ง

(7.1) ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง/ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบ/เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบ/ส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่น เว้นแต่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่มีการออกใบตราส่ง (ม.25)

(7.2) สิทธิในการจัดการของผู้ส่งสิ้นสุดเมื่อ (ม.26)

(7.2.1) ของไปถึงสถานที่ส่งมอบ + ผู้รับตราส่งเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของ / เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งฉบับที่ 2 และได้รับมอบใบตราส่งแล้ว

(7.2.2) มีการส่งมอบของให้ผู้รับตราส่ง

(7.3) เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลง ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

(8) ข้อยกเว้นความรับผิดผู้ขนส่ง

ข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายมี 10 เหตุ (ม.32 และ ม.33)

(8.1) เหตุสุดวิสัย

(8.2) สภาพแห่งของนั่นเอง

(8.3) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

(8.4) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดตาม ม.30

(8.5) ผู้ส่งได้ออบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสมอันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

(8.6) ผู้ส่งได้ออบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน

(8.7) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เปื้อนหีบห่อสูญหาย

(8.8) การยกขน การบรรจุ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่งผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(8.9) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

(8.10) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำรวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

(9) ข้อยกเว้นความรับผิดผู้ขนส่ง

Statutory Limitation (ม.36)

(9.1) กรณีของสูญหายหรือเสียหาย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละ 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

(9.2) กรณีส่งมอบซากชำ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

(10) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี

(10.1) ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ม.39)

(10.2) หรือศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังนี้

(10.2.1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้น / จุดปลายทางของการรับขนของ

(10.2.3) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น

(10.2.4) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง

(10.2.5) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา

สรุปการขนส่งทางถนน (Road Transportation) เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีปริมาณสูงที่สุด และเป็นที่ยอมรับใช้ในการค้าระหว่างประเทศ ข้อดีที่สำคัญที่สุดของการขนส่งทางถนน ได้แก่ คุณลักษณะที่เรียกว่าบริการถึงที่ หรือ Door-to-door Service หรือการนำสินค้าไปส่งได้ถึงบ้าน ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคได้รับความสะดวกสบายมากกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ได้บัญญัติขึ้นเนื่องจากในปัจจุบันได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเกิดขึ้นหลายฉบับ ทั้งในส่วนที่เป็นกรอบความตกลงในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้มีความชัดเจนและเป็นไปในมาตรฐานเดียวกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งการออกกฎหมายเพื่อใช้บังคับให้ครอบคลุมกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม จึงสมควรกำหนดให้มีกฎหมายเฉพาะขึ้น เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และเนื้อหาของกฎหมายเฉพาะนั้นให้มีความเป็นสากลและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติ หรือหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในเรื่องความแตกต่างของหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไปในมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์ในทางการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศได้อีกทางหนึ่งด้วย

5) พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregional Cross-Border Transport Agreement) โดยได้ลงนามในภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดนภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 นับเป็นสาเหตุทำให้ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องอนุวัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามภาคผนวก 5 ของความตกลงฯ ดังนั้นในคราวประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 18/2557 วันพุธที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2557 ที่ประชุมได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 (ที่เสนอโดย พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยใช้อำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 43

วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ในขณะนั้น) แล้วลงมติเห็นสมควร ประกาศใช้เป็นกฎหมาย และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 131 ตอนที่ 82 ก วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2557 โดยให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 24 มีนาคม 2558 (ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 90 วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา)

พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 นับเป็นกฎหมายที่มีความสำคัญต่อระบบการขนส่งของประเทศไทยสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ เป็นการเฉพาะ เพราะเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ และบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ อีกทั้งสามารถทำให้ผู้ประกอบการของไทยแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศอื่น ๆ ที่มีความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

โดยพระราชบัญญัตินี้มีสาระสำคัญดังนี้

หมวด 1 สัญญารับคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารว่าจะรับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมายังจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม (มาตรา 6)

ข้อตกลงใดในสัญญารับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือเป็นผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบน้อยกว่าตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ (มาตรา 7)

ผู้ขนส่งต้องออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนให้แก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้ (มาตรา 11) การไม่ได้ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนไม่ทำให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิด (มาตรา 13 วรรคสอง)

หมวด 2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง คือ ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบสภาพเท่าที่เห็นได้จากภายนอกของสัมภาระลงทะเบียนในเวลาที่ลงทะเบียนสัมภาระนั้น และหากจำเป็นผู้ขนส่งต้องระบุข้อสงสัยไว้ในใบรับสัมภาระลงทะเบียนตามความเหมาะสม (มาตรา 14)

หมวด 3 ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง คือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง (มาตรา 17)

ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างร่วมกัน (มาตรา 21)

หมวด 4 การจำกัดความผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน คือ ในกรณีที่คนโดยสารตายหรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไม่เกิน 9,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคนในเหตุการณ์เดียวกัน (มาตรา 24)

หมวด 5 การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท คือ ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้ (1) ศาลในประเทศที่มีการรับขนส่งเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง (2) ศาลในประเทศที่มีความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นหากสามารถระบุได้ (3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง (4) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์ (มาตรา 33)

6) พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (อ้างถึงข้อ 3 ในหัวข้อ 3.5.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ)

2.11.9 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) กับการขนส่งสาธารณะ

1. การปกครองส่วนท้องถิ่น คือ หน่วยงานปกครองที่อยู่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุดรูปแบบหนึ่ง โดยปกติ การปกครองส่วนท้องถิ่นจะเปิดโอกาสให้ประชาชนในเขตท้องถิ่นนั้น ๆ เลือกตั้งผู้แทนของตนเข้าไปทำหน้าที่เป็นผู้บริหารท้องถิ่น หรือเป็นสมาชิกสภาท้องถิ่น เพื่อเลือกผู้บริหารท้องถิ่นอีกทีหนึ่ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีอำนาจอิสระ ในการบริหารจากรัฐได้ในระดับหนึ่งตามขอบเขตที่กฎหมายกำหนด

2. ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ที่เกี่ยวข้องกับการปกครองส่วนท้องถิ่น และการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ปรากฏอยู่ใน 2 หมวดสำคัญ ได้แก่ หมวด 6 แนวนโยบายแห่งรัฐ และหมวด 14 การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการปกครองส่วนท้องถิ่นในรัฐธรรมนูญนั้น

ประการแรก การขยายอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ให้มีบทบาทที่ชัดเจน และกว้างขวางขึ้น รัฐจะต้องปรับระบบการดำเนินงานและระบบความสัมพันธ์ระหว่างราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่นให้มีความชัดเจนในเชิงอำนาจหน้าที่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เป็นองค์กรหลักในการจัดบริการสาธารณะและมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแก้ไขปัญหาในพื้นที่ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีการกำหนดมาตรา 250 อันเป็นการระบุว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) มีหน้าที่ในการดูแล และจัดทำบริการสาธารณะ และมีอิสระในการบริหาร การจัดการบริการสาธารณะ การบริหารงานบุคคล การเงินและการคลัง สามารถพัฒนาระบบการคลังโดยการจัดระบบภาษีหรือการจัดสรรภาษีที่เหมาะสม รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาการหารายได้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ให้จัดบริการสาธารณะโดยครบถ้วน สามารถที่จะจัดตั้งหรือร่วมกันจัดตั้งองค์กรเพื่อการจัดทำบริการสาธารณะ และกิจกรรมสาธารณะตามอำนาจหน้าที่และอำนาจโดยเฉพาะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ของแต่ละรูปแบบ เพื่อให้สอดคล้องกับรายได้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) รวมทั้งกรณีการร่วมดำเนินการกับเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐหรือมอบหมายให้เอกชนหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนในท้องถิ่นมากกว่าองค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ดำเนินการเอง ก็สามารถมอบให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ร่วมกับเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการก็ได้

ประการถัดมา รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ในหมวด 14 การปกครองส่วนท้องถิ่น ตั้งแต่มาตรา 249 - 254 มีสาระสำคัญที่บัญญัติให้ต้องมีกฎหมายลูกหรือกฎหมายรองรับตามรัฐธรรมนูญ เพราะบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญได้บัญญัติสาระของการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้เพียงหลักการและแนวทางเท่านั้น ส่วนรายละเอียดต้องไปว่ากันในกฎหมายลำดับรองต่อไป

จะเห็นได้ว่า รัฐธรรมนูญบัญญัติให้ไปออกกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดหน้าที่และอำนาจดูแลและจัดทำบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นต่อไป

3. นอกจากนี้ “แนวทางในการจัดทำบริการสาธารณะหรือกิจกรรมสาธารณะ” ได้วางหลักการให้ “ทำร่วม” คนอื่นได้ โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) พิจารณาถึงศักยภาพและความสามารถของตนเองว่า

- (1) มีบริการสาธารณะใดที่จะสามารถดำเนินการได้เอง
- (2) มีบริการสาธารณะใดที่ต้องร่วมดำเนินการกับคนอื่น ๆ เช่น ภาคเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ
- (3) การมอบหมายให้ภาคเอกชนหรือหน่วยงานรัฐดำเนินการ ซึ่งการดำเนินการร่วมในการจัดทำบริการสาธารณะ เห็นว่าจำเป็นต้องมีกฎหมายรองรับเช่นกัน

4. การจัดทำบริการสาธารณะ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 ในหมวด 14 การปกครองส่วนท้องถิ่นจะเห็นได้ว่า จะต้องมีการจัดทำกฎหมายรองรับเกิดขึ้น เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดหน้าที่และอำนาจดูแลและจัดทำบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งต้องทำเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อการคุ้มครองประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นหรือประโยชน์ของประเทศเป็นส่วนรวม การป้องกันการทุจริต และการใช้จ่ายเงินอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดทำบริการสาธารณะใดที่สมควรให้เป็นหน้าที่โดยเฉพาะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบใด จะต้องมีการกำหนดให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น และต้องสอดคล้องกับรายได้ของท้องถิ่น เพื่อมิให้เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดทำบริการสาธารณะนั้น ๆ และเพื่อประโยชน์ในการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละรูปแบบ และยังคงให้มีกฎหมายซึ่งบัญญัติถึงกลไกและขั้นตอนในการกระจายอำนาจของส่วนราชการให้แก่ท้องถิ่นโดยรายละเอียดให้เป็นไปตามที่กฎหมายนั้น จะกำหนดเพื่อมิให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ

5. พรบ.กำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

ได้วางหลักการให้เกิดการถ่ายโอนภารกิจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้กระจายอำนาจและให้ท้องถิ่นสามารถจัดการบริการสาธารณะที่ตรงตามความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมและแท้จริง

เป็นกฎหมายที่กำหนดให้เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด และองค์การบริหารส่วนตำบล มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการขนส่งและวิศวกรรมจราจร

6. การบริหารจัดการสถานีขนส่งทางบก

การบริหารจัดการสถานีขนส่งทางบก คือหนึ่งในภารกิจที่รัฐบาลจะต้องถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญในการส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้ถ่ายโอนสถานีขนส่งจังหวัด ให้แก่เทศบาล กรณีนอกเขตเทศบาลถ่ายโอนให้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด โดยให้องค์การบริหารส่วนตำบลเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ รวมถึงการอนุญาตให้จัดตั้งสถานีขนส่งในเขตจังหวัดและหรือการอนุญาตให้สัมปทานขนส่งในเขตจังหวัด ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการแก้ไขกฎหมายเพื่อให้มีผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมอยู่ในคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตดังกล่าว

7. กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (พ.ศ. 2567) ออกตามความใน พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 7 วรรคหนึ่ง มาตรา 23 วรรคสอง และมาตรา 28 วรรคสี่ โดยมีสาระสำคัญเป็นการเพิ่มเติมหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับหรือขอต่อยาใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง ไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะประจำทางภายในเขตพื้นที่ของตนเอง อันจะช่วยประชาชนมีโอกาสเข้าถึงการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะได้อย่างทั่วถึงทุกพื้นที่

8. ภารกิจสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ถ่ายโอนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 15 ภารกิจ

- (1) การบริหารช่องจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง
- (2) การบริหารพื้นที่ลานจอดรถ
- (3) การจัดพื้นที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร
- (4) การจัดระบบการจราจรภายในสถานี
- (5) การรักษาความสะอาดภายในสถานี
- (6) การรักษาความปลอดภัย
- (7) การประชาสัมพันธ์และบริการข้อมูลการเดินทาง
- (8) การควบคุม ดูแล การติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณสถานี
- (9) การจัดให้มีบริการห้องสุขา
- (10) การจัดให้มีบริการจำหน่ายสินค้าเบ็ดเตล็ดและเครื่องดื่ม
- (11) การจัดให้มีบริการรับฝากของ
- (12) การจัดให้มีบริการรถรับจ้าง

(13) การจัดให้มีบริการรถเข็นสัมภาระ

(14) การเก็บเงินค่าบริการสถานีขนส่ง

(15) การจัดหา ดูแล ซ่อมแซม บำรุงรักษาอาคารสถานที่ และวัสดุอุปกรณ์

9. การจะเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถจัดทำบริการขนส่งสาธารณะ และมีบทบาทในการจัดระบบขนส่งสาธารณะในท้องที่ของตนเองได้มากยิ่งขึ้น ก็เห็นสมควรแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกรณีเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะนี้ คือ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำบริการขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งสาธารณะ)

10. ข้อเสนอเพื่อแก้ไขเพิ่มเติม พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) จะมีอำนาจหน้าที่ หรือมีส่วนร่วมในการจัดทำบริการสาธารณะได้ ต้องได้รับการถ่ายโอนภารกิจจากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม โอนภารกิจส่วนกลางไปยังราชการส่วนท้องถิ่น ให้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ การบริหารจัดการสถานีขนส่งทางบก การอนุญาตให้จัดตั้งสถานีขนส่งในเขตจังหวัด การอนุญาตให้สัมปทานขนส่งในเขตจังหวัด การบังคับรถโดยสารเข้าใช้สถานี ฯลฯ เป็นต้น

การถ่ายโอนภารกิจดังกล่าว จำเป็นต้องแก้ไข พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

10.1 แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ”

แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามมาตรา 4 (13) ในความหมายของนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” โดยเพิ่มความให้หมายความรวมถึง “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร” ด้วย

10.2 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ข้าราชการส่วนท้องถิ่นอาจได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ได้

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 6 วรรคสี่ ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ นายทะเบียนกลางและนายทะเบียนประจำจังหวัดอาจมอบหมายให้ข้าราชการในสังกัดราชการส่วนท้องถิ่นที่อยู่ในเขตจังหวัดในฐานะราชการส่วนท้องถิ่นสามารถกระทำการแทนได้ด้วย จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้มอบหมายเฉพาะข้าราชการในสังกัดกรมการขนส่งทางบก ในฐานะราชการส่วนกลางกระทำการแทนได้เท่านั้น

10.3 เพิ่มหลักการขึ้นใหม่เกี่ยวกับ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร”

เพิ่มมาตราขึ้นใหม่ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้มี “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร” โดยมีการกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานกรรมการ และกำหนดให้ 1) ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล 2) ผู้แทนสภากรุงเทพมหานคร โดยการแต่งตั้งของสภากรุงเทพมหานครไม่เกินห้าคน 3) อธิบดีกรมทางหลวง 4) อธิบดีกรมทางหลวงชนบท 5) ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดที่อัยการสูงสุดมอบหมาย 6) อธิบดีกรมการ

ขนส่งทางบก เป็นกรรมการ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกด้านการจราจรและขนส่ง ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการ และให้คณะกรรมการฯ แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น และกำหนดให้ คณะกรรมการฯ มีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งประจำจังหวัดมีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตจังหวัด

10.4 แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 17 วรรคหนึ่ง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดองค์ประกอบของ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด” ทุกจังหวัดขึ้นใหม่ โดยกำหนดให้นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นประธานกรรมการ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานกรรมการ และกำหนดให้บุคคลตำแหน่งต่าง ๆ เป็นกรรมการนอกเหนือจากอัยการจังหวัด ซึ่งกฎหมายได้กำหนดไว้อยู่แล้ว คือ 1) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด 2) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่อธิบดีกรมทางหลวงมอบหมาย 3) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทจังหวัด 4) ประธานหอการค้าจังหวัด 5) ผู้แทนเทศบาลนครและเทศบาลเมืองในเขตจังหวัดไม่เกิน 3 คน และ 5) ผู้แทนเทศบาลตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบลในเขตจังหวัดไม่เกิน 5 คน นอกจากนี้ยังกำหนดให้กรณีที่เป็นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดชลบุรี ให้มีนายกเมืองพัทยาเป็นกรรมการด้วย

10.5 เพิ่มหลักการขึ้นใหม่เกี่ยวกับที่มาของผู้แทนเทศบาลนครและเทศบาลเมืองในเขตจังหวัดและ “ผู้แทนเทศบาลตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบลในเขตจังหวัด”

เพิ่มมาตราขึ้นใหม่ ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดที่มาของบุคคล 2 กรณี ซึ่งเป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดในทุกจังหวัด ตามที่ได้เสนอแก้ไขเพิ่มเติมมาตราขึ้นใหม่ คือ 1) ผู้แทนเทศบาลนครและเทศบาลเมืองในเขตจังหวัด จำนวนไม่เกิน 3 คน โดยกำหนดให้มีที่มาจากเสียงข้างมากของที่ประชุมในการประชุมร่วมกันของ “นายกเทศมนตรีแห่งเทศบาลนครทุกเทศบาลนคร” และ “นายกเทศมนตรีแห่งเทศบาลเมืองทุกเทศบาลเมือง” ในเขตจังหวัดนั้น และ 2) ผู้แทนเทศบาลตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบลในเขตจังหวัด จำนวนไม่เกิน 5 คน โดยกำหนดให้มีที่มาจากเสียงข้างมากของที่ประชุมในการประชุมร่วมกันของ “นายกเทศมนตรีแห่งเทศบาลตำบลทุกเทศบาลตำบล” และ “นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทุกองค์การบริหารส่วนตำบล” ในเขตจังหวัดนั้น

ทั้งนี้ การประชุมเกี่ยวกับที่มาของบุคคล 2 กรณีให้ที่ประชุมดังกล่าวเลือกผู้บริหารองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 1 คน มาเป็นประธานในที่ประชุมและอีกจำนวน 2 คน มาเป็นรองประธาน ในที่ประชุม นอกจากนี้ให้นำมาตรา 12 กรณีการกำหนดให้รองประธานกรรมการหรือกรรมการคนอื่นมาปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมแทน และมาตรา 13 กรณีขององค์ประชุมและการวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุม แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้บังคับแก่การประชุมร่วมกันของผู้บริหารองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในกรณีนี้โดยอนุโลมด้วย

10.6 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้นำมาตราต่าง ๆ มาใช้บังคับกับคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร โดยอนุโลม

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึง “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร” ตามที่ได้เสนอแก้ไขเพิ่มเติมโดยกำหนดให้สามารถนำมาตรา 9 กรณีวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิ มาตรา 10 กรณีลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ มาตรา 11 กรณีการพ้นจากตำแหน่ง ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒินอกจากครบบวาระ มาตรา 12 กรณีการกำหนดให้ รองประธานกรรมการหรือ กรรมการคนอื่นมาปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมแทน และมาตรา 13 กรณีขององค์ประชุมและการวินิจฉัย ชีขาดของที่ประชุม แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้บังคับโดยอนุโลมได้ด้วย

10.7 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางไม่มีอำนาจหน้าที่ใน การควบคุมการขนส่งทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 19 (2) และ (3) ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางไม่มีอำนาจและหน้าที่ในการกำหนดเส้นทาง จำนวน ผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง ตามมาตรา 19 (2) และไม่มีอำนาจและหน้าที่ใน การกำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง ตามมาตรา 19 (3) ในเขต กรุงเทพมหานคร โดยให้ตัดคำว่า “ในเขตกรุงเทพมหานคร” ที่บัญญัติในมาตรา 19 (2) และ (3) ของกฎหมายเดิม ออก

10.8 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มเติมอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัด

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 20 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดมีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตจังหวัดเพิ่มเติมขึ้นใหม่เป็น (5) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง (6) กำหนดสถานที่ และจัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีขนส่ง (7) ตรวจสอบการปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งที่กำหนดโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ทางบกกลาง และ (8) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร รวมถึงกำหนดให้การดำเนินการตาม (1) (2) (3) และ (6) ต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา

10.9 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร และ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจตั้งคณะอนุกรรมการ

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 21 วรรคหนึ่ง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร” และ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ทางบกกลางประจำจังหวัด” มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดด้วย ก็ได้ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้เฉพาะคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเท่านั้นที่มีอำนาจในการ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ

10.10 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 46 วรรคสอง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดมิให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจพิจารณาอนุมัติเพื่อเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางตามที่กฎหมายเดิมบัญญัติไว้

10.11 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ผู้ประกอบการจัดการขนส่งต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 65 วรรคหนึ่ง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้ผู้ใดที่ผู้ประกอบการจัดการขนส่งต้องได้รับใบอนุญาตจาก “นายทะเบียน” ซึ่งมาตรา 4 บทนิยามบัญญัติให้ “นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนกลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ต้องได้รับใบอนุญาตจาก “นายทะเบียนกลาง” ซึ่งมาตรา 6 วรรคสอง ได้บัญญัติให้นายทะเบียนกลางเป็นนายทะเบียนประจำกรุงเทพมหานคร จึงเห็นได้ว่ากฎหมายเดิมบัญญัติให้เฉพาะนายทะเบียนกลางเท่านั้นที่สามารถออกใบอนุญาตดังกล่าวได้โดยมิได้กำหนดให้นายทะเบียนประจำจังหวัดสามารถออกใบอนุญาตดังกล่าวได้แต่อย่างใด

10.12 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตประกอบการจัดการขนส่ง

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 66 วรรคหนึ่ง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้เงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการจัดการขนส่งดำเนินการโดย “นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการ” โดยคำว่า “คณะกรรมการ” เป็นไปตามนัยของการแก้ไขพระราชบัญญัตินี้ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้กรณีดังกล่าวดำเนินการโดย “นายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง”

10.13 กำหนดหลักการเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบการจัดการขนส่งของนายทะเบียนกลาง และนายทะเบียนประจำจังหวัด

เพิ่มมาตราขึ้นใหม่ ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้นายทะเบียนกลางเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบการจัดการขนส่งในกรุงเทพมหานคร การขนส่งระหว่างจังหวัด และการขนส่งระหว่างประเทศ และให้นายทะเบียนประจำจังหวัดเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบการจัดการขนส่งในจังหวัดของตน

10.14 แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดให้มีสถานีขนส่ง การกำหนดค่าบริการในการดำเนินการ ของสถานีขนส่ง และการจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งโดยบุคคลอื่นใด

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 115 วรรคหนึ่ง วรรคสอง และวรรคสาม ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยวรรคหนึ่งกำหนดให้ “กรมการขนส่งทางบก” หรือ “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัด” โดยอนุมัติคณะกรรมการ จัดให้มีสถานีขนส่งในเขตท้องที่กรุงเทพมหานครหรือในเขตท้องที่จังหวัดอื่น

แล้วแต่กรณี จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้เฉพาะกรรมการขนส่งทางบกโดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเท่านั้น

วรรคสองกำหนดให้ “ประธานคณะกรรมการ” มีอำนาจกำหนดค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่งไม่เกินอัตราที่ “คณะกรรมการ” กำหนด จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ “อธิบดีกรมการขนส่งทางบก” มีอำนาจกำหนดค่าบริการดังกล่าวไม่เกินอัตราที่ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง” กำหนด

วรรคสามกำหนดให้ “นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการ” เป็นผู้อนุญาตกรณีที่บุคคลอื่นใดมีความประสงค์จะจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ “นายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง” เป็นผู้ดำเนินการ

ทั้งนี้ คำว่า “คณะกรรมการ” ย่อมเป็นไปตามนัยของพระราชบัญญัติแก้ไขนี้ที่กำหนดให้คณะกรรมการ หมายความว่า “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกรุงเทพมหานคร” ด้วย

10.15 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ประธานคณะกรรมการมีอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ และให้บุคลากรสังกัดราชการส่วนท้องถิ่นทำหน้าที่เป็นนายสถานีและเจ้าหน้าที่สถานีด้วยก็ได้

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 116 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้ “ประธานคณะกรรมการ” มีอำนาจกำกับและควบคุมการดำเนินการที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ “อธิบดีกรมการขนส่งทางบก” มีอำนาจดังกล่าว นอกจากนี้ยังกำหนดให้การแต่งตั้งข้าราชการและหรือลูกจ้างเพื่อประโยชน์แห่งการนี้รวมถึง “ข้าราชการและหรือลูกจ้างสังกัดราชการส่วนท้องถิ่น” เพื่อทำหน้าที่เป็นนายสถานีและเจ้าหน้าที่สถานีตามจำนวน ที่เห็นสมควร และให้มีอำนาจกำกับและควบคุมดังกล่าวด้วยก็ได้ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้เฉพาะข้าราชการและหรือลูกจ้างสังกัดกรมการขนส่งทางบกเท่านั้นที่ดำเนินการดังกล่าว

10.16 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้การบริหารงานเกี่ยวกับสถานีขนส่งรวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้วยและเพื่อให้ประธานคณะกรรมการอาจแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อดูแลควบคุมและดำเนินการเกี่ยวกับสถานีขนส่งก็ได้

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 117 วรรคหนึ่งและวรรคสอง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยวรรคหนึ่งกำหนดให้การบริหารงานที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งของกรมการขนส่งทางบก ตามมาตรา 115 วรรคหนึ่ง ให้รวมถึงการบริหารงานของ “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” ตามที่ได้เสนอแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 115 วรรคหนึ่ง ด้วย ซึ่งการบริหารงานที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งดังกล่าวได้กำหนดให้ “ประธานคณะกรรมการจะแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่ง” เพื่อดูแลควบคุมและดำเนินการที่เกี่ยวกับสถานีขนส่งก็ได้ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ “อธิบดีกรมการขนส่งทางบก” ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดนี้ และวรรคสองได้แก้ไขเพิ่มเติมคำให้สอดคล้องกับวรรคหนึ่ง โดยกำหนดให้ “กรรมการ” ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตามวรรคหนึ่งซึ่งมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปีและเมื่อพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้นั้น ให้ “ประธานคณะกรรมการ” เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการ จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ “อธิบดีกรมการขนส่งทางบก” เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการดังกล่าว

10.17 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้คณะกรรมการกำหนดอายุของใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 119 วรรคหนึ่ง ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้ “คณะกรรมการ” ตามนัยของพระราชบัญญัตินี้เป็นผู้กำหนดเกี่ยวกับอายุของใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง” เป็นผู้กำหนดกรณีดังกล่าว

10.18 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้คณะกรรมการกำหนดอัตราเรียกเก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่ง

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 125 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้ “คณะกรรมการ” ตามนัยของพระราชบัญญัตินี้เป็นผู้กำหนดอัตราค่าบริการสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งเรียกเก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่งได้ไม่เกินอัตราที่กำหนด จากเดิมที่กฎหมายให้เป็นหน้าที่ของ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง” เป็นผู้กำหนดกรณีดังกล่าว

10.19 แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้คณะกรรมการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษหากไม่นำรถเข้าหยุดหรือจอดตามที่กำหนด

แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 156 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดให้ “คณะกรรมการ” ตามนัยของพระราชบัญญัตินี้เป็นผู้กำหนดเกี่ยวกับกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผู้ใดที่ไม่นำรถเข้าหยุดหรือจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่งต้องระวางโทษตามที่กำหนด จากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของ “คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง” เป็นผู้กำหนดดังกล่าว

10.20 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด

กำหนดให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับให้อยู่ในตำแหน่งต่อไปได้จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว ขึ้นใหม่ แต่ไม่เกิน 180 วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ

11. อย่างไรก็ตามในสภาพที่เป็นจริง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังขาดองค์ความรู้-ความสามารถเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะ ตลอดจนขาดบุคลากรที่จะมารองรับกับภารกิจที่จะรับไปดำเนินการได้แบบทันที

ดังนั้น การถ่ายโอนอำนาจ หรือการเปลี่ยนแปลงใด ในช่วงนี้จึงต้องพิจารณาทั้งด้านข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายไปพร้อมกัน ประโยชน์จึงจะมีแก่สาธารณะโดยแท้จริง

2.11.10 กรอบความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border transport Agreement - CBTA)

ความเป็นมา

เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบ GMS เริ่มต้นจาก ประเทศไทย - ลาว - เวียดนาม ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง ประเทศไทย - ลาว - เวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 ต่อมาประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่เหลือคือ กัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ และเปลี่ยนชื่อเป็น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดน และผ่านแดน รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก ทำให้ประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ สามารถขับรถ และดำเนินการขนส่งระหว่างกันได้โดยสะดวกและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

หนังสืออนุญัตติระหว่างประเทศ

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA

- ความตกลงที่ครอบคลุมการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร
- ความตกลงที่ครอบคลุม ทั้งการขนส่งข้ามแดน ผ่านแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ความตกลงที่รวมเรื่องการอำนวยความสะดวกในส่วนของการพิธีการขนส่งมาไว้ด้วยกัน
- ความตกลงที่มีต้นแบบมาจากทางยุโรป
- ความตกลงที่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจาก ADB

พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556

- ปัจจุบันเพื่อเป็นการรองรับการดำเนินการแบบ SSI กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 เรียบร้อยแล้ว
- เพื่อรองรับพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Crossborder Transport Agreement: GMS CBTA)
- เปรียบเสมือนเป็น พ.ร.บ. สะพาน คือ เป็นสะพานเพื่อเชื่อมให้เจ้าหน้าที่ของไทยสามารถไปปฏิบัติงาน ณ ต่างประเทศ และรับเจ้าหน้าที่ของต่างประเทศมาทำงานในประเทศไทย โดยเจ้าหน้าที่ยังคงมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของตนเองเหมือนเดิม

“สถานที่ทำงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่” คือ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน หรือ Common Control Area: CCA

- มีผลใช้บังคับวันที่ 30 มีนาคม 2556

สาระสำคัญของความตกลง ฯ

(1) การยอมรับยานพาหนะทางถนน

- พวงมาลัยซ้าย-ขวา พาหนะเพื่อการพาณิชย์ หรือ เพื่อส่วนตัว
- น้ำหนัก ขนาด สัดส่วนของรถ เป็นไปตามระเบียบของ ประเทศผู้รับ
- แผ่นป้ายทะเบียนรถ เป็นภาษาอังกฤษ และเลขอารบิก
- การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถ
- ประกันภัยบุคคลที่ 3 ภาคบังคับ ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของประเทศผู้รับ

(2) การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรเพื่อการพาณิชย์

- อนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ห้ามประกอบการขนส่งในประเทศ (CABOTAGE)
- ยอมรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศสมาชิก
- กำหนดปริมาณให้บริการ (จำนวนรถ) ในระยะแรก (500 Permit/ต้น)
- การกำหนดราคาเป็นไปตามกลไกตลาดเสรี

2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว พ.ศ. 2544

ความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางถนน ระดับทวิภาคีของประเทศไทย (Bilateral Agreements)

(1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว พ.ศ. 2542

- ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งกรณีข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลทำให้ ยานพาหนะของไทยและลาวสามารถเดินทางเข้าไปในดินแดนของอีกฝ่ายได้ หรือผ่านแดน ไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับประเทศคู่สัญญาได้
- ไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของประเทศภาคี คู่สัญญา (Cabotage) และการขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย
- กฎหมายภายในของประเทศภาคีคู่สัญญาจะใช้บังคับแก่การขนส่งภายในประเทศอยู่
- เปิดเสรีผู้ประกอบการขนส่งทางถนนไทย - ลาว
- มีการยอมรับการประกอบการขนส่ง การจดทะเบียนยานพาหนะ และการตรวจสอบสภาพรถ ระหว่างกัน
- การกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าเป็นไปตามกลไกตลาด แต่รัฐบาลของทั้งสองประเทศจะ เข้าไปควบคุมดูแลในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร
- พาหนะที่อนุญาตให้มีการใช้ในการขนส่งได้ คือ รถบรรทุกทุกเดี่ยว (Rigid vehicle) และรถที่มีการพ่วง (Articulated vehicle or semi-trailer)

ปัจจุบันได้มีการเปิดเส้นทางรถโดยสารระหว่างประเทศไทย - ลาว ทั้งสิ้น จำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่

- (1) หนองคาย - เวียงจันทน์
- (2) อุดรธานี - เวียงจันทน์
- (3) อุบลราชธานี - ปักเซ
- (4) มุกดาหาร - สะหวันนะเขต รวมถึงรถ Shuttle Bus ที่วิ่งระหว่างเชิงสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2
- (5) ขอนแก่น - เวียงจันทน์ (14 ก.พ. 51)

- รถบรรทุกไม่ประจำทาง (70) 227 ราย 8911 คัน
- รถบรรทุกส่วนบุคคล (80) 84 ราย 861 คัน
- รถโดยสารไม่ประจำทาง (30) 61 ราย 199 คัน
- รถโดยสารส่วนบุคคล (40) 2 ราย 3 คัน
- ความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางถนนระดับทวิภาคีของประเทศไทย (Bilateral Agreements)
- บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดน โดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์
- รัฐบาลมาเลเซียยินยอมให้มีการขนส่งเฉพาะสินค้าเน่าเสียผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียเพื่อไปยังสิงคโปร์ได้ โดยไม่ต้องเสียภาษีอากร ค่าธรรมเนียม หรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ “สินค้าเน่าเสีย” หมายถึง ปลา สัตว์น้ำจำพวกที่มีเปลือกห่อหุ้มตัว หอย ผลไม้ ผักที่สด แห้งเหี่ยว หรือแช่แข็ง และเนื้อสัตว์แช่แข็งหรือแช่แข็ง มี quota 30,000 ตันต่อปี หากเกินจำนวนดังกล่าวต้องเสียภาษีตามปกติ
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนที่จะได้รับสิทธิขนส่งผ่านแดนและสินค้าได้รับ ยกเว้นภาษี ศุลกากรจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบของทั้งไทย และมาเลเซีย

3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) เป็นความตกลงระดับภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วย ประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไนดารุสซาราม ราชอาณาจักรกัมพูชา ราชอาณาจักรไทย สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยความตกลงนี้ รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนามเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2543 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม และมีผลใช้บังคับแล้ว เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2543 กรอบความตกลงฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยการจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งการค้าและศุลกากรให้ง่ายและมีความเป็นเอกภาพ และเพื่อการจัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนให้มีความเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพ

- กรอบความตกลงฉบับนี้มีพิธีสารแนบท้ายจำนวน 9 ฉบับ ได้แก่
- พิธีสารฉบับที่ 1 การกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและจุดอำนวยความสะดวก
 - พิธีสารฉบับที่ 2 การกำหนดที่ทำการพรมแดน
 - พิธีสารฉบับที่ 3 ประเภทและปริมาณรถยนต์
 - พิธีสารฉบับที่ 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ
 - พิธีสารฉบับที่ 5 แผนการประกันภัยทางรถยนต์ภาคบังคับของอาเซียน
 - พิธีสารฉบับที่ 6 จุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง
 - พิธีสารฉบับที่ 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน
 - พิธีสารฉบับที่ 8 มาตรการตรวจโรคคนและพืช
 - พิธีสารฉบับที่ 9 สินค้าอันตราย

โดยกรอบความตกลงกำหนดให้ประเทศภาคีต้องให้สิทธิในการขนส่งผ่านแดน (Right of transit transport) และสิทธิในการขนส่งของจากประเทศที่สามขึ้นและลงที่มาจากหรือมีจุดหมายที่ประเทศภาคี ซึ่งการปฏิบัติตามกรอบความตกลงนี้จะไม่กระทบถึงสิทธิและข้อผูกพันที่ภาคีสัญญามีภายใต้ความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ที่ประเทศภาคีเป็นสมาชิกอยู่ นอกจากนี้ ประเทศภาคีจะต้องอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดนที่เกิดขึ้นในดินแดนของตน โดยจะต้องไม่กีดกันหรือก่อให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง รวมทั้งต้องยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีศุลกากรในการตรวจสอบสินค้าระหว่างทาง แต่ทั้งนี้ประเทศภาคียังคงมีอำนาจในการตรวจสอบอย่างเต็มที่แต่ควรตรวจสอบเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

นอกจากนี้ กรอบความตกลงยังกำหนดให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคอันเกี่ยวกับคุณสมบัติของรถ การประกันภัยระบบศุลกากร มาตรการตรวจโรคในพืชและคน เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามกรอบความตกลงนี้ห้ามมิให้มีการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากประเทศภาคีนั้น ๆ และไม่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าต้องห้ามหรือสินค้าที่ถูกจำกัดผ่านดินแดนประเทศภาคี

อย่างไรก็ตาม ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของประเทศภาคี รวมทั้ง คนและสินค้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบภายในของประเทศภาคีที่ใช้บังคับอยู่ซึ่งประเทศภาคีจะต้องบังคับใช้กฎหมายและระเบียบภายในของตนอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อการขนส่งผ่านแดนของประเทศภาคีอื่น ๆ

4) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นความตกลงซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่งสามารถประกอบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งความตกลงฉบับนี้ รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้ลงนามแล้ว เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประกอบด้วยข้อบททั้งสิ้น 42 ข้อ แบ่งออกเป็น 11 บท วางหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ว่าด้วยขบวนการขนส่งข้ามพรมแดน ขอบเขตการบังคับใช้ หลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ความรับผิดชอบของผู้ส่ง การบอกกล่าว การเรียกร้อง การฟ้องคดี และกำหนดเวลา เขตอำนาจและอำนาจในการดำเนินคดีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และบทเบ็ดเตล็ดอื่น

ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีผลใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศภาคีและใช้บังคับแก่การระงับข้อพิพาทในทางแพ่งอันเกี่ยวข้องกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในกรณีที่สถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบสินค้าตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ในประเทศภาคี หรือในกรณีที่สถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบสินค้าตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ในประเทศภาคี

5) ร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the Facilitation of Inter-state Transport) เป็นความตกลงระดับภูมิภาคซึ่งจัดทำขึ้นโดยประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศภาคีเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการค้าและระบบศุลกากรระหว่างประเทศภาคีให้มีความเป็นเอกภาพและสอดคล้องกัน และเพื่อจัดตั้งระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้มีประสิทธิภาพ

กรอบความตกลงฉบับนี้มีพิธีสารแนบท้ายจำนวน 10 ฉบับ ได้แก่

- พิธีสารฉบับที่ 1 การกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนและจุดอำนวยความสะดวก
- พิธีสารฉบับที่ 2 การกำหนดที่ทำการพรมแดน
- พิธีสารฉบับที่ 3 ประเภทและปริมาณหรือความถี่ในการเข้าออกของยานพาหนะ
- พิธีสารฉบับที่ 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์
- พิธีสารฉบับที่ 5 แผนการประกันทางรถยนต์ภาคบังคับของอาเซียน
- พิธีสารฉบับที่ 6 แผนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางถนนของอาเซียน
- พิธีสารฉบับที่ 7 การอนุญาตให้ยานพาหนะเข้า-ออกชั่วคราว
- พิธีสารฉบับที่ 8 มาตรการตรวจโรคคนและพืช
- พิธีสารฉบับที่ 9 สินค้าอันตราย
- พิธีสารฉบับที่ 10 สินค้าต้องห้ามหรือจำกัด

โดยร่างกรอบความตกลงนี้ได้กำหนดให้ประเทศภาคีต้องให้สิทธิในการขนส่งข้ามแดนแก่ประเทศภาคีอื่น โดยการอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่จัดตั้งในประเทศภาคีหนึ่งอย่างถูกต้องตามกฎหมายสามารถประกอบกิจการขนส่งสินค้าข้ามแดนในประเทศภาคีอื่นได้ และให้สิทธิในการขนส่งสินค้าขึ้นและลงที่มาจากประเทศภาคีอื่นได้ แต่อย่างไรก็ตามประเทศภาคีจะทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศภาคีอื่นไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีนั้น ๆ นอกจากนี้ กรอบความตกลงยังกำหนดเงื่อนไขทางเทคนิคเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน การประกันภัย การปรับปรุงกระบวนการและพิธีการศุลกากรให้ง่ายและมีความสอดคล้อง

กัน และกำหนดให้ประเทศภาคีจะต้องอำนวยความสะดวกที่จะตรวจสอบศุลกากรแก่สินค้าที่จะขนส่งข้ามแดน
ร่วมกัน ณ ที่ทำการพรมแดน

แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากยังมีประเทศสมาชิก คือ สหพันธรัฐมาเลเซีย มีการตั้งข้อสงวนในการ
ให้ความเห็นชอบต่อร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และยืนยันให้
มีการพิจารณาถึงความตกลงดังกล่าวอีกครั้ง ในขณะที่ประเทศสมาชิกทั้ง 9 ประเทศให้ความเห็นชอบต่อร่าง
กรอบความตกลงฯ นี้แล้ว ทำให้ปัจจุบันร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง
สินค้าข้ามแดนจึงยังไม่มีผลใช้บังคับ

6) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border
Transport Agreement - CBTA) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาค ซึ่งมีประเทศสมาชิก
จำนวน 6 ประเทศ ประกอบด้วย ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีน (ยูนนาน) โดย
โครงการดังกล่าวได้ริเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 และมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB)
เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก

โครงการ GMS นี้มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม
การเกษตรและการบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริม
และพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีทางการค้าให้เกิดการพัฒนาในระดับมหภาค
นอกจากนี้ยังส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดน และ
ส่งเสริมการประกอบการขนส่งสินค้าและคนโดยสารทางถนน รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยการทำ
กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนและพิธีการทั้งหลายที่เกี่ยวกับการข้ามพรมแดนของประชาชน ยานพาหนะและ
สินค้าที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศมีความเรียบง่ายและเป็นไปในแนวทาง
เดียวกัน

การดำเนินงานของ GMS ได้แบ่งออกเป็นแผนงานด้านต่าง ๆ ภายใต้ขอบเขตในเชิงยุทธศาสตร์
ที่ต้องการก่อให้เกิดความเชื่อมโยงในโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศซึ่งจะเป็นการช่วยอำนวยความสะดวก
ในการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน โดยในแต่ละแผนงานก็จะมี การสนับสนุนทางการเงินส่วนหนึ่งจากภาครัฐ
ของประเทศสมาชิกและอีกส่วนหนึ่งก็จะมาจากการกู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย

ในส่วนของการดำเนินงานทางด้านการคมนาคมนั้นได้มีการร่วมกันจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่ง
ข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement:
GMS CBTA) ประกอบไปด้วย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน
ลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยได้ลงนามกันเมื่อปี พ.ศ. 2542 และ
ได้เริ่มมีผลใช้บังคับมาตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นเวลาที่ทุกประเทศที่ลงนามได้ให้สัตยาบันเพื่อเข้า
ผูกพันในความตกลงฯ ทั้งนี้ ความตกลงดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายที่จะกำหนดให้ประเทศภาคีต้องดำเนินการปรับปรุง
การดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนเพื่อลดความยุ่งยากและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการโดยมี

สาระสำคัญเป็นการกำหนดแนวทางที่ประเทศภาคีจะต้องดำเนินการเพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ซึ่งหลักการของความตกลงฯ นั้นจะมีภาพรวมครอบคลุมถึงเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) การดำเนินพิธีการศุลกากรแบบตรวจเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (Single-Stop Inspection: SSI) หรือโดยการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single - Window Inspection: SWI)

(2) การอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดนของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การกำหนดลงตราพิเศษสำหรับคนประจำพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง

(3) การกำหนดระบบการจราจรสำหรับการนำผ่าน (Transit traffic regimes) โดยให้มีการยกเว้นการตรวจสินค้าทางกายภาพ การวางหลักประกัน การควบคุมการขนส่ง และการตรวจสอบทางเกษตรและทางปศุสัตว์ หรือให้มีการตรวจสอบสินค้า ณ จุดผ่านแดนเท่าที่จำเป็นและภายในระยะเวลาที่เหมาะสม ทั้งนี้ โดยผ่านการดำเนินการแบบ SSI หรือ SWI

(4) การกำหนดคุณสมบัติของยานพาหนะที่สามารถเดินทางข้ามพรมแดนได้โดยอนุญาตให้พาหนะสามารถดำเนินการขนส่งจนถึงจุดหมายปลายทางในประเทศสมาชิกได้โดยไม่ต้องมีการเคลื่อนย้ายสินค้า

(5) การแลกเปลี่ยนสิทธิในการขนส่งเชิงพาณิชย์กรรม

(6) การวางโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรวมถึงมาตรฐานเกี่ยวกับการสร้างถนนสะพาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

7) ปฏิญญาพุกาม (Bagan Declaration)

ปฏิญญาพุกามเป็นผลมาจากการประชุมระดับผู้นำว่าด้วย ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว พม่า และไทย (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy หรือ ACMECS) เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ที่เมืองพุกาม สหภาพพม่า

เนื้อหาของปฏิญญาพุกามครอบคลุมเป้าหมายที่มุ่งเน้นการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน การสร้างงาน สร้างรายได้และการจัดปัญหาความยากจน อันจะเป็นการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจในทั้งสี่ประเทศโดยระบุถึงหลักการที่เน้นความร่วมมือที่สามารถทำได้จริง เห็นผลเร็ว มุ่งผลประโยชน์ร่วมกัน ตามความสมัครใจ และส่งเสริมความร่วมมือในกรอบอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้วด้วย

ACMECS เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทั้งห้าประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค อันจะเป็นการส่งเสริมและก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน กรอบความร่วมมือนี้จึงเปรียบเสมือนกรอบความร่วมมือที่ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้ารวดเร็วขึ้นบนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกัน อนึ่ง ประเทศเวียดนามได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก ACMECS เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ทำให้ในปัจจุบันมีประเทศสมาชิก รวม 5 ประเทศ

ปฏิญญาพุกาม (Bagan Declaration) ระบุความร่วมมือ 5 สาขา ได้แก่

- (1) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน
- (2) ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม

- (3) การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม
- (4) การท่องเที่ยว และ
- (5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

8) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน (Agreement on the recognition of domestic driving licences issued by ASEAN Countries)

ความตกลงนี้ มีการลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2528 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในประเทศสมาชิกอาเซียน โดยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน โดยประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงร่วมกันในการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศทุกประเภท เว้นแต่ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ใบอนุญาตขับขี่เฉพาะกาล และใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้หัดขับ ที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายหรือสมาคมยานยนต์ของประเทศสมาชิกอาเซียน ทั้งนี้ใบอนุญาตขับขี่ใดหากมิได้เขียนขึ้นเป็นภาษาอังกฤษจะต้องแนบคำแปลเป็นภาษาอังกฤษที่ได้รับรองแล้วด้วย

ความตกลงนี้มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติแล้ว ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ของประเทศไทยสามารถขับขี่รถยนต์ในประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตามความตกลงดังกล่าว

9) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน (Agreement on the Recognition of Commercial Vehicle Inspection Certificates for Goods Vehicles and Public Service Vehicles Issued by ASEAN Member Countries)

ความตกลงนี้ มีการลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2541 ณ ประเทศสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนข้ามพรมแดนของรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะระหว่างภาคีสัญญา โดยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ออกให้โดยภาคีสัญญา โดยภาคีสัญญาตกลงยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ถูกต้องที่ออกสำหรับรถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะ โดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายของภาคีสัญญา หรือโดยบุคคลใดที่ได้รับมอบอำนาจหรือรับอนุญาตจากภาคีสัญญา การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถนี้จะไม่บังคับใช้กับหนังสือรับรองที่ออกสำหรับรถใด ๆ ที่ใช้ขนส่งสินค้าอันตราย

รายละเอียดต่าง ๆ ในหนังสือรับรองหากไม่ได้เขียนขึ้นเป็นภาษาอังกฤษจะต้องแนบคำแปลภาษาอังกฤษที่ได้รับรองแล้วซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ โดยในรายละเอียดต่าง ๆ ในหนังสือรับรองจะต้องรวมถึง

- (1) หมายเลขทะเบียนรถ
- (2) หมายเลขคัสซีถังรถ
- (3) หมายเลขเครื่องยนต์
- (4) เลขที่ของหนังสือรับรอง
- (5) อายุของหนังสือรับรอง และ
- (6) วันที่ตรวจสภาพรถ

ความตกลงนี้ มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติแล้ว ผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน สามารถขอรับหนังสือดังกล่าวได้ที่กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ

10) เขตการค้าเสรี (FTA) และเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

ข้อมูลพื้นฐานและความหมาย

เขตการค้าเสรี (FTA) นั้น คือ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศต่าง ๆ เพื่อให้มีการเก็บภาษีศุลกากรระหว่างกันในอัตราที่น้อยที่สุด หรือ ในอัตราร้อยละ 0 ซึ่งประเทศที่มีการรวมกลุ่มเขตการค้าเสรีนั้นจะได้เปรียบทางการค้ามากกว่าประเทศที่อยู่นอกกลุ่มในเรื่องของอัตราภาษี โดยการเปิดเสรีทางการค้านั้นไม่เพียงแต่เฉพาะด้านสินค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านบริการและการลงทุนด้วย เช่น เขตการค้าเสรีในภูมิภาคอเมริกา (Free Trade Area of the Americas) เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) เป็นต้น ทั้งนี้อาเซียนได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในภูมิภาคเช่นกัน เพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของอาเซียน ทั้งด้านการผลิตและอำนาจในการต่อรองในเวทีระดับประเทศ เหล่าผู้นำอาเซียนจึงได้มีมติเห็นชอบในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) โดยได้ลงนามในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียนใน ค.ศ. 1992 อันเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนนับแต่นั้นมาจนถึงปัจจุบัน

ประวัติความเป็นมา

ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยกเว้นประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์มีรากฐานทางเศรษฐกิจที่ยึดโยงกับเจ้าอาณานิคมเดิมของตนอยู่ กล่าวคือ กิจกรรมในประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นของชาวต่างชาติและประกอบกับตลาดภายในประเทศที่ยังคงพึ่งพาสินค้านำเข้าจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคและบริโภค ซึ่งส่วนใหญ่จะมีราคาแพงและส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพและความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาค ประชาชนจำนวนมากที่ได้รับผลกระทบตกอยู่ในความยากจนที่เกิดจากโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เป็นประโยชน์ต่อเจ้าอาณานิคมมากกว่าพลเมือง จนเมื่อได้มีการตั้งสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียนขึ้น ใน ค.ศ. 1967 อาเซียนได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้มีความพยายามในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจภายในภูมิภาค โดยได้เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจในรูปแบบอุตสาหกรรม แต่อย่างไรก็ดีในระยะแรก ๆ อาเซียนไม่ได้ดำเนินการทางด้านเศรษฐกิจเท่าที่ควรเนื่องจากความมั่นคงและการเมืองในภูมิภาคยังไม่มีเสถียรภาพนัก ดังนั้น ใน ค.ศ. 1967 - 1975 จึงไม่มีความร่วมมือทางเศรษฐกิจใดของอาเซียนออกมาเป็นรูปธรรม นโยบายพัฒนาเศรษฐกิจจึงเป็นเพียงแค่เป้าหมายที่แสดงถึงความร่วมมือภายในภูมิภาคเท่านั้น

แนวทางการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของอาเซียนปรากฏเป็นรูปธรรม จากการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 - 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1976 ณ เมืองบาห์ลี ประเทศอินโดนีเซีย โดยได้มีการทำความตกลงทางด้านเศรษฐกิจ คือ การให้สิทธิพิเศษทางการค้าอาเซียน (The ASEAN Preferential Trading Arrangements: PTA) ซึ่งให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี โดยการลดอากรภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศสมาชิก นับเป็นจุดเริ่มต้นของความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ เพราะหลังจากนั้นก็ได้มีการจัดทำโครงการต่าง ๆ มากมาย เช่น โครงการอุตสาหกรรมอาเซียน (AIP) โครงการแบ่งผลิตทางอุตสาหกรรมอาเซียน (AIC) โครงการร่วมลงทุนด้านอุตสาหกรรม

อาเซียน (AIV) เป็นต้น จนมาถึง แนวความคิดในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 3 ที่ เมืองมะนิลา ในการประชุมครั้งนี้ มีการหารือถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน แต่ประเทศอินโดนีเซียได้คัดค้านการจัดตั้งดังกล่าวจึงทำให้ข้อเสนอนี้ตกไป แต่อย่างไรก็ดี ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 27 - 29 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่ประเทศสิงคโปร์ นายอานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรีไทยในขณะนั้น ได้เสนอเรื่องการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนอีกครั้ง ในครั้งนี้ ผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบกับแนวความคิดดังกล่าว จึงได้มีการลงนามจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนขึ้นอย่างเป็นทางการ

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เกิดจากความต้องการร่วมมือทางการค้าจากประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน เพื่อให้อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มอำนาจในการต่อรองทางด้านเศรษฐกิจในเวทีโลก พร้อมกันนี้อาเซียนยังมีความต้องการที่จะดึงดูดประเทศต่าง ๆ ให้เข้ามาลงทุน เพื่อความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องภายในภูมิภาค โดย AFTA นั้น จะทำให้การค้าขายสินค้าในอาเซียนเป็นไปอย่างเสรี มีการคิดอัตราภาษีระหว่างกันในระดับที่ต่ำ และปราศจากข้อกำหนดทางการค้า อันจะส่งผลให้ประเทศสมาชิกจะมีต้นทุนการผลิตสินค้าที่ลดลง อีกทั้งเป็นการเพิ่มปริมาณทางการค้าในภูมิภาคให้มากขึ้น ทำให้อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมั่นคง

กรอบการดำเนินงาน

อาเซียนดำเนินการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) โดยมุ่งเน้นไปที่การขจัดอุปสรรคทางการค้าทั้งหลายภายในภูมิภาค ทั้งในด้านภาษีและเครื่องกีดขวางทางการค้าต่าง ๆ ที่มีใช้ภาษี ยกตัวอย่างเช่น การจำกัดโควตาการนำเข้า เป็นต้น โดยจะยกเว้นแต่เพียงสินค้าที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง ศิลธรรม ชีวิต และศิลปะเท่านั้น ซึ่งมาตรการที่สำคัญที่สุดก็คงจะหนีไม่พ้นมาตรการทางภาษี โดยอาเซียนมีเป้าหมายในการลดภาษีในบัญชีลดภาษี (IL) ให้เหลือร้อยละ 0 - 5 ภายใน ค.ศ. 2002 และตั้งเป้าให้เหลือร้อยละ 0 ภายใน ค.ศ. 2010 สำหรับประเทศ ASEAN 6 (ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศฟิลิปปินส์ และประเทศบรูไน) ยกเว้น สินค้าอ่อนไหว (SL) เช่น กลุ่มสินค้าประเภทมันฝรั่ง กาแฟของประเทศไทย หรือ กลุ่มสินค้าประเภท กาแฟ ชา ของประเทศบรูไน เป็นต้น โดยสินค้าประเภทนี้กำหนดให้ต้องลดภาษีเหลือ 0 - 5% ภายใน ค.ศ. 2010 และยกเลิกมาตรการที่มีใช้ภาษี และยกเว้นรายการสินค้าอ่อนไหวสูง (HSL) เช่น กลุ่มสินค้าประเภทข้าวของมาเลเซีย ที่จะต้องลดภาษีจากร้อยละ 40 ให้เหลือร้อยละ 20 ในค.ศ. 2010 สำหรับกลุ่มประเทศ CLMV (ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม ประเทศเมียนมาร์ และประเทศกัมพูชา) นั้น ได้มีเป้าหมายในการลดภาษีในบัญชีลดภาษี (IL) ให้เหลือร้อยละ 0 - 5 ภายใน ค.ศ. 2010 และตั้งเป้าให้เหลือร้อยละ 0 ภายใน ค.ศ. 2015 ยกเว้นสินค้าอ่อนไหว (SL) และสินค้าอ่อนไหวสูง (HSL) เช่นเดียวกัน โดยการกำหนดมาตรการดังกล่าวก็เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่มุ่งเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วมกัน และเป้าหมายในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียนกับเศรษฐกิจโลกด้วย โดยในปัจจุบันอาเซียนได้ดำเนินการทำเขตการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ นอกอาเซียนแล้ว ยกตัวอย่างเช่น เขตการค้าเสรีอาเซียนจีน (ACFTA) เขตการค้าเสรีอาเซียน - ออสเตรเลีย - นิวซีแลนด์ (AANZFTA) เป็นต้น

2.11.11 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน

1) กฎหมายเกี่ยวข้อง

(1.1) ตามพระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ. 2560 ในหมวด 4 ว่าด้วยเรื่อง การผ่านแดน การถ่ายลำ และของตกค้าง หลายมาตราที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีอย่างน้อย 3 ความตกลง ประกอบด้วย

- ความตกลงผ่านแดนไทย - ลาว
- ความตกลงผ่านแดนด้วยรถไฟระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย
- ความตกลงผ่านแดนความตกลง GATT

ส่วนมาตราที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน และถ่ายลำ ที่ใช้ในพิธีการศุลกากร มีดังนี้

มาตรา 4 การผ่านแดน คือ การขนส่งของจากประเทศต้นทางผ่านประเทศไทยไปอีกประเทศหนึ่ง โดยเข้าที่ด่านศุลกากรแห่งหนึ่งผ่านมาด่านศุลกากรอีกแห่ง ที่อยู่ต่างเขตหรือท่า สามารถเปลี่ยนยานพาหนะ เก็บรักษา เปลี่ยน ภาชนะบรรจุเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ทั้งนี้ ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในประเทศ

การถ่ายลำ คือ การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในประเทศ ไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปต่างประเทศ ในเขตหรือท่าเดียวกัน ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด่านศุลกากรในท่านั้น ๆ

มาตรา 14 (3) ของผ่านแดนหรือถ่ายลำ ที่ไม่ประสงค์จะนำผ่านให้มาขอเปลี่ยนเป็นนำเข้าได้ภายใน ระยะเวลาตามมาตรา 102 วรรคสอง คือภายใน 30 วัน นับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้หลักการเสียภาษี ตามสภาพของราคาของพิกัดอัตราในวันนำเข้ามาในราชอาณาจักร และห้ามใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรใด ๆ เช่น คลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร เขตประกอบการเสรี และการขอคืนอากรตามมาตรา 28 (Re-export)

มาตรา 102 คือ ของผ่านแดน หรือถ่ายลำต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดโดยของดังกล่าวต้องนำออกภายใน 30 วัน นับแต่วันนำเข้า และจะไม่มีการเสียภาษีอากร การผ่านแดนทางบกคือ มีการขนย้ายข้ามแดนทางบกให้กระทำได้เมื่อมีความตกลงระหว่าง ประเทศ

มาตรา 104 ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าของที่นำเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือถ่ายลำจะกระทำการตรวจ หรือค้นของได้ต้องมีลักษณะดังนี้

- มีไว้เพื่อใช้ในการก่อการร้ายหรือเกี่ยวเนื่องกับการก่อการร้าย
- ชนิดของ การขนส่ง การขนถ่าย อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคง สันติภาพ และความ ปลอดภัย ระหว่างประเทศ
- มีการแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ
- เป็นของผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนหรือถ่ายลำ

มาตรา 105 และ มาตรา 106 กล่าวเกี่ยวกับการตรวจของต้องทำตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขที่
อธิบดีกำหนด

- ถ้าพบเป็นของที่สำคัญไม่ถูกต้อง หรือมีเหตุเป็นของผิด ของนั้นจะถูกริบ
- ของที่ริบ จะทำลาย หรือส่งกลับ หรือดำเนินการอื่นใด เพื่อไม่ให้สามารถนำของกลับมาใช้ได้
อีกหรือให้ สามารถนำมาใช้ได้โดยไม่ผิดกฎหมาย
- ในเรื่องข้อห้ามข้อจำกัดที่หน่วยงานอื่นเป็นผู้กำหนดให้นำมาใช้บังคับด้วยกับของผ่านแดน
หรือถ่ายลำ

(1.2) พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

(1.3) พระราชบัญญัติส่งออกป้อนอกและนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2532

(1.4) กฎหมายอื่น ๆ ในการควบคุมและกำกับดูแลหรือเกี่ยวข้องโดยตรงในการส่งสินค้าผ่านแดน

2) หลักการเกี่ยวกับการผ่านแดนและถ่ายลำ

2.1) การผ่านแดนหรือการถ่ายลำต้องมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร

(2.2) ของผ่านแดนหรือของถ่ายลำ ไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร

(2.3) การผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกให้กระทำได้ต่อเมื่อมีความตกลงระหว่างประเทศ

(2.4) ของผ่านแดนหรือของถ่ายลำ ไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยของต้องห้ามต้องจำกัด
ในการนำเข้าหรือส่งออก เว้นแต่จะมีกฎหมายเฉพาะกำหนดให้มีการควบคุมในการนำเข้า

(2.5) ของผ่านแดนหรือของถ่ายลำ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ
เพื่อประโยชน์ในทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร

(2.6) ของผ่านแดนหรือของถ่ายลำ ไม่อยู่ภายใต้การตรวจหรือค้นของพนักงานศุลกากร เว้นแต่

(2.6.1) มีไว้เพื่อใช้ในการก่อการร้ายหรือเกี่ยวเนื่องกับการก่อการร้าย

(2.6.2) ชนิดแห่งของหรือการขนส่งหรือการขนถ่ายของดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อ
ความมั่นคง สันติภาพ และความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(2.6.3) มีการแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ

(2.6.4) เป็นของผิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการผ่านแดนหรือการถ่ายลำ

3) ปัญหาและอุปสรรค

(3.1) ปัญหาการกำหนดระยะเวลาในการนำสินค้าผ่านแดนออกป้อนอกราชอาณาจักร

โดยที่ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 102 ได้กำหนดให้สินค้าผ่านแดน
จะไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากรก็ต่อเมื่อเป็นไปตามหลักเกณฑ์ 2 ประการ คือ

(3.1.1) ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนได้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด (ตามมาตรา 102 วรรคหนึ่ง)

(3.1.2) ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนได้นำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายในกำหนด 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร (มาตรา 102 วรรคสอง)

การที่มาตรา 102 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับระยะเวลาในการนำสินค้าผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรว่า สินค้าผ่านแดนนั้นจะไม่อยู่ในความรับผิดชอบในการเสียค่าภาษีอากร หากได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยกำหนดระยะเวลาไว้โดยเคร่งครัด มิได้กำหนดหลักเกณฑ์ใดหรือให้อำนาจองค์กรฝ่ายบริการหรือกรมศุลกากรในการขยายระยะเวลาการผ่านแดนได้

ทำให้เกิดปัญหาในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยทำให้ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนไม่สามารถนำสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรตามกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้โดยเคร่งครัดได้ เช่น ในสถานการณ์ปัจจุบันซึ่งเกิดปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนทั่วโลกจนถูกยกกระดับเป็นวิกฤตโลจิสติกส์ทั่วโลก ในปี 2564 ส่งผลกระทบระบบการขนส่งระหว่างประเทศอย่างรุนแรง ทั้งการเดินเรือที่ล่าช้ากว่ากำหนดการ (Delay) การถูกเปลี่ยนให้ใช้เรือลำถัดไป (Rollover) รวมถึงการถูกยกเลิก (Cancellation) ซึ่งมีผลกระทบต่อการให้ผู้ส่งออกไม่สามารถส่งออกสินค้าตามระยะเวลาที่คาดการณ์ได้ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดผลกระทบอย่างมากต่อผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร เนื่องจากจะเกิดผลทางกฎหมายที่ค่อนข้างรุนแรงต่อสินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาเพื่อการผ่านแดน ทำให้ไม่สามารถนำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วัน นับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร สินค้าผ่านแดนดังกล่าวจะตกเป็นของแผ่นดิน แม้เหตุที่ไม่สามารถนำสินค้าผ่านแดนออกไปได้จะเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม

นอกจากนี้การกำหนดระยะเวลาในการนำสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรไว้โดยเคร่งครัด อาจทำให้เกิดปัญหาในกรณีที่ประเทศไทยต้องทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกในอนาคต เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 102 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้ เนื่องจากประเทศคู่สัญญาที่จะทำความตกลงในกรณีดังกล่าวกับประเทศไทย อาจพิจารณากำหนดระยะเวลาในการผ่านแดนสินค้าตามความเหมาะสมกับประเทศของตนได้

(3.2) ประการที่สองปัญหามาตรการจัดการกับสินค้าผ่านแดนซึ่งมิได้นำออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาที่กำหนด สำหรับสินค้าที่ไม่มีลักษณะเป็นของอันพึงต้องริบตามกฎหมาย

โดยที่ตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดกรณีที่สินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งมิได้มีลักษณะเป็นสินค้าผ่านแดนอันพึงต้องริบ กล่าวคือ เป็นสินค้าผ่านแดนที่มีใช้สินค้าที่ต้องห้ามหรือต้องจำกัดหรือขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผ่านแดน หรืออาจเป็นกรณีที่สินค้าต้องได้รับอนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผ่านแดนแต่ผู้นำของผ่านแดนเข้ามาได้รับอนุญาตโดยถูกต้องแล้ว ว่าหากผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา 102 วรรคสอง ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ทำให้เกิดเป็นช่องว่างของกฎหมายที่จะทำให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตที่มีเจตนาต้องการนำของหรือสินค้าเข้ามาทั้งในประเทศไทย เช่น ขยะอิเล็กทรอนิกส์ของเสียหรือของอันตราย เข้ามาทั้งในประเทศไทยได้ง่ายและโดยถูกกฎหมาย โดยใช้วิธีการขออนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมายในการนำสินค้าผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่มีเจตนาจะนำผ่านแดนออกไป ซึ่งเมื่อครบกำหนดระยะเวลาในการผ่านแดนตามที่กฎหมายกำหนดแล้วผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนไม่นำสินค้าผ่านแดนออกไป สินค้าดังกล่าวก็จะตกเป็นของแผ่นดินและจะตกอยู่ในประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อประเทศในด้านมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมและด้านสุขอนามัยของประชาชน ทั้งยังเป็นการสร้างภาระแก่รัฐในการกำจัดของเสียอันตรายเหล่านั้น

(3.3) ประการที่สามปัญหาการเสียอากรกับสินค้าผ่านแดนที่ขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นนำเข้า

โดยที่มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดให้สินค้าผ่านแดนยังเก็บรักษาอยู่ในราชอาณาจักรเพื่อรอการส่งสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรได้นั้น ผู้นำของผ่านแดนเข้ามาอาจขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการเป็นการนำเข้าเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรได้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์โดยคำนึงถึงเหตุผลในทางการค้าหรือการอำนวยความสะดวกในทางการค้าเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนดังกล่าวมีหน้าที่ต้องเสียอากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร โดยการคำนวณค่าภาษีอากรกรณีที่ผู้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผ่านแดนและต่อมาได้มีการขอเปลี่ยนการผ่านแดนพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 14(3) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ต้องคำนวณอากร ตามสภาพแห่งของราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ผู้นำของเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งการขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนจากการผ่านแดนเป็นการนำเข้าในกรณีเช่นนี้ จะเกิดปัญหาในการจัดเก็บอากรสำหรับสินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรในกรณีที่ท่าที่มีการนำเข้ามา (Port of Discharge) กับท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) เป็นคนละท่ากัน จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความบทบัญญัติมาตรา 14(3) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ว่าหมายถึงเวลาใดระหว่าง เวลาที่สินค้าดังกล่าวเข้ามาถึงเขตท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of discharge) หรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) ซึ่งเป็นท่าที่ผู้นำของผ่านแดนเข้ามาสามารถเริ่มต้นปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรได้

เนื่องจากการคำนวณค่าอากรจากสภาพ พิกัด และอัตราศุลกากร ของสินค้าในเวลาที่ต่างกัน อาจทำให้ค่าอากรของสินค้าดังกล่าวแตกต่างกันได้ อาจทำให้เกิดปัญหาการตีความที่ขัดแย้งกันระหว่างพนักงานศุลกากร กับผู้ประกอบการเจ้าของสินค้าในการคำนวณค่าภาษีอากรของสินค้าดังกล่าว หรือแม้กระทั่งพนักงานศุลกากรซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บอากรอาจตีความแตกต่างกัน ทำให้การจัดเก็บอากรกับสินค้าในกรณีเช่นนี้สำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน นำเข้ามาในเวลาเดียวกัน อาจคำนวณค่าอากรแตกต่างกันได้ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3.4) ประการที่สี่ปัญหาการเก็บ (Storage) และรวบรวมสินค้าผ่านแดน (Cargo Consolidation) เพื่อรอการส่งออก

โดยที่ ตามมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ให้สิทธิในการเก็บรักษา สินค้าผ่านแดนในราชอาณาจักรเพื่อรอการส่งออกได้เป็นระยะเวลา 30 วันนับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่ง ระยะเวลาดังกล่าวนี้เพื่อประโยชน์กับผู้ประกอบการสินค้าผ่านแดนในการจัดหาเที่ยวหรือระวาง ยานพาหนะเพื่อ ส่งออกสินค้าต่อไป หรือเพื่อรอการรวบรวมสินค้าผ่านแดนรายย่อยเพื่อประโยชน์ในการ จัดส่งสินค้าในคาร์โก เดียวกันเพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการ

แต่อย่างไรก็ตามปัจจุบันการเก็บรักษาสินค้าผ่านแดนเพื่อรอการส่งออกนั้น ผู้ประกอบการ สินค้าผ่านแดนสามารถเก็บได้เฉพาะภายในเขตท่าเรือ หรือ สนามบิน ที่นำเข้ามาเท่านั้น เนื่องจากพระราชบัญญัติ ศุลกากรยังมิได้กำหนดให้สินค้าผ่านแดนสามารถอยู่ภายในอารักขาศุลกากรนอกเขตท่าเรือหรือสนามบินได้ ซึ่งทำให้เกิดภาระต่อภาครัฐและภาคเอกชนหลายประการ ทั้งในเรื่องของความแออัดของตู้สินค้าภายในบริเวณ ท่าเรือหรือสนามบิน หรือเป็นภาระต้นทุนของผู้ประกอบการเนื่องจากการเก็บรักษาตู้สินค้าภายในเขตท่าเรือหรือ สนามบินนั้นจะมีค่าบริการของท่าเรือ หรือสนามบินค่อนข้างสูง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อขีดความสามารถในการ แข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

(3.5) กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

(3.5.1) กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งเป็น กฎระเบียบที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่อยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับและอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ และหน่วยงานด้านการขนส่ง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมเจ้าท่า เป็นต้น

(3.5.2) กฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอยู่ ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง พลังงาน เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบให้สินค้าที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออก

ในส่วนของกฎหมายศุลกากรซึ่งเป็นกฎหมายหลักจะกำหนดด้านพรมแดน ทางอนุมัติสำหรับการขนส่งชายแดน พิธีการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าและส่งออกและการผ่านแดน

ในส่วนของกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า ได้มีประกาศกระทรวงพาณิชย์ฯ (ภายใต้การให้ข้อคิดเห็นและการร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น โดยคำนึงถึงเหตุผลด้านความมั่นคงและ ผลกระทบที่จะมีต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม) กำหนดให้สินค้าจำนวนหลายรายการเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอ ใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศที่ทำให้ผู้ประกอบการ ต้องมีภาระด้านเวลาและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

(3.5.3) ประเด็นที่มีความไม่สอดคล้องกันของกฎระเบียบของหน่วยงานไทย

- การประกาศให้มีจุดผ่านแดนถาวรหลายแห่ง ไม่ได้มีการอนุญาตให้รถบรรทุกทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้ เนื่องจากไม่ได้อยู่ภายใต้ความตกลงการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้สร้างภาระต้นทุนด้านโลจิสติกส์ อันเกิดจากการขนส่งสินค้าที่ไม่ต่อเนื่องและต้องมีการขนถ่ายสินค้าที่พรมแดนหลายรอบ
- สินค้าหลายรายการที่กรมศุลกากรไม่มีกฎระเบียบที่ไม่อนุญาตให้ส่งสินค้าผ่านแดนไปต่างประเทศเพื่อนบ้าน แต่กรมการค้าต่างประเทศไม่ได้กำหนดให้เป็นสินค้าที่มีใบอนุญาตนำเข้า เช่น รถบรรทุกใช้แล้ว รถยนต์ใช้แล้ว ปาล์มน้ำมัน น้ำมันดีเซล ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ กากถั่วเหลือง น้ำมัน เบนซิน ยา เกล็ดเคมีภัณฑ์ ยางรถ
- สินค้าหลายรายการมีความซับซ้อนของการขอหนังสืออนุญาตให้นำเข้า/นำเข้า เช่น การนำเข้ามะพร้าวจากมาเลเซียต้องขออนุญาตนำเข้า มันท่าปะหลังจากกัมพูชาเข้ามาชายแดนไทย ต้องขออนุญาตจากกรมวิชาการเกษตรและกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าปาล์มน้ำมันจากกัมพูชาเข้ามาไทยต้องขออนุญาตจากกรมวิชาการเกษตรและกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ต้องขออนุญาตจากทั้งกรมปศุสัตว์และกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าพัดลมและหม้อหุงข้าวไฟฟ้า ต้องขออนุญาตจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้า หัวหอมสดหรือแช่เย็นต้องขออนุญาตจากกรมการค้าต่างประเทศ กรมวิชาการเกษตร และสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา การนำเข้าหรือนำเข้าเนื้อไก่และไข่จากเวียดนามต้องขอหนังสืออนุญาตจากกรมปศุสัตว์แต่ไม่ต้องขออนุญาตนำเข้าและนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศและกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น

(3.5.4) ประเด็นที่มีความไม่สอดคล้องกันของกฎระเบียบของหน่วยงานไทยกับต่างประเทศ

- การนำเข้าสินค้าหลายรายการจากต่างประเทศที่ไทยมีพันธกรณีการเปิดเสรีการค้า แต่ยังคงต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้าและนำเข้าจากหน่วยงานภาครัฐ เช่น น้ำมันปาล์ม กาแฟ มันท่าปะหลัง ถั่ว มะพร้าว ข้าว เป็นต้น
- การจัดทำระบบการตรวจร่วมโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากระบบพิธีการศุลกากรของไทยมีความแตกต่างกันประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การยื่นเอกสารและการชำระภาษีศุลกากร ระดับราคาสินค้าขั้นสูงสุดที่ไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร การประเมินราคาศุลกากร การกำหนดให้มีหนังสือรับรองการนำเข้าหรือส่งออก การตรวจปล่อยสินค้า ระยะเวลาการทำงาน ของเจ้าหน้าที่ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

4) ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไข

(4.1) ควรแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 102 วรรคหนึ่งและวรรคสองแห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จากเดิม

“ผู้นำเข้าของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักรให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่

ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง และได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันที่น่าเข้ามาในราชอาณาจักร”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักรให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข และระยะเวลาในการนำของออกไปนอกราชอาณาจักรตามที่อธิบดีประกาศกำหนดของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่อธิบดีอาจขยายระยะเวลาในการนำของออกไปนอกราชอาณาจักรได้ตามที่เห็นสมควร”

(4.2) ควรแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จากเดิม

“ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา 102 วรรคสอง หรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าและได้ ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว แต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา 102 วรรคสอง หรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าและได้ ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว แต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าของนั้นเป็นของตกค้าง และให้นำบทบัญญัติว่าด้วยของตกค้างตาม พระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

(4.3) ควรแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 14(3) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดเก็บอากรสำหรับการนำเข้าทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ความรับผิดในค่าภาษีอากรเกิดขึ้นเมื่อเรือมาถึงท่าที่มีชื่อส่งของถึง จากเดิม

“กรณีของที่น่าเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นของเพื่อการผ่านแดนหรือเพื่อการถ่ายลำและต่อมาได้มีการขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นของนำเข้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา 102 วรรคสอง ให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรในเวลาที่น่าของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“กรณีของที่น่าเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นของเพื่อการผ่านแดนหรือเพื่อการถ่ายลำและต่อมาได้มีการขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นของนำเข้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา 102 วรรคสอง ให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรในเวลาที่น่าของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรจนถึงเขตท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง”

(4.4) ควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 111 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 จากเดิม

“การจัดตั้งโรงพักสินค้าให้ดำเนินการได้เพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจ เก็บ หรือตรวจปล่อย
ของนำเข้าหรือของส่งออกที่ยังมิได้เสียอากร”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“การจัดตั้งโรงพักสินค้าให้ดำเนินการได้เพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจ เก็บ หรือตรวจปล่อย
ของนำเข้าหรือของส่งออก ที่ยังมิได้เสียอากร และของผ่านแดนภายในกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อรอ
การส่งออก”

(4.5) ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

(4.5.1) การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อบูรณาการปรับกฎระเบียบภายในประเทศที่เป็นอุปสรรค
ต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

เนื่องจากการทำงานในการพัฒนาการค้าและโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดน
จะต้องมีการประสานงานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกันทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนการ
ปรับกฎระเบียบให้สอดคล้องกับนโยบายที่ภาครัฐกำหนดภายใต้การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กฎระเบียบของไทยที่เป็นอุปสรรค ต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและสินค้า
อุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ เช่น กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง
เป็นต้น โดยควรจัดตั้งคณะกรรมการบูรณาการปรับกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน
และสินค้าผ่านแดน ซึ่งต้องมีการหารือกันในรายละเอียดทั้งหลักการและการขัดกันของกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
โดยหน่วยงาน ที่เข้าร่วมควรประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร และสหกรณ์
กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาผู้
ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ สมาคมของ
ผู้ประกอบการในพื้นที่ชายแดน ตลอดจนภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้อาจพิจารณาปรับกฎระเบียบฯ เป็นกรณีพิเศษเพื่อเป็นการนำร่องในเขต
เศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้ง อาทิ แม่สอด สระแก้ว มุกดาหาร ตราด และสงขลา

(4.5.2) กฎระเบียบของกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศมีผลกระทบต่อการจัดการ
การ เคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนมากที่สุด

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใน
ราชอาณาจักรซึ่งสินค้า ได้มีออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ฯ เป็นกฎระเบียบในเชิงกว้างที่นำข้อคิดเห็นและ
การร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอให้กระทรวงพาณิชย์ออกมาตรการบริหารแทนให้ เช่น
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น ทำให้เอกชนหลายฝ่ายเกิดความเข้าใจ

ตลาดเคลื่อนว่ากรมการค้าต่างประเทศและกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักที่จะผลักดันให้เกิดการแก้ไขกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

โดยผู้แทนภาคเอกชนเห็นว่า หากเป็นไปได้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาผ่อนผันการออกข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าเกษตรสำคัญที่ใช้เป็นอาหารสัตว์จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ถั่วลิสง มันสำปะหลัง และสตาร์ทจากมันสำปะหลัง ตลอดจนผ่อนผันการนำเข้าไม้ซุงและไม้แปรรูปจากเมียนมา เพื่อมาใช้ในการผลิตและจำหน่ายภายในประเทศไทย

ส่วนกรณีของสินค้าอุตสาหกรรมที่ควรผ่อนผัน ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมให้สะดวกขึ้น ได้แก่ น้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซลโดยเฉพาะด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับและการอำนวยความสะดวกในการส่งออก ผ่านด่านทางบกและด่านทางน้ำที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้ได้เพิ่มขึ้น

(4.5.3) การปรับกฎระเบียบของไทยควรพิจารณาถึงกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี เช่น กรอบองค์การการค้าโลก กรอบอาเซียน กรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และกลุ่มทวิภาคีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องกับทบทวนภายใต้กรอบความตกลงฯ ตลอดจน พิจารณาเข้าร่วมในอนุสัญญาหรือพิธีสารต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์มากขึ้น เช่น การขนส่งสินค้าอันตราย ระหว่างประเทศ การยอมรับการขนส่งผ่านแดน เป็นต้น

(4.5.4) การเจรจาพัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ข้ามแดนกับต่างประเทศ

กัมพูชา

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับกัมพูชานั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับเจรจาสหิทธิการจราจรกับกัมพูชาทั้งในรูปแบบของ (1) การเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรแบบทวิภาคี ซึ่งอาจรวมถึงเส้นทางต่าง ๆ ที่ไม่ครอบคลุมภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ใน GMS ได้ เช่น เส้นทางบ้านแหลม (จันทบุรี) - จังหวัดพระตะบอง และเส้นทางบ้านผักกาด (จันทบุรี) - จังหวัดโพลิน เป็นต้น และ (2) การจัดทำ IICBTA (The Initial Implementation of Cross Border Transport) ระหว่างประเทศที่เน้นใช้เฉพาะกับเส้นทางที่ครอบคลุมภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ใน GMS เช่น เส้นทางอรัญประเทศ (สระแก้ว) - จังหวัดบันเตียเมียนเจย - พนมเปญ และเส้นทางคลองใหญ่ (ตราด) - จังหวัดเกาะกง - จังหวัดสีหนุวิลล์

ในส่วนของภาคเอกชน ควรสานต่อการพัฒนาการจับมือเป็นพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการกัมพูชา ซึ่งมีความชำนาญด้านการขนส่งภายในพื้นที่ และมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อหน่วยงานราชการ เช่น ศุลกากร และกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของกัมพูชา

ลาว

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว นั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับการยกระดับความร่วมมือของภาคเอกชน โดยเฉพาะการผลักดันการจัดตั้ง “คณะกรรมการร่วม สปป.ลาว - ไทย ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ” ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาคเอกชน (ขนส่งทางถนน ตัวแทนออกของใบอนุญาต ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า ขนส่งทางราง ฯลฯ) ภายใต้

การสนับสนุนของภาครัฐ สปป.ลาว - ไทย (ขนส่ง การค้า และศุลกากร) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาหรือรูปแบบการดำเนินธุรกิจระหว่างกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศ แสวงหาประโยชน์ร่วมกันของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศให้มากขึ้น ปรับปรุงบริการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศให้ครบวงจร ช่วยเหลือด้านการขนส่งสินค้าเพื่อลดต้นทุนที่เกี่ยวเนื่อง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าของทั้งสองประเทศ โดยเส้นทางนำร่องที่ทั้งสองฝ่ายให้ความสนใจ ได้แก่ ไทย (นครพนม) - ลาว (คำม่วน) - เวียดนาม (ตอนเหนือ) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร นอกจากนี้ภาครัฐและเอกชนไทยควรประชาสัมพันธ์ให้ทราบทุกของไทยชะลอความเร็วในเส้นทางที่มีความลาดชันมาก (เช่น R3)

เมียนมา

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับเมียนมานั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญ กับการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรภายใต้ GMS CBTA โดยเฉพาะการเร่งรัดดำเนินการในเรื่องร่างบันทึกความเข้าใจการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งข้ามแดนระหว่างเมืองเมียวดี (เมียนมา) กับแม่สอด (ไทย) และร่างบันทึกความเข้าใจการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งข้ามแดนระหว่างเมืองท่าซี้เหล็ก (เมียนมา) กับแม่สาย (ไทย)

นอกจากนี้ ในส่วนของการดำเนินการของภาคเอกชน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาคู่ค้ากับเมียนมา เนื่องจากผู้ประกอบการไทยยังไม่มี ความชำนาญด้านการผ่านแดนและระเบียบปฏิบัติด้านพิธีการศุลกากรของเมียนมา เนื่องจากกฎระเบียบของเมียนมายังไม่โปร่งใส มีขั้นตอนติดต่อนมาก วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่เมียนมามีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ และมีความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งรัฐบาลเมียนมาไม่เปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลด้านสิทธิการจราจรขนส่งใน GMS และไม่เปิดให้ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นการจัดทำความตกลงการค้าและการขนส่งชายแดน และไม่เปิดให้ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้ทันสมัย ทำให้ต้องอาศัยผู้ประกอบการท้องถิ่นที่มีประสบการณ์มาก แล้วส่งมอบสินค้าบริเวณชายแดนไทย - เมียนมา เพื่อให้หุ้นส่วนธุรกิจเมียนมารับช่วงขนส่งต่อไป หรืออาจพิจารณาจัดตั้งกิจการร่วมทุนในเมียนมาสำหรับกิจการที่มีความพร้อมเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่องตลอดเส้นทาง

มาเลเซีย

ผลักดันให้มีการเพิ่มโควตาการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนน จากเดิมที่จำกัดอยู่เพียง 30,000 ตัน/ปี เป็น 60,000 ตัน/ปี ซึ่งเป็นการเจรจาปรับปรุงบันทึกความเข้าใจด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดน โดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ที่เคยลงนาม ไว้ใน ปี 2522 เพื่อให้มาเลเซียยอมให้ขนส่งสินค้าเน่าเสีย 5 ประเภท ได้แก่ ปลา สัตว์น้ำที่มีเปลือก หูมั่ว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสดแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนนจากประเทศไทยผ่าน ประเทศมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

(4.5.5) การเจรจาด้านการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

พิจารณาผลักดันให้มีการเจรจาเพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน และผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป็นกรอบที่รัฐบาลให้ความสนใจ ผลักดันงานด้านโลจิสติกส์ชายแดนมากที่สุด ดังนี้

- พิจารณาขอให้ประเทศเพื่อนบ้านเปิดตลาดการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน 3.5 ตัน ให้สามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านโควตา อย่างไรก็ตามจะต้องมีการยอมรับมาตรฐานทางเทคนิคของรถ และระบุเส้นทางที่เดินทางได้
- พิจารณาเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้รถบรรทุกสามารถข้ามแดนได้ระยะ 25 กิโลเมตร จากพรมแดนที่กำหนดให้เป็นด่านถาวร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นได้
- ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญในการเจรจาในระยะเริ่มต้น ได้แก่ การสร้างมาตรฐานเชิงเทคนิคให้เป็นแบบเดียวกัน มาตรฐานน้ำหนักและขนาดรถ มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งและผู้จัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร หลังจากนั้นค่อยทำการเจรจาแบบค่อยเป็นค่อยไปในประเด็นที่มีความสำคัญ เช่น เพื่อแลกเปลี่ยนโควตารถบรรทุกขนส่งสินค้า เส้นทางอนุมัติ การอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและการค้า การติดตามและตรวจสอบสินค้า การประกันภัยบุคคลที่ 3 และการประกันภัย การขนส่งผ่านแดน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ในการเจรจาประเทศไทยและอาเซียนอื่น ๆ จะต้องคำนึงถึงระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และระบบขนส่งที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนความพร้อมของผู้ให้บริการและเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค
- ในการเจรจาด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การค้า และความมั่นคงปลอดภัยควบคู่กันไป จึงต้องมีการทำงานที่ประสานงานกันระหว่าง ผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ซึ่งประเด็นที่เจรจาจะมีทั้งประเด็นในด้านหลักการ และประเด็นรายละเอียดต่าง ๆ ที่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการทำงานควบคู่กันไป

2.11.12 สรุปผลการศึกษาทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

โครงการเครือข่าย GMS หรือ Greater Mekong Subregion เป็นโครงการริเริ่มโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) มีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืนและการเชื่อมต่อเศรษฐกิจของประเทศที่อยู่ริมแม่น้ำโขง กัมพูชา จีน (เฉพาะมณฑลยูนนานและมณฑลกว่างซี) ลาว พม่า เวียดนาม และไทย

โครงการ GMS ได้มีผลประโยชน์อย่างมากต่อภาคเหนือและอีสานของไทยในการเพิ่มพูนการเชื่อมต่อการคมนาคม การค้าข้ามแดน ส่งผลต่อธุรกิจท่องเที่ยวและเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

กฎหมายและข้อระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโครงการ GMS ที่ที่ปรึกษาได้นำมาศึกษา ทบทวน ตามข้อ 3.4.1 ถึงข้อ 3.4.9 ล้วนเป็นกฎหมาย ระเบียบ ประกาศและข้อบังคับที่สนับสนุนส่งเสริมให้ดำเนินโครงการฯ นี้ได้ ทั้งนี้ ไม่เพียงแต่มีผลภายในแต่ละประเทศเท่านั้น แต่มีผลถึงประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง หรือริมแม่น้ำโขงด้วย ยกตัวอย่าง เช่น

- 1) ข้อตกลงการขนส่งทางบก (Cross-Border Transport Agreement - CBTA) ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ระหว่างประเทศใน GMS เพื่อลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดน โดยมีการ

- ปรับปรุงและอำนวยความสะดวกในด้านการจัดการด้านศุลกากร การจ่ายภาษี การรับรองมาตรฐานยานพาหนะ และการออกใบอนุญาตให้กับผู้ขับขี่
- 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายหลัก และการสร้างสะพานเชื่อมต่อระหว่างประเทศ
 - 3) เสริมสร้างความสามารถด้านการขนส่ง อาทิเช่น การฝึกอบรมให้กับคนขับรถบรรทุกเพื่อทำความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายการขนส่งข้ามแดน สร้างความตระหนักรู้ในด้านกฎจราจร และการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย
 - 4) กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม โครงการ GMS ยังให้ความสนใจกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเพิ่มของการขนส่งและการค้าข้ามแดน โดยมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

อนึ่ง กฎหมายและข้อระเบียบเหล่านี้ไม่เพียงกำหนดสำหรับการขนส่งและเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการพัฒนาในด้านสังคม สาธารณสุข การศึกษา การท่องเที่ยว และการส่งเสริมการลงทุนไปด้วย

อย่างไรก็ตาม การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ก็จะขึ้นอยู่กับทำให้ข้อมูล การฝึกอบรม และความร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิก GMS

โครงการเครือข่าย GMS มีอิทธิพลต่อกฎหมายคมนาคมภายในแต่ละประเทศเป็นอย่างมาก ไม่เพียงแต่กับประเทศไทย แต่รวมทั้งประเทศใกล้เคียงอย่างจีน พม่า และลาว ในหลายด้าน เช่น

- 1) การจัดการพื้นที่ข้ามแดน กฎหมายคมนาคมแต่ละประเทศควบคุมเรื่องของการขนส่งข้ามแดน เช่น การตรวจคนเข้าเมือง การจำกัดน้ำหนักและขนาดของรถที่ข้ามแดน ซึ่งส่งผลต่อการขนส่งสินค้าและการค้าขายระหว่างประเทศ
- 2) การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งกฎหมายและกฎระเบียบทางคมนาคมสามารถสนับสนุนหรือลดประสิทธิภาพของการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศได้ เช่น การสร้างกฎระเบียบที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือการอนุญาตให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าถึงได้
- 3) มาตรฐานความปลอดภัยแต่ละประเทศ มีมาตรฐานความปลอดภัยที่แตกต่างกัน ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบสภาพรถ การฝึกอบรมของคนขับ และการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย ซึ่งต้องประสานกันให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ
- 4) กฎระเบียบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมกฎหมายที่ควบคุมเรื่องการปล่อยมลพิษจากรถยนต์อาจเป็นอุปสรรคในบางกรณีหากมีความแตกต่างในมาตรฐานการควบคุมมลพิษระหว่างประเทศ
- 5) การประสานงานและความร่วมมือเพื่อให้เครือข่ายขนส่งเชื่อมโยงกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ กฎหมายคมนาคมจำเป็นต้องมีการประสานงานและความร่วมมือกันระหว่างประเทศในการเจรจาและกำหนดมาตรฐานที่คล้ายคลึงกัน

กฎหมายคมนาคม (และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น) ในแต่ละประเทศในเครือข่าย GMS จึงมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมการค้าขาย การเดินทาง ท่องเที่ยว และการพัฒนาทางเศรษฐกิจของหลายประเทศในภูมิภาคนี้และช่วยลดข้อจำกัดทางกายภาพและทางภาษีอากรที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่เสมอภาคในกฎหมายของแต่ละประเทศได้ ดังได้นำมาศึกษา ทบทวน ในรายงานนี้

2.12 สรุปประเด็นยุทธศาสตร์ที่มีความสอดคล้องกับโครงการ

สรุปประเด็นยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับโครงการฯ ในด้านคมนาคมขนส่งของแผนยุทธศาสตร์หรือแผนการพัฒนาของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในตารางที่ 2.12-1

ตารางที่ 2.12-1 สรุปประเด็นยุทธศาสตร์ที่มีความสอดคล้องกับโครงการ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
1	ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ในปี พ.ศ. 2580 ประเทศไทยต้อง พัฒนาอย่างยั่งยืน มีรายได้ในกลุ่ม ประเทศรายได้สูง มีบทบาททั้งใน ภูมิภาคและระดับโลก	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน	เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขา อุตสาหกรรม เกษตร และบริการ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ ให้มีการเชื่อมโยงการเดินทาง การคมนาคมที่มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ
2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ ชาติ	แนวทางการพัฒนาและขับเคลื่อน ประเทศเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย ของยุทธศาสตร์	ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมี แผนย่อยประกอบด้วย 1. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 2. โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ 3. โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล	ความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
3	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	เพื่อให้ประเทศบรรลุเป้าหมายระยะ ยาวที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เนื่องด้วยเป้าประสงค์ที่ต้องการให้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ	หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคที่มีความเจริญ ทางเศรษฐกิจทันสมัยและน้อย	1. เพื่อให้เกิดการลงทุนสร้างเครือข่ายเศรษฐกิจและระบบการค้าที่คล่องตัวของทั้ง ไทย สปป.ลาว และจีน โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือของไทย สปป.ลาว และมณฑลในจีนตอนใต้ให้เกิดเป็น การพัฒนาารวมกัน 2. การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาส ให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ และการเพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนา การพึ่งตนเองและการจัดการตนเองเพื่อสร้างสังคมคุณภาพ
4	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)	พัฒนาโดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการ พัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน	เป้าหมายที่ 9: สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริม การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริม นวัตกรรม	สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเน้น ที่การเข้าถึงที่เท่าเทียมกันสำหรับทุกคน
5	แผนปฏิบัติการ ด้านการขับเคลื่อน การพัฒนาประเทศไทย ด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2570	การพัฒนาเศรษฐกิจที่ไม่ได้มุ่งเน้น เพียงการพัฒนาเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ ต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนา สังคมและการรักษาสิ่งแวดล้อมได้ อย่างสมดุล มุ่งเน้นการพัฒนา 3 เศรษฐกิจ ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างความยั่งยืนของฐานทรัพยากรและ ความหลากหลายทางชีวภาพ ด้วยการจัดสมดุลระหว่าง การอนุรักษ์กับการใช้ประโยชน์	เน้นการนำความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรมไปบริหารจัดการ ให้เกิดความ สมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ เพื่อความยั่งยืนของฐาน ทรัพยากรและความหลากหลายทางชีวภาพ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
6	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ด้านการขนส่งและการเดินทางและ ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)	การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และ ความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่าง รูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้าง พื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ
7	แผนปฏิบัติการ ด้านการคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570	ใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงาน ของกระทรวงคมนาคม และ หน่วยงานในสังกัด ให้มีการ ปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกัน อย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุก ภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการ ปรับปรุง และพัฒนาระบบบริหาร จัดการและระบบงานของกระทรวง	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้าน การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและ สนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนานวัตกรรมและระบบงานให้ทันสมัยมี ประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)	บรรลุเป้าหมายตามกรอบแนวทางการจัดทำแผนระดับ 3 และเป็นไปตาม เกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 4.0 ภายใต้วิสัยทัศน์ "พัฒนา โครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้าง ระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม"
8	แผนแม่บทการพัฒนาทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองของ ประเทศไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579	เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวก สะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพ เพิ่มขึ้นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย มีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งใน ประเทศและต่างประเทศ และ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการ พัฒนาให้มีผลผลิตภาพสูงขึ้น	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน	เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และ โซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถ บริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน จนถึงจุดจำหน่ายสินค้า สู่ผู้บริโภคบริโภคได้
9	แผนแม่บทการพัฒนาทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองและ ระบบราง (MR-MAP)	เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและ การแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุน มีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหา การคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพทั้งโครงข่ายทาง หลวงและโครงข่ายทางรถไฟชาย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับ ระบบราง	แนวเส้นทางเหนือ - ใต้ ที่สอดคล้องกับโครงการประกอบด้วย 3 เส้นทาง - แนวเส้นทางเชียงราย - นราธิวาส (MR1) ระยะทาง 2,237 กิโลเมตร - แนวเส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย (MR2) ระยะทาง 897 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร - แนวเส้นทางบึงกาฬ - สุรินทร์ (MR3) ระยะทาง 479 กิโลเมตร แนวเส้นทางตะวันออก - ตะวันตก ที่สอดคล้องกับโครงการ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง - แนวเส้นทางตาก - นครพนม (MR4) ระยะทาง 872 กิโลเมตร - แนวเส้นทางเส้นทางบึงกาฬ - สุรินทร์ (MR3) ระยะทาง 479 กิโลเมตร - แนวเส้นทางนครสวรรค์ - อุบลราชธานี (MR5) ระยะทาง 712 กิโลเมตร	เชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งมีประสิทธิภาพครอบคลุมการ เดินทางทั่วประเทศ โดยเป็นการวางแผนพร้อมกันแต่ไม่จำเป็นต้องดำเนิน โครงการพร้อมกัน อีกทั้งยังสามารถลดค่าเวนคืนได้เป็นจำนวนมาก

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
10	แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ	เพื่อให้บริการขนส่งในลักษณะต้นทาง - ปลายทาง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ความสอดคล้องกับแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์	รองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและ ในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ
11	แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลาง ทางเศรษฐกิจ และเมืองเศรษฐกิจคูชนาน	เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคูชนาน	1. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ 2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคูชนาน	เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลัก (เมืองหลัก) หรือเมืองเศรษฐกิจคูชนาน (เมืองนำเที่ยว) หรือเส้นทางเชื่อมโยงเมืองประตูการค้าหลักที่สำคัญ โดยมีกรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
12	แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569)	ตอบสนองแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งระบบราง สนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ เพื่อเป้าหมายในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศ	ประเด็นด้านที่ 2 โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจระหว่างทางหลวงและพื้นที่สำคัญเพื่อเร่งรัดการพัฒนา ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านคมนาคม คือ การเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ พื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองในภูมิภาค	การเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ พื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองในภูมิภาค
13	แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก	เสริมสร้างใหญ่ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง ด้านความรู้ เทคโนโลยี ความร่วมมือในเครือข่ายธุรกิจ	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ด้วยการเสริมสร้างใหญ่ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง สอดคล้องกับกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์	การพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ
14	โครงการศึกษาทางฝั่งและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนและเมืองหลัก	ความสามารถในการให้เอกชนเข้าร่วมบริหารจัดการ การได้รับผลตอบแทน ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล โดยให้ศึกษาบทบาทของผลการศึกษาให้เป็นปัจจุบัน รวมถึงการจัดทำแผนภาพรวมของการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า การเชื่อมโยงกับการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง	การศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง เมื่อปี พ.ศ. 2558 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ตาก พิษณุโลก นครสวรรค์ นนทบุรี มุกดาหาร อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา ปราจีนบุรี สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส ซึ่งเป็นสถานีขนส่งสินค้าเพิ่มเติมจากสถานีขนส่งสินค้าที่มีอยู่ 3 แห่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ลดต้นทุนด้านการขนส่ง พร้อมทั้งเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้อย่างครอบคลุมทั่วประเทศ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
15	แผนการพัฒนาขนส่ง สาธารณะในระดับจังหวัด	ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมือง ภูมิภาค	1. โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ 2. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่ง สาธารณะเมืองพิษณุโลก 3. การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขต จังหวัดขอนแก่น 4. โครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง นครราชสีมา 5. โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะใน เขตเมืองอุดรธานี	พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อรองรับความต้องการด้าน การขนส่งในอนาคตที่จะมีความต้องการเพิ่มขึ้นในเมืองขนาดใหญ่
16	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3	เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ด้านโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก ในด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน การขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์	เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง การค้า และการจัดการห่วงโซ่ อุปทาน (Supply Chain Management)
17	แผนยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคมเพื่อสนับสนุนการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ (พ.ศ. 2560 - 2565)	การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้า นี้ ขจัดปัญหา Missing Link รองรับ นโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่ม อุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไก ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย อนาคตในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็น การยกระดับความสามารถ แข่งขันของประเทศพัฒนาสู่ เศรษฐกิจดิจิทัล	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 Domestic infrastructure สร้างความ ต่อเนื่อง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและ สิ่งอำนวยความสะดวก ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 Gateway สร้างความเชื่อมโยง การพัฒนา ประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการไหลของ สินค้า ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับภาคการผลิต รวมทั้งเขตเศรษฐกิจ พิเศษของประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 Sustainable มีความยั่งยืนส่งเสริมให้เกิด การพัฒนาผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกระดับ ให้มีมาตรฐานการ	เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพ ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการค้าการขนส่งกับ ประตูการค้าที่สำคัญ ๆ ของประเทศอย่างบูรณาการ
18	แผนปฏิบัติการด้านการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)	เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไก สำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทย เป็นประตูการค้าที่สำคัญใน อนุภูมิภาคและภูมิภาค	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่ อุปทาน แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากรและ กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวก สะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	1. เชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และ ท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม 2. เชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และ ท่าอากาศยานอย่างครอบคลุมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 3. อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน พัฒนา ความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
19	แผนปฏิบัติการตาม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566 - 2570)	ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร	ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร	1. สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เกษตร 2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เกษตร 3. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ภาคการเกษตร
20	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านโลจิสติกส์	พัฒนาระบบโลจิสติกส์หลักใน ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย	1. เส้นทางขนส่ง (Link) 2. ศูนย์เปลี่ยนถ่าย (Node)	1. การควบคุมการใช้เส้นทางขนส่ง การควบคุมการขนส่งให้เป็นตาม ข้อจำกัดและเงื่อนไขของการขนส่งแต่ละประเภท และการพัฒนา เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง 2. เพื่อลดต้นทุนทางการขนส่ง ลดระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความ ปลอดภัยต่อตัวสินค้า
21	การพัฒนาระบบเครือข่ายโล จิสติกส์รองรับการพัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษ (special economic zone: SEZ)	พัฒนาเพื่อกระจายความเจริญสู่ ภูมิภาค ยกกระดับและคุณภาพชีวิต ของประชาชน และจัดระเบียบความ มั่นคงชายแดน	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมเป็นโครงสร้างพื้นฐาน หลักในระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยง เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ให้สามารถเข้าถึงกันได้อย่างครอบคลุมและทั่วถึง ตามการขยายตัว ทางเศรษฐกิจจากแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ	เพื่อเชื่อมต่อระบบการขนส่งด้วยรถบรรทุก การขยายโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางราง รวมทั้งการพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อรองรับปริมาณการท่องเที่ยวและการเดินทาง
22	ยุทธศาสตร์การพัฒนา บุคลากรด้านโลจิสติกส์	1. การเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและ เป็นประตูการค้า ยุทธศาสตร์ บริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน 2. การพัฒนาระบบ NSW ให้ เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุง กฎหมาย ให้รองรับการท ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ 3. การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิส ติกส์ และบุคลากรด้านโลจิส ติกส์ ให้มีคุณภาพตาม มาตรฐานสากล ในระยะ 5-10 ปี	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ โดยการร่วมมือของ ภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันปรับปรุงและพัฒนาามาตรฐาน วิชาชีพ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตาม มาตรฐานสากล การผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำ และปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเชี่ยวชาญและมีจริยธรรม ต้องอาศัยการวางแผนจัดการกำลังคนและการพัฒนาบุคลากร ด้านโลจิสติกส์เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตาม มาตรฐานสากล	เพื่อให้มีความเชี่ยวชาญและมีจริยธรรม ต้องอาศัยการวางแผนจัดการ กำลังคนและการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ
23	ยุทธศาสตร์การพัฒนา ดิจิทัลโลจิสติกส์	ความสามารถในการสนับสนุน เศรษฐกิจและสังคม การกระจาย ความเจริญ และการพัฒนาเมืองและ พื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพ ชีวิตของประชาชน	1. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 2. การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล	เพื่อยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการ ท่องเที่ยว ให้เป็นสากล ทันสมัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อปรับลด ขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง และ กระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ในการขนส่งทุกรูปแบบ ลด ความซับซ้อนและค่าใช้จ่ายในการลงทุน
24	แผนแม่บทการพัฒนา โครงข่ายทางรถไฟสนับสนุน เขตเศรษฐกิจพิเศษ การ ท่องเที่ยว และการพัฒนา พื้นที่	รองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่ม ขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและ นักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบราง ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและ การขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่ เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ	พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การ ท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579)	เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เพราะการเดินทางและการขนส่ง สินค้าที่สะดวกและปลอดภัย จะเอื้อประโยชน์ให้การดำเนินกิจกรรมทาง ธุรกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ที่สำคัญยังมีส่วนช่วยสนับสนุน เขตเศรษฐกิจ พิเศษ และการพัฒนาพื้นที่ ในประเทศอย่าง มีประสิทธิภาพสูงสุด

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
25	แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570	ฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model	1. พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ บริการจัดหาและซ่อมบำรุง เพื่อเพิ่มความสามารถและรองรับการคมนาคมขนส่งและลดต้นทุนการดำเนินงาน 2. ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน 3. พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว
26	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map)	เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจากพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ รวมถึงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ตลอดจนการพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการ รถไฟระหว่างประเทศ	1. โครงการรถไฟทางคู่ 2. โครงการรถไฟความเร็วสูง 3. โครงการรถไฟสายใหม่ 4. โครงการรถไฟเชื่อมนิคมอุตสาหกรรม	รองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและการเดินทาง และต่อยอดโครงข่ายรถไฟเดิมให้ครอบคลุมทั่วประเทศ
27	แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	สนับสนุนการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค โดยมุ่งเน้นพัฒนาการขนส่งทางราง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และศูนย์บริการโลจิสติกส์ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิต อุตสาหกรรม และฐานเกษตรกรรม ไปยังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลักและด่านการค้าสำคัญของประเทศ	1. ครอบคลุมความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง 2. ครอบคลุมความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน 3. ครอบคลุมความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน อีกทั้ง เป็นการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าในพื้นที่เหล่านั้น และส่งผลให้มีปริมาณสินค้านำเข้า - ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น
28	แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568	เพื่อความปลอดภัยของทุกคนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้โดยสารทุกท่าน รวมไปถึงการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง ของกับการบินพลเรือน อุตสาหกรรมการบิน และการขนส่งทางอากาศของประเทศ	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ	รองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ
29	แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 - 2576)	เพื่อคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของไทยในระยะยาว	แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาบรรพท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง	1. ในการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก 2. ในการพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาคและท่าอากาศยานระดับจังหวัด

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
30	แผนแม่บทการจัดตั้ง สนามบินพาณิชย์ของ ประเทศ โดยสำนักงานการ บินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ความปลอดภัยและการรักษาความ ปลอดภัย เพิ่มความสามารถในการ เข้าถึง และการเชื่อมต่อ คุณภาพ การให้บริการ ประสิทธิภาพการ ดำเนินงาน และความยั่งยืน	มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 2. ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 3. ความสามารถในการเชื่อมต่อ (Connectivity)	1. จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินภายในประเทศ เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง และ/หรือท่าอากาศยานระดับภาคได้ใน ระยะเวลาการเดินทางถนนและ/หรือทางรางไม่เกิน 90 นาที และ สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศได้ ใน ระยะเวลารวมในการเดินทางทุกรูปแบบไม่เกิน 180 นาที 2. ท่าอากาศยานต้องรักษาและพัฒนาบริการด้านการบินให้มี ความสามารถในการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสมกับ ประเภทของท่าอากาศยาน และพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นกับ บริการขนส่งทางอากาศ
31	แผนพัฒนาท่าอากาศยาน โดยการท่าอากาศยานแห่ง ประเทศไทย (ทอท.)	การขยายท่าอากาศยานตามแผน แม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานที่ สอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	1. แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ 2. แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	1. รองรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปีการพัฒนาตามแผนแม่บทปัจจุบันอยู่ใน ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2564 - พ.ศ. 2568) 2. พัฒนาคตามแผนแม่บทปัจจุบันอยู่ในระยะเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความ แออัด (พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2565)
32	แผนปฏิบัติการของการ ท่าเรือแห่งประเทศไทย	ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือ รวมทั้งดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการ ท่าเรือ	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย 1. ตำบลม่วงหวาน อำเภอหนองน้ำโพ จังหวัดขอนแก่น เปิดให้บริการ ในปี พ.ศ. 2568 มี Catchment Area คือ บริเวณจังหวัดใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2. ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา เปิดให้บริการ ในปี พ.ศ. 2568 มี Catchment Area คือ บริเวณจังหวัดใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 3. ตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ เปิด ให้บริการในปี พ.ศ. 2570 มี Catchment Area คือ บริเวณ จังหวัดในภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง	เพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค เชื่อมโยงการขนส่งทั้ง ภายในประเทศและต่างประเทศ รวมไปถึงเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ เศรษฐกิจพิเศษ
33	แผนพัฒนาการท่องเที่ยว แห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)	การพลิกโฉมการท่องเที่ยวไทยเพื่อ อนาคตที่ดีกว่าสำหรับทุกคน	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) ปัจจัยพื้นฐานที่ สำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และแหล่งท่องเที่ยวที่ หลากหลาย ที่จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาโดยคำนึงถึงความยั่งยืน และความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ครอบคลุมถึงการ พัฒนาความรู้ความสามารถพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการเดินทาง และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทุก กลุ่มอย่างทั่วถึง	สร้างเศรษฐกิจมูลค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างสังคมแห่งโอกาสและ ความเท่าเทียม การมีวิถีชีวิตที่ยั่งยืนและการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการ พลิกโฉมประเทศไทย เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่การเป็น Hi - Value and Sustainable Thailand

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
34	ระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่- เวียงจันทน์ (Chiang mai Vientiane economic corridor: CVEC)	สร้างการแข่งขันโดยลดต้นทุนการ ขนส่งและการดำเนินธุรกิจ และ อำนวยความสะดวกในการดำเนิน ธุรกิจในแนวระเบียงไฮเวย์	ประเด็นการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่-เวียงจันทน์ ให้ เป็นแนวระเบียงย่อย (Sub corridor) ที่เชื่อมต่อกับแนวระเบียง เศรษฐกิจที่มีอยู่ อาทิ แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ แนว ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-เฉียงเหนือ และแนวระเบียงเศรษฐกิจ ตอนกลาง อย่างสมบูรณ์ และมีประสิทธิภาพ	เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ สปป.ลาว และประเทศไทย รวมถึงอนุ ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและเพื่อลดต้นทุนการผลิต การขนส่ง และกระจาย สินค้า เพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มและกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ ใน GMS
35	ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระ บาง อินโดจีน เมะล่าย (Luangprabang- Indochina - Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC)	เพื่อเป็นการขับเคลื่อนระเบียง เศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน- เมะล่าย ส่งเสริมประโยชน์อย่างมี ประสิทธิภาพ โดย LIMEC เป็นการ เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อน บ้านระหว่างหลวงพระบาง แขวงไชยบุรี ของสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาวมายัง ด่านพรมแดนภูดู่ จังหวัดอุดรธานี ของประเทศไทย และพื้นที่อินโดจีน	ความสำคัญกับ 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการศึกษา ด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน ด้านการท่องเที่ยวและจัดประชุม ด้านสุขภาพ และด้านโลจิสติกส์ โดยมีโลจิสติกส์เป็นระบบเชื่อมโยงระหว่างกัน เพื่อทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า คน ข้อมูลสารสนเทศ เงิน (การ ลงทุน) เพื่อทำให้เกิดการสะดุดหรืออุปสรรคน้อยที่สุด ซึ่งจะต้อง ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 2 ระบบ ได้แก่ โครงสร้าง พื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) และโครงสร้างพื้นฐาน เชิงระบบและกระบวนการทำงาน (Soft Infrastructure) ที่สำคัญ ต้องเกิดความสมดุล	เพื่อให้เกิดการทำธุรกิจโดยมุ่งเน้นความสัมพันธ์ 5 ด้าน คือ ทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์ ส่งผลให้เกิด การเคลื่อนย้ายทั้งสินค้า การบริการ ผู้คน เงินทุน และสารสนเทศ
36	ยุทธศาสตร์เกษตรและ สหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)	เกษตรกรหลุดพ้นจากกับดักรายได ปานกลาง รายได้ประชาชาติต่อหัว มากกว่า 13,000 เหรียญดอลลาร์ สหรัฐฯ หรือ ประมาณ 390,000 บาท/คน ในปี 2579	ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบัน เกษตรกร ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับ มาตรฐานสินค้า ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาค การเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม และ ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ	1. สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร เสริมสร้าง ความภาคภูมิใจและความมั่นคงในการประกอบอาชีพเกษตรกร 2. พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต และคุณภาพมาตรฐานสินค้าสู่มาตรฐาน ระดับสากล 3. พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนเกษตร 4.0 ภายใต้ Thailand 4.0 บริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเกษตร ให้ เกษตรกรเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึง 4. พัฒนาบุคลากรและนักวิจัย ให้เป็น Smart officers และ Smart researchers เชื่อมโยงและบูรณาการการทำงานของ หน่วยงานทุก ภาคส่วนโดยกลไกประชารัฐ และปรับระบบบริหารงานให้ทันสมัย
37	แผนปฏิบัติการของ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	แผนหลักในการขับเคลื่อนภารกิจ ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจนและเป็น รูปธรรม อันนำไปสู่การบรรลุผล สัมฤทธิ์ ของเป้าหมายระดับชาติ ร่วมกัน	แนวทางในการพัฒนาที่ 8 โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การเกษตร ภายใต้ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ยกระดับขีด ความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร โดยมีแนวทางการ พัฒนา	1. สร้าง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านโลจิสติกส์การเกษตรของสถาบันเกษตรกร 2. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายเกษตรกร สถาบันเกษตรกรให้มีการ บริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ 3. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานภาค เกษตร ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทาง การเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าที่สูงขึ้น

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
38	ยุทธศาสตร์การพัฒนา อุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)	โมเดลประเทศไทย 4.0 เป็น เครื่องมือในการนำประเทศ ให้ก้าว ไปสู่ การเป็นประเทศในโลกที่หนึ่ง ที่ มีความมั่นคงและยั่งยืน พัฒนาจาก ประเทศรายได้ปานกลาง ไปสู่ ประเทศรายได้สูง โดยมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้าง เศรษฐกิจ จากเดิมที่ขับเคลื่อนด้วย การพัฒนา ประสิทธิภาพในการผลิต ภาคอุตสาหกรรม ไปสู่เศรษฐกิจที่ ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี และ นวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับผลิตภาพ มาตรฐาน และ นวัตกรรม และกลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการรวมกลุ่มคลัสเตอร์ อุตสาหกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ การเติบโตของอุตสาหกรรม และกลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาทักษะ องค์ ความรู้ของบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมอุตสาหกรรมไทยเชื่อมโยงห่วง โซ่การผลิตของโลก และกลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการผลิตและ การตลาดสู่สากลด้วยดิจิทัล	1. เพิ่มผลิตภาพ ยกระดับมาตรฐานการผลิต และผลิตภัณฑ์ พัฒนา นวัตกรรม ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างการเติบโตของวิสาหกิจด้านความคิดสร้างสรรค์และด้าน วัฒนธรรม 2. ยกระดับทักษะและองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยี สร้างผู้เชี่ยวชาญ ทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม พัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยี สารสนเทศและดิจิทัล เชื่อมโยงนวัตกรรมและองค์ความรู้ด้วย เทคโนโลยีดิจิทัล 3. ส่งเสริมอุตสาหกรรมของประเทศไทย ให้สามารถเข้าเป็นส่วนหนึ่งใน ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมหลักต่าง ๆ ของโลก เชื่อมโยง อุตสาหกรรมไทยเข้ากับเศรษฐกิจของโลก
39	แผนยุทธศาสตร์กระทรวง อุตสาหกรรม	พัฒนาภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้มีขีด ความสามารถทางการแข่งขัน สร้าง มูลค่าทางเศรษฐกิจ และมีการเติบโต อย่างมั่นคงและยั่งยืน	แผนปฏิบัติการย่อยที่ 1 การยกระดับความสามารถของ ผู้ประกอบการและภาคอุตสาหกรรมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม แผนปฏิบัติการย่อยที่ 2 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อ การเติบโตของภาคอุตสาหกรรมยุคใหม่ แผนปฏิบัติการย่อยที่ 3 การเพิ่มข้อมูลเศรษฐกิจอุตสาหกรรม อย่างยั่งยืนด้วย BCG Model แผนปฏิบัติการย่อยที่ 4 การพัฒนาองค์กรสู่องค์กรดิจิทัลเพื่อ ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ	1. ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นฐานของ ประเทศและอุตสาหกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจใน อนาคต 2. สนับสนุน สร้างโอกาส และลดอุปสรรคในการประกอบธุรกิจ อุตสาหกรรม โดยได้มีการเน้นแผนงานวิจัย การดำเนินงานด้าน นโยบาย มาตรการและมาตรฐาน การพัฒนาระบบนิเวศอุตสาหกรรม และการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง 3. เพิ่มข้อมูลเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ให้กับภาค อุตสาหกรรมที่มุ่งเน้นการดำเนินกิจการที่เป็นมิตรกับสังคมและ สิ่งแวดล้อม 4. การพัฒนาระบบและความสามารถของบุคลากรในการให้บริการแก่ ผู้ประกอบการและประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพและมีธรรมาภิบาล และสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
40	แผนพัฒนาระดับภาค (สภาพัฒน์)	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แก้ไขปัญหาคอขวดพื้นฐานควบคู่ไปกับ การพัฒนาการวิจัยเพื่อใช้ ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และ ความคิดสร้างสรรค์ในการ เสริมสร้างความเข้มแข็งของ เศรษฐกิจภายในภาค ให้มีการ เจริญเติบโตอย่างเต็มศักยภาพ	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมือง และ พื้นที่เศรษฐกิจ ใหม่ ๆ ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จาก ข้อตกลงกับประเทศ เพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทาง เศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่ เศรษฐกิจหลัก ภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) 2) เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งภายในภาคให้ เป็นระบบที่สมบูรณ์ พัฒนาเมืองขอนแก่นให้เป็นเมืองศูนย์กลาง เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลาง การศึกษา พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่ สำคัญ พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม พัฒ นานายแดนตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
		2. ภาคเหนือ นำศักยภาพต่าง ๆ ของพื้นที่มาใช้ในการต่อยอดการผลิตสินค้าและบริการที่มีศักยภาพและโอกาสเพื่อสร้างมูลค่าสูงตามแนวทางเศรษฐกิจสร้างสรรค์รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างขีดความสามารถของธุรกิจท้องถิ่นเพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค	2. ภาคเหนือ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก ใน กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1 พัฒนาภาคให้เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ โดยใช้แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาภาคและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เฉียงเหนือ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นเครื่องมือสำคัญในการกระจายความเจริญเติบโตไปสู่ภูมิภาค และการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานเชื่อมโยงทั้งภายในพื้นที่พื้นที่ใกล้เคียงและต่างประเทศที่มีการกำหนดสาขากิจการเป้าหมายในพื้นที่ฐานเศรษฐกิจใหม่ที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่	2. ภาคเหนือ การพัฒนาเชิงพื้นที่ระดับภาคให้กับส่วนราชการและเป็นกรอบการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด มุ่งเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่ และกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคมบนพื้นฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูงสร้างโอกาสในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศและกับอนุภูมิภาค ทั้งในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เมืองสร้างสรรค์และกลุ่มผู้คนสร้างสรรค์ พัฒนาตามแนววิถีใหม่ และการพัฒนาบนฐานการเติบโตอย่างยั่งยืน ให้มีความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการดูแลผู้สูงอายุและผู้ด้อยโอกาสในสังคมและพัฒนาศักยภาพแรงงาน
41	ผังนโยบายระดับภาค (กรมโยธา)	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ “อีสานก้าวหน้าสู่สากล” และ “อีสานเชื่อมกัน” ที่สร้างความเชื่อมโยงทุกมิติ กระจายโอกาส เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ยกกระดับเกษตรกรรม และพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2. ภาคเหนือ ภาคเหนือเป็น “ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง และพื้นที่ป่าต้นน้ำสำคัญของประเทศ” โดยการพัฒนาในระดับภาคของพื้นที่ภาคเหนืออยู่ภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจ 3 ส่วนหลัก คือกรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ ภาคเหนือ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ไลเมค	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การเชื่อมเศรษฐกิจการค้า โครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ (Trading, Mobility & Logistics) ส่งเสริมภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางของ GMS ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การเชื่อมเครือข่ายอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์การยกระดับและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 2. ภาคเหนือ ด้านคมนาคมและการขนส่ง มุ่งเน้นความสำคัญไปที่ความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ด้านพื้นที่พัฒนาพิเศษ เพื่อส่งเสริมสภาพการแข่งขันร่วมกันอย่างสอดคล้องกับเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาเชิงพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือที่มีจำนวนมากทั้งในระดับอนุภูมิภาคและระดับภูมิภาค	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคขนาดใหญ่กับภูมิภาค เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ควบคู่กับการบูรณาการและยกระดับผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมและธุรกิจสตาร์ทอัพ พัฒนาเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมแห่งอนาคตและยกระดับเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมุ่งสู่ภูมิภาคที่ไม่ปล่อยก๊าซเรือนกระจก กำหนดพื้นที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวและเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมพิเศษ ด้านการท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวเพื่อยกระดับเป็นศูนย์กลางกระจายนักท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 2. ภาคเหนือ สร้างเสถียรภาพทางด้านการคมนาคมของภูมิภาคให้สมบูรณ์พร้อมสำหรับการแข่งขันในระดับสากล เป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า การท่องเที่ยวและการลงทุน เสริมสร้างความเข้มแข็งในทุกมิติของพื้นที่ทั้งเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ ศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมที่เชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน มาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
42	แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและ การเชื่อมโยงที่ดิน	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเป็นแผนขึ้นนำการพัฒนาใน ภาพรวมของพื้นที่ และให้เกิด การพัฒนาที่สอดคล้องเชื่อมโยง กันในทุกพื้นที่ รวมไปถึงเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขัน อัน จะก่อให้เกิดประโยชน์ ต่อ ประชาชนได้อย่างทั่วถึง 2. ภาคเหนือ การพัฒนาภาคเหนือสู่ความ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” จำเป็น จะต้องนำศักยภาพทางภูมิสังคม ประกอบกับปัจจัยสนับสนุนด้าน โครงสร้างพื้นฐาน และองค์ ความรู้ของสถาบันการศึกษาและ องค์กรในพื้นที่ มาใช้ในการต่อ ยอตการผลิตและบริการที่มี ศักยภาพและโอกาสเพื่อสร้าง มูลค่าสูงตามแนวทางเศรษฐกิจ สร้างสรรค์ รวมทั้งการใช ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้านในการ เสริมสร้างขีดความสามารถของ ธุรกิจท้องถิ่น เพื่อขยาย ฐานเศรษฐกิจของภาค	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์การพัฒนา ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้ออกาสการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลาง และพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมือง และพื้นที่ เศรษฐกิจใหม่ๆ ของภาค 2. ภาคเหนือ ยุทธศาสตร์การพัฒนา ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่อเนื่อง ใหม่คุณภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืน และกระจาย ประโยชน์อย่างทั่วถึง รวมทั้งต่อยอตการผลิตสินค้าและบริการ ที่มีศักยภาพสูงด้วยภูมิปัญญาและนวัตกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 2 ใช้ออกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการ เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยาย ฐานเศรษฐกิจของภาค	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทางคมนาคม ให้โดดเด่นฐาน รวมทั้งเชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากเมืองหลักไปสู่ชุมชน และประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจ หลักภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) 2. ภาคเหนือ พัฒนากลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวทางการท่องเที่ยวเชิง สร้างสรรค์และวัฒนธรรม พัฒนาต่อยอตอุตสาหกรรมและบริการ เป้าหมายที่มีศักยภาพสูง เสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน และวางผังเมืองทั้งเมืองหลักและ เมืองขยายแดนให้สอดคล้องและสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการ ขยายตัวทางเศรษฐกิจ พัฒนาเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ พัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบวรทาง พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากร ใหม่ความรู้ มีทักษะฝีมือ พัฒนาสินค้าที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้
43	การพัฒนาพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจ พิเศษ	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ โดยมีคณะกรรมการนโยบายเขต พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อน การดำเนินงาน เขตเศรษฐกิจ พิเศษในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2. ภาคเหนือ ตอบรับโอกาสแห่งการใช้ ประโยชน์ของทรัพยากรในพื้นที่ อย่างเหมาะสมและเต็มศักยภาพ ของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากร การผลิต ทรัพยากรมนุษย์ และ ทรัพยากรธรรมชาติ และ	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย 2) เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม 2. ภาคเหนือ 1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก 2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย	1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มุ่งพัฒนาไปสู่การเป็น “ศูนย์กลางอุตสาหกรรมหมุนเวียน-Bio Economy และการเกษตรอย่างยั่งยืน” เนื่องจากมีเขตแดนติดกับ สปป.ลาว จึงเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะย้ายอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เข้มข้นไปอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่ง สปป.ลาว ด้วยเหตุผลด้านค่าจ้าง แรงงานและสิทธิพิเศษทางภาษศุลกากร ส่วนอุตสาหกรรมในเขต เศรษฐกิจของประเทศไทยก็เปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมที่อยู่บนฐาน นวัตกรรมและเทคโนโลยีแทนที่อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เพื่อให้ประเทศไทยก้าวสู่ไทยแลนด์ 4.0 ที่ต้องการปรับเปลี่ยน โครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ “Value-Based Economy” หรือ “เศรษฐกิจ ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศด้วย อุตสาหกรรมแบบเดิม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิด สร้างสรรค์และนวัตกรรม 2. ภาคเหนือ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
		สิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อส่งเสริม สภาพการแข่งขันร่วมกันอย่าง สอดคล้องกับเขตเศรษฐกิจของ ประเทศเพื่อนบ้าน		เสริมสร้างความเข้มแข็งในทุกมิติของพื้นที่ทั้งเศรษฐกิจ สังคมและ สิ่งแวดล้อม การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน มาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ใหม่ ๆ การสร้าง Ecosystem ตลอดจนการมีส่วนร่วมของภาค ประชาชนและความสามารถของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งการพัฒนาฝีมือ แรงงานในพื้นที่ ผู้ประกอบการภาคเอกชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ สถาบันการศึกษา ฯลฯ ในระดับของการปฏิบัติงาน รวมทั้งการเตรียม ความพร้อมของพื้นที่พัฒนาพิเศษของภาคเหนือให้เป็นประตูเศรษฐกิจ ของประเทศที่แท้จริง เพื่อตอบสนองต่อโอกาสของความร่วมมือ ระหว่างประเทศในระดับที่กว้างขึ้น ครอบคลุม (Inclusive) ยืดหยุ่น (Resilience) และพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต
44	ความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)	ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตรและ บริการ สนับสนุนการจ้างงานและ ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนใน พื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความ ร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษา ระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมี ประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีด ความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจ ในเวทีการค้าโลก	1. แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ 2. แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก 3. แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ 4. แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม	1. เพื่อให้การพัฒนา เป็นไปอย่างยั่งยืนและสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม 2. เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยลดต้นทุนการขนส่งและการ ประกอบการ 3. เพื่อส่งเสริมกิจกรรมบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของ แต่ละประเทศ 4. เพื่ออำนวยความสะดวกธุรกิจและผู้ที่เกี่ยวข้องที่เริ่มประกอบการ ซึ่งยุทธศาสตร์ การพัฒนามีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง
45	สมาคมประชาชาติแห่งเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN)	เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินการด้าน เศรษฐกิจเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคม อาเซียน	ประเด็นส่วนที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทาง เศรษฐกิจของอาเซียน ประเด็นส่วนที่ 4 การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกเน้นการปรับ ประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอก ภูมิภาค	1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน โดยการพัฒนาในด้านต่าง ๆ 2. จัดทำเขตการค้าเสรี การให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนภายใต้เขตการ ลงทุนอาเซียน กับนักลงทุนภายนอกอาเซียน และการสร้างเครือข่าย ในด้านการผลิตและจำหน่าย

ลำดับที่	ชื่อโครงการ/ แผนที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมายของโครงการ/ แผนงาน	ประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ	เป้าหมายประเด็น/นโยบายความสอดคล้อง เพื่อประยุกต์ใช้ในโครงการ
46	ความร่วมมือความริเริ่มแห่ง อ่าวเบงกอล สำหรับความ ร่วมมือหลากหลายสาขาทาง วิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)	พัฒนาเป็นเขตการค้าเสรีร่วมกันและทำ ให้เกิด Land Link ทางด่านตะวันออก - ตะวันตก ที่มีประสิทธิภาพและมี ศักยภาพที่จะนำไปสู่การพัฒนาเมืองใหญ่ เมืองเล็กตามเส้นทางถนนสายหลักทั้ง ทวีปเอเชีย	กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง ใต้กับเอเชียใต้ โดยมีสาขาความร่วมมือที่สำคัญ การคมนาคมและ การสื่อสาร พลังงาน การท่องเที่ยว เทคโนโลยี ประมง เกษตร สาธารณสุข เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรีร่วมกันและทำให้เกิด Land Link ทางด่านตะวันออก - ตะวันตก	การพัฒนาเมืองใหญ่เมืองเล็กตามเส้นทางถนนสายหลักทั้งทวีปเอเชีย
47	กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง- ล้านช้าง (Mekong Lancang Cooperation: MLC)	พัฒนากรอบความร่วมมือในเขต เศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง โดยเน้นให้มีการ พัฒนาที่ยั่งยืน ลดความเหลื่อมล้ำ และ ส่งเสริมกระบวนการพัฒนาอาเซียน ซึ่ง ประเทศสมาชิก	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษขามหมแดน โดยนำแนวคิดการทำ โมเดลเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตการค้าเสรี การพัฒนาการ อำนวยความสะดวกตามแนวชายแดน การจัดกิจกรรมเวทีภาค ธุรกิจแม่น้ำโขง - ล้านช้าง	เพิ่มประสิทธิภาพการบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการผลิต แก่ผู้ประกอบการ
48	ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่ง เส้นทาง (One Belt One Road)	มุ่งเน้นในการเชื่อมต่อทวีปเอเชีย กับทวีป ยุโรป และทวีปแอฟริกา โดยผ่าน โครงข่ายทางบกและทางทะเล เพื่อ ปรับปรุงการรวมตัวในภูมิภาค เพิ่มการค้า ระหว่างภูมิภาค และกระตุ้นการเติบโต ทางด้านเศรษฐกิจ	การพัฒนาโครงข่ายความเร็วสูงเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง สายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 (Belt and Road Initiative: BRI) รวม ไปถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ต่อเชื่อมกรุงเทพฯ ถึงระยอง โครงการท่าเรือหลายแห่งที่สามารถเชื่อมโยงไปจีนตะวันตก รวม ไปถึงโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเถาซึ่งศูนย์ซ่อมนี้จะใหญ่ ที่สุดในอาเซียน	เพื่อการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวส่งผลให้อาเซียนเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญ ของ Belt Road Initiative และความเชื่อมโยงทางดิจิทัล และโครงสร้าง พื้นฐานและความเชื่อมโยงทางพลังงาน
49	ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ ภาคพื้นแปซิฟิก (CTCPP)	ความตกลงการค้าเสรีที่ครอบคลุมในด้าน การค้าสินค้า การค้าบริการ การลงทุน	ความตกลง 30 ข้อบทที่ต้องปฏิบัติ ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากการจัดทำ ความตกลงการค้าเสรี	ลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นอุปสรรคทางภาษี และที่มีใช้ภาษี เพิ่มมูลค่าในทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกเพิ่มโอกาสการส่งออก ได้ตลาดใหม่ และขยายตลาดเดิม
50	ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)	การลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่าง ประเทศ เพื่อส่งเสริมความเจริญอย่าง ยั่งยืนในอนุภูมิภาค	ประเด็นกรอบ 3 เสาหลักด้านการเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้ รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity) โดยมีแผนงาน เส้นทางคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน	เพิ่มฐานการผลิตด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตรของ ประเทศ ซึ่งทำให้ประเทศไทยเป็นตลาดใหญ่ในการนำเข้าและส่งออก วัตถุดิบและสินค้าต่างจังหวัดอื่น ๆ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ในไทยและผ่านไป ยังชายแดนระหว่างประเทศ

ที่มา: ทีปภิภาโครงการ