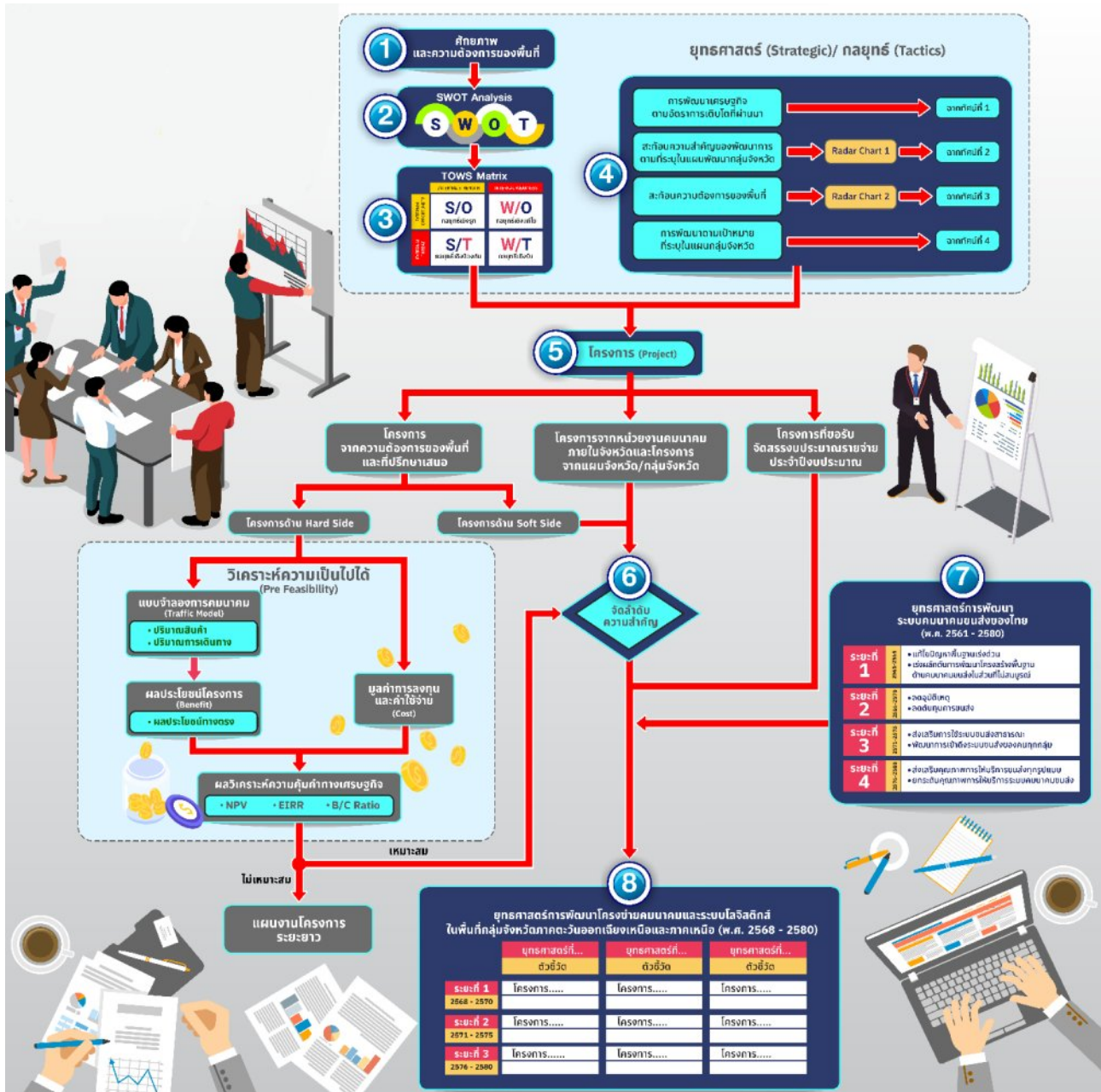

บทที่ 5

การจัดทำรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ

- 5 การจัดทำรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 5.1 แนวทางการจัดทำรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ

การจัดทำรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2568 - 2580) มีขั้นตอนการดำเนินงานดังแสดงรูปที่ 5.1-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 5.1-1 แนวทางการดำเนินงาน

5.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่

ที่ปรึกษาได้ทบทวนข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนคมนาคม ได้แก่ ข้อมูลประชากร เศรษฐกิจสังคม เกษตรอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงข่ายการคมนาคม การจราจรและปริมาณการขนส่ง รวมถึงแผนพัฒนาจังหวัดและแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ นอกจากนั้น ที่ปรึกษายังทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) และ รายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ในรอบปีล่าสุด เพื่อรับทราบถึงความคืบหน้าล่าสุดของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา และนำไปเป็นข้อมูลตั้งต้นในการจัดประชุมกลุ่มย่อยภายในจังหวัดต่อไป

5.1.2 การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่

จัดประชุมแนะนำโครงการและประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้ง 37 จังหวัด เพื่อรับทราบการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ เกษตรกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน รวมถึงความต้องการและอุปสรรคในการเดินทางและขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ นอกจากนี้ยังรับทราบโอกาสและอุปสรรคต่าง ๆ จากมุมมองของภาคเอกชนและตัวแทนหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้อบังคับ และการคาดการณ์สภาพการณ์ในอนาคต

5.1.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่จากข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และจัดทำการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix รายจังหวัด

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

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

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

จุดอ่อน (Weakness: W) เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคมและการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง

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

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา

อุปสรรค (Threat: T) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สภาวะที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง

5.1.4 วิเคราะห์จุดเด่นของจังหวัดเพื่อสร้างกลยุทธ์ พิจารณาความต้องการเพื่อกำหนดโครงการที่ตอบสนองภายใต้กลยุทธ์

เป้าหมายแต่ละประการจะต้องมีกลยุทธ์ที่รองรับ โดยกลยุทธ์เป็นสิ่งที่จะทำให้บรรลุเป้าหมายประสงค์ ในภาพรวม การกำหนดกลยุทธ์จะพิจารณาปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Success Factors) เป็นสำคัญกล่าวคือ ต้องพิจารณาว่าในการที่จะบรรลุเป้าหมายข้อหนึ่ง ๆ นั้น มีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความสำเร็จ การมีกลยุทธ์ทำให้มีแนวทางการดำเนินการไปสู่เป้าหมาย และทำให้มีความชัดเจนในภารกิจและบทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ การกำหนดกลยุทธ์นี้จะต้องกำหนดหน่วยงานหลักที่เป็นผู้รับผิดชอบในการขับเคลื่อนรวมทั้งหน่วยงานสนับสนุนที่มีพันธกิจเกี่ยวข้อง

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



รูปที่ 5.1-2 การสร้างกลยุทธ์จากการวิเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix

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

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) มาจาก จุดแข็ง + อุปสรรค (Strength + Threats) เป็นการเอาจุดแข็งของโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษาารองรับหรือลดผลกระทบที่เกิดจากอุปสรรคที่ได้รับจากภายนอก เช่น กฎระเบียบการค้าผ่านแดน หรือสถานการณ์ที่ไม่ปกติจากภายนอกประเทศ เป็นต้น

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

กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) มาจาก จุดอ่อน + อุปสรรค (Weakness + Threats) เป็นการลดจุดอ่อนเพิ่มจุดแข็งและหลีกเลี่ยงอุปสรรคจากภายนอก เพื่อรอโอกาสใหม่เข้ามา

5.1.5 วิเคราะห์ฉากทัศน์การเติบโตทางเศรษฐกิจ และกำหนดเป้าหมายการเติบโต

การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดจากข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดและแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อนำไปสู่การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) และสามารถนำไปวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม เชื่อมโยง และเกิดประโยชน์ อย่างเป็นรูปธรรม

ข้อมูลการเติบโตทางเศรษฐกิจในรูปแบบของผลิตภัณฑ์มวลรวมด้านต่าง ๆ จะถูกนำมาพิจารณาร่วมกับเป้าหมายและการจัดสรรงบประมาณโครงการในแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เพื่อประเมินฉากทัศน์การเติบโตของแต่ละกลุ่มจังหวัดเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์

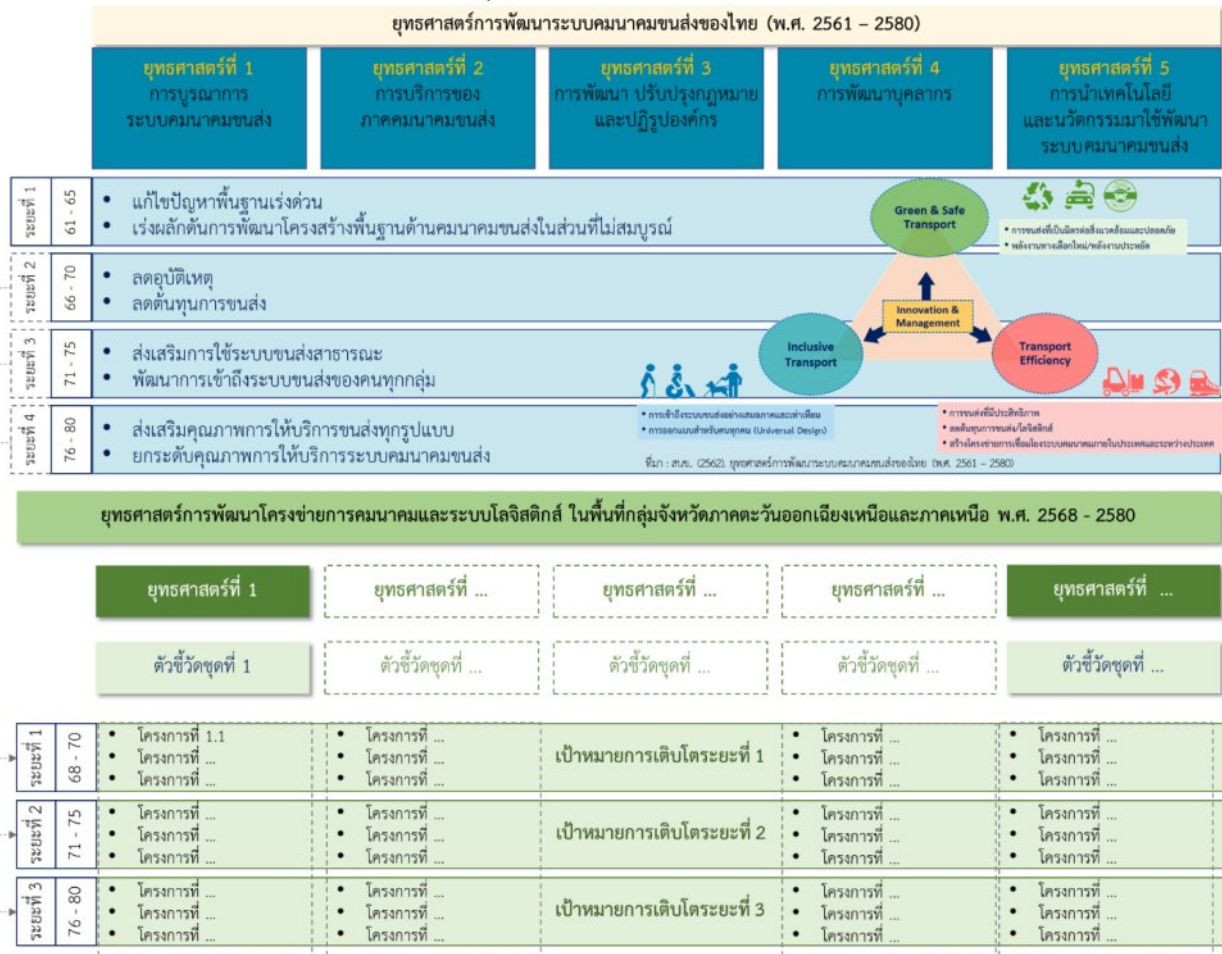
5.1.6 วิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางจากโครงข่ายที่พัฒนาแล้วภายใต้ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

ที่ปรึกษาจะทบทวนปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต และวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของโครงข่ายคมนาคม ซึ่งเป็นข้อมูลจากการพัฒนาแบบจำลอง โดยใช้สมมติฐานของการพัฒนาโครงข่ายจากโครงการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ หรือ การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อพิจารณาแนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานหรือนโยบายที่จะอำนวยความสะดวกต่อการกระจายการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

5.1.7 วางยุทธศาสตร์ กำหนดตัวชี้วัดและโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

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

กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี



รูปที่ 5.1-3 กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ได้พิจารณาความสอดคล้องกับแผนทั้งสามระดับตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ประกอบด้วย

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

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

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

ความสอดคล้องของแผนทั้งสามระดับดังแสดงในตารางที่ 5.2-1 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.2-1 ความสอดคล้องของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือฯ กับแผนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3

แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง
แผนระดับที่ 1	
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน <u>ประเด็นยุทธศาสตร์</u> 1. การเกษตรสร้างมูลค่า 2. อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต 3. สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว 4. โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก 5. พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม <u>ประเด็นยุทธศาสตร์</u> 1. การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ 2. การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี 3. การเสริมสร้างพลังทางสังคม ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>ประเด็นยุทธศาสตร์</u> 1. สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว 2. สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ 3. พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง 4. พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ประเด็นยุทธศาสตร์</u> 1. ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส 2. ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ 3. ภาครัฐมีขนาดเล็กกระทัดรัด เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ 4. ภาครัฐมีความทันสมัย 5. กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
แผนระดับที่ 2	
1. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว <u>เป้าหมายระดับประเด็น</u> - ผลผลิตนักท่องเที่ยวในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น - รายได้จากการท่องเที่ยวของเมื่อนำเที่ยวเพิ่มขึ้น - ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น

แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง
	ประเด็นที่ 6 พื้นที่และเมืองนาอยู่อัจฉริยะ <u>เป้าหมายระดับประเด็น</u> - ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม - ประเทศไทยมีพื้นที่ที่มีแผนผังภูมิโนเวศเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาเมืองนาอยู่ ชนบทมั่นคง เกษตรยั่งยืน และอุตสาหกรรมเชิงโนเวศ รวมทั้งผังพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติแหล่งโบราณคดี - ช่องว่างความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ลดลง ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล <u>เป้าหมายระดับประเด็น</u> - ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ <u>เป้าหมายระดับประเด็น</u> - การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น - การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น ประเด็นที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ <u>เป้าหมายระดับประเด็น</u> - บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ - ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ ประเด็นที่ 22 การพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม <u>เป้าหมายระดับประเด็น</u> - กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมเป็นธรรม - การอำนวยความสะดวกเป็นไปโดยเสมอภาค โปร่งใสทั่วถึง และปราศจากการเลือกปฏิบัติ
แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง
2. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค <u>เป้าหมาย</u> 1. ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค 2. ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค 3. ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่นาอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน <u>เป้าหมาย</u> 1. การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น 3. การพัฒนาเมืองให้มีความนาอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ <u>เป้าหมาย</u> 3. การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน <u>เป้าหมาย</u> การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้

แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง
แผนระดับที่ 3	
1. ยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)
2. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทาน <u>กลยุทธ์</u> กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก <u>กลยุทธ์</u> กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นประตูการค้า กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ <u>กลยุทธ์</u> กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
3. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	แนวทางการพัฒนา 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน แนวทางการพัฒนา 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง แนวทางการพัฒนา 3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) แนวทางการพัฒนา 4 การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ แนวทางการพัฒนา 5 การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

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

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 การปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 5.2-2

ตารางที่ 5.2-2 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน 2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น	1) รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และการกระจายรายได้ 2) ผลิตภาพการผลิตของประเทศ ทั้งในปัจจุบันการผลิตและแรงงาน 3) การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา 4) ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม	1) สร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ 2) กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ 3) เพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนาการพึ่งตนเองและการจัดการตนเองเพื่อสร้างสังคมคุณภาพ	1) ความแตกต่างของรายได้และการเข้าถึงบริการภาครัฐระหว่างกลุ่มประชากร 2) ความก้าวหน้าของการพัฒนาคน 3) ความก้าวหน้าในการพัฒนาจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี 4) คุณภาพชีวิตของประชากรสูงอายุ
ยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) อนุรักษ์ และรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม ให้คนรุ่นต่อไปได้ใช้อย่างยั่งยืน มีสมดุล 2) พื้นฟูและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ 3) ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ 4) ยกย่องกระบวนทัศน์ เพื่อกำหนดอนาคตประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมบนหลักของการมีส่วนร่วม และธรรมาภิบาล	1) พื้นที่สีเขียวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 2) สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติที่เสื่อมโทรมได้รับการฟื้นฟู 3) การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 4) ปริมาณก๊าซเรือนกระจก มูลค่าเศรษฐกิจฐานชีวภาพ
ยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	1) ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส 2) ภาครัฐมีขนาดเล็ก โปร่งใส พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง 3) ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดภัย เชื่อถือได้ และประพฤติดี 4) กระบวนการยุติธรรม เป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ	1) ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ 2) ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ 3) ระดับความโปร่งใส การทุจริต ประพฤติมิชอบ 4) ความเสมอภาคในกระบวนการยุติธรรม

5.2.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุน การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีความสอดคล้องหลักกับ **ประเด็น (07)** โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ ดิจิทัลและความสอดคล้องกับ **ประเด็น (05)** การท่องเที่ยว **ประเด็น (06)** พื้นที่และเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน **ประเด็น (09)** เขตเศรษฐกิจพิเศษ **ประเด็น (20)** การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ และ **ประเด็น (22)** การพัฒนากฎหมายและกระบวนการยุติธรรม โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 5.2-3

ตารางที่ 5.2-3 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็น	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ ดิจิทัล	1) ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้าง พื้นฐานของประเทศดีขึ้น	1) ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้าง พื้นฐาน อันดับไม่เกิน 38, 31 และ 25 ภายใน ปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ
ประเด็น (05) การท่องเที่ยว	1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น 2) รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น 3) ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของ ประเทศไทยดีขึ้น	1) สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ เฉลี่ยเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 25, 28 และ 30 ภายในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ 2) อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวใน เมืองน่าเที่ยวสูงกว่าอัตราการขยายตัวของ รายได้จากการท่องเที่ยวรวมของประเทศ เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 5, 7 และ 10 ภายใน ปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ 3) อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว ของประเทศไทยดีขึ้น อยู่อันดับของโลกไม่เกิน 28, 26 และ 24 ภายในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ
ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่ อย่างยั่งยืน	1) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน สูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ และสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อ กระจายความเจริญทางด้านการเศรษฐกิจและ สังคม 2) ประเทศไทยมีพื้นที่ที่มีแผนผังภูมิโนเวคเพื่อเป็น กรอบในการพัฒนาเมืองน่าอยู่ ชนบทมั่นคง เกษตรยั่งยืน และอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ รวมทั้งผังพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งโบราณคดี 3) ช่องว่างความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ลดลง	1) อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวม จังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เฉลี่ยเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 3.6, 4 และ 5 ในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ 2) แผนผังภูมิโนเวคระดับภาค เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 1, 2 และ 2 ภายในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ 3) อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวม จังหวัดต่อประชากรเฉลี่ยของจังหวัดร้อยละ 20 แรกที่ต่ำที่สุด เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.3, 2.4 และ 2.5 ต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ
ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ	1) การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของ เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น 2) การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	1) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม ของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด เฉลี่ยไม่น้อย กว่าร้อยละ 5 2) มูลค่าการลงทุนส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจ พิเศษทั้งหมด ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท

ประเด็น	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
ประเด็น (20) การบริการประชาชน และประสิทธิภาพ ภาครัฐ	1) บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ 2) ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วย การนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้	1) ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการ ของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90, 95 และ 95 ภายในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ 2) ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ อันดับของโลก ไม่เกิน 50, 40 และ 30 ภายในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ
ประเด็น (22) การพัฒนากฎหมาย และกระบวนการ ยุติธรรม	1) กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่า เทียม เป็นธรรม 2) การอำนวยความสะดวกความเป็นไปโดยเสมอ ภาค โปร่งใสทั่วถึง และปราศจากการเลือก ปฏิบัติ	1) คะแนนเฉลี่ย 5 ปัจจัยของดัชนีนิติธรรม ไม่ น้อยกว่าร้อยละ 0.65, 0.70 และ 0.75 ภายในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ 2) คะแนนเฉลี่ย 3 ปัจจัยของดัชนีนิติธรรม ไม่ น้อยกว่าร้อยละ 0.65, 0.70 และ 0.80 ภายในปี พ.ศ. 2570, 2575 และ 2580 ตามลำดับ

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

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุน
การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) **หมวดหมู่ที่ 5** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์
ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **หมวดหมู่ที่ 8** ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน
หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และ**หมวดหมู่ที่ 13** ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย
มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชนโดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สอดคล้องดังแสดงในตารางที่ 5.2-5

ตารางที่ 5.2-4 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุนและ ยุทธศาสตร์ทาง โลจิสติกส์ที่สำคัญ ของภูมิภาค	1) ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค 2) ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค 3) ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่าย คมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	1.1) อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น 2.1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ย ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ สัดส่วน การลงทุนรวมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี 2.2) มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยกับประเทศ ทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปี หรือ สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออก สินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณ การส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 1.5 ต่อปี 3.1) ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่า อันดับที่ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 3.2) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ 11

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมือง อัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้ อย่างยั่งยืน	1) การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาค และการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัว เพิ่มขึ้น 2) ความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ ของภาคลดลง 3) การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อ การเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชน ทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง	1.1) อัตราการเติบโตของรายได้ต่อประชากรในภาค เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าอัตราการเติบโตของรายได้ ต่อประชากรของประเทศ 1.2) มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มขึ้น ตามเป้าหมายในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออกมีมูลค่าการลงทุนรวม 500,000 ล้านบาท พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภาคใต้มีมูลค่าการลงทุนรวม 100,000 ล้านบาท และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีมูลค่า การลงทุนรวม 10,000 ล้านบาท 2.1) สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาคในการกระจาย รายได้ของภาค ต่ำกว่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค ของประเทศ 2.2) สัดส่วนผู้มีงานทำในแต่ละภาคเพิ่มสูงขึ้นกว่า สัดส่วนผู้มีงานทำของภาคใน ปี พ.ศ. 2563 ยกเว้นกรุงเทพมหานครมีสัดส่วนผู้มีงานทำ ไม่เกินร้อยละ 13 ของจำนวนผู้มีงานทำทั้งหมด 3.1) เมืองอัจฉริยะมีจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 105 พื้นที่ ภายใน ปี พ.ศ. 2570 3.2) เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น
หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจ หมุนเวียนและสังคม คาร์บอนต่ำ	1) การเพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียน และ การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ 2) การอนุรักษ์ พื้นฟู และใช้ ประโยชน์ จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน 3) การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	1.1) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ จากเศรษฐกิจหมุนเวียนเพิ่มขึ้น สามารถ สนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 1 ในปี พ.ศ. 2570 1.2) การบริโภควัสดุในประเทศมีปริมาณลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ในปี พ.ศ. 2570 1.3) ดัชนีการหมุนเวียนวัสดุสำหรับผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (พลาสติก, วัสดุก่อสร้าง, เกษตร - อาหาร) เพิ่มขึ้นไม่ น้อยกวาร้อยละ 10 ในปี พ.ศ. 2570 2.1) คะแนนดัชนีสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมดีขึ้น ติดอันดับ 1 ใน 3 ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีคะแนนไม่น้อยกว่า 55 คะแนน ในปี พ.ศ. 2570 2.2) พื้นที่ป่าไม้เพิ่มขึ้น โดยเป็นป่าไม้ธรรมชาติ ร้อยละ 33 และพื้นที่ป่าเศรษฐกิจเพื่อการใช้ประโยชน์ ร้อยละ 12 ของพื้นที่ประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2570 3.1) สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณ การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น มีสัดส่วน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 24 ภายในปี พ.ศ. 2570 3.2) การนำขยะกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่เพิ่มขึ้น โดย มีอัตราการนำขยะกลับมาใช้ใหม่ของประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของปริมาณขยะที่นำ กลับมาใช้ใหม่ได้ภายในปี พ.ศ. 2570 3.3) ปริมาณขยะต่อหัวในปี 2570 ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2560 ร้อยละ 10

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด
หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และ ตอบโจทย์ประชาชน	1) การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้ 2) ภาครัฐที่มีขีดสมรรถนะสูง คล่องตัว	1.1) ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการ ของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 2.1) ผลการสำรวจรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในองค์ประกอบ ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ดัชนีการมีส่วนร่วม ทางอิเล็กทรอนิกส์ ดัชนีทุนมนุษย์ และดัชนี การให้บริการภาครัฐออนไลน์ ไม่เกินอันดับที่ 40 ของโลก และมีคะแนนไม่ต่ำกว่า 0.82

5.2.4 หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 3 ระดับ (จ.1 - จ.3) ทำหน้าที่ประสานและบูรณาการระหว่างหน่วยงานเจ้าภาพและหน่วยงานร่วมขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติ ให้การดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เกิดการบูรณาการร่วมกัน และมีความคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพในการจัดสรรงบประมาณ ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 11 มิถุนายน 2567 มีการดำเนินการปรับหน่วยงานเจ้าภาพเพื่อให้สอดคล้องกับการปรับแผนแม่บทฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ที่สอดคล้องกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ดังแสดงในตารางที่ 5.2-5

ตารางที่ 5.2-5 หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 3 ระดับ (จ.1 - จ.3)

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่บทย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
05	ท่องเที่ยว	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 	050001	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 	การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม	050101	รายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
			050002	รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 		050102	เมืองและชุมชนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
			050003	ความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยดีขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 		050103	สินค้าท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมได้รับการขึ้นทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญาเพิ่มขึ้น	กระทรวงพาณิชย์ 
						การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ	050201	รายได้จากการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
							050202	การเป็นจุดหมายปลายทางในการจัดการประชุมนานาชาติของไทย	สำนักงานรัฐมนตรี (สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน)) 

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่ท่อย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
						การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย	050301	รายได้จากการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงามและแพทย์แผนไทยเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
							050302	อันดับด้านรายได้การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของประเทศไทย	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
							050303	สถานประกอบการด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและบริการทางการแพทย์ได้รับมาตรฐานเพิ่มขึ้น	กระทรวงสาธารณสุข 
						การท่องเที่ยวเชิงสำราญทางน้ำ	050401	รายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
							050402	การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น	กระทรวงคมนาคม 
						การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค	050501	ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 
						การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว	050601	นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่ท่อย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
							050602	โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น	กระทรวงคมนาคม
							050603	การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมดีขึ้น	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
06	พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจรียะ	กระทรวงมหาดไทย 	060001	ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์การความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 	การพัฒนาเมืองนำอยู่อัจรียะ	060101	เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (องค์การมหาชน)) 
			060002	ประเทศไทยมีพื้นที่ที่มีแผนผังภูมิโนเวศเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาเมืองนำอยู่ ชนบทมั่นคง เกษตรยั่งยืน และอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ รวมทั้งพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติแหล่งโบราณคดี	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 	การพัฒนาพื้นที่เมืองชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมิโนเวศอย่างยั่งยืน	060201	เมืองมีระบบจัดการสิ่งแวดล้อมและมลพิษที่มีประสิทธิภาพครอบคลุมและได้มาตรฐาน	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่บทย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
			060003	ช่องว่างความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ลดลง	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 		060202	ความยั่งยืนทางภูมินิเวศ ภูมิสังคม และภูมิวัฒนธรรม	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 
07	โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	070001	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	กระทรวงคมนาคม 
							070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	กระทรวงคมนาคม 
							070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	กระทรวงคมนาคม 
							070104	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	กระทรวงคมนาคม 
							070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	กระทรวงมหาดไทย 

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่บทย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
						โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน	070201	การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง	กระทรวงพลังงาน 
							070202	การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น	กระทรวงพลังงาน 
							070203	ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น	กระทรวงพลังงาน 
							070204	การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด	กระทรวงพลังงาน 
							070301	ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 
09	เขตเศรษฐกิจพิเศษ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 	090001	การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	090101	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่ท่อย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
			090002	การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 		090102	การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 
						การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ	090204	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่ม	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 
							090205	การลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 
						การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	090301	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 
							090302	การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	สำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) 

แผนแม่บทฯ	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่ท่อย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
20	การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ 	200001	บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ 	การพัฒนาบริการประชาชน	200101	งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ 
			200002	ภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรม เทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 	การบริหารจัดการการเงินการคลัง	200201	หน่วยงานภาครัฐบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 
							200202	ภาษีที่จัดเก็บถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ	กระทรวงการคลัง 
							200203	หน่วยงานของรัฐดำเนินการโครงการตามห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทยเพื่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 
						การปรับสมดุลภาครัฐ	200301	เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม	สำนักงานกฤษฎีกา (สำนักงานปลัด) 
							200302	องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต้องมีสมรรถนะและสร้างควมทันสมัยในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะให้กับประชาชน	กระทรวงมหาดไทย 

แผนแม่บท	แม่บทา (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทา (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทา	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทา (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทา	เป้าหมายแผนแม่บทย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
						การพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ	200401	ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูง เทียบเท่ามาตรฐานสากล และมีความคล่องตัว	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ 
						การสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ	200501	บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และมีมืออาชีพ	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ 
22	กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม	กระทรวงยุติธรรม 	220001	กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม	กระทรวงยุติธรรม 	การพัฒนากฎหมาย	220101	กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐ และภาคเอกชนอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศโดยทั่วถึง	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 
			220002	การอำนวยความสะดวกเป็นไปโดยความเสมอภาค โปร่งใสเป็นธรรม ทัวถึง และปราศจากการเลือกปฏิบัติ	กระทรวงยุติธรรม 		220102	การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ทัวถึงไม่เลือกปฏิบัติและเป็นธรรม	กระทรวงยุติธรรม 
							220103	ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนากฎหมาย	กระทรวงยุติธรรม 

แผนแม่บท	แม่บทฯ (23 ประเด็น)	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทฯ (จ.1)	รหัสเป้าหมายระดับประเด็น	เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ (จ.2)	แผนย่อย	รหัสเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทฯ	เป้าหมายแผนแม่บทย่อย	หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ (จ.3)
							220104	การมีกฎหมายที่ดีและเท่าที่จำเป็น	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา 
						การพัฒนากระบวนการยุติธรรม	220201	การอำนวยความสะดวก รวดเร็ว เสมอภาค ทัวถึง เป็นธรรม และปราศจากการเลือกปฏิบัติ	กระทรวงยุติธรรม 

ที่มา: การมอบหมายหน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.1) หน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.2) และหน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.3) จำแนกตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2567.

5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

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

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

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัดออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

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

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

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

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

- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษา และแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

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

- **W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ** พิจารณาข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

- **W2 อุบัติเหตุทางถนน** พิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- **W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี** พิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาด้านทรัพยากรบุคคล

- **W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าครองชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

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

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

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

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์

- **T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า

- **T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร

- **T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ** พิจารณารหัสคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้ง 9 กลุ่ม 37 จังหวัด โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี หนองคาย หนองบัวลำภู เลย และบึงกาฬ มีชัยภูมิที่โดดเด่นที่เชื่อมโยงไปสู่ “ประตูการค้า การลงทุนในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง” ภูมิประเทศที่เป็น ธรรมชาติสวยงาม การท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์และวัฒนธรรมรองรับการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง มีการกำหนด ตำแหน่งการพัฒนา “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มแม่น้ำโขง” มีเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางโรแมนติก รุท (Romantic Route) และเส้นทางนาคี รุท (Nakee Route) โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5.3-1 ถึงตารางที่ 5.3-6

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เชื่อมโยง 3 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศจีน และมีระบบคมนาคม การขนส่งและโลจิสติกส์ ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การค้าชายแดน และระเบียบเศรษฐกิจ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) และมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เชิงทางธรรมชาติ เชิงความเชื่อ ศรัทธา และวัฒนธรรมที่โดดเด่น

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ยังขาดประสิทธิภาพ และไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมทั้ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว และพื้นที่ยังไม่มีศูนย์ One stop service ด้านการค้า การลงทุน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

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

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ วิกฤติภัยธรรมชาติ และความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม กระทบต่อภาคเกษตรกรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ภัยธรรมชาติเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อ การผลิตในภาคการเกษตร การเกิดโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน พืช และสัตว์ รวมทั้งการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการกีดกัน ทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 5.3-1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy) ได้แก่ จังหวัดอุดรธานีและหนองคาย - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดหนองคาย - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดหนองคาย เลย และบึงกาฬ - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดหนองคาย และเลย - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดหนองคาย เลย บึงกาฬ - จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ หนองคาย: จุดผ่านแดนถาวร (ด่านท่าเสด็จ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 ด้านตรวจคนเข้าเมืองสถานีรถไฟหนองคาย) และจุดผ่อนปรนทางการค้า 4 จุด (บ้านเป่งจาน บ้านจุมพล บ้านหม้อ บ้านม่วง) เลย: จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน บ้านคกไม้ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว) จุดผ่อนปรนการค้า 3 แห่ง (บ้านนาเหมืองแพร์ บ้านนาข่า บ้านนากระเซิง) บึงกาฬ: จุดผ่านแดนถาวร (อำเภอบึงกาฬ) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านบุ่งคล้า บ้านห้วยคต) จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้าง (จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด และสายรองเชื่อมโยงพื้นที่ - สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย) แห่งที่ 5 (บึงกาฬ) เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และจุดพักรถ - ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ท่าอากาศยานเลย - สถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัด ซึ่งสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) - โครงการรถไฟความเร็วสูงที่เริ่มดำเนินการแล้ว	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - หนองคาย และบึงกาฬ มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยใช้แพขนานยนต์และเรือโดยสารข้ามฟากทำให้มีข้อจำกัดและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเมื่อเทียบกับการใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง - หนองบัวลำภู ขาดโครงข่ายทาง และการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัดและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - อุดรธานี มีระยะทางห่างไกลจากท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (แหลมฉบัง) และกรุงเทพมหานครทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง - เลย ขาดระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว - ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว - การต่อยอด ยกระดับ เพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรไม่เพียงพอ - การบริหารจัดการน้ำไม่เพียงพอต่อภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม - ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางรายได้ และหนี้สินครัวเรือน - การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพและทักษะขั้นสูงยังไม่ครอบคลุม - ผู้ประกอบการมีทักษะด้านการสื่อสารและการค้าการลงทุนไม่เพียงพอ - การพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวในบางพื้นที่ขาดมาตรฐานอย่างเพียงพอ - ไม่มีศูนย์ One stop service ด้านการค้าการลงทุนประจำพื้นที่ - ไม่มีอุตสาหกรรมแปรรูปขั้นสูง รองรับผลผลิตทางการเกษตรมีเพียงอุตสาหกรรมขั้นต้น - การเคลื่อนย้ายของแรงงานในพื้นที่ไปทำงานที่อื่น W2 อุบัติเหตุทางถนน - บึงกาฬ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สถานีรถไฟในหลายจังหวัด เช่น สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟนาทา - เส้นทางขนส่งทางน้ำ ที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงจึงมีศักยภาพขนส่งทางน้ำข้ามฝั่งไปยัง สปป.ลาว เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า เกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - พื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการผลิตสินค้าทางการเกษตรที่หลากหลายและโดดเด่น - สินค้า GI แต่ละจังหวัด จังหวัดอุดรธานี (เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดหนองคาย (กล้วยตากสังคม สับปะรดศรีเชียงใหม่ ปลายินละคร้างแม่น้ำโขงหนองคาย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดหนองบัวลำภู (เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดเลย (ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ ข้าวเหนียวแดงเมืองเลย ข้าวเหนียวผิวเกลี้ยงเมืองเลย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) จังหวัดบึงกาฬ (สับปะรดบึงกาฬ ผ้าหมักโคลนบึงกาฬ) - แหล่งอุตสาหกรรมหลายอย่าง เช่น อาหาร ยางและผลิตภัณฑ์ยาง และมีนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี (ขนาด 2,213 ไร่) (บึงกาฬเป็นพื้นที่ปลูกยางพาราเป็นอันดับที่ 1 ในภาคฯ (อันดับที่ 7 ของประเทศ)) เครื่องดื่ม สินค้าเกษตรแปรรูป รวมทั้งโรงงานน้ำตาล โรงงานยาง โรงโม่หินที่สำคัญในจังหวัดเลย S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (ลุ่มน้ำโขง ภูเรือ ดอกไม้ 3 ฤดู ดอกไม้เมืองหนาว) การท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน เมืองมัลลิกะคี เมืองสปอร์ตซิตี เมืองสมุนไพร การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (การแต่งกายที่เป็นเอกลักษณ์ ผิวดำโขงไทดำ ภาษา) การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขงแหล่งท่องเที่ยว เชิงประวัติศาสตร์ (บ้านเชียง และภูพระบาท) - เลย เป็นเมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.4 รายได้ท่องเที่ยว 5,080 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.3 - บึงกาฬ เป็นเมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 853.4 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.3 รายได้ท่องเที่ยว 1,595 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 68.6 - หนองคาย เป็นเมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 3.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.5 รายได้ท่องเที่ยว 7,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 115.9	- อุดรธานี มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน - หนองบัวลำภู มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 20 คนต่อประชากร 1 แสนคน - หนองคาย มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน - เลย มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คนต่อประชากรแสนคน ปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่ - บุคลากรด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ขาดประสิทธิภาพ - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ที่เพียงพอ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - บึงกาฬ เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.68) - อุดรธานี เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.50) - หนองบัวลำภู เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.48) - หนองคาย เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.42) สัดส่วนวัยแรงงานในพื้นที่ลดลง - เลย เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.23) - ปัญหาเสพติด - ขาดการใช้เทคโนโลยีในการสอนออนไลน์ นักเรียนขาดสื่ออุปกรณ์การเรียนออนไลน์ - แรงงานส่วนใหญ่ขาดความรู้และทักษะต่ำ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- หนองบัวลำภู เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 รายได้ท่องเที่ยว 366 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 75.1 - อุดรธานี เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 4.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.1 รายได้ท่องเที่ยว 11,995 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 98.2 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางศาสนา วัฒนธรรม ชนบทธรรมเนีย ประเพณีของชนเผ่าที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น ผีตาโขน ไทดำ ต้นทุนทางภูมิปัญญาหัตถกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชน ผ้าหมักโคลน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน มรดกโลก แหล่งเมืองสมุนไพรและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - ศูนย์บริการทางการแพทย์ ระบบบริการสุขภาพที่ได้มาตรฐานสากล JCI และมาตรฐาน HA ในระดับอนุภูมิภาค การจัดการขยะมูลฝอยชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ - ศูนย์วิจัยและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการเกษตร และสหกรณ์ ด้านพืช ข้าว ยางพารา ปศุสัตว์ ประมง ศูนย์เรียนรู้การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร และศูนย์ปราชญ์ชาวบ้าน สถานศึกษามีศักยภาพช่วยเพิ่มทักษะฝีมือของแรงงาน และให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ SMEs และ OTOP - แรงงานมีทักษะ	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เลย หนองคาย บึงกาฬ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง (เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร) - อุดรธานี หนองบัวลำภู อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน (ชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุดรธานี หนองบัวลำภู) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว และการเชื่อมโยงกับวิถีชีวิตลุ่มน้ำ สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง - กลุ่มจังหวัดร่วมมือส่งเสริมการเป็น “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง บนเส้นทางโรแมนติก (Romantic Route) และนาฮี (Nakhee Route) - การได้รับโอกาสเป็นเจ้าภาพมหกรรมพืชสวนโลก ในปี พ.ศ. 2569 ที่จังหวัดอุดรธานี - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน - ประเทศเพื่อนบ้านมีความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มจังหวัด	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ สิ่งแวดล้อม และภูมิศาสตร์ของโลก - การเกิดโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน พืช และสัตว์ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การแข่งขันทางเศรษฐกิจ และการกีดกันทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน - ความขัดแย้ง การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจโลก และภาวะเงินเฟ้อ - ปัญหายาเสพติด - การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย - ปัญหาการนำสินค้าราคาถูกและด้อยคุณภาพ และการลักลอบนำเข้าสินค้าโดยผิดกฎหมาย T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานภาคการเกษตรมีแนวโน้มลดลง การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น อัตราการเกิดน้อยลง ทำให้ต้องพึ่งพาแรงงานต่างชาติ

โอกาส	อุปสรรค
- การขยายตัวของทางท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ - การส่งเสริมด้านการกีฬา เช่นทีมฟุตบอลไทยแลนด์พรีเมียร์ลีก เพื่อต่อยอดการท่องเที่ยวเชิงกีฬา O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค นโยบายระเบียบเศรษฐกิจพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ - การขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลดีต่อการค้าการลงทุน และการค้าชายแดน - นโยบายส่งเสริมการพัฒนาด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตรครบวงจร ด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน - โครงการพัฒนามาตรฐาน เช่น รถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) รถไฟทางคู่ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว การพัฒนาการค้า โครงการทางเลี่ยงเมือง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาเชื่อมโยงกับสนามบิน เป็นต้น - การพัฒนาโครงการรถไฟ จีน - ลาว - การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และเศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การพัฒนาด้านเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์โดยมีมูลค่าสูง - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - งานมหกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นในพื้นที่ เช่น พืชสวนโลก กีฬาผ้าพื้นเมือง อาหาร ฯลฯ นำไปสู่การเชื่อมโยงในภูมิภาค	- รูปแบบการก่ออาชญากรรมมีความซับซ้อนและมีแนวโน้มเป็นอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุดรธานี

การพัฒนามาตรฐานของจังหวัดอุดรธานีควรส่งเสริมการเป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และส่งเสริมเส้นทางในพื้นที่เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงที่มีโอกาสเติบโตจากนโยบายการส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (EWEC, NeEC) พัฒนามาตรฐานเชื่อมต่อโครงข่ายกับถนนสายประธานหมายเลข 2 ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด พัฒนาถนนสายหลักหมายเลข 22 210 216 และ 227 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง พัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมอาหารและการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง และนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

พัฒนาการเข้าถึงและการบริการการขนส่งทางอากาศของสนามบินอุดรธานี (UTH) วางแผนคมนาคมเพื่อรองรับการขยายโครงข่ายด้านคมนาคมไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้เชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขนส่งระยะไกล เนื่องจากที่ตั้งจังหวัดอุดรธานีมีระยะทางห่างไกลจากประตูการค้าสำคัญของประเทศ เช่น ท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศที่แหลมฉบัง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง การวางแผนควรพิจารณาควบคู่กับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมของจังหวัดและการสนับสนุนการลงทุนเพื่อสร้างเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน และรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ และกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด เช่น การเป็นเจ้าภาพมหกรรมพืชสวนโลก ปี พ.ศ. 2569 และการได้สิทธิ์ในการจัด L'etape Thailand by tour de France พัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้มีระดับการบริการที่เพียงพอและมีการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเหมาะสม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ และการลดอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 5.3-2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุดรธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC Bioeconomy) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 22 210 216 และ 227 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - การขนส่งทางอากาศที่สะดวกโดยใช้สนามบินอุดรธานี (UTH) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - แหล่งการค้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน - สินค้าพื้นเมือง ผ้าทอมือและผลิตภัณฑ์ชุมชน ที่มีผู้ประกอบการ SME วิสาหกิจชุมชนที่มีความสามารถในการแข่งขัน - แหล่งอุตสาหกรรมอาหารและการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญซึ่งมีความสามารถในการแข่งขันสูงและนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี (ขนาด 2,213 ไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 4.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 217.1 และ ปี 2566 ร้อยละ 37.1 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 11,995 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 195.3 ปี 2566 ร้อยละ 98.2	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐานในชนบทยังไม่ทั่วถึงและขาดการซ่อมบำรุงขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - ที่ตั้งจังหวัดอุดรธานีมีระยะทางห่างไกลจากท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (แหลมฉบัง) และกรุงเทพมหานคร ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 18 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ - สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมไม่สามารถรองรับการขยายตัวของพัฒนาในอนาคตได้ - ปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายด้าน - เกษตรกรรมยังพึ่งพาเกษตรเชิงเดี่ยว W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.50) - บุคลากรที่มีความรู้ด้านไอซี ทีหา ท่องเที่ยวไม่เพียงพอ - ครัวเรือนมีรายได้น้อย เงินออมต่ำ ภาระหนี้เพิ่มมากขึ้น ความเหลื่อมล้ำทางรายได้สูง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เมืองมรดกโลก 2 แห่ง ได้แก่ บ้านเชียงกับภูพระบาท - เมืองไมซ์ซีทีเมืองสปอร์ตซีที - เมืองสมุนไพรและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์บริการทางการแพทย์ในระดับอนุภูมิภาค - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น และแหล่งมรดกโลก - เมืองสมุนไพรและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - แรงงานที่มีทักษะความรู้และประสบการณ์มาพัฒนาจังหวัด - การจัดการขยะมูลฝอยชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ	- ภาวะความเจ็บป่วยจากโรคเรื้อรังอยู่ในเกณฑ์สูง ภาวะสุขภาพจิต ความโดดเดี่ยว ช่องว่างระหว่างวัย - ประสิทธิภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ - การศึกษาเฉลี่ยต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานการศึกษา ทั้งผลการทดสอบ O-NET, RT, NT, V-NET, N-NET, B-NET - ปัญหายาเสพติดก่อให้เกิดปัญหาสังคมเพิ่มขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - การเป็นเจ้าภาพมหกรรมพีชสวนโลก ปี พ.ศ. 2569 และการได้สิทธิ์ในการจัด L'etape Thailand by tour de France - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงยังคงเติบโตและมีแนวโน้มที่จะมีการค้าขายภายในภูมิภาคเพิ่มขึ้น การส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ (EWEC, NeEC) - การขยายโครงข่ายด้านคมนาคมไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) - การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมของจังหวัด - นโยบายการส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนเพื่อสร้างเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) - การพัฒนาระบบดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - พื้นที่การพัฒนาระเบียงนวัตกรรมสุขภาพ (Wellness) ซึ่งสามารถสร้างเศรษฐกิจโดยนำฐานการแพทย์มาเสริมศักยภาพ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ความหลากหลายทางชีวภาพเป็นโอกาสสู่การส่งออกอาหารแห่งอนาคต	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศโลก ภัยพิบัติทางธรรมชาติมากขึ้นและรุนแรงขึ้น T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของสถานการณ์โลกทั้งทางเศรษฐกิจและการเมือง - ต้นทุนการผลิตมีการปรับตัวสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเข้าสู่สังคมสูงวัยที่มีผลกระทบต่อตลาดแรงงาน - ภาวะสุขภาพของประชากร และความเข้มแข็งทางสังคม T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปกริษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดหนองคาย

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดหนองคายควรส่งเสริมการเป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy) ส่งเสริมจุดแข็งของการมีที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงซึ่งมีศักยภาพขนส่งทางน้ำข้ามฝั่งให้มีการเชื่อมต่อชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน) ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า เกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาค ส่งเสริมพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวร (ด่านท่าเสด็จ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 ด้านตรวจคนเข้าเมืองสถานีรถไฟหนองคาย) และจุดผ่อนปรนทางการค้า 4 จุด (บ้านเป่งจาน บ้านจุมพล บ้านหม้อ บ้านม่วง) เน้นการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและระบบขนส่งโลจิสติกส์ของจังหวัดที่มีอยู่ทุกระบบทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำให้เข้าถึงได้โดยสะดวก การเชื่อมโยงกับถนนสายประธานหมายเลข 2 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด และมีถนนสายหลัก หมายเลข 211 และ 212 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัด ส่งเสริมให้พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย สถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟหนองคาย สถานีรถไฟนาทา ให้เป็นโครงข่ายของศูนย์การเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว และพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดให้พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว วางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ ให้รองรับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง จีน - ลาว และโครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายสาย โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย สามารถเชื่อมต่อการค้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย โครงการทางเลียบเมือง แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น นอกจากนี้ควรส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน) เช่น หมู่บ้าน OTOP นวัตกรรม วิถีชีวิตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิต ลุ่มน้ำ สืบเสาะวัฒนธรรมล้านช้าง เชื่อมโยงไทย - ลาว - จีน ยังจะส่งเสริมให้การค้าและบริการที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวมีโอกาสเติบโตสูง

ตารางที่ 5.3-3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดหนองคาย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษ และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy) - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร (ด่านท่าเสด็จ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 ด้านตรวจคนเข้าเมืองสถานีรถไฟหนองคาย) และจุดผ่อนปรนทางการค้า 4 จุด (บ้านเป่งจาน บ้านจุมพล บ้านหม้อ บ้านม่วง) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์เข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวก ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว ทำให้ยากต่อการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์สายรองยังไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ - ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด ทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับซึ่งเป็นรูปแบบหลักมีไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ถนนสายประธานหมายเลข 2 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 211 และ 212 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ เส้นทางขนส่งมีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง - สถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีศักยภาพในการเป็นศูนย์การเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว - สถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟนาทา - ที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงจึงมีศักยภาพขนส่งทางน้ำข้ามฝั่งไปยัง สปป.ลาว เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้าเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ กล้วยตากสังคม สับปะรดศรีเชียงใหม่ ปลานิลกระซังแม่น้ำโขงหนองคาย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ไหมและผ้าพื้นเมือง - แหล่งอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 4 อันดับ คือ อาหาร ยางและผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องดื่ม และเกษตร - สินค้าเกษตรหลากหลายและมีคุณภาพ เช่น ข้าว ยางพารา ไข่ไก่ทุเรียน เงาะสับปะรด ปลานิลกระซัง โกโก้ ปริมาณพืชเศรษฐกิจสำคัญ คือ อ้อย ข้าวนาปี ยางพารา มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง - ระบบมาตรฐานเกษตรอินทรีย์หนองคายขั้นพื้นฐาน Nongkhai Basic Organic Standard (BOS) S4 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่ต้องการการขนส่ง - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 224.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 48.5 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 7,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 216.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 115.9 - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ มีวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลาย - การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ประเพณีวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และศาสนา และแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ	และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ความอุดมสมบูรณ์ของดินต่ำ - พื้นที่ชลประทานเพื่อการเกษตรไม่เพียงพอ - ช่องทางการตลาดสินค้าและบริการยังมีช่องทางที่จำกัด - ขาดการนำองค์ความรู้ด้านการวิจัยและเทคโนโลยีมาใช้ลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเกษตร นวัตกรรมทางการเกษตรมีน้อย พื้นที่และสินค้าทางการเกษตรที่ได้รับรองมาตรฐาน (GAP/ เกษตรอินทรีย์) มีน้อย W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.42) สัดส่วนวัยแรงงานในพื้นที่ลดลง - แรงงานนอกระบบที่เข้าสู่ระบบประกันสังคมมีอัตราต่ำ - แรงงานขาดวินัยอุตสาหกรรม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ที่ตั้งที่อยู่ติดกับแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน) S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์วิจัยและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการเกษตร และสหกรณ์ ด้านพืช ข้าว ยางพารา ปศุสัตว์ ประมง ศูนย์เรียนรู้การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร และศูนย์ปราชญ์ชาวบ้าน - ระบบบริการสุขภาพที่ได้มาตรฐานสากล JCI และมาตรฐาน HA - สถานศึกษาที่มีศักยภาพช่วยเพิ่มทักษะฝีมือแรงงาน	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ - นโยบายการท่องเที่ยวเมื่อน้ำท่วม และการเชื่อมโยงกับต่างประเทศ เช่น หมู่บ้าน OTOP นวัตกรรม เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง สหกรณ์พัฒนาวัฒนธรรมล้านช้างเชื่อมโยงไทย - ลาว - จีน ทำให้การค้าและบริการเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวมีโอกาสเติบโตสูง O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงการรถไฟความเร็วสูง จีน - ลาว - โครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายสาย โครงการรถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย รถไฟทางคู่สายขอนแก่น - หนองคาย สามารถเชื่อมต่อการค้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย โครงการทางเลียบเมือง แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - กระแสการรักษาสุขภาพ อาหารปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายของการส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน สัตว์ และพืช - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติ ปัญหาน้ำท่วม/ภัยแล้ง/วาตภัย มลภาวะทางอากาศและฝุ่น PM 2.5 T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของราคาสินค้าทางการเกษตรที่ไม่แน่นอน - ข้อจำกัดในการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อปฏิบัติ ในการขอเอกสารรับรองสำหรับนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ค่อนข้างยุ่งยาก - ระดับน้ำในแม่น้ำโขงผันผวน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาการลักลอบลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดหนองบัวลำภู

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดหนองบัวลำภูควรเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมกับพื้นที่ในกลุ่มจังหวัดให้มีความสะดวก อีกทั้งจังหวัดอยู่ไม่ไกลจากชายแดนสามารถใช้เส้นทางผ่านจังหวัดเลย อุดรธานี และหนองคายไปยังชายแดนและตั้งอยู่ใกล้กับจังหวัดขอนแก่นที่เป็นเมืองหลักสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายสำคัญของจังหวัดและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายสำคัญหมายเลข 210 228 2097 2146 และ 2352 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทาง รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพให้รองรับในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว ส่งเสริมพัฒนาการการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดการเชื่อมโยงเส้นทางไปสู่สนามบิน 3 แห่ง ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี เลย และขอนแก่นให้มีความสะดวก จะเป็นโอกาสในการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของจังหวัด ส่งเสริมพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวรองรับการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน ส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยว "เส้นทางสายไหม สู่เมืองน่าเที่ยว" ภายใต้การยกระดับการตลาดผลิตภัณฑ์ผ้าไหมสู่แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างการรับรู้ และการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวกับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีความร่วมมือส่งเสริมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดในกลุ่มจังหวัด จากตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ "ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง" บนเส้นทางโรแมนติก รุท (Romantic Route) และนาคี รุท (Nakhee Route) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ตารางที่ 5.3-4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดหนองบัวลำภู

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - จังหวัดอยู่ไม่ไกลจากชายแดน สามารถใช้เส้นทางผ่านจังหวัดเลย อุดรธานี หนองคาย ไปยังชายแดน และอยู่ใกล้กับจังหวัดขอนแก่นที่เป็นเมืองหลักสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 210 228 2097 2146 และ 2352 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - จังหวัดมีขนาดเล็กจึงง่ายต่อการบริหารจัดการ รวมทั้งการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้ง่ายและรวดเร็ว - พื้นที่อยู่ใกล้สนามบิน 3 แห่ง คือ จังหวัดอุดรธานี เลย และขอนแก่น ทำให้มีความสะดวก และใช้เวลาไม่มากในการเดินทางมายังจังหวัด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ผ้าทอมีคุณภาพและมีอัตลักษณ์ที่โดดเด่น - ทรัพยากรน้ำใต้ดินอุดมสมบูรณ์ใช้ในการอุปโภคบริโภคการเกษตร - ดินสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก ทำการเกษตรได้หลากหลาย และปริมาณผลผลิตเพิ่มขึ้นทุกปี S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัดและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 20 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ผังเมืองรวมกำหนดพื้นที่ใช้ประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีสัดส่วนน้อย ทำให้การลงทุนภาคอุตสาหกรรมน้อย - ขาดการบูรณาการประสานการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการส่งเสริม SMEs - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน - อัตลักษณ์จังหวัดหนองบัวลำภูขาดความโดดเด่น - การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรยังไม่มีประสิทธิภาพ - การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยขาดประสิทธิภาพ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 223.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 15.1 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 366 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 207.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 75.1 - ภูมิประเทศสวยงาม แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งเชิงธรรมชาติ ธรรมชาติและวัฒนธรรม - คดีความผิดเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สิน และคดียาเสพติด มีน้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่มาเยือน S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางภูมิปัญญาทางหัตถกรรมผ้าไหม ศาสนาและวัฒนธรรม	- สารเคมีทางการเกษตรมาก ตกค้างในน้ำ และดิน - ไม่มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางการเกษตรในพื้นที่ - ขาดการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน - ขาดการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพิ่มคุณภาพการผลิต W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากร อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.48) - แรงงานภาคการเกษตรส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ - รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรน้อย - ผลสัมฤทธิ์ด้านการศึกษาดูต่ำกว่ามาตรฐานของประเทศ - แรงงานส่วนใหญ่ขาดความรู้และทักษะต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาการด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - การส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว (Less visited area) และกระทรวงพาณิชย์เห็นศักยภาพผลิตภัณฑ์ผ้าทอของ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดจึงได้เข้าร่วมโครงการ "เส้นทางสายไหม สู่มืองน่าเที่ยว" ภายใต้การยกระดับการตลาด ผลิตภัณฑ์ผ้าไหมสู่แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างการรับรู้ และ ประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ผ้าไหมเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว - กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีความร่วมมือ ส่งเสริมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดในกลุ่มจังหวัด จากตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ "ศูนย์กลางการท่องเที่ยว อารยธรรมลุ่มน้ำโขง" บนเส้นทางโรแมนติก รุท (Romantic Route) และนาคี รุท (Nakhee Route) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 - การส่งเสริมการท่องเที่ยวด้านกีฬา มีทีมฟุตบอลที่โดดเด่นใน ไทยแลนด์พรีเมียร์ลีกสามารถต่อยอดสู่การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การแข่งขันกีฬา มหกรรมกีฬา O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลิตภัณฑ์ชุมชน การเกษตร และการท่องเที่ยว - การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับสนามบิน 3 แห่ง คือ อุดรธานี เลย และขอนแก่น ทำให้มีความสะดวก และใช้เวลาไม่มากในการเดินทางมายังจังหวัดหนองบัวลำภู จึงเป็นโอกาสในการ พัฒนาการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนของจังหวัด	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ต่อแนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยว - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ วิกฤติภัยธรรมชาติ และความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทบต่อภาคเกษตรกรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ภัยธรรมชาติเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการผลิตในภาค การเกษตร ทั้งสภาพอากาศแปรปรวน ปริมาณน้ำฝนน้อย และกระจายไม่สม่ำเสมอในต้นฤดูการเพาะปลูกในบางพื้นที่ ทำให้ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำลดลง และในช่วงปลายฤดูการ ประสบปัญหาจากพายุ ฝนตกหนัก ส่งผลให้บางพื้นที่ได้รับความเสียหาย ส่งผลต่อการเกษตรและการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำทั้งในประเทศและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โควิด 2019 (COVID-19) ส่งผลต่อระดับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิต จำนวนผู้เดินทางมาเยี่ยมเยือน ในพื้นที่จังหวัดลดลง และภาคอุตสาหกรรมหดตัวลง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การขาดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนนโยบายจากการปรับเปลี่ยน ผู้บริหารระดับสูงบ่อย - แนวโน้มประชากรวัยแรงงานนิยมเดินทางไปทำงานในเมืองใหญ่ - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- การเติบโตของธุรกิจ Online ทำให้ผู้ประกอบการมีโอกาสในการขายและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าได้มากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การรณรงค์ป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติ โครงการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขภัยพิบัติทางธรรมชาติ (TO BE NUMBER ONE) ต้นแบบจังหวัดระดับเพชร มุ่งสู่ยอดเพชร (1 ใน 9 จังหวัดของประเทศ) เป็นองค์ความรู้และนวัตกรรมที่จะขยายผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน/ชุมชน - การส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล (Good Governance) และป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐ - การเข้าถึงการศึกษาทางเลือกผ่านช่องทางออนไลน์ในยุคโลกาภิวัตน์ นโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ภาครัฐให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการน้ำและการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำตามแผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ 20 ปี ทุกหมู่บ้านมีน้ำสะอาดอุปโภค บริโภคน้ำเพื่อการผลิตมั่นคง ความเสียหายจากอุทกภัยลดลง คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน บริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน ภายใต้การพัฒนาอย่างสมดุล โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเลย

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดเลยควรส่งเสริมการเชื่อมต่อโครงข่ายสำคัญของจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 21 201 210 และ 211 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง และชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน บ้านคกไฟ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว) จุดผ่อนปรนการค้า 3 แห่ง (บ้านนาหมือ่งแพ้ว บ้านนาข่า บ้านนากระเซิง) และการเชื่อมโยงการคมนาคมเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมสำคัญในจังหวัดที่มีอยู่อย่างหลากหลาย เช่น น้ำตาล ยาง หิน เป็นต้น ส่งเสริมการพัฒนาการบริการและเข้าถึงสนามบินเลย จะสามารถส่งเสริมการคมนาคมของจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงได้ วางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการส่งเสริมการค้าชายแดนติดกับ สปป.ลาว และแนวโน้มการพัฒนารถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีนมาถึง สปป.ลาว และสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 7 รวมทั้งทางเลี่ยงเมืองเลย ทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน และการวางแผนคมนาคมเพื่อรองรับการขยายโครงข่ายด้านคมนาคมไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน การเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) จะเป็นโอกาสที่ทำให้จังหวัดเลยสามารถทำการค้าผ่านแดนได้มูลค่าสูงขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดด้วย

ตารางที่ 5.3-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเลย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน บ้านคอกไม้ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว) จุดผ่อนปรนการค้า 3 แห่ง (บ้านนาเหมืองแพร่ บ้านนาข่า บ้านนากระเซิง) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 21 201 210 และ 211 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - การขนส่งทางอากาศมีสนามบินเลย (LOE) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ ข้าวเหนียวแดงเมืองเลย ข้าวเหนียวชีวเกลี้ยงเมืองเลย เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - อุตสาหกรรมสำคัญมีความหลากหลาย เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานยาง โรงไม้หิน - ทรัพยากรธรรมชาติ ดินมีคุณภาพ และน้ำใต้ดิน สภาพภูมิอากาศเหมาะต่อการปลูกพืชเศรษฐกิจและพืชเมืองหนาว - เกษตรกรรุ่นใหม่ (Smart Farmer/Young Smart Farmer) เป็นเกษตรกรที่มีการบริหารจัดการด้านการเกษตรอย่างยั่งยืน S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 141.8 และ ปี 2566 ร้อยละ 26.4 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 5,080 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 197.2 ปี 2566 ร้อยละ 54.3 - สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเหมาะสมกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่นและเส้นทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ภูเรือ ดอกไม้ 3 ถู ดอกไม้เมืองหนาว การแต่งกายที่เป็นเอกลักษณ์ การท่องเที่ยวและการค้าชายแดน ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น ผีตาโขน ไทดำ ภาษา S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น ผีตาโขน ไทดำ - สถาบันการศึกษาให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ SMEs และ OTOP - สถานพยาบาลมาตรฐานคุณภาพ HA มากกว่าร้อยละ 80	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 26 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การลักลอบขนของผิดกฎหมายตามชายแดน การเคลื่อนย้ายแรงงานต่างชาติ การบุกรุกและถือครองที่ดินของตัวแทนและการตัดไม้ทำลายป่า - แหล่งน้ำเพื่อการเกษตรยังไม่เพียงพอ - ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรมและถูกทำลาย - ขาดระบบการจัดการขยะที่มีประสิทธิภาพ - ระบบสัญญาณอินเทอร์เน็ตยังไม่ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยว - ขาดกลยุทธ์การตลาดการท่องเที่ยวให้เที่ยวได้ทั้งปีทั่วทั้งจังหวัด - เกษตรกรขาดการวางแผนการผลิต/การตลาดสถาบันเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรขาดความเข้มแข็งผลิตภาพด้านการเกษตรต่ำ - อุตสาหกรรมส่วนมากมีขนาดเล็กและ OTOP ไม่ได้มาตรฐานระดับชาติหรือสากล - ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ด้านเทคโนโลยี ขาดความคิดสร้างสรรค์ และทักษะแรงงานด้านการผลิตค่อนข้างต่ำ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.23) - บุคลากรด้านการท่องเที่ยวขาดความรู้ด้านภาษาอังกฤษ ภาษาจีน การบริหารจัดการ การสื่อสารการใช้สื่อ (Social) และมีปัญหาความขัดแย้งภายในชุมชนแหล่งท่องเที่ยว - อัตราส่วนหนี้เฉลี่ยต่อรายได้ของครัวเรือนสูงขึ้น - ปัญหาสุขภาพ โรคอ้วน โรค NCD - ปัญหายาเสพติด - ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ขาดการใช้เทคโนโลยีในการสอนออนไลน์ นักเรียนขาดสื่ออุปกรณ์การเรียนออนไลน์

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง - พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน - จังหวัดนำร่องพัฒนาการท่องเที่ยวสีเขียวสู่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง สี่เมือง สองประเทศ - นโยบายการส่งเสริมจุดผ่อนปรนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 5 จังหวัด) และโครงการเชียงคน Sand box - นโยบายการพัฒนาฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งท่องเที่ยว และพัฒนาบุคลากรด้านท่องเที่ยว หลังสถานการณ์โควิด - 19 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ส่งเสริมการเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การส่งเสริมการค้าชายแดนติดกับ สปป.ลาว และแนวโน้มการพัฒนารถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีนมาถึง สปป.ลาว และสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 7 รวมทั้งถนนเลี่ยงเมือง อ.เมือง ถนนเลี่ยงเมือง เชียงคน เป็นโอกาสทำให้จังหวัดเลยสามารถทำการค้าผ่านแดนได้มูลค่าสูงขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง และเศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม - ความนิยมอาหารสะอาดปลอดภัย มีคุณภาพ และได้มาตรฐาน - ภาคการผลิตพืชสมุนไพรมีการขยายตัวมากขึ้น - ความนิยมของการค้าออนไลน์ - การส่งเสริมเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง - นโยบายการส่งเสริมการคุ้มครองทางสังคม ลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - นโยบายการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมในด้านเอกสารสิทธิ์ที่ดิน O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - การส่งเสริมการพัฒนาเมืองสังคมคาร์บอนต่ำ - การส่งเสริมการเกษตรตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง - การส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจเฝ้าระวังชายแดน - การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีรักษาสิ่งแวดล้อม การใช้พลังงานทางเลือกอนุรักษ์พลังงาน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ การเผาวัชพืช เผาอ้อย - โรคระบาดในพืชและในสัตว์ การระบาดของแมลงวัน/แมลงหวี่ ส่งผลต่อเกษตรและท่องเที่ยว และการใช้สารเคมีในภาคเกษตร T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน - การค้าชายแดนที่ปิดต่อเนื่อง - การแข่งขันทางการค้า โดยเฉพาะการค้าปลีก - การเดินทาง การประกอบอาชีพ รายได้ความเป็นอยู่ และการใช้ชีวิตประจำวันเปลี่ยนไป - เศรษฐกิจตกต่ำมีอัตราการใช้จ่ายลดลง - แนวโน้มพลังงานไฟฟ้าไม่เพียงพอต่อความต้องการในพื้นที่ทั้งด้านการท่องเที่ยว การเกษตร และใช้ในชีวิตประจำวัน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานภาคการเกษตรมีแนวโน้มลดลง การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น อัตราการเกิดน้อยลง ทำให้ต้องพึ่งพาแรงงานต่างชาติ - การบังคับใช้กฎหมายการถือครองที่ดินเหลื่อมล้ำมีการใช้นอมนิถิ์ครองที่ดินแทนนายทุน - การไม่สามารถเรียกร้องค่าชดเชยจากการทำลายทรัพย์สินและผลผลิตทางการเกษตรของชาวบ้าน - การกำหนดเขตพื้นที่ป่าสงวนทับเอกสารสิทธิ น.ส.3ก ทำให้ไม่สามารถออกโฉนดได้ พื้นที่ตามแนวชายแดนส่วนมากเป็นป่าไม้ และแม่น้ำ ทำให้ยากต่อการลาดตระเวนเฝ้าระวังชายแดน T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดบึงกาฬ

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดบึงกาฬให้เชื่อมต่อกับพื้นที่กลุ่มจังหวัดและเชื่อมโยงกับอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเสริมจุดแข็งของการมีจุดผ่านแดนถาวร (อำเภอบึงกาฬ) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านบึงคล้า บ้านห้วยคต) และใช้โอกาสของการส่งเสริมตามนโยบายการส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้า การส่งเสริมการค้าการลงทุนภายในประเทศและระหว่างประเทศ อาทิ กรอบความร่วมมือทวิภาคี พหุภาคี GMS/EWEC บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางการค้าการลงทุนในระดับพื้นที่กับประเทศเพื่อนบ้าน (3 ประเทศ 9 จังหวัด, คณะกรรมการร่วมชายแดนฯ) ทำให้มีการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และการมีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน (ลาว - จีน - เวียดนาม) ซึ่งจังหวัดมีกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และการทำความตกลง MOU ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุนอยู่การวางแผนคมนาคมให้เชื่อมต่อกับโครงการพัฒนาของประเทศ เช่น การเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข R8, R12 และ R13 ส่งเสริมการพัฒนาตามศุลกากรบึงกาฬ นโยบายแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) เช่น และการเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างบึงกาฬ และกุมภวาปี อุดรธานี และการวางแผนคมนาคมรองรับโครงการพัฒนาของจังหวัด เช่น โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของจังหวัดก่อสร้าง Land Mark ลานวัฒนธรรม อาคารที่ทำการหน่วยงานสำคัญ บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง เพื่อให้เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว ส่งเสริมเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง การท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน และแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดที่เป็นที่นิยมและมีชื่อเสียงทั้งทางวัฒนธรรม ประเพณี และศาสนา ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยว การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน การพัฒนาการขนส่งสินค้าข้ามแดนใช้แพขนานยนต์ และเรือโดยสารข้ามฟาก เพื่อเป็นการส่งเสริมความปลอดภัยในการให้บริการ การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นเมืองและเชื่อมต่อโดยรอบเพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน และมีเส้นทางขนส่งเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สะดวกและปลอดภัย

ตารางที่ 5.3-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดบึงกาฬ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร (อำเภอ บึงกาฬ) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านบึงคล้า บ้านห้วยคต) จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้าง (จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 บึงกาฬ - บอลิคำไซ) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 212 222 2026 2094 2095 2142 2145 และ 2267 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง - โครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ สะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 5 เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และการขนส่งทางน้ำ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - การขนส่งสินค้าข้ามแดนใช้แพขนานยนต์และเรือโดยสารข้ามฟาก ทำให้มีข้อจำกัดและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเมื่อเทียบกับการใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขง - ขาดระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นเมืองและเชื่อมต่อโดยรอบ - โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน เส้นทางขนส่งเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่สะดวกและปลอดภัย W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 21 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565 2570 2575 และ 2580

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สินค้า GI ได้แก่ สับปะรดบึงกาฬ ผ้าหมักโคลนบึงกาฬ และเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่ปลูกยางพาราเป็นอันดับที่ 1 ในภาคฯ (อันดับที่ 7 ของประเทศ) ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - โรงงานยางอัดแท่งหลายแห่งสามารถรองรับวัตถุดิบยางก้อนถ้วยและน้ำยางสดได้มาก - แหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดินจำนวนมากสามารถพัฒนาระบบชลประทานให้เพียงพอต่อการเกษตร (ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยต่อปีเป็นอันดับ 2 ของภาคฯ) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเตี้ยด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 853.4 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 318.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 18.3 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,595 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 294.2 ปี 2566 ร้อยละ 68.6 - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอุดมสมบูรณ์ อาทิ ภูเขา น้ำตก พื้นที่ชุ่มน้ำโลก (Ramsar Sites) และพื้นที่ติดกับภูเขา 4 อำเภอ มีพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขง 4 อำเภอ ที่ว่า "จังหวัด 4 โขง 4 เขา" - ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และประเพณีของชนเผ่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ผลิตภัณฑ์ภายในชุมชนที่ขึ้นชื่อ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และประเพณีของชนเผ่า ผลิตภัณฑ์ชุมชน ผ้าหมักโคลน และเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน	W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และการมีส่วนร่วมของชุมชน - การลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย มีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าและนำไม้มีค่าข้ามแดน - พื้นที่ชลประทานน้อย ขาดการกักเก็บน้ำและส่งน้ำ - ดินส่วนใหญ่เป็นดินลูกรัง หนาดินตื้นและอุดมสมบูรณ์ต่ำ - เกษตรกรมีปัญหาค่าครองชีพสูง และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน - พื้นที่ป่าสมบูรณ์น้อย (ร้อยละ 7.01 ของพื้นที่จังหวัด) - ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมไม่เพียงพอ - เกษตรกรมุ่งใช้สารเคมี ขาดความรู้การผลิต แปรรูป การตลาด - สินค้าเกษตรที่มีมาตรฐานมีน้อย และไม่หลากหลาย - ผู้ประกอบการขาดทักษะความรู้ด้านการค้าระหว่างประเทศ - ขาดการจัดการแหล่งท่องเที่ยวสะตอกปลอดภัย ขาดบุคลากร - ไม่มีศูนย์กลางในการรวบรวมและจำหน่ายสินค้า OTOP - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ที่เพียงพอ - ส่วนราชการขาดเทคโนโลยีทันสมัย และการบูรณาการฐานข้อมูล W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.68) - อัตราค่าครองชีพสูงสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ขาดแรงงานทักษะฝีมือระดับสูง - ผลสัมฤทธิ์การศึกษามีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าระดับประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง - การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายทางการค้าการลงทุนของสาธารณรัฐประชาชนจีน Belt and Road Initiative: BRI โครงการรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิงมาถึงนครหลวงเวียงจันทน์ - นโยบายการส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้า การส่งเสริมการค้าการลงทุนภายในประเทศและระหว่างประเทศ อาทิ กรอบความร่วมมือทวิภาคี พหุภาคี GMS/EWEC บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางการค้าการลงทุนในระดับพื้นที่กับประเทศเพื่อนบ้าน (3 ประเทศ 9 จังหวัด, คณะกรรมการร่วมชายแดนฯ) ทำให้มีการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) การเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข R8, R12 และ R13	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - สภาวะโลกร้อน (Global Warming) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อากาศแปรปรวนฉับพลัน (เอลนีโญ - El Nino แห้งแล้ง) (ลานีญา - La niya ปริมาณฝนมาก, น้ำท่วม) - การขึ้นลงของระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ทำให้เกิดความเสียหายต่อการผลิตสินค้าเกษตร - สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงในคน และสัตว์ (อาทิ Lumpy Skin Disease ในโค กระบือ) T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว - ปัญหาการเมืองภายนอกและภายในประเทศ ส่งผลต่อความผันผวนของราคาสินค้าเกษตรและปัจจัยทางการผลิต - ความต้องการไม้มีค่าทางเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่า

โอกาส	อุปสรรค
การพัฒนาทางศุลกากรบึงกาฬ นโยบายแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) และการเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างบึงกาฬ และกุ่มกาวปีอุดรธานี - ความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน (ลาว - จีน เวียดนาม) มีกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และการทำความตกลง MOU ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน - โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของจังหวัดก่อสร้าง Land Mark ลานวัฒนธรรม อาคารที่ทำการหน่วยงานสำคัญ บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง เพื่อให้เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม - นโยบายของภาครัฐให้ความสำคัญกับภาคการเกษตร O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความนิยมของผู้บริโภคที่รักสุขภาพ และกระแสการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้สินค้าเกษตรและอาหารปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ เป็นที่ต้องการของตลาด - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers) เป็นอุปสรรคสำคัญในการส่งออกสินค้าออกไปยังประเทศที่มีมาตรการ อาทิ มาตรการสุขอนามัยพืช การใช้แรงงานผิดกฎหมาย มาตรการทางสาธารณสุขโรคติดต่อ - การเปิดเสรีทางการค้า และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทำให้การแข่งขันสูงขึ้น สินค้าต้นทุนต่ำเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดกับสินค้าภายในประเทศ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - อัตราค่าแรงงานและปัจจัยการผลิตราคาสูง - การเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน - ขาดความต่อเนื่องของการดำเนินงานจากการโยกย้ายข้าราชการ - ขาดการศึกษาวิจัย/ผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิจัยในการพัฒนา แปรรูปผลิตภัณฑ์จากยางพาราและสินค้าชุมชนเพื่อเพิ่มมูลค่า - รูปแบบการก่ออาชญากรรมมีความสลับซับซ้อน และมีแนวโน้มเป็นอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปรึกษา

5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย **จังหวัดนครพนม มุกดาหาร และสกลนคร** มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่จังหวัดมุกดาหาร และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงบนเทือกเขาภูพาน และมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม เหมาะแก่การทำเกษตรกรรม โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5.3-7 ถึงตารางที่ 5.3-10

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

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

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ยังขาดระบบการขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองหน้าเที่ยว และเส้นทางเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง รวมทั้งขาดระบบขนส่งด้านการบริการท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่องทั้งปี

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

มาตรการของภาครัฐที่ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขงและการท่องเที่ยวเมืองหน้าเที่ยว การวางแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ (EEC) และประเทศเพื่อนบ้านและจีน รวมถึงโอกาสจากมาตรการด้านการส่งเสริมสินค้าเกษตรคุณภาพ

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ปัญหาด้านการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ เช่น ปัญหาสินค้าหนีภาษี ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ และปัญหาเศรษฐกิจโลก รวมถึงสงครามรัสเซีย - ยูเครน ส่งผลกระทบต่อการส่งออก และทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น

ตารางที่ 5.3-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดมุกดาหารและนครพนม - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดนครพนม มุกดาหาร นครพนม: จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอพนมท้าวเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนม) และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านนาหว้า ท้าเทียบเรือ อำเภอบ้านแพง อำเภอธาตุพนม อำเภอท่าอุเทน) มุกดาหาร: จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอเมืองมุกดาหาร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 (ในจังหวัดสกลนคร นครพนม) 12 (ตาก - มุกดาหาร) และสายรองเชื่อมในพื้นที่ - สถานีขนส่งผู้โดยสารแต่ละจังหวัด เส้นทางขนส่งสินค้า มีด่านตรวจด่านน้ำหนักบรรทุก การเดินทางด้วยระบบราง จะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ - สนามบินนครพนมและสกลนคร (ที่อยู่ไม่ไกลจากตัวเมือง นครพนมและสกลนคร)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบการขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองหน้าเที่ยว และเส้นทางเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง - สกลนคร มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยต่อระบบโลจิสติกส์ บริการขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมและขาดการประชาสัมพันธ์ - สกลนคร การคมนาคมในการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดยังไม่ครอบคลุมและเดินทางไม่คล่องตัว - นครพนม ขาดการพัฒนาขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดที่มีอยู่ (สาธารณะและกึ่งสาธารณะ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ) ยังไม่พอเพียงต่อความต้องการ - มุกดาหาร ไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ ต้องใช้สนามบินของจังหวัดใกล้เคียงที่จังหวัดนครพนม สกลนคร - ระบบชลประทานยังไม่ครอบคลุมพื้นที่การเกษตร ส่วนใหญ่ทำการเกษตรอาศัยน้ำฝน - กิจกรรมการท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่องทั้งปี - การประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวไม่ทั่วถึง - ขาดแคลนบุคลากรที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว เช่น มัคคุเทศก์ เป็นต้น - เกษตรกรไม่ยอมรับการผลิตรูปแบบเกษตรสมัยใหม่ - ขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการผลิตสินค้าเกษตรและการบริหารจัดการน้ำ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 แห่ง แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด นครพนม (สับปะรดท่าอุเทน ลิ้นจี่ นครพนม เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) มุกดาหาร (ผ้าหมักโคลนหนองสูง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) สกลนคร (ข้าวหอมทองสกลทวาปี ผ้าครามธรรมชาติสกลนคร หมากเม่าสกลนคร น้ำหมากเม่าสกลนคร เนื้อโคขุนโพนยางคำ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - ผลวิจัยเทคโนโลยี และนวัตกรรมที่ส่งเสริมการเกษตรมูลค่าสูง - ศักยภาพด้านเกษตรและบริการ อาทิ การทำปุ๋ยสัตัว โดยเฉพาะการเลี้ยงโคขุนที่มีมาตรฐาน และโคพื้นเมือง รวมทั้งมีศักยภาพในการผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และพืชอาหารสัตว์ เป็นต้น - ทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำที่อุดมสมบูรณ์ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (ทะเลสาบน้ำจืด อุทยานแห่งชาติภูพาน อุทยานแห่งชาติภูผายล อุทยานแห่งชาติภูผาเหล็ก อุทยานแห่งชาติภูลิงก) เมืองโมซิติ การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา (องค์พระธาตุพนม องค์พระศรีสัตนาคราช) วัฒนธรรมที่โดดเด่น (วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า ประเพณีไหลเรือไฟ) การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง (สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) เส้นทางจักรยานริมฝั่งโขง) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (บ้านลุงโฮจิมินห์) - นครพนม เป็นเมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.1 รายได้ท่องเที่ยว 3,526 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 60.1 - มุกดาหาร เป็นเมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 รายได้ท่องเที่ยว 3,247 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.4% - สกลนคร เป็นเมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 รายได้ท่องเที่ยว 2,812 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.2 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม	- การทำการเกษตรเชิงเดี่ยว - ขาดแรงงานฝีมือที่มีทักษะพิเศษ - ยังคงมีความเหลื่อมล้ำสูงในพื้นที่ W2. อุบัติเหตุทางถนน - สกลนคร มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 24 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - มุกดาหาร มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 28 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - นครพนม มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 18 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดความหลากหลายของรูปแบบการท่องเที่ยว - พื้นที่กลุ่มจังหวัดเป็นพื้นที่ลุ่มทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุทกภัยมากขึ้น W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สกลนคร เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.64) - มุกดาหาร เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.69) - นครพนม เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.71) - ขาดผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ข้อมูลการตลาดในการรับรู้มูลค่าผลิตภัณฑ์ - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการในแหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง - กลุ่มเปราะบางในพื้นที่ที่ต้องได้รับความช่วยเหลือจำนวนมาก - ยังคงมีความเหลื่อมล้ำสูงในพื้นที่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณี เก่าแก่และมีชื่อเสียง ศาสนา พหุวัฒนธรรม ชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี เช่น พระธาตุพนม พระธาตุเรณูนคร พญาศรีสัตตนาคราช วัดนักบุญอันนา อนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ประเพณีไหลเรือไฟ นครพนม ประเพณีแหกต้นสัก ประเพณีโส้ทั้งบั้ง และการฟ้อนภูไทย ที่จังหวัดนครพนม วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า จังหวัดมุกดาหาร - มีศักยภาพด้านพลังงานทดแทนสูง (พลังงานลม) ที่จังหวัดมุกดาหาร - มีศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาศูนย์สูงอายุที่ จ.นครพนม และมีโรงเรียนเฉพาะความพิการที่ จ.มุกดาหาร - มีโครงการพระราชดำริอยู่ในพื้นที่หลายโครงการที่ จ.สกลนคร เช่น ศูนย์ศึกษาการพัฒนาภูพานฯ - มีสถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีความสามารถในการผลิตบัณฑิตนักปฏิบัติที่มีความรู้ความสามารถเข้าสู่ตลาดแรงงาน และมีบุคลากรพร้อมเสนอแนะทางวิชาการเพื่อเพิ่มผลผลิตการผลิต	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นครพนม มุกดาหาร อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง (เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว และการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในประเทศข้างเคียงทั้งลาว (คำม่วน สะหวันนะเขต บลิดำไซ) และเวียดนาม (เหงะอาน ฮาติง กวางบิน) - การขยายตัวของนักท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ โดยเฉพาะความศรัทธาทางศาสนาและความเชื่อ และสุขภาพ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค นโยบายระเบียงเศรษฐกิจพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ - การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลดีต่อการค้าการลงทุน และการค้าชายแดน - นโยบายส่งเสริมการพัฒนาด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตรครบวงจร ด้านการท่องเที่ยวด้านการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน - โครงการพัฒนาระบบคมนาคม เช่น รถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) รถไฟทางคู่ รถไฟทางคู่สายใหม่ (สายบ้านไผ่ - นครพนม) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว การพัฒนาด้านการค้าโครงการทางเลียบเมือง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - สงครามรัสเซีย - ยูเครน ส่งผลกระทบต่อส่งออกทำให้ราคาน้ำมัน และปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น - มาตรการเฝ้าระวังผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในระยะยาว และยั่งยืน T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจโลก - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยว อาทิตั๋วเครื่องบิน - ต้นทุนการผลิตสินค้าเกษตรสูงกว่าพื้นที่อื่น - สงครามรัสเซีย - ยูเครน ส่งผลกระทบต่อส่งออกทำให้ราคาน้ำมัน และปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น - นโยบายการค้าระหว่างประเทศ เช่น Zero Covid-19 T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเข้าสู่สังคมสูงอายุอาจส่งผลกระทบต่อปัญหา - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - แรงงานภาคการเกษตร T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
และสถานีขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาเชื่อมโยงกับสนามบินเป็นต้น - การพัฒนาโครงการรถไฟ จีน - ลาว - การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) - การเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว - นครพนมมีผู้โดยสารจากจังหวัดใกล้เคียงมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น - นครพนมมีผู้โดยสารจากจากประเทศเพื่อนบ้านจากแขวงสะหวันนะเขต แขวงคำม่วน สปป.ลาว เพิ่มขึ้น - สกลนครมีนโยบายการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ในลักษณะ 3 ประเทศ 9 จังหวัด ที่ใช้เส้นทางหมายเลข R8 และ R12 ในด้านการศึกษาวัฒนธรรม การค้าการลงทุน การท่องเที่ยวและกีฬา - Mukdahan อยู่ในพื้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมสำคัญ เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (สายบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มหาสารคาม - มุกดาหาร - นครพนม) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการจัดการพื้นที่เมืองและชุมชน - มุ่งสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - เป็นเขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะจังหวัดมุกดาหาร (Mukdahan Smart City) ประเภทเมืองเดิมน่าอยู่ (Livable City)	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครพนม

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดนครพนม ควรส่งเสริมการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมต่อชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านด่านถาวร 2 แห่ง (อำเภอนครพนม (ท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนม) และ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านหาดท่า ท่าเทียบเรืออำเภอ) บ้านแพง อำเภอธาตุพนม อำเภอท่าอุเทน) พัฒนาเส้นทางขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป.ลาว แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากกระดิ่ง หินบูน หนองบก และท่าแขก เป็นต้น ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายสำคัญ หมายเลข 22 212 223 และ 240 รวมถึงการพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัด สานามบินนครพนม (KOP) วางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 ตาก - นครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง เสริมศักยภาพการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาว (แขวงคำม่วน

สะพานนาแซง บอลิคำไซ) และเวียดนาม (เหงะอาน ฮาติง กวางบิง) มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ วัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก เส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย องค์พระธาตุพนม พระธาตุประจำวันเกิด การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) เส้นทางจักรยานริมฝั่งโขง การล่องเรือชมเมือง แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ อาทิ อุทยานแห่งชาติภูหลวง อุทยานแห่งชาติภูผายล ภูพานน้อย ลุ่มน้ำสงคราม ลำน้ำก่ำ ลำน้ำยาม แม่น้ำโขง หนองหาน สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และสถานที่รองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) รวมทั้งการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ในจังหวัดที่ขาดการพัฒนา ให้มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดที่มีอยู่ (สาธารณะและกึ่งสาธารณะ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ) ที่ยังไม่พอเพียงต่อความต้องการ โครงข่ายคมนาคมเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวยังไม่สะดวก ยังไม่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และยังไม่เพียงพอ

ตารางที่ 5.3-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครพนม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านด่านถาวร 2 แห่ง (อำเภอ นครพนม (ท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนม) และ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน)) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านนาหว้า ท่าเทียบเรืออำเภอบ้านแพง อำเภอธาตุพนม และอำเภอท่าอุเทน) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 212 223 240 และ 295 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม เส้นทาง การขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก การเดินทาง ด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี - สนามบินนครพนม (KOP) อยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองนครพนม - การขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป.ลาว แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากกระดิ่ง หินบูน หนองบก และท่าแขก เป็นต้น S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ สับปะรดท่าอุเทน ลิ้นจี่นครพนม และเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และยางพารา - อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นสินค้าแปรรูปเกษตรขั้นต้น อุตสาหกรรมที่ลงทุนสูงสุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ยานพาหนะและอุปกรณ์ การซ่อม ยานพาหนะและอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์ท่อโลหะ และเกษตร - อาหารถิ่นที่เป็นอัตลักษณ์ อาหาร 9 ชนิด 2 เชื้อชาติ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 267.7 และ ปี 2566	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดที่มีอยู่ (สาธารณะและกึ่งสาธารณะ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ) ยังไม่พอเพียงต่อความต้องการ - โครงข่ายคมนาคมเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวยังไม่สะดวก ยังไม่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและยังไม่เพียงพอ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังขาดการวางแผนออกแบบให้เหมาะสมกับภูมิสถาปัตยกรรม - กิจกรรมการท่องเที่ยวหลักไม่มีการกระจายตลอดทั้งปี - บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและบริการยังไม่ได้การพัฒนาองค์ความรู้เท่าที่ควร เช่น ภาษา มัคคุเทศก์ ปราชญ์ชุมชน - ขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรม - ระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอต่อการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว - การนำนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้ายังมีน้อย - สินค้าและบริการยังไม่ได้การพัฒนา ขาดการเชื่อมโยงเรื่องราว - บริษัทนำเที่ยวในจังหวัดที่ยังมีน้อย - ไม่มีป้ายสัญลักษณ์ที่บอกถึงความเป็นเอกลักษณ์ของนครพนม - สถานประกอบการและแหล่งท่องเที่ยวยังขาดมาตรฐานสากล W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.71)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
ร้อยละ 43.1 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3,526 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 276.6 ปี 66 ร้อยละ 60.1 - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย วัฒนธรรม ประเพณี ศาสนา ได้แก่ องค์พระธาตุพนม พระธาตุประจำวันเกิด ครบ 7 วัน และพระธาตุบิหาร งานประเพณีไหลเรือไฟ องค์พระธาตุศรีสัตนาคนาน้อย หนองน้ำขี้เหล็ก และบ้านลุงโฮจิมินห์ที่มีอัตลักษณ์ - การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) เส้นทางจักรยานริมฝั่งโขง การล่องเรือชมเมือง - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ อาทิ อุทยานแห่งชาติภูสิงห์ อุทยานแห่งชาติภูผายล ภูพานน้อย ลุ่มน้ำสงคราม ลำน้ำก่ำ ลำน้ำยาม แม่น้ำโขง หนองหาน หนองบึง - สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และสถานที่รองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) - เอกชนพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และโลจิสติกส์ ศูนย์กระจายสินค้า SMEs OTOP S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณี ศาสนา พหุวัฒนธรรม ชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี เช่น พระธาตุพนม พระธาตุเรณูนคร พญาศรีสัตนาคนาน้อย วัดนักบุญอันนา อนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ประเพณีไหลเรือไฟนครพนม ประเพณีแสงเต็นสาก ประเพณีโส้ทั้งบั้ง และการฟ้อนภูไท - สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งความรู้และส่งเสริมการพัฒนา	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง - ศักยภาพทางการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาว (แขวงคำม่วน สะหวันนะเขต บลิก้าไซ) และเวียดนาม (เหงะอาน ฮาติง กวางบิง) มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก - กระแสความนิยมความศรัทธาและความเชื่อ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและตามรอยภาพยนตร์ พญานาค ละครและผู้มีชื่อเสียง - การส่งเสริมให้เป็นพื้นที่สถานที่จัดประชุม Mice city - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว - การบูรณาการด้านการท่องเที่ยวของหน่วยงานรัฐและเอกชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 ตาก - นครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนว	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ต่อแนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความไม่มั่นคงของสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศ - ความไม่ต่อเนื่องของการเมือง - การแข่งขันและแย่งชิงตลาดการท่องเที่ยวในประเทศ มีแนวโน้มสูงขึ้น - การเปิด - ปิด ของด่านชายแดน - การเดินทางของนักท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้บัตรผ่านแดนยังไม่ได้การอำนวยความสะดวก ยังมีข้อจำกัดซึ่งเป็นอุปสรรคในการเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แนวโน้มแรงงานกลุ่มผู้สูงวัยเพิ่มมากขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
ตะวันออก - ตะวันตก โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก - ผู้โดยสารจากจังหวัดใกล้เคียงเดินทางมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เช่น มุกดาหาร สกลนคร เป็นต้น - ผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้านจากแขวงสะหวันนะเขต แขวงคำม่วน สปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัด - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดมุกดาหาร

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดมุกดาหารควรส่งเสริมการเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) เชื่อมต่อชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอเมืองมุกดาหาร สะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2) การเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 212 238 239 และ 299 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมไปถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมประเพณี เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า และส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-9 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดมุกดาหาร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ - ที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอ มุกดาหาร สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 212 238 239 และ 299 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าหมักโคลนหนองสูง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย ปศุสัตว์ และประมงน้ำจืด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 191.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 6.8 รายได้ท่องเที่ยว ปี 66 มี 3,247 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 210.6 ปี 2566 ร้อยละ 42.4 - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมประเพณี เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็นพหุวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า และภูมิปัญญาท้องถิ่น - ศักยภาพด้านพลังงานทดแทนสูง (พลังงานลม) - ภาคอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากภาคเกษตร	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ไม่มีระบบขนส่งทางราง - ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - ไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ สามารถใช้สนามบินของจังหวัดใกล้เคียงที่จังหวัดนครพนม สกลนคร W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบการจัดการขยะ การบริหารจัดการน้ำ W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.69) - ความเหลื่อมล้ำด้านรายได้สูง ประชากรบางส่วนยากจน - ผลผลิตแรงงานต่ำ ขาดแคลนแรงงานฝีมือ - ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำ ขาดโอกาสทางการศึกษา - ระบบบริการพื้นฐานไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เช่น การมีอัตราแพทย์ต่อประชากรต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยทำกับประเทศเพื่อนบ้าน - พื้นที่อยู่ในแนวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมสำคัญเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เช่น โครงการสร้างทางรถไฟทางคู่ (สายบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มหาสารคาม - มุกดาหาร - นครพนม)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ ภัยแล้ง อุทกภัย T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของราคาสินค้าเกษตร - ต้นทุนการผลิตด้านการเกษตรสูง เนื่องจากปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะจังหวัดมุกดาหาร (Mukdahan Smart City) ประเภทเมืองเดิมน้อย (Livable City) - การเปลี่ยนแปลงสู่สังคมดิจิทัล - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน้อยอัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ ระหว่างประเทศที่ซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการศึกษา - ปัญหาความมั่นคงชายแดน เช่น การลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี และปัญหายาเสพติด T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสกลนคร

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดสกลนครควรส่งเสริมการเชื่อมต่อโครงข่ายสำคัญของจังหวัด ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 213 222 223 227 และ 241 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และจังหวัดตั้งอยู่ไม่ไกลจากจังหวัดชายแดนที่เป็นประตูการค้าสำคัญ ได้แก่ จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร ส่งเสริมการบริการและการเข้าถึงสนามบินสกลนคร (SNO) และพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในจังหวัด อุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติภูพาน อุทยานแห่งชาติภูผายล และอุทยานแห่งชาติภูผาเหล็ก และหนองหารที่เป็นทะเลสาบน้ำจืดที่มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-10 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสกลนคร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากจังหวัดชายแดนที่เป็นประตูการค้าสำคัญ ได้แก่ จังหวัดนครพนม มุกดาหาร S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 213 222 223 227 และ 241 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - สนามบินสกลนคร (SNO) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมสกลทวาปี ผ้าครามธรรมชาติ สกลนคร หมากเม่าสกลนคร น้ำหมากเม่าสกลนคร โคนุน โพนยางคำ และเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - หนองหารเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่อันดับ 2 ของประเทศ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ลักษณะทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยต่อระบบโลจิสติกส์ บริการขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมและขาดการประชาสัมพันธ์ - การคมนาคมในการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดยังไม่ครอบคลุมและเดินทางไม่คล่องตัว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย - ขาดความต่อเนื่องในการจัดทำเส้นทางทางการท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 200.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 4.7 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2,812 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 177.0 ปี 2566 ร้อยละ 35.2 - หนองหารเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและการท่องเที่ยว - อุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติภูพาน อุทยานแห่งชาติภูผายล และอุทยานแห่งชาติภูผาเหล็ก S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณี ศาสนา ที่เก่าแก่และมีชื่อเสียง - โรงพยาบาลการแพทย์แผนไทย แหล่งผลิตยาสมุนไพร - สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา จำนวน 3 แห่ง ระดับอาชีวศึกษา จำนวน 4 แห่ง และสถานศึกษาของเอกชนเป็นแหล่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และงานวิจัยเพื่อถ่ายทอดบริการวิชาการ - ศูนย์ศึกษาการพัฒนาภูพานอันเนื่องมาจากพระราชดำริ เป็นแหล่งความรู้ และดำรงชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	- ไม่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ (หนองหาร) ที่มีศักยภาพ - ระบบส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กไม่เพียงพอ - ผ้าอ้อมครามเป็นสินค้า GI ต้องนำเข้าวัตถุดิบเส้นผ้าจากต่างประเทศ หรือแหล่งอื่น - สินค้า GI ของจังหวัดยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย - ขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์การตลาดด้านสินค้า Online W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.64) - แรงงานภาคการเกษตรมีอายุเฉลี่ย 62.6 ปี ซึ่งอยู่ในวัยสูงอายุ มีผลต่อการรับองค์ความรู้ และเทคโนโลยีนวัตกรรม - ผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ชุมชนบางกลุ่ม/ราย ไม่สามารถเข้าถึงการส่งเสริมของหน่วยงานที่ให้การส่งเสริมได้ - ขาดผู้ประกอบการรุ่นใหม่ที่จะสานต่อในการผลิตสินค้า/ผลิตภัณฑ์ - รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีต่ำกว่าเกณฑ์ข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) - ผลสัมฤทธิ์การเรียนรู้ประณมและมัธยมอยู่ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - จังหวัดเป็น 1 ใน 4 จังหวัดที่ได้รับประกาศเป็น "สกลนคร มหาเวชนคร แห่งพุทธาเสนา" O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ในลักษณะ 3 ประเทศ 9 จังหวัด ที่ใช้เส้นทางหมายเลข R8 และ R12 ในด้านการศึกษาวัฒนธรรม การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวและกีฬา O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) - ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 - ยุทธศาสตร์กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) - แผนยุทธศาสตร์บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (พ.ศ. 2558 - 2569)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ปัญหามลพิษทางอากาศทำให้พืชผลการเกษตรเสียหาย - โรคระบาด และแมลงศัตรูพืช ได้แก่ โรคส้มปัสกในโค และกระบือ โรคอหิวาต์ในสุกร เพลี้ยแป้ง ฯลฯ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - สงครามรัสเซีย - ยูเครน ส่งผลกระทบต่อการส่งออก และทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น - ผลกระทบจากการเปิดประชาคมอาเซียนทำให้สินค้าบางประเภทมีการแข่งขันมากขึ้น - ปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงาน การก่อการร้าย และโรคติดต่อจากประเทศเพื่อนบ้าน - การเปลี่ยนแปลงนโยบายของส่วนกลางที่นำไปปฏิบัติไม่ต่อเนื่อง - ข้อจำกัดด้านระเบียบกฎหมายด้านครุภัณฑ์ของกลุ่มสหกรณ์การเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปกริช

5.3.3 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย จังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และ กาฬสินธุ์ เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความน่าอยู่และทันสมัย (Smart Cluster) มีเศรษฐกิจแห่งอนาคตที่เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงบนพื้นฐานทรัพยากรของกลุ่มจังหวัด ด้วยความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ในการลงทุนการผลิตสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5.3.11 ถึงตารางที่ 5.3-15

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

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

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางยังไม่ได้มาตรฐาน และครบวงจร และขาดการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด รายได้การท่องเที่ยวยังกระจุกตัวในจังหวัด ขอนแก่น และยังมีปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งซ้ำซากในลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำสาขาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

มีโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางในพื้นที่กลุ่มจังหวัด โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่นและร้อยเอ็ด นโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย บริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โครงการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้ง คลังน้ำมัน ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีการส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรม อากาศยานเทคโนโลยีอวกาศ รวมทั้งการเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ (น้ำท่วม และฝนแล้ง) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าเกษตร และส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ การเปิดความร่วมมือ ทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ และการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี

ตารางที่ 5.3-11 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy) ขอนแก่น - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ขอนแก่น กาฬสินธุ์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นเส้นทางสำคัญของพื้นที่ ที่ผ่านมามีได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์ - นาโค แล้วเสร็จ - ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก 4 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - โครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) เส้นทางรถไฟทั้งทางเดี่ยวและทางคู่ - ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด ร้อยเอ็ด (ผ้าไหมสาเกต ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ขอนแก่น (ผ้าไหมมัดหมี่ชนบท เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) มหาสารคาม (มันแกวรบือ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) กาฬสินธุ์ (ผ้าไหมแพรวากาฬสินธุ์ ข้าวเหนียวเขาวงกาฬสินธุ์ พุทราณม้านโปน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - ภาคอุตสาหกรรม ในพื้นที่ มีโรงสีข้าวขนาดใหญ่ (กำลังการผลิตกว่า 700 ตันในจังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นศูนย์รวมข้าวจาก สกลนคร นครพนม สุรินทร์ ศรีสะเกษ มุกดาหาร เพื่อขนส่งสู่ภาคกลางและภาคใต้ และโรงงานอื่นในกาฬสินธุ์กว่า 500 แห่ง - ฐานการผลิตพืชอาหารและพืชพลังงานทดแทนของประเทศ (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง) ที่สามารถแปรรูปไปสู่อาหารและพลังงานทดแทน พื้นที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร อยู่ที่ร้อยละ 69.95 มากที่สุดใน 18 กลุ่มจังหวัด - แหล่งน้ำขนาดใหญ่ที่สามารถเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรในพื้นที่ ได้แก่ เขื่อนอุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น และเขื่อนลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์ - ฟาร์มที่ได้รับรองมาตรฐานฟาร์ม GAP จำนวน 1,722 ฟาร์ม และมีโรงงาน / ผลิตสินค้า เกษตรและอาหารที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP / HACCP จำนวน 33 แห่ง เป็นฐานการผลิต อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร เช่น อาหาร และเครื่องสำอาง เป็นต้น	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร และขาดการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการประชาชน และการค้า การลงทุนของจังหวัดยังไม่มีมาตรฐานไม่เพียงพอ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - มหาสารคาม ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ - ขอนแก่น ขาดการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - ผลผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ (ข้าว อ้อยโรงงาน และมันสำปะหลัง) เฉลี่ยต่อไร่ยังคงอยู่ในอัตราต่ำกว่าค่าเฉลี่ย - การเพิ่มมูลค่าจากการแปรรูปผลผลิตทางเกษตรยังไม่หลากหลาย และยังเป็นการแปรรูปขั้นต้น - การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในการผลิตและขนส่งยังอยู่ในระดับต่ำ - กำไรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมดแบบปริมาณลูกโซ่ยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ เนื่องจากความสามารถในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของ SMEs และการขยายการตลาดยังไม่เข้มแข็งและแข่งขันได้ - สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคมต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมดแบบปริมาณลูกโซ่ยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ย - ผู้ประกอบการธุรกิจเพิ่งเกิดใหม่ (Startup) ยังมีน้อยและยังไม่มี การออกแบบระบบนิเวศธุรกิจ (Ecosystems) เพื่อสร้างผู้ประกอบการแห่งอนาคตในกลุ่มจังหวัดอย่างเป็นรูปธรรม - จำนวนระบบพยากรณ์และอุปกรณ์เตือนภัยล่วงหน้ายังมีน้อยและไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ (ค่าสถิติ จำนวน 34 ขึ้น น้อยกว่าค่าเฉลี่ย (173 ขึ้น) อยู่ในอันดับที่ 15 จาก 18 กลุ่มจังหวัด) W2 อุบัติเหตุทางถนน - กาฬสินธุ์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ร้อยเอ็ด มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- โรงงานขนาดใหญ่แปรรูปพืชเศรษฐกิจหลักจำนวนมาก และมีสินค้าเกษตรหลากหลาย เป็นโอกาสในการพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมเกษตรมากขึ้น - วิสาหกิจชุมชนและเครือข่ายวิสาหกิจชุมชนที่ได้รับอนุมัติการจดทะเบียน ถึง 13,617 แห่ง มากที่สุดใน 18 กลุ่มจังหวัด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักของการท่องเที่ยว (ขอนแก่น) - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว (กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เมืองไม่ซีด Smart City การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (ศูนย์ศึกษาวิจัยและพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ ซากดึกดำบรรพ์ยุคโบราณ ไดโนเสาร์ พิพิธภัณฑ์สิรินธร) สถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างขึ้นที่โดดเด่น (หอชมเมืองรูปทรงหัวใจ) - กาฬสินธุ์ เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 43.5 รายได้ท่องเที่ยว 1,463 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 127.2 - ขอนแก่น เป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 3.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 รายได้ท่องเที่ยว 11,301 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.4 - มหาสารคาม เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 55.1 รายได้ท่องเที่ยว 1,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 112.6 - ร้อยเอ็ด เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.2 รายได้ท่องเที่ยว 1,164 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 49.0 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประจำถิ่นที่มีความโดดเด่นและภูมิปัญญา เช่น วัฒนธรรมภูไท งานบุญบั้งไฟทะเลล้นโปงลาง และปราสาทรวงข้าว ที่จังหวัดกาฬสินธุ์ - จังหวัดขอนแก่นที่ได้รับการจัดตั้งให้เป็น Smart City MICE City Medical hub และ หัตถกรรมโลก แห่งผ้ามัดหมี่ (Word Craft City for Ikat (Mudmee)) - มีความพร้อมด้านปัจจัยเพื่อรองรับการลงทุน เช่น การเป็นศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์บริการทางการแพทย์และสาธารณสุข และมีศูนย์ราชการระดับภาคการเงินและธุรกิจตลอดจนเป็นศูนย์กลางของการส่งเสริมการลงทุน	- มหาสารคาม มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ขอนแก่น มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 - ค่าสถิติอยู่ที่ 14.10 อยู่ในอันดับที่ 16 จาก 18 กลุ่มจังหวัด - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - สัดส่วนหมู่บ้านที่มีน้ำใช้เพื่อการเกษตรเพียงพอตลอดทั้งปี อยู่ที่ร้อยละ 37.79 อยู่ในอันดับสุดท้ายของประเทศ - พื้นที่ชลประทานยังมีน้อยเพียงร้อยละ 16.38 และการจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ การส่งและกระจายน้ำเข้าสู่แปลงไร่นายังไม่ทั่วถึงได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และไม่สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องทั้ง 4 จังหวัด - รายได้การท่องเที่ยวยังกระจุกตัวในจังหวัดขอนแก่นถึงร้อยละ 80 - สัดส่วนพื้นที่ป่าไม้ต่อพื้นที่จังหวัดต่ำ (ร้อยละ 8.17 อยู่ในอันดับที่ 17 จาก 18 กลุ่มจังหวัด) - ปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งซ้ำซากในลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำสาขาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด - ปัญหามลพิษจากการเผาเศษวัสดุทางการเกษตร W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - กาฬสินธุ์ เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.60) - ร้อยเอ็ด เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.59) - มหาสารคาม เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.80) - ขอนแก่น เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.01) - สัดส่วนหนี้สินต่อรายได้เงินสุทธิทางการเกษตรยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยมาก - คะแนนเฉลี่ยสติปัญญา (IQ) เด็กนักเรียนไทย ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย และอยู่ในลำดับ 15 ของกลุ่มจังหวัด และคะแนนเฉลี่ย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- มีการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศทางการแพทย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่นที่จะผลักดันให้เป็นเวชนคร (Medico polis) - ศูนย์เรียนรู้ของภูมิภาค ได้แก่ ศูนย์วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมเพื่อการศึกษา ร้อยเอ็ด และพิพิธภัณฑ์สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด - ที่จังหวัดมหาสารคามมีสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา (ตักสิลานคร) และการให้บริการทางวิชาการ ภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับคนในพื้นที่ - ศูนย์กลางด้านสุขภาพและการแพทย์ ของภาคฯ มาตรฐานสากลและได้รับรองมาตรฐาน HA ที่จังหวัดขอนแก่น - การบูรณาการและความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน ในระดับต่าง ๆ	- ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา (O-net) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายต่ำกว่าค่าเฉลี่ยและอยู่ในลำดับ 14 ของกลุ่มจังหวัด และสัดส่วนนักเรียนต่อโอกาสต่อนักเรียนทั้งหมด ร้อยละ 77.2 อันดับที่ 17 ของ 18 กลุ่มจังหวัด - รายได้เฉลี่ยครัวเรือน 19,838 บาท/เดือน ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศที่ 23,359 บาท/เดือน อยู่ในอันดับ 15 ของกลุ่มจังหวัด - ปัญหาความยากจน ความเหลื่อมล้ำสูง (ค่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาคด้านรายได้ปี พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้นอยู่ที่ 0.417) - สัดส่วนผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ลำพังคนเดียว ร้อยละ 8.88 อยู่ในอันดับ 11 จาก 18 กลุ่มจังหวัด - สัดส่วนแรงงานนอกระบบที่อยู่ในระบบประกันสังคมต่อกำลังแรงงานทั้งหมดต่ำกว่าค่าเฉลี่ย

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ขอนแก่น ภาพลัทธิ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาลินฮีสาน (ชัยภูมิ ขอนแก่น ภาพลัทธิ อุตรดิตถ์ หนองบัวลำภู) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหลัก (ขอนแก่น) เมืองนำเที่ยว (ร้อยเอ็ด มหาสารคาม ภาพลัทธิ) - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ โดยเฉพาะด้านเกษตร อนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณีและศาสนา O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ภาพลัทธิมีนโยบายสนับสนุนโครงการนำร่อง Kalasin Rice City และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองข้าว - มหาสารคามมีนโยบายด้านอาหารปลอดภัย เมืองเกษตรสีเขียว การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม เกษตรกรปราดเปรื่อง และการบริหารจัดการน้ำและดินเพื่อการเกษตรส่งผลดีต่อการพัฒนาสินค้าเกษตร - นโยบายส่งเสริมให้เกษตรกรมีทักษะเป็นผู้ประกอบการมากขึ้น (Smart Farmers - Start up) ส่งเสริมการพัฒนาเกษตรมาตรฐานสูง และการส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร - ระบบตลาดและระบบขนส่งสินค้าในปัจจุบันเอื้อต่อการประกอบธุรกิจในระบบเศรษฐกิจดิจิทัล - การกลับคืนของแรงงานคืนถิ่นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ทำให้กลุ่มจังหวัดมีแรงงานคุณภาพ แรงงานชั้นสูง และความ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ (น้ำท่วม ฝนแล้ง) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าเกษตรและส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ - จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม มีการหดตัวมากขึ้นตามการใช้จ่ายในทุกหมวดจากกำลังซื้อที่อ่อนแอ รวมถึงการหดตัวต่อเนื่องจากอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศที่อ่อนแอ T2 ปัญหารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาราคาสินค้าภาคการเกษตรไม่มีเสถียรภาพ และมีการปรับราคาปัจจัยการผลิตให้สูงขึ้น - การเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 โอกาสที่สินค้าจีนจะเข้ามาทำตลาดใน สปป.ลาวก็มีสูงขึ้น และอาจจะขยายไปยังประเทศใกล้เคียงได้ง่ายขึ้น - ภัยคุกคามในปัจจุบันมีความผันผวน (Volatility) ความไม่แน่นอน (Uncertainty) ความสลับซับซ้อน (Complexity) ความคลุมเครือ (Ambiguity) “VUCA World” เพราะการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมเศรษฐกิจในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและเป็นความท้าทายของกลุ่มจังหวัดที่ต้องทำความเข้าใจและปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง

โอกาส	อุปสรรค
หลากหลายของสาขามา เพื่อร่วมเป็นพลังขับเคลื่อนกลุ่มจังหวัดเพิ่มมากขึ้น - การเปลี่ยนแปลงหลังยุคโควิด-19 มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสู่ความเป็นปกติใหม่ (new normal) เป็นโอกาสในการสร้างธุรกิจใหม่และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานและการท่องเที่ยวพักผ่อน เป็นแบบ Workation - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม ได้ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2557 และต่อมาได้รับการอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีเมื่อเดือนพฤษภาคม 2562 โดยมีพื้นที่ดำเนินการครอบคลุมจังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม และร้อยเอ็ด - โครงการพัฒนาการขนส่งทางรางในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หนองคาย เฟส 2 เส้นทางโคราช - หนองคาย - โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น และร้อยเอ็ด ให้สามารถรองรับอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น - นโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทยบริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โครงการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้งคลังน้ำมัน ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเมื่อระบบแล้วเสร็จจะสามารถลดปริมาณการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกลดลงไปจำนวนประมาณ 200,000 เที่ยวต่อปี คิดเป็นการประหยัดเชื้อเพลิงในการขนส่งลงไปได้กว่า 21 ล้านลิตร - การส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอากาศยาน เทคโนโลยีอวกาศให้เป็นอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนเข้าสู่ประเทศที่มีรายได้สูง - การเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 โอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวจีนจะเข้ามาใน สปป.ลาวก็มีสูงขึ้นและอาจจะขยายไปยังประเทศใกล้เคียงได้ง่ายขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ภาพสินธุ์นาร่องการผลิตอาหารปลอดภัย (KS) เกษตรอินทรีย์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	ของการเมืองเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันอย่างรวดเร็ว - การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้นและในกรณีที่ประเทศไทยยังไม่ตัดสินใจ - ในการเข้าร่วมในบางข้อตกลงทางการค้าอาจส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ - การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี เช่น มาตรฐานการผลิต สินค้ามาตรฐานด้านความปลอดภัย ความสะอาด สุขอนามัย มาตรฐานแรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานทางทรัพย์สินทางปัญญา - ปัญหาคูคัมภีร์ไซเบอร์ทำซับซ้อน และทวีความรุนแรงและก่อความเสียหายมากขึ้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - มีแนวโน้มการเข้าสู่สังคมสูงอายุ ส่งผลต่อจำนวนแรงงานและสวัสดิการ - ตำแหน่งงานและความพร้อมของการรองรับแรงงานคืนถิ่นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ยังไม่เพียงพอ - อัตราว่างงานเพิ่มขึ้นและการเคลื่อนย้ายแรงงานกลับจังหวัด T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- พลังของคนรุ่นใหม่ การสร้างความเปลี่ยนแปลงสังคม - การใช้เทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์เพื่อในการสร้างนวัตกรรมในรูปแบบต่าง ๆ ในด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ศิลปวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - แนวคิดการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม เช่น Zero Waste for Zero loss เกิดความต้องการสินค้าเกษตรปลอดภัย เป็นการเพิ่มโอกาสให้กับสินค้าเกษตรของกลุ่มจังหวัด - การส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และ เศรษฐกิจสีเขียว (Green economy) - นโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน จากเอทานอล เป็นการเพิ่มโอกาสการผลิตสินค้าเกษตร ประเภทพืชพลังงาน โดยเฉพาะอ้อยและมันสำปะหลัง และพลังงานจากลม แสงอาทิตย์และชีวมวล - นโยบายการจัดการพื้นที่เมืองและชุมชนมุ่งสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดร้อยเอ็ด

เนื่องจากจังหวัดร้อยเอ็ดอยู่ในพื้นที่ตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถเดินทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้ การพัฒนามาตรฐานของจังหวัดร้อยเอ็ดควรส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายถนนสายสำคัญหมายเลข 23 202 214 215 232 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง รวมถึงการพัฒนาเข้าสู่การขนส่งทางอากาศสามารถใช้สนามบินร้อยเอ็ด (ROI) และมีสนามบินรอบเมือง (กองทัพบก) (ไม่ใช่สนามบินเพื่อการพาณิชย์) การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับนโยบายคมนาคมในพื้นที่ซึ่งอยู่ในแนวโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ของรัฐบาลเส้นทาง บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และโครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) และนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้โมเดลเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน BCG Economy หรือเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio - Circular-Green Economy) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมสาเกต ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน พื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพดี มีพื้นที่เพาะปลูกมากและมีกลุ่มสถาบันเกษตรกรและกลุ่มสหกรณ์การเกษตรมีความเข้มแข็ง ส่งเสริมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการประชาชน และการค้า การลงทุนของจังหวัดยังให้มีมาตรฐานอย่างเพียงพอ และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-12 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดร้อยเอ็ด

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - จังหวัดอยู่ในพื้นที่ตอนกลางของภาคฯ สามารถเดินทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในภาคฯ ได้ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 23 202 214 215 232 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - การขนส่งทางอากาศสามารถใช้สนามบินร้อยเอ็ด (ROI) และมีสนามบินรอบเมือง (กองทัพบก) (ไม่ใช่สนามบินเพื่อการพาณิชย์) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมสาเกต ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพดี มีพื้นที่เพาะปลูกมาก - กลุ่มสถาบันเกษตรกรและกลุ่มสหกรณ์การเกษตรมีความเข้มแข็ง S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 96.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 31.2 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1,164 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 101.8 และ ปี 2566 ร้อยละ 49.0 - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายสถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างขึ้น (หอชมเมืองรูปทรงโหวด) ทั้งทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยววิถีพุทธ การศึกษาเรียนรู้ การเกษตร และงานวัฒนธรรมประเพณี S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณีของภาคฯ - ศูนย์เรียนรู้ของภูมิภาค ได้แก่ ศูนย์วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมเพื่อการศึกษาร้อยเอ็ด และพิพิธภัณฑ์สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด - สถานพยาบาลที่ครอบคลุมพื้นที่จังหวัด และได้รับรองมาตรฐานโรงพยาบาลและบริการสุขภาพ (HA)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการประชาชน และการค้า การลงทุนของจังหวัดยังไม่มีมาตรฐาน ไม่เพียงพอ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่เสี่ยงและเกิดภัยแล้งซ้ำซาก - น้ำเพื่อการเกษตรมีไม่เพียงพอตลอดทั้งปี แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร อุปโภคบริโภคไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ - ขาดระบบการจัดการขยะมูลฝอย ระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบกำจัดสิ่งปฏิกูลตามหลักวิชาการ - พื้นที่ป่าไม้ในม่น้อยส่งผลให้ธรรมชาติขาดความสมดุล - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม - ผลผลิตข้าวหอมมะลิต่อปียังมีผลผลิตต่ำเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ - ผลิตภัณฑ์ชุมชนยังไม่มีมาตรฐาน ยังขาดการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าเป็นสินค้าเด่นเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัด - การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสมกับศักยภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำให้ผลผลิตไม่คุ้ม พื้นที่เสื่อมโทรม W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.59) - สังคมมีความเหลื่อมล้ำไม่เป็นธรรมทางรายได้ ประชาชนมีรายได้ต่อหัวต่ำ และมีหนี้สินครัวเรือนสูง - ผลผลิตภาพแรงงานต่ำ แรงงานขาดทักษะด้านอาชีพ แรงงานอพยพ แรงงานหลังฤดูเก็บเกี่ยว - เกษตรกรยังพึ่งพาการกู้ยืมเงินจาก ธ.ก.ส. - ประชาชนและเจ้าหน้าที่ ขาดการพัฒนาทักษะด้านภาษาอังกฤษและภาษาประเทศเพื่อนบ้าน - ค่าเฉลี่ย IQ ของนักเรียนอายุ 6 - 15 ปีต่ำ - ประชาชนไม่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มของภาคการเกษตร

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ความนิยมในการท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณี และศาสนาที่มากขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายคมนาคมในพื้นที่ซึ่งอยู่ในแนวโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ของรัฐบาลเส้นทาง บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และโครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) - นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้โมเดลเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน BCG Economy หรือเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio - Circular-Green Economy) - นโยบายรัฐในหลายด้านเกษตร พลังงานทดแทน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ความนิยมการบริโภคและการแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหารปลอดภัย - ความนิยมรับประทานข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ในการมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มี "เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แนวคิดการปฏิรูปองค์กรสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภาวะโลกร้อน การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศภัยธรรมชาติ T2 ปัญหามลภาวะทางเศรษฐกิจและการค้า - สภาพการณ์ของเศรษฐกิจของโลกผันผวนอยู่เสมอ - เศรษฐกิจภายในประเทศเกิดภาวะเงินฝืด และสินค้าเกษตรราคาตกต่ำต้นทุนในการผลิตมีแนวโน้มสูงขึ้น เช่น น้ำมัน ไฟฟ้า แรงงาน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - สังคมผู้สูงอายุมีแนวโน้มสูงขึ้น และสัดส่วนแรงงานมีแนวโน้มลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรักษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดขอนแก่น

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดขอนแก่นควรส่งเสริมการเป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว) เชื่อมต่อกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) พื้นที่อยู่ในแนวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่สำคัญหลายโครงการ ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งทางบก ทางราง และทางอากาศ พัฒนาถนนสายประธานหมายเลข 2 และหมายเลข 12 23 201 207 208 และ 228 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้าที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 4 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) รวมถึงการพัฒนาเข้าถึงสนามบินขอนแก่น (KKC) สนามบินน้ำพอง (กองทัพอากาศ) โครงข่ายรถไฟมีความสะดวกมีทั้งทางเดี่ยวและทางคู่ การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เพื่อรองรับการส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy

นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เช่น แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และสถานีขนส่งสินค้า เป็นต้น การขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio Economy) เพื่อพัฒนาต่อยอดผลิตภัณฑ์ชีวภาพที่มีมูลค่าสูง เช่น ชีวเภสัชภัณฑ์ อาหาร โปรตีนทางเลือก ผลิตภัณฑ์อินทรีย์ พลาสติกชีวภาพ กระแสการเป็นแหล่งผลิตอาหารโลก เพื่อสนองต่อขาดแคลนอาหารโลก การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมมัดหมี่ชนบท เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน สภาหัตถกรรมโลกรับรองให้เป็นเมืองหัตถกรรมโลกแห่งผ้าไหมมัดหมี่ แหล่งผลิตพืชอาหารและพลังงานทดแทนที่สำคัญ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง โคเนื้อ ไก่ จิ้งหรีด และแหล่งแปรรูปอาหารและเครื่องดื่ม พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก พื้นที่มีแหล่งอุตสาหกรรมมากมาย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารขนาดใหญ่หลายแห่ง การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี เพื่อส่งเสริมการทำเกษตรอัจฉริยะ ผลิตภัณฑ์ชุมชน เกษตรอินทรีย์ เกษตรมูลค่าสูงและเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) จากสถาบันการศึกษา แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ โดยจังหวัดขอนแก่นจัดเป็นพื้นที่พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ ให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ รวมทั้งการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-13 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดขอนแก่น

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว) - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ศูนย์กลางการคมนาคมสำคัญในภาคฯ ทั้งทางบก ทางราง และทางอากาศ ถนนสายประธานหมายเลข 2 และหมายเลข 12 23 201 207 208 228 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้าที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก 4 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - สนามบินขอนแก่น (KKC) สนามบินน้ำพอง (กองทัพอากาศ) - โครงข่ายรถไฟมีความสะดวกมีทั้งทางเดี่ยวและทางคู่ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมมัดหมี่ชนบท เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สภาหัตถกรรมโลกรับรองให้เป็นเมืองหัตถกรรมโลกแห่งผ้าไหมมัดหมี่ - แหล่งผลิตพืชอาหารและพลังงานทดแทนที่สำคัญ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง โคเนื้อ ไก่ จิ้งหรีด และแหล่งแปรรูปอาหารและเครื่องดื่ม - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 4.18 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ ให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - เกษตรกรส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุและทำเกษตรแบบดั้งเดิม - เกษตรกรขาดความรู้การตลาด การวางแผนด้านการผลิต และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี - ขาดกลไกการสนับสนุนการแปรรูปผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง - ขาดการส่งเสริมด้านการค้า การลงทุน ผู้ประกอบการ SMEs/OTOP - ภาคเกษตรผลิตเฉลี่ยต่อไร่ต่ำ ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ - ภาวะภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.01)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พื้นที่มีแหล่งอุตสาหกรรมมากมาย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารขนาดใหญ่หลายแห่ง S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 146.6 และ ปี 2566 ร้อยละ 11.7 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 11,301 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 159.5 และ ปี 2566 ร้อยละ 19.4 - เมืองมีนโยบายในการพัฒนาเป็น Smart City, Mice City - แหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ที่ศูนย์ศึกษาวิจัยและพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ เป็นต้น S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคฯ - ศูนย์กลางด้านสุขภาพและการแพทย์ ของภาคฯมาตรฐานสากล - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็นพหุวัฒนธรรม - การบูรณาการความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชนในระดับต่างๆ	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ในแนวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่สำคัญหลายโครงการ ตามการส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เช่น แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้า เป็นต้น - การขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bio Economy) เพื่อพัฒนาต่อยอดผลิตภัณฑ์ชีวภาพที่มีมูลค่าสูง เช่น ชีวเภสัชภัณฑ์ อาหาร โปรตีนทางเลือก ผลิตภัณฑ์อินทรีย์ พลาสติกชีวภาพ - กระแสการเป็นแหล่งผลิตอาหารโลกเพื่อสนองต่อขาดแคลนอาหารโลก O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อม สถานะอากาศที่รุนแรง และโรคระบาด - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - สภาพภูมิอากาศโลก ภัยแล้ง น้ำท่วม ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต ผลผลิตเสียหายหรือมีปริมาณลดลง T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ผลกระทบการภาวะสงครามยูเครนรัสเซีย (เศรษฐกิจตกต่ำ น้ำมันแพง ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น) T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - อัตราว่างงานเพิ่มขึ้นและการเคลื่อนย้ายแรงงานกลับจังหวัด - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- นโยบายการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจรุ่นใหม่ เพิ่มพูนองค์ความรู้และทักษะในการจัดการการเชื่อมโยงระหว่างวิสาหกิจชุมชนขนาดกลาง ขนาดย่อม และอุตสาหกรรม - กระแสการค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการลดคาร์บอน โดยใช้ Carbon Footprint - นโยบายส่งเสริมการปลูกพืชพลังงานทดแทนการเกษตรในเขต Zoning เกษตรอินทรีย์และเกษตรอัจฉริยะ BCG Model - การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อส่งเสริมการทำเกษตรอัจฉริยะ ผลิตภัณฑ์ชุมชน เกษตรอินทรีย์ เกษตรมูลค่าสูง และเศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) จากสถาบันการศึกษา - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) โดยจังหวัดขอนแก่นจัดเป็นพื้นที่พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ	

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรชา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดมหาสารคาม

เนื่องจากจังหวัดมหาสารคามเป็นจังหวัดมีตำแหน่งที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ใกล้กับจังหวัดขอนแก่นที่เป็นเมืองท่องเที่ยวเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ รวมถึงมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ดังนั้น การพัฒนามาตรฐานของจังหวัดมหาสารคาม ควรส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 23 202 208 213 219 และ 291 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาเข้าถึงการขนส่งทางอากาศสามารถใช้สนามบินขอนแก่น และร้อยเอ็ด ทางรถไฟทางคู่ (บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม) เป็นโอกาสการพัฒนาเมือง ขยายการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของจังหวัด ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ มันแกวบรือ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน รวมถึงการอนุรักษ์ไว้ซึ่งแหล่งน้ำต้นทุนสายหลักคือ แม่น้ำชี และน้ำใต้ดินที่มีศักยภาพสามารถนำมาพัฒนาใช้ได้ แหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปที่รองรับพืชเศรษฐกิจหลักในพื้นที่ นโยบายการเป็นเมืองสมุนไพร ตามแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการพัฒนาสมุนไพรไทย แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตอบสนองต่อกระแสความต้องการอาหารคุณภาพสูงของสังคมโลก รวมทั้ง การส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังไม่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.3-14 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดมหาสารคาม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - จังหวัดอยู่ใกล้กับจังหวัดขอนแก่นที่เป็นเมืองท่องเที่ยวเมืองหลักด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ - จังหวัดมีตำแหน่งที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภาคฯ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 23 202 208 213 219 291 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง การขนส่งทางอากาศสามารถใช้สนามบินขอนแก่น และร้อยเอ็ด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ มันแกวบรือ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - แหล่งน้ำต้นทุนสายหลักคือ แม่น้ำชี และน้ำใต้ดินที่มีศักยภาพสามารถนำมาพัฒนาใช้ได้ - แหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปที่รองรับพืชเศรษฐกิจหลักในพื้นที่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 151.29% และ ปี 2566 ร้อยละ 55.1 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1,233 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 138.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 112.6 - แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ศิลปะและวัฒนธรรม S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา (ตักสิลานคร) และการให้บริการทางวิชาการ - ภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับคนในพื้นที่	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังไม่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ป่าไม้น้อย - เกษตรกรมีรายได้ต่ำ ขาดการรวมกลุ่มเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม - ผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน - สภาพดินมีความสามารถในการอุ้มน้ำต่ำ ขาดความอุดมสมบูรณ์และระบบชลประทานไม่ทั่วถึง และการเพาะปลูกชนิดพืชไม่เหมาะสมกับพื้นที่ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.80) - คุณภาพชีวิตเด็กปฐมวัยและเด็กวัยเรียนมีผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายด้านอาหารปลอดภัย เมืองเกษตรสีเขียว การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม เกษตรกรปราศเปรื่อง และการบริหารจัดการน้ำและดินเพื่อการเกษตรส่งผลต่อการพัฒนาสินค้าเกษตร - นโยบายสร้างทางรถไฟทางคู่ (บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม) เป็นโอกาสการพัฒนาเมือง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกส่งผลให้ผลผลิตด้านการเกษตรลดลง T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตภาคเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แนวโน้มแรงงานเป็นกลุ่มผู้สูงวัยมากขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
ขยายการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและลดต้นทุน โลจิสติกส์ของจังหวัด O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - นโยบายการเป็นเมืองสมุนไพร ตามแผนแม่บทแห่งชาติ ว่าด้วยการพัฒนาสมุนไพรไทย - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - กระแสความต้องการอาหารคุณภาพสูงของสังคมโลก	T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกาฬสินธุ์

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดกาฬสินธุ์ควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน เพื่อเข้าถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีไทย การพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่นผลิตภัณฑ์ชุมชน ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายหลักหมายเลข 12 และสาย 213 214 227 299 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด้านตรวจสอบน้ำหนักรบรรทุก ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมแพรวากาฬสินธุ์ ข้าวเหนียวเขาวงกาฬสินธุ์ พุทธนามบ้านโพน เส้นทางไทยพวนบ้านอีสาน สภาพพื้นที่และสภาพภูมิอากาศเหมาะสมต่อการเพาะปลูกพืช พื้นที่ปลูกข้าวหอมมะลินาปี และนาปรังที่อยู่ในเขตชลประทาน สามารถที่จะทำได้ตลอดปี โรงสีข้าวขนาดใหญ่ เป็นศูนย์รวมข้าวจากจังหวัดสกลนคร นครพนม สุรินทร์ ศรีสะเกษและมุกดาหาร เพื่อขนส่งสู่ภาคกลาง และภาคใต้ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ กลาง เล็ก แหล่งผลิตสินค้า OTOP และผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียงและมีคุณภาพ ทั้งสินค้า GI และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นต่างๆ ขานรับนโยบายรัฐในการส่งเสริม SME นโยบายสนับสนุนโครงการนำร่อง Kalasin Rice City และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองข้าว กระแสความนิยมการบริโภคอาหารคุณภาพและปลอดภัย จังหวัดนำร่องการผลิตอาหารปลอดภัย (KS) เกษตรอินทรีย์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ควรส่งเสริมพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ที่ยังไม่ครอบคลุมและเชื่อมโยงในทุกพื้นที่ และการขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-15 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกาฬสินธุ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 12 และสาย 213 214 227 และ 299 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด้านตรวจสอบน้ำหนักรบรรทุก S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมแพรวากาฬสินธุ์ ข้าวเหนียวเขาวงกาฬสินธุ์ พุทธนามบ้านโพน เส้นทางไทยพวนบ้านอีสาน	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ยังไม่ครอบคลุมและเชื่อมโยงในทุกพื้นที่ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สภาพพื้นที่และสภาพภูมิอากาศเหมาะสมต่อการเพาะปลูกพืช - พื้นที่ปลูกข้าวหอมมะลิในปี และนาปรังที่อยู่ในเขตชลประทานสามารถที่จะทำได้ตลอดปี - โรงสีข้าวขนาดใหญ่ที่มีกำลังการผลิตมากกว่า 700 ตันเป็นศูนย์รวมข้าวจาก จ.สกลนคร นครพนม สุนทรบุรี ศรีสะเกษ มุกดาหาร เพื่อขนส่งสู่ภาคกลาง และภาคใต้ - โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ กลาง เล็ก ในพื้นที่มากกว่า 500 แห่ง - แหล่งผลิตสินค้า OTOP และผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียงและมีคุณภาพ ทั้งสินค้า GI และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นต่างๆ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเตียวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 166.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 43.5 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1,463 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 130.0 และ ปี 2566 ร้อยละ 127.2 - แหล่งท่องเที่ยวจากดีก่าบรพยุโคโบราณโคโนเสาร์พิพิธภัณฑสถาน - แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ทางวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางเกษตรที่เป็นเอกลักษณ์ประจำถิ่น S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ เป็นแหล่งความรู้สนับสนุนวิชาการให้จังหวัด - วัฒนธรรมประจำถิ่นที่มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ เช่น วัฒนธรรมภูไท งานบุญบั้งไฟทะเลล้ำน โป่งกลาง และปราสาทรวงข้าว - การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน	W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ระบบชลประทานยังมีไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมพื้นที่การเกษตร - ปริมาณขยะมีจำนวนมากขึ้นจากการขยายตัวของเมือง และอปท. ไม่มีการจัดการที่ต้องตามหลักสุขาภิบาล - การลงทุน SMEs จากภาคเอกชนยังมีน้อย - ผลผลิตภาคการเกษตรเฉลี่ยต่อไร่ต่ำ - ระบบสาธารณูปโภคด้านการท่องเที่ยวยังไม่ได้มาตรฐานขาดการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวที่ดี - การลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐและเอกชนยังมีน้อย - โฮมสเตย์ที่ได้มาตรฐานมีน้อย - ขาดแหล่งดึงดูดใจด้านการท่องเที่ยว (Landmark) W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.60) - รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรต่ำ - ปัญหาแรงงานสูงอายุ และการอพยพย้ายถิ่นของวัยแรงงาน - สัดส่วนคนจนค่อนข้างสูง - อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรต่ำ - ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำ (ผลสอบ O-net ต่ำ)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - การส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีไทย การพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลิตภัณฑ์ชุมชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายรัฐในการส่งเสริม SME - นโยบายสนับสนุนโครงการนำร่อง Kalasin Rice City และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเมืองข้าว O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - กระแสความนิยมการบริโภคอาหารคุณภาพและปลอดภัย - จังหวัดนำร่องการผลิตอาหารปลอดภัย (KS) เกษตรอินทรีย์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อม สภาพอากาศที่รุนแรง และโรคระบาด - ภัยธรรมชาติ - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - สภาพเศรษฐกิจของประเทศและโลกมีการเปลี่ยนแปลงและชะลอตัว - ปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุนการผลิตภาคเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การไหลเข้าของแรงงานต่างชาติส่งผลต่อการจ้างงาน ปัญหาสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - กลุ่มโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCDs) - ปัญหายาเสพติด

โอกาส	อุปสรรค
- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- อิทธิพลของวัฒนธรรมต่างชาติที่มีผลต่อความนิยมวัฒนธรรมท้องถิ่น - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และ สุรินทร์ มีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดตลอดจนทางหลวงท้องถิ่น (ทางหลวงชนบท) ที่สามารถใช้เดินทางติดต่อภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดได้สะดวกทุกฤดูกาล มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือผ่านทุกจังหวัดในกลุ่มจังหวัด และเชื่อมโยงกับภาคต่าง ๆ ได้ทั่วทุกภาค โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5.3-16 ถึงตารางที่ 5.3-20

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูสู่อีสานและประเทศเพื่อนบ้าน มีถนนเชื่อมโยงทุกภาคส่วนและประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวรช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ มีการท่องเที่ยวที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นแหล่งกำเนิดต้นน้ำสำคัญ และลุ่มน้ำสาขาที่สำคัญสำหรับการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 มีแหล่งท่องเที่ยวและถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทุรุดโหม และขาดการบริการรถสาธารณะเข้าแหล่งท่องเที่ยว ยังไม่มีการวางระบบดิจิทัลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การกระจายรายได้ยังต่ำ ขาดการเตรียมความพร้อมกำลังคนสมรรถนะสูงสำหรับอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ BCG และประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรม BCG

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

นโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมโยงนครชัยบุรินทร์ มีโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สายมาบะเบา - ชุมทางจิระ มอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน - นครราชสีมา ของรัฐบาลในพื้นที่กลุ่มจังหวัด รวมทั้งการเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy)

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

ด้านถาวรมีพื้นที่น้อย เนื่องจากติดขัดกับข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ ทำให้ยังไม่สามารถพัฒนาได้ ไม่มีแหล่งเงินทุนสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม BCG มีคู่แข่งทางการค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ การใช้มาตรการกีดกันทางการค้า รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศทั่วโลก (Climate Change) ส่งผลต่อการพัฒนา และโรคระบาดอุบัติใหม่เกี่ยวกับพืช สัตว์และมนุษย์ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตมีความผันผวน

ตารางที่ 5.3-16 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC - Bioeconomy) ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ บุรีรัมย์ - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ จุดผ่านแดนถาวรของจอม และจุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ จุดผ่อนปรนกับกัมพูชาที่ ช่องสายตะกู เป็นประตูสู่อีสานและประเทศเพื่อนบ้าน - พื้นที่มากและประชากรจำนวนมาก (โดยมีพื้นที่ประมาณ 51,720.19 ตารางกิโลเมตร และประชากรกว่า 6.7 ล้านคน) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เริ่มดำเนินการแล้ว - ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ นครราชสีมา S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - กลุ่มจังหวัดนครชัยบุรีรัมย์เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง โคเนื้อ - สินค้า GI แต่ละจังหวัด นครราชสีมา (กาแฟมะพร้าว ไวน์ชาใหญ่ ข้าวหอมมะลิทุ่งสัมฤทธิ์ กาแฟวังน้ำเขียว เครื่องปั้นดินเผาด่านเกวียน มะขามเทศเพชรโนนไทย ทุเรียนปากช่องเขาใหญ่ ผ้าไหมปักธงชัย ผ้าไหมคิมมะอุบลลาย น้อยหน้าปากช่องเขาใหญ่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ชัยภูมิ (ส้มโอมะลิบ้านแท่น กล้วยหอมทองหนองบัวแดง มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองบ้านโหล่น เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) บุรีรัมย์ (ข้าวหอมมะลิดินภูเขาไฟ บุรีรัมย์ ผ้าไหมมัดหมี่ขึ้นดินแดงบุรีรัมย์ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) สุรินทร์ (ข้าวหอมมะลิสุรินทร์ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - พืชและสัตว์เศรษฐกิจสำคัญ เช่น ข้าวหอมมะลิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด พริก ปศุสัตว์ (เช่น สุกร ไก่เนื้อ โคเนื้อ กระบือ แกะ และแพะ ในจังหวัดบุรีรัมย์) เป็นแหล่งผลิตปศุสัตว์อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ระดับประเทศ แหล่งผลิตโคเนื้อคุณภาพสูงระดับประเทศ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทรุดโทรม - ขาดระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น - สุรินทร์ มีด่านการค้าชายแดนยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน - ชัยภูมิ เส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นส่วนใหญ่ยังเป็นถนนสองเลนและเป็นถนนสายรอง รวมทั้งยังไม่เป็นที่รู้จักของคนภายนอกจังหวัด และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - บุรีรัมย์ ยังขาดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบสาธารณูปโภคสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งทรุดโทรมยังไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - ประชาชนยังไม่สามารถเข้าถึงการใช้น้ำได้ - ช่องทางการเข้าถึงบริการภาครัฐยังมีน้อย - มีผลผลิตบางส่วนไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน - เกษตรกรเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการเกษตรได้น้อย - ต้นทุนการผลิตและการแปรรูปสินค้าเกษตรสูงขึ้น - เกษตรกรส่วนใหญ่ยังทำการปลูกพืชเชิงเดี่ยว - ถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังทรุดโทรม - ขาดการลงทุนภาคเอกชนเกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น - ขาดความต่อเนื่องการดำเนินงานระหว่างภาครัฐและเอกชน - ขาดมาตรการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว - ไม่มีการวางระบบดิจิทัลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ - ขาดการเตรียมความพร้อมกำลังคนสมรรถนะสูงสำหรับอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ BCG - ประชาชนขาดความรู้ ความเข้าใจในอุตสาหกรรม BCG - Brand “นครชัยบุรีรัมย์” ยังไม่เป็นที่แพร่หลาย - ผู้ผลิตไหมบางรายยังขาดความรู้ความเข้าใจในการเลี้ยงไหม ส่งผลให้ได้ผลผลิตต่ำและไม่คุณภาพ - ผู้ผลิต ผู้ประกอบการไหมขาดทักษะและเทคนิคในการฟอกย้อมเส้นไหม ส่งผลให้ได้เส้นไหมและผ้าไหมที่ไม่ได้มาตรฐาน - ขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการของเสียในระบบการฟอกย้อม - ขาดการส่งเสริมด้านการตลาด - ขาดการสืบสานภูมิปัญญาให้แก่เยาวชนคนรุ่นใหม่ - การออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ขาดความร่วมมือ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แหล่งกำเนิดต้นน้ำสำคัญ และลุ่มน้ำสาขาที่สำคัญสำหรับการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์หลายสาย - แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง อุตสาหกรรมเกษตรเข้มแข็ง (ส่วนมากเป็นอุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมประเภทอาหาร) สวนอุตสาหกรรม บริษัท เขตอุตสาหกรรม สุรนารี จำกัด (ขนาด 2,900 ไร่) อุตสาหกรรมนวนคร (ขนาด 2,000 ไร่) และอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขนาด 5,521 ไร่ อยู่ระหว่างการพัฒนา) โรงงานมันสำปะหลัง โรงสีข้าว และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลทราย - เหมือนแร่โปแตชและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - หน่วยงานของกรมปศุสัตว์ที่วิจัยและพัฒนาพันธุ์สัตว์ กระจายพันธุ์ให้แก่เกษตรกรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดหลายหน่วยงาน - พื้นที่การเกษตรเป็นร้อยละ 69 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด โดยนาข้าวคิดเป็นร้อยละ 62.99 ของพื้นที่การเกษตร - พืชไร่ คิดเป็น ร้อยละ 27.68 ของพื้นที่การเกษตร และมีการทำปศุสัตว์ สามารถต่อยอดไปยังอุตสาหกรรมมูลค่าสูง - เกษตรกรปลูกหม่อนเลี้ยงไหมผู้ผลิตผ้าไหมหรือผลิตภัณฑ์ไหมมีจำนวนมากและผลิตภัณฑ์แปรรูปจากไหมที่หลากหลาย และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ หัตถกรรมผ้าทอ ศิลปวัฒนธรรม และภูมิปัญญา ศูนย์กลางผ้าไหม ผ้าฝ้ายในหลายจังหวัด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักของการท่องเที่ยว (นครราชสีมา) - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว (ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์) - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เมืองสปอร์ตซิตี (ทีมฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ด ช้างอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต) การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ สถานที่ท่องเที่ยวที่สร้างขึ้น - ชัยภูมิ เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 56.5 รายได้ท่องเที่ยว 2485 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 71.0 - นครราชสีมา เป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 7.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.4 รายได้ท่องเที่ยว 14,895 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.3 - บุรีรัมย์ เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.3 รายได้ท่องเที่ยว 7,408 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.5 - สุรินทร์ เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.4 รายได้ท่องเที่ยว 2,286 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.3	- ขาดการจัดการระบบฐานข้อมูลผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ทันสมัย - คุณภาพและการเข้าถึงการศึกษาในพื้นที่ยังต้องได้รับการพัฒนา - บุคลากรทางการแพทย์ไม่เพียงพอ - ผู้สูงอายุอยู่ลำพังคนเดียว มีแนวโน้มสูงขึ้น - อัตราการพึ่งพิงสูง - ประชาชนขาดความรู้ด้านกฎหมาย W2 อุบัติเหตุทางถนน - นครราชสีมา มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 29 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน - สุรินทร์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ชัยภูมิ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน - บุรีรัมย์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - น้ำและแหล่งน้ำทางการเกษตรไม่เพียงพอต่อการทำการเกษตร - สภาพดินเหมาะกับการปลูกพืชได้บางประเภท และบางพื้นที่ดินขาดความอุดมสมบูรณ์ - ชุมชนขาดการบริหารจัดการทรัพยากรของท้องถิ่น W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - นครราชสีมา เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.69) - สุรินทร์ เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.41) ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตร - ชัยภูมิ เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.46) - บุรีรัมย์ เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.95) - เกษตรกรมีฐานะยากจน และขาดเงินทุนหมุนเวียน - ทำการเกษตร - เกษตรกรขาดองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการตั้งแต่การผลิตจนถึงการเก็บเกี่ยวแปรรูปและเพิ่มมูลค่า - เกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรขาดผู้นำที่เข้มแข็ง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาความโดดเด่นอัตลักษณ์ วัฒนธรรมพื้นบ้านเป็นทุนทางสังคม มีจังหวัดบุรีรัมย์ เป็นศูนย์กลางอารยธรรมขอม แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี ก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ - เป็นสินค้าหัตถกรรมที่มีมูลค่าสูงเนื่องจากเป็นสินค้าที่ทำด้วยมือจึงมีคุณค่าและมีมูลค่าสูง - ประชาชนมีภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านการผลิตสาขาการเกษตร ตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เช่น หัตถกรรม เครื่องปั้นดินเผา (ด่านเกวียน) เครื่องจักรสาน การทอผ้าไหม การนำพืชสมุนไพรมาใช้เพื่อมาดูแลสุขภาพ และทำการเกษตร อินทรีย์ คนตรีการละเล่น ศิลปะพื้นบ้าน อาหารท้องถิ่น - มีแหล่งผลิตพลังงานทดแทนจำนวนมาก เช่น กังหันลม โซลาร์เซลล์ พลังงานน้ำ ชีวมวล ชีวภาพ เอทานอล ที่จังหวัด ชัยภูมิ - มีศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานและสัดส่วนประชากรวัยแรงงานมาก - มีสถาบันการศึกษา และแหล่งเรียนรู้ ที่เข้มแข็งและหลากหลาย - หน่วยงานของรัฐมีความพร้อมในการดำเนินงาน - การเกษตรหลายรูปแบบ การใช้เทคโนโลยีทดแทนแรงงาน Smart Farmer ที่จังหวัดบุรีรัมย์ - ความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน	- ขาดการพัฒนา ทักษะ ความรู้ ของบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ในรูปแบบชีวิตวิถีถัดไป (Next Normal) - ประชาชน ชุมชน ในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวน้อย - การกระจายรายได้ยังต่ำ - ประชากรมีความเหลื่อมล้ำด้านรายได้

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ชัยภูมิ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน (ชัยภูมิ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุดรธานี หนองบัวลำภู) - นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว อารยธรรมอีสานใต้ (นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มท่องเที่ยวธรรมชาติ การตั้งแคมป์ในพื้นที่ ธรรมชาติวิถีชุมชน ปัญหาท้องถิ่น ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แหล่งเรียนรู้ธรณีวิทยา ภูเขาไฟ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ กีฬา การแข่งขันมหกรรมกีฬา - ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเชื่อมโยงการท่องเที่ยว และการลงทุน และการบูรณาการเครือข่ายรัฐร่วมเอกชน	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศทั่วโลก (Climate Change) - มีโรคระบาดอุบัติใหม่เกี่ยวกับพืชและสัตว์ และมนุษย์ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตมีความผันผวน - ความเสี่ยงในการระบาดระลอกใหม่ของไวรัส COVID-19 ทั้งจากการฉีดวัคซีนที่ยังไม่ครอบคลุมประชากรส่วนใหญ่ อาจทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงักและกระทบต่อแผนเปิดประเทศเพื่อรับนักท่องเที่ยวได้ - ความเสี่ยงจากความไม่ปลอดภัยขณะท่องเที่ยว เช่น อุกฉลักกระเป๋ อุบัติเหตุขณะเดินทาง อุบัติเหตุระหว่างท่องเที่ยว การประสพภัยธรรมชาติ ป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน และไม่เป็น 2 ภาษา - เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ ทำให้กำลังซื้อลดลง - การเปลี่ยนแปลงและผันผวนของธรรมชาติ ภัยพิบัติต่าง ๆ ส่งผลต่อการพัฒนา

โอกาส	อุปสรรค
O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แนวโน้มของผู้บริโภคให้ความสำคัญกับสินค้าสีเขียว สินค้าเกษตรปลอดภัย และผลิตภัณฑ์สมุนไพร - หน่วยงานภาครัฐและเอกชนรับซื้อผลิตภัณฑ์เกษตร - การเพิ่มมาตรฐานเพื่อลดการเอาเปรียบจากพ่อค้าคนกลาง - ประเทศอาเซียนมีความต้องการสินค้าเกษตรบางประเภทเพิ่มมากขึ้น - ภาวะสงครามและการเปลี่ยนแปลงทางอากาศ ทำให้บางประเทศไม่สามารถส่งออกได้ ประเทศไทยจึงมีโอกาส่งออกมากขึ้น - รัฐบาลสนับสนุนอุตสาหกรรม mice - ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน - นโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) จังหวัดนครราชสีมา เชื่อมโยงนครชัยบุรินทร์ - การเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) - รัฐบาลให้ความสำคัญและสนับสนุนเศรษฐกิจ BCG - หน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุน เช่น ศูนย์หม่อนไหมเฉลิมพระเกียรติฯ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัด สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สถาบันการศึกษา - ประเทศไทยเป็นประเทศชั้นนำเกี่ยวกับไหม หัตถกรรมพื้นบ้านเป็นที่ยอมรับในระดับสากล - นโยบายส่งเสริมการใช้และสวมใส่ผ้าไทยตามมติ ครม. - การฉีดวัคซีนป้องกันไวรัส COVID-19 ทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลดีต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลกรวมทั้งการฟื้นตัวของการส่งออกสินค้า - หน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้การส่งเสริมและสนับสนุนในการสร้างรายได้ให้กับประชาชน - การสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น การคมนาคม มีการปรับปรุงเส้นทางในการเดินทางจาก 2 ช่องทางจราจร เป็น 4 ช่องทางจราจร และพัฒนาพื้นที่ติดชายแดน O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สายที่เข้ามาช่วยในระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าเกษตร - โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่สาย มาบกะเบา - ชุมทางจิระ มอเตอร์เวย์สายบางปะอิน - นครราชสีมาของรัฐบาลในพื้นที่กลุ่มจังหวัด - แอปพลิเคชัน แพลตฟอร์มออนไลน์ เทคโนโลยี e-Payment ช่วยในการขยายตลาดและสร้างตลาดใหม่ เกิดยอดขายที่สูงขึ้น	T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของราคาสินค้าเกษตร - สินค้าเกษตรมีคู่แข่งเพิ่มมากขึ้น จากต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น - การเข้ามาตรึงการกีดกันจากการค้า - ไม่มีแหล่งเงินทุนสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม BCG - มีคู่แข่งทางการค้า ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ได้แก่ EEC เวียดนาม ลาว - มีคู่แข่งในตลาดผ้าทอ จากเส้นใยอื่น ที่ได้รับความนิยม เช่น ผ้าฝ้าย กัญชง ไบโอบ - ความนิยมผ้าไหมมีจำกัด เช่น นิยมในคนวัยทำงาน และสวมใส่ในบางโอกาส - ต้นทุนการผลิตสูง ส่งผลให้ราคาผลิตภัณฑ์ไหมสูง - เศรษฐกิจชะลอตัวทำให้มีกำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง - ขาดนวัตกรรมในกระบวนการย้อมสีธรรมชาติ เพื่อให้ได้คุณภาพสีที่ได้มาตรฐาน - ดัดขัดข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ทำให้ไม่สามารถพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวได้ เช่น อุทยานเขาใหญ่ ไม่สามารถติดป้ายได้ - ความเสี่ยงเรื่องกฎหมายแรงงานต่างด้าว - ด้านถาวรมีพื้นที่น้อย เนื่องจากติดขัดกับข้อกฎหมายและระเบียบของพื้นที่ ทำให้ยังไม่สามารถพัฒนาได้ - อาชญากรรมทางไซเบอร์ทวีความรุนแรงขึ้น เด็กและเยาวชนผู้สูงอายุ เป็นกลุ่มเสี่ยงสูง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานภาคเกษตรเข้าสู่วัยผู้สูงอายุ คนรุ่นใหม่สนใจการทำงานเกษตรน้อยลง ทำให้แนวโน้มแรงงานภาคการเกษตรน้อยลง - ความเสี่ยงจากแรงงานต่างด้าว กระทบกับกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การโยกย้ายถิ่นฐานของประชากรและแรงงานเข้าสู่เขตชุมชนเมือง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ และการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในการรองรับไม่เพียงพอ T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ประชาชนยังขาดความรู้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงจากภายนอก เช่น กระแสโลกออนไลน์ และโซเชียล ที่ไม่มีการคัดกรองก่อนเข้ามาสู่การรับรู้ของผู้บริโภค ทำให้เด็กเยาวชน หรือแม้กระทั่งประชาชนทั่วไปที่ยังคิดวิเคราะห์ แยกแยะ ดำเนินชีวิตตามกระแสความเปลี่ยนแปลงที่ไม่ถูกต้อง

โอกาส	อุปสรรค
- แอปพลิเคชัน แพลตฟอร์มออนไลน์ เทคโนโลยี e-Payment ทำให้การใช้บริการต่าง ๆ สะดวกสบาย ลดการสัมผัสบุคคล - การเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) - พฤติกรรมการบริโภคของคนยุคปัจจุบัน ที่รักษาสุขภาพ เน้นผลิตภัณฑ์ที่มาจากธรรมชาติ ออร์แกนิก - แอปพลิเคชัน แพลตฟอร์มออนไลน์ เทคโนโลยี e-Payment ทำให้การใช้บริการต่าง ๆ สะดวกสบายเข้าถึงผู้บริโภคโดยตรง - โปรตีนอาหารจากแมลงเป็นแหล่งอาหารทดแทนแห่งอนาคต - ประชาชนตื่นตัวหันมาใช้พืชสมุนไพร และภูมิปัญญาแพทย์แผนไทย ในการดูแลสุขภาพมากขึ้น - การให้ความสำคัญและขับเคลื่อนด้านนโยบาย ด้านสภาพแวดล้อม ภูมิอากาศ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (COP26), เป้าหมาย การพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs), การปล่อยก๊าซเรือนกระจก สุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero), การจัดการการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ Carbon Emission - นโยบายการพัฒนา Smart City และการจำหน่ายสินค้าออนไลน์	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครราชสีมา

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดนครราชสีมาควรส่งเสริมการเป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC Bioeconomy) จังหวัดมีพื้นที่ขนาดใหญ่ ประชากรมาก พื้นที่มีโครงการพัฒนาคมนาคม ยุทธศาสตร์โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อ East - West Corridor และเชื่อมโยงต่อภูมิภาคของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น รถไฟฟ้ารางคู่ มอเตอร์เวย์ รถไฟความเร็วสูง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น ทำให้จังหวัดมีโอกาสในการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภาคและภูมิภาค ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่มีเส้นทางเชื่อมต่อภายในจังหวัด ระหว่างจังหวัดและระหว่างภาค ถนนสายประธาน หมายเลข 2 ถนนสายหลักหมายเลข 6 24 204 205 224 226 และ 304 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง มีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 6 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) 4 แห่ง เชื่อมเข้าถึงสนามบินนครราชสีมา (NAK) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI หลายรายการ ได้แก่ กาแฟดงมะไฟ ไวน์เขาใหญ่ ข้าวหอมมะลิทุ่งสัมฤทธิ์ กาแฟวังน้ำเขียว เครื่องปั้นดินเผา ด่านเกวียน มะขามเทศเพชรโนนไทย ทุเรียนปากช่องเขาใหญ่ ผ้าไหมปักธงชัย ผ้าไหมคิมมะอุบลาย น้อยหน้าปากช่องเขาใหญ่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน สินค้าเกษตรมีความหลากหลาย เกษตรแปรรูป อุตสาหกรรม เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของภาค รวมทั้งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 5.3-17 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครราชสีมา

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC Bioeconomy) - จังหวัดที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ประชากรมาก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ศูนย์กลางการคมนาคมที่มีเส้นทางเชื่อมต่อภายในจังหวัด ระหว่างจังหวัดและระหว่างภาค ถนนสายประธานหมายเลข 2 ถนนสายหลักหมายเลข 6 24 204 205 224 226 และ 304 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัด ที่อยู่ใกล้เคียง มีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 6 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) 4 แห่ง - สนามบินนครราชสีมา (NAK) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI หลายรายการ ได้แก่ กาแฟดงมะไฟ ไวน์เขาใหญ่ ข้าวหอมมะลิทุ่งสัมฤทธิ์ กาแฟวังน้ำเขียว เครื่องปั้นดินเผา ด่านเกวียน มะขามเทศเพชรโนนไทย หูเหียนปากช่องเขาใหญ่ ผ้าไหมปักธงชัย ผ้าไหมคิมมูอับัวลาย น้อยหน้าปากช่อง เขาใหญ่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สินค้าเกษตรมีความหลากหลาย เกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมเป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของภาค - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 8.9 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) - สวนอุตสาหกรรม บริษัท เขตอุตสาหกรรมสุรนารี จำกัด (ขนาด 2,900 ไร่) อุตสาหกรรมนวนคร (ขนาด 2,000 ไร่) และอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ขนาด 5,521 ไร่ อยู่ระหว่างการพัฒนา) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 7.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 76.1 และ ปี 2566 ร้อยละ 29.4 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 14,895 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 48.4 ปี 2566 ร้อยละ 48.3 - แหล่งท่องเที่ยวมีคุณภาพ/หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประวัติศาสตร์ มรดกโลก อารยธรรม แหล่งผลิตสินค้าภูมิปัญญาท้องถิ่น อาหาร แหล่งผลิตโอโซน แหล่งท่องเที่ยวที่สร้างขึ้นใหม่ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษาและบุคลากรที่เป็นศูนย์กลางแห่งการเรียนรู้ - ความโดดเด่นอัตลักษณ์และวัฒนธรรมพื้นบ้านเป็นทุนทางสังคม	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 29 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการน้ำยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการในการอุปโภคบริโภค ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และจำเป็นต่อทรัพยากรป่าไม้ ลำธาร แหล่งน้ำ - การบริหารจัดการขยะยังไม่รองรับการขยายตัวของเมืองได้ - การบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐยังน้อย ขาดการมีส่วนร่วม - พื้นที่ป่าไม้ลดลง การบุกรุก และทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม - เกษตรกรรมประสบปัญหาในเรื่องต้นทุนและปัจจัยการผลิต มีมูลค่าสูง ราคาพืชผลเกษตรตกต่ำ และขาดความรู้การเกษตรสมัยใหม่ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.69)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน สินค้าชุมชน และภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลักดันเศรษฐกิจชุมชน ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัด O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายด้านเกษตร เช่น การประกันราคาสินค้าเกษตร Smart Farmer เกษตรแปลงใหญ่ - นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก สร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้กับชุมชนพื้นที่และช่วยลดช่องว่างของการกระจายรายได้ - พื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาคมนาคม ยุทธศาสตร์โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อ East - West Corridor และเชื่อมโยงต่อภูมิภาคของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น ทำให้จังหวัดมีโอกาสในการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภาคและภูมิภาค O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การพัฒนาเทคโนโลยีการทำงาน สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และเป็นปัจจุบัน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ปัญหาภาวะโลกร้อน ส่งผลต่อการเกิดภัยธรรมชาติและสาธารณภัย เช่น ภัยแล้ง ไฟป่า น้ำท่วม T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและชะลอตัวของโลกและของประเทศ - ระเบียบ กฎหมาย และระบบการบริหารจัดการของภาครัฐ เช่น ระบบงบประมาณของประเทศส่งผลต่อการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาขาดแคลนแรงงาน ช่องว่างระหว่างวัยของคนในสังคม (Generation Gap) ทำให้เกิดการเผชิญหน้าของคนในสังคม ฯลฯ ส่งผลต่อการพัฒนาของจังหวัด - ภาวะการจ้างงาน การเลิกจ้างงานในภาคบริการ การท่องเที่ยว ภาคการผลิต เป็นต้น จากการเกิดโรคอุบัติใหม่ COVID-19 - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดชัยภูมิ

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดชัยภูมิควรส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน มีนโยบายการจูงใจและสิ่งอำนวยความสะดวกการท่องเที่ยว นโยบายการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่โดยเน้นการให้ความรู้ และเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การควบคุมคุณภาพและราคาสินค้าและบริการ เชื่อมโยงกับกระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่มีเส้นทางเชื่อมต่อภายในจังหวัด ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 201 202 225 และ 229 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ส้มโอบางคบ้านแท่น กล้วยหอมทองหนองบัวแดง มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองบ้านโหล่น เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน พืชเศรษฐกิจหลายชนิด ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง อ้อย พริก และพืชผักผลไม้อื่น ๆ มีอุตสาหกรรมรองรับแหล่งต้นกำเนิดลำน้ำชีไหลผ่านหลายอำเภอ มีเขื่อน และอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่และขนาดกลาง หัตถกรรมผ้าทอ ศิลปวัฒนธรรม และภูมิปัญญา ศูนย์กลางผ้าไหม ผ้าฝ้าย เช่น บ้านเขว้า อำเภอเมือง เกษตรสมบูรณ์ หนองบัวแดง การผลิตเส้นไหมที่มีคุณภาพและมีเอกลักษณ์ (หมี่คันขอนแก่น) รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นๆ ส่วนใหญ่ยังเป็นถนนสองเลนและเป็นถนนสายรอง และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-18 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดชัยภูมิ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 201 202 225 และ 229 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ส้มโทองดีบ้านแท่น กล้วยหอมทองหนองบัวแดง มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองบ้านโหล่น เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พืชเศรษฐกิจหลายชนิด ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง อ้อย พริก และพืชผักผลไม้อื่น มีอุตสาหกรรมรองรับ - แหล่งต้นกำเนิดลำน้ำชีไหลผ่านหลายอำเภอ มีเขื่อนและอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่และขนาดกลาง - โรงงานอุตสาหกรรมการแปรรูปกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่ โรงงานมันสำปะหลัง โรงสีข้าว และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลทราย - เหมืองแร่โปแตชและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - หัตถกรรมผ้าทอ ศิลปวัฒนธรรม และภูมิปัญญา ศูนย์กลางผ้าไหมผ้าฝ้าย เช่น บ้านเขว้า อำเภอเมือง เกษตรสมบูรณ์ หนองบัวแดง - การผลิตเส้นไหมที่มีคุณภาพและมีเอกลักษณ์ (หมี่คันขอนแก่น) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 138.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 56.5 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2485 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 160.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 71.0 - พื้นที่ป่าเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นอันดับสองของภาค พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 11 แห่ง อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง สวนรุกขชาติ 2 แห่ง และเขตห้ามล่าสัตว์ 1 แห่ง - แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุและโบราณสถาน วัฒนธรรม สถานที่ออกกำลังกาย เช่น สนามกีฬาากลางจังหวัด สนามกีฬาพลศึกษา สนามกีฬาเทศบาล ศูนย์เยาวชนเทศบาลเมืองชัยภูมิ สวนสาธารณะหนองปลาเฒ่า สวนสาธารณะหนองหลอด เป็นต้น S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ หัตถกรรมผ้าทอ ศูนย์กลางผ้าไหม - ศูนย์พัฒนามือแรงงาน	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - เส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นส่วนใหญ่ยังเป็นถนนสองเลน และเป็นถนนสายรอง รวมทั้งยังไม่เป็นที่รู้จักของคนภายนอกจังหวัด และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดการบริหารจัดการและการมีส่วนร่วมจากภาครัฐ ชุมชนและท้องถิ่นในด้านเส้นทางคมนาคม เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ที่ยังไม่มีมีการบูรณาการที่ชัดเจน - ระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ยังไม่ได้มาตรฐานและไม่เพียงพอ ไฟฟ้าและประปายังไม่ทั่วถึงทุกหมู่บ้าน - แหล่งกักเก็บน้ำต้นทุนและระบบชลประทานไม่เพียงพอ - พื้นที่ที่มีความแห้งแล้ง และปริมาณน้ำฝนโดยเฉลี่ยต่อปีไม่มาก - ดินบางพื้นที่เป็นดินเค็มและดินทราย ไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ได้ - ระบบสาธารณสุขยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง พื้นที่ที่ห่างไกลไม่ได้รับการบริการทางการแพทย์ที่ดีพอ - การจัดการภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพต่อการแก้ไขปัญหาทันที่ - ขาดการพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยี การตลาด การบริหารจัดการของผู้ประกอบการหัตถกรรมพื้นบ้าน และสินค้าพื้นเมือง - สินค้าแปรรูปทางการเกษตรไม่มีตลาดรองรับเพียงพอ และไม่มีคุณภาพที่สามารถแข่งขันได้ - ขาดศูนย์บริการข้อมูลสารสนเทศเพื่อการลงทุนและการท่องเที่ยว W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.46) - เกษตรกรบางส่วนไม่มีที่ดินทำกิน และไม่มีเอกสารสิทธิ์ - ความไม่เสมอภาคด้านรายได้ ความเหลื่อมล้ำค่อนข้างสูง - เกษตรกรไม่สามารถคาดการณ์ ปริมาณผลผลิต และไม่สามารถจำหน่ายผลผลิตได้เท่าที่ควร ผลผลิตมีราคาตกต่ำ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แหล่งผลิตพลังงานทดแทนจำนวนมาก เช่น กังหันลม โซลาร์เซลล์ พลังงานน้ำ ชีวมวล ชีวภาพ เอทานอล - องค์กรชุมชนที่เข้มแข็งซึ่งมีการจัดตั้งสภาองค์กรชุมชนตำบล	- ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม แรงงานย้ายไปทำงานต่างถิ่น บางส่วนเป็นแรงงานไร้ฝีมือและอยู่ในวัยศึกษา - ระดับการศึกษาของประชาชนส่วนใหญ่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน - ขาดบุคลากรทางการแพทย์โดยเฉพาะแพทย์และพยาบาล

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวธรณีวิทยาถิ่นอีสาน - นโยบายการจูงใจและสิ่งอำนวยความสะดวกการท่องเที่ยว นโยบายการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่โดยเน้นการให้ความรู้ และเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การควบคุมคุณภาพและราคาสินค้าและบริการ - กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายสร้างโอกาสอาชีพและการมีรายได้ที่มั่นคง พัฒนาศักยภาพฝีมือแรงงาน การเชื่อมโยงข้อมูล การส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบที่ถูกกฎหมายมากขึ้น - นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ การบูรณาการงบประมาณ - นโยบายดูแลเกษตรกร เช่น การลดต้นทุน การช่วยเหลือเรื่องปัจจัยการผลิต การใช้กลไกตลาดดูแลราคาสินค้า - ระบบเศรษฐกิจเศรษฐกิจแบบทุนนิยมทำให้เกิดเศรษฐกิจไร้พรมแดนที่มีผลต่อระบบการเคลื่อนย้ายทุนและการบริโภคและความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน - การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก - นโยบายการสร้างเครือข่ายเป็นรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจคุณภาพชีวิตและอนุรักษ์ฟื้นฟูใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน - ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดช่วยเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน - การปรับโครงสร้างการผลิตสู่การเพิ่มคุณค่า (Value Creation) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการคุ้มครองทางสังคม ระบบการออมและระบบสวัสดิการ การดูแลการกู้ยืมที่เป็นธรรมและสงเคราะห์ - นโยบายหลักประกันสุขภาพครอบคลุมประชากรทุกภาคส่วน - นโยบายแก้ปัญหาที่ดินทำกินของเกษตรกรและการรื้อไล่เขตป่าสงวน - การใช้เทคโนโลยีการสำรวจและทำแผนที่ที่ทันสมัยแก้ไขปัญหาเขตที่ดินทับซ้อนและแนวเขตพื้นที่	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - สภาพภูมิอากาศของโลกและของประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะนำไปสู่ความแห้งแล้งและน้ำท่วมมากขึ้นอันเป็นผลมาจากภาวะโลกร้อน การตัดไม้ทำลายป่า การทำลายธรรมชาติ และการพัฒนาบ้านเมืองของประเทศต่าง ๆ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวนตามราคาตลาดโลก และมีการแข่งขันกับประเทศอื่นทั้งด้านราคาและคุณภาพ ในขณะที่ต้นทุนการผลิตทางเกษตรของจังหวัดสูงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านการตลาด - การรวมตัวทางการค้าของโลกทำให้เกิดการกีดกันทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตรจะส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นจนมีแนวโน้มส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรบางชนิดตกต่ำ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจของเกษตรกรลดต่ำลงเมื่อประสบกับการแข่งขันที่รุนแรง - ต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มประชาคมยุโรป ประสบปัญหาหนี้สาธารณะหลายประเทศและประเทศสหรัฐอเมริกาประสบปัญหาการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ในขณะที่เดียวกันประเทศญี่ปุ่นก็ประสบปัญหาเศรษฐกิจถดถอย ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นตลาดส่งออกสินค้าของไทยทำให้กำลังซื้อลดลงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจังหวัดชัยภูมิเช่นเดียวกัน - ประเทศในภูมิภาคเอเชีย เช่น จีน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ จะเป็นคู่แข่งทางการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของไทยและของจังหวัด ทำให้การแข่งขันสูงซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการผลิตของไทยที่จะต้องปรับตัวในการลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้น - จังหวัดชัยภูมิมีแนวโน้มที่จะประสบปัญหาการแข่งขันในทุกด้านจากจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่น ในการดึงดูดทุนและทรัพยากรไปจากจังหวัดมากยิ่งขึ้นหากไม่มียุทธศาสตร์ที่จะต่อสู้ผลักดันให้จังหวัดมีศักยภาพในการลงทุนสูงขึ้นจะทำให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง

โอกาส	อุปสรรค
- การปฏิรูปการศึกษา การศึกษาทางเลือก การพัฒนากำลังคน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ความต้องการใช้พลังงานทดแทนและอาหารปลอดภัย - นโยบายปฏิรูปโครงสร้างราคาเชื้อเพลิง - การเสริมการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชีวภาพ - นโยบายสนับสนุนโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ	T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดบุรีรัมย์

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดบุรีรัมย์ควรส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และการกำหนดกลุ่มจังหวัดนครชัยบุรีรัมย์ การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่อนปรนกับกัมพูชาที่ ช่องสายตะกู แหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้ทางธรรมชาติ ภูเขาไฟ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแหล่งใหม่ ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำนกกกระเรียนพันธุ์ไทย ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายถนนสายสำคัญหมายเลข 24 202 218 219 224 226 288 และ 348 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เชื่อมต่อเข้าถึงการขนส่งทางอากาศมีสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิดินภูเขาไฟบุรีรัมย์ ผ้าไหมมัดหมี่ขึ้นดินแดงบุรีรัมย์ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานสินค้าผ้าไหมมีเอกลักษณ์ ได้แก่ ผ้าหางกระรอกคู่ และผ้าภูอัคนี พืชและสัตว์เศรษฐกิจสำคัญ เช่น ข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา สุกกร ไก่เนื้อ โคเนื้อ กระบือ แกะ และแพะ แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย อารยธรรมขอม โบราณสถาน โบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น สถานที่พักผ่อน เมืองกีฬา ทีมฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ด ที่มีชื่อเสียงระดับเอเชียสนามกีฬาฟุตบอลช้างอารีนา สนามแข่งรถมอเตอร์สปอร์ต ช้างอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต (Chang International Circuit) ระดับมาตรฐานสากล รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว พัฒนาระบบสาธารณูปโภคสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งที่ทรุดโทรมให้ได้มาตรฐาน และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-19 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดบุรีรัมย์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่อนปรนกับกัมพูชาที่ ช่องสายตะกู S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 24 202 218 219 224 226 288 และ 348 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง - เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - การขนส่งทางอากาศมีสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิดินภูเขาไฟบุรีรัมย์ ผ้าไหมมัดหมี่ขึ้นดินแดงบุรีรัมย์ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - สินค้าผ้าไหมมีเอกลักษณ์ได้แก่ ผ้าหางกระรอกคู่ และผ้าภูอัคนี - พืชและสัตว์เศรษฐกิจสำคัญ เช่น ข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา สุกร ไก่เนื้อ โคเนื้อ กระบือ แกะ และแพะ - พื้นที่เกษตรกรรมมีมาก (ประมาณ 4.98 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำพุด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 3.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 266.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 18.3 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 7,408 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 344.8 ปี 2566 ร้อยละ 25.5 - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย อารยธรรมขอม โบราณสถาน โบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น และสถานที่พักผ่อน - เมืองกีฬา ทีมฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ด ที่มีชื่อเสียงระดับเอเชีย สนามกีฬาฟุตบอลช้างอารีนา สนามแข่งรถมอเตอร์สปอร์ต ช้างอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต "Chang International Circuit" ระดับมาตรฐานสากล S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญา และเป็นศูนย์กลางอารยธรรมขอม แหล่งโบราณสถาน โบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางธรรมชาติ - การเกษตรหลายรูปแบบ การใช้เทคโนโลยีทดแทนแรงงาน Smart Farmer มีการบูรณาการผู้นำเกษตรกรและภาครัฐร่วม	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบสาธารณูปโภคสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งทรุดโทรมยังไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 25 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บท 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบุกรุกครอบครองป่าไม้ ที่ดินสาธารณะเพื่อประกอบอาชีพ - การขยายตัวของเมืองส่งผลให้ปริมาณขยะมาก - ขาดการรวมกลุ่มของเครือข่ายด้านการท่องเที่ยว และการบริการ ด้านกลุ่มการผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ OTOP ด้านสินค้าการเกษตร ขาดการประชาสัมพันธ์สินค้า - การเจริญเติบโตของเมือง ส่งผลให้สินค้าและบริการมีราคาสูงขึ้น ค่าครองชีพสูงขึ้น - ขาดการประชาสัมพันธ์ในด้านการท่องเที่ยว - เกษตรกรได้รับข้อมูลล่าช้า ขาดการประสานงานในพื้นที่ - การเกษตรยังพึ่งพาธรรมชาติเป็นหลัก W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปร้อยละ 18.95) - เกษตรกรและผู้ผลิตสินค้ายังมีปัญหาหนี้สิน การเก็บออมน้อย

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และการกำหนดกลุ่มจังหวัดนครชัยบุรีนทร์ การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน - แหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้ทางธรณีวิทยา ภูเขาไฟ - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแหล่งใหม่ ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำนกกระเรียนพันธุ์ไทย - ชาวต่างชาติที่มาแต่งงานกับคนไทย ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้ เผยแพร่ประเพณีและวัฒนธรรม O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การรวมกลุ่มกันของประเทศส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายทุนและแรงงานอย่างเสรีทำให้สามารถจัดหารวัตถุดิบค้าราคาถูกมาใช้ในอุตสาหกรรม - นโยบายด้านเกษตร เช่น แปลงใหญ่, เกษตรอินทรีย์, Zoning, Agri-map, ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและเกษตรทฤษฎีใหม่ และการปรับโครงสร้างหนี้ - การขยายตัวทางด้านธุรกิจ การปรับโครงสร้างหนี้ให้กับเกษตรกรและประชาชนผู้ผลิตสินค้าและบริการ - การติดต่อการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน - การสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น การคมนาคม มีการปรับปรุงเส้นทางในการเดินทางจาก 2 ช่องทางจราจร เป็น 4 ช่องทางจราจร และพัฒนาพื้นที่ติดชายแดน O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายการพัฒนา Smart City และการจำหน่ายสินค้าออนไลน์	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - สภาพอากาศแปรปรวน ทำให้สภาพอากาศและภัยทางธรรมชาติเกิดขึ้นบ่อย T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การลักลอบนำสินค้าต้นทุนต่ำจากประเทศเพื่อนบ้านมาขายในประเทศ/สินค้าทดแทนราคาถูก และมีสินค้าจากประเทศคู่แข่งเข้ามาแข่งขันมากขึ้น มีการใช้แรงงานส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ เนื่องจากค่าแรงต่ำ ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงานภายในจังหวัด - ปัญหาทางเศรษฐกิจของโลก - กฎหมาย หรือนโยบายที่ยังไม่ครอบคลุมต่อการผลิตของเกษตรกรรายย่อย ทำให้ผลผลิตของเกษตรกรยังไม่สามารถเข้าสู่การรับรองผลผลิตพืชเศรษฐกิจ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ค่าแรงงานในจังหวัดสูง ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูง ทำให้เกิดคู่แข่งทางการค้า - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรักษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุรินทร์

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดสุรินทร์ควรส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ เนื่องจากมีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม การเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายถนนสายประธานหมายเลข 24 หมายเลข 214 215 226 และ 293 ที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี (กองทัพบก) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของสินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิสุรินทร์ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน ผลิตภัณฑ์ไหมและผ้าพื้นเมืองพื้นที่เหมาะสมในการปลูกข้าวหอมมะลินิทรีย์และข้าวหอมมะลิคุณภาพดี และมีศักยภาพด้านการผลิตพืชเศรษฐกิจและแหล่งผลิตปศุสัตว์คุณภาพสูง รวมทั้งการพัฒนาด้านการค้าชายแดนให้ได้มาตรฐาน และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-20 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุรินทร์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 24 หมายเลข 214 215 226 และ 293 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี (กองทัพบก) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิสุรินทร์ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ไหมและผ้าพื้นเมือง - พื้นที่เหมาะสมในการปลูกข้าวหอมมะลินิทรีย์และข้าวหอมมะลิคุณภาพดี และมีศักยภาพด้านการผลิตพืชเศรษฐกิจและแหล่งผลิตปศุสัตว์คุณภาพสูง - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 6.89 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) - โรงงานอุตสาหกรรมเกษตรมากเพียงพอต่อการรองรับผลผลิตทางการเกษตร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 126.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 30.4 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2,286 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 121.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 50.3	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ด้านการค้าชายแดนยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน - ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 25 คน และ 21 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ดินเป็นดินทรายไม่อุ้มน้ำ ยากต่อการพังทลาย - ขาดการบริหารจัดการแหล่งน้ำใต้ดินและชลประทาน - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย - ขาดการจัดการสิ่งแวดล้อม การจัดการขยะ และการบำบัดน้ำเสีย - ขาดการบูรณาการการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง - ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศในการพัฒนา W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.41) ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตรเนื่องจากส่วนใหญ่เข้าสู่วัยผู้สูงอายุ - ขาดแรงจูงใจในการประกอบอาชีพเกษตรกรรม - การใช้พลังงานทดแทนจากธรรมชาติในภาคเกษตรน้อย - ประชาชนมีรายได้ต่ำ มีคนจนและผู้ด้อยโอกาสมาก - แรงงานยังขาดการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน - เกษตรกรขาดความรู้ด้านการเกษตรทำให้ต้นทุนการผลิตสูง มีการใช้สารเคมีในการผลิตมาก

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ทรัพยากรการท่องเที่ยวหลากหลาย แหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตและวัฒนธรรมคนกับช้างที่มีชื่อเสียงระดับโลก แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ศิลปวัฒนธรรม อารยธรรมขอม ประเพณีท่องเที่ยว - วิถีชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติ การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - กลุ่มองค์กรและเครือข่ายเข้มแข็งและหลากหลาย - เกษตรกรมีพื้นฐานความเข้าใจเรื่องเกษตรอินทรีย์ - องค์ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาท้องถิ่นและสมุนไพร - ความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายการเพิ่มศักยภาพทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขับเคลื่อนโมเดลเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (BCG) - นโยบายการเกษตรและอาหารปลอดภัย ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง - กระแสการบริโภคสินค้าและบริการด้านสุขภาพปลอดภัย - กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค - การเติบโตและขยายตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีการนำเข้าสินค้าวัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภคมากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการนำองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านการผลิตและการแปรรูปเพื่อนำมาใช้ในการเพิ่มมูลค่าสินค้า - แนวคิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการขยะ การบริหารจัดการน้ำ พลังงานทางเลือก และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมและภัยพิบัติทางธรรมชาติทำให้เกิดความเสียหายต่อการเกษตรและโครงสร้างพื้นฐาน T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของเศรษฐกิจโลก - ความไม่ต่อเนื่องในนโยบายของรัฐบาล - สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศ - การปักปันเขตแดนยังไม่มีมติชัดเจน - กฎหมายและการกีดกันทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ - ปัญหาของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายระหว่างประเทศ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิภา

5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร และอำนาจเจริญ มีทำเลที่ตั้งอยู่ใน 3 ลุ่มน้ำที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ แม่น้ำโขง แม่น้ำชี และแม่น้ำมูล มีพื้นที่เกษตรกรรมถึง 13.81 ล้านไร่ โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5.3-21 ถึงตารางที่ 5.3-25

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และราชอาณาจักรกัมพูชา และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศที่ 3 เช่น เวียดนาม มีแหล่งทรัพยากรน้ำจำนวนมากและเขื่อนขนาดใหญ่ 2 แห่งสามารถกักเก็บน้ำสำหรับการผลิตไฟฟ้าและการเกษตร

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

การบริหารจัดการน้ำ การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำยังไม่เหมาะสมกับศักยภาพของแหล่งน้ำ ทั้งปริมาณน้ำท่าและน้ำฝนระบบชลประทานยังไม่เพียงพอครอบคลุมพื้นที่การเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่พึ่งพาธรรมชาติ อีกทั้งทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลายทำให้เกิดความแห้งแล้ง และน้ำท่วมในฤดูฝน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

นโยบายรัฐในการพัฒนาและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ ระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น และนโยบายจากมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้กลุ่มจังหวัดเป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพของไทยระยะที่ 2 มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทั้ง สนามบิน รถไฟ และรถยนต์ โรงแรม และศูนย์การค้าที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านที่มีชื่อเสียงระดับโลก ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนมาก เป็นโอกาสในการส่งเสริมค้าเกษตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ลักษณะพื้นที่ชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นผืนเดียว มีช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก ส่งผลให้ยากในการควบคุมแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ยาเสพติด และอาชญากรรมข้ามชาติ รวมทั้งเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง

ตารางที่ 5.3-21 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) และราชอาณาจักรกัมพูชา และมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศที่ 3 เช่น เวียดนาม	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ยโสธร ยังใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการใช้ทางราง ต้องไปใช้บริการที่จังหวัดอุบลราชธานี - ยโสธร ยังไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ ต้องใช้บริการที่ทำอากาศยานร้อยเอ็ดและอุบลราชธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ (จุดผ่านแดนถาวรช่องสะง่า) อุบลราชธานี (จุดผ่านแดนถาวรกับ สปป.ลาว 2 แห่ง (ช่องเม็ก บ้านปากแซง) - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ (จุดผ่อนปรนการค้าบ้านยั้งค์) อุบลราชธานี (จุดผ่อนปรนการค้ากับ สปป.ลาว 5 แห่ง (หน้าท่าว่าการ อ.เขมราฐ บ้านสองคอน บ้านคันท่าเกวียน บ้านด่านเก่า บ้านหนองแสง) จุดผ่อนปรนการค้ากับกัมพูชา (ช่องอานม้า) - ผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ (จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร ที่ อ.กันทรลักษ์) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 2 และโครงข่าย ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก - สถานีขนส่งผู้โดยสารแต่ละจังหวัด - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ - ทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี และทำอากาศยานร้อยเอ็ด S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด อุบลราชธานี (ข้าวหอมมะลิ อุบลราชธานี เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ศรีสะเกษ (ทุเรียนภูเขาไฟศรีสะเกษ ผ้าไหมเก็บบ้านเมืองหลวง หอมแดงศรีสะเกษ กระเทียมศรีสะเกษ ครุภัณฑ์บ้านสะอาดศรีสะเกษ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) ยโสธร (ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) อำนาจเจริญ (เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - พื้นที่ในการปลูกข้าวหอมมะลิมากกว่า 8 ล้านไร่ คิดเป็นสัดส่วนมากกว่า 1 ใน 3 ของพื้นที่ปลูกข้าวหอมมะลิทั้งประเทศ - พื้นที่ปลูกผลผลิตทางการเกษตรอินทรีย์มากกว่า 700,000 ไร่ และมีจำนวนเกษตรกรที่ได้รับการส่งเสริม เกษตรอินทรีย์ 93,593 ราย ส่งผลให้กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพในการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ และมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ - พืชเศรษฐกิจ คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และ ยางพารา ถั่วลิสง และสินค้าจากประมงน้ำจืด - กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตร อาหาร อุตสาหกรรมการแปรรูป ผลผลิตผลข้าวหอมมะลิและข้าวสาลี ยางและผลิตภัณฑ์ยาง อโลหะ และอุตสาหกรรมขนส่ง	- ศรีสะเกษ สภาพถนนบางเส้นทางชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพื่อความสะดวกและปลอดภัย ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - อำนาจเจริญ มีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบ มีสภาพชำรุดทรุดโทรมและไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - อุบลราชธานี ขาดการพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนเนื่องจากกรรมสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่ - การประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์สินค้าของกลุ่มจังหวัดยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย และไม่สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย - การสร้างสินค้าที่ใช้เอกลักษณ์ของกลุ่มจังหวัดยังมีจำนวนน้อย - ยังไม่มีการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในการผลิตในแต่ละกระบวนการ ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ W2 อุบัติเหตุทางถนน - ยโสธร มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 26 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ศรีสะเกษ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน - อุบลราชธานี มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน - อำนาจเจริญ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการน้ำ การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำยังไม่เหมาะสมกับศักยภาพของแหล่งน้ำ ทั้งปริมาณน้ำท่าและน้ำฝน - ระบบชลประทานยังไม่เพียงพอครอบคลุมพื้นที่การเกษตรส่วนใหญ่พึ่งพาธรรมชาติ - ประชาชนจำนวนมากยังไม่ตระหนักและเข้าใจต่อแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลายทำให้เกิดความแห้งแล้ง และน้ำท่วมในฤดูฝน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - ยโสธร เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.39)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศักยภาพด้านแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทน โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ และชีวมวลในจังหวัด อุบลราชธานี S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (วิมานพญาแถน) เมืองสปอร์ตซิตี การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ประเพณีบุญบั้งไฟ) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ - ยโสธรเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 17.2 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 525 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2566 ร้อยละ 23.6 - ศรีสะเกษเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 1.2 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,165 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2566 ร้อยละ 11.8 - อำนาจเจริญเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.24 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2566 ร้อยละ 10.3 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 429 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2566 ร้อยละ 23.6 - อุบลราชธานีเป็นเมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2566 ร้อยละ 43.7 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 8,093 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2566 ร้อยละ 180.9 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ศาสนา วิถีชุมชนที่เป็นอัตลักษณ์ เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีแห่มาลัยข้าวตอก ประเพณีจุดไฟตูมกา ประเพณีแห่ดาวคริสต์มาส และงานสมโภชพระธาตุอานนท์ แลนด์มาร์ค คือ วิมานพญาแถนที่จังหวัดยโสธร - ศูนย์กลางการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ อาทิ เช่น มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่จังหวัดศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยมหิดล และมหาวิทยาลัยรามคำแหงจังหวัดอำนาจเจริญ - ศักยภาพของแหล่งพลังงานทดแทนและทรัพยากรน้ำบาดาล เช่น พลังงานชีวภาพจากมูลสัตว์ พลังงานแสงอาทิตย์ โดยพื้นที่ดินว่างเปล่าบริเวณแม่น้ำลำชี ที่จังหวัดยโสธร - เมืองน่าอยู่ด้านที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อม ดัชนีความก้าวหน้าของคน อยู่ในระดับดี ที่จังหวัดยโสธร	- ศรีสะเกษ เป็นสังคมสูงวัย(Aged Society) (ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปร้อยละ 19.17) - อุบลราชธานี เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.89) และขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตร - อำนาจเจริญ เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society)(ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ19.40) - หัวหน้าครัวเรือนเกษตรกรรมมากกว่าร้อยละ 45 เป็นผู้สูงวัยยังขาดเทคโนโลยีที่ช่วยในการผลิตด้านการเกษตร ส่งผลให้ผลผลิตต่อไร่ของพืชเศรษฐกิจต่ำ - มีการบุกรุกพื้นที่ป่า 13,115 ไร่ ถือเป็นอันดับ 4 ของพื้นที่ที่มีการบุกรุกมากที่สุดของประเทศ - ผู้สูงอายุ ผู้พิการและผู้ด้อยโอกาส มีความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ และลดการพึ่งพิงภาครัฐ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - อุตสาหกรรม ศรีสเกษ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ (นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว - นโยบายการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านที่มีชื่อเสียงระดับโลก เช่น นครวัด นครธม ฮอยอัน และโฮจิมินห์ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนมาก เป็นโอกาสในการส่งเสริมสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยว - การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา อารยธรรม การท่องเที่ยวเชิงเกษตรอินทรีย์ - การเป็นจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านทั้ง สปป.ลาว ทอนใต้ และกัมพูชา เนื่องจากมีการคมนาคมในการเดินทางที่สะดวกมีทั้งสนามบิน รถไฟ และรถยนต์ โรงแรม ศูนย์การค้าที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และความมั่นคง - การเปิดเสรีทางการค้า และการกระตุ้นสินค้าส่งออกในหมวดอาหาร - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่: สายบ้านไผ่ - นครพนม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2557 อนุมัติ โครงการโดย ครม. พฤษภาคม 2562 - นโยบายรัฐในการพัฒนาและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ - ระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น - การบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เพื่อร่วมขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเกษตรอินทรีย์วิถีไฮดรหรือไฮดรโมเดล การยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ - แนวโน้มคนต่างชาติจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพและกำลังการซื้อสูงเข้ามาใช้บริการในพื้นที่จังหวัด จึงเหมาะสำหรับการพัฒนาและยกระดับการให้บริการ เช่น การแพทย์การบริการต่างๆ O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายจากมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้กลุ่มจังหวัดเป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพของไทยระยะที่ 2 - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - เศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง - ปัญหาภัยธรรมชาติ น้ำท่วม ฝนแล้ง สร้างความเสียหายต่อผลผลิตการเกษตร - ปริมาณขยะพลาสติกเพิ่มมากขึ้นจากพฤติกรรมบริโภคและสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - เศรษฐกิจภาพรวมของประเทศถดถอย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ส่งผลให้กำลังการซื้อและนักท่องเที่ยวลดลง - ปัญหาราคาสินค้าเกษตรไม่มีเสถียรภาพมีผลต่อความสามารถในการแข่งขัน - ขาดความต่อเนื่องของนโยบายรัฐบาล รวมถึงปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง - เนื่องจากกลุ่มจังหวัดตั้งอยู่ในพื้นที่ปลายน้ำของแม่น้ำมูล ทำให้ได้รับผลกระทบจากการบริหารจัดการน้ำที่ไม่มีประสิทธิภาพ - ลักษณะพื้นที่ชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่ติดต่อกันกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นผืนเดียว มีช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก ส่งผลให้ยากในการควบคุมแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ยาเสพติด และอาชญากรรมข้ามชาติ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - ปัญหายาเสพติด ปัญหาช่องว่างระหว่างวัยของคนในสังคม (Generation Gap) ทำให้เกิดการเผชิญหน้าของคนในสังคม ฯลฯ ส่งผลต่อการพัฒนาของจังหวัด T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ "การพัฒนาข้าวหอมมะลิทุ่งกุลารั้วด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม" ระหว่างกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และจังหวัดร้อยเอ็ด สุรินทร์ ศรีสะเกษ มหาสารคาม และยโสธร - การใช้เทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวก เพิ่มช่องทางการประกอบอาชีพ ระบบขนส่ง (Logistics) ที่ทันสมัย - แนวโน้มกระแสการตื่นตัวเรื่องความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจากการที่ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด แต่จำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด - กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - นโยบายส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกร (Smart Farmers) ส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรมาตรฐานสูง และส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร โดยรูปแบบส่งเสริมการเกษตรแปลงใหญ่ - ความต้องการใช้วัตถุดิบเพื่อการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง - การเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะสูงกลับภูมิลำเนา ส่งผลให้ศักยภาพแรงงานในพื้นที่มีแนวโน้มสูงขึ้น	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุบลราชธานี

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดอุบลราชธานีควรส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และนโยบายและงบประมาณในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ด้านถาวรกับ สปป.ลาว 2 แห่ง (ช่องเม็ก บ้านปากแซง) จุดผ่อนปรนการค้ากับ สปป.ลาว 5 แห่ง (หน้าทิวการ อ.เขมราฐ บ้านสองคอน บ้านคันทาเกวียน บ้านด่านเก่า บ้านหนองแสง) จุดผ่อนปรนการค้ากับกัมพูชา (ช่องอานม้า) นโยบายการพัฒนาจังหวัดเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและบริการของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงการพัฒนาบทบาทด้านการค้าชายแดน การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการแปรรูปพืชอาหาร การศึกษา และการสาธารณสุข ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายประธาน หมายเลข 23 24 202 212 217 226 และ 231 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก รวมถึงการพัฒนาเข้าสู่สนามบินอุบลราชธานี (UBP) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของสินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิอุบลราชธานี เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ เกษตรกรรม การเพาะปลูกพืชอาหาร การค้าบริการ การศึกษา การบริหารราชการ การคมนาคมขนส่ง และแหล่งแร่เพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้าง ศักยภาพด้านแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทน โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ และชีวมวล รวมทั้งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ยังไม่ได้มาตรฐานและข้อจำกัดในการพัฒนาและขยายให้มีประสิทธิภาพ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนขาดพื้นที่รองรับการพัฒนา เนื่องจากภูมิสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่

ตารางที่ 5.3-22 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุบลราชธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ด้านถาวรกับ สปป.ลาว 2 แห่ง (ช่องเม็ก บ้านปากแซง) จุดผ่อนปรนการค้ากับ สปป.ลาว 5 แห่ง (หน้าท่าว่าการ อ.เขมราฐ บ้านสองคอน บ้านคันทาเกวียน บ้านด่านเก่า บ้านหนองแสง) จุดผ่อนปรนการค้ากับกัมพูชา (ช่องอานม้า) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 23 24 202 212 217 226 และ 231 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก จุดพักรถบรรทุก - สนามบินอุบลราชธานี (UBP) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิอุบลราชธานี เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 5.89 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาค (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) - ป่าต้นน้ำ แหล่งน้ำ และแหล่งเก็บกักน้ำ - ศักยภาพในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ เกษตรกรรม การเพาะปลูกพืชอาหาร การค้าบริการ การศึกษา การบริหารราชการ การคมนาคมขนส่ง และแหล่งแร่เพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้าง - ศักยภาพด้านแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทน โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ และชีวมวล S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเต้านด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 101.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 43.7 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 8,093 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 53.2 และ ปี 2566 ร้อยละ 180.9 - ทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่มีคุณค่า S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์กลางการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ อาทิมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี - ศูนย์กลางด้านการสาธารณสุข และการศึกษาของภูมิภาค - ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีคุณค่าและศักยภาพ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่ได้มาตรฐานและข้อจำกัดในการพัฒนาและขยายให้มีประสิทธิภาพ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - การพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนขาดพื้นที่รองรับการพัฒนาเนื่องจากกรรมสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ชุมชนส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณพื้นที่ราบลุ่มความลาดชันต่ำบริเวณปลายลุ่มน้ำมูล ซึ่งเป็นพื้นที่ระบายน้ำหลักของภูมิภาค - ดินส่วนใหญ่เป็นดินทราย ดินตื้นและดินเค็มส่งผลต่อการเพาะปลูก - เมืองมีการขยายตัวออกไปในพื้นที่เกษตรกรรมที่โล่งว่าง และแหล่งทรัพยากรเกิดความขัดแย้งของกิจกรรมและความเสื่อมโทรมของพื้นที่ - ชายแดนขาดการพัฒนาเนื่องจากกรรมสิทธิ์และข้อจำกัดสภาพพื้นที่ - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นบางแห่งขาดนโยบายการพัฒนาเมือง - การรุกรานพื้นที่ป่าไม้เพื่อทำเกษตรกรรมและการตั้งถิ่นฐาน - ขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภคในฤดูแล้งและสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ - ปัญหากฎพิบัติในพื้นที่ โดยเฉพาะอุทกภัย และภัยแล้ง W3 การเป็นสังคมสูงวัยและโครงสร้างแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.89) และขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตร

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และนโยบายและงบประมาณในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค - นโยบายการพัฒนาจังหวัดเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและบริการของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงการพัฒนาบทบาทด้านการค้าชายแดน การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการแปรรูปพืชอาหาร การศึกษา และการสาธารณสุข O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน ส่งผลต่อความต้องการพืชอาหารและพืชพลังงาน โดยเฉพาะข้าว มันสำปะหลัง และอ้อย - นโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศ และสามเหลี่ยมมรกตเพื่อพัฒนาการค้า โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว บริเวณลุ่มน้ำโขง - นโยบายพัฒนาประเทศ สปป. ลาว และกัมพูชา ในการพัฒนาระบบและโครงข่ายโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ - พื้นที่อยู่ในแนวทางพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สำคัญหลายโครงการ โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำโขง แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก และจุดผ่านแดนถาวรบ้านปากแซง O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (Smart City) ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ความต้องการใช้วัตถุดิบเพื่อการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศและอุณหภูมิที่มีแนวโน้มสูงขึ้น T2 ปัญหารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - นโยบายการพัฒนาพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง ดึงดูดการลงทุน และการพัฒนาไปยังพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น - ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวนและไม่สามารถกำหนดได้ - ภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของจังหวัด T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การโยกย้ายถิ่นฐานของประชากรและแรงงานเข้าสู่เขตชุมชนเมืองส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่และการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในการรองรับไม่เพียงพอ - ปัญหาการลักลอบขนยาเสพติด การลักลอบเข้าเมือง และอาชญากรรมโดยอาศัยจุดผ่านแดนและเส้นทางในจังหวัด - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดศรีสะเกษ

การพัฒนามาตรการของจังหวัดศรีสะเกษควรส่งเสริมการเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรช่องสง่างาม จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ช่องทางขึ้นเขาพระวิหารที่ อ.กันทรลักษ์ นโยบายพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมในจังหวัดศรีสะเกษ นโยบายในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ลดปัญหาความขัดแย้งได้เป็นอย่างดี ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับถนนสายสำคัญหมายเลข 24 หมายเลข 220 221 226 และ 294 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยง การเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง รวมถึงการพัฒนาเข้าถึงสนามบินอุบลราชธานี (UBP) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ทุเรียนภูเขาไฟศรีสะเกษ ผ้าไหมเก็บบ้านเมืองหลวง หอมแดงศรีสะเกษ กระเทียมศรีสะเกษ ครุน้อยบ้านสะอากศรีสะเกษ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน การเกษตรมีผลผลิตภาพสูง พื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาสภาพถนนบางเส้นทางชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพื่อความสะดวกและปลอดภัย ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-23 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดศรีสะเกษ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรช่องสง่างาม จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ช่องทางขึ้นเขาพระวิหารที่ อ.กันทรลักษ์	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ สภาพถนนบางเส้นทางชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพื่อความสะดวกและปลอดภัย ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ
S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน ถนนสายสำคัญหมายเลข 24 หมายเลข 220 221 226 และ 294 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง	W2. อุบัติเหตุทางถนน อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580
S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ทุเรียนภูเขาไฟศรีสะเกษ ผ้าไหมเก็บบ้านเมืองหลวง หอมแดงศรีสะเกษ กระเทียมศรีสะเกษ ครุน้อยบ้านสะอากศรีสะเกษ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - การเกษตรมีผลผลิตภาพสูง พื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ	W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการจัดการด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ - ระบบชลประทานเพื่อการเกษตรและน้ำประปายังไม่เพียงพอ - การจัดการขยะและการใช้พลังงานในพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ - ขาดแนวทางการแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์เกษตร
S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 146.2 และ ปี 2566 ร้อยละ 1.2 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1,165 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 130.0 และ ปี 2566 ร้อยละ 11.8 - แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมหลากหลาย และมีเป็นอัตลักษณ์ - ความโดดเด่นในด้านกีฬา การเป็น Sport City 1 ใน 6 จังหวัดของประเทศที่ได้เป็นต้นแบบเมืองกีฬา	W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัย (Aged Society) (ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.17) - ประชาชนมีรายได้น้อย มีภาระหนี้สินสูง ผลผลิตภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ - การจัดการเพื่อรองรับผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสมีอยู่อย่างจำกัด - แรงงานอพยพออกนอกพื้นที่ - การบริการทางด้านสาธารณสุขไม่เพียงพอ - โอกาสในการเข้าถึงและคุณภาพทางด้านการศึกษายังน้อยอยู่
S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษาที่เป็นหน่วยสนับสนุนการพัฒนาจังหวัด - วัฒนธรรมหลากหลายและวิถีชุมชนที่เป็นอัตลักษณ์	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ - นโยบายพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา และการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมในจังหวัดศรีสะเกษ - นโยบายในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ลดปัญหาความขัดแย้งได้เป็นอย่างดี O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แนวโน้มคนต่างชาติจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพ และกำลังการซื้อสูงเข้ามาใช้บริการในพื้นที่จังหวัด จึงเหมาะสำหรับการพัฒนาและยกระดับการให้บริการ เช่น การแพทย์ การบริการต่าง ๆ - นโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมโดยมีการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ระหว่างจังหวัดและเส้นทางเชื่อมต่อกับแนวชายแดนทำให้มีความสะดวกในการเดินทาง ทั้งในด้านการขนส่ง Logistic และการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพโดยเฉพาะสมุนไพรพื้นบ้าน เพื่อพัฒนาสู่ผลิตภัณฑ์ของแพทย์ทางเลือก O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - นโยบายการปราบปรามยาเสพติดและการทุจริตอย่างจริงจัง - นโยบายการพัฒนาเมืองน่าอยู่ การพัฒนาอาชีพและรายได้ให้คนจน - ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเอื้อต่อการบริหารจัดการฐานข้อมูลเพื่อนำไปสู่การพัฒนาจังหวัด - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการดูแล/รักษาพื้นที่ป่าและทรัพยากรทางธรรมชาติในพื้นที่ - การเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะสูงกลับภูมิลำเนา ส่งผลให้ศักยภาพแรงงานในพื้นที่มีแนวโน้มสูงขึ้น	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติ สาธารณภัย การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ T2 ปัญหามลพิษทางอากาศ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ต้นทุนการเกษตรสูง ราคาผลผลิตไม่มีเสถียรภาพ - การลักลอบทำลายป่า โดยเฉพาะไม้พะยูง - ปัญหาด้านความมั่นคงจากประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มสูงขึ้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แนวโน้มการเข้าสู่สังคมสูงวัย ส่งผลต่อแรงงาน และสวัสดิการ การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดยโสธร

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดยโสธรควรส่งเสริมการเป็นพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงเกษตร วิทยาศาสตร์ เมืองเกษตรอินทรีย์ เนื่องจากพื้นที่อยู่ไม่ไกลจากจังหวัดที่ติดชายแดนสามารถเชื่อมต่อกับประตูการค้าได้หลายจังหวัด ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายสำคัญหมายเลข 23 หมายเลข 202 212 และ 292 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงสถานีขนส่งผู้โดยสาร 1 แห่ง การขนส่งทางอากาศสามารถใช้ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี และมีสนามบินที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์คือสนามบินลิงนกทา (กองทัพบก) การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า และการกระตุ้นสินค้าส่งออกในหมวดอาหาร พื้นที่อยู่ในแผนพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ ได้แก่ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 สายตาก - นครพนม โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร และ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน ผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียง เช่น ข้าวหอมมะลินิธิ์ หอมหวาน ผ้าซิด ผ้าพื้นเมือง เสื้ออกก เครื่องจักรสาน เครื่องทองเหลือง เป็นต้น พืชเศรษฐกิจ คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และยางพารา ถั่วลิสง และสินค้าจากประมงน้ำจืด กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ เกษตร อาหาร ยางและผลิตภัณฑ์ยาง อโลหะ และอุตสาหกรรมขนส่ง กลุ่มเกษตรอินทรีย์ต้นแบบในพื้นที่ในการผลิตข้าวหอมมะลินิธิ์คุณภาพดี รวมทั้งการพัฒนาแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการใช้ทางราง สามารถให้บริการได้ที่ จังหวัดอุบลราชธานี ไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ แต่ยังมีบริการได้ที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดและอุบลราชธานี

ตารางที่ 5.3-24 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดยโสธร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่อยู่ไม่ไกลจากจังหวัดที่ติดชายแดนสามารถเชื่อมต่อกับประตูการค้าได้หลายจังหวัด (มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 23 หมายเลข 202 212 292 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - สถานีขนส่งผู้โดยสาร 2 แห่ง - การขนส่งทางอากาศสามารถใช้อุบลราชธานีและสนามบินร้อยเอ็ด และมีสนามบินที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์คือสนามบินลิงนกทา (กองทัพบก) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวหอมมะลิทุ่งกุลาร้องไห้ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - ผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียง เช่น ข้าวหอมมะลินิธิ์ หอมหวาน ผ้าซิด ผ้าพื้นเมือง เสื้ออกก เครื่องจักรสาน เครื่องทองเหลือง เป็นต้น - พืชเศรษฐกิจ คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง และยางพารา ถั่วลิสง และสินค้าจากประมงน้ำจืด	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการใช้ทางราง สามารถให้บริการได้ที่จังหวัดอุบลราชธานี - ไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ แต่ยังมีบริการได้ที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดและอุบลราชธานี W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 26 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บท 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ปัญหาดินเพื่อการเกษตร ขาดความอุดมสมบูรณ์และปนเปื้อนสารเคมี - ระบบชลประทานไม่เพียงพอ - ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมแบบครบวงจร - ขาดความหลากหลายในผลผลิต/สินค้าเกษตรอินทรีย์ - ไม่มีฐานข้อมูลกลางเพื่อวางแผนพัฒนาจังหวัด

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ เกษตร อาหาร ยางและผลิตภัณฑ์ยาง อโลหะ และอุตสาหกรรมขนส่ง - กลุ่มเกษตรกรอินทรีย์ต้นแบบในพื้นที่ในการผลิตข้าวหอมมะลิอินทรีย์คุณภาพดี เช่น ปรากฏษ์ชาวบ้าน Young Smart Farmer (YSF) และ Smart Farmer (SF) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.5 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 129.2 และ ปี 2566 ร้อยละ 17.2 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 525 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 127.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 23.6 - งานประเพณีที่เป็นอัตลักษณ์ เช่น ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีแห่มาลัยข้าวตอก ประเพณีจุดไฟตุ้มกา ประเพณีแห่ดาวคริสต์มาส สมโภชพระธาตุอานนท์ - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ แลนด์มาร์ค คือ วิมานพญาแถน และงานจัดจำหน่ายสินค้าโอท็อป ตลาดประชารัฐ งานมหกรรมอาหาร S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ศาสนา ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีแห่มาลัยข้าวตอก ประเพณีจุดไฟตุ้มกา ประเพณีแห่ดาวคริสต์มาส และงานสมโภชพระธาตุอานนท์ แลนด์มาร์ค คือ วิมานพญาแถน - ศักยภาพในการผลิตพลังงานทดแทน เช่น พลังงานชีวภาพจากมูลสัตว์ และพลังงานแสงอาทิตย์โดยพื้นที่ดินว่างเปล่าบริเวณแม่น้ำลำชี - เมื่อนำอยู่ ด้านที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมดัชนีความก้าวหน้าของคน อยู่ในระดับดี - บูรณาการการทำงานร่วมกันทุกภาคส่วนในฐานะ "กรมโยธธา"	W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.39) - ผลทดสอบทางการศึกษาดำเนินการตามมาตรฐาน

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาการด้านการท่องเที่ยว - กระแสการท่องเที่ยวเชิงเกษตร วิสาหกิจเมืองเกษตรอินทรีย์ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การเปิดเสรีทางการค้า และการกระตุ้นสินค้าส่งออกในหมวดอาหาร - พื้นที่อยู่ในแผนพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ ได้แก่ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 สายตาก - นครพนม โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การรับรองมาตรฐานสากลเกี่ยวกับเกษตรอินทรีย์มีค่าใช้จ่ายสูง - การแข่งขันทางธุรกิจจากการเปิดเสรีทางการค้า - ค่าครองชีพสูงขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
และ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม - บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เพื่อร่วมขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเกษตรอินทรีย์ วิถีไฮโดร หรือไฮโดรโมเดล การยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ - มติ ครม.เห็นชอบให้นำไม้ยืนต้นที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจเป็นหลักประกันทางธุรกิจ O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ "การพัฒนาข้าวหอมมะลิทุ่งกุลารั้วด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม" ระหว่างกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และจังหวัดร้อยเอ็ด สุรินทร์ ศรีสะเกษ มหาสารคาม และยโสธร การใช้เทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวก เพิ่มช่องทางการประกอบอาชีพ ระบบขนส่ง (Logistics) ที่ทันสมัย - โครงการวางระบบผันน้ำจากลำชีลงสู่แม่น้ำมูลที่บ้านสำราญ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - แนวพระราชดำริโดยหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง - นโยบายภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาจังหวัด	T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาอาชญากรรม การค้ามนุษย์ และการค้าไม้เถื่อนจากพื้นที่ชายแดน - กระแสวัฒนธรรมภายนอกต่อวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอำนาจเจริญ

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดอำนาจเจริญควรส่งเสริมการเป็นเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ วัฒนธรรม ประเพณีฮีต 12 มีสถานที่ทางศาสนา วัฒนธรรม แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ป่าชุมชน และโบราณสถาน และจังหวัดอำนาจเจริญมีพื้นที่อยู่ใกล้เขตเศรษฐกิจ และแนวระเบียงเศรษฐกิจ ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่อนปรน การค้าบ้านยั้งค์คู่ ประชาคมอาเซียนส่งผลให้การเคลื่อนย้ายคนสินค้าบริการในภูมิภาค มีความสะดวก คล่องตัว ช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนระหว่างกันมากขึ้น ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายสำคัญหมายเลข 202 และ 212 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน พื้นที่แหล่งผลิตข้าวหอมมะลิที่มีคุณภาพ อุตสาหกรรมการแปรรูปผลิตผลข้าวหอมมะลิและข้าวสีศูนย์ผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าวชุมชนมีอยู่ครอบคลุมทุกอำเภอ ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งที่ทางหลวงท้องถิ่นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบที่ยังมีสภาพชำรุดทรุดโทรม และไม่ได้มาตรฐานให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.3-25 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอำนาจเจริญ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่อนปรนการค้าบ้านยั้งค์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 202 และ 212 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พื้นที่เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิที่มีคุณภาพ - อุตสาหกรรมการแปรรูปผลิตผลข้าวหอมมะลิและข้าวสี - ศูนย์ผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าวชุมชนมีอยู่ครอบคลุมทุกอำเภอ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านี้อยู่ด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.24 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 85.0 และ ปี 2566 ร้อยละ 10.3 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 429 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 127.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 23.6 - สถานที่ทางศาสนา วัฒนธรรม แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ป่าชุมชน และโบราณสถานที่สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ วัฒนธรรมประเพณีฮีต 12 - ประสิทธิภาพในการปราบปรามอาชญากรรมอยู่ในระดับสูง - อัตราการพึ่งพิงทางเศรษฐกิจของเด็กและผู้สูงอายุต่อประชากรวัยแรงงานค่อนข้างต่ำ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษา เช่นมหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ศักยภาพของแหล่งพลังงานทดแทนและทรัพยากรน้ำบาดาล - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ศาสนา ปรากฏชาวบ้านและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่ได้รับการยอมรับ ทั้งทางด้านการเกษตร ด้านการแพทย์แผนไทย และด้านศิลปวัฒนธรรม มีภาคีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่ - แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ป่าชุมชน และโบราณสถาน เช่น ประเพณีฮีต 12	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - เส้นทางคมนาคมขนส่งที่ทางหลวงท้องถิ่นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบยังมีสภาพชำรุดทรุดโทรมและไม่ได้มาตรฐาน ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บท 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - รายได้จากการท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับต่ำการท่องเที่ยวยังขาดกิจกรรมและสินค้าที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว - การพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคและการเกษตร การนำทรัพยากรน้ำบาดาลมาใช้ประโยชน์ยังไม่เต็มที่ - ทรัพยากรธรรมชาติป่าไม้ต่อพื้นที่มีสัดส่วนน้อย - การบริหารจัดการด้านขยะ/สิ่งแวดล้อมตามหลักวิชาการยังไม่ครบถ้วน - ดินยังขาดความอุดมสมบูรณ์ ต้องได้รับการปรับปรุงบำรุงดิน - สัดส่วนพื้นที่ชลประทานต่อพื้นที่ทางการเกษตรน้อย W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สังคมสูงวัย (Aged Society)(ประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.40) - รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชาชนยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ - เกษตรกรมีรายได้ค่อนข้างต่ำ - การเงินกู้ยืมเพื่อการเกษตรมีปริมาณค่อนข้างสูง - ผลผลิตแรงงานอยู่ในระดับที่ต่ำ - คุณภาพการศึกษาขั้นพื้นฐานยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ - ครีวเรือนขาดการพัฒนาทักษะการประกอบอาชีพจำนวนมาก - พฤติกรรมเสี่ยงด้านสุขภาพ ทำให้มีแนวโน้มเกิดโรคเรื้อรังเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ โรคเบาหวาน ความดัน โรคเมเรียดับ และเมเรียดับน้ำดี - เกษตรกรขาดการนำความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการเกษตรมาใช้ - บุคลากรแพทย์มีไม่เพียงพอ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - แนวโน้มความต้องการของผู้บริโภคที่ตระหนักถึงความปลอดภัยด้านอาหาร สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ความต้องการของตลาดผู้บริโภคอาหารอินทรีย์ และอาหารปลอดภัยเพิ่มขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ใกล้เขตเศรษฐกิจ และแนวระเบียงเศรษฐกิจ - ประชาคมอาเซียนส่งผลให้การเคลื่อนย้ายคนสินค้าบริการในภูมิภาคมีความสะดวก คล่องตัว ช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนระหว่างกันมากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีที่ทันสมัยช่วยส่งเสริมให้การเข้าถึงแหล่งข้อมูลความรู้ได้ง่ายขึ้นเกิดการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยว และการค้ามากขึ้น - นโยบายส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกร (Smart Farmers) ส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรมาตรฐานสูง และส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร โดยรูปแบบส่งเสริมการเกษตรแปลงใหญ่ - ภาครัฐและเอกชนมีการส่งเสริมให้ใช้พลังงานทดแทน - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแนวทางหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง การสร้างโอกาสความเสมอภาค และเท่าเทียมกันทางสังคม - แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 มีแนวทางการพัฒนาจังหวัด	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติ (น้ำท่วม/ภัยแล้ง/วาตภัย) และการระบาดของของศัตรูพืช T2 ปัญหามูลค่ารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัจจัยการผลิตสินค้าเกษตรและราคาสินค้าเกษตรไม่สามารถควบคุมได้ - การลักลอบนำเข้ายาเสพติด การค้ายาเสพติด สินค้าผิดกฎหมายตามแนวชายแดน และแรงงานต่างด้าวที่ผิดกฎหมาย - ปัญหากฎหมาย หรือระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ - กระแสวัฒนธรรมต่างประเทศ ทำให้วิถีชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ประชาชนยังขาดความรู้ ทักษะความเปลี่ยนแปลงจากภายนอก เช่น กระแสโลกออนไลน์ และสื่อโซเชียลที่ไม่มีการคัดกรองก่อนเข้าสู่การรับรู้ของผู้บริโภค ทำให้เด็กเยาวชน หรือแม้กระทั่งประชาชนทั่วไปที่ยังคิดวิเคราะห์แยกแยะ ดำเนินชีวิตตามกระแสความเปลี่ยนแปลงที่ไม่ถูกต้อง

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ และความหลากหลายทางชีวภาพ โดยเป็นพื้นที่ต้นน้ำสำคัญของประเทศ ประกอบด้วย กลุ่มน้ำปิงและสาขา กลุ่มน้ำกกว กลุ่มน้ำแม่ทา กลุ่มน้ำลี้ กลุ่มน้ำปายและสาขา กลุ่มน้ำว้า กลุ่มน้ำวังและสาขา กลุ่มน้ำยมและสาขารวมทั้งเป็นพื้นที่ทางการเกษตรที่สำคัญของประเทศ โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5.3-26 ถึงตารางที่ 5.3-30

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่มีพื้นฐานเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้แก่ GMS BIMSTECs และประเทศอาเซียน และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายและมีชื่อเสียงระดับประเทศและต่างประเทศ เอื้อต่อการเข้าพำนักรับระยะยาว (Long Stay) อีกทั้งภาคเหนือมีสภาพภูมิอากาศเหมาะสมแก่การท่องเที่ยว ไม่ร้อนและอบอุ่นเหมือนกับภาคอื่น ๆ และอากาศเย็นในฤดูหนาวสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างภูมิภาคมาพำนักในพื้นที่ได้

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

มีระบบโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแต่ยังคงมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ยังขาดการลงทุนที่เพียงพอต่อความต้องการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยว รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว ทั้งระหว่างการท่องเที่ยวเมืองหลักและเมืองนำเที่ยว การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนและการบริหารจัดการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและขาดการพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

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

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

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

ตารางที่ 5.3-26 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ไต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน - เชียงใหม่มีจุดผ่อนปรนการค้า 2 แห่ง (ช่องทางกัวผาวอก ช่องทางหลักแดง) - แม่ฮ่องสอนจุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ช่องทางบ้านเสาหิน บ้านแม่สามแลบ บ้านน้ำเพียงดิน) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจรอบน้ำหนักบรรทุก และจุดพักรถ - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (CNX) มีสายการบินให้บริการหลายสาย เส้นทางไปยังหลายเส้นทาง ภูเก็ต ดอนเมือง สุวรรณภูมิ สิงคโปร์ ฮานอย คุนหมิง โฮจิมินห์ ไทเป โซล คันไซ - ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน แม่สะเรียง ปาย ลำปาง - ท่าอากาศยานที่มีใช้เพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ สนามบินลำพูน (เครือข่ายพัฒนา) สนามบินบ้านธิ (ลำนานา ปลายอิงคลับ) - โครงข่ายเส้นทางรถไฟภาคเหนือ สถานีสำคัญหลายแห่ง เช่น สถานีรถไฟเชียงใหม่ สารภี - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) มีมีโครงการรถไฟทางคู่ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด เชียงใหม่ (ผ้าตีนจกแม่แจ่ม รมบ่อสร้าง ศิลาดลเชียงใหม่ กาแฟเทพเสด็จ ส้มสายน้ำผึ้งฝาง ลิ้นจี่จักรพรรดิฝาง ข้าวกำลังานนา) แม่ฮ่องสอน (ผ้าฝ้ายทอผสมขนแกะบ้านห้วยหอม ถั่วลายเสือแม่ฮ่องสอน กระเทียมแม่ฮ่องสอน บุกแม่ฮ่องสอน ข้าวกำลังานนา) ลำปาง (ข้าวแต่นลำปาง ชามโก๋ลำปาง ข้าวกำลังานนา) ลำพูน (ผ้าไหมยกดอกลำพูน ลำไยอบแห้งเนื้อสีทองลำพูน ลำไยแปรรูปลำพูน ผ้าตีนจกโหล่งลี้ลำพูน ข้าวกำลังานนา) - ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์ ความหลากหลายทางชีวภาพตลอดจนเป็นแหล่งต้นน้ำ (ลุ่มน้ำปิง ลุ่มน้ำกก ลุ่มน้ำสาละวิน)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน - ลำปาง ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รองรับการเดินทางในพื้นที่และระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อการท่องเที่ยว - ลำพูน ขาดระบบขนส่งมวลชนที่นำนักท่องเที่ยวให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เมืองเก่าชั้นใน เมืองท่องเที่ยววิถีเกษตร วิถีชาติพันธุ์ - เชียงใหม่ ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมต่อการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต้องเช่ารถหรือใช้บริการทัวร์นำเที่ยว - เชียงใหม่ มีต้นทุนการขนส่งสินค้าการเกษตรสูงทำให้เสียเปรียบการแข่งขัน - แม่ฮ่องสอน มีเส้นทางที่เชื่อมต่อหมู่บ้านจำนวนมาก เส้นทางไปยังจุดผ่อนปรนการค้า และแหล่งท่องเที่ยวส่วนมากยังเป็นถนนดินลูกรังเนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงและป่าไม้ - แม่ฮ่องสอน มีการปิดให้บริการสนามบินปาย เนื่องจากทางยาวรันเวย์ไม่รองรับการให้บริการ W2 อุบัติเหตุทางถนน - เชียงใหม่ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ลำปาง มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ลำพูน มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 36 คน และ 39 คนต่อประชากร 1 แสนคน - แม่ฮ่องสอน มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 19 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศที่ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรมลง ประสบปัญหาหมอกควัน มีการบุกรุกและตัดไม้ทำลายป่าเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบกับพื้นที่ป่าต้นน้ำ ความสมดุลของระบบนิเวศ การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ ก่อให้เกิดปัญหาการชะล้างหน้าดินในพื้นที่ลาดชัน (อุทกภัยภัยแล้ง ปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก) ซึ่งเป็น

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศักยภาพในการพัฒนาด้านเกษตรอินทรีย์ (พืช ผัก ดอกไม้) กำลังซื้อสูงและพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (อาหารเสริมสุขภาพ และผลิตภัณฑ์เวชสำอางต่าง ๆ) - แหล่งผลิตเมล็ดกาแฟและอุตสาหกรรมกาแฟตั้งแต่ต้นน้ำ จนถึงปลายน้ำ รวมทั้งให้การพัฒนาองค์ความรู้แก่เกษตรกร ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่ม ผลิตภัณฑ์ด้วยวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม อย่างมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับในต่างประเทศ - แหล่งผลิตสินค้าหัตถกรรมและผลิตภัณฑ์สุขภาพ บนพื้นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) - แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง โดยเฉพาะในจังหวัด ลำพูนที่มีรายได้จากภาคอุตสาหกรรมเป็นสัดส่วนหลัก ของ GDP เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ขนาด 1,788 ไร่) นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ (ขนาด 280 ไร่) สวน อุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 2,300 ไร่) จังหวัดมีความ พร้อมด้านสาธารณูปโภคโครงสร้างพื้นฐาน และพื้นที่ที่ สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม/นิคม อุตสาหกรรมแห่งใหม่ให้เป็นแหล่งจ้างงานสำคัญของภูมิภาค S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักของการท่องเที่ยว (เชียงใหม่) - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว (แม่ฮ่องสอน ลำปาง ลำพูน) - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (ทุ่งบัวตอง บ่อน้ำแร่ น้ำพุร้อน) เมืองไม่ซีซีดี การท่องเที่ยว เชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ประเพณีปอย ส่างลอง) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (วัฒนธรรม หริภุญชัย - ลานนา นครพิงค์) - เชียงใหม่เป็นเมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 10.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น 21.7 รายได้ท่องเที่ยว 89,194 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 49.4 - แม่ฮ่องสอน เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 12.14 และรายได้ ท่องเที่ยว 5,880 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 39.6 - ลำปาง เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.7 รายได้ ท่องเที่ยว 5,368 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 27.3 - ลำพูน เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11.9 รายได้ ท่องเที่ยว 1,803 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 30.4 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาชาวไทยเชื้อสายไทใหญ่ และกลุ่มชาติพันธุ์ 9 ชาติพันธุ์ 13 กลุ่ม มีเอกลักษณ์สืบสาน ในวิถีชีวิตและที่จังหวัดลำพูนมีประวัติศาสตร์ยาวนาน	ผลมาจากการเผาป่าในที่โล่ง การเผาวัสดุเหลือใช้ทาง การเกษตร ส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อการดำรงชีวิต ของประชาชน ภาวะเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว - การขยายตัวของพื้นที่เมือง ชุมชน และอุตสาหกรรม ที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลกระทบ โดยตรงต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง โดยเฉพาะการกำจัด ขยะมูลฝอยคุณภาพแหล่งน้ำผิวดินมีแนวโน้มแย่ลง สาเหตุ หลักมาจากน้ำเสียของชุมชนเมือง ชุมชนที่อาศัยริมน้ำ การท่องเที่ยว (รีสอร์ท โรงแรม) และการปนเปื้อนของ สารเคมีที่ใช้ในพื้นที่เกษตรกรรม - การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรยังอยู่ใน ระดับที่ต่ำ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - เชียงใหม่ เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.27) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง - ลำปาง เป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.72 ซึ่งมากกว่า เกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - ลำพูน เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 27.81) และใกล้เข้าสู่ สังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (เกณฑ์ ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - แม่ฮ่องสอน เป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากร อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 15.25) - ในอนาคตลดลงและส่งกระทบกับภาคการผลิต (เกษตรกรรม) - ขาดการพัฒนาทักษะแรงงานทำให้ผลิตภาพแรงงานต่ำ ในสาขาเกษตร อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว

จุดแข็ง	จุดอ่อน
วัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียง องค์ความรู้แพทย์แผนไทย แพทย์ทางเลือกที่สามารถต่อยอดได้ องค์การสงฆ์ที่มีความเข้มแข็งเป็นศูนย์รวมด้านจิตศรัทธาและด้านสังคม - สร้างองค์ความรู้เทคโนโลยีที่มีศักยภาพเอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ (อุทยานวิทยาศาสตร์ภาคเหนือมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ที่มีองค์ความรู้และเทคโนโลยีในกระบวนการผลิตการเกษตรและการสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปและบ่มเพาะผู้ประกอบการ) - ศูนย์กลางทางการศึกษามีผลงานวิจัย มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคเหนือขับเคลื่อนจังหวัดเชียงใหม่ สู่ Smart city และ Creative city - สถาบันการศึกษาและภาคีเครือข่ายภาคประชาชนในพื้นที่โดยจังหวัดลำปางมีสถาบันการศึกษาในหลากหลายระดับ ตั้งแต่ระดับปฐมวัย ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา และหลากหลายสาขาวิชาตามอัตลักษณ์ทางองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญของแต่ละสถาบัน - มีโครงการพระราชดำริมากถึง 162 เช่น โครงการประชาชนมีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย สงบสุข เป็นเมืองน่าอยู่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - สถานพยาบาลหรือสถานบริการทางการแพทย์ที่มีศักยภาพในด้านเทคโนโลยีทางการแพทย์ขั้นสูง และที่ลำปางเป็นศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพและการแพทย์ของภาคเหนือที่มีมาตรฐานระดับนานาชาติมาตรฐานสากล - พื้นที่การพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืน (เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ วนเกษตร และ เกษตรธรรมชาติ) โดย เป็นที่ตั้งของ “ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 8 จว.ลพ.” สามารถผลิตพืชพันธุ์ดี (พืชจากการเพาะเลี้ยงเนื้อเยื่อเมล็ดพันธุ์ดี ต้นพันธุ์ดี) มีเทคโนโลยีการผลิตพืชในโรงเรือนระบบน้ำอัจฉริยะ และสามารถพัฒนาเป็นแหล่งเรียนรู้การผลิตพืชประสิทธิภาพสูง (BCG Model) และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่จังหวัดลำพูน	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหลัก (เชียงใหม่) - เมืองน่าเที่ยว (แม่ฮ่องสอน ลำพูน ลำปาง) - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน - ประเทศเพื่อนบ้านมีความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มจังหวัด - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงนิเวศ ผจญภัย เชิงสุขภาพ และการพำนักระยะยาว - การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน - การส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการประชุม (MICE City) การบริการสุขภาพ (Wellness Hub) ของภูมิภาค O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการของประเทศ โดยเฉพาะการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นอย่างมากของผลผลิตด้านการเกษตร - เพื่อตอบโจทย์กลุ่มลูกค้าที่มีกำลังซื้อสูง (การผลิตสินค้าเกษตรที่ปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตการเกษตร) จากผลการศึกษาวิจัยและนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเข้ามาใช้ในการเพิ่มมูลค่า - รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาเพิ่มมูลค่าเพื่อนำสู่พัฒนาสินค้า บริการ และสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์ไทยเพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ - การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีโอกาสในการขยายตลาดและเพิ่มมูลค่าทางฐานเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด - โครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น การพัฒนาสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดลำพูนจะส่งผลต่อการเติบโตของระบบเศรษฐกิจในจังหวัดลำพูน โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) พาดผ่านจังหวัดลำพูน เป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟทางคู่ที่มีแนวเส้นทางผ่านช่วงสถานีเด่นชัย ห้างฉัตร ลำพูน เชียงใหม่ - การย้ายศูนย์ราชการจังหวัดลำพูนแห่งใหม่ และการก่อสร้างศูนย์ประชุมขนาดใหญ่บนพื้นที่ หนึ่งพันไร่จะส่งผลให้เกิด	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ภาวะวิกฤตด้านภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศของโลกที่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ รวมถึงการผลิตภาคเกษตร - ยังไม่มีการระบุแนวทางการบริหารจัดการผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะตามมาจากการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยว เช่น การจัดการของเสีย - สถานการณ์แพร่ระบาดของ Covid-19 ทำให้แต่ละประเทศพึ่งพาระบบ supply chain ตัวเองมากขึ้น ทำให้โอกาสในการส่งออกของประเทศไทยอาจจะลดลงในหลาย ๆ กลุ่มอุตสาหกรรม T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้นและกระทบกับภาคธุรกิจหลายส่วนที่ไม่สามารถปรับตัวให้แข่งขันได้ - ปัญหาภาวะเศรษฐกิจและปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางมีผลต่อการตัดสินใจ และการวางแผนเดินทางของนักท่องเที่ยว - การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการเมืองที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตและบริการสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนด้านแรงงานและต้นทุนด้านการขนส่ง - ความแน่นอนของตลาดสินค้าเกษตร การคาดการณ์ความต้องการของตลาดต่อสินค้าเกษตรไม่มีความแน่นอน ส่งผลต่อการผลิตสินค้าเกษตรและราคาสินค้าเกษตร ทำให้เกษตรกรต้องเผชิญกับราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ - ประเทศเพื่อนบ้านมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม และบริการท่องเที่ยวที่ก้าวหน้ากว่าประเทศไทย เช่น ประเทศเวียดนาม ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุน - สถานการณ์การค้าชายแดนภาคเหนือได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ไม่สงบทางการเมืองในเมียนมา ทำให้มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนลดลง โดยมีสาเหตุจากคู่ค้าชาวเมียนมากังวลเรื่องความปลอดภัยของสินค้าและการทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ที่มีข้อจำกัด จึงทำให้คู่ค้าชาวเมียนมาชะลอการสั่งซื้อสินค้าจากไทย - แรงกดดันจากมาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มขึ้น เช่น มาตรฐานการผลิตสินค้า มาตรฐานด้านความสะอาดและ

โอกาส	อุปสรรค
การขยายตัวของเมือง การค้า การขาย การลงทุน และการท่องเที่ยว - พื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มเป็นแห่งที่ 2 ในลำนานา โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ รถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย - เชียงใหม่ แผนการพัฒนา ย่านกองเก็บตู้สินค้า CY สารภี แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยน ถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การขยายเส้นทางคมนาคม การขยายเส้นทางการบิน เชื่อมโยงในภูมิภาค โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) แผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (CM-PMAP) และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง (รฟ.นครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) - การนำเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างทางเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงตลาดเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ทั้งภาค การผลิต การขนส่ง การขายและการบริการ - เขตระเบียงเศรษฐกิจ Wellness ภาคเหนือ O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนาด้าน Digital Contents และ กำหนดให้จังหวัด เชียงใหม่เป็นพื้นที่นำร่องในแผนปฏิบัติการวาระแห่งชาติ การพัฒนา Smart City ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเหนือเป็นฐานการพัฒนาในด้านเทคโนโลยีดิจิทัล อุตสาหกรรม ซอฟต์แวร์ และ เป็นแหล่งสร้างสรรค์อุตสาหกรรมภาพยนตร์ที่ใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลเป็นองค์ประกอบสำคัญ (การ์ตูน ภาพยนตร์ Animation การตัดต่อภาพยนตร์ เกมสื่คอมพิวเตอร์ และสื่อ การเรียนรู้ต่าง ๆ) - นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับ Food Safety Smart Farmer และเกษตรกรรมยั่งยืน - นโยบายอนุสัญญาไซเตรสในการคุ้มครองสัตว์ป่าและพันธุ์พืช การมี พรบ. ป่าไม้ และ พรบ.อุทยานฯ เป็นเครื่องมือควบคุม พื้นที่ป่า ทำให้พื้นที่ป่าไม้ สัตว์ป่าและพันธุ์พืชคงสภาพ ความสมบูรณ์ - รัฐบาลมีนโยบายในการผลักดันโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2569 จึงเป็นโอกาสของภาคเหนือ ตอนบน 1 มีทุนพื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อนสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน (เป็นแหล่งทำการเกษตรบนพื้นฐานของความหลากหลายทางชีวภาพ มีทุนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในเขตพัฒนา	สุขอนามัย มาตรฐานแรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานด้านทรัพย์สินทางปัญญา T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ค่าจ้างแรงงานในประเทศเพื่อนบ้านที่ต้นทุนค่าตอบแทนต่ำกว่า เช่น เวียดนาม สปป. ลาว ทำให้นักลงทุนย้ายฐานการลงทุน - การเปลี่ยนแปลงของบริบทสังคมโลกในยุคใหม่ทำให้เกิด ปัญหาการปรับแนวคิดระหว่างคนรุ่นเก่ากับคนรุ่นใหม่ และการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตยุคใหม่กับวิถีชีวิตดั้งเดิม - ราคาผลผลิตการเกษตรตกต่ำ ระบบ และกลไกการตลาด ที่เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เอง - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การลักลอบนำเข้ายาเสพติดตามแนวชายแดน แรงงาน ต่างด้าวหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย - การอพยพย้ายถิ่นของชาวไทยและต่างชาติ การลักลอบ เข้าเมืองของแรงงานต่างด้าว เกิดผลกระทบต่ออาชีพ สังคม สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และระบบสาธารณสุขภาค - อัตราการเกิดของประชากรลดลง กระทบต่อการกำลังแรงงาน - อัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากการเกิดโรคอุบัติใหม่ T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัลมีผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งโครงสร้างเศรษฐกิจรูปแบบการใช้ ชีวิต

โอกาส	อุปสรรค
การท่องเที่ยวที่สำคัญ มีแหล่งจัดการขยะจากอุตสาหกรรม รวมถึงของเหลือทิ้งทางการเกษตร มาเป็นพลังงานทดแทน) - แนวคิดระบบตลาดออนไลน์ทำให้มีช่องทางการจำหน่าย ผลผลิตสินค้า และบริการที่ตรงกลุ่มเป้าหมายขึ้น - ด้านการสาธารณสุขในพื้นที่จังหวัดลำพูนรูปแบบ Social Wellness และการพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านสาธารณสุขของภาคเหนือตอนบน/Upper - Northern Medical Hub เกิดการขยายตัวของโรงพยาบาลเอกชน การขยายศักยภาพการบริการทางการแพทย์รองรับผู้ป่วย จำนวน 220 เตียง ของรพ. ศูนย์หรือศูนย์ เพื่อเป็นศูนย์เรียนรู้ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และการถ่ายโอนโรงพยาบาลส่งเสริมตำบล/รพ.สต.ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน (เป้าหมายถ่ายโอนเริ่มแรก ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 11 แห่ง ปี พ.ศ. 2567 จำนวน 19 แห่ง) - พฤติกรรมของผู้บริโภคให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้นและนิยมบริโภคอาหารแทนเนื้อสัตว์ (Plant - Based)	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเชียงใหม่

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดเชียงใหม่ควรเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมพื้นที่ภาคเหนือ กรุงเทพฯ และประเทศในกลุ่ม GMS และ BIMSTEC รวมถึงการพัฒนาคมนาคมควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) การเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายประธานหมายเลข 11 เชื่อมโยงภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 106 107 108 118 1001 และ 1095 และเส้นทางการขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 3 แห่ง ส่งเสริมการพัฒนาการบริการและเข้าถึงท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (CNX) มีสายการบินให้บริการไปยังหลายเส้นทาง ภูเก็ต ดอนเมือง สุวรรณภูมิ สิงคโปร์ ฮานอย คุณหมิง โฮจิมินห์ ไทเป โซล คันไซ และการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และสถานีรถไฟสารภี ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และสุขภาพ แหล่งท่องเที่ยวมีชื่อเสียงระดับสากล มีสินค้าและบริการ การท่องเที่ยวที่โดดเด่นแสดงอัตลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่ และสถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-27 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเชียงใหม่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า มีจุดผ่อนปรนการค้า 2 แห่ง (ช่องทางกัวผาวอก ช่องทางหลักแต่ง) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ภาคเหนือ กรุงเทพฯ และประเทศ ในกลุ่ม GMS และ BIMSTEC - ถนนสายประธานหมายเลข 11 เชื่อมโยงภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 106 107 108 118 1001 และ 1095 - เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุก 3 แห่ง - ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (CNX) มีสายการบินให้บริการไปยังหลายเส้นทาง ภูเก็ต ดอนเมือง สุวรรณภูมิ สิงคโปร์ ฮานอย คุนหมิง โฮจิมินห์ ไทเป โซล คันไซ - โครงข่ายเส้นทางรถไฟ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และสถานีรถไฟสารภี S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าตีนจกแม่แจ่ม ร่มบ่อสร้าง ศิลาดลเชียงใหม่ กาแฟเทพเสด็จ ส้มสายน้ำผึ้งฝาง ลิ้นจี่จักรพรรดิฝาง ข้าวกำลังานา - ภูมิศาสตร์เหมาะสมต่อเกษตรมูลค่าสูง เช่น พืชเศรษฐกิจ (มะม่วง, กาแฟ, ลำไย, ส้ม, อาโวคาโด, พืชผัก) ปศุสัตว์ (โคเนื้อ, ไก่พื้นเมือง, ไก่ไข่, แพะ, แกะ) และประมง (ปลาดุก, ปลานิล) - โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำรินในพื้นที่มีจำนวนมาก - กลุ่มเกษตรแปรรูป, Argo Industrial Cluster, กลุ่มวิสาหกิจชุมชน และกลุ่ม Young Smart Farmer - แหล่งผลิตสินค้าหัตถกรรมและผลิตภัณฑ์สุขภาพบนพื้นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative Economy) หลายแห่ง S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 10.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 127.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 21.7 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 89,194 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 141.1 ปี 2566 ร้อยละ 49.4 - ทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และสุขภาพ - แหล่งท่องเที่ยวมีชื่อเสียงระดับสากล มีสินค้าและบริการการท่องเที่ยวที่โดดเด่นแสดงอัตลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่ - สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติและรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมต่อการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต้องเช่ารถหรือใช้บริการแท็กซี่ส่วนตัว - แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยตามมาตรฐานสากล เช่น ห้องน้ำ ทางลาด ผู้พิการ - ต้นทุนการขนส่งสินค้าการเกษตรสูงทำให้เสียเปรียบการแข่งขัน W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศ 12 12.8 และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าสงวนและป่าอนุรักษ์ พัฒนาได้อย่างจำกัด - ปัจจัยการผลิตมีข้อจำกัด เช่น แหล่งน้ำ เอกสารที่ดินทำกิน พื้นที่ราบน้อย ป่าต้นน้ำเสื่อมโทรม - ปัญหาหมอกควันและไฟป่า (PM2.5) และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ป่าไม้, ขยะ, น้ำเสีย) - การขยายตัวของเมืองโดยขาดการวางแผนบริหารจัดการ - การทำเกษตรเชิงเดี่ยว การใช้ประโยชน์ที่ดินผิดประเภท การใช้สารเคมี ดินเสื่อมคุณภาพ สารเคมีตกค้างและปนเปื้อน - เกษตรกรขาดองค์ความรู้ด้านทรัพยากรธรรมชาติ สาธารณภัยและเทคโนโลยี เช่น กฎหมายป่าชุมชน นโยบาย คทช. - ปัญหาความมั่นคงชายแดน แรงงานผิดกฎหมาย ยาเสพติด - พื้นที่เกษตรถูกเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พักอาศัยมากขึ้น - การแปรรูปที่ยังไม่ได้รับการรับรองมาตรฐาน รวมไปถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการแปรรูปที่ไม่ตอบโจทย์อุตสาหกรรม - ขาดองค์ความรู้ เทคโนโลยีในการต่อยอดผลิตภัณฑ์ชุมชน - เครือข่ายด้านการสื่อสารไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ปัญหาการเข้าถึงบริการของรัฐ ข้อมูลข่าวสาร การพัฒนาการศึกษา และการพัฒนาคุณภาพชีวิต - ขาดการรวบรวมและร้อยเรียงเรื่องราวของสถานที่สำคัญ สินค้าและบริการท่องเที่ยวเพื่อให้ความรู้ ความประทับใจ และเพิ่มมูลค่า - ไม่ได้ใช้การตลาดนำการผลิต ทำให้ ผลผลิตออกมาเกินความต้องการของตลาดส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- องค์กรเครือข่ายภาคการท่องเที่ยวร่วมจัดกิจกรรมขับเคลื่อนการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาในพื้นที่เป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคเหนือขับเคลื่อนจังหวัดเชียงใหม่สู่ Smart city และ Creative city - ศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพและการแพทย์ของภาคเหนือที่มีมาตรฐานระดับนานาชาติ - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็นพหุวัฒนธรรม	- ผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน (SME) ในจังหวัดขาดความรู้และความสามารถในการพัฒนาเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สัดส่วนคนจนมากเป็นอันดับ 8 ของประเทศ - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.27) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง - การกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับชุมชนไม่ทั่วถึง - ปัญหาสุขภาพจิต ได้แก่ การฆ่าตัวตาย - แรงงานและผู้ให้บริการท่องเที่ยวขาดการพัฒนา

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา - การเป็นเมืองหลักของการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมให้เป็นเมือง MICE CITY O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคจากสถานการณ์การระบาดโควิด-19 - การเติบโตของช่องทางการตลาดออนไลน์ - ความร่วมมือทางการค้ากลุ่ม GMS และ BIMSTEC - กระแสนิยมของชาวไทย ชาวต่างชาติในการมาศึกษาและทำงานในจังหวัดเชียงใหม่ สร้างรายได้และเกิดเศรษฐกิจหมุนเวียนให้กับจังหวัด - พื้นที่ที่มีโครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่เพิ่มเป็นแห่งที่ 2 ในล้านนา โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ รถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย - เชียงใหม่ แผนพัฒนากองเก็บตู้สินค้า CY สารภี แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การขยายเส้นทางคมนาคม การขยายเส้นทางการบินเชื่อมโยงในภูมิภาค โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) แผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ (CM-PMAP) และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่สายสีแดง (รพ.นครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) - การนำเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างทางเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงตลาดเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ทั้งภาคการผลิต การขนส่ง การขายและการบริการ O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โรคพืช โรคสัตว์ และภัยธรรมชาติ ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง การท่องเที่ยว และสภาวะ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ผลกระทบจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทำให้สินค้าบางรายการมีคู่แข่งทางการตลาดเพิ่มมากขึ้น - ความไม่สงบทางการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาล - ข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย เช่น กฎหมายที่ดิน กฎหมายป่าไม้ และระเบียบหลักเกณฑ์ เช่น ระเบียบมาตรฐานสินค้า ออแกนิกส์ไทยแลนด์ มีข้อจำกัดต่อที่ดินทำกินที่ไม่ใช่เอกสารสิทธิ์ จะไม่สามารถขอรับการรับรองตามมาตรฐานได้ - ขาดโอกาสในการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายไปยังกลุ่มลูกค้าที่หลากหลาย เช่น ลูกค้าต่างประเทศ รวมถึงนโยบายทางการเมือง - กฎหมายป่าไม้ที่ดินยังมีข้อจำกัดในการดำเนินการให้บรรลุนิติกรรมของกฎหมายและการใช้ประโยชน์ของประชาชน เช่น 1) พ.ร.บ.อุทยานฯ 2562 ซึ่งอนุบัญญัติ (กฎหมายลูก) ที่เกี่ยวข้องกีดขวางวิถีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ที่ยังไม่มีการประกาศใช้ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความล่าช้า 2) พ.ร.บ. ป่าชุมชน 2562 อนุบัญญัติภายใต้ พ.ร.บ. ดังกล่าวยังประกาศใช้ไม่ครบ ประกอบกับเงื่อนไขการจัดทำแผนป่าชุมชนไม่สอดคล้องกับความหลากหลายของพื้นที่และการใช้ประโยชน์จากป่าโดยเฉพาะขาดมิติการพัฒนาตามเศรษฐกิจ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การอพยพย้ายถิ่นของชาวไทยและต่างชาติ การลักลอบเข้าเมืองของแรงงานต่างด้าว เกิดผลกระทบต่ออาชีพ สังคม สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และระบบสาธารณสุขภาค - อัตราการเกิดของประชากรลดลง กระทั่งต่อกำลังแรงงาน

โอกาส	อุปสรรค
- พฤติกรรมของผู้บริโภคให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น และนิยมบริโภคอาหารแทนเนื้อสัตว์ (Plant - Based) - การส่งเสริมปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมีศูนย์อำนวยการขจัดความยากจนและมีแผนแม่บท นโยบายเสริมสร้างพลังสังคมและความมั่นคง - ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดน แรงงานลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย - เทคโนโลยีและสื่อดิจิทัลที่ทันสมัยสามารถนำมาใช้เป็นช่องทางในการส่งเสริมท่องเที่ยว Application ด้านการท่องเที่ยว Youtube, Facebook, Tiktok - เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการทรัพยากรฯ เช่น เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ (GIS) ในการจัดทำขอบเขตที่ดินและป่าไม้, เทคโนโลยีพลังงานทดแทน, เทคโนโลยีดิจิทัล Internet of Thing (IoT) เป็นต้น - เทคโนโลยี นวัตกรรมที่เอื้อต่อการเรียนรู้และพัฒนาคุณภาพชีวิต - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) โดยจังหวัดเชียงใหม่จัดเป็นพื้นที่พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ ให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ - นโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับ Food Safety Smart Farmer และเกษตรกรรมยั่งยืน - แนวคิด BCG Model เป็นวาระแห่งชาติเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมและพัฒนาผลผลิตเกษตรมูลค่าสูง - นโยบายของรัฐที่เอื้อต่อการพัฒนาทางการเกษตร เช่น คทช. เอกสารสิทธิทำกิน - ภาครัฐให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการบุกรุกป่า และการให้คนที่ทำกินในพื้นที่ป่าก่อนปี พ.ศ. 2545 สามารถทำกินได้ตามนโยบาย คทช. พรบ. อุทยานฯ 2562 (มาตราที่ 64 65) พรบ.ป่าชุมชน 2562 - การเพิ่มพื้นที่สีเขียว การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นเป้าหมายสำคัญตามยุทธศาสตร์ชาติ - กระแสโลกให้ความสนใจในด้านสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เช่น การลดปริมาณขยะและการรีไซเคิล การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การเพิ่มพื้นที่สีเขียว การนำแนวคิด Green มาใช้ในองค์กรและสถานบริการ เป็นต้น	- อัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากการเกิดโรคอุบัติใหม่ - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปกริชยา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดแม่ฮ่องสอน

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดแม่ฮ่องสอนควรเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมกับพื้นที่ในกลุ่มจังหวัดให้มีความสะดวก อีกทั้งชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นพื้นที่ศักยภาพในการค้าและการท่องเที่ยว จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ช่องทางบ้านเสาหิน บ้านแม่สามแลบ บ้านน้ำเพียงดิน) และพื้นที่ตั้งอยู่ด้านตะวันตกสุดของประเทศไทย อยู่ใกล้กรุงเนปิตอร์ เมืองหลวงของเมียนมา (220 กิโลเมตร) เชื่อมต่อกับกลุ่ม BIMSTEC มีศักยภาพในการขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายหลักหมายเลข 105 108 1095 1263 และ 1088 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาการบริการและเข้าถึง สนามบินแม่ฮ่องสอน (HGN) สนามบินปาย (PYY) สนามบินแม่สะเรียง สนามบินขุนยวม (กองทัพบก) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรม พื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายทางชีวภาพ ดึงดูดนักท่องเที่ยวธรรมชาติ ภูมิประเทศสวยงาม วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ อาทิ หุ่นบัวทอง และประเพณีปอยส่างลอง เป็นต้น ภูมิประเทศแบบคาสต์ (หินปูน) ถ้ามามากกว่า 200 แห่ง ถิ่นฐานของมนุษย์ตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ตั้งแต่ 32,000 ปี และมีวัฒนธรรมโล่งไม้ จนถึงยุคปัจจุบัน บ่อน้ำแร่ น้ำพุร้อน 12 แห่ง รวมทั้งการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-28 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดแม่ฮ่องสอน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นพื้นที่ศักยภาพในการค้าและการท่องเที่ยว จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ช่องทางบ้านเสาหิน บ้านแม่สามแลบ บ้านน้ำเพียงดิน) - พื้นที่ตั้งอยู่ด้านตะวันตกสุดของประเทศไทย อยู่ใกล้กรุงเนปิตอร์ เมืองหลวงของเมียนมา (220 กิโลเมตร) เชื่อมต่อกับกลุ่ม BIMSTEC มีศักยภาพในการขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ S2 โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 105 108 1095 1263 และ 1088 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - สนามบินแม่ฮ่องสอน (HGN) สนามบินปาย (PYY) สนามบินแม่สะเรียง สนามบินขุนยวม (กองทัพบก) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าฝ้ายทอผสมขนแกะบ้านห้วยหอม ถั่วลายเสือ แม่ฮ่องสอน กระเทียมแม่ฮ่องสอน บุกแม่ฮ่องสอน ข้าวกล้องนาพิเศษศรีภูมิ เช่น กระเทียม ถั่วเหลือง กาแฟ โกโก้ บุก - พื้นที่ มีป่าต้นน้ำขนาดใหญ่มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ (พื้นที่ป่า 6.9 ล้านกว่าไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนาเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 144.8	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - เส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายทางพื้นที่ภายในจังหวัดไม่สะดวก สภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสลับซับซ้อน ทำให้เส้นทางเดินทางไปรับบริการสาธารณสุข การศึกษา และบริการพื้นฐานยังไม่สะดวก - เส้นทางที่เชื่อมต่อหมู่บ้านจำนวนมาก เส้นทางไปยังจุดผ่อนปรนการค้า และแหล่งท่องเที่ยวส่วนมากยังเป็นถนนดินลูกรัง - เนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทิวเขาสูงและป่าไม้ - การปิดให้บริการสนามบินปาย เนื่องจากทางยาวรันเวย์ไม่รองรับการให้บริการ W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 19 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ไฟฟ้า แหล่งน้ำดิบ สัญญาณสื่อสาร ยังไม่เข้าถึงทุกหมู่บ้าน - ข้อยกีดกันการพัฒนาพื้นที่ ทั้งที่ดินทำกิน และโครงสร้างพื้นฐาน - ปัญหาหมอกควันไฟป่าจากการเผาป่าในช่วงฤดูแล้ง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
และ ปี 2566 ร้อยละ 12.14 และรายได้ต่อหัวปี 2566 มี 5,880 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 174.6 และ ปี 2566 ร้อยละ 39.6 - พื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายทางชีวภาพ ดึงดูดนักท่องเที่ยวธรรมชาติ ภูมิประเทศสวยงาม วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ อาทิ พงษ์ทอง และประเพณีปอยส่างลอง เป็นต้น ภูมิประเทศแบบคาสต์ (หินปูน) ถ้ำมากกว่า 200 แห่ง ถิ่นฐานของมนุษย์ตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ตั้งแต่ 32,000 ปี และมีวัฒนธรรมโลงไม้จนถึงยุคปัจจุบัน บ่อน้ำแร่ น้ำพุร้อน 12 แห่ง S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็น พหุวัฒนธรรม ชาวไทยเชื้อสายไทใหญ่และกลุ่มชาติพันธุ์ 9 ชาติพันธุ์ 13 กลุ่ม มีเอกลักษณ์และยังสืบสานในวิถีชีวิต - โครงการพัฒนาตามพระราชดำริมากถึง 162 โครงการ ประชาชนมีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย สงบสุข เป็นเมืองน่าอยู่ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	- ขาดการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ ป้ายบอกทาง ห้องน้ำสาธารณะ - ขาดพื้นที่ทิ้งขยะและไม่มีการบริหารจัดการขยะตามหลักวิชาการ - ฤดูกาลท่องเที่ยวสั้น และค่อนข้างกระจุกตัว (อ.เมือง ปาย) - การนำเข้าผลผลิตทางการเกษตรจากต่างจังหวัดจำนวนมาก - พื้นที่เสี่ยงที่จะเกิดการกัดเซาะตลิ่งริมแม่น้ำ (15,520 เมตร) W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - ประชากรรายได้ต่ำ และมีสัดส่วนคนจนมากที่สุดในประเทศ จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากร อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 15.25) - กลุ่มผู้ประบางและผู้ด้อยโอกาส ประสบปัญหาด้านที่อยู่อาศัย ที่ไม่มั่นคง แข็งแรง จำนวน 1,882 ครัวเรือน

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายปาสันหนทางการของเขตป่าสงวนแห่งชาติ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ - เศรษฐกิจ หมุนเวียน - เศรษฐกิจสีเขียว (BCG Model) - เขตระเบียงเศรษฐกิจ Wellness ภาคเหนือ O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การคุ้มครองสัตว์ป่าและพันธุ์พืช การมี พรบ. ป่าไม้ และ พรบ.อุทยานฯ เป็นเครื่องมือควบคุมพื้นที่ป่า ทำให้พื้นที่ป่าไม้ สัตว์ป่าและพันธุ์พืชคงสภาพความสมบูรณ์ - นโยบายการส่งเสริมการปลูกป่า การจัดสรรที่ดินทำกิน (คทช.) - ยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ลุ่มน้ำในการเติบโตอย่าง ยั่งยืน การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ (แผนแม่บทการบริหาร จัดการทรัพยากรน้ำ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 และแผน แม่บทการบริหารจัดการลุ่มน้ำสาละวิน) และนโยบาย ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - นโยบายการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ - เศรษฐกิจ หมุนเวียน - เศรษฐกิจสีเขียว (BSG Model) - นโยบายปาสันหนทางการของเขตป่าสงวนแห่งชาติ - นโยบายการขจัดความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางสังคม	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝน แล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ดินโคลนถล่ม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว - ปัญหามลพิษข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ทำให้ค่าฝุ่นละออง PM 2.5 ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนสูงขึ้นยากต่อการควบคุม T2 ปัญหามลพิษทางอากาศ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจของโลกและประเทศ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิต มีแนวโน้มสูงขึ้น เช่น น้ำมัน ไฟฟ้า เกิดปัญหาค่าครองชีพ - ระเบียบกฎหมายไม่เอื้อต่อการพัฒนาและไม่สอดคล้องกับ บริบทของ พื้นที่และวิถีชีวิต โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ และป่าสงวนแห่งชาติ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การลักลอบนำเข้ายาเสพติดตามแนวชายแดน แรงงานต่าง ด้าวหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลำปาง

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดลำปางควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) การเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายประธานหมายเลข 1 และ 11 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 106 103 120 และ 1035 การพัฒนาการบริการและเข้าถึง สนามบินลำปาง (LPT) รถไฟ ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ให้รองรับการพัฒนาการรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ แผนการพัฒนากองเก็บตู้สินค้าและขนถ่ายตู้สินค้า (สถานีห้างฉัตร) และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรม ลำปางเป็นจังหวัดที่มีอัตลักษณ์เป็นเมืองแห่งประวัติศาสตร์ เมืองเก่าที่ยังมีพลวัต รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-29 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลำปาง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุน S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และ 11 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 106 103 120 และ 1035 - โครงสร้างพื้นฐาน สนามบินลำปาง (LPT) รถไฟ ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวแต่นลำปาง ชามไก่ลำปาง ข้าวกำลังานา - ผลิตภัณฑ์ไหมและผ้าพื้นเมือง และผลผลิตทางการเกษตรส่งผลให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัด ทั้งผลผลิตในเชิงพืชเศรษฐกิจและสัตว์เศรษฐกิจที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกรในพื้นที่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 147.0% และ ปี 2566 ร้อยละ 6.7 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 5,368 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 167.7 ปี 2566 ร้อยละ 27.3 - ลำปางเป็นจังหวัดที่มีอัตลักษณ์เป็นเมืองแห่งประวัติศาสตร์ เมืองเก่าที่ยังมีพลวัต	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดรถโดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รองรับการเดินทางในพื้นที่และระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อการท่องเที่ยว W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการโดยพื้นฐานของจังหวัดและสภาพแวดล้อมของเมืองที่ขาดการบูรณาการในทุกมิติอย่างมีประสิทธิภาพ - โครงสร้างการผลิตภาคเกษตรที่เปลี่ยนแปลงจากการวิเคราะห์ปริมาณการผลิตภาคเกษตรจังหวัดลำปาง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่าสัดส่วนการผลิตเกษตรเชิงเดี่ยวมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปี - ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลายเนื่องจากการบุกรุกพื้นที่ป่าและการนำไม้หวงห้ามมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน รวมถึงปัญหาการเผาป่า - การดำเนินงานของเครือข่ายภาคประชาชนในจังหวัดลำปางซึ่งมีอยู่ค่อนข้างมากแต่ยังขาดการติดต่อประสานงานเพื่อบูรณาการ - เชื่อมโยงกระบวนการดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางร่วมกันอย่างชัดเจน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - สถาบันการศึกษาและภาคีเครือข่ายภาคประชาชนในพื้นที่โดยจังหวัดลำปางมีสถาบันการศึกษาในหลากหลายระดับ ตั้งแต่ระดับปฐมวัย ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา และหลากหลายสาขาวิชาตามอัตลักษณ์ทางองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญของแต่ละสถาบัน - สถานพยาบาลหรือสถานบริการทางการแพทย์ที่มีศักยภาพในด้านเทคโนโลยีทางการแพทย์ขั้นสูงและได้มาตรฐานสากลของภาคเหนือ	- ขาดแรงงานทักษะฝีมือและความชำนาญเฉพาะด้าน - ขาดกระบวนการเรียนรู้และจัดการองค์ความรู้ของท้องถิ่น - นักท่องเที่ยวต่างชาติน้อย - การถูกมองว่าเป็นเมืองผ่าน - อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำ W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.72 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - ปัญหาด้านสังคม คุณภาพชีวิต

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา O2 การพัฒนาตามคมนาคม การค้า และการลงทุน - การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA - กระแสความตื่นตัวและการพัฒนาขับเคลื่อนของภาคประชาสังคม - ยุทธศาสตร์ชาติในการพัฒนาพื้นที่เมืองลำปางเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ - พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สำคัญ เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ แผนการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้าและขนถ่ายตู้สินค้า (สถานีห้างฉัตร) โครงการตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัล - เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว - ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางอากาศ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - สถานการณ์ด้านการเมืองและความมั่นคงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่มีความละเอียดอ่อนซับซ้อนของสภาพปัญหาทั้งในด้านเสถียรภาพและความคิดเห็นที่แตกต่างส่งผลกระทบต่อความไม่เสถียรภาพของนโยบายในการพัฒนา - กฎหมาย ข้อระเบียบที่ล้าหลัง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านต่าง ๆ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การเปลี่ยนแปลงของกระแสสังคม T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและสังคมดิจิทัลมีผลกระทบต่อกระบวนการเปลี่ยนแปลงทั้งโครงสร้างเศรษฐกิจรูปแบบการใช้ชีวิต - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรักษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลำพูน

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดลำพูนควรส่งเสริมการเป็น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) การเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ถนนสายหลักหมายเลข 11 106 116 และ 1184 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาระบบบริการและเข้าถึง สนามบินเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ สนามบินลำพูน (เครื่องบินพาณิชย์) สนามบินบ้านธิ (ลำานาฟลายอิงคลับ) รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีรถไฟที่สำคัญ ได้แก่ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และ สถานีรถไฟสารภี มีสถานีให้บริการถึง 5 แห่ง สถานีหลัก 1 แห่ง และสถานีประจำอำเภอ 5 แห่ง การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ ให้รองรับโครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น การพัฒนาศูนย์คมนาคมแห่งชาติแห่งที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดลำพูนจะส่งผลต่อการเติบโตของระบบเศรษฐกิจในจังหวัดลำพูน โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) พาดผ่านจังหวัดลำพูน เป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟทางคู่ที่มีแนวเส้นทางผ่านช่วงสถานีเด่นชัย ห้างฉัตร ลำพูน เชียงใหม่ ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 1,344 ปี (พ.ศ. 2565) มีวัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรม วัฒนธรรมหริภุญชัย - ลำานา เขลางนคร และนครพิงค์ และงานหัตถศิลป์ที่มีอัตลักษณ์ กิจกรรมนันทนาการทางน้ำที่สำคัญ ที่แก่งก่อ และ อุทยานแห่งชาติแม่ปิง และสถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย MICE CITY รวมทั้งการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-30 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลำพูน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 11 106 116 และ 1184 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - โครงข่ายการคมนาคมที่สะดวกเพราะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับ เชียงใหม่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นได้ทั้งทางรถยนต์ รถไฟ และเครื่องบิน และมีสนามบินเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ สนามบินลำพูน (เครื่องบินพาณิชย์) สนามบินบ้านธิ (ลำานาฟลายอิงคลับ) - โครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีรถไฟที่สำคัญ ได้แก่ สถานีรถไฟเชียงใหม่ และ สถานีรถไฟสารภี มีสถานีให้บริการถึง 5 แห่ง สถานีหลัก 1 แห่ง และสถานีประจำอำเภอ 5 แห่ง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นในด้านโลจิสติกส์ เช่น ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าไหมยกดอกลำพูน ลำโอบแห้งเนื้อสีทองลำพูน ลำโอบี๊วเขียวลำพูน ผ้าตีนจกโหล่งลี้ลำพูน ข้าวกำลังานา	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งมวลชนที่นำนักท่องเที่ยวให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เมืองเก่าชั้นใน เมืองท่องเที่ยววิถีเกษตร วิถีชาติพันธุ์ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 36 คน และ 39 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ที่พักไม่เพียงพอ นักท่องเที่ยวนิยมพักในเชียงใหม่ - พื้นที่เมืองขยายบริเวณที่ตั้งศูนย์ราชการแห่งใหม่มีปัญหา ด้านแหล่งน้ำเพื่อการบริโภค - การใช้สารเคมีภาคการเกษตรส่งผลต่อสุขภาพและสารเคมีตกค้าง - ผู้ประกอบการขาดความรู้และทักษะการขายสินค้าออนไลน์ - ขาดแคลนทรัพยากรน้ำ การกักเก็บและการกระจายแหล่งน้ำในระบบชลประทานเพื่อการเกษตร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พืชเศรษฐกิจสำคัญ คือ ลำไย มะม่วง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ กระเทียม และ ปศุสัตว์ เช่น โคเนื้อ นอกจากนี้ยังมีหัตถกรรมผ้าไหมรายยกดอก ผ้าฝ้ายที่มีชื่อเสียง แหล่งแกะสลักไม้ - ภูมิศาสตร์ที่อุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศการเกษตร แหล่งวัตถุดิบทางการเกษตรที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืน (เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ วนเกษตร และ เกษตรธรรมชาติ) โดย เป็นที่ตั้งของ “ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 8 จว.ลพ.” - แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ขนาด 1,788 ไร่) นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ (ขนาด 280 ไร่) สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 2,300 ไร่) - รายได้จากภาคอุตสาหกรรมเป็นสัดส่วนหลักของ GDP - ความพร้อมด้านสาธารณูปโภคโครงสร้างพื้นฐาน และพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม/นิคมอุตสาหกรรมแห่งใหม่ให้เป็นแหล่งจ้างงานสำคัญของภูมิภาค S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 155.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 11.9 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,803 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 155.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 30.4 - เมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 1,344 ปี (พ.ศ. 2565) มีวัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรม วัฒนธรรมหริภุญชัย - ล้านนา เขลางนคร และนครพิงค์และงานหัตถศิลป์ที่มีอัตลักษณ์ - ภูมิปัญญา ปรากฏที่สามารถนำมาส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว - กิจกรรมนันทนาการทางน้ำที่สำคัญ ที่แก่งก้อ และ อุทยานแห่งชาติแม่ปิง - สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา ประวัติศาสตร์ยาวนาน (กว่า 1,346 ปี (พ.ศ. 2567)) วัฒนธรรมแบบเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิม มีชุมชนประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียง องค์ความรู้แพทย์แผนไทย แพทย์ทางเลือกที่สามารถต่อยอดได้ องค์การสงฆ์ที่มีความเข้มแข็งเป็นศูนย์รวมด้านจิตศรัทธาและด้านสังคม - พื้นที่การพัฒนาเกษตรกรรมยั่งยืน (เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ วนเกษตร และ เกษตรธรรมชาติ) โดยเป็นที่ตั้งของ “ศูนย์ขยายพันธุ์พืชที่ 8 จว.ลพ.” สามารถผลิต	- ขาดการนำอัตลักษณ์มาประชาสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว - ขาดทักษะการแปรรูปผลิตภัณฑ์การเกษตรเชิงนวัตกรรม - การเกษตรไม่เชื่อมโยงสู่ระบบอุตสาหกรรมในการเพิ่มมูลค่าสินค้า - ธุรกิจ SMEs ด้านการผลิตชิ้นส่วนขาดการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาเพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในนิคมอุตสาหกรรม - การส่งเสริมระบบเกษตรกรรมคุณภาพ (GAP/อินทรีย์) ในรูปแบบเกษตรกรรมแปลงใหญ่ จำนวน 82 แปลง เป็นลำไยแปลงใหญ่ 55 แปลง แต่ยังขาดการเชื่อมโยงสู่เกษตรอุตสาหกรรม W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 27.81) และใกล้เข้าสู่สังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (เกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - ผู้ด้อยโอกาส /คนพิการเพิ่มสูงขึ้น สวัสดิการรัฐไม่ครอบคลุม - ประชากรแฝงมากและการย้ายถิ่นของคนรุ่นใหม่ออกนอกพื้นที่ มีแรงงานรายวันในโรงงานอุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรม - อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรอยู่ในระดับต่ำ - ปัญหาการเจ็บป่วยโรคเรื้อรังทางร่างกาย ติดสุรา และยาเสพติด - ขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตรในช่วงฤดูเก็บเกี่ยว - การพัฒนาฝีมือแรงงานภาคอุตสาหกรรมยังอยู่ในระดับต่ำ - แรงงานนอกระบบยังไม่สามารถเข้าถึงสวัสดิการประกันสังคม - ขาดสถาบันการศึกษาในพื้นที่รองรับสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนา - ปัญหาประชากรด้านอัตราการฆ่าตัวตายสูง สาเหตุจากหนี้สินนอกระบบ และการพนันออนไลน์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
พืชพันธุ์ดี (พืชจากการเพาะเลี้ยงเนื้อเยื่อเมล็ดพันธุ์ดี ต้นพันธุ์ดี) มีเทคโนโลยีการผลิตพืชในโรงเรือนระบบน้ำอัจฉริยะ และสามารถพัฒนาเป็นแหล่งเรียนรู้การผลิตพืชประสิทธิภาพสูง (BCG Model) และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว ทำให้มีนักท่องเที่ยวสนใจความเป็นเมืองเก่า/เมืองดั้งเดิมทางสถาปัตยกรรมวัฒนธรรมโบราณสถานประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในจังหวัดลำพูนเพิ่มมากขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การย้ายศูนย์ราชการจังหวัดลำพูนแห่งใหม่ และการก่อสร้างศูนย์ประชุมขนาดใหญ่บนพื้นที่หนึ่งพันไร่จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง การค้า การขาย การลงทุน และการท่องเที่ยว - กลไกการรับซื้อผลผลิตการเกษตร เช่น ลำไย มัลลิก ในพื้นที่ ทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งผลผลิตออกจำหน่าย - นโยบายส่งเสริมการลงทุนของ BOI และ สิทธิพิเศษทางภาษีในเขตอุตสาหกรรมสามารถสร้างแรงจูงใจในการลงทุนเพิ่มขึ้น - โครงการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลายแห่ง - โครงการพัฒนาคมนาคมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น การพัฒนาสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดลำพูนจะส่งผลต่อการเติบโตของระบบเศรษฐกิจในจังหวัดลำพูน โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) พาดผ่านจังหวัดลำพูน เป็นช่วงการพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และเส้นทางรถไฟทางคู่ที่มีแนวเส้นทางผ่านช่วงสถานีเด่นชัย ห้างฉัตร ลำพูน เชียงใหม่ O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - ด้านการสาธารณสุขในพื้นที่จังหวัดลำพูนรูปแบบ Social Wellness และการพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านสาธารณสุขของภาคเหนือตอนบน/Upper - Northern Medical Hub เกิดการขยายตัวของโรงพยาบาลเอกชน การขยายศักยภาพการบริการทางการแพทย์รองรับผู้ป่วย จำนวน 220 เตียงของรพ. ศูนย์หริภุญชัย เพื่อเป็นศูนย์เรียนรู้ของ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และการถ่ายโอนโรงพยาบาลส่งเสริมตำบล/รพ.สต.ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน (เป้าหมายถ่ายโอนเริ่มแรก ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 11แห่ง ปี พ.ศ. 2567 จำนวน 19 แห่ง)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว - ปัญหาหมอกควัน การเผาทำลาย ฝุ่น PM 2.5 ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ผลกระทบกับระบบทางเดินหายใจ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาผลผลิตการเกษตรตกต่ำ ระบบ และกลไกการตลาดที่เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เอง - ระบบโลจิสติกส์ (logistics) ภาคเกษตรกรรมภาคอุตสาหกรรม และ ภาคการท่องเที่ยวยังขาดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ - นโยบายและมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศคู่ค้า ทำให้ผลผลิตการเกษตรมีปัญหาด้านการส่งออก T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ค่าจ้างแรงงานในประเทศเพื่อนบ้านที่ต้นทุนค่าตอบแทนต่ำกว่า เช่น เวียดนาม สปป.ลาว ทำให้มีแรงงานย้ายฐานการลงทุน - การเปลี่ยนแปลงของบริบทสังคมโลกในยุคใหม่ทำให้เกิดปัญหาการปรับแนวคิดระหว่างคนรุ่นเก่ากับคนรุ่นใหม่ และการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตยุคใหม่กับวิถีชีวิตดั้งเดิม - ราคาผลผลิตการเกษตรตกต่ำ ระบบ และกลไกการตลาดที่เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เอง - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- การเกิดกลไกการดูแลโรคอุบัติใหม่ (Covid 19) ระบบสาธารณสุขสามารถเข้าไปจัดการในชุมชนหมู่บ้านตำบลได้เป็นอย่างดี เช่น การจัดตั้งศูนย์ CI ดูแลผู้ป่วยในชุมชน และระบบการดูแลผู้ป่วยโดยอสม. - การสนับสนุนด้านเทคโนโลยี นวัตกรรมการผลิตเพื่อลดต้นทุนอุตสาหกรรม และการเกษตร - แนวคิดระบบตลาดออนไลน์ทำให้มีช่องทางการจำหน่ายผลผลิตสินค้า และบริการที่ตรงกลุ่มเป้าหมายขึ้น - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - การพัฒนาแหล่งน้ำบาดาลพลังงานโซลาเซลล์ทำให้อัตราต้นทุนการผลิตภาคการเกษตร - การเป็นเมืองแฝดกับจังหวัดเชียงใหม่ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาแบบคู่ขนาน - ราคาประเมินที่ดินในจังหวัดลำพูนมีมูลค่าไม่สูงมากเหมาะสมกับการลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดเชียงใหม่	

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรักษา

5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ และน่าน มีโครงข่ายคมนาคมตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) กลุ่มจังหวัดฯ อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และเส้นทาง R3A และ R3B เชื่อมโยงกับมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) มีสะพานข้ามแม่น้ำเชื่อมระหว่างประเทศ ได้แก่ สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5.3-31 ถึงตารางที่ 5.3-35

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ มีด้านศุลกากร 5 แห่ง และด้านชายแดน 19 แห่ง ใน 3 จังหวัด ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS ทำให้มีการดำเนินกิจกรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวร่วมกันมีระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับเมืองหลักในเขตภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS และประเทศข้างเคียง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

ขาดการรวมกลุ่มและเครือข่ายความร่วมมือกันทางการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศทำให้เป็นอุปสรรคในกระจายสินค้าและบริการ และมีข้อจำกัดเรื่องลักษณะทางกายภาพของกลุ่มจังหวัดฯ เป็นพื้นที่สูง ทำให้ต้นทุนในการบริหารจัดการสูง

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

นโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ ได้แก่ นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) นโยบายการพัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบรางทำให้เพิ่มโอกาส

การสร้างมูลค่าการค้า เศรษฐกิจชายแดน นโยบายและการรวมกลุ่มในภูมิภาคส่งผลให้เกิดการค้าและการลงทุนที่เอื้อต่อกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 และนโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor: CWEC) ปัจจัยด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะ GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้า การลงทุน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

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

ตารางที่ 5.3-31 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) เชียงราย - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดเชียงราย - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดเชียงราย น่าน - เชียงราย: ชายแดนเมียนมา มีจุดผ่านแดนถาวร (สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ท่าบ้านปางห้า ท่าบ้านสายลมจอย ท่าบ้านเกาะทราย ท่าบ้านดินคำ ท่าบ้านสบรวก) - เชียงราย: ชายแดน สปป. ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอเชียงของ (ท่าเรือบัก) อำเภอเชียงแสน สามเหลี่ยมทองคำ (บ้านสบรวก) สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (บ้านแจ่มบ่อ บ้านสวนดอก บ้านร่มโพธิ์ทอง บ้านห้วยลึก บ้านหาดบาย) - พะเยา: จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก - น่าน: จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก้น จุดผ่อนปรนการค้าบ้านใหม่ชายแดน S2. โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกและจุดพักรถ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการรวมกลุ่มและเครือข่ายความร่วมมือกันทางการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศทำให้เป็นอุปสรรคในกระจายสินค้าและบริการ - การพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่มีทิศทางที่ชัดเจน - เชียงราย แพร่ และน่าน ขาดโครงข่ายทางเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะยังขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - พะเยา ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟนครลำปาง - พะเยา ไม่มีการนำเอาเทคโนโลยีมาบังคับใช้กฎหมายการจราจร ซึ่งส่งผลให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรต่ำ - น่าน ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้อง แต่สามารถเดินทางไปถึงที่สถานีรถไฟเด่นชัย แล้วสามารถเดินทางด้วยถนนต่อไป W2 อุบัติเหตุทางถนน - น่าน มีอัตราอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน - พะเยา มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- จังหวัดเชียงรายมีการคมนาคมทางบกและทางน้ำที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้หลายรูปแบบ เช่น สะพานมิตรภาพไทย - ลาว โครงข่ายถนนเชื่อมเส้นทาง R3A และ R3B ทำเรือสำหรับการส่งสินค้าไปสู่จีนตอนใต้ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 และท่าเรือเชียงของ - การขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง น่านนคร และแพร่ - การขนส่งทางน้ำในหลายจังหวัด - โครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีที่สำคัญ และพื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด เชียงราย (กาแฟดอยตุง กาแฟดอยช้าง สับปะรดนางแล สับปะรดภูแลเชียงราย ชาเชียงราย ข้าวเหนียวเขียวเชียงราย เครื่องเคลือบเวียงกาหลง ข้าวก่ำล้านนา พะเยา (ลิ้นจี่แม่ใจพะเยา ข้าวหอมมะลิพะเยา ข้าวก่ำล้านนา) แพร่ (ผ้าหม้อห้อมแพร่ ข้าวก่ำล้านนา) น่าน (ญอกมะขามป่น ส้มสีทองน่าน เกือบทุเรียนบ่อเกลือ) ข้าวก่ำล้านนา) - พืชเศรษฐกิจ (ข้าว ยางพารา ลำไย ลิ้นจี่ ชา และกาแฟ) ทั้งสินค้าสดและสินค้าแปรรูป ตลอดจนมีพืชเศรษฐกิจที่สามารถพัฒนาต่อยอดและสร้างมูลค่าเพิ่มที่หลากหลาย - ลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่เหมาะสมต่อการผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ และสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งการผลิตด้านพืช ปศุสัตว์ ประมง - แหล่งต้นน้ำหลายสาย และแหล่งน้ำขนาดใหญ่ ได้แก่ กว๊านพะเยา - ความหลากหลายทางชีวภาพ (พันธุ์พืช สมุนไพร พันธุ์สัตว์ และภูมิปัญญาท้องถิ่น) ฐานทรัพยากรในการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพอย่างยั่งยืนได้ดี เกษตรปลอดภัย และเกษตรอินทรีย์ วิสาหกิจชุมชน มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (กว๊านพะเยา อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง) การท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน และ(กลุ่มท่องเที่ยว GMS และ ASEAN +3, +6) เมืองโมซ์ซี้ เมืองสมุนไพร (แหล่งปลูกชา กาแฟ) การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา วัฒนธรรมที่โดดเด่น (กลุ่มชาติพันธุ์ ประเพณีแปดเป็ง ตักบาตรสองแผ่นดิน วัฒนธรรมไทลื้อ) การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำ(ลำน่าน ลานอิง แม่น้ำลาว) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (หลวงพระบาง)	- เชียงราย มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน - แพร่ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 27 คน และ 29 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากรและการพัฒนาเทคโนโลยี - มีปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็กเกินมาตรฐาน ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ภาวะเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว - มีการบุกรุกและตัดไม้ทำลายป่าเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าต้นน้ำ ความสมดุลของระบบนิเวศ การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ (ปัญหาการชะล้างหน้าดิน ในพื้นที่ลาดชัน อุทกภัย ภัยแล้ง) - ประชาชนยังมีการเผาเชื้อเพลิงในที่โล่ง เพื่อเตรียมพื้นที่ทำการเกษตร ซึ่งเป็นปัจจัยหลักของปัญหาไฟป่า หมอกควัน และฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ในพื้นที่ - ชุมชนท้องถิ่นยังไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวและทุนทางสังคมที่มีอยู่ รวมทั้งโอกาสของความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างคุ้มค่าและยั่งยืน - มีข้อจำกัดเรื่องลักษณะทางกายภาพของกลุ่มจังหวัดฯ เป็นพื้นที่สูงทำให้ต้นทุนในการบริหารจัดการสูง W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - น่าน เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.59) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง - พะเยา เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 26.78) - เชียงราย เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.83) - แพร่ เป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.15 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - หน่วยงานราชการในจังหวัดมีการบูรณาการงานร่วมกัน แต่ยังคงขาดความครอบคลุมทุกมิติ - ความเหลื่อมล้ำทางสังคมของกลุ่มชาติพันธุ์ยังได้รับการช่วยเหลือดูแลน้อย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เชียงรายเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 6.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 21.7 รายได้ท่องเที่ยว 46,774 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 35.9 - แพร่เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.5 รายได้ท่องเที่ยว 2,962 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 23.7 - น่านเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 18.2 รายได้ท่องเที่ยว 4,415 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 43.5 - พะเยาเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.27 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.6 รายได้ท่องเที่ยว 760 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 19.6 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ศูนย์กลางทางการศึกษา มีผลงานวิจัยและพัฒนา และสร้างองค์ความรู้เทคโนโลยีที่มีศักยภาพที่มีองค์ความรู้และเทคโนโลยี เช่น มหาวิทยาลัยพะเยา - เอื้อต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มจังหวัด - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ ได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้านันทวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ อัตลักษณ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง ที่จังหวัดพะเยา - ระบบสาธารณสุขที่มีศักยภาพ และสถานบริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐาน มีโรงพยาบาล ศูนย์ โรงพยาบาลเอกชน สถานบริการครอบคลุมทุกพื้นที่ - เครือข่ายภาคประชาสังคม ภาคเอกชน และภาครัฐ มีความเข้มแข็ง และสถาบันการศึกษาสามารถเชื่อมโยงและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพ - การรวมกลุ่มเครือข่ายที่หลากหลาย เช่น เครือข่ายคนนำจัดการตนเอง เครือข่ายมูลนิธิเมืองน่านเครือข่ายป่าชุมชน สภาเด็กและเยาวชนจังหวัดน่าน เครือข่ายชาติพันธุ์จังหวัดน่าน สภาองค์กรชุมชนตำบล ชมรมเรือแข่งจังหวัดน่าน และเครือข่ายด้านการศึกษา เป็นต้น - แผนส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดพะเยา ซึ่งช่วยพัฒนาและส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นประโยชน์	- รายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของประเทศ - แรงงานส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ จึงไม่สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ในกระบวนการผลิตทางการเกษตรได้

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เชียงราย พะเยา อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้เศรษฐกิจหยุดชะงักไปทั่วโลกและทั่วประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
- แพร่ น่าน พะเยา อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่า มีชีวิต (แพร่ น่าน พะเยา อุดรดิตถ์) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงนิเวศ ผจญภัย เชิงสุขภาพ การพำนักระยะยาว - การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน - การส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการประชุม (MICE City) การบริการสุขภาพ (Wellness Hub) ของภูมิภาค - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ - ความนิยมและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงนิเวศ ผจญภัย เชิงสุขภาพ การพำนักระยะยาว การส่งเสริมกีฬาและนันทนาการ นันทนาการทางน้ำ เช่น การล่องเรือกว๋านพะเยา การล่องแก่งแม่น้ำยม การส่งเสริมเชียงรายให้เป็นเมืองสร้างสรรค์ยูเนสโก O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายและการรวมกลุ่มในภูมิภาคส่งผลให้เกิดการค้า และการลงทุนที่เอื้อต่อกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 (นโยบาย One Belt One Road ของประเทศจีน) ความร่วมมือของกลุ่ม CLMVT (กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และประเทศไทย) - การเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะ GMS และประชาคมอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน - ความนิยมสินค้าของประเทศไทยจากประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้การค้าชายแดนเพิ่มขึ้น - กระแสการดูแลสุขภาพพอนามัย ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์และบริการเกี่ยวกับการดูแลสุขภาพ ได้รับความนิยมส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเศรษฐกิจจากผลิตภัณฑ์และบริการในกลุ่มดังกล่าว - การซื้อขาย การจ่ายเงินผ่านระบบ online เพิ่มขึ้นทำให้เกษตรกรมีโอกาสที่จำหน่ายผลผลิตให้กับผู้บริโภคได้โดยตรง - การพัฒนาระบบตลาดและโลจิสติกส์ เกษตรชุมชน เช่น แหล่งการค้า คลังสินค้า จะเป็นช่องทางจำหน่ายสินค้าเกษตร สินค้าชุมชน รวมทั้งเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบโลจิสติกส์ชุมชน - แผนพัฒนาท่าอากาศยานน่านนครเพื่อขยายทางวิ่งและจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ในอนาคต - การสนับสนุนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย โครงการ	ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ในทุก ๆ มิติ - ปัญหาการเฝ้าป่าของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เพิ่มปัญหา ฝุ่นละอองในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 - ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ทำให้ประสบปัญหาอุทกภัย ภัยแล้ง การพังทลายของดิน หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลต่อการผลิตภาค เกษตร ความไม่มั่นคงด้านอาหาร รายได้ของเกษตรกร รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวและฤดูกาลของการท่องเที่ยว - ขาดแนวทางการบริหารจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะ ตามมาจากการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโลกและความไม่แน่นอน ของตลาดสินค้าเกษตร ส่งผลต่อการผลิตสินค้าเกษตรและ ราคาสินค้าเกษตร - การมีประเทศจีนและเวียดนามเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการผลิต สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปในตลาดล่างซึ่ง จะมีผลต่อการแข่งขันทางการค้าทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า - ปัญหาข้อพิพาทกันของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าการลงทุนของประเทศทั่วโลก - ปัญหาทางการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน - ปัญหาได้รับแรงกดดันจากมาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มขึ้น (มาตรฐานการผลิต สินค้ามาตรฐานด้านความสะอาด และสุขอนามัย มาตรฐานโรงงาน มาตรฐานสิ่งแวดล้อม มาตรฐานด้านทรัพย์สินทางปัญญา) การกีดกันการขนส่ง สินค้าชายแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาความมั่นคง ยาเสพติด การลักลอบเข้าเมือง การค้ามนุษย์ เนื่องจากมีพื้นที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ชายแดน - โครงสร้างของประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงวัย ทำให้ขาดแคลน แรงงานและส่งผลต่อการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์จาก เทคโนโลยีใหม่ ๆ - ปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติด T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - กระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้เกิดการสื่อสารของโลก ไร้พรมแดน ระบบ Social Media Internet - ภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสื่อสังคมออนไลน์ที่ส่งผลกระทบต่อ วิถีชีวิตของประชาชน

โอกาส	อุปสรรค
ตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) รถไฟรางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มอเตอร์เวย์ช่วงลำปาง - เชียงราย ช่วงเชียงราย - ด่านเชียงของ และช่วงเชียงราย - ด่านแม่สาย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 2 แห่ง นโยบายการพัฒนาท่าเรือตามแนวทางความร่วมมือกับแนวแม่น้ำโขง ส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า การค้าข้ามชายแดน - กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS, BIMSTEC, ACMECS, CLMVT และโครงการ One Belt One Road ของจีนเป็นโอกาสของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการบริการและระบบ Logistic ของภูมิภาคในภาคเหนือตอนบน เพื่อขยาย ขยายกิจกรรมการค้า และการลงทุน การท่องเที่ยว นโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิต รูปแบบงาน และพฤติกรรมของผู้บริโภคและเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ - การส่งเสริมการปลูกพืชในระบบวนเกษตร การปลูกพืชผักปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ช่วยทำให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมทั้งป่าไม้ และหมอกควันได้รับการดูแล และสร้างความยั่งยืนให้กับระบบนิเวศน์ - การตื่นตัวและความใส่ใจของประชาชน ภาครัฐ และภาคเอกชนในการดูแลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยกันลดปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสร้างความยั่งยืนให้กับระบบนิเวศน์ - กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีนโยบายสำคัญในการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจให้กับประชาชนในการลดการเผาในที่โล่ง เพื่อลดความเสี่ยงและปัญหาไฟป่า ตลอดจนปัญหาหมอกควัน และฝุ่นละอองขนาดเล็ก ด้วยการชิงเก็บ ลดเผา เชื้อเพลิง - นโยบายของรัฐบาล ในการจัดสรรที่ดินทำกิน ทั้งในการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม และโครงการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชนตามนโยบาย - การพัฒนาพื้นที่จังหวัดน่าน เช่น สถาบันอุดมศึกษา สถาบันวิจัยโครงการพระราชดำริฯ องค์การระหว่างประเทศ (CARE, RECOFTC)	

โอกาส	อุปสรรค
- การทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านกับจังหวัดน่านช่วยสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดน แรงงานและผู้ลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย - นโยบายด้านความมั่นคงบริเวณพื้นที่ชายแดนเน้นหนักในด้านการป้องกันและปราบปรามแก้ไขปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์ ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง และการจัดระเบียบสังคม - การส่งเสริมการสร้างกลุ่มและเครือข่ายสร้างความร่วมมือในการจัดการปัญหาและต่อเติมทุนทางสังคม พ.ร.บ. สภาองค์กรชุมชน - นโยบายในการบริหารจัดการน้ำ โดยการจัดหาแหล่งน้ำ การขุดลอก การสร้างฝาย การจัดทำแก้มลิงเพื่อให้มีแหล่งน้ำต้นทุนและมีน้ำสำรองไว้ใช้สำหรับอุปโภค บริโภค และเพาะปลูกในฤดูแล้งรวมทั้งป้องกันน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก	

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรดา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเชียงราย

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดเชียงรายควรส่งเสริมการเป็นพื้นที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) เชื่อมโยงพื้นที่และเชื่อมต่อประตูการค้าชายแดนติดต่อกับเมียนมา และ สปป. ลาว ส่งเสริมศักยภาพการมีจุดผ่านแดนถาวร (สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ท่าบ้านปางท่า ท่าบ้านสายลมจอย ท่าบ้านเกาะทราย ท่าบ้านดินดำ และท่าบ้านสบรวก) ชายแดน สปป. ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอเชียงของ (ท่าเรือปัก) อำเภอเชียงแสน สามเหลี่ยมทองคำ (บ้านสบรวก) สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (บ้านแจ่มป่อง บ้านสวนดอก บ้านร่มโพธิ์ทอง บ้านห้วยลึก และบ้านหาดบ้าย) ส่งเสริมการพัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและพัฒนารูปแบบการขนส่งที่มีอยู่หลากหลายทั้งโครงข่ายถนนสายประธานหมายเลข 1 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 118 และ 1020 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกและทางน้ำที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้หลายรูปแบบ เช่น สะพานมิตรภาพไทย - ลาว โครงข่ายถนนเชื่อมเส้นทาง R3A และ R3B ท่าเรือสำหรับการส่งสินค้าไปสู่จีนตอนใต้ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 และท่าเรือเชียงของ การส่งเสริมการพัฒนากระบวนคมนาคมทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางในประเทศและนานาชาติ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เช่น โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) รถไฟรางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มอเตอร์เวย์ช่วงลำปาง - เชียงราย ช่วงเชียงราย - ด่านเชียงของ และช่วงเชียงราย - ด่านแม่สาย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 2 แห่ง นโยบายการพัฒนาท่าเรือตามความร่วมมือกับแนวแม่น้ำโขงส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า การค้าข้ามชายแดน การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา และนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยว เมืองสร้างสรรค์ยูเนสโก เสริมศักยภาพทางการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้านให้เพิ่มขึ้น เสริมสร้างจุดแข็งของการมีทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรการท่องเที่ยวมีความหลากหลาย การท่องเที่ยวกลุ่มประเภท MICE

การท่องเที่ยวกีฬาและผจญภัย การมีความหลากหลายทางชีวภาพของชนิดพันธุ์พืช และสัตว์ป่า เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ กิจกรรมนันทนาการทางน้ำที่สำคัญ เช่น การล่องเรือชมวิวน้ำตกท่องเที่ยวเชิงเกษตรปราณิตและเกษตรอินทรีย์ การท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนกลุ่มท่องเที่ยว GMS และ ASEAN +3, +6 รวมทั้งการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะในจังหวัดให้มีประสิทธิภาพ มีโครงข่ายเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และแหล่งท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-32 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเชียงราย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่อยู่ในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) - ชายแดนติดต่อกับเมียนมา และ สปป. ลาว - ชายแดนเมียนมา มีจุดผ่านแดนถาวร (สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (ท่าบ้านปางห้า ท่าบ้านสายลมจอย ท่าบ้านเกาะทราย ท่าบ้านดินดำ ท่าบ้านสบรวก) - ชายแดน สปป. ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง (อำเภอเชียงของ (ท่าเรือบก) อำเภอเชียงแสน สามเหลี่ยมทองคำ (บ้านสบรวก) สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)) จุดผ่อนปรนการค้า 5 แห่ง (บ้านแจ่มป่อง บ้านสวนดอก บ้านร่มโพธิ์ทอง บ้านห้วยลึก บ้านหาดบาย) S2 โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ - ถนนสายประธานหมายเลข 1 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด มีถนนสายหลักหมายเลข 118 และ 1020 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - เส้นทางคมนาคมทางบกและทางน้ำที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้หลายรูปแบบ เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว โครงข่ายถนนเชื่อมเส้นทาง R3A และ R3B ท่าเรือสำหรับการส่งสินค้าไปสู่จีนตอนใต้ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 และท่าเรือเชียงของ - ระบบคมนาคมทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง (CEI) และสนามบินเก่าเชียงราย (กองทัพอากาศ) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI หลายรายการ ได้แก่ กาแฟดอยตุง กาแฟดอยช้าง สับปะรดนางแล สับปะรดภูแลเชียงราย ชาเชียงราย ข้าวเหนียวเขียวเชียงราย เครื่องเคลิบเบียงกาหลง ข้าวกำลังนา - พืชเศรษฐกิจหลัก ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ สับปะรด ลำไย มันสำปะหลัง ชา - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 3.75 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัดและระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 33 คน และ 34 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - สภาพภูมิศาสตร์มีแนวชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำเป็นอุปสรรคต่อการป้องกันปัญหาด้านความมั่นคง - ความเจริญของเมืองทำให้เกิดประชากรแฝง ปัญหาทางสังคม - พื้นที่ชลประทานน้อย ต้นทุนการผลิตแหล่งน้ำสูง ขาดแคลนน้ำในฤดูแล้ง - ขาดการจัด Zoning ทางเกษตรให้อยู่ในพื้นที่เดียวกันในการกำหนดการผลิตทางการเกษตรออกเป็นกลุ่ม โดยใช้เกณฑ์แบ่งเขตจากชนิดของดิน น้ำฝน อุณหภูมิ พืชเศรษฐกิจเพื่อใช้ในการวางแผนการเกษตรระยะยาว - ทรัพยากรดินเริ่มเสื่อมโทรมจากการใช้สารเคมีจากระบบการเกษตรบนพื้นที่สูงที่ไม่ถูกต้อง การเผาถ่านและหลังการเก็บเกี่ยว - ปัญหาหมอกควัน ปัญหาการปนเปื้อนสารเคมี - ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมือง เช่น ปัญหาขยะ ปัญหาน้ำเสีย และ มลพิษทางอากาศ หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็กเกินมาตรฐาน ส่งผลต่อประชาชน การท่องเที่ยว - ผู้ประกอบ SME มีศักยภาพไม่เพียงพอในการเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ - สินค้าทางการเกษตรยังไม่มีคุณภาพตรงกับมาตรฐานการผลิต

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ต้นทุนด้านศิลปวัฒนธรรมล้านนาและชาติพันธุ์เป็นอัตลักษณ์ที่มีความหลากหลายด้านภูมิปัญญาทางศิลปะ เป็นเมืองศิลปินผลิตภัณฑ์ OTOP สินค้าวิสาหกิจชุมชนมีคุณภาพ - กลุ่ม Young Smart Farmer เกษตรกรรุ่นใหม่ให้มีความสามารถด้านการเกษตร สามารถทดแทนเกษตรกรผู้สูงอายุ และสร้างแรงจูงใจให้คนรุ่นใหม่หันมาประกอบอาชีพ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 6.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 246.6 และ ปี 2566 ร้อยละ 21.7 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 46,774 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 281.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 35.9 - ทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรการท่องเที่ยวมีความหลากหลาย สามารถพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวกลุ่มประเภท MICE การท่องเที่ยวกีฬาและผจญภัย ความหลากหลายทางชีวภาพของชนิดพันธุ์พืช และสัตว์ป่า เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ กิจกรรมนันทนาการทางน้ำที่สำคัญ ที่เช่น การล่องเรือชมวิวแม่น้ำกก ท่องเที่ยวเชิงเกษตรปราณีตและเกษตรอินทรีย์ การท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนเชื่อมโยงไปยังกลุ่มท่องเที่ยว GMS และ ASEAN +3, +6 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ศิลปินและปราชญ์ชาวบ้าน - สถาบันการศึกษาและบุคลากรทางการศึกษาภาครัฐและเอกชนทุกระดับมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาของจังหวัด - ภาคประชาสังคมและประชาชน และสถาบันการศึกษามีการรวมกลุ่มและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านสังคม ศิลปวัฒนธรรม ศาสนาและประเพณีท้องถิ่นร่วมกัน - สถานบริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐาน มีโรงพยาบาลศูนย์โรงพยาบาลเอกชนสถานบริการในระดับอำเภอ และระดับตำบลครอบคลุมทุกพื้นที่ ตลอดจนภูมิปัญญาและการแพทย์ทางเลือก	- ขาดการวางแผนด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบและไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวมาใช้ได้อย่างเต็มที่ - เกษตรกรขาดเอกสารสิทธิ์ที่ดินทำกิน ทำการเกษตรแบบขาดการบริหารจัดการด้านการผลิต - ขาดการเตรียมความพร้อมที่รับมือต่อการเปลี่ยนแปลงในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในช่วงภาวะวิกฤตสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.83) - ความเหลื่อมล้ำทางสังคมของกลุ่มชาติพันธุ์ยังได้รับการช่วยเหลือดูแลน้อย - รายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน). ที่ส่งเสริมให้เชียงรายเป็นเมืองสร้างสรรค์ยูเนสโก O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ - ใต้ การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย - การสนับสนุนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) รถไฟรางคู่ เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มอเตอร์เวย์ช่วงลำปาง - เชียงราย ช่วงเชียงราย - ด่านเชียงของ และช่วงเชียงราย - ด่านแม่สาย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 2 แห่ง - นโยบายการพัฒนาท่าเรือตามแนวทางความร่วมมือกับแนวแม่น้ำโขงส่งผลต่อการขนส่งสินค้า การค้าข้ามชายแดน - กระแสนิยมของผู้บริโภค เน้นอาหารเพื่อสุขภาพ เมืองเกษตรปลอดภัย เมืองอาหารปลอดภัย - พื้นที่ชายแดนส่งผลต่อการสร้างงานสร้างรายได้แก่คนในพื้นที่เป็น การเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่ทำงานใกล้บ้าน - การสนับสนุนการลงทุนด้านการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - นโยบายสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน ได้แก่ ประยุกต์ใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และนโยบายประชารัฐ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (โซนนิ่งการเกษตรกรรม) - นโยบายส่งเสริมด้านสังคม สนับสนุนสร้างค่านิยมในคนไทยปลูกจิตสำนึกและภูมิใจด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมท้องถิ่น ฯลฯ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน เพื่อลดภาวะการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - มาตรการการจำกัดการเดินทางในช่วงเดินทางและมาตรการระยะห่างทางสังคม ส่งผลให้ทรัพยากรธรรมชาติได้รับการฟื้นฟูด้วยตนเอง ส่งผลให้แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศมีความอุดมสมบูรณ์และมีความสวยงาม - การสนับสนุนการจัดการศึกษาระดับนานาชาติ ส่งผลให้จังหวัดมีนักลงทุนทางการศึกษามาลงทุนและประชาชนในจังหวัดได้เรียนระดับนานาชาติ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควันทั้งในประเทศและมาจากประเทศเพื่อนบ้าน ภาวะฝนแล้ง/ภัยแล้งเกิดขึ้นต่อเนื่อง และมีแนวโน้มรุนแรงและบ่อยขึ้น ฝนตกไม่ตามฤดูกาล แผ่นดินไหว อุทกภัย ดินถล่ม และภัยหนาว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การนำสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการท้องถิ่น โดยเฉพาะพืชผัก ผลไม้เมืองหนาวเป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการแข่งขันของจังหวัด - ผลกระทบจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ไม่สามารถควบคุมปัญหามลพิษได้ เช่น ปัญหาหมอกควันข้ามแดน ขยะอิเล็กทรอนิกส์ สารเคมีอันตราย สารเคมีทางการเกษตร บรรจุภัณฑ์สินค้าเกษตรจากจีน - มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรและอาหาร และการกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 - ภาวะเปราะบางทางค่า การขนส่งในประเทศ GMS มีข้อจำกัดบางประการทำให้เสียดุลการค้า - ปัญหาด้านสังคมและความมั่นคงที่เกิดจากประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาอาชญากรรม การค้ามนุษย์ แรงงานต่างด้าว อาชญากรรมข้ามชาติ และการลักลอบเข้าเมืองของคนไร้รัฐ ปัญหาคนขอทาน/คนไร้ที่พึ่ง - ความไม่สามารถดึงดูดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียโอกาสต่อการเป็นเมืองชายแดน และระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ - ระเบียบราชการที่ซับซ้อน และการขาดระบบการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จส่งผลให้สูญเสียโอกาสในการเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษ - การมุ่งเน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่าความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม ส่งผลทำให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกิดความเสื่อมโทรม T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรีตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าเคลื่อนย้าย เข้า - ออก ภายในประเทศ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- นโยบายด้านความมั่นคงบริเวณพื้นที่ชายแดนเน้นหนัก - ในด้านการป้องกันและปราบปรามแก้ไขปัญหายาเสพติด - ปัญหาการคมนาคม ปัญหารถล้นรถบรรทุกเข้าเมือง - และการจัดระเบียบสังคม	

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพะเยา

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดพะเยาควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่และอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก โดยอาศัยโอกาสของการผลักดันนโยบายที่เอื้อต่อการพัฒนา นโยบายด้านการท่องเที่ยว การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS, BIMSTEC, ACMECS, CLMVT และโครงการ One Belt One Road ของจีนที่เป็นโอกาสสำคัญของภูมิภาคในภาคเหนือตอนบน รองรับการคมนาคม การค้า และการลงทุน การท่องเที่ยว ส่งเสริมการพัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดเพื่อส่งเสริมโอกาสโดยอาศัยศักยภาพความเข้มแข็งของกลุ่มจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ เน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายกับถนนสายประธานหมายเลข 1 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด และถนนสายหลักหมายเลข 120 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคและนโยบายของประเทศ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่าง ลาว - จีน ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มโอกาสด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว การพัฒนาโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และการค้าชายแดน โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR Map) ซึ่งพาดผ่านจังหวัดพะเยา ช่วงลำปาง-เชียงราย การพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะแรก การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา และเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต เส้นทางท่องเที่ยวธรรมชาติ ให้เข้าถึงอุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง อุทยานแห่งชาติแม่ปืม อุทยานแห่งชาติดอยภูนาง และอุทยานแห่งชาติภูซาง วนอุทยาน 2 วนอุทยาน ได้แก่ วนอุทยานร่องคำหลวงและวนอุทยานน้ำตกน้ำมิน พร้อมทั้งการพัฒนาเส้นทางตามกระแสการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการท่องเที่ยวเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวมองหาสถานที่พักผ่อนที่ผู้คนไม่พลุกพล่าน สงบ ร่มเย็น การท่องเที่ยวธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรมเพื่อส่งเสริมจุดแข็งทางต้นทุนวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ เช่น เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ เช่น จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ อัตลักษณ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งส่วนบุคคลและขนส่งสาธารณะให้เข้าถึงและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่หลายแห่งและการกระจายตัวในพื้นที่ของจังหวัดให้สอดคล้องกับการวางแผนเส้นทางให้สอดคล้องกับแผนจังหวัดในการพัฒนาฟื้นฟูและบริหารจัดการให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชิงอนุรักษ์ที่มีกิจกรรมท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เช่น ประเพณีเวียนเทียนไหว้พระทางน้ำกลางกว๊านพะเยา ประเพณีแปดเป็ง ตักบาตรสองแผ่นดิน

ตารางที่ 5.3-33 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพะเยา

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก และท่าอากาศยานเชียงคำ (กองทัพบก) - ถนนสายประธานหมายเลข 1 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 120 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ลิ้นจี่แม่ใจพะเยา ข้าวหอมมะลิพะเยา และข้าวกำลังานนา - พืชเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ข้าว ลิ้นจี่ และลำไย ที่มีศักยภาพสามารถสร้างรายได้ให้แก่จังหวัด - ลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่เหมาะสมต่อการผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ และสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งการผลิตด้านพืช ปศุสัตว์ ประมง และมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตปศุสัตว์คุณภาพของภาคเหนือตอนบน - แหล่งน้ำขนาดใหญ่ ได้แก่ กว๊านพะเยา มีพื้นที่เป็นอันดับหนึ่งของภาคเหนือตอนบนและเป็นอันดับสี่ของประเทศ ที่เอื้อประโยชน์ต่อวิถีชีวิต วัฒนธรรมท้องถิ่น และส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านการประมง การเกษตรกรรม การท่องเที่ยวของจังหวัด นอกจากนี้ยังมีหนองเล็งทรายแม่น้ำอิงและแม่น้ำยมที่ไหลผ่านอำเภอต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดพะเยา ซึ่งเอื้อต่อการเกษตร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำหนาวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.27 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 257.4 และ ปี 2566 ร้อยละ 14.6 รายได้ท่องเที่ยว ปี 66 มี 760 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 247.8 และ ปี 2566 ร้อยละ 19.6 - เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ ได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดโลกอาราม ฯลฯ - ความโดดเด่นของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง เป็นต้นทุนในการส่งเสริม อนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีและโครงการกิจกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัด - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เช่น กว๊านพะเยา หนองเล็งทราย น้ำตกน้ำอุ่นภูซาง ภูลังกาภูอานม้าผาเทวดา ภูนาง ฯลฯ และมีสัตว์ป่าที่สำคัญคือ นกยูงเขียว รวมทั้งเป็นต้นกำเนิดลำน้ำยมอิง และแม่น้ำลาวสามารถพัฒนาฟื้นฟูและบริหารจัดการให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และเชิงอนุรักษ์	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีโครงการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟนครลำปาง - ไม่มีการนำเอาเทคโนโลยีมาบังคับใช้กฎหมายการจราจร ซึ่งส่งผลให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรต่ำ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 31 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ชลประทานน้อย การบริหารจัดการน้ำยังไม่ครอบคลุม - ทรัพยากรป่าไม้และแหล่งต้นน้ำถูกบุกรุกเพื่อทำการเกษตร - การบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวยังไม่เต็มที่ - ปัญหาสภาพแวดล้อม เช่น ขยะ และสภาพแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม - ขาดการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ และไม่สามารถนำทรัพยากรการท่องเที่ยวมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ - เกษตรกรขาดความรู้ด้านการผลิต การตลาด และนวัตกรรม - การเป็นเกษตรพันธสัญญาทำให้เกิดภาวะหนี้สิน - การรวมกลุ่มเกษตรกรยังไม่เข้มแข็งพอ - ไม่มีการลงทุนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคต โดยเฉพาะในอำเภอรอบนอก สถานที่ที่มีศักยภาพน้อย ชุมชนยังไม่สามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวได้เอง - ระบบการผลิตตามมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารมีน้อย - ขาดการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 26.78) - รายได้ประชากรเฉลี่ยต่อบุคคลต่ำ อยู่ในลำดับที่ 10 ของภาคเหนือและอันดับที่ 49 ของประเทศ - ขาดแคลนแรงงานระดับล่าง โดยเฉพาะแรงงานภาคเกษตร ส่งผลให้ต้องนำเข้าแรงงานต่างด้าว - แรงงานส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ จึงไม่สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ในกระบวนการผลิตทางการเกษตรได้

จุดแข็ง	จุดอ่อน
และมีหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงระดับประเทศซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการเรียนรู้ - ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และกิจกรรมท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เช่น ประเพณีเวียงเทียนไหว้พระทางน้ำกลางกว๊านพะเยา ประเพณีแปดเป็ง ตักบาตรสองแผ่นดิน - แหล่งธรรมชาติที่สมบูรณ์ อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง อุทยานแห่งชาติแม่ปืม อุทยานแห่งชาติดอยภูนาง และอุทยานแห่งชาติภูซาง วนอุทยาน 2 วนอุทยาน ได้แก่ วนอุทยานร่องคำหลวงและวนอุทยานน้ำตกน้ำมิน - แหล่งท่องเที่ยวชายแดน อำเภอภูซาง และมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองน่านเที่ยว ได้แก่ อำเภอเชียงคำ และอำเภอเชียงม่วน (วัฒนธรรมไทลื้อ) - สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และรองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) เมืองน่านเที่ยว S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ เมืองประวัติศาสตร์แหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ ได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้านันทหลวง วัดลีโบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ อัตลักษณ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทลื้อ ม้ง - เครือข่ายภาคประชาสังคม อปท. ภาคเอกชน และภาครัฐ มีความเข้มแข็ง และสถาบันการศึกษาสามารถเชื่อมโยงและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด - มหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษา ระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการจัดการศึกษาพัฒนาบุคลากรและการดูแลสุขภาพ และมีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาจังหวัดด้วยการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมระหว่างจังหวัด กับมหาวิทยาลัย ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาจังหวัดในหลายมิติ - แผนส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดพะเยา ซึ่งช่วยพัฒนาและส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัลให้เป็นประโยชน์	- ยาเสพติดและความมั่นคงภายใน

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต - กระแสการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ภายใต้วิถีชีวิตแบบ New Normal ทำให้นักท่องเที่ยวมองหาสถานที่พักผ่อนที่ผู้คนไม่พลุกพล่าน สงบ ร่มเย็น และมีธรรมชาติที่สวยงาม และมีศิลปวัฒนธรรม - กิจกรรมนันทนาการทางน้ำหลากหลาย เช่น การล่องเรือกว๊านพะเยา และการล่องแก่งแม่น้ำยม	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควันจากการเผาป่าทั้งในและต่างประเทศ ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม วาตภัย ภัยแล้ง ภัยหนาว ภัยจากโรคพืชดินถล่ม หมอกควัน ไฟป่า มีแนวโน้มของความถี่และความรุนแรงเพิ่มขึ้น แต่มีงบประมาณในการเตรียมความพร้อมและการป้องกันสาธารณภัย T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า

โอกาส	อุปสรรค
O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายเอื้อต่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาของจังหวัดในภาพรวม เช่น นโยบายด้านการเกษตรปลอดภัย นโยบายด้านการท่องเที่ยว การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น - กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS, BIMSTEC, ACMECS, CLMVT และโครงการ One Belt One Road ของจีนเป็นโอกาสของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการบริการและระบบ Logistic ของภูมิภาคในภาคเหนือตอนบน เพื่อขนถ่าย ขยายกิจกรรมการค้า และการลงทุน การท่องเที่ยว นโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) - การโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคและนโยบายของประเทศ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่าง ลาว - จีน ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มโอกาสด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และการค้าชายแดน - โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) พาดผ่านจังหวัดพะเยา ช่วงลำปาง-เชียงราย การพัฒนาที่จัดอยู่ในแผนระยะ 10 ปีแรก - ทิศทางการบริโภคที่มุ่งเน้นในเรื่องอาหารปลอดภัย สุขภาพเกษตรปลอดภัย - กระแสการบริโภคสินค้าเกษตรปลอดภัยแบบครบวงจร ส่งผลให้เกิดการลงทุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อสนับสนุนการผลิตสินค้าเกษตรไปสู่มาตรฐานสากล O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายปัญหาของจังหวัด เช่น นโยบายด้านการเกษตรปลอดภัย นโยบายด้านการท่องเที่ยว การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริที่สนับสนุนให้จังหวัดเป็นแหล่งศึกษาและพัฒนาประชาชนในด้านต่าง ๆ - การส่งเสริมการสร้างกลุ่มและเครือข่ายสร้างความร่วมมือในการจัดการปัญหาและต่อเติมทุนทางสังคม พ.ร.บ.สภาองค์กรชุมชน	- ระเบียบ กฎหมาย บางส่วนไม่เอื้อต่อการพัฒนา มีขั้นตอนการดำเนินงานที่ทำให้การปฏิบัติงานล่าช้า T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติด - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดแพร่

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดแพร่ควรส่งเสริมการพัฒนาตามแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ พร้อมทั้งการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญให้เชื่อมโยงกับถนนสายหลัก หมายเลข 11 101 และ 103 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง การพัฒนาระบบขนส่งทางบกทางถนนให้เชื่อมต่อกับโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางรางที่ควรส่งเสริมให้สามารถเข้าถึงเส้นทางรถไฟและสถานีที่สำคัญได้สะดวกทั้ง สถานีเด่นชัย และสถานีบ้านปิน การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เช่น โครงการที่จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ การขยายเส้นทางคมนาคมทางบก เส้นทางขนส่งทางรางและอากาศ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และมีแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย และเด่นชัย - เชียงใหม่ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาคเหนือ โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MRMap) ช่วง อุตรดิตถ์ - แพร่ ลำปาง และโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวและเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต การพัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดเพื่อส่งเสริมโอกาสโดยอาศัยศักยภาพความเข้มแข็งของกลุ่มจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ เน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายกับกลุ่มจังหวัด รวมถึงการท่องเที่ยวที่ส่งเสริมจุดแข็งของการมีต้นทุนทางวัฒนธรรม เช่น การท่องเที่ยวตามแหล่งผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ มีคุณภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและมีสินค้าสำคัญ เช่น ผ้าหม้อห้อม ผ้าทอตีนจก เฟอร์นิเจอร์ไม้สัก และแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติในพื้นที่ของจังหวัดซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำของแม่น้ำยมที่เป็นแม่น้ำสายสำคัญสายหนึ่งของประเทศที่ใช้ประโยชน์ทางด้านการเกษตรของภาคเหนือและมีลำน้ำสาขาถึง 16 สาขา ที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ในจังหวัด

ตารางที่ 5.3-34 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดแพร่

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 11 101 และ 103 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - โครงข่ายคมนาคมสำคัญ ได้แก่ โครงข่ายเส้นทางรถไฟและสถานีที่สำคัญ คือสถานีเด่นชัย และสถานีบ้านปิน สนามบินแพร่ (PRH) และมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น ด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าหม้อห้อมแพร่ ข้าวกำลังนา - ผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ มีคุณภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและมีสินค้าสำคัญ เช่น ผ้าหม้อห้อม ผ้าทอตีนจก เฟอร์นิเจอร์ไม้สัก เป็นต้น - จังหวัดมีแหล่งต้นน้ำของแม่น้ำยมซึ่งเป็นแม่น้ำสายสำคัญสายหนึ่งของประเทศที่ใช้ประโยชน์ทางด้านการเกษตรของภาคเหนือและมีลำน้ำสาขา จำนวน 16 สาขา ครอบคลุมทุกพื้นที่ในจังหวัด	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้บริการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 27 คน และ 29 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ไม่มีแหล่งกักเก็บน้ำขนาดใหญ่ แหล่งกักเก็บไม่เพียงพอและปัญหาการตื้นเขินของแหล่งน้ำ - ปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งซ้ำซากต่อเนื่องทุกปี - ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย โดยเฉพาะป่าไม้มีการบุกรุกพื้นที่ป่าเพื่อใช้เป็นพื้นที่ทำมาหากินทางการเกษตร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.3 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 213.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 5.5 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 2,962 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 220.6 และ ปี 2566 ร้อยละ 23.7 - ประชาชนมีวิถีชีวิต เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง มีความหลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศาสนา และวัฒนธรรม เป็นที่น่านสนใจของนักท่องเที่ยว S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - องค์กรเครือข่าย ภาคประชาชน ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่สามารถสนับสนุนการดำเนินงานของจังหวัดให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ - วิถีสังคมคนแพร่เป็นสังคมที่มีความเอื้ออาทรต่อกันเป็นเสน่ห์ ที่ต้องมีการอนุรักษ์และส่งเสริมให้เป็นเครื่องมือที่สำคัญ เพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม	รวมทั้งประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - ระบบจัดการปัญหาตามลพิษและสิ่งแวดล้อมไม่ครอบคลุมพื้นที่ - ความรู้ความเข้าใจในการเพิ่มมูลค่าของสินค้าไม่เพียงพอ - การใช้สารเคมีในสัดส่วนที่สูง การทำการเกษตรแบบดั้งเดิม การปลูกพืชเชิงเดี่ยว ทำให้ผลิตผลไม่มีความหลากหลาย - ขาดการสร้างแหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมใหม่ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวโดยชุมชน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 28.15 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่สัดส่วนร้อยละ 28) - ประชาชนมีรายได้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ขาดแคลนแรงงานฝีมือและแรงงานระดับล่าง มีการนำเข้าแรงงานต่างด้าวที่ไม่มีคุณภาพส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านสังคม

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในการพัฒนาภูมิภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ - การสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถและผลิตภัณฑ์ชุมชน เพื่อสร้างเอกลักษณ์ทั้งการส่งเสริมองค์ความรู้สมัยใหม่ เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพ และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน การส่งเสริมการตลาด - นโยบายการส่งเสริมสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) - โครงการที่จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ การขยายเส้นทางคมนาคมทางบก เส้นทางขนส่งทางรางและอากาศ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และมีแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย และเด่นชัย - เชียงใหม่ (HUB ของระบบ Logistic ภาคเหนือ) โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) ช่วงอุดรดิษฐ์ แพร่ ลำปาง - โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจ โรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าปลีกและร้านค้ารายย่อย ประชาชนเป็นจำนวนมากถูกเลิกจ้างงาน ขาดรายได้ ทำให้ภาวะเศรษฐกิจประเทศและจังหวัดถดถอยลงอย่างมาก - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม วาตภัย ภัยแล้ง ภัยหนาว ภัยจากโรคพืช ดินถล่ม หมอกควันและไฟป่า มีแนวโน้มของความถี่และความรุนแรงเพิ่มขึ้น แต่งบประมาณในการเตรียมความพร้อมและการป้องกันปัญหาสาธารณภัยมีไม่เพียงพอ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะการถดถอยของเศรษฐกิจโลก สังคมแห่งโลกาภิวัตน์ โลกไร้พรมแดน - ข้อระเบียบ/กฎหมายของทางราชการบางประการ ไม่เอื้อประโยชน์และส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของการประกอบอาชีพของท้องถิ่นที่เป็นการส่งต่อทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญา เช่น การผลิตสุราพื้นบ้าน การทำสิ่งประดิษฐ์จากไม้สัก ยาสู่บ เป็นต้น T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากร ที่มีแนวโน้มเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในขณะที่วัยแรงงานและอัตราการเกิดลดลง

โอกาส	อุปสรรค
O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายไทยแลนด์ 4.0 - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายในการบริหารจัดการน้ำ โดยการจัดหาแหล่งน้ำ การขุดลอก การสร้างฝาย การจัดทำแก้มลิงเพื่อให้มีแหล่งน้ำต้นทุนและมีน้ำสำรองไว้ใช้สำหรับอุปโภค บริโภค และเพาะปลูกในฤดูแล้งรวมทั้งป้องกันน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก	T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - กระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้เกิดการสื่อสารของโลกไร้พรมแดน ระบบ Social Media Internet - ภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสื่อสังคมออนไลน์ ที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดน่าน

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดน่าน ควรส่งเสริมการเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) และเขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคเหนือ พร้อมทั้งเชื่อมโยงพื้นที่และเชื่อมต่อประตูการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเสริมจุดแข็งในการมีจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จุดผ่อนปรนการค้าบ้านใหม่ไชยแดน ส่งเสริมการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญและพัฒนารูปแบบการขนส่งที่มีอยู่หลากหลาย ทั้งโครงข่ายเชื่อมโยงกับถนนสายประธานในพื้นที่กลุ่มจังหวัด และถนนสายหลักหมายเลข 101 ในจังหวัดที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง การเชื่อมโยงและการเข้าถึงการขนส่งทางอากาศสนามบินน่านนคร (NNT) รวมทั้งการพัฒนารูปแบบการขนส่งให้มีรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายตามศักยภาพพื้นที่ เช่น การขนส่งทางน้ำ การขนส่งข้ามพหุบริเวณท่าเรือบ้านปากนาย การวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่จะพาดผ่านพื้นที่กลุ่มจังหวัด ทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ เช่น โครงการตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) และการพัฒนาการคมนาคมทางอากาศของประเทศซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการส่งเสริมศักยภาพการขนส่งทางอากาศของน่าน เช่น แผนพัฒนาท่าอากาศยานน่านนครเพื่อขยายทางวิ่ง และจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ในอนาคต ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต และแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย พหุวัฒนธรรม มีอัตลักษณ์ แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร เช่น แหล่งปลูกชา กาแฟ แหล่งท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ อำเภอเฉลิมพระเกียรติ บ้านห้วยโก๋น และการเชื่อมโยงมรดกโลกหลวงพระบาง และการพัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายท่องเที่ยวของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดเพื่อส่งเสริมโอกาสโดยอาศัยศักยภาพความเข้มแข็งของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกับโครงข่ายของพื้นที่ภายในจังหวัดและแหล่งท่องเที่ยวของทั้งจังหวัดน่านและกลุ่มจังหวัด

ตารางที่ 5.3-35 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดน่าน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จุดผ่อนปรนการค้าบ้านใหม่ชายแดน S2. โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ - ถนนสายหลักหมายเลข 101 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - การขนส่งทางอากาศสนามบินน่านนคร (NNT) และการขนส่งทางน้ำ การขนส่งข้ามฟากบริเวณท่าเรือบ้านปากนาย S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ญอกมละบริน่าน ส้มสีทองน่าน เกลือภูเขา บ่อเกลื่อน่าน ข้าวกำลังานนา - ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ เช่น ผลไม้เมืองหนาว กาแฟสมุนไพร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 142.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 18.2 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 4,415 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 170.0 และ ปี 2566 ร้อยละ 43.5 - จังหวัดที่ประชาชนอยู่แล้วมีความสุขเป็นอันดับที่ 8 จาก 77 จังหวัด (ปี พ.ศ. 2563) และชุมชนปลอดภัยระดับสากลจากองค์กร WHO - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย พหุวัฒนธรรม มีอัตลักษณ์แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร เช่น แหล่งปลูกชา กาแฟ แหล่งท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ อำเภอเฉลิมพระเกียรติ บ้านห้วยโก๋น และการเชื่อมโยงมรดกโลกหลวงพระบาง S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นทางภาษา ประเพณี - ระบบสาธารณสุขที่มีศักยภาพ และมีเครือข่ายรวมทั้งอาสาสมัครด้านสาธารณสุขที่เข้มแข็ง - การรวมกลุ่มเครือข่ายที่หลากหลาย เช่น เครือข่ายคนน่านจัดการตนเอง เครือข่ายมูลนิธิอีกเมืองน่านเครือข่ายป่าชุมชนสภาเด็กและเยาวชนจังหวัดน่าน เครือข่ายชาติพันธุ์จังหวัดน่าน สภาองค์กรชุมชนตำบล ชมรมเรือแข่งจังหวัดน่าน และเครือข่ายด้านการศึกษา เป็นต้น	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - ไม่มีการคมนาคมขนส่งทางราง และยังไม่มีการพัฒนาและก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ แต่สามารถเดินทางมาลงที่สถานีรถไฟเด่นชัย แล้วสามารถเดินทางด้วยถนนต่อไป W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - พื้นที่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 227 กม. มีช่องทางธรรมชาติในการเข้า - ออก หลายช่องทางเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านความมั่นคง เช่น แรงงานเข้าเมืองผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด เป็นต้น - ระบบโครงสร้างเครือข่ายด้านการสื่อสารยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการของรัฐ ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการพัฒนาการศึกษาและการพัฒนาคุณภาพชีวิต - ไม่มีการจัดทำหลักสูตรพัฒนาท้องถิ่น วัฒนธรรมและภาษาล้านนาของเมืองน่าน W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.59) ส่งผลให้ศักยภาพการหารายได้ลดลง และมีภาวะพึ่งพิงสูง - สัดส่วนคนจนมากเป็นอันดับ 3 ของประเทศ - ปัญหาขาดแคลนโภชนาการ และสุขภาพจิต (การฆ่าตัวตาย) - แรงงานขาดทักษะและมีแรงงาน จบการศึกษามัธยมศึกษาความต้องการของตลาดแรงงานต้องเข้าไปทำงานทำในเมืองใหญ่

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติเพื่อขยายทางวิ่งและจัดหาพื้นที่สร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ในอนาคต O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - การพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเพื่อการเรียนรู้ พัฒนาคุณภาพชีวิต - แนวคิดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมีศูนย์อำนวยการจัดการความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการในระดับจังหวัด อำเภอ และแผนแม่บทนโยบายเสริมสร้างพลังสังคมและความมั่นคง - การพัฒนาพื้นที่จังหวัดน่าน เช่น สถาบันอุดมศึกษา สถาบันวิจัยโครงการพระราชดำริฯ องค์การระหว่างประเทศ (CARE, RECOFTC) - การทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านกับจังหวัดน่านช่วยสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ความมั่นคงชายแดน โรคข้ามแดน แรงงานและผู้ลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว T2 ปัญหามลพิษทางอากาศ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความไม่สงบทางการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาล T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปกริษา

5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย และตาก มีลักษณะพิเศษเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และมีระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ที่สามารถเชื่อมโยงความร่วมมือภายในประเทศและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงและกลุ่มประเทศ BIMSTEC มีถนนเชื่อมโยงไปยังภาคเหนือและภาคกลาง ภาคตะวันออก และตะวันออก ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัด และจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5.3-36 ถึงตารางที่ 5.3-41

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

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

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ และขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้าการประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพการบริการและท่องเที่ยว

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

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

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

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

ตารางที่ 5.3-36 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดตาก - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ได้แก่ จังหวัดตาก พิจิตรโลก เพชรบูรณ์ และสุโขทัย - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดตาก พิจิตรโลก อุดรดิตถ์ - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดตาก พิจิตรโลก อุดรดิตถ์ - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดอุดรดิตถ์ และตาก - จุดผ่อนปรนการค้า ได้แก่ จังหวัดอุดรดิตถ์ - ตาก: จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (บ้านริมเมย สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา) - อุดรดิตถ์: จุดผ่านแดนถาวรภูโต จุดผ่อนปรนการค้าบ้านห้วยต่าง S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้า มีย่านกองเก็บ (Container Yard, CY) (อุดรดิตถ์) ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตาก สนามบินเขื่อนภูมิพล (กฟผ.) สนามบินชุมชนอุ้มผาง พิจิตรโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ - อุดรดิตถ์ (กรมท่าอากาศยาน)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้า การประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพการบริการและท่องเที่ยว (ศูนย์จำหน่ายและกระจายสินค้า ศูนย์ข้อมูลการพัฒนาการท่องเที่ยว ตลอดจนศูนย์นวัตกรรมเพื่อสังคม) ที่เป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนและพัฒนาเชิงเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม - พิจิตรโลก มีการขยายตัวของพื้นที่เมืองทำให้ขาดการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะอย่างทั่วถึง การจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองพลังงาน - อุดรดิตถ์ ขาดโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม อาทิ เส้นทางคมนาคมสายรองในพื้นที่หมู่บ้านชุมชนยังไม่ทั่วถึง บางแห่งมีการชำรุดทรุดโทรม ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - เพชรบูรณ์ มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีแต่ทางถนนเพียงอย่างเดียว จึงเป็นอุปสรรคในการลดต้นทุนการผลิต บริการด้านสาธารณสุข สังคม การท่องเที่ยว และขาดขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - ตาก มีโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- โครงข่ายรถไฟในพื้นที่ และมีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และมีโครงการพัฒนาโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด พืชปลูก (กล้วยตากบางกระท่อม พืชปลูก และมะม่วงน้ำดอกไม้สีทองพืชปลูก) เพชรบูรณ์ (มะขามหวานเพชรบูรณ์ และข้าวไร้ลิ้มฟัวเพชรบูรณ์) อุดรดิตถ์ (สับปะรดห้วยมุ่น ทุเรียนหลงลับแลอุดรดิตถ์ และทุเรียนหลงลับแลอุดรดิตถ์) สุโขทัย (สังคโลกสุโขทัย และส้มแม่สิน) ตาก (แปะอเขียวแม่สอด ครกหินแกรนิตตาก และกล้วยหอมทองพพระ อะโวคาโดตาก) - สินค้าเกษตร (เกษตรแปรรูป และพืชสมุนไพร) มีศักยภาพในด้านผลิตภัณฑ์อาหาร (ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง และอ้อย บรรจุภัณฑ์ชีวภาพ) อุตสาหกรรมมีพลังงานชีวภาพ (เอทานอลจากกากน้ำตาล พลังงานไฟฟ้าจากแกลบ อุตสาหกรรมอาหารสัตว์) แหล่งผลิตสินค้าเกษตรวัตถุดิบเกษตร ผลิตภัณฑ์อาหารที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (อาหารเสริมสุขภาพ ผลิตภัณฑ์เวชสำอาง) - แหล่งน้ำชลประทานขนาดใหญ่ เชื้อนภูมิพลซึ่งเป็นแหล่งน้ำ และแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญของประเทศ และพื้นที่มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยมและการบริหารจัดการน้ำ มีทรัพยากรดินที่มีลักษณะโดดเด่น และมีธาตุอาหารอุดมสมบูรณ์ - พื้นที่อุตสาหกรรมหลายแห่ง และสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 130 ไร่) ในจังหวัดตาก S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเที่ยงของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติหินร่องกล้า) เมืองไมซ์ซิตี้ การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา (ศาลสมเด็จพระนเรศวร) วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ชาติพันธุ์ ผ้าลายดอกปัก ล้านนา ล้านช้าง ไทยกลาง) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (โบราณสถานมรดกโลก 2 แห่ง) การอนุรักษ์การเลี้ยงสัตว์อัตลักษณ์ (สุนัขบางแก้ว ไก่เหลืองหางขาว) - เพชรบูรณ์ เป็นเมืองน้ำเที่ยงด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 28.9 รายได้ท่องเที่ยว 9,019 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 349.1 - ตาก เป็นเมืองน้ำเที่ยงด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 28.9 รายได้ท่องเที่ยว 7,256 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 49.0	ขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - สุโขทัย ขาดความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมระหว่างตำบลและหมู่บ้าน และระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ - จุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ขาดจุดเช็คอิน สถานที่ท่องเที่ยวทำให้รายได้ด้านการท่องเที่ยวยังต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ขาดกิจกรรมการท่องเที่ยว ต่อเนื่องทั้งปี การประชาสัมพันธ์ที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายในปัจจุบัน สนามบินพาณิชย์และระบบโลจิสติกส์ครบวงจรเชื่อมโยงระดับประเทศและต่างประเทศ W2 อุบัติเหตุทางถนน - ตาก มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน - เพชรบูรณ์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน - อุดรดิตถ์ มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 30 คนต่อประชากร 1 แสนคน - สุโขทัย มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน - พิษณุโลก มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 31 คน และ 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ตามลำดับ - การขยายตัวของพื้นที่ เมืองชุมชน และอุตสาหกรรมที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองโดยเฉพาะการกำจัดขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากชุมชนและอุตสาหกรรม การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง การสิ้นเปลืองพลังงาน ปัญหาความปลอดภัย รวมถึงการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ - และตัดทอนระบบโครงข่ายชลประทานเพื่อการเกษตรนำไปสู่การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมของภาคเหนือตอนล่าง 1 และสร้างมลภาวะต่อปัจจัยการผลิตทางการเกษตร W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พิษณุโลก เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.0 รายได้ท่องเที่ยว 8,204 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 32.8 - สุโขทัย เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 27.6 รายได้ท่องเที่ยว 3,106 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 51.7 - อุดรดิตถ์ เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11.5 รายได้ท่องเที่ยว 2,112 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 67.2 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ที่จังหวัดอุดรดิตถ์ (ล่านนา ลานช้าง และไทยกลาง) มีความผสมผสานและน่าสนใจ และที่จังหวัดสุโขทัยมีประวัติศาสตร์ประเพณี ศิลปวัฒนธรรมที่สำคัญของประเทศและเป็นที่รู้จักในระดับสากล - สถาบันการศึกษาในการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับและสนับสนุนที่จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการศึกษาระดับภาคเหนือตอนล่าง เช่น มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูล เป็นต้น - ศูนย์กลางการสาธารณสุขภาคเหนือตอนล่าง มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 8 แห่ง โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร โรงพยาบาลค่ายสมเด็จพระนเรศวร โรงพยาบาลกองบิน 46 โรงพยาบาลเอกชน 6 แห่ง (โรงพยาบาลพิษณุเวช มีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรโดยวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนพรัตน์ราช พิษณุโลก) วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก และพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองสมุนไพร - การพัฒนาด้านวิจัยและนวัตกรรมร่วมกับภาครัฐ เอกชน และประชาชน - เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล โดยจังหวัดพิษณุโลกได้สมัครเป็นเมืองอัจฉริยะใน 2 ด้าน คือ สิ่งแวดล้อม (Smart Environment) และการบริหารจัดการ (Smart Governance)	- ขาดการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการผลิต แปรรูปสินค้าเกษตร การค้า และบริการรวมถึงการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาประยุกต์อย่างครบวงจร - การจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพ อาทิ ด้านบุคลากร มาตรฐานการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - ตกเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.09) - เพชรบูรณ์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.68) - อุดรดิตถ์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.58) - สุโขทัยเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.56) - พิษณุโลกเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.97) - แรงงานส่วนใหญ่มีความรู้ระดับประถมศึกษา ขาดความรู้และขาดทักษะที่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพ - และโอกาสของภาคที่สำคัญคือความรู้และทักษะในด้านภาษาเพื่อการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่าง ๆ - เทคโนโลยีทางการแพทย์ เทคโนโลยีดิจิทัล เครื่องทุนแรงที่ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - ตาก สุโขทัย พิษณุโลก อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม (ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย พิษณุโลก) - อุดรดิตถ์ อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต (แพร่ น่าน พะเยา อุดรดิตถ์) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว - การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่การค้าชายแดน	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลกระทบต่อภาคเกษตร โดยทำให้ ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรลดลง ส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงด้านอาหาร และรายได้ของเกษตรกร - ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประสบปัญหาอุทกภัย ภาวะภัยแล้ง การพังทลายของดิน หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็ก และมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น

โอกาส	อุปสรรค
- การขยายตัวของทางท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรมประเพณี มรดกโลก (อุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัย) สุขภาพและกีฬา - นโยบายการส่งเสริม MICE CITY - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น ผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง - ตลาดการท่องเที่ยวโลกมีการขยายตัว ส่งผลให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายร่วมกันและดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศที่มีศักยภาพ (จีน อินเดีย ญี่ปุ่น ยุโรป อเมริกาและนานาชาติ ให้เข้ามาท่องเที่ยวได้) O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2540 ให้พัฒนาจังหวัดในพื้นที่สี่แยกอินโดจีน เอื้อต่อการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงตามแนว EWEC รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น ผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง - การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า (สินค้า เกษตร การท่องเที่ยว และบริการการศึกษานานาชาติ) มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์การแพทย์ ธุรกิจบริการสุขภาพและการแพทย์ การแพทย์แผนไทย ความงาม และสมุนไพร จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตาม เส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาสในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนา Smart city เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค - พฤติกรรมการให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการในพื้นที่มากยิ่งขึ้น (Local Brand) - กลุ่มผู้บริโภคชาวเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีกำลังซื้อสูงมาก ในขณะที่ด้วยกันกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดในประเทศ และในภูมิภาคอาเซียนยังมีการตอบสนองความต้องการเฉพาะของกลุ่มเหล่านี้น้อย - นโยบายในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มการเกษตร เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิต	สภาพอากาศที่มีความแปรปรวน ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียง - มีศักยภาพด้านการบริการท่องเที่ยวที่สำคัญ - ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และปัญหาความเจริญทางเศรษฐกิจในบางพื้นที่กระจุกตัวในตัวเมือง ยังกระจายไม่ทั่วถึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำสูง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย แรงงานต่างด้าว ยาเสพติด โรคระบาด และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ - ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ปัญหาการจราจร ความเหลื่อมล้ำทางสังคม - ระบบการใช้ชีวิตแบบบริโภคนิยม การรับข้อมูลผ่านสื่อต่าง ๆ มีผลต่อก่านิยมและพฤติกรรมทางลบ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน - การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้จำนวนประชากรในวัยแรงงานลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
การเกษตรการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาหัตถอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้ฐานความรู้ด้านเทคโนโลยีศิลปวัฒนธรรมและการออกแบบร่วมสมัยเพื่อตอบสนองต่อกระแสความต้องการของตลาดที่ให้คุณค่าต่อ Oriental Cultural Fusion อาทิ ของตกแต่งบ้าน ของที่ระลึก และสินค้าหัตถกรรม - การสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้องกับแขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบางของ สปป.ลาว - นโยบายการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและการค้า ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณด่านถาวรแม่สวด และการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนาระบบการขนส่งทางบก ทั้งทางถนนและทางราง O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่กำหนดแนวทางการพัฒนา Smart city เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาค - รัฐบาลมีนโยบายในการอนุรักษ์และการจัดการป่าไม้อย่างชัดเจน และการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน Bio Energy - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - การใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันมากขึ้น อาทิ การทำงานที่บ้าน การเรียนทางไกล การทำธุรกรรมออนไลน์ความบันเทิงผ่านออนไลน์ เป็นต้น - นโยบายกำหนด Zoning พื้นที่การเกษตร และส่งเสริมการทำการเกษตรอุตสาหกรรมในพื้นที่	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพิษณุโลก

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดพิษณุโลกควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เพื่อเข้าถึงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม นโยบายการส่งเสริมให้จังหวัดเป็น Mice City นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังโควิด-19 พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายหลักหมายเลข 11 12 และ 117 ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ กล้วยตากบางกระท่อมพิษณุโลก มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองพิษณุโลก พืชเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย สับปะรด มะม่วง ที่เชื่อมโยงธุรกิจท่องเที่ยวเชิงเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป เนื่องจากมีแหล่งน้ำสายหลัก

แหล่งน้ำชลประทานขนาดใหญ่ พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ และพื้นที่ป่าไม้ ทรัพยากรดินที่สมบูรณ์ต่อการเกษตรในพื้นที่ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมให้ทั่วถึงตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ตลอดจนเส้นทางเศรษฐกิจอื่นที่เชื่อมโยงกับจังหวัดพิษณุโลก ทั้งทางถนนและราง เช่น การสร้างรถไฟความเร็วสูง และระบบรางคู่ กรุงเทพ-สายเหนือ ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-37 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพิษณุโลก

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ จึงมีความสะดวก และมีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - ถนนสายหลักหมายเลข 11 12 และ 117 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง - สนามบินพิษณุโลก (PHS) ที่รองรับการเดินทางของจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ กล้วยตากบางกระทุ่มพิษณุโลก มะม่วงน้ำดอกไม้สีทองพิษณุโลก - พืชเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย สับปะรด มะม่วง ที่เชื่อมโยงธุรกิจท่องเที่ยวเชิงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป - แหล่งน้ำสายหลัก แหล่งน้ำชลประทานขนาดใหญ่ - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 3.5 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - พื้นที่ป่าไม้ ทรัพยากรดินที่สมบูรณ์ต่อการเกษตรในพื้นที่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.9 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 137.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 13.0 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 8,204 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 170.3 ปี 2566 ร้อยละ 32.8 - แหล่งท่องเที่ยว 3 ธรรม ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงธรรมะ มีพระพุทธรูปและปูชนียสถานที่สำคัญและมีพระเกจิ การท่องเที่ยว	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - การขยายตัวของพื้นที่เมืองทำให้ขาดการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่อย่างทั่วถึง การจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองพลังงาน W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 31 คน และ 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การขยายตัวของพื้นที่เมือง ชุมชน และอุตสาหกรรมที่ขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองโดยเฉพาะการกำจัดขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากชุมชนและอุตสาหกรรม การให้บริการสาธารณูปโภคไม่ทั่วถึง ความปลอดภัยการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรที่อุดมสมบูรณ์ - การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยังมีระบบป้องกันที่ไม่ครอบคลุม มีการบุกรุกป่า - ขาดศูนย์เพื่อพัฒนาด้านการค้า การประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพ - เกษตรกรไม่มีที่ดินทำกิน ขาดแคลนแรงงานเกษตร - ขาดการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการผลิต แปรรูปสินค้าเกษตร - เกษตรกรใช้สารเคมีในการเกษตรเพื่อการผลิตที่ไม่ถูกต้อง - จุดประชาสัมพันธ์ท่องเที่ยวไม่เพียงพอ แลนด์มาร์คไม่โดดเด่น W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 22.97)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
เชิงวัฒนธรรม มีประเพณี ศาลสมเด็จพระนเรศวร ผลิตภัณฑ์พื้นบ้านที่มีชื่อเสียง เช่น ผ้าลายดอกปีบ ผ้าทอมัดหมี่ลายขอมะปราง การอนุรักษ์การเลี้ยงสัตว์อัตลักษณ์ ได้แก่ สุนัขบางแก้ว ไก่เหลืองหางขาว และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ มีอุทยานแห่งชาติหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง ลำน้ำเข็ก ภูมิลเ เป็นต้น - การส่งเสริมการเป็น Mice City S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล โดยจังหวัดพิษณุโลกได้สมัครเป็นเมืองอัจฉริยะใน 2 ด้าน คือ สิ่งแวดล้อม (Smart Environment) และการบริหารจัดการ (Smart Governance) - ศูนย์กลางการศึกษาภาคเหนือตอนล่าง มีมหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนาเขตพื้นที่พิษณุโลก มหาวิทยาลัยพิษณุโลก มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนพรัตน์ราช พิศณุโลก วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิค วิทยาลัยสงฆ์พุทธชินราช - ศูนย์กลางการสาธารณสุขภาคเหนือตอนล่าง มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 8 แห่ง โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร โรงพยาบาลค่ายสมเด็จพระนเรศวร โรงพยาบาลกองบิน 46 โรงพยาบาลเอกชน 6 แห่ง (โรงพยาบาลพิษณุเวช มีการเตรียมความพร้อมของบุคลากรโดยวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนพรัตน์ราช พิศณุโลก) วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรพิษณุโลก และพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองสมุนไพร	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - นโยบายการส่งเสริมให้จังหวัดเป็น Mice City - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังโควิด-19 O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมให้ทั่วถึงตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ตลอดจนเส้นทางเศรษฐกิจอื่นที่เชื่อมโยงกับจังหวัดพิษณุโลก ทั้งทางถนนและราง เช่น การสร้างรถไฟความเร็วสูง และระบบรางคู่ กรุงเทพฯ-สายเหนือ - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ภัยธรรมชาติมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - นโยบายการเปิดการค้าเสรีอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตร ทั้งการบริโภคในจังหวัดและการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ - กลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มจังหวัด จังหวัดอื่นที่มีศักยภาพการท่องเที่ยวมากขึ้น และจังหวัดขาดการผลักดันและความร่วมมือในการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องในเป็นศูนย์การแพทย์ Medical Hubและการบริการแพทย์แผนไทย ความงามและสมุนไพร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน

โอกาส	อุปสรรค
O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อย่างเจริญ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) (Smart City) - นโยบายในการอนุรักษ์และการจัดการป่าไม้อย่างชัดเจน และการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน Bio Energy	- แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรชา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเพชรบูรณ์

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดเพชรบูรณ์ควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เพื่อการส่งเสริมให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งทุน นโยบายในการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายประธานหมายเลข 21 12 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 113 225 2219 และ 3004 เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของสินค้า GI ได้แก่ มะขามหวานเพชรบูรณ์ ข้าวไร้ลิ้มผิวเพชรบูรณ์ พื้นที่เกษตรกรรมมาก จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ พื้นที่เกษตรได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรปลอดภัยเป็นจำนวนมากและมีสัดส่วนของพื้นที่ที่ได้รับการรับรองดังกล่าวสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด และมีพื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะพื้นที่ป่าอนุรักษ์ การรวมกลุ่มการค้าระหว่างประเทศ การผลักดันให้ใช้ความได้เปรียบของพื้นที่ในการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงเพื่อแข่งขันกับตลาดโลก การสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้องกับแขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบางของ สปป.ลาว แนวโน้มการขยายตัวของกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-38 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเพชรบูรณ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 21 12 ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักหมายเลข 113 225 2219 3004 เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 2 แห่ง และจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) - สนามบินเพชรบูรณ์ (PHY) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ มะขามหวานเพชรบูรณ์ ข้าวไร้ลิ้มผิวเพชรบูรณ์ - พื้นที่เกษตรกรรมมาก (ประมาณ 4.4 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบคมนาคมขนส่งที่มีแต่ทางถนนเพียงอย่างเดียวจึงเป็นอุปสรรคในการลดต้นทุนการผลิต บริการด้านสาธารณสุข สังคม การท่องเที่ยว และขาดขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 27 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- พื้นที่เกษตรได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรปลอดภัยเป็นจำนวนมากและมีสัดส่วนของพื้นที่ที่ได้รับการรับรองดังกล่าวสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด - พื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะพื้นที่ป่าอนุรักษ์ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 236.9 และ ปี 66 ร้อยละ 28.9 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 9,019 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 299.0 ปี 2566 ร้อยละ 349.1 - สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประเพณี และวัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์จำนวนมากและหลากหลาย - สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเหมาะแก่การท่องเที่ยว และเอื้อต่อสุขภาพชีวิต พื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - แหล่งธรรมชาติ ประเพณี วัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์จำนวนมากและหลากหลาย - จังหวัดมีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาหลายแห่ง	- การดำเนินการมาตรการด้านการใช้พื้นที่ยังคงไม่ชัดเจน - คุณภาพและระบบบริหารจัดการด้านการผลิตสินค้าเกษตรยังไม่ได้มาตรฐาน - เกษตรกรขาดความรู้ความเข้าใจ ทักษะการแปรรูปผลิตภัณฑ์ - การจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพ อาทิ ด้านบุคลากร มาตรฐานการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น - ประชาชนบางกลุ่มยังเข้าถึงสวัสดิการทางสังคม เนื่องจากขาดโอกาสในการเข้าถึงบริการและขาดทักษะทางเทคโนโลยี - การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลขาดความต่อเนื่องไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.68) - ความสามารถในการแข่งขันด้านแรงงานต่ำ มูลค่าผลิตภาพแรงงานค่อนข้างต่ำ - อัตราแพทย์ไม่เพียงพอต่อประชากรในจังหวัด - คุณภาพทางการศึกษาอยู่ระหว่างการพัฒนา ร้อยละ 50 ของสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน เป็นสถานศึกษาขนาดเล็ก

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายในการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว และการส่งเสริมให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งทุน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การรวมกลุ่มการค้าระหว่างประเทศ - การผลักดันให้ใช้ความได้เปรียบของพื้นที่ในการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงเพื่อแข่งขันกับตลาดโลก - การสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้องกับแขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบางของ สปป.ลาว - แนวโน้มการขยายตัวของกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายส่งเสริมการเกษตรโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีการสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิดเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป - นโยบายการปรับภาครัฐไปสู่รัฐบาลดิจิทัล ไทยแลนด์ 4.0 - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) (Smart City) - กระแสสังคมผู้สูงอายุสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาธุรกิจ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว T2 ปัญหารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ผลกระทบและข้อจำกัดในการแข่งขันของสินค้าการเกษตรอันสืบเนื่องจากนโยบายการเปิดการค้าเสรี - ระเบียบกฎหมายของรัฐที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาในพื้นที่ โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับการอนุญาตใช้พื้นที่ป่าในพื้นที่ทับเบิก อำเภอหล่มเก่า และพื้นที่อำเภอเขาค้อ - งบประมาณในการขับเคลื่อนการพัฒนาไม่เพียงพอ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุทำให้จำนวนประชากรในวัยแรงงานลดลง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิภา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุดรธานี

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดอุดรธานีควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ชายแดน ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นพื้นที่ศักยภาพในการค้าและการท่องเที่ยว จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จุดผ่อนปรน การค้าบ้านห้วยต่าง เพื่อเข้าถึงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัด กับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายหลักหมายเลข 11 117 และ 102 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอ และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีย่านกองเก็บ (Container Yard, CY) ด้านตรวจสอบน้ำหนัก บรรทุก ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ทุเรียนหลงลับแลอุดรธานี ทุเรียนหลงลับแล อุดรธานี สับปะรดห้วยมุ่น แหล่งผลิตผลผลิตทางการเกษตรมีความหลากหลาย พืชเศรษฐกิจหลัก (ข้าว อ้อยข้าวโพด มันสำปะหลัง) เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ผลผลิตปศุสัตว์ (ไก่ไข่) ผลผลิตปลาในกระชังจำนวนมาก และมีแหล่งน้ำต้นทุนมีปริมาณมาก มีเขื่อนและอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ และมีแม่น้ำน่าน แม่น้ำสายรองทั้งแม่น้ำปาด คลองตรอน และบึงน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ อาทิ บึงทุ่งกะโล่ บึงหล่ม บึงมาย เป็นต้น รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป การเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน และการเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของ คนทุกช่วงวัยให้อยู่อย่างมีคุณภาพและมีศักดิ์ศรี การพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนล่าง กระแสการตื่นตัวของ การระงับป้องกัน การสร้างเสริมสุขภาพให้แข็งแรง ส่งผลต่อธุรกิจด้านสุขภาพ พฤติกรรม การให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการในพื้นที่มากยิ่งขึ้น (Local Brand) รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-39 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุดรธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นพื้นที่ศักยภาพในการค้าและการท่องเที่ยว จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จุดผ่อนปรนการค้าบ้านห้วยต่าง S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 11 117 102 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีย่านกองเก็บ (Container Yard, CY) ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - สนามบินอุดรธานี (กรมท่าอากาศยาน) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ทุเรียนหลงลับแลอุดรธานี ทุเรียนหลงลับแล อุดรธานี สับปะรดห้วยมุ่น - แหล่งผลิตผลผลิตทางการเกษตรมีความหลากหลาย พืชเศรษฐกิจหลัก (ข้าว อ้อยข้าวโพด มันสำปะหลัง) เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ผลผลิตปศุสัตว์ (ไก่ไข่) ผลผลิตปลาในกระชังจำนวนมาก	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง/ชำรุดทรุดโทรม อาทิ เส้นทางคมนาคมสายรองในพื้นที่หมู่บ้านชุมชนยังไม่ทั่วถึง บางแห่งมีการชำรุดทรุดโทรม ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 28 คน และ 30 คนต่อประชากรแสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การพัฒนาการท่องเที่ยวยังไม่ครบวงจรและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง ขาดการประชาสัมพันธ์ การให้องค์ความรู้ในการจัดการ - ความเจริญกระจุกตัวในตัวเมืองและบางพื้นที่ ความเหลื่อมล้ำสูง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แหล่งน้ำต้นทุนมีปริมาณมาก มีเขื่อนและอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ และมี แม่น้ำ น่าน แม่น้ำสายรองทั้ง แม่น้ำปาด คลองตรอน และบึงน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ อาทิ บึงทุ่งกะโล่ บึงหล่ม บึงมาย เป็นต้น S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่านเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 177.1 และ ปี 2566 ร้อยละ 11.5 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 2,112 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 148.1 ปี 2566 ร้อยละ 67.2 - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ มีศักยภาพในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ - แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ (ล้านนา ล้านช้าง และไทยกลาง) สามารถต่อยอดเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ (ล้านนา ล้านช้าง และไทยกลาง) มีความผสมผสานและน่าสนใจ สามารถต่อยอดเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้ - การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน องค์กรชุมชน องค์กรภาคเอกชน ในการพัฒนาในระดับพื้นที่	- ปัญหาพื้นที่อยู่อาศัยและการเกษตรทับซ้อนกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ/ป่าอุทยานแห่งชาติ - พื้นที่ที่ประสบภัยแล้ง/อุทกภัย ขาดระบบการบริหารจัดการน้ำ และการกระจายน้ำที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง - เกษตรกรรมต้องพึ่งพาธรรมชาติ ขาดการแปรรูปเพิ่มมูลค่า - โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ยังครอบคลุมไม่ถึง/ชำรุดทรุดโทรม พื้นที่บางพื้นที่ที่ทางไกลยังขาดแคลนไฟฟ้า ระบบประปา - ปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม คุณภาพน้ำ และการจัดการขยะ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.58) - ปัญหาด้านแรงงาน อัตราการว่างงาน - แนวโน้มปัญหาสังคม/สาธารณสุขที่สูงขึ้น ปัญหาความเสถียร ปัญหาการตั้งท้องก่อนวัยอันควร และปัญหาความเครียด/สุขภาพจิต

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองเก่ามีชีวิต O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ให้ความสำคัญกับสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป การเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและความยั่งยืน และการเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้อยู่อย่างมีคุณภาพและมีศักดิ์ศรี - การพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือตอนล่าง - กระแสการตื่นตัวของกระทรวงป้องกัน การสร้างเสริมสุขภาพให้แข็งแรง ส่งผลต่อธุรกิจด้านสุขภาพ - พฤติกรรมให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการในพื้นที่มากยิ่งขึ้น (Local Brand) O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น ภาวะการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ อุณหภูมิที่สูงขึ้น ปริมาณน้ำฝนที่เปลี่ยนแปลงมากขึ้นหรือลดลงกว่าเดิม การเกิดภัยธรรมชาติที่รุนแรงและบ่อยครั้ง T2 ปัญหามลภาวะทางเศรษฐกิจและการค้า - ราคาสินค้าและบริการที่สูงขึ้น - สินค้าเกษตรราคาตกต่ำและไม่แน่นอน - ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ไม่เอื้อให้เกิดการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และความคล่องตัวในการทำงาน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - กระแสวัฒนธรรมต่างประเทศ และขาดการส่งเสริมวิถีชุมชน วัฒนธรรมท้องถิ่นอย่างจริงจัง ส่งผลให้วิถีชุมชนและพฤติกรรมสังคมที่ตึงต้ายไป การท่องเที่ยวที่ไม่เหมาะสมส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

โอกาส	อุปสรรค
- การใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น อาทิ การทำงานที่บ้าน การเรียนทางไกล การทำธุรกรรมออนไลน์ ความบันเทิงผ่านออนไลน์ เป็นต้น - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้ได้อย่างมีคุณภาพและมีศักดิ์ศรี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	- ปัญหาความเป็นอยู่ที่ยากลำบากจากเศรษฐกิจ การตกงาน การขาดรายได้ ทำให้ชีวิตยากลำบากมากขึ้น ส่งผลถึงครอบครัว สังคม ประเพณี และวิถีปฏิบัติ และผลกระทบด้านสาธารณสุข - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิรักษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุโขทัย

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดสุโขทัยควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก เพื่อเข้าถึงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรมที่จํานวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี และแนวโน้มความนิยมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและรักษาศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตท้องถิ่นดั้งเดิม รวมถึงการดำเนินวิถีชีวิตและการท่องเที่ยวแบบมีนิมอล พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายหลัก หมายเลข 11 117 และ 102 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีลานกองเก็บ (Container Yard, CY) ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทาง การท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ส้มโกลสุโขทัย ส้มแม่สิน สินค้าพื้นเมืองมีความหลากหลายและมีชื่อเสียง แหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่ใช้เพื่อการผลิตเชิงพาณิชย์ อุตสาหกรรม สภาพพื้นดินเหมาะสมสำหรับการเกษตรกรรม และแหล่งน้ำตามธรรมชาติทั้งแม่น้ำสายหลัก (แม่น้ำยม) และแม่น้ำสายรอง พื้นที่มีความหลากหลายทางชีวภาพด้านพันธุ์สัตว์ มีพื้นที่ป่าเกือบหนึ่งในสามของจังหวัด และการเกษตรมีความหลากหลาย กลุ่มผู้บริโภคชาวเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีกำลังซื้อสูงมาก ในขณะเดียวกันกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดในประเทศและในภูมิภาคอาเซียนยังมีการตอบสนองความต้องการเฉพาะของกลุ่มเหล่านี้น้อย นโยบายในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มการเกษตร เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตการเกษตร การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาหัตถอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้ฐานความรู้ด้านเทคโนโลยีศิลปวัฒนธรรมและการออกแบบร่วมสมัยเพื่อตอบสนองต่อกระแสความต้องการของตลาดที่ให้คุณค่าต่อ Oriental Cultural Fusion อาทิ ของตกแต่งบ้าน ของที่ระลึก และสินค้าหัตถกรรม นโยบายส่งเสริมการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาเพิ่มมูลค่าเพื่อนำสู่พัฒนาสินค้า บริการ และสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์ไทย รวมทั้งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-40 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุโขทัย

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 12 101 102 และ 106 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทาง การเดินทางภายในจังหวัดมีความสะดวกและทั่วถึง - การคมนาคมทางอากาศมีสนามบินสุโขทัย (THS) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ สังคโลกสุโขทัย และส้มแม่สิน - สินค้าพื้นเมืองมีความหลากหลายและมีชื่อเสียง - แหล่งทรัพยากรธรณีที่ใช้เพื่อการผลิตเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรม - สภาพพื้นดินเหมาะสมสำหรับการเกษตรกรรม และแหล่งน้ำตามธรรมชาติทั้งแม่น้ำสายหลัก (แม่น้ำยม) และแม่น้ำสายรอง - พื้นที่มีความหลากหลายทางชีวภาพด้านพันธุ์สัตว์ มีพื้นที่ป่าเกือบหนึ่งในสามของจังหวัด และการเกษตรมีความหลากหลาย S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเตี้ยด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 154.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 27.6 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 3,106 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 190.3 ปี 2566 ร้อยละ 51.7 - ที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เป็นที่รู้จักโบราณสถานมรดกโลก 2 แห่ง - ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญา และอาหาร มีเทศกาล/ประเพณีที่สำคัญ เช่น ลอยกระทง - พื้นที่มีความหลากหลายทางชีวภาพด้านพันธุ์สัตว์ มีพื้นที่ป่าเกือบหนึ่งในสามของจังหวัด ดึงดูดการท่องเที่ยวธรรมชาติ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ประวัติศาสตร์ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ที่สำคัญของประเทศและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมระหว่างตำบลและหมู่บ้าน และระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 24 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างเป็นระบบ - พื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่มในบางอำเภอ - ปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งซ้ำซาก - การขาดแคลนน้ำและแหล่งน้ำสำหรับการเกษตรกรรม - ขนาดลำน้ำของแม่น้ำยมมีขนาดแคบและตื้นเขิน - การปล่อยน้ำเสียและทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำ - เศรษฐกิจพึ่งพาภาคการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ เกษตรกรมีภาวะว่างงานหลังหมดฤดูเก็บเกี่ยว ขาดการวางแผนการเพาะปลูกพืช - นักท่องเที่ยวไม่นิยมพักค้างแรมและใช้จ่ายต่อหัวน้อย W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.56) ทำให้สัดส่วนกำลังแรงงานในอนาคตและส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต เช่น เกษตรกรรม - ขาดการพัฒนาทักษะแรงงานในการเพิ่มผลผลิตในด้านการเกษตรและการท่องเที่ยว

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี - แนวโน้มความนิยมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและรักษาศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตท้องถิ่นดั้งเดิม - การดำเนินวิถีชีวิตและการท่องเที่ยวแบบนิวนอมอล	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภาวะวิกฤตด้านภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ภัยธรรมชาติที่มีแนวโน้มรุนแรง อุณหภูมิของโลกที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ แหล่งน้ำและเกษตร

โอกาส	อุปสรรค
O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - กลุ่มผู้บริโภคชาวเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงกลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีกำลังซื้อสูงมาก ในขณะที่เดียวกันกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดในประเทศและในภูมิภาคอาเซียนยังมีการตอบสนองความต้องการเฉพาะของกลุ่มเหล่านี้น้อย - นโยบายในการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มการเกษตร เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิต การเกษตรการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตขั้นสูงเพิ่มมูลค่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาหัตถอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้ฐานความรู้ ด้านเทคโนโลยี ศิลปวัฒนธรรมและการออกแบบร่วมสมัยเพื่อตอบสนองต่อกระแสความต้องการของตลาดที่ให้คุณค่าต่อ Oriental Cultural Fusion อาทิ ของตกแต่งบ้าน ของที่ระลึก และสินค้าหัตถกรรม - นโยบายส่งเสริมการนำภูมิปัญญาท้องถิ่นมาเพิ่มมูลค่าเพื่อนำสู่พัฒนาสินค้า บริการ และสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์ไทย O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัญหามิรัฐศาสตร์และปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางมีผลต่อการตัดสินใจและการวางแผนเดินทางของนักท่องเที่ยว - การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตและบริการสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนค่าแรงและต้นทุนด้านการขนส่ง - ความร่วมมือทางการค้ากับต่างประเทศส่งผลให้การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้น กระทั่งกับธุรกิจที่ไม่สามารถปรับตัวให้แข่งขันได้ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดตาก

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดตากควรส่งเสริมการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ: Special Economic Zones ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (บ้านริมเมย สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา) เพื่อเข้าถึงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตากและการเชื่อมโยงการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ตลาดท่องเที่ยวขยายตัว การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและกีฬา ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและวิถีชีวิตชุมชน พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายหลักหมายเลข 11 117 และ 102 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีย่านกองเก็บ (Container Yard, CY) ด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ แป้งข้าวเหนียวหมี่สด ครกหินแกรนิตตาก กล้วยหอมทองพบบพระ อะโวคาโดตาก พื้นที่เหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาวและการเกษตรพื้นที่สูงและพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่มีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ได้แก่เขื่อนภูมิพลซึ่งเป็นแหล่งน้ำและแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญของประเทศ และพื้นที่มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม พื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลาย พื้นที่มีความเหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาว/การเกษตรพื้นที่สูงและพื้นที่เศรษฐกิจสวนอุตสาหกรรมเครือข่ายพัฒนา รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-41 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดตาก

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ: Special Economic Zones - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (บ้านริมน้ำ สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายหลักหมายเลข 1 12 104 105 130 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้าด้านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - สนามบินแม่สอด (MAO) สนามบินตาก (TKT) สนามบินเขื่อนภูมิพล (กฟผ.) สนามบินชุมชนอุ้มผาง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ แป้งข้าวเหนียวแม่สอด ครกหินแกรนิตตาก กล้วยหอมทองพวพระ อะโวคาโดตาก - พื้นที่เหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาวและการเกษตรพื้นที่สูงและพื้นที่เศรษฐกิจ - พื้นที่มีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ได้แก่เขื่อนภูมิพลซึ่งเป็นแหล่งน้ำและแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญของประเทศไทย และพื้นที่มีแม่น้ำหลายสายไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม - พื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลาย พื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก และผลไม้เมืองหนาว/การเกษตรพื้นที่สูงและพื้นที่เศรษฐกิจ - สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ (ขนาด 130 ไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.1 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 236.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 28.9 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 7,256 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 299.0 ปี 2566 ร้อยละ 49.0 - แหล่งท่องเที่ยวมีความหลากหลายด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ชาติพันธุ์ วิถีชีวิตชุมชนและเป็นแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลายและมีมูลค่าที่สามารถสร้างรายได้ - ความหลากหลายด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ชาติพันธุ์ วิถีชีวิตชุมชนและเป็นแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการยังครอบคลุมไม่ถึงทั่วถึง/ขาดทรุดโทรม ขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 20 คน และ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3. การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาอย่างครบวงจร และเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง และยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย - ระบบชลประทานและแหล่งน้ำไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่เกษตร - การจัดการห่วงโซ่อุปทานด้านการเกษตร อุตสาหกรรมสินค้า OTOP วิสาหกิจชุมชน และบริการขาดประสิทธิภาพ - ขาดการส่งเสริม พัฒนา และนำนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้กับภูมิปัญญาท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืน - บางพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เสี่ยงภัย และอาจเกิดอุทกภัย และดินโคลนถล่มที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.09)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตากและการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว - ตลาดท่องเที่ยวขยายตัว การท่องเที่ยวทางธรรมชาติท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและกีฬา ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตากและการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว - นโยบายการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและการค้า ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณด่านถาวรแม่สอด และการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การพัฒนาระบบการขนส่งทางบก ทั้งทางถนนและทางราง O3. การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายกำหนด Zoning พื้นที่เกษตร และส่งเสริมการทำเกษตรอุตสาหกรรมในพื้นที่ - การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ ทำให้ช่วยในการแพร่กระจายข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ปัจจัยการผลิตมีราคาสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นและความสามารถในการแข่งขันลดลง รวมทั้งตลาดสินค้าเกษตรราคาคงต่ำไม่แน่นอน - ข้อจำกัดและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานและปัญหาความเจริญทางเศรษฐกิจในบางพื้นที่กระจุกตัวในตัวเมือง ยังกระจายไม่ทั่วถึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำสูง T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย แรงงานต่างด้าว ยาเสพติด โรคระบาด และปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ - ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ปัญหาการจราจร ความเหลื่อมล้ำทางสังคม - ระบบการใช้ชีวิตแบบบริโภคนิยม การรับข้อมูลผ่านสื่อต่าง ๆ มีผลต่อค่านิยมและพฤติกรรมทางลบ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี มีโครงข่ายโลจิสติกส์หรือระบบขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ และทางราง โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แสดงดังตารางที่ 5.3-42 ถึงตารางที่ 5.3-46

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

เป็นจุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำที่ยังไม่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด และพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำเสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัย

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

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

ตารางที่ 5.3-42 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร นครสวรรค์ - จุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - กลุ่มจังหวัดตั้งอยู่ภาคเหนือตอนล่างมีโครงข่ายเชื่อมโยงจากกรุงเทพและปริมณฑล และเชื่อมต่อกับภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางในพื้นที่ เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักและจุดพักรถ - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ - การขนส่งทางอากาศ (ท่าอากาศยานตาสี (กองทัพอากาศ) สนามบินนครสวรรค์ (กรมฝนหลวงและการบินเกษตร)) - การขนส่งทางน้ำในหลายสาย ปากน้ำโพธิ์เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน เป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด นครสวรรค์ (เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตยนครสวรรค์) กำแพงเพชร (กล้วยไข่ กำแพงเพชร) พิจิตร (ส้มโอท่าข่อยเมืองพิจิตร ข้าวขาวกอเดียวพิจิตร) อุทัยธานี (ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี) - พื้นที่ชลประทานมากเป็นอันดับต้นของประเทศ - ผลผลิตภาคเกษตรหลากหลาย มีนํ้าปลาหลัง อ้อย ที่สามารถแปรรูปเป็นทั้งพืชอาหารและพืชพลังงาน(กำแพงเพชรปลูก	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - กำแพงเพชรขาดโครงข่ายทางการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - นครสวรรค์และอุทัยธานีการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว และระบบขนส่งมวลชนที่ตอบสนองต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอ - พิจิตรมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมชำรุด ขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพรองรับประชาชนและนักท่องเที่ยว - การทำการตลาดเชิงรุกด้านการท่องเที่ยวยังอยู่ในขอบเขตจำกัด - ทัศนคติ ค่านิยม พฤติกรรมของเกษตรกรที่ยังไม่ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลง - ผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่ขาดทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศ ขาดการจัดการสมัยใหม่ และขาดระบบการจัดการข้อมูลข่าวสารที่ทันต่อการค้าของโลก - เกษตรกรส่วนใหญ่ไม่นำทักษะ/ความรู้เทคโนโลยีมาใช้ในการผลิต พัฒนาผลิตภัณฑ์ - ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมยังไม่หลากหลาย อุตสาหกรรมการแปรรูปการเกษตรไม่หลากหลาย W2 อุบัติเหตุทางถนน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
มันสำปะหลังสามารถผลิตได้มากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ) - พื้นที่เหมาะสมต่อการเกษตร ประมง และปศุสัตว์ (อุทัยธานี มีตลาดนัดโคและกระบือขนาดใหญ่ กระบือเป็นอันดับสองของประเทศ) - ศักยภาพด้านการผลิตพลังงานทดแทน มีโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติ ก๊าซชีวภาพ พลังงานแสงอาทิตย์ ชีวมวล และโรงงานผลิตเชื้อเพลิงจากเอทานอล ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรมาก ผู้ประกอบการลานมัน พื้นที่ลานตาก โรงงานผลิตแป้งมัน โรงงานแปรรูปมันบดหลายแห่ง (ในจังหวัดกำแพงเพชร) - ศักยภาพการผลิตแปรรูปสมุนไพร ด้วยแนวทางนวัตกรรมเกษตรสมัยใหม่ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (บึงสีไฟ หุบดอกกระเจียว ห้วยขาแข้ง) เมืองโมซังซิตี้ การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา(วัดท่าหลวง วัดโพธิ์ประทับช้าง วัดบางคลาน) วัฒนธรรมที่โดดเด่น (ผ้าทอ) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (อุทยานประวัติศาสตร์ กำแพงเพชร อุทยานเมืองเก่า) - กำแพงเพชรเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 5.4 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,679 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 27.2 - นครสวรรค์เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 25.9 รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 6,075 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 46.7 - พิจิตรเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 0.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 9.7 รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 1,437 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 31.9 - อุทัยธานีเป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 10.1 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,673 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2566 ร้อยละ 31.2 S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ ที่ยังคงรักษาประเพณีดั้งเดิมไว้ สามารถส่งเสริม สนับสนุนต่อยอดสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้	- นครสวรรค์มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 28 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - กำแพงเพชรมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 32 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - อุทัยธานีมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 33 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - พิจิตรมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 23 คน ต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ปัญหาการบริหารจัดการขยะยังไม่มีประสิทธิภาพ - ปัญหายาเสพติด - การท่องเที่ยวยังขาดการประชาสัมพันธ์ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก ขาดมีคูปองหักขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน - เกษตรขาดแหล่งน้ำที่เพียงพอ ขาดการรวบรวมพันธุ์พืชที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - นครสวรรค์เป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.12) - กำแพงเพชรเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.28) - อุทัยธานีเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.21) - พิจิตรจังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.55) - ประชากรขาดความมั่นคงด้านอาชีพ และรายได้ นำไปสู่การย้ายถิ่นของวัยแรงงาน (รายได้ไม่พอเลี้ยงชีพ)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ที่จังหวัดอุทัยธานีมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การเกษตร วิถีชุมชนและสุขภาพ และสินค้าผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เช่น ภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านผ้าทอ - บุคลากร องค์กรชุมชน และสถาบันการศึกษามีคุณภาพ มีเครือข่ายการศึกษาที่มีความพร้อมที่สนับสนุนต่อการพัฒนา ยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด - การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม พัฒนาศักยภาพแรงงาน เพื่อเพิ่มผลผลิต - ความพร้อมด้านสาธารณสุข สถานบริการสาธารณสุข และอัตราแพทย์ต่อประชากรในระดับมาตรฐานมีศักยภาพครอบคลุมทุกอำเภอ แพทย์แผนปัจจุบัน และแพทย์ทางเลือก	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - กำแพงเพชร อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลก ด้านวัฒนธรรม (ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย พิษณุโลก) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว - การขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เกษตรกรรม วัฒนธรรมประเพณี ประวัติศาสตร์ สุขภาพ - ความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะกลุ่ม GMS O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน - พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนามาตรฐานที่สำคัญตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โดยเฉพาะ MR1 และ MR5 การจัดทำโครงข่ายถนนเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ และระบบราง การพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางราง (นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - แม่สอด - ตาก และนครสวรรค์ - บ้านไผ่) แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก - นโยบายการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) โดยกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคริสต์อรรถุทธาธรรมชีวภาพ (Bio Hub) ซึ่งมีการลงทุนอุตสาหกรรมชีวภาพ และ BCG ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ - กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) - การส่งเสริมการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) - นโยบายการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคม เช่น การสร้างรถไฟระบบรางคู่ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่ง นักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พัสตูลิงของ และการค้าแก่จังหวัดพิจิตร	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - การเกิดสาธารณภัย เช่น ภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง และอุทกภัย - สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ดำเนินชีวิตด้วย วิถีปกติใหม่ (New Normal) T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความมั่นคงและเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ - เทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงฉับพลัน คนบางกลุ่มไม่สามารถปรับตัวทัน - ความไม่แน่นอนของราคาพืชผลทางการเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเคลื่อนย้ายแรงงานที่เข้ามาอย่างเสรีซึ่งส่งผลกระทบต่อแรงงานไทย นอกจากนี้ การหลั่งไหลเข้ามาของแรงงาน ส่งผลให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และปัญหาด้านสาธารณสุข - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การบริหารจัดการของจังหวัดและการกระจายรายได้ที่ยังไม่ทั่วถึง - หนี้สินครัวเรือนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - อิทธิพลของ social media และการไม่รู้เท่าทันสื่อ (Media Literacy) ที่ มีต่อการพฤติกรรมผู้บริโภค การใช้ชีวิต และทางเพศ - ภาวะคุกคามจาก Social Network ที่มุ่งทำลายความเชื่อมั่นขององค์กร การ Hack ข้อมูลข่าวสาร และ Fake news

โอกาส	อุปสรรค
- ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E-commerce มากขึ้น - กลไกการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการเน้นการวางแผนพัฒนาโครงการด้วยการสร้างคุณค่าจากต้นทางสู่ปลายทาง (Value Chain) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - การบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - นโยบายและแผนงานการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ - นโยบายส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) เกษตรปลอดภัย การยกระดับผู้ประกอบการ และสร้าง Smart Farmer - กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมการใช้สมุนไพรและภูมิปัญญาท้องถิ่น	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครสวรรค์

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดนครสวรรค์ควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้น พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายประธานหมายเลข 1 และสายหลักหมายเลข 11 117 225 และ 3004 เชื่อมโยงอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และขนส่งทางน้ำหลายสาย ปากน้ำโพธิ์เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน เป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตยนครสวรรค์ พื้นที่เหมาะสำหรับทำการเกษตร พืชเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ข้าว มัน อ้อย พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ พื้นที่มีแหล่งน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ ได้แก่ บึงบอระเพ็ด และมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม และพื้นที่มีแหล่งทรัพยากรแร่ธาตุปิโตรเลียม แหล่งผลิตฐานอุตสาหกรรม BIO HUB การแปรรูปอุตสาหกรรมเกษตร พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนาคมนาคมที่สำคัญตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โดยเฉพาะ MR1 และ MR5 การจัดทำโครงข่ายถนนเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ และระบบราง การพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางราง (นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - แม่สอด ตาก และนครสวรรค์ - บ้านไผ่) แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 มุ่งเป้าหมาย "พลิกโฉมประเทศไทย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่าสังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน" นโยบายและโครงการภาครัฐพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ นโยบายการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) โดยกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษครีเอเตอร์อุตสาหกรรมชีวภาพ

(Bio Hub) ซึ่งมีการลงทุนอุตสาหกรรมชีวภาพ และ BCG ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ การส่งเสริมการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-43 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครสวรรค์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อเป็นประตูสู่ภาคเหนือ ทั้งทางบกและทางราง ถนนสายประธานหมายเลข 1 และสายหลัก หมายเลข 11 117 225 และ 3004 เชื่อมโยงอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง - ทางอากาศ (ท่าอากาศยานตาดลี (กองทัพอากาศ) สนามบินนครสวรรค์ (กรมฝนหลวงและการบินเกษตร)) เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจศุลกากร 4 แห่ง - จุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) และขนส่งทางน้ำหลายสาย ปากน้ำโพธิ์เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน เป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตย นครสวรรค์ - พื้นที่เหมาะสำหรับการเกษตร พืชเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ข้าว มัน อ้อย - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 4.4 ล้านไร่ จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ)) - พื้นที่มีแหล่งน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ ได้แก่ บึงบอระเพ็ด และมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม - พื้นที่มีแหล่งทรัพยากรแร่ธาตุปิโตรเลียม แหล่งผลิตฐานอุตสาหกรรม BIO HUB การแปรรูปอุตสาหกรรมเกษตร S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเตียวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 153.1 และ ปี 2566 ร้อยละ 25.9 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 6,075 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 229.0 และ ปี 2566 ร้อยละ 46.7 - แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติมีหลากหลายหลาย S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - บุคลากรและสถาบันการศึกษามีคุณภาพ - ความพร้อมด้านสาธารณสุข อัตราแพทย์ต่อประชากรในระดับมาตรฐานและมีศูนย์บริการทางการแพทย์ระดับทุติยภูมิ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวและระบบขนส่งมวลชนที่ตอบสนองต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอ W2. อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอ W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.12) - ขาดแคลนกำลังแรงงานภาคอุตสาหกรรมและภาคการเกษตรเนื่องจากเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ - ทักษะฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ ด้านขนส่งทางรางและด้านชีวภาพมีจำนวนไม่เพียงพอ - พฤติกรรมการใช้ชีวิตมีความเสี่ยงต่อการเป็นโรคที่ไม่ติดต่อเรื้อรัง โรคหัวใจเบาหวาน หลอดเลือดสมอง ความดันโลหิตสูงและมะเร็ง

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - แนวโน้มการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้น O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ในแนวพัฒนาคมนาคมที่สำคัญตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โดยเฉพาะ MR1 และ MR5 การจัดทำโครงข่ายถนนเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ และระบบราง การพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางราง (นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - แม่สอด ตาก และนครสวรรค์ - บ้านไผ่) แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก - แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 มุ่งเป้าหมาย "พลิกโฉมประเทศไทย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่าสังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน" - นโยบายและโครงการภาครัฐพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ - นโยบายการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio Economy) โดยกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคริสต์เตอร์อุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Hub) ซึ่งมีการลงทุนอุตสาหกรรมชีวภาพ และ BCG ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ - การส่งเสริมการจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - นโยบายส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) เกษตรปลอดภัย การยกระดับผู้ประกอบการ และสร้าง Smart Farmer - ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสารและอินเทอร์เน็ต	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ต่อแนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยว - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็น การดำเนินชีวิตวิถีปกติใหม่ (New Normal) T2 ปัญหามลภาวะทางเศรษฐกิจและการค้า - ความไม่แน่นอนของราคาพืชผลทางการเกษตร - ความมั่นคงและเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ - ผลกระทบของความขัดแย้งระหว่างประเทศส่งผลถึงความผันผวนของราคาล้างาน ปุ๋ย และอื่นๆ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การมีช่องว่างของกำลังแรงงานระหว่างวัยแรงงานและผู้สูงอายุ - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - เทคโนโลยีดิจิทัลเปลี่ยนแปลงฉับพลัน บางกลุ่มไม่สามารถปรับตัวทัน - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกำแพงเพชร

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดกำแพงเพชร ควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เพื่อเข้าถึงเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและเกษตรกรรม พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายประธานหมายเลข 1 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด หมายเลข 101 115 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 3 แห่ง ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ กล้วยไข่กำแพงเพชร พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะมันสำปะหลังสามารถผลิตได้มากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ

แม่น้ำปิงรับน้ำต้นทุนจากเขื่อนภูมิพลส่งผลให้พื้นที่ฝั่งตะวันออกมีน้ำเพื่อการเกษตรที่เพียงพอ พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ มีศักยภาพด้านการผลิตพลังงานทดแทน มีโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติ ก๊าซชีวภาพ พลังงานแสงอาทิตย์ ชีวมวล และโรงงานผลิตเชื้อเพลิงจากเอทานอล ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ โรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรมาก ผู้ประกอบการลานมัน พื้นที่ลานตาก โรงงานผลิตแป้งมัน โรงงานแปรรูปมันบดหลายแห่ง ผลิตภาพแรงงานอยู่ในเกณฑ์ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศและให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีในการผลิต ความต้องการของผลิตภัณฑ์เกษตรปลอดสารพิษและเกษตรอินทรีย์ ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E-commerce มากขึ้น รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-44 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกำแพงเพชร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - แนวระบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด หมายเลข 101 115 เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก 3 แห่ง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ กล้วยไข่กำแพงเพชร - พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะมันสำปะหลังสามารถผลิตได้มากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ - แม่น้ำปิงรับน้ำต้นทุนจากเขื่อนภูมิพลส่งผลให้พื้นที่ฝั่งตะวันออกมีน้ำเพื่อการเกษตรที่เพียงพอ - พื้นที่เกษตรกรรมของจังหวัดมีมาก (ประมาณ 3.3 ล้านไร่) จัดเป็นอันดับต้นของภาคเหนือ (1 ใน 5 อันดับแรกของภาคเหนือ) - ศักยภาพด้านการผลิตพลังงานทดแทน มีโรงไฟฟ้าที่ผลิตจากก๊าซธรรมชาติ ก๊าซชีวภาพ พลังงานแสงอาทิตย์ ชีวมวล และโรงงานผลิตเชื้อเพลิงจากเอทานอล ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - โรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรมาก ผู้ประกอบการลานมัน พื้นที่ลานตาก โรงงานผลิตแป้งมัน โรงงานแปรรูปมันบดหลายแห่ง - ผลิตภาพแรงงานอยู่ในเกณฑ์ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศและให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีในการผลิต S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - โครงข่ายทางขาดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในจังหวัด และระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 32 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ปัญหาการบริหารจัดการขยะยังไม่มีประสิทธิภาพ - ปัญหายาเสพติด W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.28) - ขาดแคลนบุคลากรทางการศึกษาที่มีคุณภาพ ค่าเฉลี่ยคะแนน O-net ม.3 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ และจำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของประชากรอายุ 15-59 ปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ - ค่าดัชนีความก้าวหน้าด้านสุขภาพค่อนข้างต่ำหลังจากเป็นอันดับที่ 75 ของประเทศ สัดส่วนแพทย์ต่อประชากรน้อย สถานพยาบาลที่ได้รับการรับรองคุณภาพ HA ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เมื่อนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว ปี 2566 มี 0.8 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 181.9 และ ปี 2566 ร้อยละ 5.4 รายได้ท่องเที่ยว ปี 2566 มี 1,679 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้น ปี 2565 ร้อยละ 177.3 และ ปี 2566 ร้อยละ 27.2 - แหล่งท่องเที่ยวมีความหลากหลาย ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ที่เป็นมรดกโลก S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม พัฒนาศักยภาพแรงงานเพื่อเพิ่มผลผลิต	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและเกษตรกรรม O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ความต้องการของผลิตภัณฑ์เกษตรปลอดสารพิษและเกษตรอินทรีย์ - ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E-commerce มากขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - นโยบายส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่เกษตร (Zoning) การส่งเสริมความรู้แก่เกษตรกร และการวางแผนบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม ภาวะโลกร้อน T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนส่งผลให้สินค้าเกษตรของประเทศอื่นในกลุ่มสมาชิกที่นำเข้ามีราคาลดลง การแข่งขันทางการค้าสูงขึ้น - นโยบายรัฐขาดความต่อเนื่อง ขาดเสถียรภาพทางการเมือง - การส่งออกผลผลิตทางการเกษตรประสบปัญหาจากการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barriers: NTB) เป็นเครื่องมือในการปกป้องการนำเข้าสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Standard: SPS) T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเคลื่อนย้ายแรงงานที่เข้ามามากขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่อแรงงานไทย นอกจากนี้ การหลั่งไหลเข้ามาของแรงงานส่งผลให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด และปัญหาด้านสาธารณสุข - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพิจิตร

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดพิจิตรควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สนับสนุนนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจหลังสถานการณ์ โควิด - 19 พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนทางหลวงหมายเลข 11 และ 117 เชื่อมโยงภาคเหนือสู่ภาคกลาง ทางหลวงหมายเลข 32 113 115 1067 และ 1069 ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทาง การท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของสินค้า GI ได้แก่ ข้าวขาวกอเตียว และส้มโอท่าข่อย พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน มะม่วง ส้มโอ มะยงชิด เมล่อน ที่เชื่อมโยงไปสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่ม มีแหล่งน้ำธรรมชาติ 3 สายหลัก ได้แก่ แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม แม่น้ำพิจิตร และมีระบบชลประทานครอบคลุมพื้นที่เกษตร และบึงสีไฟ เป็นแหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่ ขึ้นต้น 5 ลำดับแรกของประเทศ เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ และมีความหลากหลายของระบบนิเวศ นิคมอุตสาหกรรมพิจิตร ความต้องการผลิตเกษตรอินทรีย์ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่มีเป้าหมายหลักเพื่อพลิกโฉมประเทศไปสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” โดยใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม นโยบายการลงทุนพัฒนา ด้านคมนาคม เช่น การสร้างรถไฟระบบรางคู่ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่ง นักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พัสตูลูกของ และการค้าแก่จังหวัดพิจิตร รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-45 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพิจิตร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ที่ตั้งอยู่ใกล้จังหวัดนครสวรรค์ที่เป็นประตูสู่ภาคเหนือ และใกล้แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่ผ่านจังหวัด กำแพงเพชรและนครสวรรค์ S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - โครงข่ายคมนาคมสายหลักเชื่อมต่อภาคเหนือกับภาคกลาง จังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดกำแพงเพชร) และจังหวัดใกล้เคียง ทางหลวงหมายเลข 11 และ 117 เชื่อมโยงภาคเหนือสู่ภาคกลาง ทางหลวงหมายเลข 32 113 115 1067 และ 1069 S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวขาวกอเตียว และส้มโอท่าข่อย - พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน มะม่วง ส้มโอ มะยงชิด เมล่อน ที่เชื่อมโยงไปสู่การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่ม - แหล่งน้ำธรรมชาติ 3 สายหลัก ได้แก่ แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม แม่น้ำพิจิตร และมีระบบชลประทานครอบคลุมพื้นที่เกษตร และบึงสีไฟเป็นแหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่ ขึ้นต้น 5 ลำดับแรกของ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขาด การบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพรองรับประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 23 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บท 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - มลพิษทางอากาศจากการเผาในที่ทางการเกษตร - แม่น้ำสายหลัก แหล่งน้ำธรรมชาติมีสภาพตื้นเขิน ไม่สามารถเก็บกักน้ำเพื่อใช้ในการอุปโภคและบริโภค - ขาดการประชาสัมพันธ์ ด้านการท่องเที่ยว/จุดแลนด์มาร์ค ในสถานที่ท่องเที่ยวไม่โดดเด่น - ขาดการบูรณาการด้านการท่องเที่ยว

จุดแข็ง	จุดอ่อน
ประเทศ เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ และมีความหลากหลายของระบบนิเวศ - นิคมอุตสาหกรรมพิจิตร (ขนาด 2,088 ไร่) S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 0.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 144.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 9.7 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,437 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 144.7 และ ปี 2566 ร้อยละ 31.9 - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ได้แก่ บึงสีไฟ หุ่นดอกกระเจียว ป่าเขาโล้น แหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน ย่านพาณิชย์กรรมเก่าบ้านวังกรด สวนเกษตรวังทับไทร ชุมชนคุณธรรมบ้านดงกลาง และท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมประเพณี ศาสนา อุทยานเมืองเก่า วัดท่าหลวง งานประเพณีแข่งเรือยาว ศูนย์มิตรภาพไทย-เวียดนาม วัดโพธิ์ประทับช้าง วัดบางคลาน ฯลฯ S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ ที่ยังคงรักษาประเพณีดั้งเดิมไว้สามารถส่งเสริม สนับสนุนต่อยอดสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ - สถานบริการสาธารณสุขของภาครัฐและเอกชน มีศักยภาพครอบคลุม ทุกอำเภอ แพทย์แผนปัจจุบัน และแพทย์ทางเลือก	- บุคลากรขาดทักษะด้านภาษาต่างประเทศ - ขาดการใช้นวัตกรรมในการผลิตและแปรรูป - การส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย/เกษตรอินทรีย์ขาดความต่อเนื่อง และมีการใช้สารเคมีทางการเกษตร - เกษตรกรขาดความรู้ด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาด W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 24.55) - แรงงานออกไปทำงานนอกพื้นที่ - คุณภาพการศึกษาอยู่ในระดับที่ต้องพัฒนา ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียนชั้นพื้นฐาน (O-NET) ในภาพรวมมีค่าเฉลี่ยต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจหลังสถานการณ์โควิด- 19 O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ความต้องการผลิตเกษตรอินทรีย์ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่มีเป้าหมายหลักเพื่อพลิกโฉมประเทศไปสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” โดยใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม - นโยบายการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคม เช่น การสร้างรถไฟระบบรางคู่ ช่วยสร้างโอกาสในการขนส่ง นักท่องเที่ยว ผู้เดินทาง พืชผลสิ่งของ และการค้าแก่จังหวัดพิจิตร O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่จะส่งผลให้ภัยพิบัติทางธรรมชาติเกิดขึ้นบ่อยครั้งและรุนแรงมากยิ่งขึ้น แต่การรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติและสาธารณภัยมีข้อจำกัด - พื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการทำการเกษตรมีจำนวนลดน้อยลง - เกษตรกรจำนวนมากเป็นผู้สูงอายุ - ภาวะคุกคามด้านสุขภาพของเกษตรกรจากการใช้สารเคมีโรคติดต่อ T2 ปัญหารัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ราคาผลผลิตทางการเกษตรตกต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
- นโยบายสนับสนุนการเกษตรอินทรีย์ และการจัดโซนนิ่ง (Zoning) - การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม ในด้านการผลิตและการค้า - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ชุมชนให้ความสำคัญกับสภาพอากาศและการเพิ่มพื้นที่สีเขียว - ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาจังหวัดให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ - นโยบายนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ด้านสังคม โดยเน้นการสร้างเสริมความเข้มแข็งให้กับครอบครัว ชุมชน และสังคม การพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นประโยชน์ในการประสานการปฏิบัติงานเชิงพื้นที่ในการแก้ปัญหาของจังหวัด	- นโยบายการเปิดการค้าเสรี อาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตร ทั้งการบริโภคในจังหวัด และการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - ปัญหาด้านความมั่นคง การแพร่ระบาดของยาเสพติด และการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าว การดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและการบริการมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเป็นไปด้วยความล่าช้า - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากอิทธิพลของ Disruptive Technologies ที่เปลี่ยนผันกลไกเศรษฐกิจโลกแบบเดิม โดยอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ อาทิ เทคโนโลยีดิจิทัล มือถือ หุ่นยนต์ ยานยนต์ พลังงานทดแทนและที่จัดเก็บพลังงานสมัยใหม่ Internet of Things, Big data, Blockchain ฯลฯ ความก้าวหน้าในการติดต่อสื่อสาร การขยายตัวของเครือข่ายทางสังคมออนไลน์ ส่งผลให้มีทั้งโอกาสและความเสี่ยงต่อวิถีชีวิต ทัศนคติ และความเชื่อในสังคม ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กระบวนการเรียนรู้ และพฤติกรรมผู้บริโภค - ภาวะคุกคามจาก Social Network ที่มุ่งทำลายความเชื่อมั่นขององค์กร การ Hack ข้อมูลข่าวสาร และ Fake news - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุทัยธานี

การพัฒนาคมนาคมของจังหวัดอุทัยธานีควรส่งเสริมการเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สนับสนุนนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว พัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงข่ายของจังหวัดกับโครงข่ายสำคัญ ถนนสายประธานหมายเลข 1 และสายหลักหมายเลข 32 และ 333 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยว ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์เพื่อช่วยในการลดต้นทุนของ สินค้า GI ได้แก่ ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี ผลผลิตด้านสัตว์ที่มีชื่อเสียงเป็นพันธุ์สัตว์ท้องถิ่น ตลาดนัดโคและกระบือขนาดใหญ่ กระบือเป็นอันดับสองของประเทศ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนพัฒนาภาค มีการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและภาคเกษตรกรรม ได้แก่ Bio Economy เกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และเกษตรแปรรูป รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.3-46 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอุทัยธานี

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ที่ตั้งอยู่ภาคเหนือตอนล่างไม่ไกลจากกรุงเทพและปริมณฑล สะดวกต่อการเดินทาง S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายประธานหมายเลข 1 และสายหลักหมายเลข 32 333 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี - ผลผลิตด้านสัตว์ที่มีชื่อเสียงเป็นพันธุ์สัตว์ท้องถิ่น - ตลาดนัดโคและกระบือขนาดใหญ่ กระบือเป็นอันดับสองของประเทศ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน้ำเตี้ยด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 1.0 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 203.1 และ ปี 2566 ร้อยละ 10.1 รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 1,673 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 ร้อยละ 202.1 และ ปี 2566 ร้อยละ 31.2 - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติมีความหลากหลายทางชีวภาพสูง และทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์ พื้นที่ป่าไม้ห้วยขาแข้ง ที่เป็นมรดกโลกทางธรรมชาติ ครอบคลุมพื้นที่ป่ากว่าร้อยละ 50 ของจังหวัด - แหล่งการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เกษตร การสุขภาพ วิถีชุมชน และสินค้าผลิตภัณฑ์ เช่น ผ้าทอ อาหารคาวหวาน ที่เป็นเอกลักษณ์ - พื้นที่เชื่อมต่อกับเขตภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลางตอนบน เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - องค์กรชุมชนมีความเข้มแข็ง - ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การเกษตร วิถีชุมชน และสุขภาพ และสินค้าผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เช่น ภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านผ้าทอ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้การรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และ ปี 2566 มีอัตรา 30 คน และ 33 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 12 8 และ 5 คน ต่อประชากรแสนคนในปี 2565 2570 2575 และ 2580 W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - การท่องเที่ยวยังขาดการประชาสัมพันธ์ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก ขาดมัคคุเทศก์ ขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน - เกษตรขาดแหล่งน้ำที่เพียงพอ ขาดการรวบรวมพันธุ์พืชที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Complete Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.21) - ประชากรขาดความมั่นคงด้านอาชีพ และรายได้ นำไปสู่การย้ายถิ่นของวัยแรงงาน (รายได้ไม่พอเลี้ยงชีพ)

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนพัฒนาภาค มีการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและภาคเกษตรกรรม ได้แก่ Bio Economy เกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และเกษตรแปรรูป O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - กระแสความนิยมบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการส่งเสริมการใช้สมุนไพร และภูมิปัญญาท้องถิ่น - กลไกการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการเน้นการวางแผนพัฒนาโครงการด้วยการสร้างคุณค่าจากต้นทางสู่ปลายทาง (Value Chain) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มุ่งให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง - ทิศทางการพัฒนาของโลกที่มุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goal)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 - ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความแปรปรวนสภาพอากาศ (Climate Change) เช่น ไฟป่าหมอกควัน ภาวะฝนแล้ง ฝนตกไม่ตามฤดูกาล น้ำท่วม เป็นต้น มีผลกระทบต่อการผลิต การเดินทาง และการท่องเที่ยว การปรับวิถีชีวิตแบบใหม่ (New Normal) ทั้งด้านอาหาร สุขอนามัย การสื่อสาร การทำธุรกิจ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนและความไม่เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ เช่น ราคาพืชผลทางการเกษตร ต้นทุนการผลิตสินค้า และราคาซื้อสินค้าภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม - การแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจมากขึ้นส่งผลต่อการปรับตัวทั้งภาคเอกชนและธุรกิจในการเคลื่อนย้ายแรงงาน - นโยบายและพระราชบัญญัติผังเมืองไม่เอื้อต่อการลงทุน T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การบริหารจัดการของจังหวัดและการกระจายรายได้ที่ยังไม่ทั่วถึง - หนี้สินครัวเรือนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง - แรงงานกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - อิทธิพลของ social media และการไม่รู้เท่าทันสื่อ (Media Literacy) ที่มีต่อการพฤติกรรมบริโภค การใช้ชีวิต และทางเพศ - การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อการปรับตัวทั้งภาคเอกชนและธุรกิจในการเคลื่อนย้ายแรงงาน - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยทีปภิภา

5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามยุทธศาสตร์ชาติ

5.4.1 วิสัยทัศน์และพันธกิจ (Vision and Missions)

วิสัยทัศน์และพันธกิจเป็นการกำหนดทิศทางของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยวิสัยทัศน์จะเป็นการกำหนดบทบาทและความคาดหวังในอนาคตของโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และพันธกิจเป็นการกำหนดสิ่งที่จำเป็นต้องทำให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์นั้น จึงนำข้อมูลในการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค มาเป็นข้อมูลตั้งต้นที่นำมาใช้เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์และพันธกิจในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา สอดคล้องกับการแผนพัฒนาอื่น ๆ ประกอบด้วย

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน" ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น "ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุมเชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าใช้จ่ายที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง การขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย 4.0"

- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีประสิทธิภาพรวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรมการท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร และพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ส่งเสริมและสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและรองรับทุกคนตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว

- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)

ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน" มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเพิ่มโอกาสการแข่งขันกับต่างประเทศ

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

ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน" มุ่งเน้นการลงทุนด้านการขนส่งซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

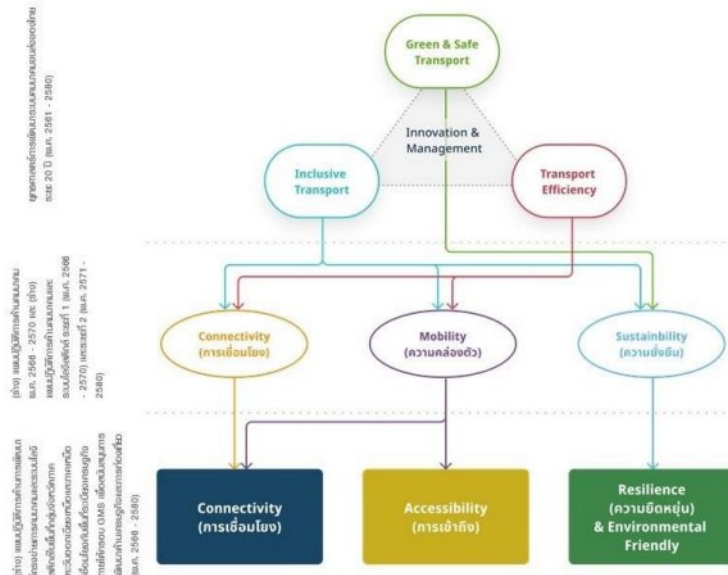
ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน" ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียมปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) จึงกำหนดวิสัยทัศน์ "การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน" ให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก

5.4.2 แนวคิดการพัฒนา (Development Concepts)

การพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ โดยพิจารณาถึงพฤติกรรมและรูปแบบเศรษฐกิจที่ปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในอนาคต ดังนั้น ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะเป็นเครื่องมือในการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และลดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม อันเป็นองค์ประกอบที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

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



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

ตัวชี้วัด

ต้นทุนก่อนส่งต่อผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศ (ร้อยละ)
สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)
อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (ลดลงร้อยละ)
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)
สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ลดลงร้อยละ)

อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)
อัตราการเปลี่ยนแปลงของ GDP ภาคบริการ (ร้อยละ)
อัตราการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากท่องเที่ยวเข้าในจังหวัด (ร้อยละ)
สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)
สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (กาน. และปริมาณพล/เมืองหลักในภูมิภาค)

ที่มา

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ที่มา: การวิเคราะห์ของทีปรีชา

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

1) การเชื่อมโยง (Connectivity)

โครงข่ายการขนส่งจะทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าในระดับจังหวัดและภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการลดปัญหาการจราจรติดขัดบนเส้นทางหลัก ผ่านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการขนส่งข้ามแดน และการสร้างระบบฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลในการบริหารจัดการการขนส่งได้อย่างราบรื่นและไม่มีอุปสรรค

2) การเข้าถึง (Accessibility)

มุ่งเน้นการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ โดยโครงข่ายการคมนาคมและบริการต้องสามารถเข้าถึงชุมชน แหล่งเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และสถานที่ท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง ระบบขนส่งสาธารณะควรเชื่อมโยงการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง นอกจากนี้ยังมีการวางกลยุทธ์และนโยบายในการกำหนดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้เหมาะสม พร้อมทั้งส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสำหรับทุกกลุ่มประชาชน

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

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

5.4.3 เป้าประสงค์ (Goals)

เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) กำหนดให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่มีความท้าทาย นำไปสู่การพัฒนา รวมทั้งคำนึงถึงผู้ได้รับผลประโยชน์และลักษณะของผลประโยชน์ที่ได้รับในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีเป้าหมายแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ เป้าหมายในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดังแสดงในตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

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

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.4.4 ตัวชี้วัด (Indicators)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ใช้หลักการ SMART ได้แก่ มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) สามารถวัดได้ (Measurable) ได้รับการเห็นชอบจากผู้ปฏิบัติ (Agreed Upon) เป็นจริงได้ (Realistic) และอยู่ในกรอบเวลาที่เหมาะสม (Time Bound) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) รวมทั้งแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีดังแสดงในตารางที่ 5.4-2

ตารางที่ 5.4-2 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ปีเป้าหมาย		
		2570	2575	2580
1	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.5	5.9	5.4
2	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)	2.5	2.9	3.6
3	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0
4	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)	22	21	20
5	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 0.60	ไม่เกิน 0.56	ไม่เกิน 0.52
6	อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่ม	แตกต่างตามกลุ่ม	แตกต่างตามกลุ่ม
7	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่ม	แตกต่างตามกลุ่ม	แตกต่างตามกลุ่ม
8	อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่ม	แตกต่างตามกลุ่ม	แตกต่างตามกลุ่ม
9	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	48	49	50
10	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)	7.5	15	15

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

5.4.5 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches)

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

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

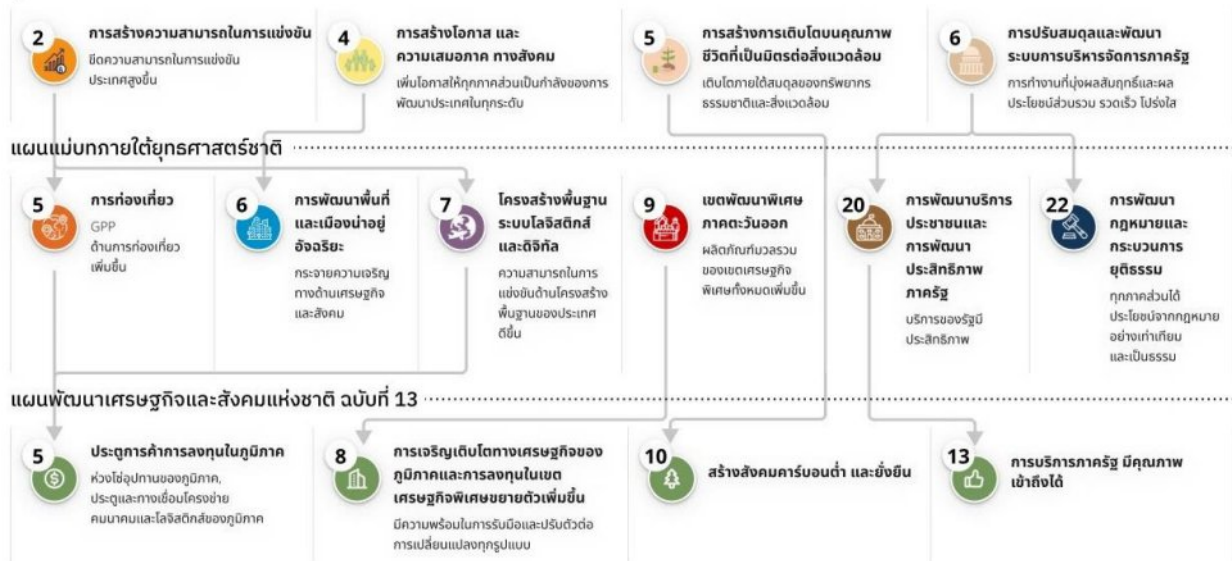
หลักการและเหตุผล ความสอดคล้อง รวมทั้งกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5.4-3 แนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการ โครงข่ายด้าน การคมนาคมขนส่ง	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่าย ด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยัง เส้นทางหลัก	- ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (ร้อยละ) - สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ร้อยละ) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) - สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับ ความปลอดภัยเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการ คมนาคมขนส่ง	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง (คนต่อประชากร 100,000 คน)
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่าย เชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิต ประชาชน	- อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการ ระบบขนส่งสาธารณะ	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อแสนประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตรา ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ที่เหมาะสม	- จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบ สถานีขนส่งสาธารณะ	- อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้า และการบริการระบบ โลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและ เพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก	- สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่ม ศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	- อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลัก และด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่ม ศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางน้ำ	- ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลง ทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึง การนำไปปฏิบัติ ให้สอดคล้องกับ สภาพการแข่งขัน ในปัจจุบัน	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคม ขนส่ง	- สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไข ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และ ข้อกำหนดด้านการคมนาคม ขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิด ประสิทธิผล	- จำนวนออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ และการบังคับใช้ อย่างมีประสิทธิภาพ - จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงาน หรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	- จำนวนผังเมืองที่ประกาศใช้ใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการด้าน คมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบ เวลาที่กำหนด
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพ ด้านบุคลากรและ นวัตกรรม	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและ พัฒนาบุคลากรในงานด้าน คมนาคมขนส่ง	- จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในการ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	- จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพ การเดินทางและขนส่ง

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)



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



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



ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ฯ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS

มิติการพัฒนา	ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)	ตัวชี้วัด (KPI)
การเชื่อมโยง (Connectivity)	- การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค - การจัดทราfficความต้องการเดินทางเพื่อลดการติดขัดของจราจร	- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ - การพัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน	การพัฒนาระบบฐานข้อมูล	- ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) - สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
การเข้าถึง (Accessibility)	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง - การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม	- การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม	ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) - ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
ความยืดหยุ่น (Resilience) & ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	- ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย - ลดการปล่อยมลพิษ และการใช้พลังงานทางเลือก	- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ - การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง	- อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ) - สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)

รูปที่ 5.4-2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

5.4.6 แนวทางการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด

แนวทางที่ใช้ในการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดทั้งหมดที่ได้นำเสนอข้างต้นในเบื้องต้น สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

1) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

เมื่อพิจารณาต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566 พบว่า ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 6.6 ในปี พ.ศ. 2562 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 ในปี พ.ศ. 2566 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566 เท่ากับร้อยละ 0.3 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 5.4-3

ตารางที่ 5.4-4 ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปี พ.ศ. 2562 - 2566

รายการ	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ต้นทุนขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.6	6.6	6.9	6.9	6.7
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย	+0.3 %				

ที่มา: รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2566 กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในขณะที่เมื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) พบว่าได้กำหนดเป้าหมายของต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไว้ ดังแสดงในตารางที่ 5.4-5

ตารางที่ 5.4-5 ค่าเป้าหมายของต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

แผนปฏิบัติการ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
แผนปฏิบัติการ Brain	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.0	5.5	5.0
แผนปฏิบัติการ GMS 1	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.5	5.9	5.4

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-6

ตารางที่ 5.4-6 ค่าเป้าหมายต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.5	5.9	5.4

2) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางของไทยในปี พ.ศ. 2566 พบว่า อยู่ที่ร้อยละ 2.21 ขณะที่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล พบว่า มีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 ให้เป็นร้อยละ 7 ร้อยละ 8 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.4-7

ตารางที่ 5.4-7 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ 11	น้อยกว่าร้อยละ 10	น้อยกว่าร้อยละ 9
2. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของ ประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำ กว่า 3.6	20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำ กว่า 3.7	20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำ กว่า 3.8
3. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทาง รางต่อปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
4. การเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทาง ในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20
5. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 100,000 คน)	12 คน	8 คน	5 คน

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) ได้กำหนดเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ไว้เท่ากับเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเช่นกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-8

ตารางที่ 5.4-8 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง

แผนปฏิบัติการ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
แผนปฏิบัติการ Brain	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด(ร้อยละ)	7.0	8.0	10.0
แผนปฏิบัติการ GMS 1	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด(ร้อยละ)	2.5	2.9	3.9

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-9

ตารางที่ 5.4-9 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)	2.5	2.9	3.9

3) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ

การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยนั้นเกิดจากการดำเนินการในหลายภาคส่วน อาทิ สาขาลังงานและขนส่ง กระบวนการอุตสาหกรรม และการจัดการของเสีย เป็นต้น เมื่อพิจารณาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (18) ประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน พบว่า มีการกำหนด ค่าเป้าหมายที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของประเทศไทยจากกรณีปกติ ภายในปี 2570 2575 และ 2580 ลงร้อยละ 15 ร้อยละ 20 และร้อยละ 20 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.4-10

ตารางที่ 5.4-10 ค่าเป้าหมายของการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของประเทศไทย
ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมในสาขาลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการอุตสาหกรรม และการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการ ของเสียลดลง (ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์)	การปล่อย ก๊าซเรือนกระจก ของประเทศไทย ลดลงอย่างน้อย ร้อยละ 15 จาก กรณีปกติ	การปล่อย ก๊าซเรือนกระจก ของประเทศไทย ลดลงอย่างน้อย ร้อยละ 20 จาก กรณีปกติ	การปล่อย ก๊าซเรือนกระจก ของประเทศไทย ลดลงอย่างน้อย ร้อยละ 20 จาก กรณีปกติ

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (18) ประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน แผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) ได้ กำหนดเป้าหมายที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งจากกรณีปกติ ดังแสดงในตารางที่ 5.4-11

ตารางที่ 5.4-11 ค่าเป้าหมายของการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง

แผนปฏิบัติการ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
แผนปฏิบัติการ Brain	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26
แผนปฏิบัติการ GMS 1	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีแนวทางการพัฒนาในการยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยวางกลยุทธ์เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-12

ตารางที่ 5.4-12 ค่าเป้าหมายของการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง
ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0

4) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร

เมื่อพิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากรในปัจจุบัน (ปี 2565) พบว่า อยู่ที่ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน (ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)) ขณะที่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล พบว่ามีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะลดอัตราผู้เสียชีวิตลงภายในปี 2570 2575 และ 2580 ให้เหลือ 12 คน 8 คน และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคนตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.4-13

ตารางที่ 5.4-13 ค่าเป้าหมายของอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร
ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ 11	น้อยกว่าร้อยละ 10	น้อยกว่าร้อยละ 9
2. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย ดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ ต่ำกว่า 3.6	20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ ต่ำกว่า 3.7	20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ ต่ำกว่า 3.8
3. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า ทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
4. การเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อ การเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20
5. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 100,000 คน)	12 คน	8 คน	5 คน

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) ได้กำหนดเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ไว้เท่ากับเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเช่นกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-14

ตารางที่ 5.4-14 ค่าเป้าหมายของการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคน
ภายใต้ตามแผนปฏิบัติการ GMS 1

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)	22	21	20

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-15

ตารางที่ 5.4-15 ค่าเป้าหมายของการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคน
ภายใต้ตามแผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)	22	21	20

5) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่ง ดังแสดงในตารางที่ 5.4-16

ตารางที่ 5.4-16 ค่าเป้าหมายของการลดค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่ง

แผนปฏิบัติการ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
แผนปฏิบัติการ Brain	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 3.03	ไม่เกิน 2.82	ไม่เกิน 2.62
แผนปฏิบัติการ GMS 1	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 0.60	ไม่เกิน 0.56	ไม่เกิน 0.52

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-17

ตารางที่ 5.4-17 ค่าเป้าหมายของการลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งจากกรณีปกติ
ภายใต้ตามแผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 0.60	ไม่เกิน 0.56	ไม่เกิน 0.52

6) อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการ

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาของ GPP ภาคบริการ มีการกำหนดในรูปของอัตราการขยายตัวต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 - 2580 ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา สามารถแสดงในตารางที่ 5.4-18 ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดค่าเป้าหมายตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่มจังหวัด ดังแสดงดังนี้

ตารางที่ 5.4-18 ค่าเป้าหมายของอัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

กลุ่มจังหวัด	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการ (ร้อยละต่อปี)		
	พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	2.5	2.0	2.0
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	2.5	2.5	2.0
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	3.0	2.5	2.5
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	2.5	2.5	2.0
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	2.5	2.5	2.0
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	3.5	3.0	2.5
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2	3.5	3.0	2.5
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	2.5	2.5	2.0
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	2.0	2.0	2.0

7) อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัดมีการกำหนดในรูปของอัตราการขยายตัวต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 - 2580 ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา สามารถแสดงในตารางที่ 5.4-19 ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดค่าเป้าหมายตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่มจังหวัด ดังแสดงดังนี้

ตารางที่ 5.4-19 ค่าเป้าหมายของอัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด
ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

กลุ่มจังหวัด	อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละต่อปี)		
	พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	5.5	4.5	3.5
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	6.0	4.5	4.0
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง	6.5	5.0	4.0
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1	7.0	5.0	4.0
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	5.5	4.5	3.5
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1	5.5	4.5	3.5
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2	5.0	4.0	3.5
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	5.0	4.0	3.5
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	6.0	4.5	4.0

8) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง

สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2566 อยู่ที่ร้อยละ 46.75 ขณะที่ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนคมนาคมของไทยระยะ 20 ปี กำหนดเป้าหมายให้ประเทศไทยมีสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองไว้ที่ร้อยละ 61.12 ภายในปี พ.ศ. 2579

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) ได้ กำหนดเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง ดังแสดงในตารางที่ 5.4-20

ตารางที่ 5.4-20 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง

แผนปฏิบัติการ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
แผนปฏิบัติการ Brain	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	55	58	61
แผนปฏิบัติการ GMS 1	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	48	49	50

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-21

ตารางที่ 5.4-21 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง

ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	48	49	50

9) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (เมืองหลักในภูมิภาค)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะเพิ่มสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (เมืองหลักในภูมิภาค) ดังแสดงในตารางที่ 5.4-22

ตารางที่ 5.4-22 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
(เมืองหลักในภูมิภาค) ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ 11	น้อยกว่าร้อยละ 10	น้อยกว่าร้อยละ 9
2 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย ดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ ต่ำกว่า 3.6	20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำ กว่า 3.7	20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำ กว่า 3.8
3 การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า ทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
4 การเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทาง ในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20
5 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 100,000 คน)	12 คน	8 คน	5 คน

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา
ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ GMS 1) ได้กำหนดเป้าหมายของสัดส่วน
จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง ดังแสดงในตารางที่ 5.4-23

ตารางที่ 5.4-23 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
(กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค) ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค)	40/7.5	50/15	60/15

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกัน
กับแผนปฏิบัติการ GMS 1 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ดังแสดงในตารางที่ 5.4-24

ตารางที่ 5.4-24 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
(เมืองหลักในภูมิภาค) ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 2

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)	7.5	15	15