สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

# โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

# รายงานฉบับสมบูรณ์
## (Final Report)
## (ฉบับที่ 2/2)


เสนอโดย

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
มหาวิทยาลัยมหิดล
บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัท อินฟรา พลัส คอนซัลติ้ง จำกัด
บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



เมษายน 2567

# สารบัญ

หน้า

**บทที่ 4 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด 4-1**

4.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด 4-2

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร 4-2

4.1.2 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ 4-50

4.1.3 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 4-83

4.2 การวิเคราะห์ความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด 4-104

4.2.1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน 4-104

4.2.2 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล 4-109

4.2.3 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 4-112

4.2.4 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 4-115

4.2.5 กรุงเทพมหานคร 4-119

4.2.6 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 4-120

4.2.7 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 4-124

4.2.8 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 4-130

4.2.9 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 4-133

4.2.10กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 4-136

4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัด 4-140

4.4 การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม 4-142

4.5 การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) 4-145

4.5.1 หลักการและแนวคิดการกำหนดฉากทัศน์ 4-145

4.5.2 ฉากทัศน์ของพื้นที่การศึกษา 4-153

4.6 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา 4-193

4.6.1 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 4-193

4.6.2 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580 4-195

**บทที่ 5 การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 5-1**

5.1 แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 5-1

5.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่ 5-3

# สารบัญ (ต่อ)

หน้า


5.1.2 การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่ 5-3

5.1.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่จากข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และจัดทำการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix รายจังหวัด 5-3

5.1.4 วิเคราะห์จุดเด่นของจังหวัดเพื่อสร้างกลยุทธ์ พิจารณาความต้องการเพื่อกำหนดโครงการที่ตอบสนองภายใต้กลยุทธ์ 5-4

5.1.5 วิเคราะห์ฉากทัศน์การเติบโตทางเศรษฐกิจ และกำหนดเป้าหมายการเติบโต 5-5

5.1.6 วิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางจากโครงข่าย ที่พัฒนาแล้วภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) 5-5

5.1.7 กำหนดแนวทางการพัฒนา กำหนดตัวชี้วัดและโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย และความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) 5-6

5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง 5-8

5.2.1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) 5-10

5.2.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) 5-11

5.2.3 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) 5-12

5.2.4 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) 5-13

5.2.5 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) 5-16

5.2.6 ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) 5-16

5.2.7 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 – 2570) 5-17

5.2.8 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) 5-18

5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) 5-19

5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน 5-19

5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล 5-27

5.3.3 กรุงเทพมหานคร 5-33

5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 5-35

# สารบัญ (ต่อ)

หน้า


5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 5-40

5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย 5-48

5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 5-55

5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 5-62

5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 5-67

5.3.10 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 5-72

5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 5-79

5.4.1 วิสัยทัศน์ (Vision) 5-79

5.4.2 กรอบการพัฒนา (Development Framework) โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS 5-79

5.4.3 ตัวชี้วัด (Indicators) 5-87

5.4.4 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches) 5-89

5.4.5 แนวทางการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด 5-94

**บทที่ 6 การจัดทำแผนงานและจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 6-1**

6.1 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ 6-1

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ 6-1

6.1.2 การวิเคราะห์คะแนนความเหมาะสม 6-2

6.1.3 การพิจารณาปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ 6-2

6.1.4 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา 6-16

6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) 6-21

6.2.1 โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรถนนสายหลัก 6-23

6.2.2 โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ 6-34

6.2.3 โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ 6-38

6.2.4 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) 6-41

6.2.5 โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ 6-45

6.2.6 โครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) 6-50

6.2.7 โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว 6-54

6.2.8 โครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า 6-58

# สารบัญ (ต่อ)

หน้า


6.3 รายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) 6-61

6.3.1 การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 6-61

6.3.2 การจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม 6-78

6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) 6-91

6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3 6-91

6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) 6-93

6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน / โครงการ 6-117

6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ 6-129

6.5.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านเศรษฐกิจและการค้า 6-129

6.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการลงทุน 6-130

6.5.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการท่องเที่ยว 6-132

6.5.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านระบบโลจิสติกส์ 6-135

# สารบัญ (ต่อ)

หน้า

**บทที่ 7 การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน 7-1**

7.1 แผนงานด้านการประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน 7-1

7.2 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง 7-3

7.2.1 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 7-5

7.2.2 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 7-8

7.2.3 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 7-12

7.2.4 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 7-14

7.2.5 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 7-17

7.3 สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) 7-20

7.3.1 สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน 7-20

7.3.2 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 7-29

7.3.3 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 7-35

7.3.4 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล 7-41

7.3.5 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 7-49

7.3.6 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 7-51

7.3.7 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 7-57

7.3.8 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 7-65

7.3.9 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 7-70

7.3.10 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 7-81

7.4 สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 7-90

7.4.1 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 7-92

7.4.2 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัด ภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 7-101

7.4.3 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 7-107

7.4.4 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 7-115

7.4.5 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 7-123

# สารบัญ (ต่อ)

หน้า


7.4.6 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 7-128

7.4.7 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 7-133

7.4.8 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 7-137

7.4.9 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 7-142

7.5 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ 7-147

7.5.1 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 7-149

7.5.2 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 7-154

7.5.3 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 7-158

7.5.4 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 7–162

7.5.5 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย 7-169

7.5.6 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน 7-175

7.6 การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน 7-180

7.7 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายเดือน 7-182

**ภาคผนวก ก**

**ภาคผนวก ข**

**ภาคผนวก ค**

**ภาคผนวก ง**

**ภาคผนวก จ**

**ภาคผนวก ฉ**

**ภาคผนวก ช**

**ภาคผนวก ซ**

**ภาคผนวก ฌ**

**ภาคผนวก ญ**

**ภาคผนวก ฎ**

# บทที่ 4

# การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

- *การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด*
- *การวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด*
- *การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)*
- *ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา*

ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดจากข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดและแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อนำไปสู่การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) และสามารถนำไปวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม เชื่อมโยง และเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม

สำหรับข้อมูลพื้นฐานของจังหวัด ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม และข้อมูลด้านการท่องเที่ยว โดยที่ปรึกษานำข้อมูลที่ได้จากการทบทวน**บทที่ 3** มาสรุปรายละเอียด เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานการวิเคราะห์และเชื่อมโยงร่วมกับประเด็นสำคัญของการพัฒนาที่ได้จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดใน**บทที่ 2** ซึ่งจะสามารถจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาในแต่ละด้านโดยมีเกณฑ์คะแนนดังแสดงใน**ตารางที่ 4 - 1** และนำไปใช้ในการจัดทำฉากทัศน์

**ตารางที่ 4 - 1 หลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนา**

| หลักเกณฑ์ | ระดับคะแนน |
|---|---|
| 1) ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน | ระดับ 5 |
| 2) ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด | ระดับ 4 |
| 3) ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน | ระดับ 3 |
| 4) มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด | ระดับ 2 |
| 5) ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด | ระดับ 1 |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

## 4.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด

ที่ปรึกษาได้ศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) โดยผลการศึกษาและวิเคราะห์มีรายละเอียด ดังนี้

### 4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร

กลุ่มจังหวัดภาคกลางประกอบด้วย 17 จังหวัด มีพื้นที่รวม 41.15 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.8 ของประเทศ และเมื่อรวมกรุงเทพมหานคร ทำให้มีพื้นที่รวม 42.12 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 13.1 ของประเทศ ภูมิประเทศแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ ด้านตะวันตกเป็นพื้นที่สูงบริเวณเทือกเขาถนนธงชัยและตะนาวศรีเป็นแนวยาวไปทางใต้ตามพรมแดน ตอนกลางเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำที่เกิดจากการทับถมของดินตะกอนที่แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสาขาต่าง ๆ พัดพามา สภาพดินมีความอุดมสมบูรณ์ และตอนล่างเป็นพื้นที่ราบและที่ราบชายฝั่งทะเล โดยลุ่มน้ำที่สำคัญ 7 ลุ่มน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคกลาง คือ ลุ่มน้ำเจ้าพระยา ลุ่มน้ำสะแกกรัง ลุ่มน้ำป่าสัก ลุ่มน้ำท่าจีน ลุ่มน้ำแม่กลอง ลุ่มน้ำเพชรบุรี และลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันตก และมีแม่น้ำที่สำคัญ คือ (1) แม่น้ำเจ้าพระยา แยกสาขาออกเป็นแม่น้ำ 3 สาย คือ แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำน้อย และแม่น้ำลพบุรี (2) แม่น้ำป่าสัก (3) แม่น้ำแม่กลอง และ (4) แม่น้ำเพชรบุรี

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่รวม 42.12 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 4.54 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 10.78 พื้นที่ทำการเกษตร 20.18 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 47.92 พื้นที่ป่าไม้ 14.16 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 33.62 พื้นที่น้ำ 1.59 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.77 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 1.64 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.91 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาทบทวน**เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคกลาง (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ฉบับปรับปรุง (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)** ใน**บทที่ 2** พบว่า ภาคกลางและกรุงเทพมหานครมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงกับทุกภาคภายในประเทศ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคกลางจะตั้งอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศ อีกทั้ง จากการทบทวนกรอบความตกลง GMS พบว่า ภาคกลางและกรุงเทพมหานครเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางโลจิสติกส์ตามพื้นที่แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ (1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนากรุงเทพมหานคร เป็นมหานครทันสมัยระดับโลกควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเมือง (2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติและสร้างความเชื่อมโยงเพื่อกระจายการท่องเที่ยวทั่วทั้งภาค (3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยใช้นวัตกรรมเทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** บริหารจัดการน้ำและทรัพยากรธรรมชาติเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม ภัยแล้ง และคงความสมดุลของระบบนิเวศอย่างยั่งยืน (5) **ยุทธศาสตร์ที่ 5** เปิดประตูการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย - ภาคกลาง - เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และ (6) **ยุทธศาสตร์ที่ 6** พัฒนาความเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคมกับทุกภาคเพื่อเสริมสร้างเสถียรภาพและลดความเหลื่อมล้ำภายใน

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคกลางยังเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรีตาม**นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด** โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์โลจิสติกส์และฐานการผลิตเชื่อมโยงตามแนวเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย - เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รองรับอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง การผลิตเซรามิกส์ อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ การผลิตเครื่องมือแพทย์ อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตพลาสติก การผลิตยา กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม รวมไปถึงกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว

อีกทั้ง กลุ่มจังหวัดภาคกลางประกอบด้วย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี ยังถูกกำหนดให้เป็น**พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันออก (Central - Western Economic Corridor : CWEC)** ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2565 เพื่อพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำ ด้านอุตสาหกรรมเกษตร การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไฮเทคมูลค่าสูง เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครและพื้นที่โดยรอบ และ EEC

พิจารณายุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละภาคของนโยบายการพัฒนาเมืองใน**ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600** พบว่า **นโยบายที่ 2 ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบตามบทบาทและศักยภาพ** จะมีการจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามองค์ประกอบ บทบาทหน้าที่ และศักยภาพของเมือง ในขณะที่**นโยบายที่ 4 พัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของเมืองโดยใช้ระบบกลุ่มเมือง (Urban Clusters)** จะเป็นการจัดกลุ่มเพื่อส่งเสริมเมืองบริเวณรอบศูนย์กลางให้มีบทบาทหน้าที่รองรับสนับสนุนเมืองหลักของภาคให้เกิดการพัฒนาเกื้อกูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานครจัดลำดับความสำคัญของเมืองและการจัดกลุ่มเมืองตามศักยภาพและความสัมพันธ์ด้านที่ตั้ง ดังนี้

**ตารางที่ 4.1.1 - 1 การจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร**

| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคกลาง |
|---|---|
| เมืองมหานคร | กรุงเทพมหานคร |
| เมืองลำดับ 1 | สมุทรปราการ สระบุรี ราชบุรี และนครปฐม |
| เมืองลำดับ 2 | นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม |
| เมืองลำดับ 3 | อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท ประจวบคีรีขันธ์ และเพชรบุรี |

ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.1 - 2 แนวทางการพัฒนาเมืองของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร**

| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคกลาง |
|---|---|
| กรุงเทพมหานคร - นนทบุรี - นครปฐม - สมุทรปราการ - สมุทรสาคร - ปทุมธานี | 1. เป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางประเทศที่มีสถานภาพทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมสูงกว่าเขตการปกครองอื่น ๆ<br>2. เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการเงิน สินเชื่อและธุรกิจ กิจกรรมบันเทิง และการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญระดับภูมิภาคและระดับโลก<br>3. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค โดยมีท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินเชื่อมกับประเทศทั่วโลก<br>4. เป็นศูนย์กลางของการศึกษา การวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อนำประเทศสู่สังคมแห่งความรู้ ภูมิปัญญาและวัฒนธรรม<br>5. เป็นศูนย์กลางการศึกษาพุทธศาสนา (พุทธมณฑล) |

ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.1 - 2 แนวทางการพัฒนาเมืองของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร (ต่อ)**

| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคกลาง |
|---|---|
| พระนครศรีอยุธยา - อ่างทอง | 1. เป็นแหล่งเกษตรกรรมชั้นดี และเกษตรอินทรีย์ปลอดสารพิษ<br>2. เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมศิลปวัฒนธรรมที่เป็นมรดกโลก (พระนครศรีอยุธยา)<br>3. เป็นศูนย์กลางเกษตรอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง<br>4. เป็นศูนย์กลางขนส่งหลายรูปแบบเพื่อกระจ่ายสินค้าสู่ภาคอื่น |
| สระบุรี - ลพบุรี - สิงห์บุรี - ชัยนาท | 1. สระบุรีเป็นฐานอุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้างและปูนซีเมนต์<br>2. เป็นแหล่งเกษตรกรรมสำคัญ เป็นครัวปลอดสารพิษของโลกโดยเฉพาะชัยนาทและลพบุรี<br>3. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภาค<br>4. เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และเขื่อนป่าศักดิ์ชลสิทธ์ |
| หัวหิน - ชะอำ - เพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ - สมุทรสงคราม | 1. เป็นแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและเชิงประวัติศาสตร์<br>2. เป็นศูนย์กลางเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรและประมง<br>3. เป็นศูนย์วิทยาการการศึกษานานาชาติ และการวิจัยและพัฒนาด้านเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรและการถลุงเหล็ก |
| ราชบุรี - กาญจนบุรี - สุพรรณบุรี | 1. ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตร<br>2. ส่งเสริมศักยภาพการเป็นประตูการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับเมียนมาโดยพัฒนาด่านน้ำพุร้อน ด่านเจดีย์สามองค์และด่านสิงขร<br>3. เป็นพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเข้มข้น (ผืนป่าตะวันตก กาญจนบุรี)<br>4. เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและทางธรรมชาติ<br>5. ราชบุรีเป็นแหล่งพลังงาน และศูนย์การวิจัยและพัฒนาด้านพลังงานและชิ้นส่วนรถยนต์ |

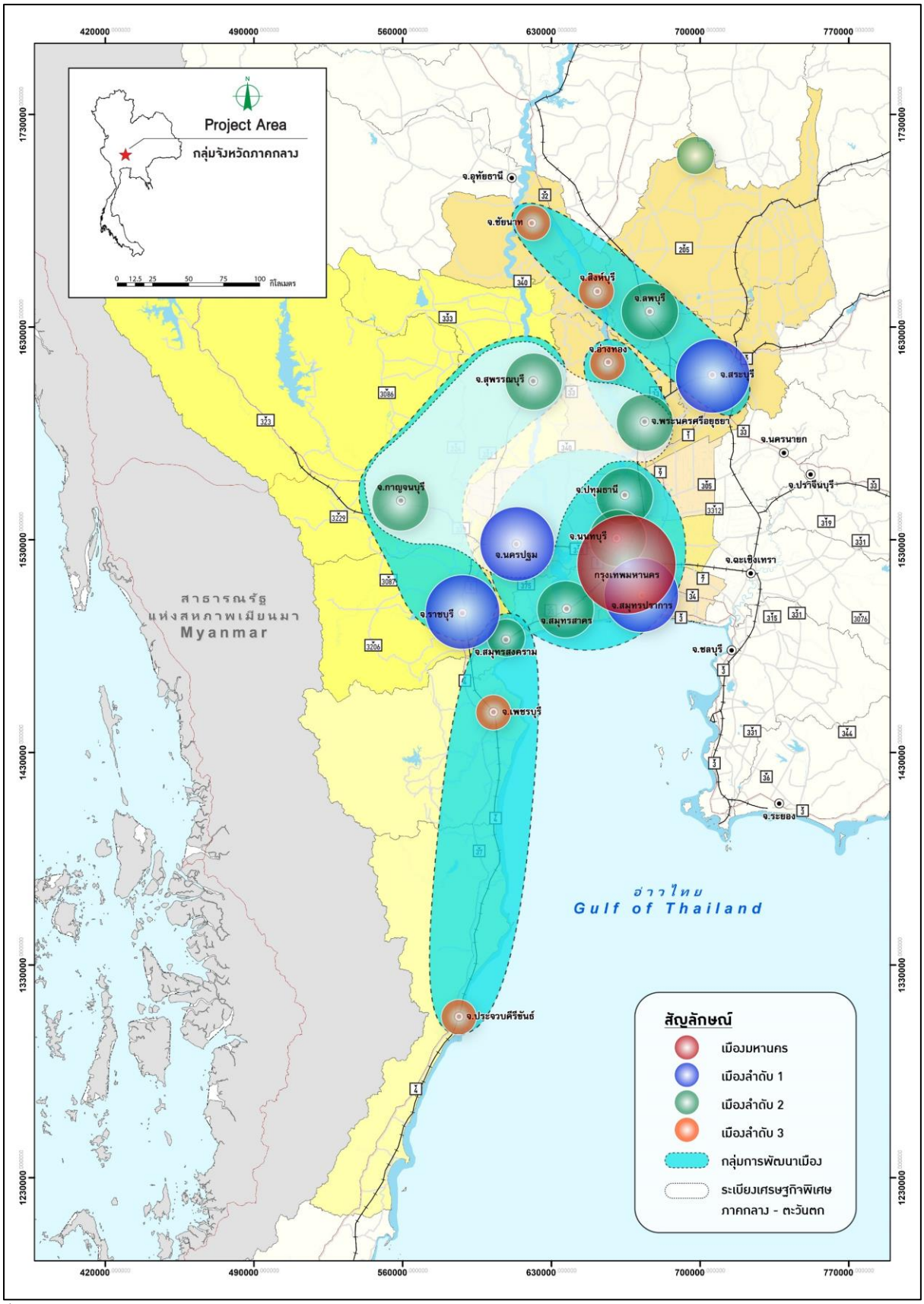
ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566)

สำหรับด้านการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ออกกฎกระทรวงกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว รวม 16 เขต ครอบคลุม 61 จังหวัด โดยกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร มีเขตพัฒนาการท่องเที่ยว 3 เขต ดังนี้

**ตารางที่ 4.1.1 - 3 เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร**

| เขตพัฒนาการท่องเที่ยว | จังหวัด |
|---|---|
| 1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง | **พระนครศรีอยุธยา** นนทบุรี ปทุมธานี อ่างทอง และสิงห์บุรี |
| 2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตชายฝั่งอ่าวไทย | **สมุทรปราการ** สมุทรสงคราม สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา |
| 3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่ | **สระบุรี** นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว |

ที่มา : แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2565 (พ.ศ. 2565)




ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.1 - 1 ลำดับความสำคัญของเมืองและกลุ่มการพัฒนาเมือง ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร**

**1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย 6 จังหวัด คือ จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสระบุรี ตั้งอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางของประเทศไทย บริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา และลุ่มแม่น้ำป่าสัก มีพื้นที่รวม 10.37 ล้านไร่ โดยจังหวัดลพบุรีมีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 3.87 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 37.36 ของกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และชัยนาท คิดเป็นร้อยละ 15.41 และร้อยละ 14.88 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 10.37 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1.25 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.01 พื้นที่ทำการเกษตร 7.07 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 68.18 พื้นที่ป่าไม้ 1.25 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.09 พื้นที่น้ำ 0.45 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.32 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.35 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.40 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

ผลการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีดังนี้

**1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

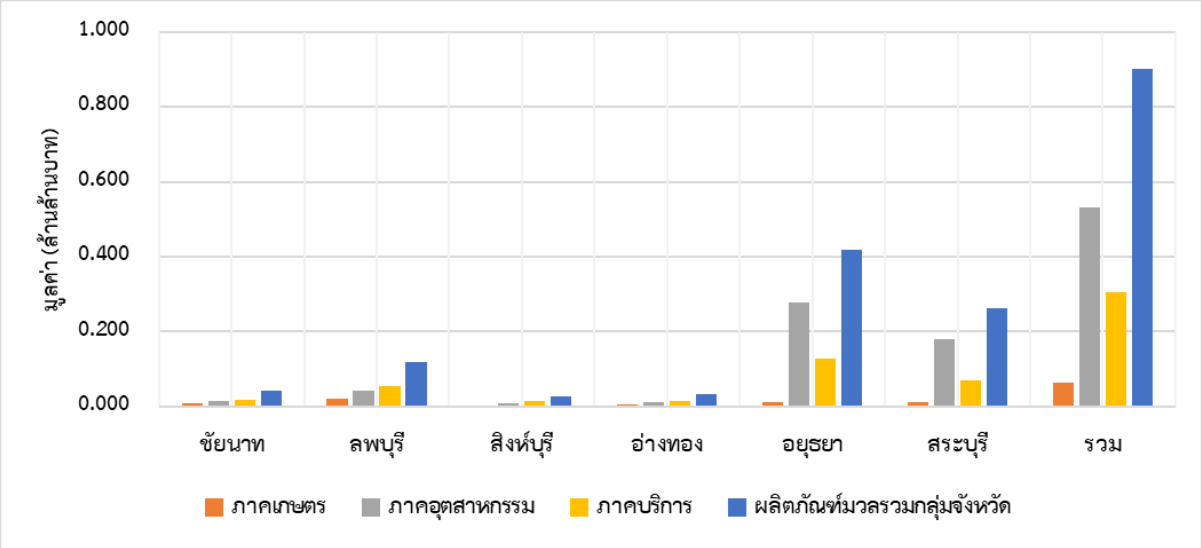
ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปได้ดังนี้

**1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

จากข้อมูลกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีประชากรรวม 2.979 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.16 โดยจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีจำนวนประชากรมากที่สุด ประมาณ 0.822 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดลพบุรี ประมาณ 0.730 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและสระบุรี มีแนวโน้มเติบโตคิดเป็นร้อยละ 0.25 และ 0.10 ตามลำดับ ส่วนจำนวนประชากรจังหวัดอื่น ๆ มีแนวโน้มลดลง ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 321.557 คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดอ่างทอง ประมาณ 279.568 คน/ตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 0.323 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดลพบุรี ประมาณ 0.271 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 901,679 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 2.31 โดยจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุดเท่ากับ 0.418 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 46.37 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดสระบุรี เท่ากับ 0.247 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.04 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดลพบุรี เท่ากับ 0.119 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.22 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนเกือบทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ลพบุรี และสระบุรี คิดเป็นร้อยละ 2.85 2.25 และ 2.11 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน โดยภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 59.08 และ 33.95 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.80 รองลงมา คือ ภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 2.63 และภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 0.07 หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและสระบุรีมีภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด ส่วนภาคเกษตรมีบทบาทน้อยมาก ในขณะที่จังหวัดชัยนาท ลพบุรี อ่างทอง และสิงห์บุรี มีโครงสร้างเศรษฐกิจคล้ายคลึงกันและเป็นจังหวัดที่มีสัดส่วนภาคเกษตรต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

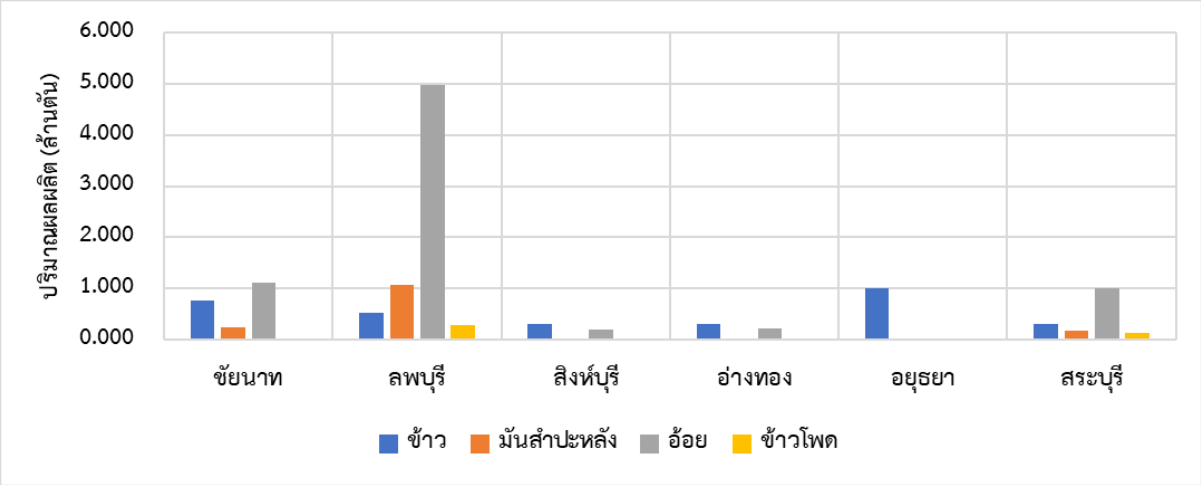
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.1 - 2 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนบน ปี 2565**

### 1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีสัดส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่น ๆ โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัดประกอบด้วย

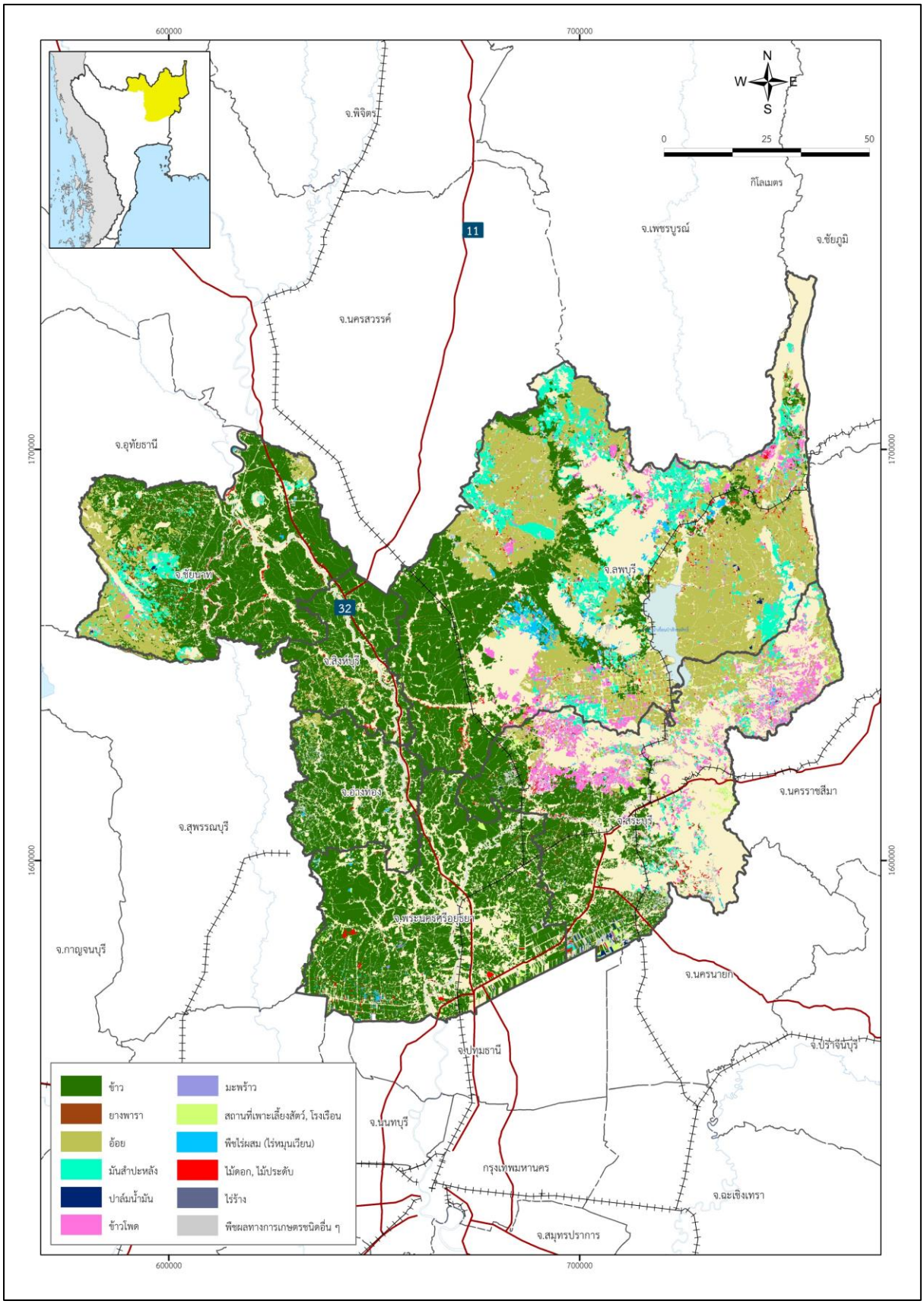
**(1) ข้าวและพืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อยและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดย**ข้าว**แบ่งเป็นข้าวนาปีและนาปรัง จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีพื้นที่เพาะปลูกข้าว จำนวน 5.454 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 3.460 ล้านตัน ซึ่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมากที่สุด คิดเป็น 1.482 ล้านไร่ และ 1.030 ล้านตัน รองลงมา คือ จังหวัดชัยนาท มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 1.253 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 0.781 ล้านตัน สำหรับ**มันสำปะหลัง**มีการเพาะปลูกในพื้นที่ 3 จังหวัด คือ จังหวัดชัยนาท ลพบุรี และสระบุรี มีพื้นที่เพาะปลูกรวม 0.513 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 1.381 ล้านตัน ในขณะที่**อ้อย**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 1.028 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 7.511 ล้านตัน จังหวัดที่มีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมากที่สุด คือ จังหวัดลพบุรี ชัยนาท สระบุรี และอ่างทอง ตามลำดับ ส่วน**ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์**มีการเพาะปลูกในพื้นที่ 3 จังหวัด คือ จังหวัดชัยนาท ลพบุรี และสระบุรี มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.590 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.427 ล้านตัน




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 3 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนบน ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ดัง**รูปที่ 4.1.1 - 4**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 4 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ โคนม เป็ดเนื้อ ไก่เนื้อ และไข่ไก่ โดยจังหวัดที่มีการเลี้ยง**โคนม เป็ดเนื้อ และไก่เนื้อ**มากที่สุด คือ จังหวัดสระบุรี ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 4** นอกจากการเพาะเลี้ยงปศุสัตว์ดังกล่าว กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนยังมีผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ที่สำคัญ คือ **ไข่ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 1,713,197 พันฟอง ส่วน**ไข่เป็ด**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 526,151 พันฟอง ดังแสดง **ตารางที่ 4.1.1 - 5**

**ตารางที่ 4.1.1 - 4 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| ชัยนาท | 58,088 | 1,106 | 200,358 | 7,468,643 | 1,143,506 |
| ลพบุรี | 72,894 | 92,927 | 650,727 | 58,224,259 | 1,031,088 |
| สิงห์บุรี | 2,914 | 114 | 22,627 | 2,443,612 | 113,463 |
| อ่างทอง | 12,355 | 0 | 70,499 | 2,977,750 | 1,478,771 |
| พระนครศรีอยุธยา | 11,219 | 4 | 28,902 | 6,519,589 | 523,052 |
| สระบุรี | 30,826 | 164,237 | 97,212 | 29,542,010 | 884,036 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | **188,296** | **258,388** | **1,070,325** | **107,175,863** | **5,173,916** |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.1 - 5 ผลผลิตจากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| ชัยนาท | 7,900 | 908 | 365,834 | 17,926 | 76,474 |
| ลพบุรี | 9,997 | 119,793 | 965,296 | 157,869 | 71,587 |
| สิงห์บุรี | 449 | 278 | 23,402 | 13,551 | 31,588 |
| อ่างทอง | 1,821 | 0 | 82,990 | 249,261 | 268,376 |
| พระนครศรีอยุธยา | 1,522 | 0 | 21,376 | 937,079 | 52,510 |
| สระบุรี | 4,243 | 283,010 | 117,622 | 337,511 | 25,615 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | **25,932** | **403,990** | **1,576,520** | **1,713,197** | **526,151** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** มีสินค้าสำคัญ คือ ประมงน้ำจืด โดยจังหวัดที่มีพื้นที่เพาะเลี้ยงมากที่สุด คือ จังหวัดลพบุรี รองลงมา คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ชัยนาท อ่างทอง สิงห์บุรี และสระบุรี ตามลำดับ ทั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นการเลี้ยงในบ่อ โดยตลาดกลางสินค้าประมงน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนตั้งอยู่ที่จังหวัดอ่างทอง

**1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 4,981 โรงงาน มีเงินทุนรวม 1,116,308 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 409,151 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีจำนวนโรงงาน 1,933 โรงงาน และมีแรงงานรวม 220,648 คน รองลงมา คือ จังหวัดสระบุรี มีจำนวนโรงงาน 1,552 โรงงาน และมีแรงงานรวม 100,311 คน

นอกจากนี้ จังหวัดพระนครศรีอยุธยายังเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ คือ นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นิคมอุตสาหกรรมไฮเทค (บ้านหว้า) และนิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร ส่วนจังหวัดสระบุรีมีนิคมอุตสาหกรรมสำคัญในพื้นที่ คือ นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย และนิคมอุตสาหกรรมหนองแค

**1.1.4) ข้อมูลด้านท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีนักท่องเที่ยว จำนวน 21.643 ล้านคน โดยจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 10.251 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดลพบุรี จำนวน 4.181 ล้านคน และจังหวัดสระบุรี จำนวน 4.388 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดชัยนาท** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น วัดพระบรมธาตุวรวิหาร สวนนกชัยนาท เขื่อนเจ้าพระยา วัดธรรมามูล วัดปากคลองมะขามเฒ่า อนุสาวรีย์ขุนสรรค์ วัดพิชัยนาวาส เป็นต้น

**(2) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น วัดใหญ่ชัยมงคล วัดมงคลบพิตร วังช้างอยุธยา วัดมหาธาตุ วัดมเหยงคณ์ วัดพรีศรีสรรเพชญ์ วัดไชยวัฒนาราม วัดหน้าพระเมรุ วัดพุทไธศวรรย์ พระราชวังบางปะอิน ตลาดน้ำอโยธยา ตลาดน้ำทุ่งบัวชม พุทธอุทยานมหาราชฯ พระราชวังโบราณ พระที่นั่งมังคลาภิเษก วัดภูเขาทอง และอนุสาวรีย์นายขนมต้ม เป็นต้น

**(3) จังหวัดลพบุรี** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น พระนารายณ์ราชนิเวศน์ พระปรางค์สามยอด ศาลพระกาฬ ป้อมชัยชนะสงคราม เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ทุ่งทานตะวัน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าซับลังกา พิพิธภัณฑ์บ้างโป่งมะนาว และอ่างซับเหล็ก เป็นต้น

**(4) จังหวัดสระบุรี** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น น้ำตกเจ็ดสาวน้อย วัดเขาวง วัดพระพุทธบาทราชวรมหาวิหาร วัดไผ่ล้อม ฟาร์มโคนมไทย - เดนมาร์ค อุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น หอวัฒนธรรมพื้นบ้านไทยวน วัดพระพุทธฉาย น้ำตกมวกเหล็ก วัดป่าสว่างบุญ เป็นต้น

**(5) จังหวัดสิงห์บุรี** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ตลาดบ้านระจัน อนุสาวรีย์วีรชนบ้านบางระจัน วัดพิกุลทองพระอารามหลวง วัดอัมพวัน รูปปั้นองค์พระพรหม เป็นต้น

**(6) จังหวัดอ่างทอง** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น วัดไชโยวรวิหาร พระนอน วัดขุนอินทประมูล วัดป่าโมกวรวิหาร อนุสาวรีย์นายดอกนายทองแก้ว อนุสาวรีย์พันท้ายนรสิงห์ วัดสี่ร้อย เป็นต้น

**1.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด อีกทั้งยังมีโครงข่ายเชื่อมไปต่างประเทศ โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย

**1.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคเหนือ อีกทั้งทางหลวงบางช่วงยังเป็นส่วนหนึ่งของถนนสายเอเชีย AH1 (หินกอง - บางปะอิน/ชัยนาท - ตาก) AH2 (ชัยนาท - แม่สาย) AH12 (สระบุรี - หินกอง) AH13 (ทางต่างระดับนครสวรรค์ - แยกอุทยานสวรรค์) โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน คือ ช่วงประตูน้ำพระอินทร์ - หนองแค ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ช่วงหนองแค - แยกโรงเรียนสุธีวิทยาผ่านจังหวัดสระบุรี แยกโรงเรียนสุธีวิทยา - ลำพยนต์ ผ่านจังหวัดลพบุรี และดอนรังนก - หางน้ำหนองแขม ผ่านจังหวัดชัยนาท

**(2) ทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางตอนบนที่จังหวัดสระบุรีและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน คือ สระบุรี - ตาลเดี่ยว - ซับบอน - มวกเหล็ก

**(3) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)** เป็นถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เชื่อมกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลและภาคกลางตอนบน โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน คือ ต่างระดับเชียงรากน้อย - บางปะอิน ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**(4) ทางหลวงหมายเลข 11** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 32 เริ่มต้นที่อินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี มุ่งเข้าสู่ภาคเหนือ

**(5) ทางหลวงหมายเลข 32** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 1 และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 เริ่มต้นที่บางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท และสิ้นสุดที่แยกหลวงพ่อโอ จังหวัดนครสวรรค์

**(6) ทางหลวงหมายเลข 33** เป็นทางหลวงสายประธานวางตัวแนวตะวันออก - ตะวันตก ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนที่จังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี

**(7) ทางหลวงหมายเลข 309** ทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงพื้นภาคกลางตอนบนระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - อ่างทอง - สิงห์บุรี

**(8) ทางหลวงหมายเลข 311** ทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงจังหวัดลพบุรี - สิงห์บุรี - ชัยนาท

**(9) ทางหลวงหมายเลข 340** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 อำเภอบางบัวทอง จังหวัดปทุมธานี ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี และไปสิ้นสุดที่จังหวัดชัยนาท

**(10) ทางหลวงหมายเลข 347** เป็นทางหลวงสายรองวางตัวแนวเหนือ - ใต้เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 346 อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี มุ่งเข้าสู่อำเภอเชียงรากน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และไปสิ้นสุดที่ตำบลเจ้าปลุก อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการทุกจังหวัด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 11.825 ล้านคน/ปี และจังหวัดที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือ จังหวัดสระบุรี และลพบุรี

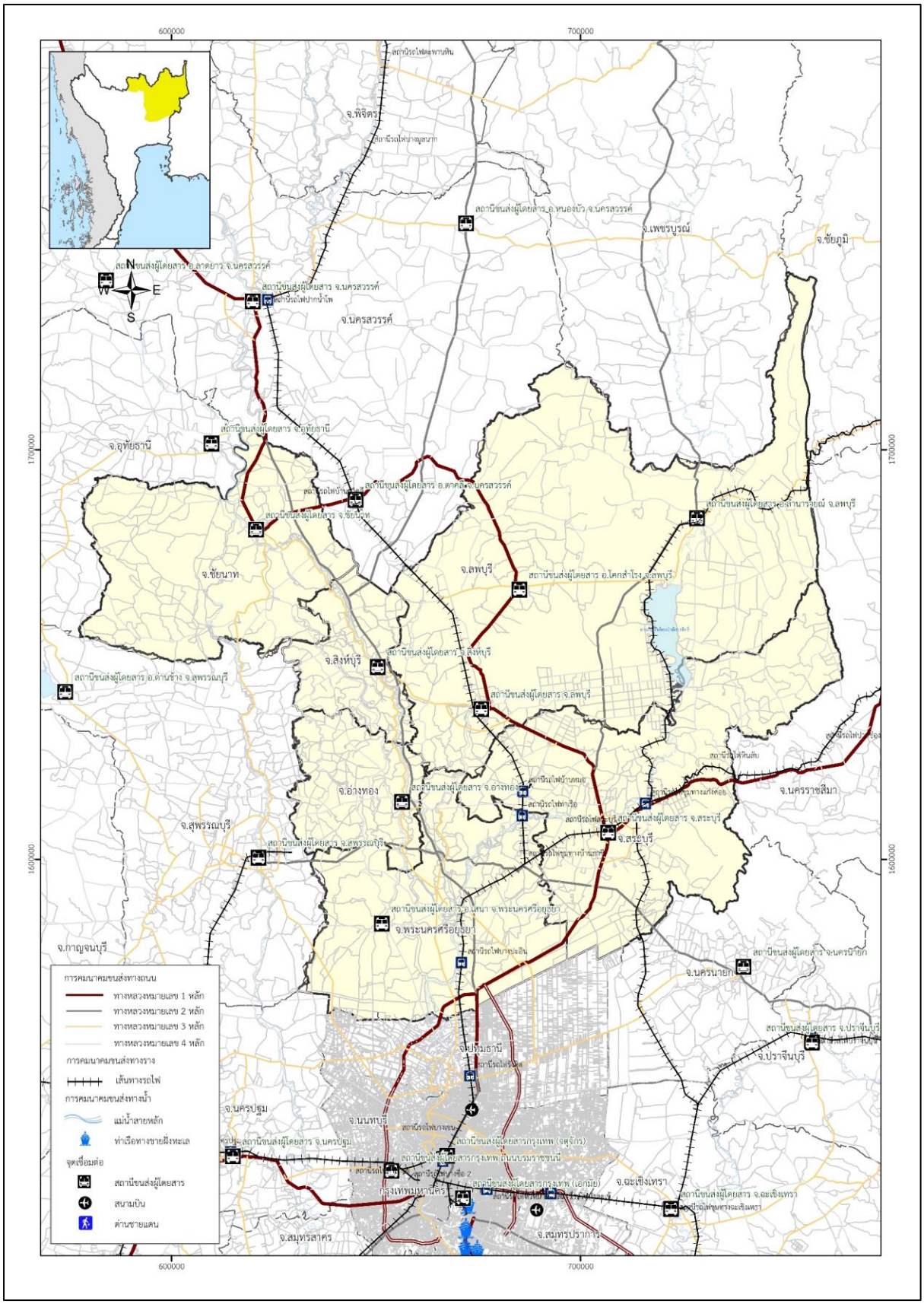
**1.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้ง 2 เส้นทาง มีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ คือ สถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นทางแยกระหว่างสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ

**1.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก โดยจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและอ่างทองเป็นจุดต้นทาง - ปลายทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้า ในปี 2565 มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาล่องและขาขึ้น ประมาณ 18.624 ล้านตัน และ 20.370 ล้านตัน

สำหรับการเดินทางทางน้ำของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน พบว่า มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 17,514 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 291,362 คน



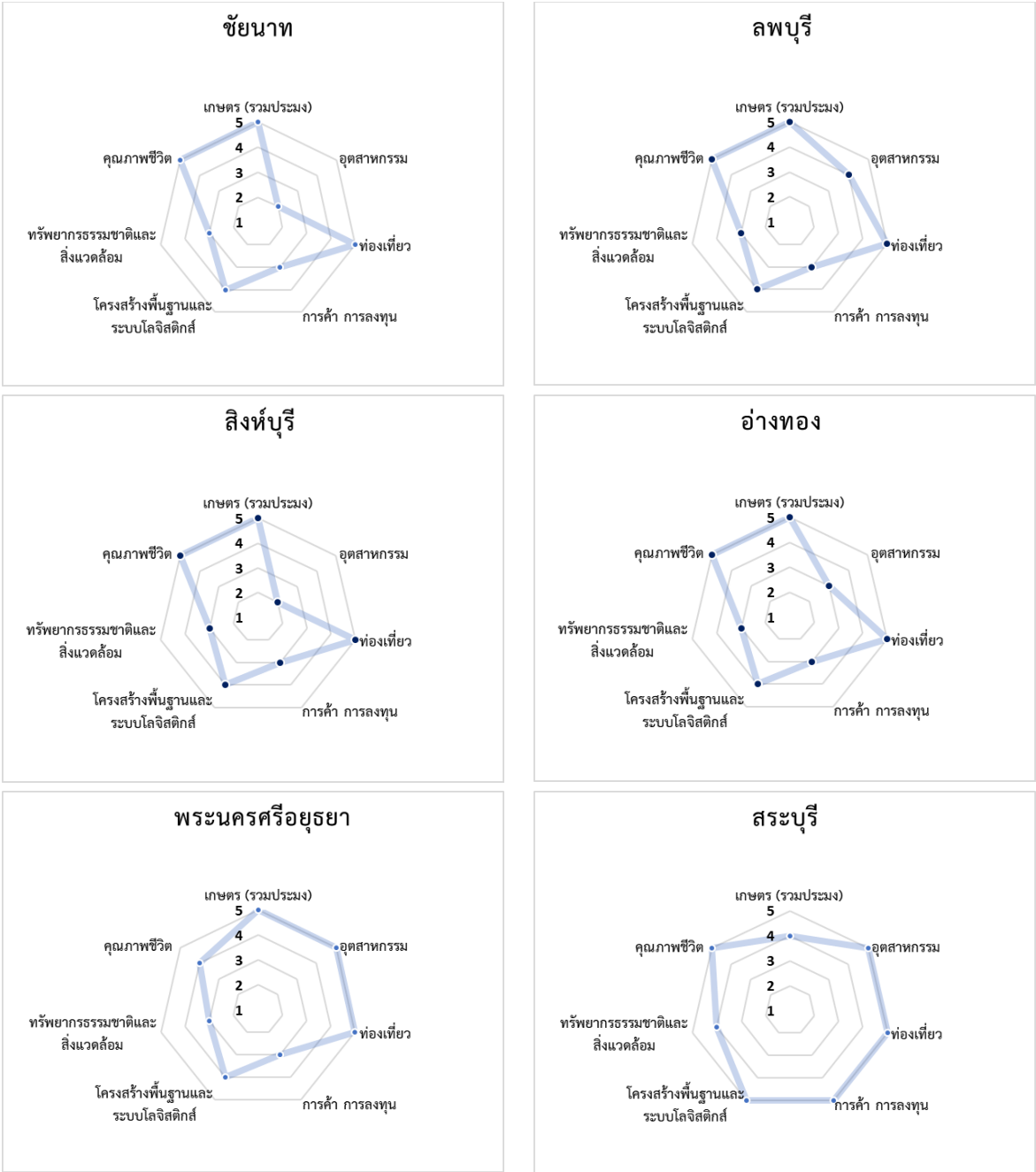

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 5 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

### 1.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคกลางตอนบนดังแสดงใน**รูปที่ 4.1.1 - 6**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.1 - 6 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนเน้นการพัฒนาด้านเกษตร อุตสาหกรรม คุณภาพชีวิต การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะด้านน้ำเป็นหลัก การวิเคราะห์รายจังหวัด พบว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีประเด็นการพัฒนาครอบคลุมทุกด้าน จังหวัดสิงห์บุรีและอ่างทองไม่มีการกล่าวถึงการส่งเสริมการค้าการลงทุนนอกภาคเกษตร ส่วนจังหวัดสระบุรีมีการส่งเสริมการค้าการลงทุนในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่ได้ระบุในประเด็นการพัฒนาและไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนาส่วนนี้ จังหวัดชัยนาทไม่มีการกล่าวถึงด้านการค้าการลงทุน ส่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์มีการกล่าวในแผนพัฒนาโดยรวมแต่ไม่ได้ระบุในประเด็นการพัฒนาและไม่มีโครงการและงบประมาณ จังหวัดลพบุรีไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และการค้าการลงทุน

นอกจากนี้ จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน พบว่า ยังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ แผนการบูรณาการและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคตให้เกิดประโยชน์สูงสุด การพิจารณาแนวทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในประเด็นการยกระดับการท่องเที่ยวมูลค่าสูง การส่งเสริมการค้าการลงทุนและอุตสาหกรรมในพื้นที่ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเพิ่มเติมนอกเหนือจากภาคเกษตรกรรมที่เป็นจุดแข็งในปัจจุบันของพื้นที่รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ครอบคลุมในทุกมิติ

**2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรปราการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางของประเทศไทย มีพื้นที่รวม 3.33 ล้านไร่ โดยจังหวัดนครปฐมมีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 1.36 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 40.75 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดปทุมธานีและสมุทรปราการ คิดเป็นร้อยละ 28.68 และร้อยละ 18.87 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 3.33 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1.03 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 30.88 พื้นที่ทำการเกษตร 1.87 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 56.08 พื้นที่ป่าไม้ 0.014 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.42 พื้นที่น้ำ 0.14 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.28 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.28 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 8.36 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล

**2.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

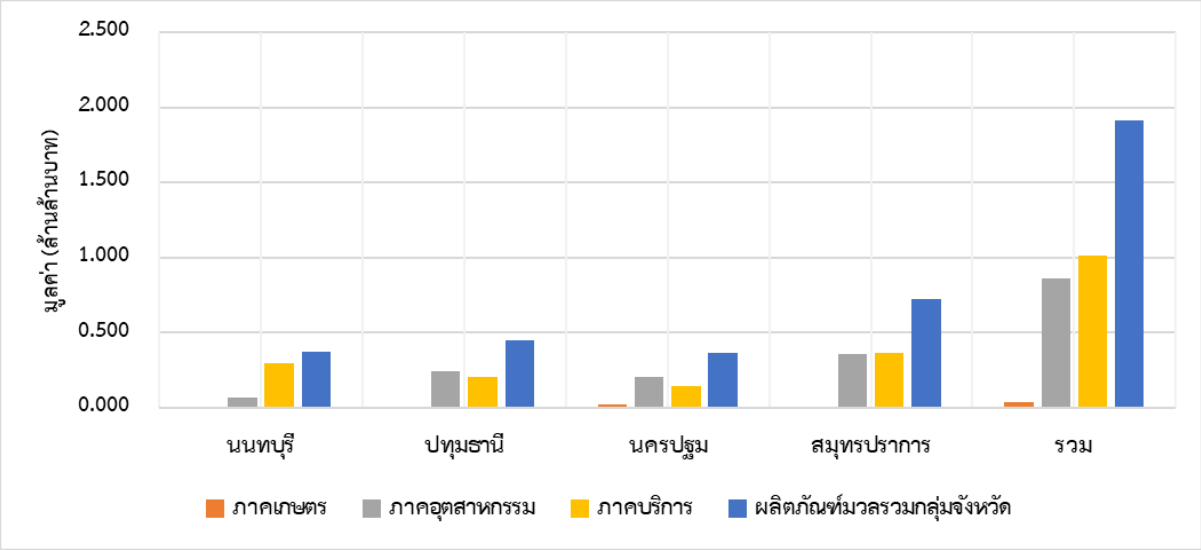
ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปได้ดังนี้

**2.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลมีประชากรรวม 4.825 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 1.03 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรปราการ ประมาณ 1.373 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 1.42 ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดนนทบุรี ประมาณ 2,102.018 คน/ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรปราการ ประมาณ 1.023 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดปทุมธานี ประมาณ 0.765 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลมี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 1.909 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 3.04 โดยจังหวัดสมุทรปราการมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.724 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37.93 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดปทุมธานี เท่ากับ 0.418 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23.50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดนนทบุรี เท่ากับ 0.369 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19.33 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดนนทบุรี นครปฐม และปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 6.47 4.87 และ 4.25 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล โดยภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 45.25 และ 52.91 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.27 รองลงมา คือ ภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 1.96 และภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 0.32 หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า จังหวัดสมุทรปราการ ปทุมธานี และนครปฐมมีภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด ส่วนภาคเกษตรมีบทบาทน้อยมาก ในขณะที่จังหวัดนนทบุรีมีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

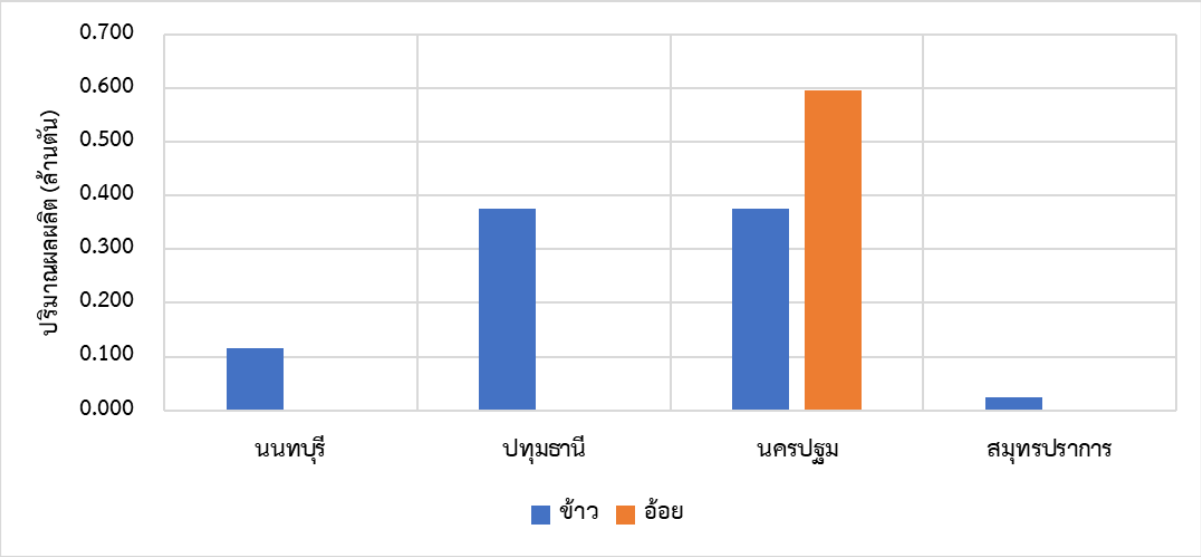
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.1 - 7 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางปริมณฑล ปี 2565**

**2.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลมีอัตราขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตร อยู่ที่ร้อยละ 2.09 อยู่ในลำดับที่ 6 จาก 18 กลุ่มจังหวัด โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ประกอบด้วย

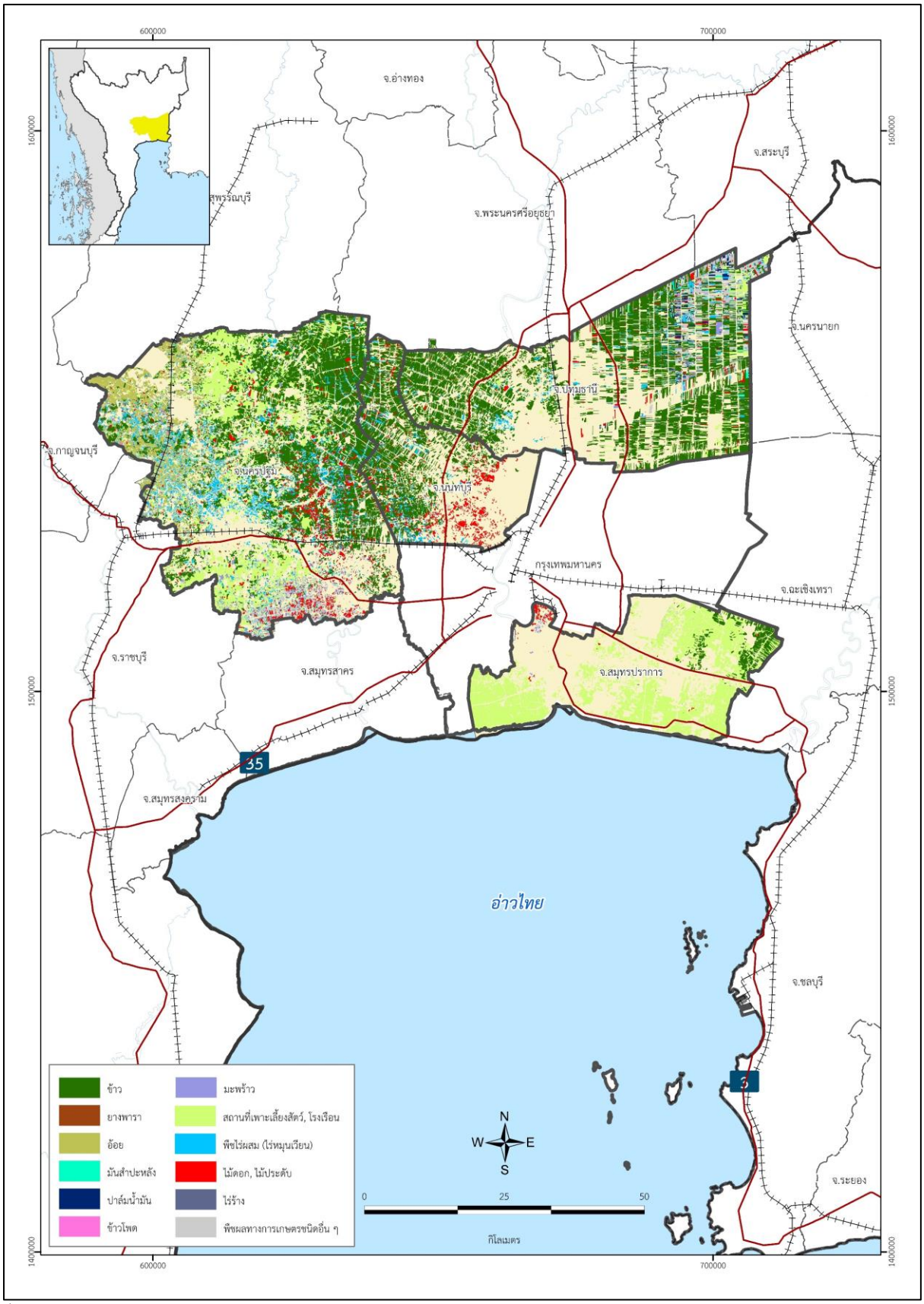
**(1) ข้าวและพืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ข้าว โดย**ข้าว**แบ่งเป็นข้าวนาปีและนาปรัง จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลมีพื้นที่เพาะปลูกข้าว จำนวน 1.174 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.858 ล้านตัน และมีพื้นที่เพาะปลูกพืชไร่ที่เป็น**อ้อยโรงงาน**จำนวน 0.087 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.594 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม ผลผลิตไม่ได้มีปริมาณมากเมื่อเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่น ๆ หรือปริมาณรวมทั้งประเทศ ดัง**รูปที่ 4.1.1 - 8**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 8 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางปริมณฑล ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ดัง**รูปที่ 4.1.1 - 9**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 9 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ ไก่เนื้อ ไข่ไก่ เป็ดเนื้อ ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 6** โดย**ไข่ไก่**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 613,630 พันฟอง ส่วน**ไข่เป็ด**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 188,370 พันฟอง ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 7** อย่างไรก็ตาม ผลผลิตไม่ได้มีปริมาณมากเมื่อเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่น ๆ หรือปริมาณรวมทั้งประเทศ

**ตารางที่ 4.1.1 - 6 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| นนทบุรี | 2,228 | 0 | 0 | 123,024 | 116,552 |
| ปทุมธานี | 4,687 | 39 | 2 | 551,928 | 386,777 |
| นครปฐม | 45,992 | 24,482 | 84,052 | 7,800,882 | 1,936,823 |
| สมุทรปราการ | 509 | 0 | 0 | 50,059 | 9,115 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | 53,416 | 24,521 | 84,054 | 8,525,893 | 2,449,267 |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.1 - 7 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| นนทบุรี | 308 | 0 | 0 | 1,769 | 16,031 |
| ปทุมธานี | 682 | 0 | 0 | 27,920 | 35,111 |
| นครปฐม | 6,357 | 31,824 | 146,362 | 583,480 | 136,950 |
| สมุทรปราการ | 71 | 0 | 0 | 460 | 278 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | **7,417** | **31,824** | **146,362** | **613,630** | **188,370** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** มีสินค้าสำคัญ คือ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด และการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง เช่น กุ้ง ปลาน้ำกร่อย และหอย แต่ผลผลิตไม่ได้มีปริมาณมากเมื่อเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่น ๆ หรือปริมาณรวมทั้งประเทศ

**2.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลมีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 15,398 โรงงาน มีเงินทุนรวม 1,454,819 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 974,669 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรปราการ มีจำนวนโรงงาน 7,004 โรงงาน และมีแรงงานรวม 477,521 คน รองลงมา คือ จังหวัดปทุมธานี มีจำนวนโรงงาน 3,460 โรงงาน และมีแรงงานรวม 243,944 คน และจังหวัดนครปฐม มีจำนวนโรงงาน 3,340 โรงงาน และมีแรงงานรวม 176,683 คน

นอกจากนี้ จังหวัดสมุทรปราการยังเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ คือ นิคมอุตสาหกรรมบางปู นิคมอุตสาหกรรมบางปู (เหนือ) นิคมอุตสาหกรรมบางพลี นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย (สุวรรณภูมิ) เขตประกอบการอุตสาหกรรมไทยซัมมิท เขตประกอบการอุตสาหกรรมชัยนันท์ บางพลี พาร์คแลนด์ เขตประกอบอุตสาหกรรมกลุ่มโรงงานฟอกหนัง ส่วนจังหวัดปทุมธานีมีเขตประกอบอุตสาหกรรมสำคัญ คือ เขตประกอบการอุตสาหกรรมบริษัท นวนคร จำกัด สวนอุตสาหกรรมบางกะดี และเขตประกอบการอุตสาหกรรมไทยซูซูกิ

**2.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลตั้งอยู่ใกล้พื้นที่กรุงเทพมหานคร มีนักท่องเที่ยว จำนวน 13.574 ล้านคน โดยจังหวัดนนทบุรีมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 3.694 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดนครปฐม จำนวน 3.657 ล้านคน และจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 3.289 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดนครปฐม** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น องค์พระปฐมเจดีย์ พระราชวังสนามจันทร์ พุทธมณฑล พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พิพิธภัณฑ์หุ่นขี้ผึ้ง วัดไร่ขิง ตลาดน้ำดอนหวาย ตลาดน้ำลำพญา ลานแสดงช้างและฟาร์มจระเข้สามพราน เป็นต้น

**(2) จังหวัดนนทบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ตลาดน้ำบางคูเวียง เกาะเกร็ด ศูนย์วัฒนธรรมพื้นบ้านชาวมอญ หมู่บ้านเครื่องปั้นดินเผา สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ วัดโชติการาม วัดเฉลิมพระเกียรติวรมหาวิหาร วัดปราสาท วัดเขมาภิรตารามราชวรมหาวิหาร เป็นต้น

**(3) จังหวัดปทุมธานี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ศาลหลักเมือง วัดไผ่ล้อม วัดหงส์ปทุมาวาส วัดชินวราราม วัดสิงห์ วัดเจดีย์ทอง วัดบัวขวัญ องค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ หออัครศิลปิน ตลาดไท สวนสนุกดรีมเวิลด์ เป็นต้น

**(4) จังหวัดสมุทรปราการ** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ป้อมพระจุลจอมเกล้า เมืองโบราณ พระสมุทรเจดีย์ วัดกลางวรวิหาร วัดอโศการาม พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ พิพิธภัณฑ์ทหารเรือ พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ สถานตากอากาศบางปู บึงตะโก้ ฟาร์มจระเข้สมุทรปราการ เป็นต้น

**2.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย

**2.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคเหนือ โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงสนามกีฬาธูปะเตมีย์ - ประตูน้ำพระอินทร์ ผ่านจังหวัดปทุมธานี สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**(2) ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออก โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงบางนา - คลองด่านผ่านจังหวัดสมุทรปราการ สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

**(3) ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา จังหวัดสงขลา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงอ้อมใหญ่ - นครชัยศรี - สระกระเทียม ผ่านจังหวัดนครปฐม สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ที่จังหวัดราชบุรี

**(4) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยสายทางที่ผ่านจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงทางแยกเข้าสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า - พิมพา ผ่านจังหวัดสมุทรปราการ สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

**(5) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)** เป็นถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงคลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางหลวง ผ่านจังหวัดนนทบุรี และช่วงคลองบางหลวง - ต่างระดับเชียงรากน้อย และช่วงบางปะอิน - คลองพระยาสุเรนทร์ ผ่านจังหวัดปทุมธานี สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและกรุงเทพมหานคร

**(6) ทางหลวงหมายเลข 34** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3 ที่จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

**(7) ทางหลวงหมายเลข 321** เป็นทางหลวงสายรองประธานวางตัวแนวเหนือ - ใต้เชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงนครปฐม - ทุ่งคอก ผ่านจังหวัดนครปฐม สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ที่จังหวัดสุพรรณบุรี

**(8) ทางหลวงหมายเลข 340** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงบางบัวทอง - ลาดบัวหลวง ผ่านจังหวัดปทุมธานี สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ที่จังหวัดสุพรรณบุรี โดยผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**(9) ทางหลวงหมายเลข 346** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 1 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล คือ ช่วงต่างระดับรังสิต - แยกนพวงศ์ ผ่านจังหวัดปทุมธานี ช่วงแยกนพวงศ์ - บางเลน ผ่านจังหวัดนนทบุรี และช่วงบางเลน - หนองกระทุ่ม ผ่านจังหวัดนครปฐม

**(10) ทางหลวงหมายเลข 347** เป็นทางหลวงสายรองวางตัวแนวเหนือ - ใต้เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 346 อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี มุ่งเข้าสู่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**(11) ทางหลวงหมายเลข 352** ทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงจังหวัดปทุมธานีและพระนครศรีอยุธยา

**(12) ทางหลวงหมายเลข 375** ทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงจังหวัดสมุทรสาครและนครปฐม

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการที่จังหวัดนครปฐม โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 0.941 ล้านคน/ปี

ในขณะที่จังหวัดปทุมธานีและนครปฐม มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับขนส่งสินค้า คือ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล โดยในระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้ารวมมากกว่า 1.80 พันล้านตัน/ปี

**2.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนปริมณฑล คือ เส้นทางรถไฟทางไกล สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก เนื่องจากทุกเส้นทางมีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟรังสิต สถานีรถไฟศาลายา และสถานีรถไฟนครปฐม เป็นต้น

นอกจากนี้ กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ยังมีเส้นทางรถไฟฟ้าให้บริการเชื่อมต่อเข้าสู่กรุงเทพมหานคร 3 เส้นทาง ประกอบด้วย

(1) รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม หรือรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยเส้นทางที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย 7 สถานี ระหว่างสถานีคลองบางไผ่ - สถานีไทรม้า

(2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสะพานใหม่ - คูคต โดยเส้นทางที่อยู่ในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย 1 สถานี คือ สถานีคูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โดยเส้นทางที่อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย 9 สถานี ระหว่างสถานีสำโรง - เคหะฯ

(3) รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยเส้นทางที่ผ่านจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย 2 สถานี คือ สถานีหลักหก และสถานีรังสิต

(4) รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง โดยเส้นทางที่อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย  สถานี ระหว่างสถานีศรีแบริ่ง - สถานีสำโรง

(5) รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โดยเส้นทางที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย 10 สถานี ระหว่างสถานีแคราย - สถานีเมืองทองธานี

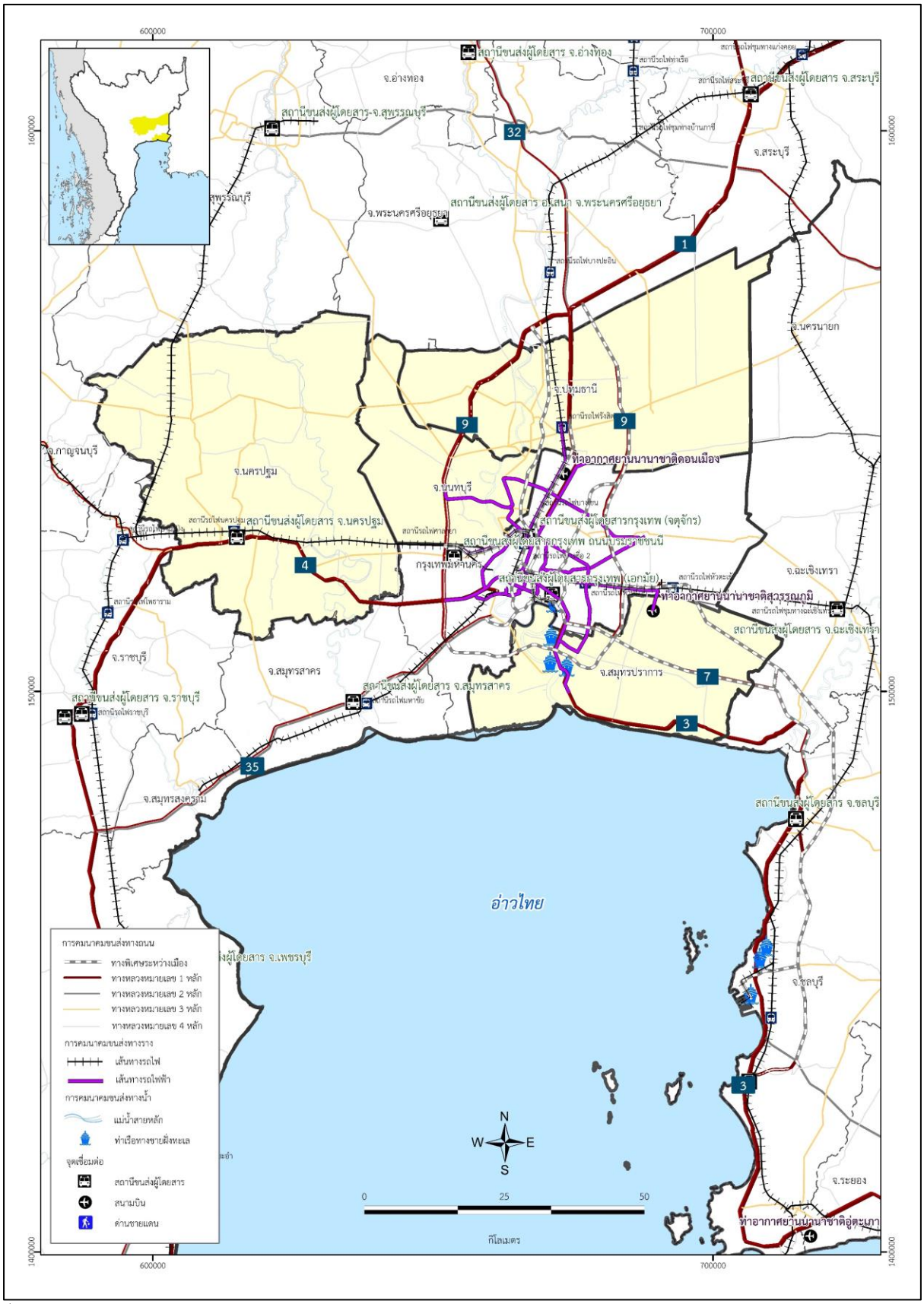
**2.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ในปี 2565 จังหวัดปทุมธานี และนนทบุรี มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาล่อง ประมาณ 1.167 ล้านตัน นอกจากนี้ ยังมีการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากกว่า 10 ล้านตัน/ปี

สำหรับการเดินทางทางน้ำ จังหวัดนนทบุรี และนครปฐม มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำ 15,026 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 116,498 คน

**2.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล มีท่าอากาศยานจำนวน 1 แห่ง ใน 1 จังหวัด ได้แก่ **ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ** อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นท่าอากาศยานในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2559 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 43,226 พันคน/ปี และขนส่งสินค้าเฉลี่ย 1,240,114 ตัน/ปี



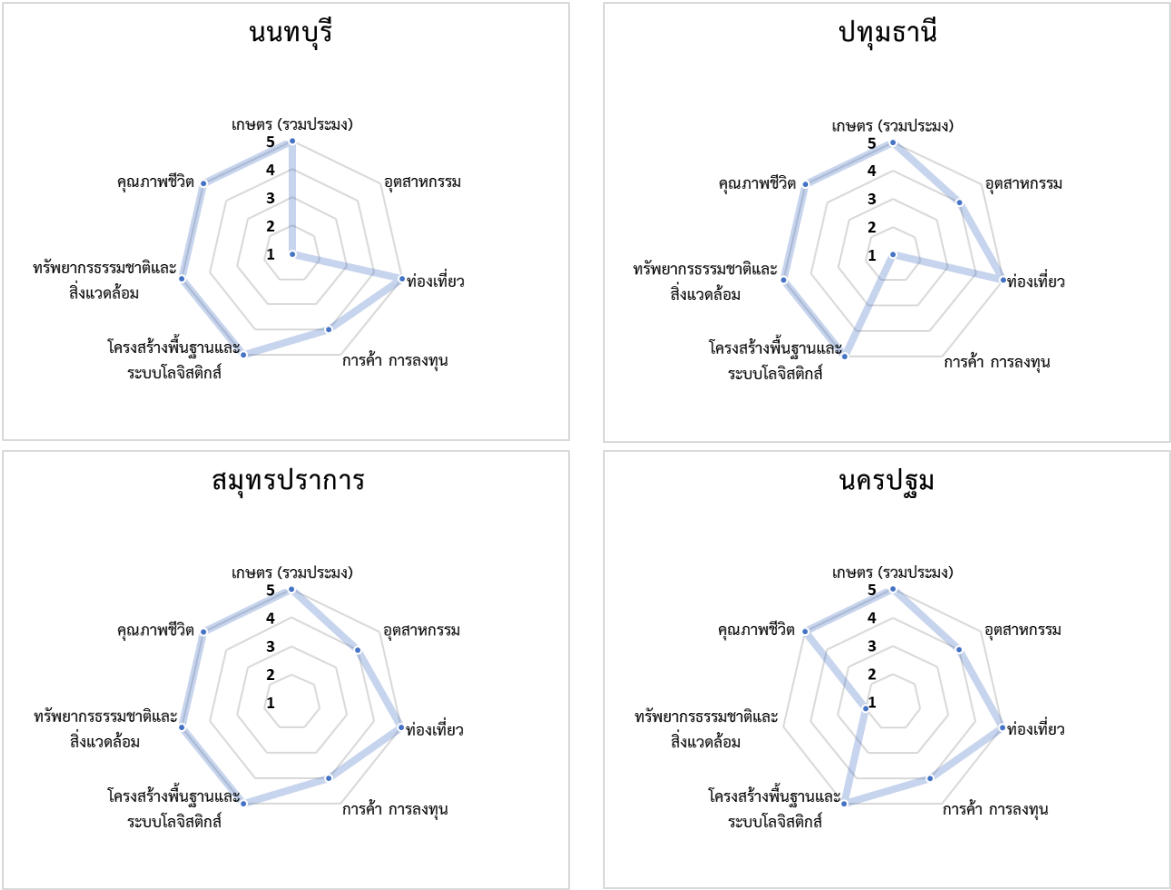

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 10 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

### 2.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคกลางปริมณฑลแสดงใน**รูปที่ 4.1.1 - 11**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.1 - 11 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลเน้นการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แต่ไม่มีการส่งเสริมในด้านการอุตสาหกรรมและการค้าการลงทุนในภาพรวมแม้ว่าแผนพัฒนาจังหวัดสมุทรปราการและนครปฐมจะมีโครงการและงบประมาณในการส่งเสริมด้านนี้ การวิเคราะห์ในรายจังหวัดพบว่า จังหวัดนนทบุรีไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนพัฒนาจังหวัดและไม่มีการตั้งงบประมาณในส่วนนี้ จังหวัดปทุมธานีไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาการค้า การลงทุนในแผนพัฒนาจังหวัดและไม่มีการตั้งงบประมาณในส่วนนี้ และจังหวัดนครปฐมไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาและดำรงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในแผนพัฒนาจังหวัดและไม่มีการตั้งงบประมาณในส่วนนี้

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลพบว่ายังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ การส่งเสริมการค้าการลงทุนเพื่อรองรับโอกาสการค้าการลงทุนที่ขยายตัวออกจากกรุงเทพมหานคร รวมถึงการกำหนดแนวทางการพัฒนาและจัดการระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานระดับสากล

**3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี ตั้งอยู่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีแม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำแควไหลผ่าน มีพื้นที่รวม 18.77 ล้านไร่ โดยจังหวัดกาญจนบุรีมีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 12.18 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 64.86 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดสุพรรณบุรี และราชบุรี คิดเป็นร้อยละ 17.84 และร้อยละ 17.34 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 18.77 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 0.99 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.28 พื้นที่ทำการเกษตร 7.57 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 40.32 พื้นที่ป่าไม้ 8.98 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 47.85 พื้นที่น้ำ 0.77 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.10 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.46 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.45 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

**3.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

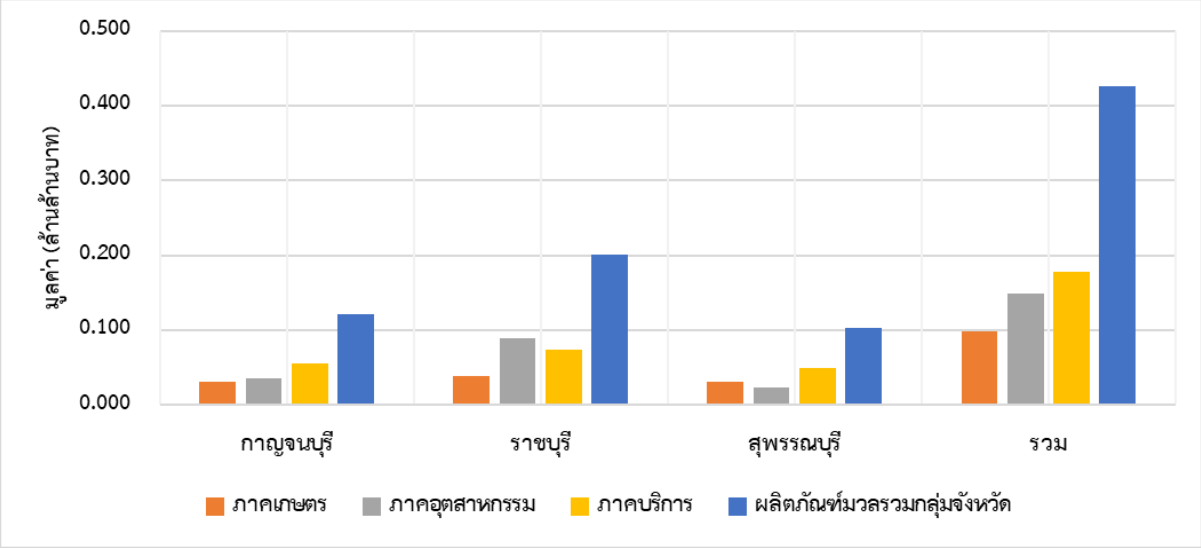
ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปได้ดังนี้

**3.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มีประชากรรวม 2.586 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.16 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดกาญจนบุรี ประมาณ 0.894 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดราชบุรี ประมาณ 0.866 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า จังหวัดกาญจนบุรีและราชบุรี มีแนวโน้มเติบโตคิดเป็นร้อยละ 0.61 และ 0.15 ตามลำดับ ส่วนจำนวนประชากรจังหวัดสุพรรณบุรีมีแนวโน้มลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.30 ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดราชบุรี ประมาณ 166.441 คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดสุพรรณบุรี ประมาณ 154.235 คน/ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดสุพรรณบุรี ประมาณ 0.438 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดกาญจนบุรี ประมาณ 0.264 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 0.425 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 3.18 โดยจังหวัดราชบุรีมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.201 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดกาญจนบุรี เท่ากับ 0.121 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.11 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดสุพรรณบุรี เท่ากับ 0.103 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 24.29 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี คิดเป็นร้อยละ 3.89 3.39 และ 2.14 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาโครงสร้าง**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคเกษตร (ร้อยละ 23.24) ภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละ 34.84) และภาคบริการ (ร้อยละ 41.92) มีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.87 รองลงมา คือ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 3.15 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 2.64 หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า จังหวัดราชบุรี มีภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด ส่วนจังหวัดกาญจนบุรีและสุพรรณบุรี มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด อีกทั้ง ภาคเกษตรยังมีความสำคัญกว่าภาคอุตสาหกรรม ในขณะที่จังหวัดกาญจนบุรีมีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

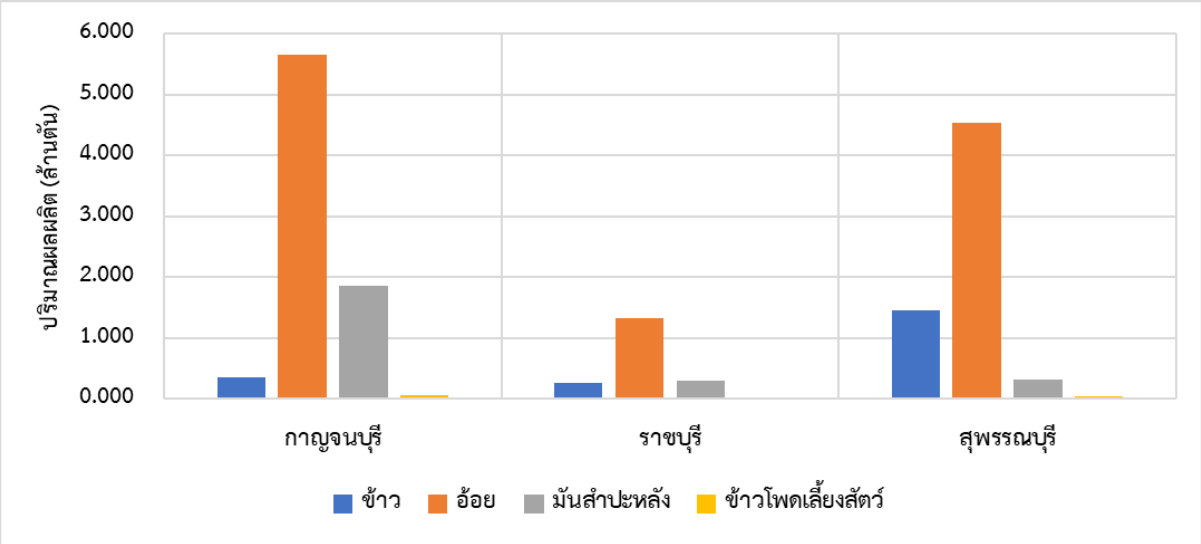
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.1 - 12 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนล่าง 1 ปี 2565**

### 3.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มีสัดส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่น ๆ โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัดประกอบด้วย

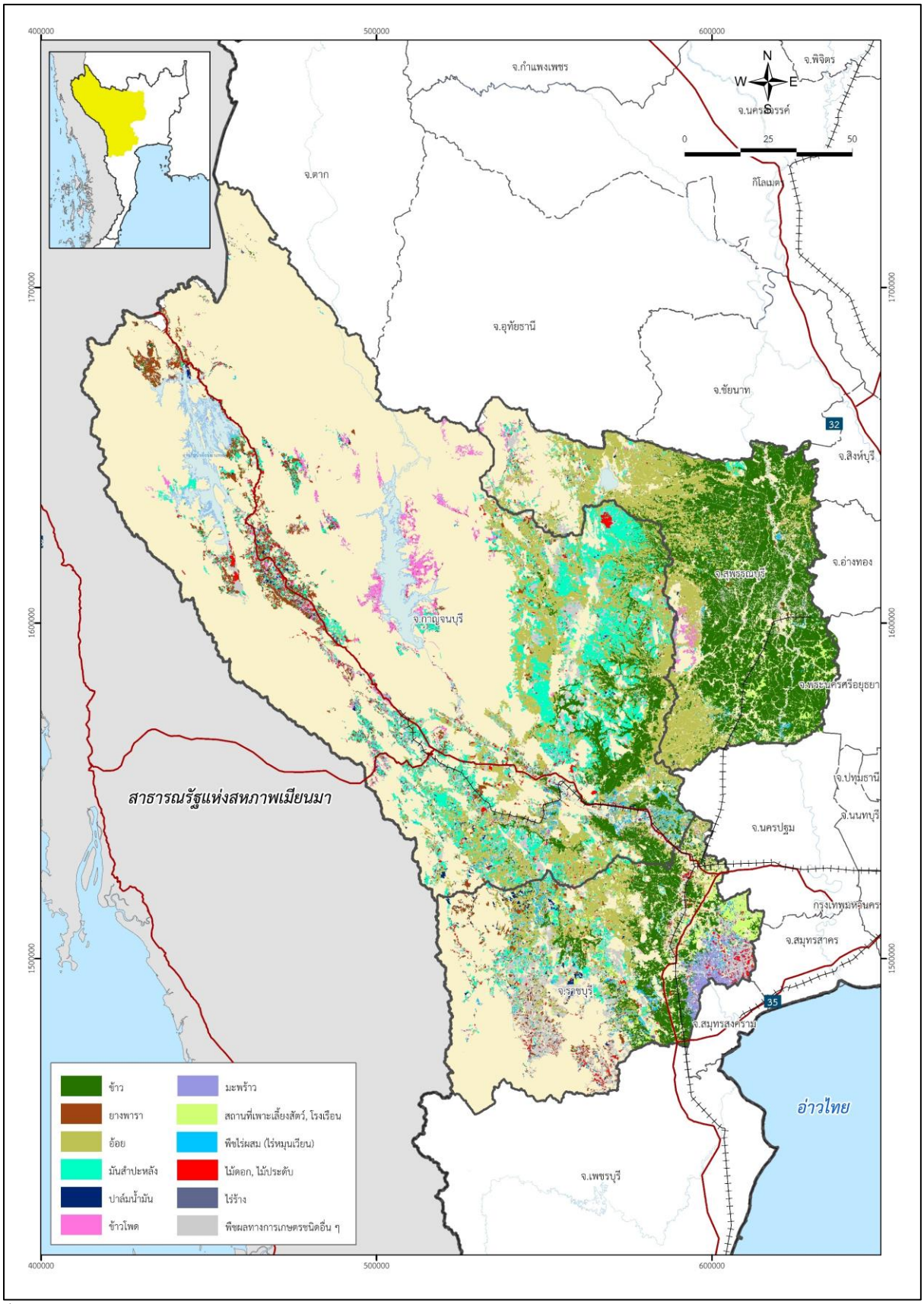
**(1) ข้าวและพืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ข้าว มันสำปะหลัง และอ้อย โดย**ข้าว**แบ่งเป็นข้าวนาปีและนาปรัง จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ใน ปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มีพื้นที่เพาะปลูกข้าว จำนวน 3.003 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 2.037 ล้านตัน ซึ่งจังหวัดสุพรรณบุรี มีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมากที่สุดคิดเป็น 2.093 ล้านไร่ และ 1.446 ล้านตัน รองลงมา คือ จังหวัดกาญจนบุรี มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.536 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 0.334 ล้านตัน สำหรับ**อ้อย**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 1.526 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 11.532 ล้านตัน ในขณะที่**มันสำปะหลัง**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.678 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 2.550 ล้านตัน จังหวัดที่มีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมากที่สุด คือ จังหวัดกาญจนบุรี




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 13 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนล่าง 1 ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ดัง**รูปที่ 4.1.1 - 14**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 14 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ ไก่ สุกร โคเนื้อ และโคนม โดยจังหวัดที่มีการเลี้ยง**ไก่ โคเนื้อ**และ**เป็ด**มากที่สุด คือ จังหวัดกาญจนบุรี ในขณะที่จังหวัดราชบุรีมีการเลี้ยง**สุกร**และ**โคนม**มากที่สุด ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 8** นอกจากการเพาะเลี้ยงปศุสัตว์ดังกล่าว กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ยังมีผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์คือ **ไข่ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 1,136,330 พันฟอง ส่วน**ไข่เป็ด**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 504,450 พันฟอง รวมถึงมีผลผลิตน้ำนมดิบประมาณ 108,587 ตัน และสุกรประมาณ 5,605,541 ตัว ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 9**

**ตารางที่ 4.1.1 - 8 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| กาญจนบุรี | 360,441 | 32,658 | 760,571 | 37,114,275 | 724,916 |
| ราชบุรี | 113,571 | 47,287 | 1,212,674 | 13,132,826 | 505,585 |
| สุพรรณบุรี | 220,590 | 1,510 | 514,696 | 17,973,887 | 3,467,437 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | 694,602 | 81,455 | 2,487,941 | 68,220,988 | 4,697,938 |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.1 - 9 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| กาญจนบุรี | 44,703 | 48,064 | 1,358,929 | 120,378 | 34,092 |
| ราชบุรี | 15,568 | 58,288 | 3,225,984 | 229,636 | 14,340 |
| สุพรรณบุรี | 28,067 | 2,235 | 1,020,628 | 786,316 | 456,018 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | **88,339** | **108,587** | **5,605,541** | **1,136,330** | **504,450** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

### 3.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 3,095 โรงงาน มีเงินทุนรวม 294,737 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 134,541 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดราชบุรี มีจำนวนโรงงาน 1,364 โรงงาน และมีแรงงานรวม 72,666 คน รองลงมา คือ จังหวัดกาญจนบุรี มีจำนวนโรงงาน 1,003 โรงงาน และมีแรงงานรวม 42,123 คน และจังหวัดสุพรรณบุรี มีจำนวนโรงงาน 728 โรงงาน และมีแรงงานรวม 19,752 คน

นอกจากนี้ จังหวัดราชบุรียังเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ คือ นิคมอุตสาหกรรมราชบุรี

**3.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มีนักท่องเที่ยว จำนวน 23.511 ล้านคน โดยจังหวัดกาญจนบุรีมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 14.452 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 6.696 ล้านคน และจังหวัดราชบุรี จำนวน 2.366 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดกาญจนบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ต้นจามจุรียักษ์ วัดถ้ำเสือ วัดหินแท่นลำภาชี อุทยานประวัติศาสตร์เมืองสิงห์ สะพานข้ามแม่น้ำแคว เส้นทางรถไฟสายมรณะ บ้านอีต่อง เป็นต้น

**(2) จังหวัดราชบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น สตรีทอาร์ต บ้านโป่ง วัดม่วง สวนผึ้ง วัดขนอน วังคงคาราม เป็นต้น

**(3) จังหวัดสุพรรณบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น สวนหินธรรมชาติ หมู่บ้านอนุรักษ์ควายไทย วัดป่าเลไลยก์ เมืองโบราณอู่ทอง เป็นต้น

**3.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย

**3.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา จังหวัดสงขลา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 คือ ช่วงสระกระเทียม - ห้วยชินสีห์ - ปากท่อ ผ่านจังหวัดราชบุรี สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ที่จังหวัดนครปฐม และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ที่จังหวัดเพชรบุรี

**(2) ทางหลวงหมายเลข 33** เป็นทางหลวงสายประธานวางตัวแนวตะวันออก - ตะวันตก ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ที่จังหวัดสุพรรณบุรี

**(3) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 4 แยกวังมะนาว อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี

**(4) ทางหลวงหมายเลข 321** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ผ่านจังนครปฐม มุ่งเข้าสู่จังหวัดสุพรรณบุรี

**(5) ทางหลวงหมายเลข 323** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 จังหวัดราชบุรี มุ่งเข้าสู่จังหวัดกาญจนบุรี และไปสิ้นสุดที่เจดีย์สามองค์

**(6) ทางหลวงหมายเลข 324** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 323 อำเภอเมืองกาญจนบุรี และไปสิ้นสุดที่จังหวัดสุพรรณบุรี

**(7) ทางหลวงหมายเลข 333** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 321 อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี เพื่อไปยังจังหวัดอุทัยธานี

**(8) ทางหลวงหมายเลข 340** เป็นทางหลวงสายรองประธานที่เชื่อมจากจังหวัดสุพรรณบุรีไปยังจังหวัด พระนครศรีอยุธยา ชัยนาท และปทุมธานี

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการทุกจังหวัด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 2.91 ล้านคน/ปี และจังหวัดที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือ จังหวัดกาญจนบุรี และสุพรรณบุรี

**3.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้และสายแม่กลอง ทั้ง 2 เส้นทาง มีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก สถานีรถไฟสุพรรณบุรี สถานีรถไฟกาญจนบุรี สถานีรถไฟบ้านโป่ง สถานีรถไฟโพธาราม และสถานีรถไฟราชบุรี เป็นต้น

**3.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โโครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ แม่น้ำท่าจีนและแม่น้ำแม่กลอง ในปี 2565 จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำ 137,127 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสารจำนวน 1,939,361 คน โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดราชบุรี รองลงมา คือ จังหวัดกาญจนบุรี และสุพรรณบุรี ตามลำดับ

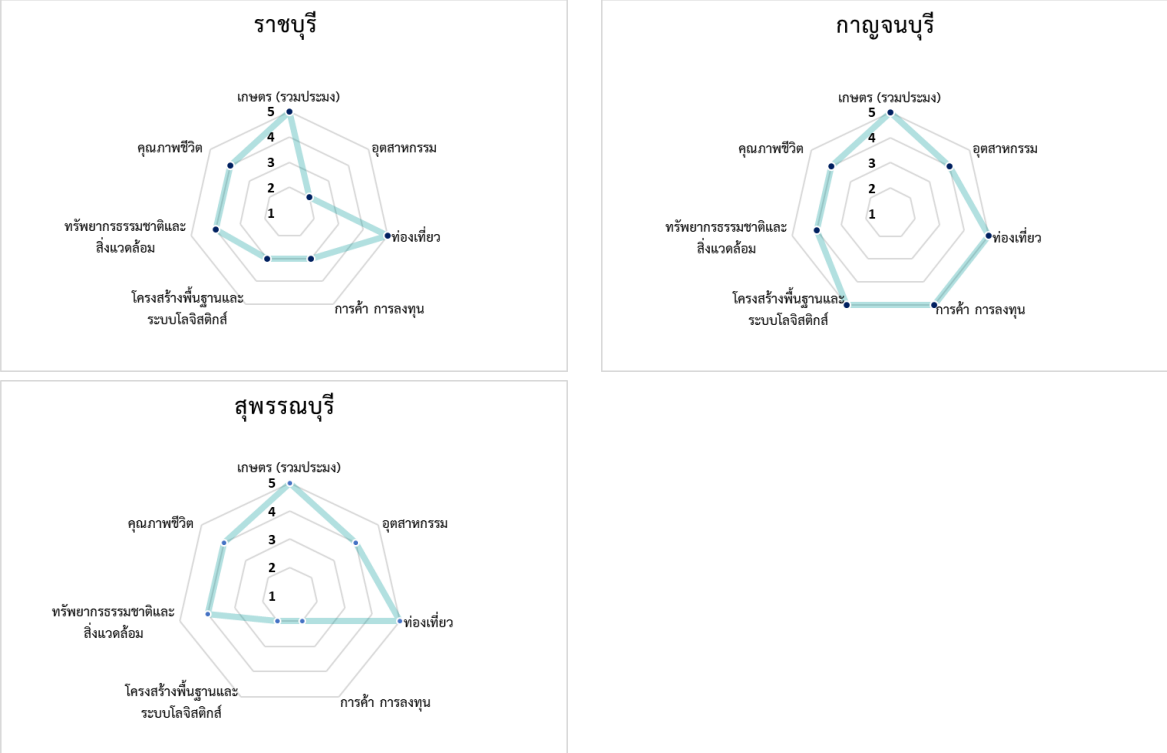
ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 15 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

### 3.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 แสดงในรูป**ที่ 4.1.1 - 16**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.1 - 16 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 เน้นการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การวิเคราะห์ในรายจังหวัด พบว่า จังหวัดราชบุรีมีการพัฒนาที่ภาคเกษตรและท่องเที่ยวที่ตรงกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด โดยด้านการค้า การลงทุน และโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์มีการกล่าวถึงในแผนพัฒนาแต่ไม่มีการตั้งโครงการและการใช้งบประมาณ รวมถึงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมไม่มีการกล่าวถึงในแผนพัฒนาจังหวัด ส่วนจังหวัดกาญจนบุรีมีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมทุกด้าน แต่มีเพียงรายละเอียดการพัฒนาภาคเกษตร การท่องเที่ยว การส่งเสริมการค้าการลงทุน และโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เท่านั้นที่ตรงกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด โดยด้านการค้าการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีการเจาะจงในการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเมียนมา จังหวัดสุพรรณบุรีไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์และการค้าการลงทุนในแผนพัฒนาจังหวัดและไม่มีการตั้งงบประมาณในส่วนนี้

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 พบว่า ยังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ การส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของพื้นที่ และเพื่อศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งเพื่อกระจายสู่ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคเหนือ และประเด็นการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการท่องเที่ยว

**4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำสายสำคัญ 4 สาย คือ แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำเพชรบุรี และแม่น้ำปราณบุรี เป็นเส้นทางผ่านลงสู่ภาคใต้ มีพื้นที่รวม 8.68 ล้านไร่ โดยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 3.98 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 45.87 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบุรี และสมุทรสาคร คิดเป็นร้อยละ 44.81 และร้อยละ 6.28 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 8.68 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 0.62 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.13 พื้นที่ทำการเกษตร 3.45 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 39.74 พื้นที่ป่าไม้ 3.91 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 45.09 พื้นที่น้ำ 0.20 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.28 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.50 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.77 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

**4.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

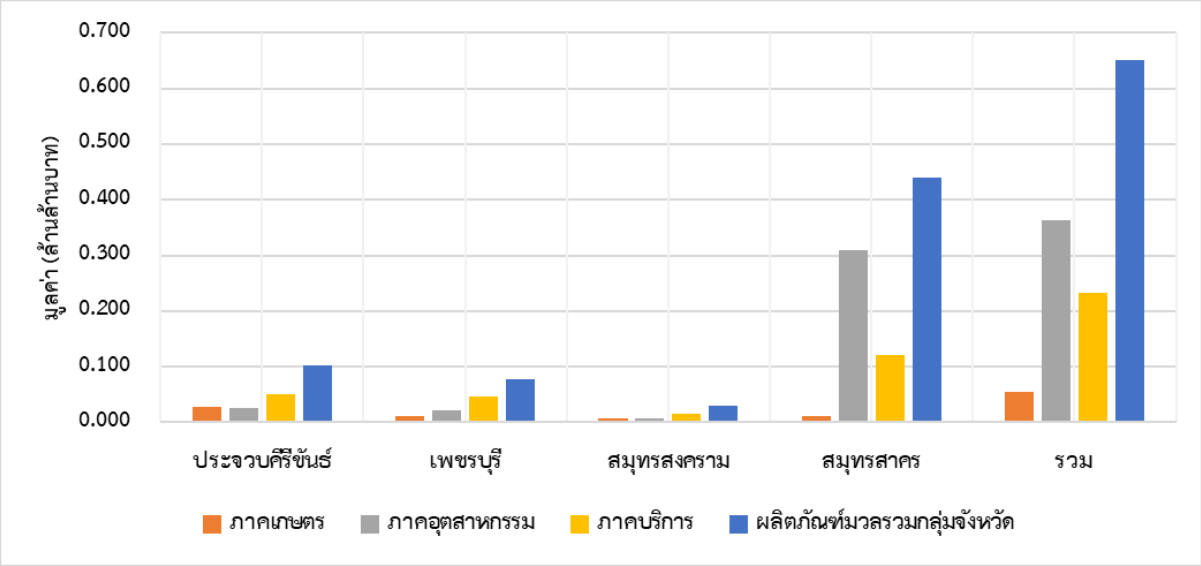
ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปได้ดังนี้

**4.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีประชากรรวม 1.818 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.57 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรสาคร ประมาณ 0.592 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 0.551 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า จังหวัดสมุทรสาคร ประจวบคีรีขันธ์ และเพชรบุรี มีแนวโน้มเติบโตคิดเป็นร้อยละ 1.20 0.54 และ 0.23 ตามลำดับ ส่วนจำนวนประชากรจังหวัดสมุทรสงคราม มีแนวโน้มลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.35 ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุดยังคงเป็นจังหวัดสมุทรสาคร ประมาณ 678.667 คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดสมุทรสงคราม ประมาณ 451.140 คน/ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรสาคร ประมาณ 0.466 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบุรี ประมาณ 0.173 ล้านครัวเรือน และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 0.163 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 0.651 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 3.34 โดยจังหวัดสมุทรสาครมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.440 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 67.65 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เท่ากับ 0.103 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดเพชรบุรี เท่ากับ 0.079 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.06 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดสมุทรสงคราม ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสาคร และเพชรบุรี คิดเป็นร้อยละ 5.70 4.02 3.19 และ 3.11 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละ 55.90) และภาคบริการ (ร้อยละ 35.66) มีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.53 รองลงมา คือ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 2.91 และภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นร้อยละ 2.79 หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า จังหวัดสมุทรสาครมีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัดรวมถึงภาคบริการ ส่วนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด อีกทั้งภาคเกษตรยังมีมูลค่าสูงกว่าภาคอุตสาหกรรม ในขณะที่จังหวัดเพชรบุรีมีภาคบริการจากการท่องเที่ยวเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

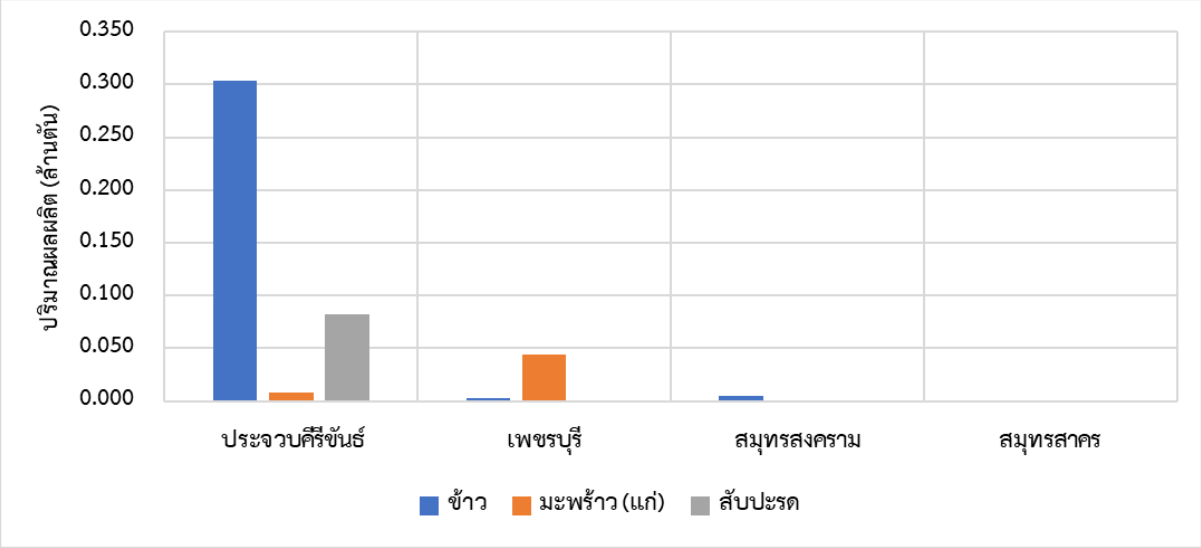
**รูปที่ 4.1.1 - 17 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนล่าง 2 ปี 2565**

#### 4.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีพื้นที่เพื่อการเกษตรรวมทั้งสิ้น 8.679 ล้านไร่ โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัดประกอบด้วย

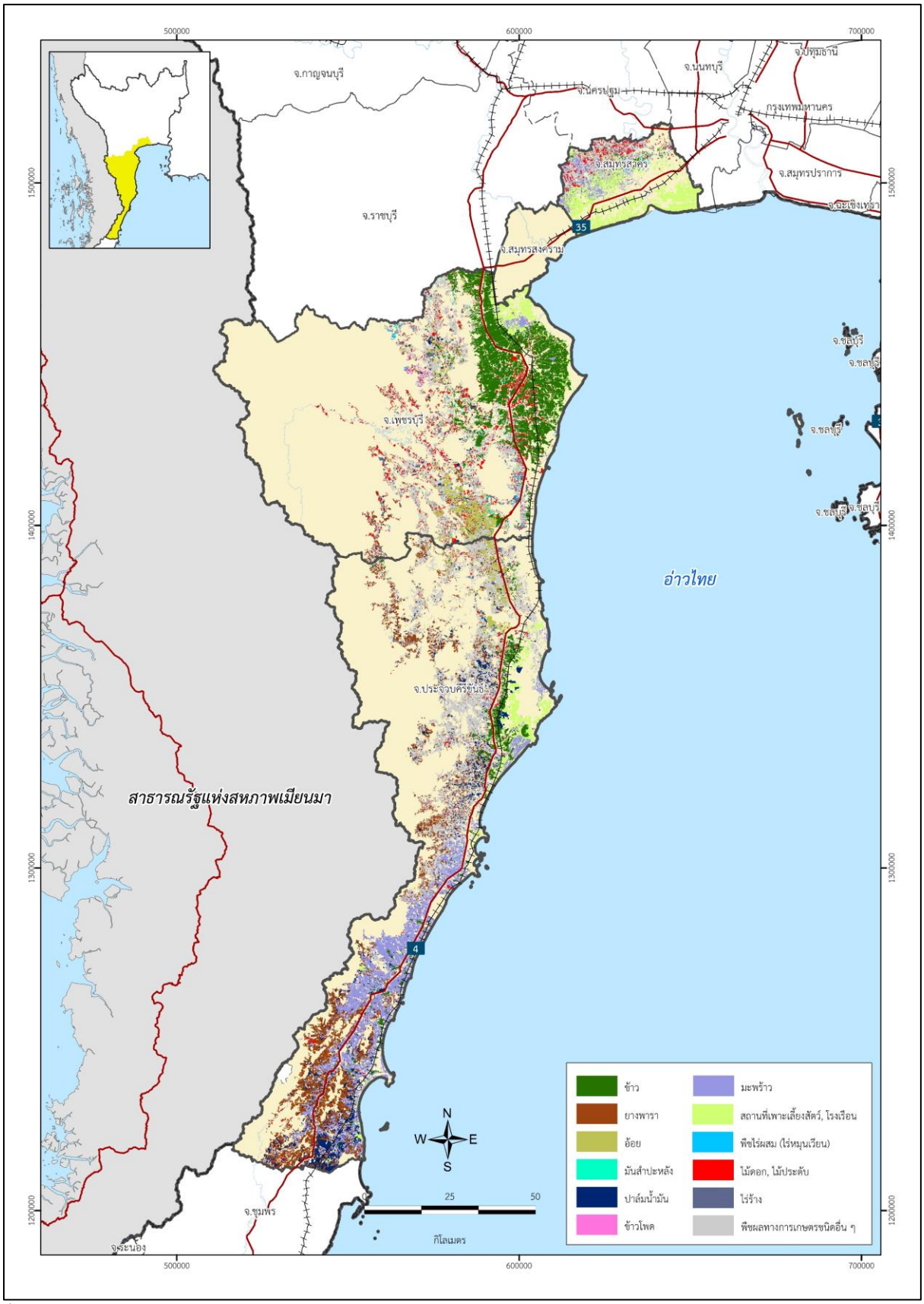
**(1) ข้าวและพืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ มะพร้าวน้ำหอม มะพร้าว (แก่) สับปะรด และข้าว จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีพื้นที่ปลูก**มะพร้าว (แก่)** รวม 0.427 ล้านไร่ และให้ผลผลิต จำนวน 0.359 ล้านตัน รองลงมา คือ การปลูก**ข้าว** มีพื้นที่ปลูก 0.472 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 0.309 ล้านตัน และการปลูก**สับปะรด** มีพื้นที่การปลูก 0.195 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 0.746 ล้านตัน

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ดัง**รูปที่ 4.1.1 - 18**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 18 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนล่าง 2 ปี 2566**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 19 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ โคเนื้อ โคนม สุกร โดยจังหวัดที่มีการเลี้ยง**ไก่ โคเนื้อ**และ**เป็ด**มากที่สุด คือ จังหวัดเพชรบุรี ในขณะที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีการเลี้ยง**สุกร**และ**โคนม**มากที่สุด ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 10** นอกจากการเพาะเลี้ยงปศุสัตว์ดังกล่าว กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ยังมีผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์คือ **ไข่ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 138,301 พันฟอง ส่วน**ไข่เป็ด**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 46,690 พันฟอง รวมถึงมีผลผลิตน้ำนมดิบประมาณ 75,818 ตัน และสุกรประมาณ 424,194 ตัว ดัง**ตารางที่ 4.1.1 - 11**

**ตารางที่ 4.1.1 - 10 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| ประจวบคีรีขันธ์ | 204,728 | 32,793 | 127,268 | 2,180,838 | 67,424 |
| เพชรบุรี | 248,376 | 14,841 | 125,392 | 3,125,740 | 488,599 |
| สมุทรสงคราม | 1,227 | 0 | 715 | 70,535 | 4,893 |
| สมุทรสาคร | 998 | 0 | 40 | 148,199 | 10,039 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | 455,329 | 47,634 | 253,415 | 5,525,312 | 570,955 |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.1 - 11 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| ประจวบคีรีขันธ์ | 24,233 | 58,609 | 225,629 | 36,420 | 9,917 |
| เพชรบุรี | 34,445 | 17,210 | 197,604 | 74,282 | 35,573 |
| สมุทรสงคราม | 175 | 0 | 961 | 10,223 | 500 |
| สมุทรสาคร | 118 | 0 | 0 | 17,377 | 701 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | **58,971** | **75,818** | **424,194** | **138,301** | **46,690** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีการทำประมงพาณิชย์มากที่สุด จำนวน 1,227,360 ตัน รองลงมา คือ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง จำนวน 520,349 ตัน และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด จำนวน 119,861 ตัน

สินค้าประมงของกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ คือ กุ้งขาว ปลากะพงขาว หอยแครง และปลาสลิด โดย**กุ้งขาว** มีผลผลิตประมาณ 61,387 ตัน ส่วน**ปลากะพงขาว** มีผลผลิตประมาณ 7,010 ตัน ในขณะที่**หอยแครง**และ**ปลาสลิด** มีผลผลิตประมาณ 5,745 ตัน และ 6,008 ตัน ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีการทำประมงชายฝั่งซึ่งมีปริมาณสัตว์น้ำประมาณ 520,349 ตัน

**(4) นาเกลือ** กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีพื้นที่ทำนาเกลือ ในปี 2566 ประมาณ 21,939 ไร่ มีผลผลิตเกลือประมาณ 521,807 ตัน โดยจังหวัดสมุทรสาครมีผลผลิตจากการทำนาเกลือมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบุรี และสมุทรสงคราม ตามลำดับ

**4.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 7,839 โรงงาน มีเงินทุนรวม 518,892 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 441,603 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรสาคร มีจำนวนโรงงาน 6,628 โรงงาน และมีแรงงานรวม 390,222 คน รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบุรี มีจำนวนโรงงาน 535 โรงงาน และมีแรงงานรวม 25,229 คน และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีจำนวนโรงงาน 449 โรงงาน และมีแรงงานรวม 16,274 คน

นอกจากนี้ จังหวัดสมุทรสาครยังเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ คือ นิคมอุตสาหกรรมมหาราชนคร นิคมอุตสาหกรรมสมุทรสาคร และนิคมอุตสาหกรรมสินสาคร

**4.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีนักท่องเที่ยว จำนวน 29.843 ล้านคน โดยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 11.143 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 10.819 ล้านคน และจังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 6.655 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น น้ำตกป่าละอู เขาตะเกียบ เขาหินเหล็กไฟ วนอุทยานท้าวโกษา สวนหลวงราชินี 19 ไร่ พระบรมราชานุสาวรีย์รัชกาลที่ 7 (เขาหินเหล็กไฟ) อุทยานราชภักดิ์ หมู่บ้านช้างหัวหิน ตลาดน้ำสามพันนาม เป็นต้น

**(2) จังหวัดเพชรบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น หาดชะอำ หาดเจ้าสำราญ หาดปึกเตียน เขาแด่น เขาย้อย ถ้ำเขาหลวง เขื่อนแก่งกระจาน อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน เป็นต้น

**(3) จังหวัดสมุทรสงคราม** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ตลาดน้ำอัมพวา โครงการอัมพวาชัยพัฒนานุรักษ์ คลองโคลน เขายี่สาร วัดเพชรสมุทรวรวหาร วัดอัมพวันเจติยาราม อาสนวิหารแม่พระบังเกิด อนุสรณ์สถานแฝดสยามอิน - จันและพิพิธภัณฑ์เรือ พิพิธภัณฑ์บ้านขนมไทย หมู่บ้านเรือนไทย เป็นต้น

**(4) จังหวัดสมุทรสาคร** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ศาลเจ้าพ่อหลักเมืองสมุทรสาคร ป้อมวิเชียรโชฎก ศาลพันท้ายนรสิงห์ สะพานแดง หรือ จุดชมวิวปลาโลมา สะพานสายรุ้ง หมู่บ้านเบญจรงค์ เป็นต้น

**4.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย

**4.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา จังหวัดสงขลา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 คือ ช่วงปากท่อ - สระพัง - ห้วยทรายใต้ ผ่านจังหวัดเพชรบุรี และช่วงห้วยทรายใต้ - น้ำรอด ผ่านจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ที่จังหวัดราชบุรี และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ที่จังหวัดชุมพร

**(2) ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร และสมุทรสงคราม สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ที่จังหวัดราชบุรี และกรุงเทพมหานคร

**(3) ทางหลวงหมายเลข 375** เป็นทางหลวงสายรองประธานวางตัวแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร - นครปฐม

**4.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้และสายแม่กลอง ทั้ง 2 เส้นทาง มีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟมหาชัย สถานีรถไฟแม่กลอง สถานีรถไฟปากท่อ สถานีรถไฟเพชรบุรี สถานีรถไฟหัวหิน และสถานีรถไฟสามร้อยยอด เป็นต้น

**4.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญจะใช้สำหรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า ในปี 2565 มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณทะเล 23,844 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 237,045 คน โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบุรี

นอกจากนี้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ยังมีท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ คือ ท่าเรือประจวบ หรือท่าเรือบางสะพาน เป็นท่าเรือของบริษัท สหวิริยา จำกัด ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า ความลึกร่องน้ำประมาณ 15 เมตร ให้บริการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศและเรือชายฝั่งทุกชนิด อีกทั้งยังมีท่าเรือขนาดกลางที่จังหวัดสมุทรสาคร สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ด้วยเรือค้าต่างประเทศและเรือค้าชายฝั่ง มีจำนวน 3.05 ล้านตัน และ 4.04 ล้านตัน ตามลำดับ

**4.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีท่าอากาศยานจำนวน 1 แห่ง ใน 1 จังหวัด ได้แก่ **ท่าอากาศยานหัวหิน**

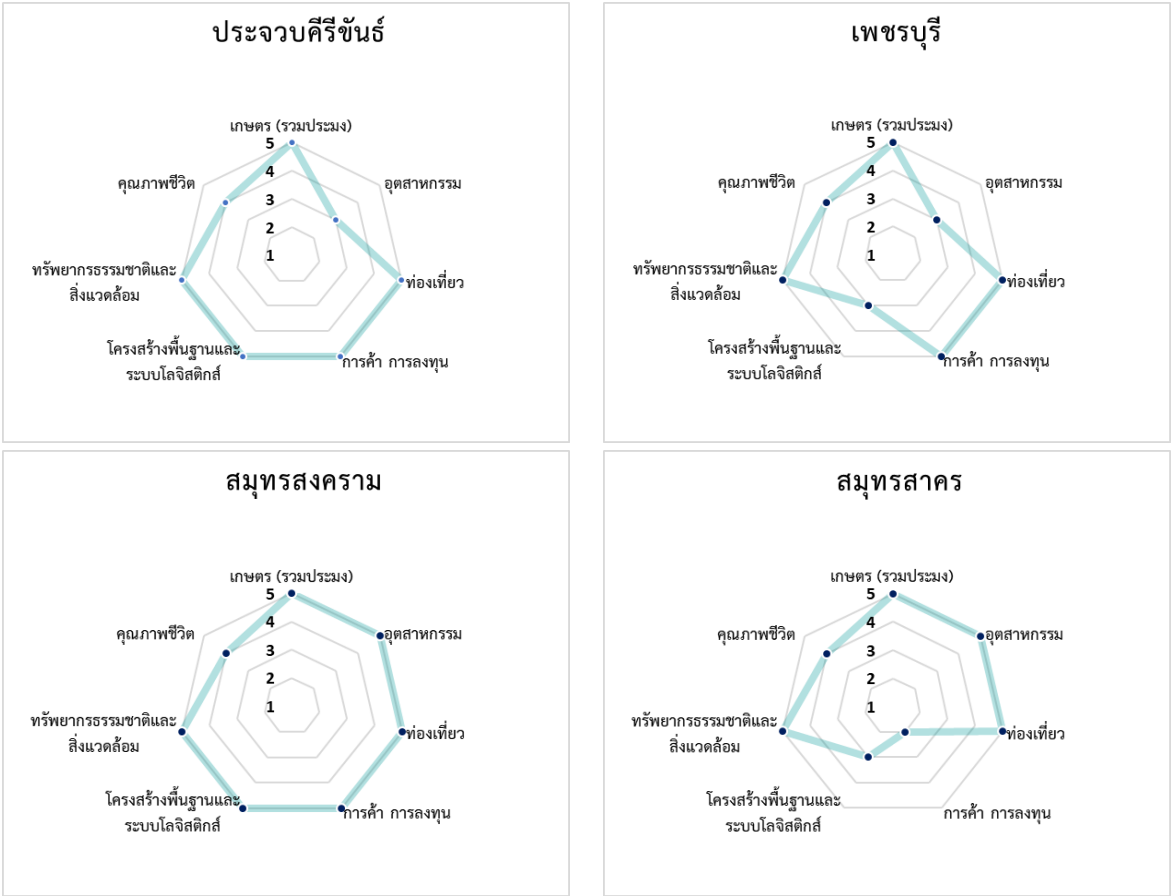
ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 20 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

### 4.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 แสดงใน**รูปที่ 4.1.1 - 21**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.1 - 21 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ค่อนข้างครอบคลุมในทุกด้าน ขาดเพียงรายละเอียดและแผนงานของการพัฒนาด้านคุณภาพชีวิต แต่รายละเอียดของแผนพัฒนาในแต่ละจังหวัดมีโครงการและการใช้งบประมาณในประเด็นนี้อย่างครบถ้วน การวิเคราะห์ในรายจังหวัดพบว่าจังหวัดสมุทรสงครามมีการพัฒนาครอบคลุมในทุกด้าน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้านยกเว้นด้านอุตสาหกรรมที่มีการกล่าวถึงในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีการบรรจุในประเด็นพัฒนาและไม่มีโครงการและงบประมาณในการส่งเสริมอุตสาหกรรมของจังหวัด จังหวัดเพชรบุรีไม่มีโครงการและงบประมาณในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และจังหวัดสมุทรสาครไม่มีการกล่าวถึงการส่งเสริมการค้าการลงทุนในจังหวัด

และถึงแม้จะมีการกล่าวถึงการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในแผนพัฒนาจังหวัด แต่ไม่มีการบรรจุในประเด็นพัฒนาและไม่มีการตั้งโครงการและไม่มีการใช้งบประมาณที่เกี่ยวข้องในด้านนี้

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง2 พบว่า ยังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ ประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองและระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

**5) กรุงเทพมหานคร**

กรุงเทพมหานครตั้งอยู่บริเวณละติจูดที่ 13.45 องศาเหนือ ลองจิจูด 100.28 องศาตะวันออก โดยเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีเนื้อที่ประมาณ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 0.980 ล้านไร่ กรุงเทพมหานครเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ โดยแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 180 แขวง 50 เขต จัดเป็น 6 กลุ่ม เพื่อการบริหารและการพัฒนาให้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพ พัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละกลุ่ม

**กลุ่มที่ 1 กลุ่มรัตนโกสินทร์** ประกอบด้วย เขตบางซื่อ ดุสิต พญาไท ราชเทวี ปทุมวัน ป้อมปราบศัตรูพ่าย พระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก

**กลุ่มที่ 2 กลุ่มบูรพา** ประกอบด้วย เขตดอนเมืองหลักสี่ สายไหม บางเขน จัตุจักร ลาดพร้าว บึงกุ่ม บางกะปิ วังทองหลาง

**กลุ่มที่ 3 กลุ่มศรีนครินทร์** ประกอบด้วย เขตสะพานสูง มีนบุรี คลองสามวา หนองจอก ลาดกระบัง ประเวศ สวนหลวง คันนายาว

**กลุ่มที่ 4 กลุ่มเจ้าพระยา** ประกอบด้วย เขตดินแดง ห้วยขวาง วัฒนา คลองเตย บางนา พระโขนง สาธร บางคอแหลม ยานนาวา

**กลุ่มที่ 5 กลุ่มกรุงธนใต้** ประกอบด้วย เขตบางขุนเทียน บางบอน จอมทอง ราษฎร์บูรณะ ทุ่งครุ ธนบุรี คลองสาน บางแค

**กลุ่มที่ 6 กลุ่มกรุงธนเหนือ** ประกอบด้วย เขตบางพลัด ตลิ่งชัน บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ภาษีเจริญ หนองแขม และเขตทวีวัฒนา

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า กรุงเทพมหานครมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม มีเนื้อที่ 0.23 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 23.67 พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง มีเนื้อที่ 0.66 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 67.36 พื้นที่น้ำ มีเนื้อที่ 0.03 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.96 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด มีเนื้อที่ 0.06 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.85

ผลการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่กรุงเทพมหานครมีดังนี้

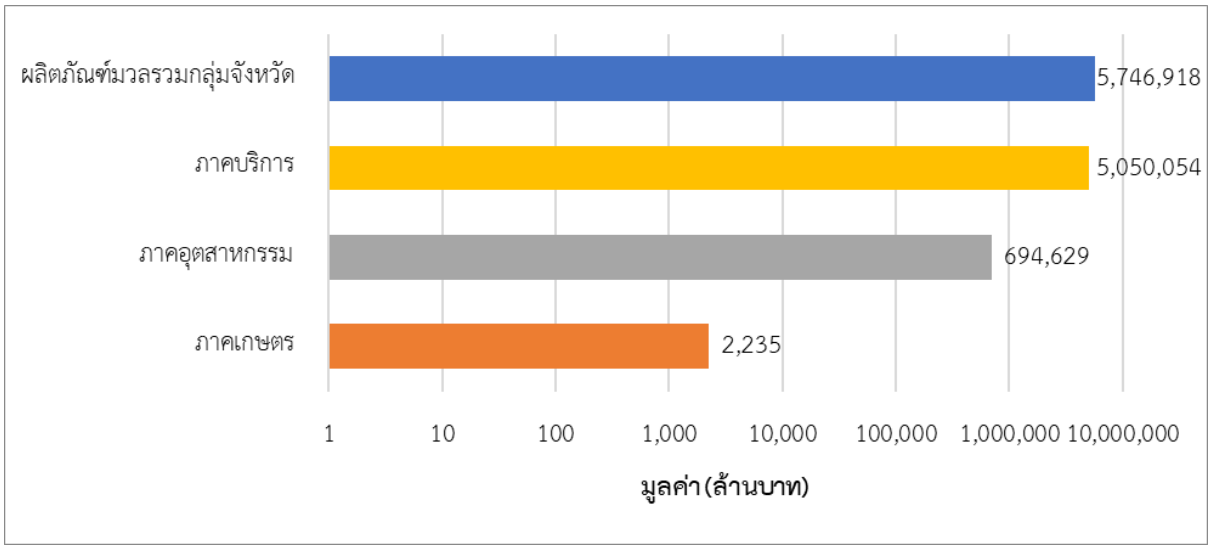
**5.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิกรุงเทพมหานครจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องดัง**บทที่ 3** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

### 5.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กรุงเทพมหานครมีประชากรรวม 5.472 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.44 โดยเขตที่มีประชากรมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ (1) เขตคลองสามวา จำนวน 212,016 คน (2) เขตสายไหม จำนวน 210,954 คน และ (3) เขตบางแค จำนวน 192,234 คน โดยมีอัตราการเติบโตทั้ง 3 อันดับประมาณร้อยละ 0.01 ส่วนเขตที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ (1) เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย 20,367 คน/ตารางกิโลเมตร (2) เขตสัมพันธวงศ์ 14,202 คน/ตารางกิโลเมตร และ (3) เขตดินแดง 13,293 คน/ตารางกิโลเมตร และเขตที่มีบ้านเรือนมากที่สุด คือ (1) เขตจตุจักร มีจำนวน 137,877 หลัง (2) เขตบางเขน จำนวน 117,364 หลัง และ (3) เขตบางกะปิ จำนวน 114,722 หลัง

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กรุงเทพมหานครมี**ผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 5.747 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 4.80 เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกรุงเทพมหานคร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 87.87 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ในขณะเดียวกันอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.20 รองลงมา คือ ภาคอุตสาหกรรม มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.98 ส่วนภาคเกษตรกรรมมีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 0.78



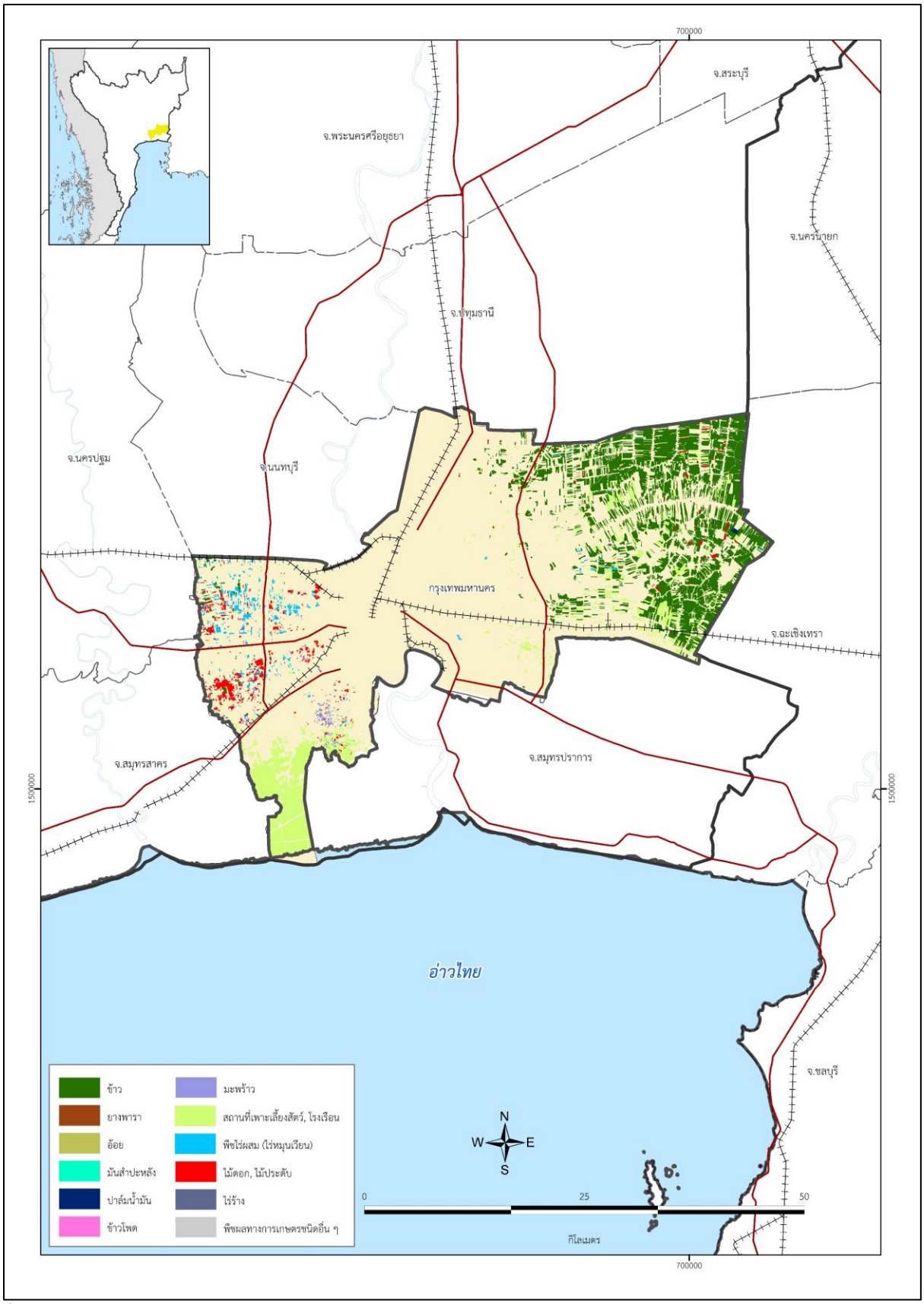

หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.1 - 22 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) กรุงเทพมหานคร ปี 2565**

### 5.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่เพื่อการเกษตรรวมทั้งสิ้น 0.23 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 23.67 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยสินค้าเกษตรที่มีพื้นที่ดำเนินการมากสุด คือ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง กล้วยน้ำว้า กุ้งทะเล (น้ำกร่อย)




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.1 - 23 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกรุงเทพมหานคร**

**5.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กรุงเทพมหานคร มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับการจดทะเบียนทั้งสิ้นจำนวน 5,973 แห่ง (รวมในนิคมอุตสาหกรรม) เงินทุน 660,095 ล้านบาท มีคนงานจำนวน 369,423 คน แบ่งเป็นแรงงานชายจำนวน 178,557 คน และแรงงานหญิงจำนวน 190,866 คน โดยมีพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมากเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศ รองจากจังหวัดสมุทรปราการ และสมุทรสาคร

กรุงเทพเทพมหานคร มีนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่จำนวน 3 แห่งประกอบด้วย

**(1) นิคมอุตสาหกรรมบางชัน** ก่อตั้งเมื่อปี 2515 ตั้งอยู่ 60 หมู่ 14 ซอยเสรีไทย 87 ถนนเสรีไทย แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่โครงการทั้งหมด 677 ไร่ 68 งาน 10 ตารางวา แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป จำนวน 515 ไร่ เขตที่พักอาศัย/พาณิชย์ จำนวน 35 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 110 ไร่ พื้นที่สีเขียวและอื่น ๆ จำนวน 17 ไร่

**(2) นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง** ก่อตั้งเมื่อปี 2521 ตั้งอยู่ 40 ซอยฉลองกรุง 31 แขวงลำปลาทิว เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่โครงการทั้งหมด 2,559 ไร่ แบ่งเป็น เขตอุตสาหกรรมทั่วไป จำนวน 1,228 ไร่ เขตประกอบการเสรี จำนวน 683 ไร่ เขตพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย จำนวน 9.23 ไร่ และพื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกจำนวน 638.77 ไร่

**(3) นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี** ก่อตั้งเมื่อปี 2536 ตั้งอยู่ 47/31 ถนนสุขาภิบาล 2 แขวงดอกไม้ เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่โครงการทั้งหมด 148 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป จำนวน 82 ไร่ เขตพาณิชยกรรม จำนวน 17 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 43.28 ไร่ และพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดย่อม ธุรกิจ และที่พัก จำนวน 12.13 ไร่

**5.1.4) ข้อมูลด้านท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3** จำนวนนักท่องเที่ยว พบว่า ในปี 2566 กรุงเทพมหานครมีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 56.263 ล้านคน แบ่งเป็นคนไทย 30.470 ล้านคน และชาวต่างชาติ 25.793 ล้านคน มีจำนวนผู้เข้าพัก 31.449 ล้านคน โดยมีอัตราการเข้าพักอยู่ที่ 76.73 และมีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งสิ้น 750,150 ล้านบาท

**5.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

**5.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

กรุงเทพมหานครมีถนนสำคัญหลายสาย เช่น ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 9 ถนนศรีนครินทร์ ถนนราชดำเนิน เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นต้นทางของถนนสายหลักที่เชื่อมโยงไปยังกลุ่มจังหวัดต่าง ๆ นอกจากถนนสายหลักที่มุ่งสู่จังหวัดต่าง ๆ ของประเทศไทยแล้ว ยังมีโครงข่ายระบบทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบทางพิเศษระหว่างเมืองแล้วทั้งสิ้น 8 สายทาง รวมระยะทาง 224.6 กิโลเมตร ได้แก่

(1) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช (ส่วน A ช่วงประชาชื่น - พญาไท - อโศก ส่วน B ช่วงพญาไท - บางโคล่ ส่วน C ช่วงประชาชื่น - แจ้งวัฒนะ ส่วน D ช่วงอโศก - ศรีนครินทร์)

(2) ทางพิเศษฉลองรัช

(3) ทางพิเศษบูรพาวิถี

(4) ทางพิเศษอุดรรัถยา

(5) ทางพิเศษสายบางนา - อาจณรงค์

(6) ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)

(7) ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

**5.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกรุงเทพมหานคร คือ เส้นทางรถไฟทางไกลทุกสาย เนื่องจากมีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีรถไฟบางซื่อ สถานีรถไฟตลิ่งชัน สถานีรถไฟดอนเมือง เป็นต้น

นอกจากนี้ กรุงเทพมหานคร ยังมีเส้นทางรถไฟฟ้าให้บริการเชื่อมไปยังกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ดังนี้

(1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสยาม - หมอชิต - คูคต โดยเส้นทางที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 23 สถานี ระหว่างสถานีหมอชิต - สถานีเคหะฯ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสยาม - แบริ่ง จำนวน 13 สถานี และรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสยาม - บางหว้า ประกอบด้วย 12 สถานี

(2) รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ จำนวน 18 สถานี รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง จำนวน 11 สถานี และรถไฟสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหลักสอง - บางซื่อ จำนวน 9 สถานี

(3) รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม หรือรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยเส้นทางที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 3 สถานี ระหว่างสถานีเตาปูน - วงศ์สว่าง

(4) รถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงพญาไท - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(5) รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยเส้นทางที่ผ่านกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 8 สถานี ระหว่างสถานีบางซื่อ - ดอนเมือง

(6) รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง โดยเส้นทางที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 18 สถานี ระหว่างสถานีลาดพร้าว - สถานีศรีลาซาล

(7) รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โดยเส้นทางที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 20 สถานี ระหว่างสถานีแจ้งวัฒนะ 14 - สถานีมีนบุรี

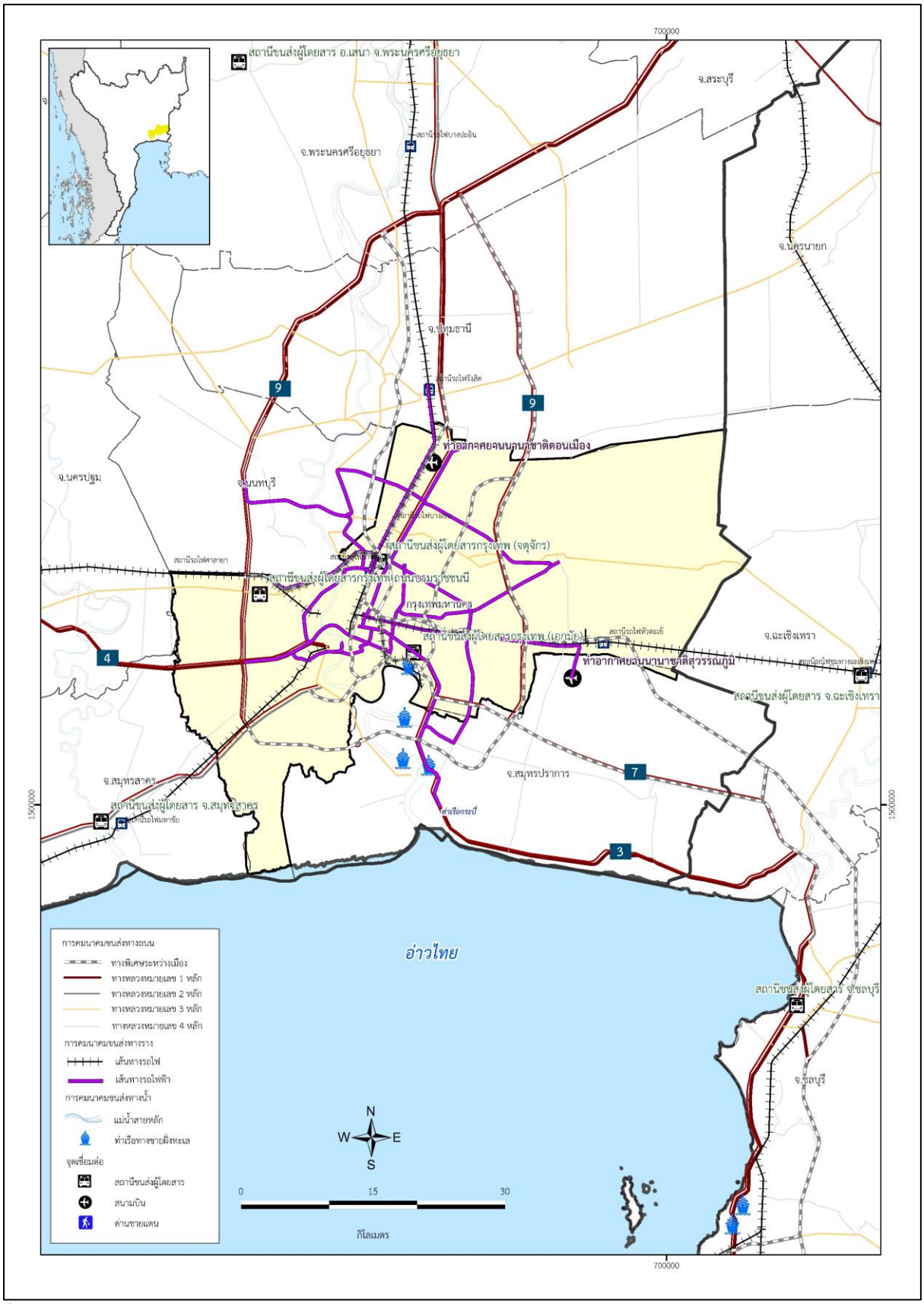
**5.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ คลองแสนแสบและแม่น้ำเจ้าพระยา โดย**การเดินทางในคลองแสนแสบ**จะเป็นการเดินทางด้วยเรือโดยสารประจำทาง ในขณะที่**การเดินทางในแม่น้ำเจ้าพระยา**มีทั้งการเดินทางด้วยเรือโดยสารประจำทางและเรือโดยสารท่องเที่ยว

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า พบว่า ในปี 2565 มีผู้โดยสารเรือโดยสารประจำทางคลองแสนแสบและแม่น้ำเจ้าพระยารวมทั้งหมด 9.89 ล้านคน - เที่ยว/ปี ส่วนผู้โดยสารเรือท่องเที่ยวแม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 0.08 ล้านคน - เที่ยว/ปี

**5.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กรุงเทพมหานคร มีท่าอากาศยานให้บริการเพียง 1 แห่ง ได้แก่ **ท่าอากาศยานดอนเมือง** เขตดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2559 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 27,663 พันคน /ปี และขนส่งสินค้าเฉลี่ย 34,337 ตัน/ปี



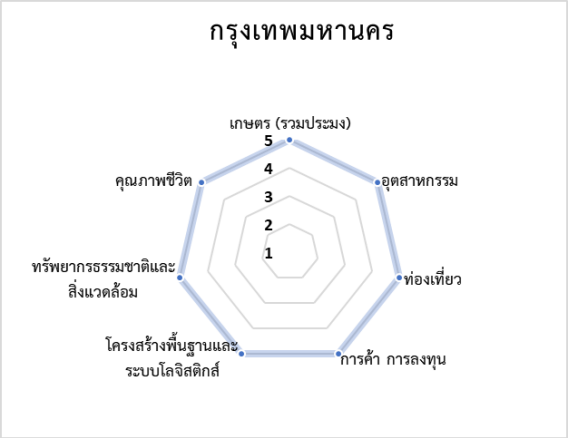

ที่มา : แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.1 - 24 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร**

**5.3) สรุปแผนการพัฒนากรุงเทพมหานคร**

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากรุงเทพมหานคร สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของกรุงเทพมหานคร แสดงใน **รูปที่ 4.1.1 - 25**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.1 - 25 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร**

### 4.1.2 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ประกอบด้วย 14 จังหวัด มีพื้นที่ 19.49 ล้านไร่ หรือ 6.1 ของประเทศ ภูมิประเทศแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ด้านตะวันตกมีแนวเทือกเขาตะนาวศรี และเทือกเขาภูเก็ต ซึ่งเป็นต้นกำเนิดแม่น้ำสายต่าง ๆ ส่วนพื้นที่ตอนกลางของภาคมีเทือกเขานครศรีธรรมราชทอดเป็นแนวเหนือ - ใต้ สำหรับด้านตะวันออกมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบขนาดใหญ่เหมาะสำหรับการเพาะปลูกพืชที่สำคัญของภาค รวมทั้งมีพื้นที่ชุ่มน้ำที่สำคัญ คือ ทะเลน้อยและทะเลสาบสงขลา ตลอดจนมีพื้นที่เกาะกระจายอยู่ในทะเลทั้งสองฝั่งซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภาค เช่น เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะสิมิลัน เกาะสุรินทร์ เกาะพีพี และเกาะหลีเป๊ะ เป็นต้น โดยลุ่มน้ำสำคัญของภาคใต้ คือ ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออก ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก ลุ่มน้ำตาปี และลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา ในส่วนภาคใต้ชายแดนมีอาณาเขตติดต่อด้านใต้และด้านตะวันตกกับประเทศมาเลเซีย มีเทือกเขาสันกาลาคีรีเป็นแนวกั้น ด้านเหนือและด้านตะวันออกติดทะเลอ่าวไทยเป็นที่ราบลุ่ม สำหรับลุ่มน้ำสำคัญของภาคใต้ชายแดน คือ ลุ่มน้ำปัตตานี เป็นแหล่งต้นน้ำแม่น้ำปัตตานี ลุ่มน้ำบางนรา และลุ่มน้ำสายบุรี

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่รวม 19.49 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1.06 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.64 พื้นที่ทำการเกษตร 11.43 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 50.08 พื้นที่ป่าไม้ 5.81 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 25.47 พื้นที่น้ำ 0.73 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.22 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.46 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.00 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้และภาคใต้ชายแดน

จากการศึกษาทบทวน**เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคใต้ (พ.ศ. 2566 - 2570)** ใน**บทที่ 2** พบว่า ภาคใต้มีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก รวมถึงเป็นศูนย์กลางผลิตภัณฑ์ยางพาราและปาล์มน้ำมันของประเทศ โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาแบ่งออกเป็น **ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้** ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ (1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาการท่องเที่ยวของภาคให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก (2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปยางพาราและปาล์มน้ำมันแห่งใหม่ของประเทศ (3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรหลักของภาคและสร้างความเข้มแข็งสถาบันเกษตรกร (4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงการค้าโลก และ (5) **ยุทธศาสตร์ที่ 5** อนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ยังเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลาและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส ตาม**นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด** โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลาให้เป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคใต้ รองรับอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมกรรม รวมไปถึงกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดสงขลามีด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นด่านทางบกที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดอันดับหนึ่งและอันดับสองของไทยตามลำดับ ในขณะที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาสมีจุดผ่านแดนเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย 3 แห่ง คือ สุไหงโก - ลก ตากใบ และบูเก๊ะตา ซึ่งรองรับการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวระหว่างไทย - มาเลเซีย และมีท่าอากาศยานนราธิวาส ซึ่งสามารถให้บริการด้านการขนส่งและการเดินทางแก่นักท่องเที่ยวและนักลงทุนทั้งไทยและมาเลเซียในบริเวณชายแดนเชื่อมโยงเข้าสู่เมืองหลักต่างๆของประเทศไทย อีกทั้งสุไหงโก - ลก (นราธิวาส) ยังเป็นปลายทางสุดท้ายของเส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้ (กรุงเทพฯ - สุไหงโก - ลก) ซึ่งมีทางรถไฟเชื่อมต่อกับทางรถไฟในมาเลเซีย (รัฐกลันตัน) เข้าสู่ประเทศมาเลเซีย

อีกทั้ง กลุ่มจังหวัดภาคใต้ประกอบด้วย จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราชยังถูกกำหนดให้เป็น**พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)** ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ

หากพิจารณายุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละภาคของนโยบายการพัฒนาเมืองใน**ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600** พบว่า **นโยบายที่ 2 ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบตามบทบาทและศักยภาพ** จะมีการจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามองค์ประกอบ บทบาทหน้าที่ และศักยภาพของเมือง ในขณะที่**นโยบายที่ 4 พัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของเมืองโดยใช้ระบบกลุ่มเมือง (Urban Clusters)** จะเป็นการจัดกลุ่มเพื่อส่งเสริมเมืองบริเวณรอบศูนย์กลางให้มีบทบาทหน้าที่รองรับสนับสนุนเมืองหลักของภาคให้เกิดการพัฒนาเกื้อกูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้และภาคใต้ชายแดนจัดลำดับความสำคัญของเมืองและการจัดกลุ่มเมืองตามศักยภาพและความสัมพันธ์ด้านที่ตั้ง ดังนี้

**ตารางที่ 4.1.2 - 1 การจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคใต้**

| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคใต้ |
|---|---|
| เมืองลำดับ 1 | ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี และหาดใหญ่ |
| เมืองลำดับ 2 | ตรัง นราธิวาส ระนอง พังงา ชุมพร ยะลา กระบี่ และเกาะสมุย |
| เมืองลำดับ 3 | พัทลุง และสตูล |

ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.1.2 - 2 แนวทางการพัฒนาเมืองของกลุ่มจังหวัดภาคใต้**

| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคใต้ |
|---|---|
| หาดใหญ่ - สงขลา - สตูล | 1. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค<br>2. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลาง ICT และ R&D ด้านยางพารา<br>3. ส่งเสริมศักยภาพการเป็นประตูการค้าชายแดนของภาคใต้<br>4. อนุรักษ์พื้นที่เกษตรชั้นดี ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตร<br>5. พัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็น Southern Paradise<br>6. พัฒนาเมืองหาดใหญ่และสงขลาให้ขยายตัวอย่างเกื้อกูลกัน |
| ภูเก็ต - ป่าตอง - กระบี่ - พังงา | 1. ภูเก็ตเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบและเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและที่จอดเรือยอชต์<br>2. เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติและการท่องเที่ยวแบบ long stay ของผู้สูงอายุ<br>3. สนับสนุนการเป็นแหล่งค้นคว้าโบราณคดีอันดามัน<br>4. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางบริการทางการแพทย์เฉพาะทาง<br>5. พัฒนาระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย (Software Park)<br>6. เป็นศูนย์กลางการวิจัยเพื่อป้องกันเตือนภัยจากสึนามิระดับภูมิภาค<br>7. เป็นศูนย์กลางการศึกษานานาชาติ<br>8. ศูนย์กลางการศึกษา วิจัยและพัฒนาระบบนิเวศชายฝั่งและพลังงานทดแทน (ปาล์มน้ำมัน)<br>9. เป็นศูนย์กลางการประชุมระดับนานาชาติ |
| สุราษฎร์ธานี - เกาะสมุย - ระนอง - ชุมพร | 1. ส่งเสริมศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งหลายรูปแบบ และเป็นศูนย์กลางลานกองสินค้าทางรถไฟ<br>2. เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติเชิงคุณภาพ<br>3. ส่งเสริมให้เป็นแหล่งเกษตรกรรมประเภทไม้ผล ปาล์มน้ำมัน การประมงชายฝั่งและการแปรรูปผลผลิตเกษตร<br>4. ส่งเสริมศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการศึกษาพุทธศาสนา ICT และ R&D ด้านพลังงานทดแทนและระบบนิเวศชายฝั่ง |
| นครศรีธรรมราช - ตรัง - พัทลุง | 1. นครศรีธรรมราชเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การศึกษาและวัฒนธรรม<br>2. เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และพุทธศาสนา<br>3. เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติชายฝั่งและพื้นที่ชุ่มน้ำ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ<br>4. เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายผลผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร (ข้าว ยางพารา ผัก ผลไม้) |
| ยะลา - ปัตตานี - นราธิวาส | 1. ศูนย์กลางอาหารฮาลาล<br>2. ส่งเสริมการเกษตร การประมงและอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร<br>3. ศูนย์กลางการศึกษา การวิจัยและพัฒนาด้านอาหารฮาลาลและทรัพยากรชายฝั่ง |

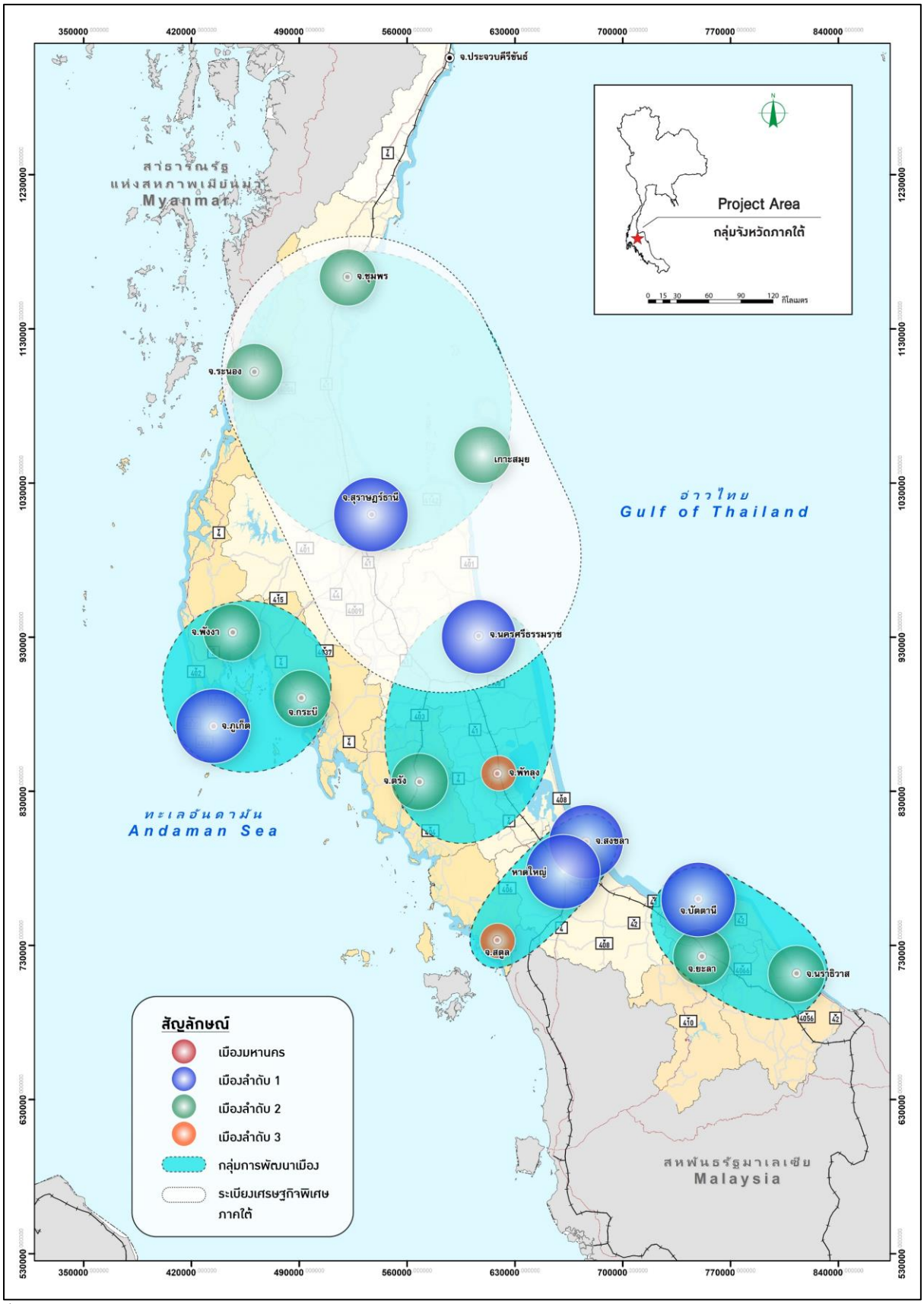
ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)

สำหรับในด้านการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ออกกฎกระทรวงกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว รวม 16 เขต ครอบคลุม 61 จังหวัด โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้มีเขตพัฒนาการท่องเที่ยว 4 เขต ดังนี้

**ตารางที่ 4.1.2 - 3 เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคใต้และภาคใต้ชายแดน**

| เขตพัฒนาการท่องเที่ยว | จังหวัด |
|---|---|
| 1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน | **ภูเก็ต** พังงา กระบี่ ตรัง สตูล |
| 2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา | **สงขลา** พัทลุง นครศรีธรรมราช |
| 3. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวพหุวัฒนธรรมชายแดนใต้ | **ยะลา** นราธิวาส ปัตตานี สงขลา (อำเภอจะนะ อำเภอนาทวี อำเภอเทพา อำเภอสะบ้าย้อย) |
| 4. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวหมู่เกาะทะเลใต้ | **สุราษฎร์ธานี** (เกาะเต่า เกาะพะงัน เกาะสมุย หมู่เกาะอ่างทอง) |

ที่มา : แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2565 (พ.ศ. 2565)




ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.2 - 1 ลำดับความสำคัญของเมืองและกลุ่มการพัฒนาเมือง ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้และภาคใต้ชายแดน**

**1) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา มีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบชายทะเล และพื้นที่เชิงเขาตอนกลาง คือ เทือกเขานครศรีธรรมราช เทือกเขาตะนาวศรี และเทือกเขาภูเก็ต โดยมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 817 กิโลเมตร บางส่วนเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำสำคัญของประเทศ คือ ทะเลน้อย ทะเลสาบสงขลา ป่าชายเลนทุ่งคา - สวี หมู่เกาะอ่างทอง และคลองร้อยสาย มีพื้นที่รวม 24.79 ล้านไร่ โดยจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 8.06 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 32.50 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช และสงขลา คิดเป็นร้อยละ 25.07 และ 18.64 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 24.79 ไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1.29 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.22 พื้นที่ทำการเกษตร 15.97 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 64.43 พื้นที่ป่าไม้ 5.73 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 23.12 พื้นที่น้ำ 1.04 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.20 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.75 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.02 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

**1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

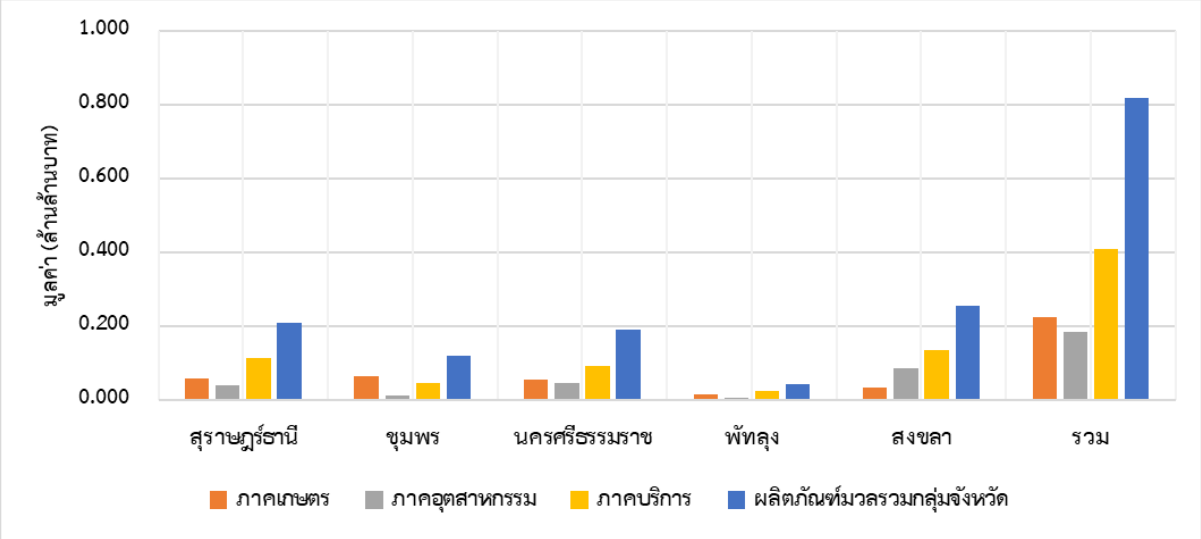
ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

**1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีประชากรรวม 5.078 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.15 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ประมาณ 1.541 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดสงขลา ประมาณ 1.432 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และชุมพร คิดเป็นร้อยละ 0.38 0.24 และ 0.17 ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดสงขลา ประมาณ 179.581 คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ประมาณ 154.986 คน/ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดสงขลา ประมาณ 0.550 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ประมาณ 0.469 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 0.818 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 2.35 โดยจังหวัดสงขลามีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.254 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31.10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เท่ากับ 0.210 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25.67 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดนครศรีธรรมราช เท่ากับ 0.191 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23.39 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดชุมพร นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี คิดเป็นร้อยละ 6.49 2.71 และ 2.01 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.95 รองลงมา คือ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 27.48 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 22.57 อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.34 ส่วนมูลค่าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง คิดเป็นร้อยละ 2.00 และ 1.47 ตามลำดับ หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า จังหวัดสงขลา มีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด รองลงมา คือ ภาคบริการและภาคเกษตร ตามลำดับ ส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช มีภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีความสำคัญใกล้เคียงกัน ในขณะที่จังหวัดชุมพร มีภาคเกษตรและภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

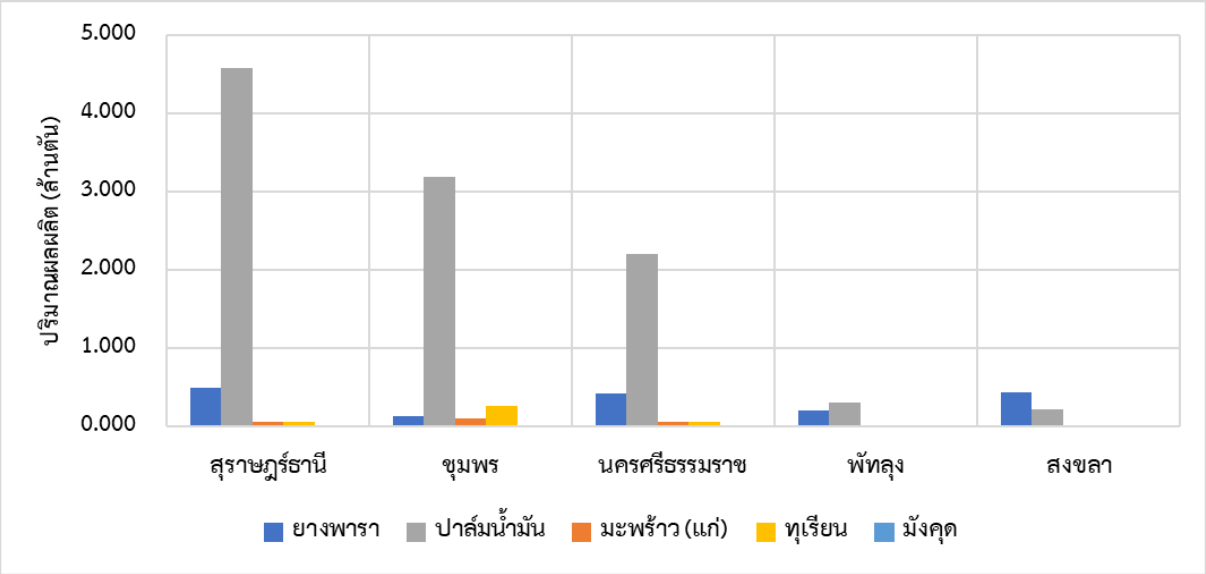
**รูปที่ 4.1.2 - 2 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2565**

### 1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีเนื้อที่รวมมากที่สุดของภาคใต้ โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ประกอบด้วย

**(1) พืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และไม้ผล เช่น ทุเรียน มะพร้าว และมังคุด เป็นต้น จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีพื้นที่เพาะปลูก**ยางพารา** จำนวน 7.935 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 1.582 ล้านตัน ซึ่งจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีพื้นที่เพาะปลูกและให้ผลผลิตมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช พัทลุง และชุมพร ตามลำดับ ส่วน**ปาล์มน้ำมัน** มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 3.351 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 9.993 ล้านตัน โดยจังหวัดสุราษฎร์ธานียังคงมีพื้นที่เพาะปลูกและให้ผลผลิตมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด ชุมพร นครศรีธรรมราช

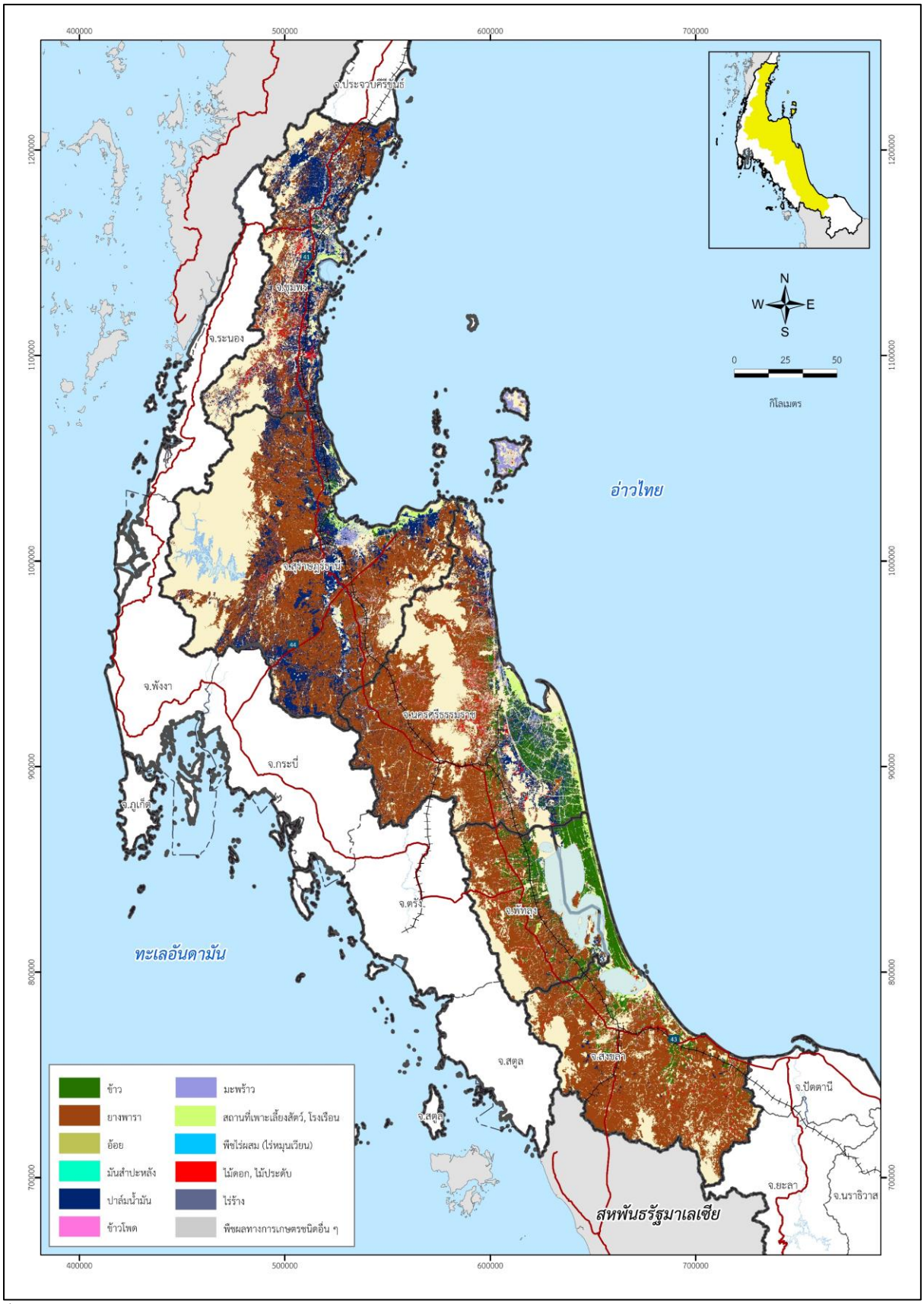
สำหรับไม้ผล พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวมีพื้นที่เพาะปลูก**มะพร้าว (แก่)** จำนวน 0.252 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.203 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตามลำดับ **ทุเรียน**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.310 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.374 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดชุมพร และ**มังคุด**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.170 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.01 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดชุมพร และนครศรีธรรมราช




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 3 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ดัง**รูปที่ 4.1.2 - 4**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 4 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ **โคเนื้อ** มีการผลิตมากที่สุดในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช รองลงมา คือ จังหวัดพัทลุง สงขลา สุราษฎร์ธานี และชุมพร ตามลำดับ ดัง**ตารางที่ 4.1.2 - 4** นอกจากการเพาะเลี้ยงปศุสัตว์ดังกล่าว กลุ่มจังหวัดภาคฝั่งอ่าวไทยยังมีผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ คือ **ไข่ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 1,216,781 พันฟอง ส่วน**ไข่เป็ด**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 202,087 พันฟอง ดัง**ตารางที่ 4.1.2 - 5**

**ตารางที่ 4.1.2 - 4 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| สุราษฎร์ธานี | 83,832 | 0 | 195,214 | 4,504,289 | 359,761 |
| ชุมพร | 46,702 | 1,078 | 98,203 | 1,693,925 | 66,210 |
| นครศรีธรรมราช | 215,762 | 111 | 351,697 | 6,232,457 | 590,349 |
| พัทลุง | 164,849 | 4428 | 456,124 | 10,223,299 | 581,153 |
| สงขลา | 175,767 | 1,212 | 73,997 | 6,876,128 | 669,712 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** | **686,912** | **6,829** | **1,175,235** | **29,530,098** | **2,267,185** |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.2 - 5 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| สุราษฎร์ธานี | 11,741 | 0 | 370,253 | 99,849 | 42,610 |
| ชุมพร | 6,633 | 1,082 | 187,458 | 153,557 | 4,180 |
| นครศรีธรรมราช | 30,760 | 0 | 697,446 | 236,286 | 48,840 |
| พัทลุง | 22,574 | 4,252 | 920,436 | 302,858 | 27,339 |
| สงขลา | 23,350 | 0 | 170,010 | 424,231 | 79,118 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** | **95,058** | **5,334** | **2,345,602** | **1,216,781** | **202,087** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** มีสินค้าสำคัญ คือ กุ้งทะเล มีพื้นที่เพาะเลี้ยงกุ้งจำนวน 41,002 ไร่ ให้ผลผลิตรวม 101,741 ตัน จังหวัดที่มีมูลค่าสัตว์น้ำสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ จังหวัดสงขลา รองลงมา คือ จังหวัดชุมพร นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

**1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 4,117 โรงงาน มีเงินทุนรวม 270,453 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 154,994 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดสงขลา มีจำนวนโรงงาน 1,225 โรงงาน และมีแรงงานรวม 74,733 คน รองลงมา คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีจำนวนโรงงาน 1,123 โรงงาน และมีแรงงานรวม 41,396 คน และจังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนโรงงาน 881 โรงงาน และมีแรงงานรวม 18,655 คน

นอกจากนี้ จังหวัดสงขลายังเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้

**1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีนักท่องเที่ยว จำนวน 19.744 ล้านคน โดยจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 7.610 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดสงขลา จำนวน 5.128 ล้านคน และจังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 4.021 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดสุราษฎร์ธานี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า หมู่เกาะอ่างทอง พระบรมธาตุไชยา มวยไชยา เป็นต้น

**(2) จังหวัดชุมพร** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น หาดทุ่งวันแล่น หาดทรายรี อนุสาวรีย์กรมหลวงชุมพร เป็นต้น

**(3) จังหวัดนครศรีธรรมราช** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น แหลมตะลุมพุก บ้านคีรีวง พระบรมธาตุเจดีย์ พระพุทธสิหิงค์ เป็นต้น

**(4) จังหวัดพัทลุง** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ทะเลน้อย เทศกาลล่องเรือ บ่อน้ำร้อน ภูเขาเจ็ดยอด เป็นต้น

**(5) จังหวัดสงขลา** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น หาดสมิหลา แหลมสนอ่อน หาดเก้าเส้ง หาดสะกอม หาดทรายแก้ว สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำ เขาตังกวน สวนสาธารณะเทศบาลนครหาดใหญ่ น้ำตกบริพัตร วัดพระเจดีย์งาม เป็นต้น

**1.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย

**1.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา จังหวัดสงขลา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ ช่วงน้ำรอด - เสียบญวน ผ่านจังหวัดชุมพร สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

**(2) ทางหลวงหมายเลข 41** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 เริ่มต้นที่สี่แยกปฐมพร จังหวัดชุมพร ผ่านจังหวัดราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และไปสิ้นสุดที่จังหวัดพัทลุง

**(3) ทางหลวงหมายเลข 42** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ ช่วงคลองแงะ - นาจวก ผ่านจังหวัดสงขลา สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ที่จังหวัดปัตตานี

**(4) ทางหลวงหมายเลข 43** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 407 เริ่มต้นที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และไปสิ้นสุดที่วงเวียนมะพร้าวต้นเดียว อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี

**(5) ทางหลวงหมายเลข 401** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดพังงา - สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช

**(6) ทางหลวงหมายเลข 403** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 41 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ ช่วงนครศรีธรรมราช - กะปาง ผ่านจังหวัดนครศรีธรรมราช สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันที่จังหวัดตรัง

**(7) ทางหลวงหมายเลข 406** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 จังหวัดสงขลา สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันที่จังหวัดสตูล

**(8) ทางหลวงหมายเลข 414 (ถนนลพบุรีราเมศวร์)** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดสงขลาระหว่างอำเภอหาดใหญ่ - อำเภอเมืองสงขลา

**(9) ทางหลวงหมายเลข 4006** ทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดระนอง - ชุมพร โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ ช่วงราชกรูด - วังตะกอ ผ่านจังหวัดชุมพร

**(10)ทางหลวงหมายเลข 4009** เป็นทางหลวงสายรองเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 420 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ ช่วงบางใหญ่- บางหล่อ ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี สามารถเชื่อมโยงไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันที่จังหวัดกระบี่

**(11)ทางหลวงหมายเลข 4037** เป็นทางหลวงสายรองเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ ช่วงสองแพรก - ควนสว่าง ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี สามารถเชื่อมโยงไปยังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันที่จังหวัดกระบี่

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย พบว่ามีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการทุกจังหวัด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 18.26 ล้านคน/ปี และจังหวัดที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช และสงขลา

**1.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้ สถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟชุมพร สถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง สถานีรถไฟหาดใหญ่ เป็นต้น โดยที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ และสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสงให้บริการลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY)

นอกจากนี้ที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จะมีเส้นทางแยกไปสุดสายที่สถานีรถไฟคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี (ระยะทางประมาณ 31 กิโลเมตร) และที่สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ มีเส้นทางแยกไปสุดสายที่สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ระยะทางประมาณ 45 กิโลเมตร และสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียผ่านสถานีรถไฟบัตเตอร์เวิรธ์ (ปีนัง) อิโปห์ ราวัง กรุงกัวลาลัมเปอร์ และสุดสายที่ประเทศสิงคโปร์

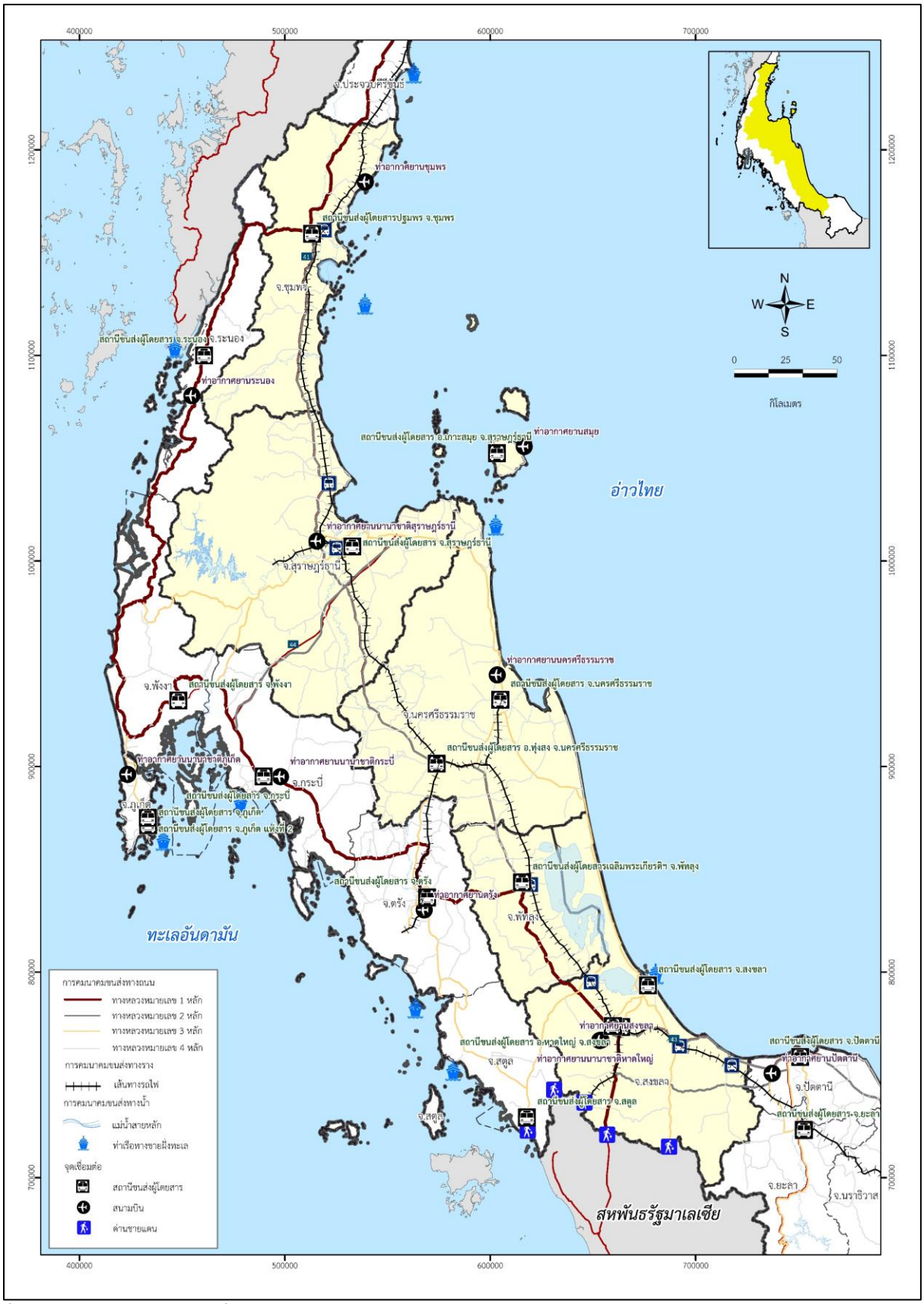
**1.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญจะใช้สำหรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า ในปี 2565 มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณทะเล 25,508 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 1,338,312 คน โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดสงขลา

นอกจากนี้จังหวัดสงขลายังมีท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ คือ ท่าเรือสงขลาให้บริการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศและเรือชายฝั่งทุกชนิด ส่วนจังหวัดอื่น ๆ ยังมีท่าเรือกระจายเกือบทุกจังหวัดเป็นท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งทั้งของรัฐและเอกชน เช่น ท่าเรือปากอ่าวบ้านดอน ท่าเรือดอนสัก เป็นต้น ปริมาณการขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยด้วยเรือค้าต่างประเทศและเรือค้าชายฝั่ง รวมทั้งหมด 19.29 ล้านตัน

**1.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีท่าอากาศยานจำนวน 5 แห่ง ใน 4 จังหวัด คือ (1) **ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี** อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน (2) **ท่าอากาศยานเกาะสมุย** อยู่ภายใต้บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (3) **ท่าอากาศยานชุมพร** อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน (4) **ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช** อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน และ (5) **ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่** อยู่ภายใต้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยในปี พ.ศ. 2559 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 7,943 พันคน/ปี และขนส่งสินค้าเฉลี่ย 8,793 ตัน/ปี



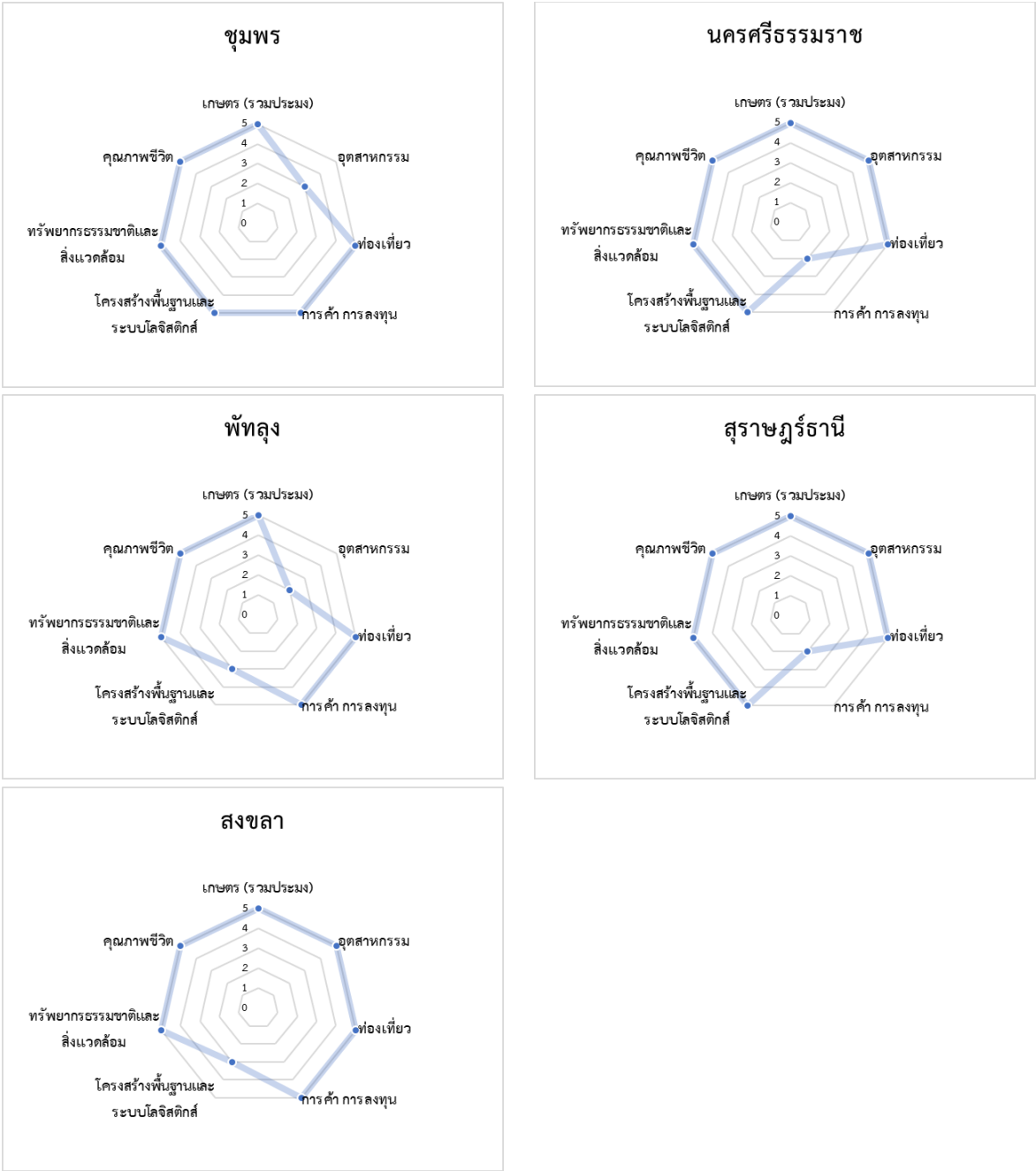

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.2 - 5 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

### 1.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย แสดงใน**รูปที่ 4.1.2 - 6**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.2 - 6 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้าน โดยการวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า จังหวัดชุมพรมีการกล่าวถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีการบรรจุในประเด็นพัฒนาและไม่มีการใช้งบประมาณในโครงการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม จังหวัดสงขลา มีการกล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีการบรรจุในประเด็นพัฒนาและไม่มีการใช้งบประมาณในโครงการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ จังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดสุราษฎร์ธานีไม่มีการกล่าวถึงการส่งเสริมด้านการค้าการลงทุนในแผนพัฒนาจังหวัด และจังหวัดพัทลุงไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม ส่วนในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์มีการกล่าวถึงในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีการบรรจุในประเด็นการพัฒนา และไม่มีการจัดตั้งโครงการจึงไม่มีงบประมาณที่เกี่ยวข้องในด้านนี้

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยพบว่ายังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ ประเด็นการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกับรถไฟทางคู่ และการจัดทำศูนย์รวมและกระจายสินค้าโดยรอบสถานีรถไฟที่เป็นสถานีสินค้า รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งซึ่งมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์

**2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย 6 จังหวัด คือ จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล ตั้งอยู่ภาคใต้ของประเทศไทย ฝั่งทิศตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย มีลักษณะภูมิประเทศเป็นทิวเขาสูงติดชายฝั่งทะเล มีพื้นที่รวม 12.65 ล้านไร่ โดยจังหวัดตรังมีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 3.07 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 24.29 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดกระบี่ และพังงา คิดเป็นร้อยละ 23.26 และร้อยละ 20.60 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 12.65 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 0.723 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.72 พื้นที่ทำการเกษตร 7.27 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 57.48 พื้นที่ป่าไม้ 3.77 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 29.83 พื้นที่น้ำ 0.61 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.81 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.28 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.17 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

**2.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

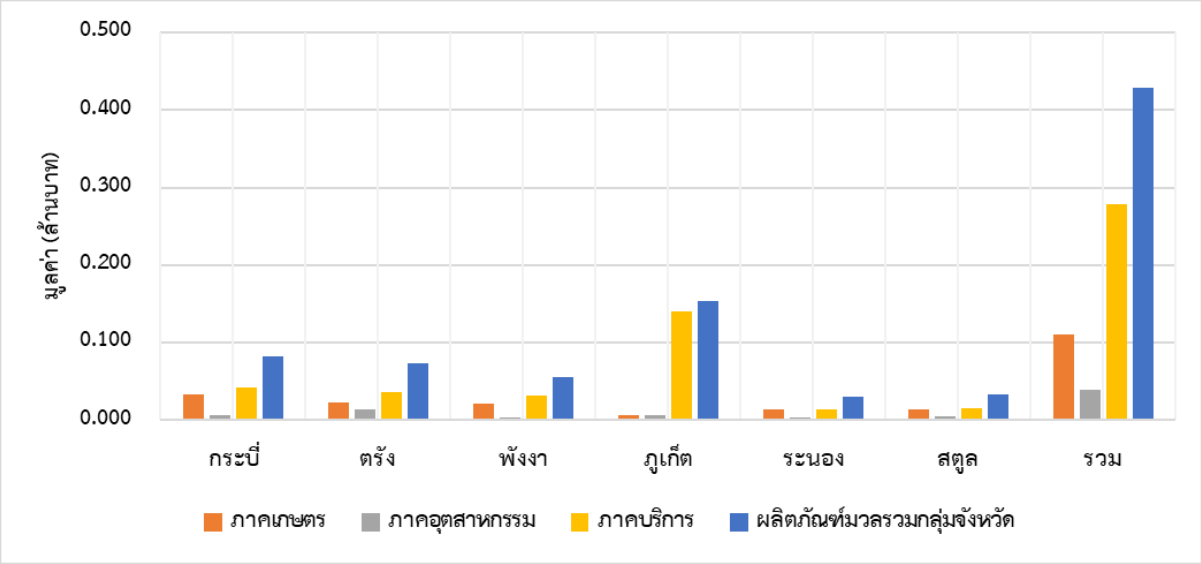
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องดัง **บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

**2.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีประชากรรวม 2.329 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.51 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดตรัง ประมาณ 0.637 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดภูเก็ต ระนอง และกระบี่ คิดเป็นร้อยละ 1.28 1.00 และ 0.60 ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดภูเก็ต ประมาณ 780.060 คน/ตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดตรัง ประมาณ 0.194 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 0.428 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 2.32 โดยจังหวัดภูเก็ตมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.153 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.83 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดกระบี่ เท่ากับ 0.082 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19.16 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดตรัง เท่ากับ 0.073 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.14 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันเกือบทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดภูเก็ต พังงา ระนอง และกระบี่ คิดเป็นร้อยละ 5.53 3.91 2.96 และ 1.09 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.16 รองลงมา คือ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 25.80 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 9.04 อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.81 ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 2.72 ส่วนภาคเกษตรมีการเปลี่ยนแปลงลดลง คิดเป็นร้อยละ 0.47 หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีภาคบริการจากการท่องเที่ยวเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

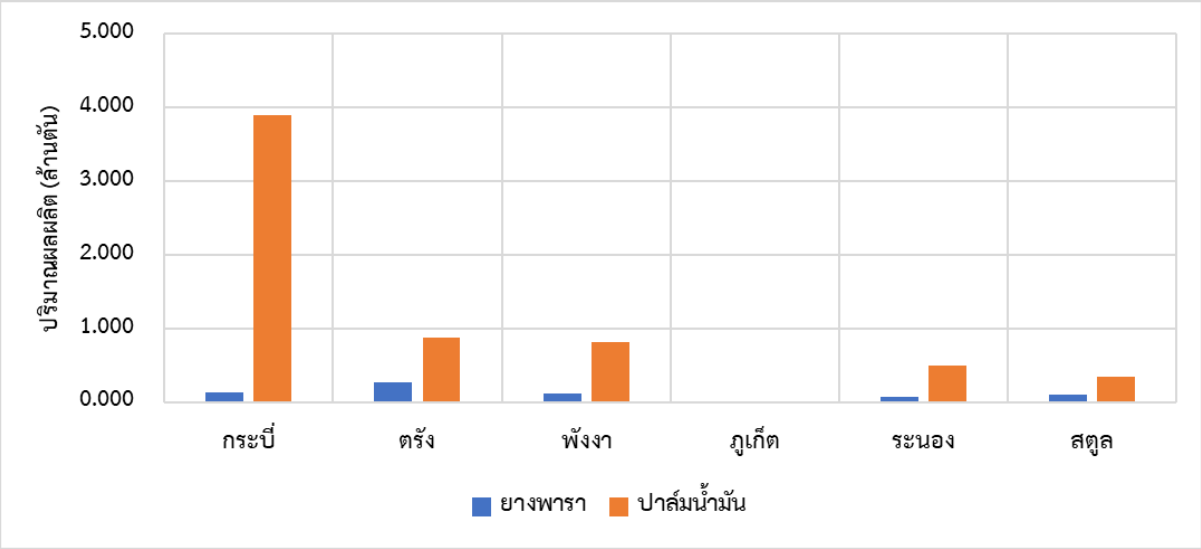
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.2 - 7 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2565**

### 2.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจที่สร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดเป็นอันดับสอง โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ประกอบด้วย

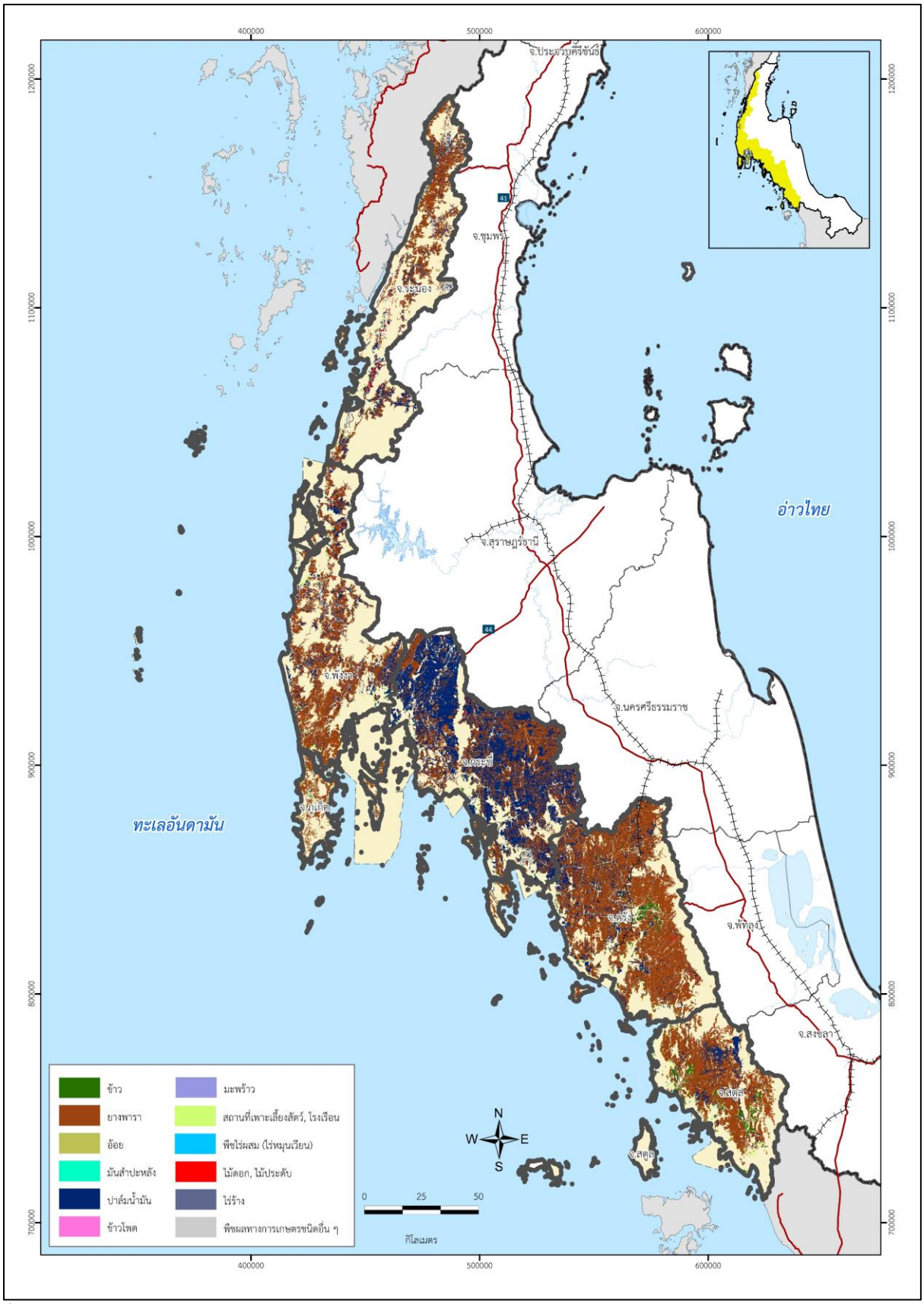
**(1) พืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีพื้นที่เพาะปลูก**ยางพารา** จำนวน 3.385 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.672 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดตรัง กระบี่ พังงา สตูล ระนอง และภูเก็ต ตามลำดับ ส่วน**ปาล์มน้ำมัน** มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 2.076 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 6.270 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ระนอง สตูล และภูเก็ต ตามลำดับ




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 8 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ดัง**รูปที่ 4.1.2 - 9**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 9 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** สินค้าที่สำคัญ คือ ไก่ ไข่ไก่ โดย**ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 9,048,028 ตัว ดัง**ตารางที่ 4.1.2 - 6** ส่วน**ไข่ไก่**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 607,389 พันฟอง ส่วน**ไข่เป็ด**มีปริมาณผลผลิตประมาณ 7,625 พันฟอง ดัง**ตารางที่ 4.1.2 - 7**

**ตารางที่ 4.1.2 - 6 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| กระบี่ | 70,016 | 0 | 102,411 | 2,676,345 | 53,705 |
| ตรัง | 98,888 | 0 | 92,901 | 2,536,044 | 107,236 |
| พังงา | 11,442 | 0 | 41,891 | 1,404,308 | 34,035 |
| ภูเก็ต | 2,542 | 0 | 1,058 | 287,041 | 26,229 |
| ระนอง | 10,073 | 0 | 15,928 | 334,865 | 22,944 |
| สตูล | 34,302 | 0 | 12,095 | 1,809,425 | 93,414 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | **227,263** | **0** | **266,284** | **9,048,028** | **337,563** |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.2 - 7 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| กระบี่ | 9,099 | 0 | 190,895 | 24,416 | 1,103 |
| ตรัง | 13,540 | 0 | 184,042 | 170,792 | 2,817 |
| พังงา | 1,512 | 0 | 81,619 | 233,227 | 2,414 |
| ภูเก็ต | 336 | 0 | 2,270 | 31,050 | 518 |
| ระนอง | 1,336 | 0 | 26,163 | 67,084 | 242 |
| สตูล | 4,740 | 0 | 27,820 | 80,819 | 531 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | **30,563** | **0** | **512,809** | **607,389** | **7,625** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีการทำประมงพาณิชย์มากที่สุด จำนวน 446,681 ตัน มีสินค้าสำคัญจากการจับสัตว์น้ำเค็ม เช่น หอย ปลาเป็ด และปลาหน้าดิน เป็นต้น โดย**ปลาเป็ด** มีผลผลิตประมาณ 172,882 ตัน **ปลาผิวน้ำ**มีผลผลิตประมาณ 159,581 ตัน **หอย** มีผลผลิตประมาณ 26,232 ตัน

**2.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 1,775 โรงงาน มีเงินทุนรวม 81,089 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 56,710 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดตรัง มีจำนวนโรงงาน 449 โรงงาน และมีแรงงานรวม 24,834 คน และจังหวัดกระบี่ มีจำนวนโรงงาน 351 โรงงาน และมีแรงงานรวม 8,871 คน

**2.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีนักท่องเที่ยว จำนวน 22.238 ล้านคน โดยจังหวัดภูเก็ตมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 11.300 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดกระบี่ จำนวน 3.803 ล้านคน และจังหวัดพังงา จำนวน 2.910 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดกระบี่** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เกาะพีพี หาดไร่เลย์ เกาะลันตา อ่าวมาหยา สระมรกต สุสานหอย 75 ล้านปี วัดแหลมสัก เป็นต้น

**(2) จังหวัดตรัง** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ถ้ำมรกต เกาะกระดาน เกาะลิบง ถ้ำเลเขากอบ พิพิธภัณฑ์พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี วัดภูเขาทอง เป็นต้น

**(3) จังหวัดพังงา** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น หมู่เกาะสิมิลัน อ่าวพังงา เกาะตาชัย เสม็ดนางชี บ่อน้ำพุร้อนบ้านบ่อดาล เมืองเก่าตะกั่วป่า วัดนารายณิกายาราม เป็นต้น

**(4) จังหวัดภูเก็ต** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เกาะราชา เกาะเฮ หาดราไวย์ หาดป่าตอง แหลมพรหมเทพ เขารัง อนุสาวรีย์ ท้าวเทพกระษัตรี พระพุทธมิ่งมงคลเอกนาคคีรี เป็นต้น

**(5) จังหวัดระนอง** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เกาะพยาม หาดแหลมสน จุดชมวิวเขาฝาชี คอคอดกระ บ้านเกาะหาดทรายดำ ศิลาสลักพระปรมาภิไธย งานปิดทองพระถ้ำพระขยางค์ เป็นต้น

**(6) จังหวัดสตูล** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น อุทยานแห่งชาติตะรุเตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะหินงาม น้ำตกวังสายทอง บ้านวังสายทอง สุสานหอย เกาะตะบัน ศาลเจ้าพ่อตะรุเตา เป็นต้น

**2.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย

**2.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ไปสิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา จังหวัดสงขลา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ ช่วงเสียบญวน - อ่าวเคย ผ่านจังหวัดระนอง และช่วงอ่าวเคย - นาเหนือ ผ่านจังหวัดพังงา สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยที่จังหวัดชุมพร

**(2) ทางหลวงหมายเลข 44** เป็นทางหลวงสายประธานวางตัวแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ ช่วงอ่าวลึก - บางสวรรค์ ผ่านจังหวัดกระบี่ สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

**(3) ทางหลวงหมายเลข 401** เป็นทางหลวงสายรองประธานวางตัวแนวตะวันออก - ตะวันตกเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ ช่วงแยกโคกเคียน - เขาศก ผ่านจังหวัดพังงา สามารถเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

**(4) ทางหลวงหมายเลข 402** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณสามแยกโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา มุ่งเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต

**(5) ทางหลวงหมายเลข 406** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ที่จังหวัดสงขลา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ ช่วงค่ายรวมมิตร - ตำมะลัง ผ่านจังหวัดสตูล

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการทุกจังหวัด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2565 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 4.03 ล้านคน/ปี และจังหวัดที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือ จังหวัดภูเก็ต กระบี่ และตรัง

**2.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้ โดยสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง มีเส้นทางแยกผ่านสถานีรถไฟห้วยยอด สถานีรถไฟตรัง และสุดสายที่สถานีรถไฟกันตัง (ระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร)

**2.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

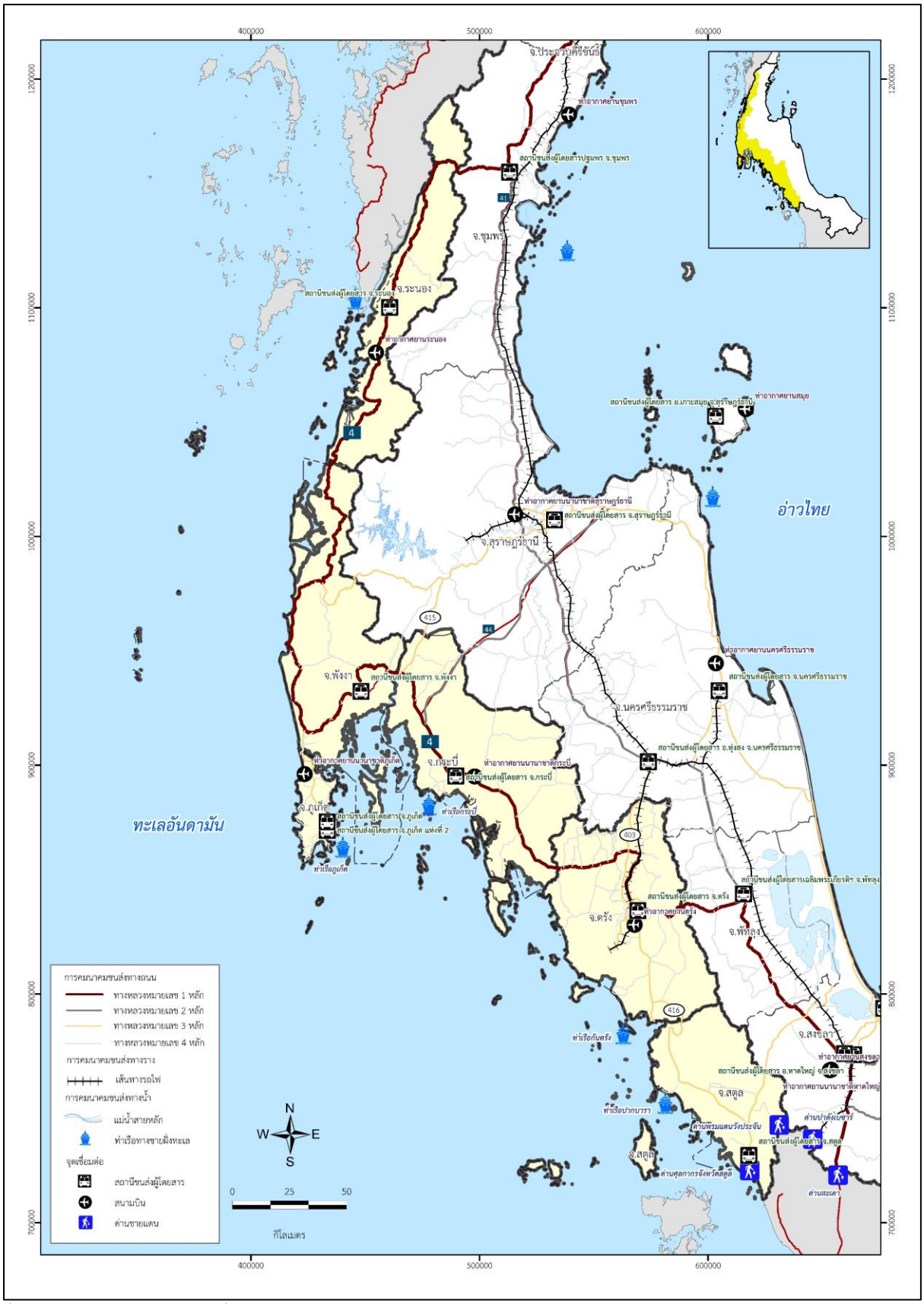
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีการคมนาคมและขนส่งทางน้ำที่เป็นการขนส่งทางทะเล (Sea Transportation) ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตั้งแต่จังหวัดระนองถึงจังหวัดสตูล อีกทั้งยังมีการการคมนาคมและขนส่งทางน้ำในลำน้ำตอนในของแม่น้ำสายหลักของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เช่น แม่น้ำกระบุรี จังหวัดระนอง เป็นต้น

ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือขนาดกลางและขนาดเล็ก ที่ใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคมและขนส่งทางทะเลระหว่างชุมชน เพื่อรองรับการท่องเที่ยว และรองรับกิจกรรมด้านประมง อีกทั้งมีท่าเรือน้ำลึกเพื่อการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือกระบี่ และท่าเรือกันตัง และมีท่าเรือเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

ในปี 2565 มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณทะเล จำนวน 57,678 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสารจำนวน 2,274,802 คน โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดภูเก็ต รองลงมา คือ จังหวัดกระบี่ และพังงา ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันด้วยเรือค้าต่างประเทศ มีจำนวน 11.34 ล้านตัน

**2.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีท่าอากาศยานในพื้นที่ ทั้งสิ้น 4 แห่ง โดยแบ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต อยู่ภายในบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน และมีท่าอากาศยานภายในประเทศ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานตรัง และท่าอากาศยานระนอง อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน โดยในปี พ.ศ. 2559 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 15,451 พันคน/ปี และขนส่งสินค้าเฉลี่ย 34,375 ตัน/ปี



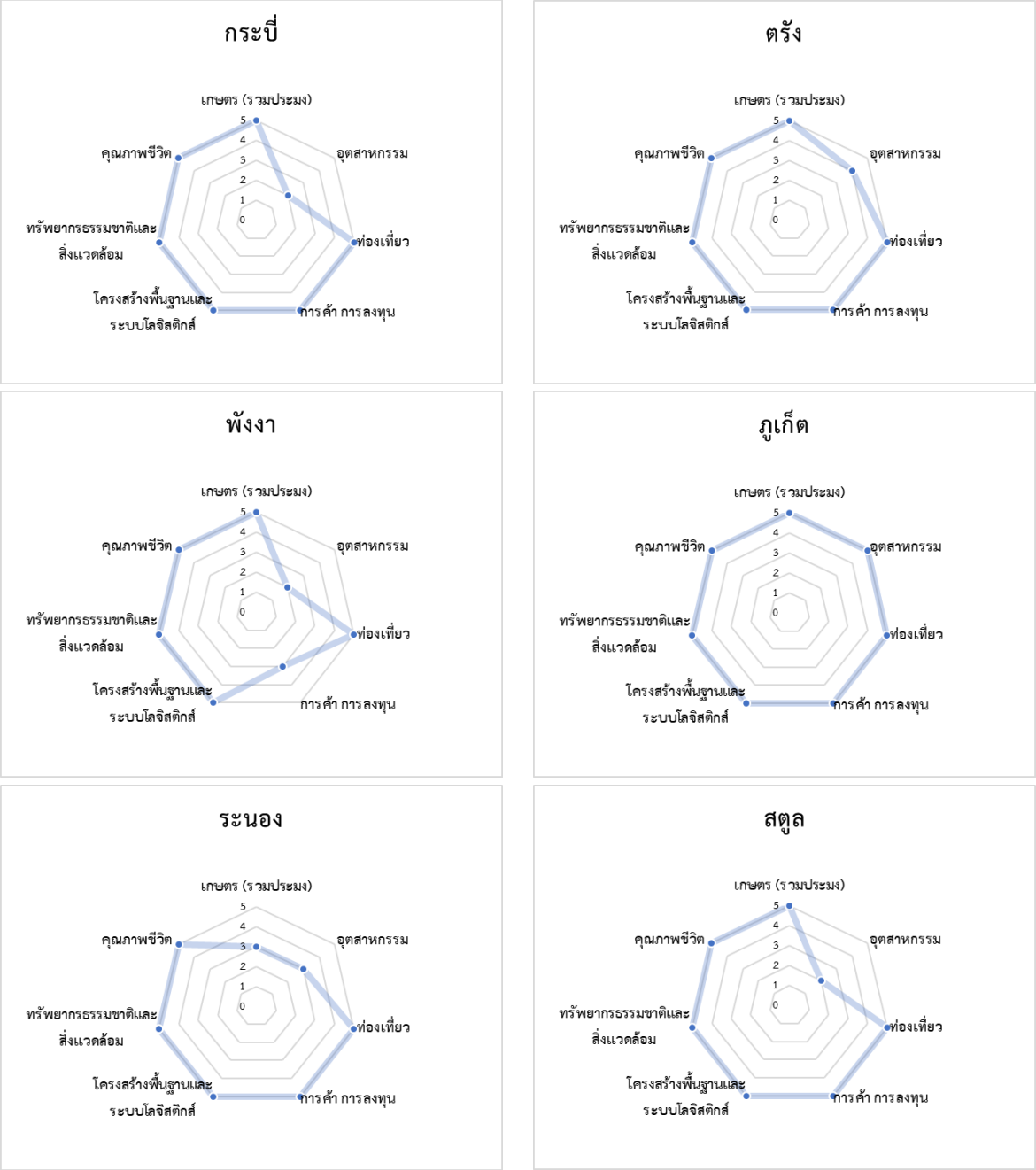

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.2 - 10 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

### 2.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน แสดงในรูปที่ **4.1.2 - 11**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.2 - 11 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีการเน้นการพัฒนาที่ครอบคลุมในทุกด้าน โดยการวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า จังหวัดภูเก็ตมีรายละเอียดการพัฒนารวมทั้งโครงการและงบประมาณครอบคลุมทุกด้าน จังหวัดตรังมีนโยบายในการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมที่มีรายละเอียดชัดเจน แต่มีการระบุในประเด็นการพัฒนาแต่ไม่มีการใช้งบประมาณในด้านนี้ จังหวัดกระบี่ สตูล และพังงาไม่มีการกล่าวถึงด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม และจังหวัดระนองมีการกล่าวถึงการพัฒนาเกษตรและอุตสาหกรรมแต่ไม่มีการตั้งโครงการและรายละเอียดการใช้งบประมาณในด้านนี้

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนพบว่ายังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ การการพัฒนาท่าเรือซึ่งมีปัญหาไม่เพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบัน และการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าเรือและแหล่งท่องเที่ยวเพื่อยกระดับการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

**3) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา ตั้งอยู่ใต้สุดของประเทศและมีพื้นที่ติดกับประเทศมาเลเซีย มีพื้นที่รวม 6.84 ล้านไร่ โดยจังหวัดยะลามีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 2.83 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 41.34 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดนราธิวาส และปัตตานี คิดเป็นร้อยละ 40.92 และร้อยละ 17.74 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 6.84 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 0.34 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.92 พื้นที่ทำการเกษตร 4.15 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 60.78 พื้นที่ป่าไม้ 2.04 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 29.82 พื้นที่น้ำ 0.13 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.84 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.18 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.65 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

**3.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

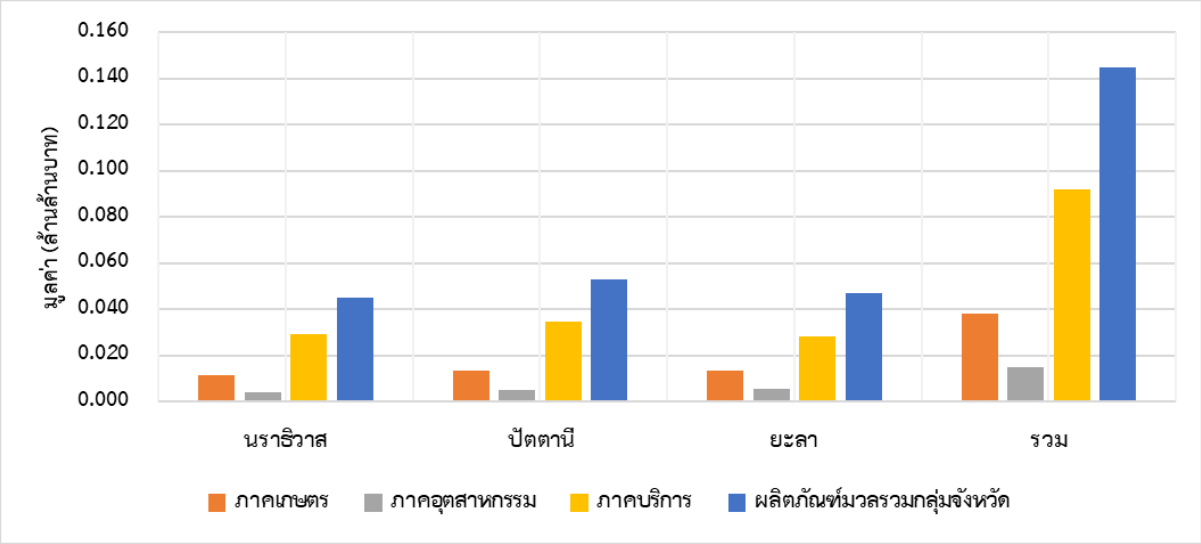
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

**3.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน มีประชากรรวม 2.106 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.73 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดนราธิวาส ประมาณ 0.819 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดปัตตานี ประมาณ 0.737 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาส คิดเป็นร้อยละ 0.80 0.80 และ 0.62 ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดปัตตานี ประมาณ 379.867 คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดนราธิวาส ประมาณ 183.035 คน/ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดนราธิวาส ประมาณ 0.181 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดปัตตานี ประมาณ 0.151 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 0.145 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.39 ซึ่งแต่ละจังหวัดมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดใกล้เคียงกัน โดยจังหวัดปัตตานีมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.053 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36.59 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดยะลา เท่ากับ 0.047 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.47 และจังหวัดนราธิวาส เท่ากับ 0.045 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.94 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนเกือบทุกจังหวัดมีแนวโน้มลดลง โดยทุกจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น คือ จังหวัดปัตตานี และนราธิวาส มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.05 และ 0.51 ส่วนจังหวัดยะลา มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ -0.20

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 63.50 รองลงมา คือ ภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 26.22 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 10.28 อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.93 ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง คิดเป็นร้อยละ -3.34 ส่วนภาคเกษตรมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 0.52 หากพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน มีภาคบริการจากการท่องเที่ยวเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กลุ่มจังหวัดรวมถึงภาคการเกษตร




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

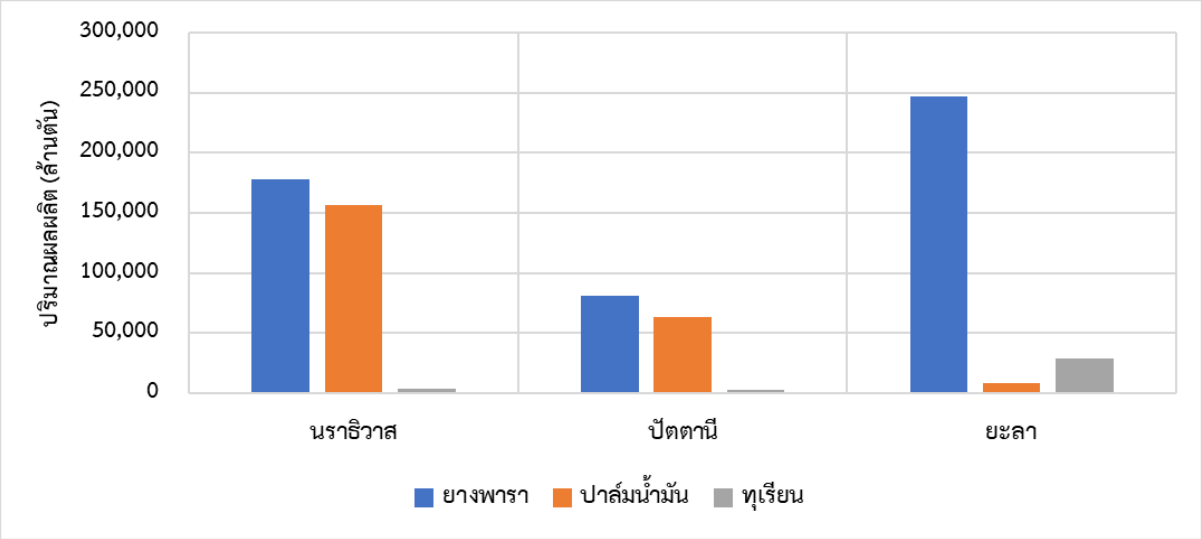
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.2 - 12 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคใต้ชายแดน ปี 2565**

### 3.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน มีสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ประกอบด้วย

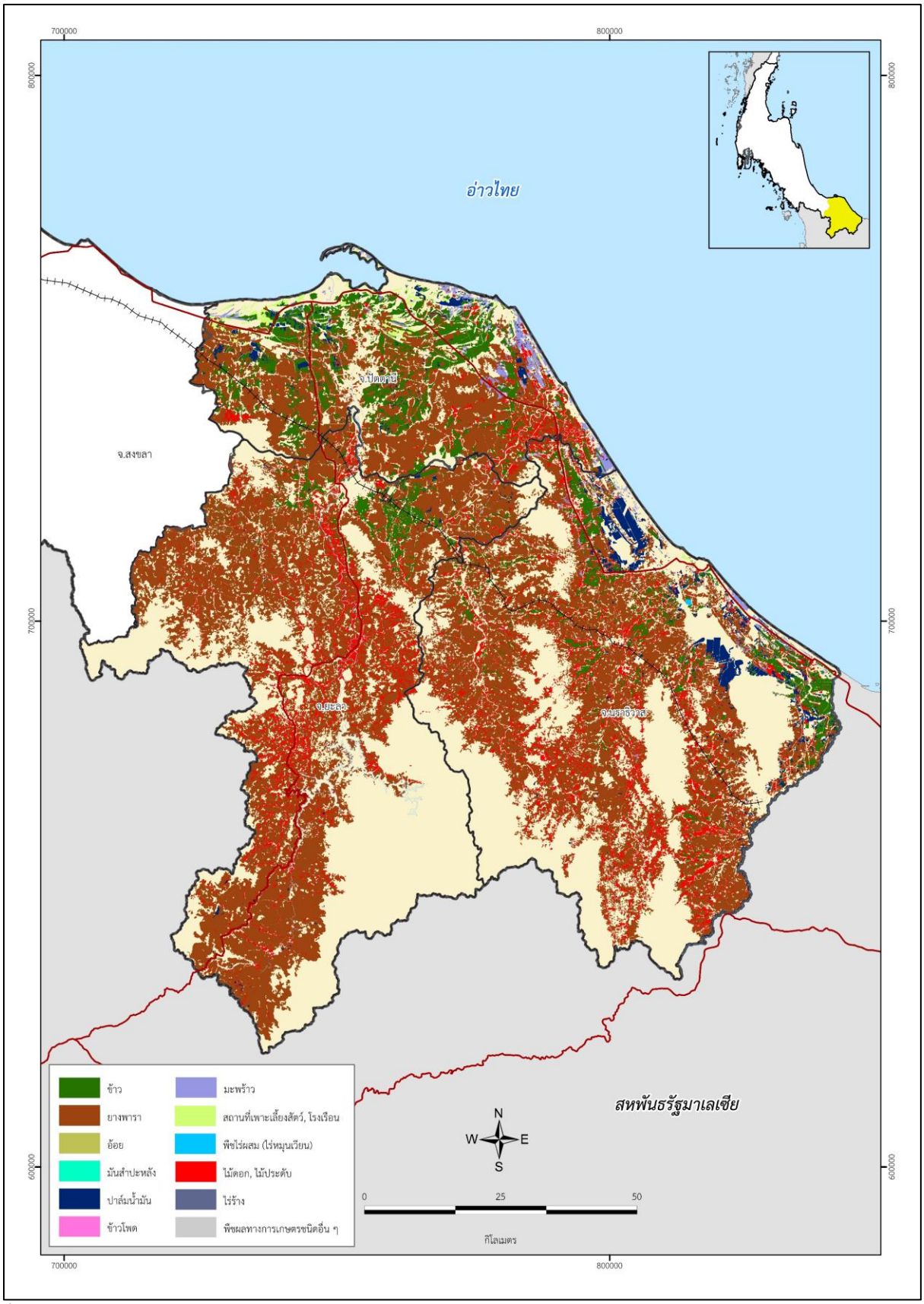
**(1) พืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ทุเรียน โดย**ยางพารา**เป็นพืชเศรษฐกิจหลัก มีพื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด จำนวน 2.478 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.490 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดยะลา นราธิวาส และปัตตานี ตามลำดับ รองลงมา คือ **ปาล์มน้ำมัน**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.106 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 0.232 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดนราธิวาส และ**ทุเรียน**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.128 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 0.035 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดยะลา




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 13 ผลผลิตสินค้าพืชไร่และผลไม้ รายจังหวัดกลุ่มภาคใต้ชายแดน ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ดัง**รูปที่ 4.1.2 - 14**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 14 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ แกะ และแพะ มีสัดส่วนการเลี้ยงอยู่ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมากที่สุด รองลงมา คือ การเลี้ยง เป็ด และโคเนื้อ ดัง**ตารางที่ 4.1.2 - 8** และ**ตารางที่ 4.1.2 - 9**

**ตารางที่ 4.1.2 - 8 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | แพะ (ตัว) | แกะ (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| นราธิวาส | 99,047 | 49,864 | 3,659 | 1,146,053 | 294,499 |
| ปัตตานี | 68,559 | 51,245 | 17,178 | 1,069,448 | 308,153 |
| ยะลา | 59,113 | 67,362 | 3,731 | 1,004,410 | 260,903 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** | **226,719** | **168,471** | **24,568** | **3,219,911** | **863,555** |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **1,568,059** | **136,539** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.2 - 9 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | แพะ (ตัว) | แกะ (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| นราธิวาส | 13,756 | N/A | N/A | 11,539 | 977 |
| ปัตตานี | 9,169 | N/A | N/A | 7,545 | 4,221 |
| ยะลา | 8,121 | N/A | N/A | 16,813 | 122 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** | **31,046** | **N/A** | **N/A** | **35,897** | **5,320** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **N/A** | **N/A** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : N/A คือ ไม่มีข้อมูลและประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** มีสินค้าสำคัญ คือ การจับสัตว์น้ำทะเล มีท่าเทียบเรือที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ท่าเทียบเรือปัตตานีซึ่งเป็นท่าเทียบเรือหลัก และท่าเทียบเรือนราธิวาส

**3.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 516 โรงงาน มีเงินทุนรวม 26,331 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 16,490 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดยะลา มีจำนวนโรงงาน 176 โรงงาน และมีแรงงานรวม 6,385 คน รองลงมา คือ จังหวัดปัตตานี มีจำนวนโรงงาน 166 โรงงาน และมีแรงงานรวม 6,371 คน

**3.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน มีนักท่องเที่ยว จำนวน 2.892 ล้านคน โดยจังหวัดยะลา มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 1.658 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดนราธิวาส จำนวน 0.792 ล้านคน และจังหวัดปัตตานี จำนวน 0.442 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดนราธิวาส** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ทะเลหมอกบ้านภูเขาทอง น้ำตกสุคิริน หมู่บ้านจุฬาภรณ์ 12 วัดโก - ลกเทพวิมล ด่านตาบา อุทยานแห่งชาติอ่าวมะนาว เป็นต้น

**(2) จังหวัดปัตตานี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เมืองโบราณยะรัง เมืองเก่ากรือเซะ - บานา ชุมชนท่องเที่ยวมะแนดาแล ชุมชนท่องเที่ยวบ้านเจาะกะพ้อใน หาดตะโละกาโปร์ หาดแฆแฆ งานสมโภชเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว เป็นต้น

**(3) จังหวัดยะลา** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น สวนขวัญเมือง น้ำตกบูเก๊ะปิโล หรือ น้ำตกตะวันรัศมี ถ้ำคนโท น้ำตกตะวันรัศมี บึงน้ำใส ถ้ำกระแชง น้ำตกกือลอง (สุขทาลัย) ถ้ำทะลุ เป็นต้น

**3.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยง ทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย

**3.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 42** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงจังหวัดสงขลา - ปัตตานี - นราธิวาส

**(2) ทางหลวงหมายเลข 43** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงจังหวัดสงขลา - ปัตตานี

**(3) ทางหลวงหมายเลข 409** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 42 บริเวณสามแยกนาเกตุ อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี มุ่งเข้าสู่จังหวัดยะลา

**(4) ทางหลวงหมายเลข 410** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 42 บริเวณอำเภอเมืองปัตตานี จังหวัดปัตตานี มุ่งเข้าสู่จังหวัดยะลา

**(5) ทางหลวงหมายเลข 418** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมโยงจังหวัดปัตตานี - ยะลา

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการทุกจังหวัด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 1.41 ล้านคน/ปี และจังหวัดที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือ จังหวัดนราธิวาส ยะลา และปัตตานี

**3.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้ สถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ สถานีรถไฟปัตตานี สถานีรถไฟยะลา สถานีรถไฟตันหยงมัส และสถานีรถไฟสุไหงโก - ลก เป็นต้น

**3.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีการคมนาคมและขนส่งทางน้ำที่เป็นการขนส่งทางทะเล (Sea Transportation) ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตั้งแต่จังหวัดปัตตานีถึงจังหวัดนราธิวาส โดยท่าเรือส่วนใหญ่จะใช้เพื่อการประมง การขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร และการท่องเที่ยว ในปี 2565 มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณทะเล จำนวน 6,550 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 80,392 คน โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ จังหวัดนราธิวาส ส่วนของการขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนด้วยเรือค้าต่างประเทศ มีปริมาณ 0.145 ล้านตัน

**3.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน มีท่าอากาศยานจำนวน 3 แห่ง ครอบคลุม 3 จังหวัด ภายใต้สังกัดกรมท่าอากาศยาน ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ได้แก่ (1) **ท่าอากาศยานนราธิวาส** (2) **ท่าอากาศยานปัตตานี** และ (3) **ท่าอากาศยานเบตง** โดยในปี พ.ศ. 2559 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 201 พันคน/ปี

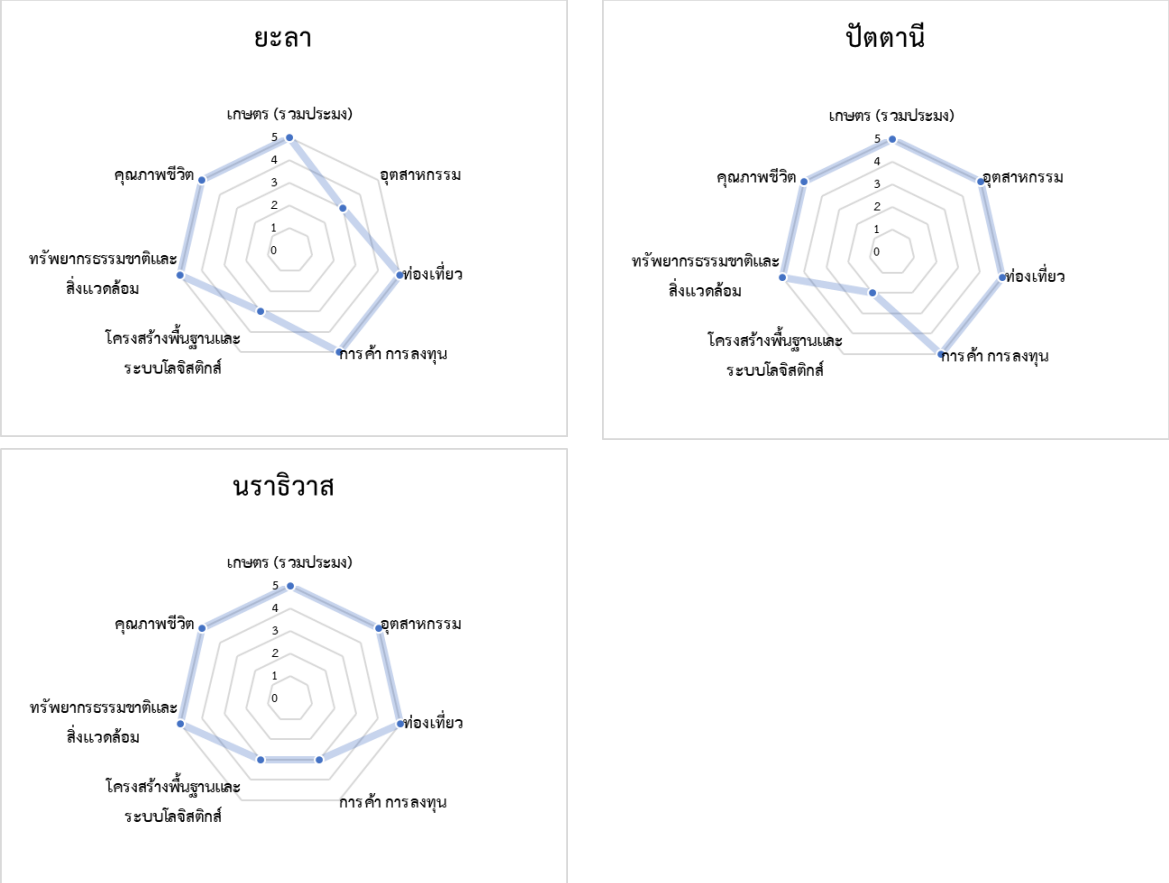
ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.2 - 15 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

### 3.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคใต้ชายแดนแสดงใน**รูปที่ 4.1.2 - 16**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.2 - 16 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีการกำหนดการพัฒนาที่ครอบคลุมยกเว้นด้านนโยบายในการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างและระบบโลจิสติกส์ ที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจจากการค้าชายแดน อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว การวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่าจังหวัดยะลามีการระบุการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีโครงการและแผนการใช้งบประมาณในประเด็นนี้ จังหวัดนราธิวาสมีการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการค้าการลงทุนแต่ไม่มีโครงการและแผนการใช้งบประมาณเช่นกัน ส่วนจังหวัดปัตตานีมีการกำหนดประเด็นการพัฒนาของจังหวัดที่ครอบคลุมแต่ไม่มีการกล่าวถึงการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนพบว่ายังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า เพื่อยกระดับการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

### 4.1.3 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกประกอบด้วย 8 จังหวัด มีพื้นที่รวม 22.81 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.1 ของประเทศ ภูมิประเทศแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ตอนกลางของภาคเป็นที่ราบสลับภูเขา ตอนล่างเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำและที่ราบชายฝั่งทะเล โดยลุ่มแม่น้ำที่สำคัญในพื้นที่ภาคตะวันออก คือ ลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี ลุ่มแม่น้ำบางปะกง ลุ่มแม่น้ำโตนเลสาบ และลุ่มแม่น้ำชายฝั่งทะเลตะวันออก และมีแม่น้ำสายสำคัญ คือ แม่น้ำระยอง แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำประแสร์ แม่น้ำตราด และแม่น้ำบางปะกง

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่รวม 22.81 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 2.14 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.64 พื้นที่ทำการเกษตร 13.92 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 50.08 พื้นที่ป่าไม้ 5.22 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 25.47 พื้นที่น้ำ 0.71 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.22 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.83 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.00 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

จากการศึกษาทบทวน**เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออก (พ.ศ. 2566 - 2570)** ใน**บทที่ 2** พบว่า ภาคตะวันออกมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของฐานอุตสาหกรรมหลัก (Industrial Heartland) ของประเทศ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกและท่าอากาศยานนานาชาติเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก อีกทั้งจากการทบทวนกรอบความตกลง GMS พบว่า ภาคตะวันออกเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางโลจิสติกส์ตามพื้นที่แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับกลุ่มประเทศฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งผลิตอาหารสำคัญของประเทศ คือ สุกร กุ้ง ไก่ ข้าว และผลไม้ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ (1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน (2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล (3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว (4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และ (5) **ยุทธศาสตร์ที่ 5** แก้ไขปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและจัดระบบการบริหารจัดการมลพิษให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกยังเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราดตาม**นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด** โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว รองรับอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ การผลิตเครื่องมือแพทย์ อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตพลาสติก การผลิตยา กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมกรรม รวมไปถึงกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดสระแก้วตั้งอยู่ใกล้เคียงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศกัมพูชาซึ่งสามารถทำการผลิตร่วมกัน (Co - Production) ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอเนียง (Poipet O'Neang Special Economic Zone : POSEZ) และยังเชื่อมต่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมศรีโสภณ (Sisophon Industrial Estate) เขตเศรษฐกิจพิเศษ Sanco Poipet และเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ

อีกทั้ง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรายังถูกกำหนดให้เป็น**เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)** มีเป้าหมายในการยกระดับพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย โดยการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยว เพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมซูเปอร์คลัสเตอร์และอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สามารถยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนจากการให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกในบริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ทุกช่องทางให้สามารถเชื่อมโยงทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตในพื้นที่

หากพิจารณายุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละภาคของนโยบายการพัฒนาเมืองใน**ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600** พบว่า **นโยบายที่ 2 ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบตามบทบาทและศักยภาพ** จะมีการจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามองค์ประกอบ บทบาทหน้าที่ และศักยภาพของเมือง ในขณะที่**นโยบายที่ 4 พัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของเมืองโดยใช้ระบบกลุ่มเมือง (Urban Clusters)** จะเป็นการจัดกลุ่มเพื่อส่งเสริมเมืองบริเวณรอบศูนย์กลางให้มีบทบาทหน้าที่รองรับสนับสนุนเมืองหลักของภาคให้เกิดการพัฒนาเกื้อกูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกจัดลำดับความสำคัญของเมืองและการจัดกลุ่มเมืองตามศักยภาพและความสัมพันธ์ด้านที่ตั้ง ดังนี้

**ตารางที่ 4.1.3 - 1 การจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

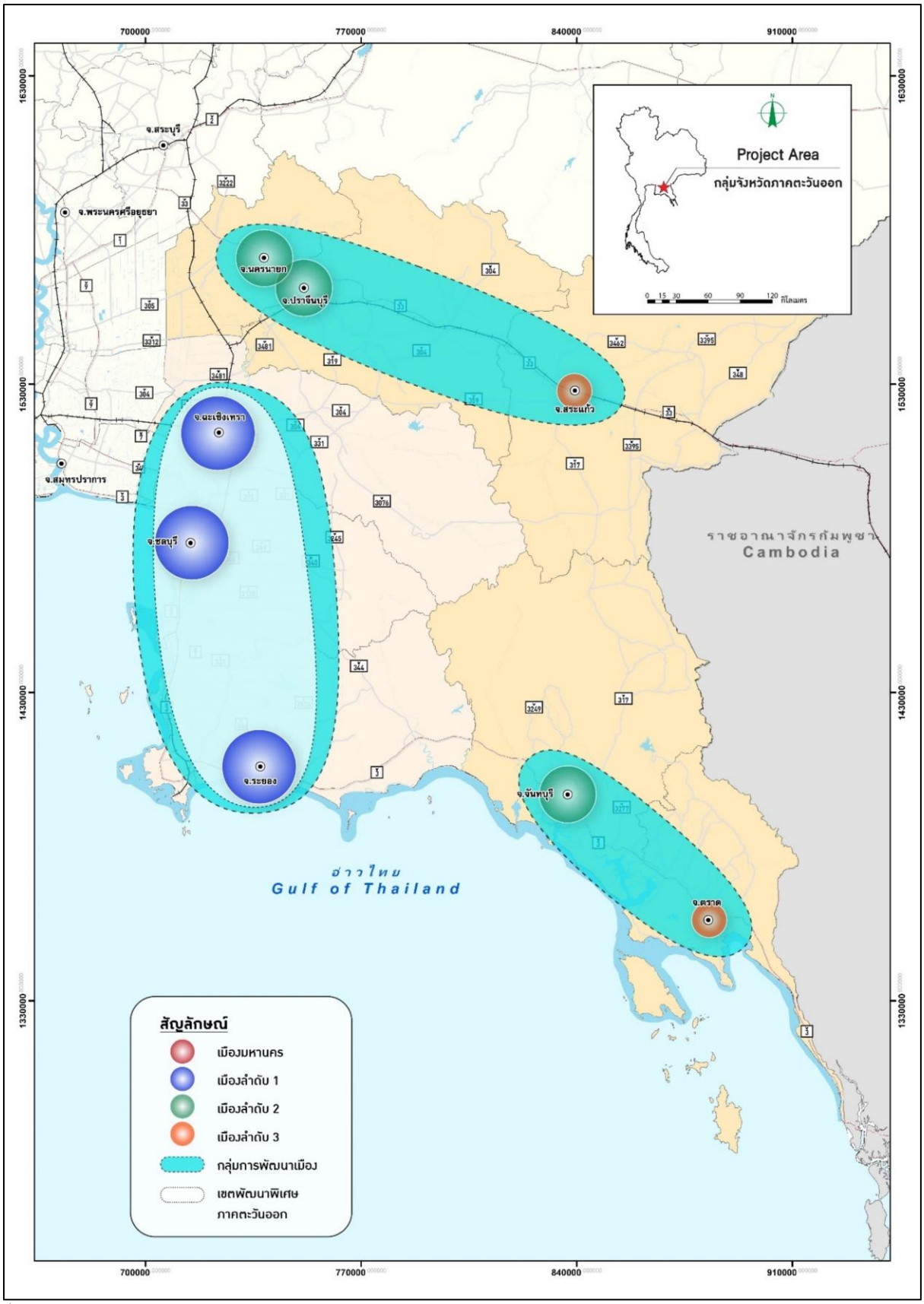
| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก |
|---|---|
| เมืองลำดับ 1 | ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา |
| เมืองลำดับ 2 | จันทบุรี ปราจีนบุรี และนครนายก |
| เมืองลำดับ 3 | สระแก้ว และตราด |

ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.1.3 - 2 แนวทางการพัฒนาเมืองของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

| ลำดับเมือง | กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก |
|---|---|
| ชลบุรี/พัทยา - ระยอง - ฉะเชิงเทรา | 1. ส่งเสริมการเป็นอุตสาหกรรมหลักและปิโตรเคมีของประเทศ<br>2. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค<br>3. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับนานาชาติทางทะเล ทั้งกิจกรรมนันทนาการ กีฬาทางน้ำ การพักผ่อนหย่อนใจรูปแบบต่าง ๆ และการท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์วัฒนธรรม<br>4. ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลาง การศึกษาวิจัย และพัฒนาด้านอุตสาหกรรมหนัก ปิโตรเลียม ยานยนต์ และการต่อเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม<br>5. ส่งเสริมการเป็นศูนย์การประชุมระดับนานาชาติ (พัทยา) |
| ตราด - จันทบุรี | 1. เป็นแหล่งผลิตและส่งออกผลไม้เขตร้อน<br>2. เป็นศูนย์การศึกษาค้นคว้าและออกแบบด้านอัญมณี<br>3. เป็นแหล่งศึกษาเรียนรู้ด้านทรัพยากรชายฝั่ง<br>4. เป็นพื้นที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวระดับนานาชาติที่หลากหลาย<br>5. เป็นประตูสู่อินโดจีนทางทะเล |

ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)




ที่มา : ผังประเทศ พ.ศ. 2600 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.3 - 1 ลำดับความสำคัญของเมืองและกลุ่มการพัฒนาเมือง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

สำหรับในด้านการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ออกกฎกระทรวงกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว รวม 16 เขต ครอบคลุม 61 จังหวัด โดยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก มีเขตพัฒนาการท่องเที่ยว 2 เขต ดังนี้

**ตารางที่ 4.1.3 - 3 เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

| เขตพัฒนาการท่องเที่ยว | จังหวัด |
|---|---|
| 1. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก | **ชลบุรี** ระยอง จันทบุรี ตราด |
| 2. เขตพัฒนาการท่องเที่ยวผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่ | **นครนายก** ปราจีนบุรี สระแก้ว สระบุรี |

ที่มา : แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2565 (พ.ศ. 2565)

**1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีพื้นที่รวม 8.29 ล้านไร่ โดยจังหวัดฉะเชิงเทรามีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 3.34 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 40.34 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดชลบุรี และระยอง คิดเป็นร้อยละ 32.89 และร้อยละ 26.78 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 8.29 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1.26 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.16 พื้นที่ทำการเกษตร 5.33 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 64.30 พื้นที่ป่าไม้ 1.03 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.39 พื้นที่น้ำ 0.28 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.39 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.39 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.75 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

**1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

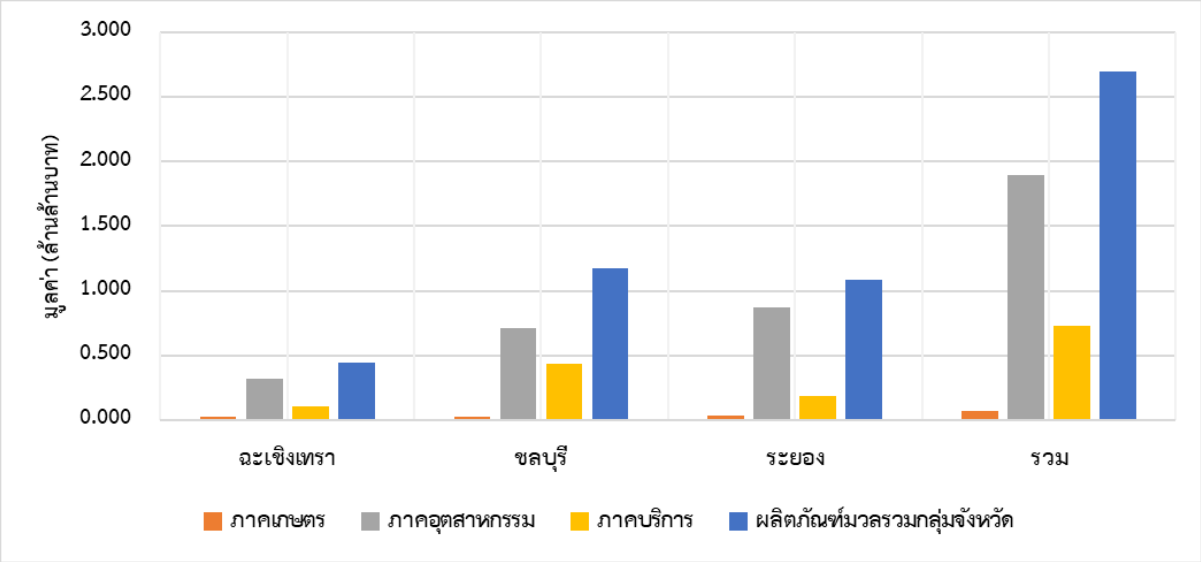
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องดัง **บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

**1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีประชากร รวม 3.120 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.25 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี ประมาณ 1.618 ล้านคน และจังหวัดระยอง ประมาณ 0.771 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ทุกจังหวัด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา คิดเป็นร้อยละ 1.51 1.45 และ 0.56 ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี ประมาณ 370.861 คน/ตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดระยอง ประมาณ 217.114 คน/ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี ประมาณ 0.742 ล้านครัวเรือน รองลงมา คือ จังหวัดระยอง ประมาณ 0.437 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 2.698 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 4.36 โดยจังหวัดชลบุรีมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 1.173 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43.49 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดระยอง เท่ากับ 1.084 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.17 และจังหวัดฉะเชิงเทรา เท่ากับ 0.441 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.34 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง คิดเป็นร้อยละ 6.73 3.00 และ 2.92 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละ 70.36) และภาคบริการ (ร้อยละ 26.91) มีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.03 รองลงมา คือ ภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 4.28 ส่วนภาคเกษตรมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง คิดเป็นร้อยละ 1.86 หากพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด พบว่า จังหวัดระยองมีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัดรวมถึงภาคบริการ ส่วนจังหวัดชลบุรี มีภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ ในขณะที่จังหวัดฉะเชิงเทรา มีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

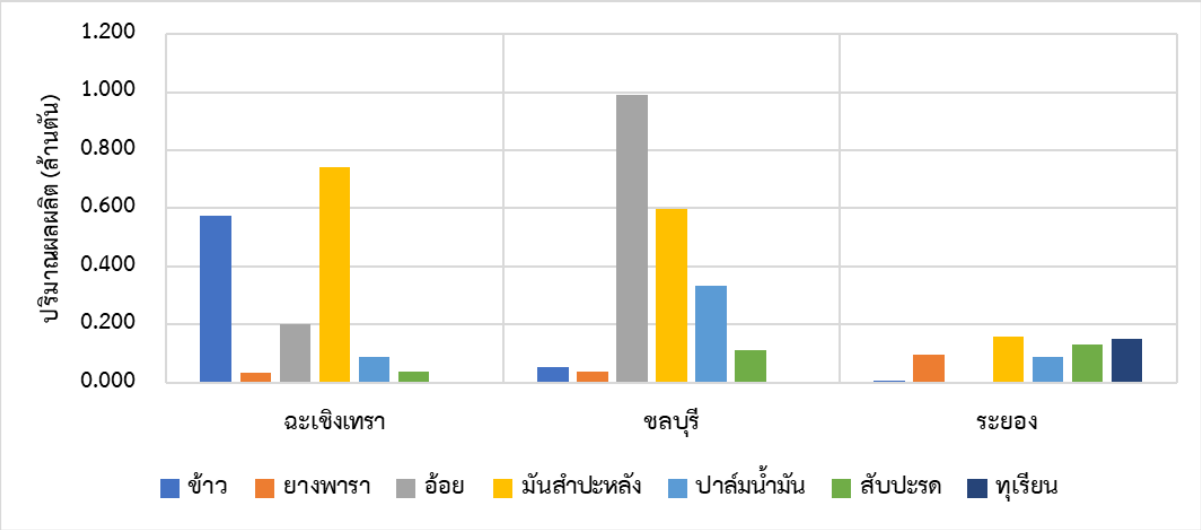
**รูปที่ 4.1.3 - 2 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออก 1 ปี 2565**

### 1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ประกอบด้วย

**(1) ข้าวและพืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ข้าว ยางพารา ปาล์มน้ำมัน อ้อย มันสำปะหลัง โดย**ข้าว**แบ่งเป็นข้าวนาปีและนาปรัง จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีพื้นที่เพาะปลูกข้าว จำนวน 1.016 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.622 ล้านตัน โดยจังหวัดฉะเชิงเทรามีพื้นที่เพาะปลูกผลผลิตมากที่สุด สำหรับ**ยางพารา**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 1.032 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.162 ล้านตัน โดยจังหวัดระยองให้ผลผลิตมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา และชลบุรี ตามลำดับ ส่วน**มันสำปะหลัง**มีการปลูกในพื้นที่ทั้ง 3 จังหวัด โดยจังหวัดฉะเชิงเทรามีพื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด จำนวน 0.201 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.638 ล้านตัน ในขณะที่**อ้อย**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.172 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 1.194 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดชลบุรี และ**ปาล์มน้ำมัน**มีการปลูกในพื้นที่ทั้ง 3 จังหวัด มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.186 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.465 ล้านตัน

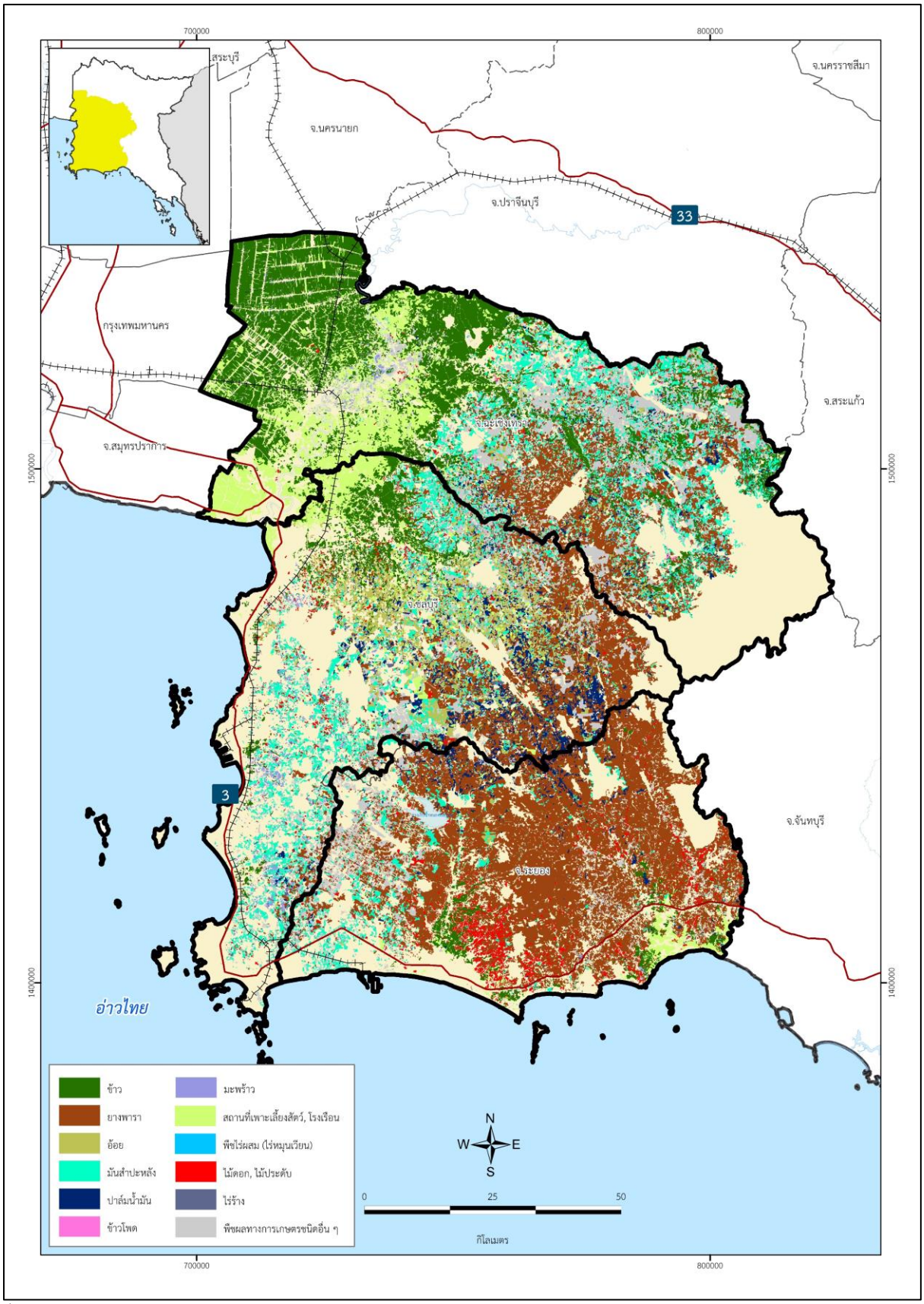
นอกจากนี้ยังมีสินค้าประเภทไม้ผล คือ สับปะรด และทุเรียน โดย**สับปะรด**มีพื้นที่เพาะปลูกรวม 0.051 ล้านไร่ และให้ผลผลิต จำนวน 0.285 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดระยอง และ**ทุเรียน**มีพื้นที่เพาะปลูกรวม 0.070 ล้านไร่ และให้ผลผลิต จำนวน 0.150 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดระยอง




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.3 - 3 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออก 1 ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ดัง**รูปที่ 4.1.3 - 4**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.3 - 4 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ ไก่เนื้อ ไก่ไข่ สุกร และเป็ด โดย**ไก่ และสุกร** ถูกเลี้ยงมากที่สุดในจังหวัดชลบุรี รองลงมา คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา และระยอง ดัง**ตารางที่ 4.1.3 - 4** นอกจากการเพาะเลี้ยงปศุสัตว์ดังกล่าว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ยังมีผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ที่สำคัญ คือ **ไข่ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 2,769,250 พันฟอง ดัง**ตารางที่ 4.1.3 - 5**

**ตารางที่ 4.1.3 - 4 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| ฉะเชิงเทรา | 23,120 | 142 | 217,308 | 13,318,309 | 1,043,645 |
| ชลบุรี | 22,368 | 1,448 | 279,746 | 39,147,706 | 322,775 |
| ระยอง | 19,966 | 0 | 149,618 | 5,178,668 | 406,398 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | **65,454** | **1,590** | **646,672** | **57,644,683** | **1,772,818** |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.3 - 5 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| ฉะเชิงเทรา | 3,305 | 0 | 406,112 | 1,879,065 | 28,038 |
| ชลบุรี | 2,956 | 1,634 | 571,580 | 806,699 | 28,761 |
| ระยอง | 3,153 | 0 | 259,402 | 83,486 | 750 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | **9,415** | **1,634** | **1,237,094** | **2,769,250** | **57,549** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** มีสินค้าสำคัญ คือ ประมงน้ำจืด มีแหล่งเลี้ยงที่สำคัญ คือ จังหวัดชลบุรี คือ ปลาดุก ปลาตะเพียน ปลานิล และปลาเบญจพรรณต่าง ๆ ส่วนการประมงทะเล มีกระจายตัวอยู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลของทั้ง 3 จังหวัด และการเพาะเลี้ยงชายฝั่งนิยมเลี้ยง กุ้งขาว พบมากที่สุดในจังหวัดชลบุรี

**1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 10,288 โรงงาน มีเงินทุนรวม 3,085,649 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 663,596 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดชลบุรี มีจำนวนโรงงาน 5,106 โรงงาน และมีแรงงานรวม 314,799 คน รองลงมา คือ จังหวัดระยอง มีจำนวนโรงงาน 3,132 โรงงาน และมีแรงงานรวม 203,215 คน

นอกจากนี้ จังหวัดชลบุรียังเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ คือ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง นิคมอุตสาหกรรมโรจนะแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมบ้านบึง นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ นอกจากนี้ยังมีสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ เขตประกอบอุตสาหกรรมสวนหนองบอน ส่วนจังหวัดระยองมีนิคมอุตสาหกรรมสำคัญ คือ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ระยอง นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย นิคมอุตสาหกรรมอาร์ไอแอล

**1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีนักท่องเที่ยว จำนวน 33.869 ล้านคน โดยจังหวัดชลบุรีมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 23.264 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 5.686 ล้านคน และจังหวัดระยอง จำนวน 4.919 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดฉะเชิงเทรา** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น วัดโสธรวรารามวรวิหาร ศาลหลักเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา อนุสาวรีย์พระยาศรีสุนทรโวหาร วัดสาวชะโงก วัดเสม็ดเหนือ ตลาดคลองสวน 100 ปี สวนสาธิตเกษตรของกลุ่มโอท็อป เทวสถานอุทยานพระพิฆเนศ เป็นต้น

**(2) จังหวัดชลบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เขาสามมุข - วนอุทยานน้ำตกเขาเจ้าบ่องทอง อ่าวทุ่งโปรง เกาะล้าน เกาะสีชัง เกาะกลึงบาดาล ชายหาดบ้านอำเภอ หาดจอมเทียน หาดดงตาล ถ้ำเขาชะอางค์ทรงเครื่อง หาดถ้ำพัง อ่าวอัษฎางค์ น้ำตกเขาใหญ่ เกาะลอยศรีราชา ปราสาทสัจธรรม เป็นต้น

**(3) จังหวัดระยอง** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น สวนพฤกษศาสตร์ระยอง เกาะเสม็ด สวนละไม ทุ่งโปรงทอง ทะเลแหวก ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล เกาะมันใน วัดท่ามะกอก แหลมแม่พิมพ์ หาดแม่รำพึง สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำระยอง สะพานรักษ์แสม อนุสรณ์เรือรบหลวงประแสร์ ตลาดน้ำเกาะกลอย น้ำตกเขาชะเมา เป็นต้น

**1.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย

**1.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออก โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงคลองด่าน - บางปะกง - หนองไม้แดง จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ที่จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด

**(2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงพิมพา - หนองข้างคอก จังหวัดฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 3 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

**(3) ทางหลวงหมายเลข 34** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3 ที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงบางวัว - ปางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อเชื่อมโยงไปที่จังหวัดชลบุรี

**(4) ทางหลวงหมายเลข 36** เป็นทางหลวงสายหลักเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3 ที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงกระทิงลาย - มะขามคู่ จังหวัดชลบุรี เพื่อเชื่อมโยงไปที่จังหวัดระยอง

**(5) ทางหลวงหมายเลข 304** เป็นทางหลวงสายรองเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงคลองหลวงแพ่ง - เขาหินซ้อน จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อเชื่อมโยงไปกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ที่จังหวัดปราจีนบุรี

**(6) ทางหลวงหมายเลข 331** เป็นทางหลวงสายรองประธานเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3 ที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงสัตหีบ - แปลงยาว จังหวัดชลบุรี ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา และสามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดจันทบุรี

**(7) ทางหลวงหมายเลข 344** เป็นทางหลวงสายรองเพื่อเลี่ยงเมืองเชื่อมจากบริเวณทางหลวงหมายเลข 3 ที่เมืองชลบุรีไปยังเมืองระยอง โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ ช่วงบ้านสวน - คลองเขต จังหวัดชลบุรี และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 3 อำเภอแกลง จังหวัดระยอง

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 7.85 ล้านคน/ปี

**1.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายตะวันออก จะสิ้นสุดที่สถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง จังหวัดชลบุรี โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟหัวตะเข้ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา และสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง เป็นต้น

**1.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ในปี 2565 จังหวัดชลบุรีและระยอง มีเที่ยวเรือค้าชายฝั่ง จำนวน 33,389 เที่ยวลำ และมีปริมาณสินค้า จำนวน 32.69 ล้านตัน นอกจากนี้ยังเป็นต้นทาง - ปลายทางการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากกว่า 23 ล้านตัน/ปี

สำหรับการเดินทางทางแม่น้ำที่จังหวัดฉะเชิงเทรา มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยว จำนวน 4,650 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 78,634 คน ส่วนการเดินทางทางทะเลจังหวัดชลบุรี และระยอง มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณทะเล จำนวน 41,401 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 1,794,719 คน

**1.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีท่าอากาศยานจำนวน 1 แห่ง ใน 1 จังหวัด คือ **ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา** อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกองทัพเรือ ให้บริการทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2559 - 2566 จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 737 พันคน/ปี

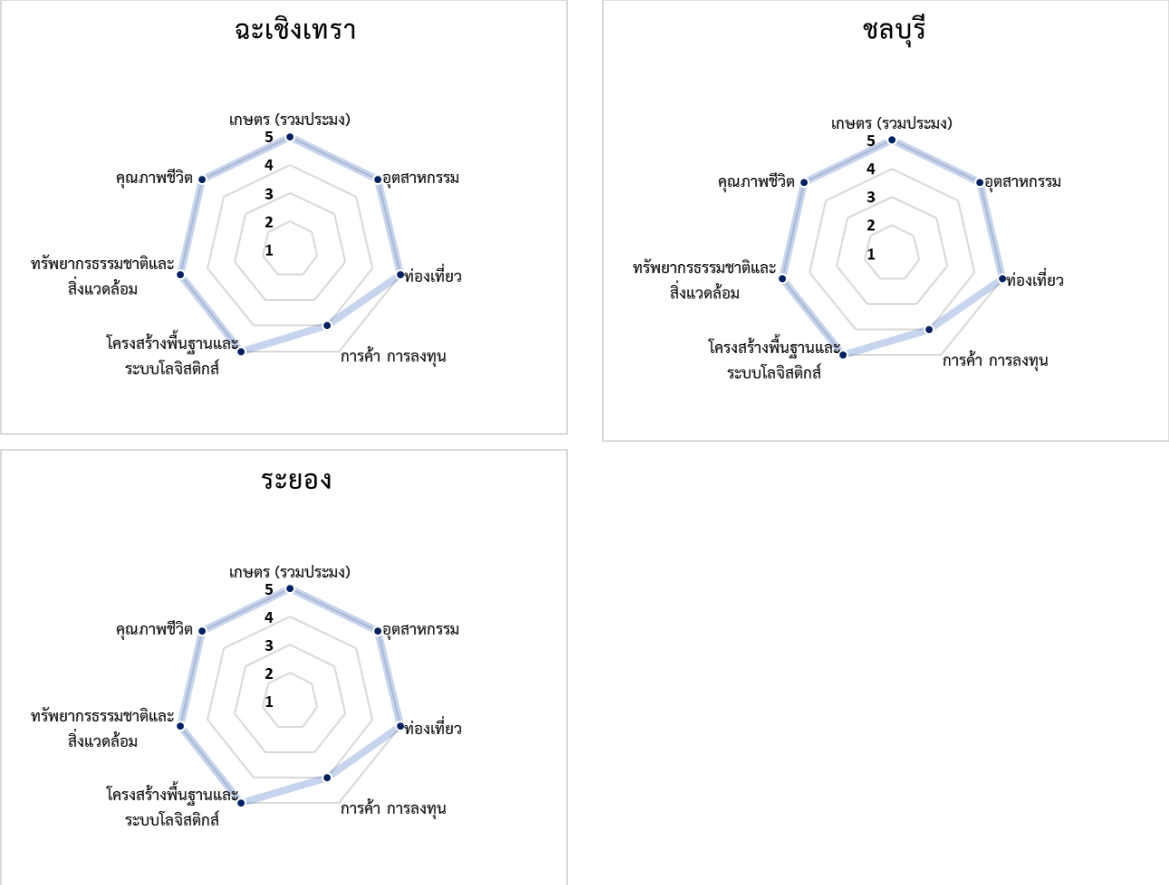
ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2565)

**รูปที่ 4.1.3 - 5 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

### 1.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคตะวันออก 1 แสดงใน**รูปที่ 4.1.3 - 6**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.3 - 6 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 มีการเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC โดยการวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่าทุกจังหวัดมีการกำหนดประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุม และมีการจัดตั้งโครงการและมีแผนการใช้งบประมาณ แต่ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดยังขาดประเด็นการพัฒนาด้านการค้าการลงทุน

**2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก และสระแก้ว มีพื้นที่รวม 14.52 ล้านไร่ โดยจังหวัดสระแก้วมีพื้นที่มากที่สุดเท่ากับ 4.50 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 30.96 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดจันทบุรี และปราจีนบุรี คิดเป็นร้อยละ 27.28 และร้อยละ 20.50 ตามลำดับ

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่ทั้งหมด 14.52 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 0.88 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.08 พื้นที่ทำการเกษตร 8.58 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 59.11 พื้นที่ป่าไม้ 4.19 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 28.87 พื้นที่น้ำ 0.43 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.97 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.43 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.97 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

**2.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน**

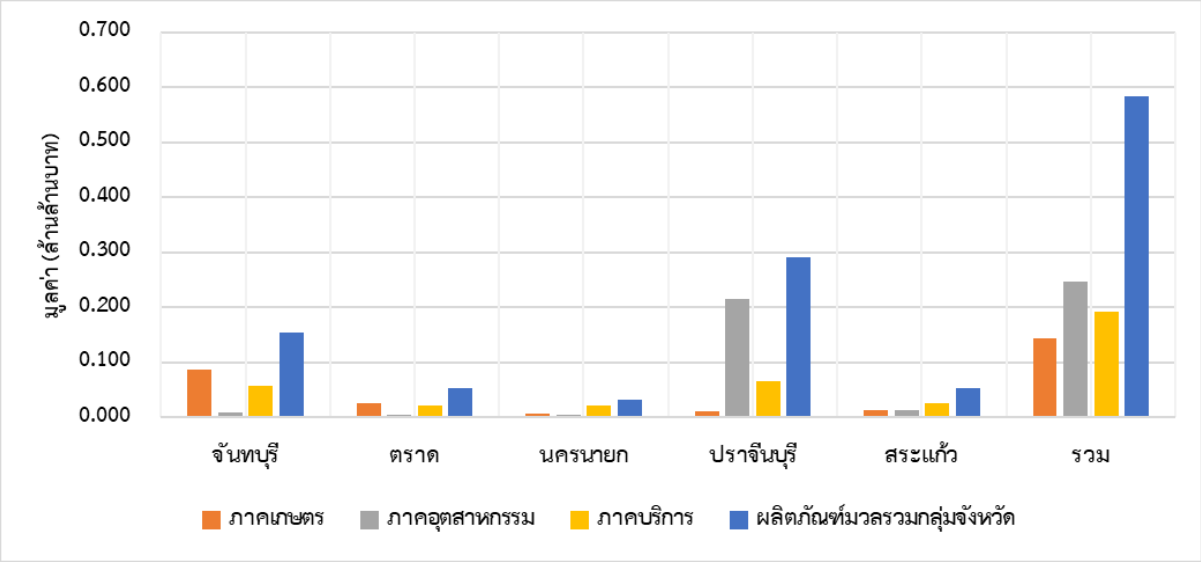
ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ดัง**บทที่ 3 หัวข้อ 3.2** ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

**2.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ**

ข้อมูลจากกรมการปกครอง พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีประชากรรวม 2.086 ล้านคน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.25 โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดสระแก้ว ประมาณ 0.563 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดจันทบุรี ประมาณ 0.536 ล้านคน หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดปราจีนบุรี สระแก้ว และจันทบุรี คิดเป็นร้อยละ 0.47 0.22 และ 0.20 ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดนครนายก ประมาณ 122.581 คน/ตารางกิโลเมตร และปราจีนบุรี ประมาณ 104.898 คน/ตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดปราจีนบุรี ประมาณ 0.268 ล้านครัวเรือน และสระแก้ว ประมาณ 0.216 ล้านครัวเรือน

ข้อมูลจาก สศช. พบว่า ในปี 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มี**ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** เท่ากับ 0.583 ล้านล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดในช่วง 10 ปี เติบโตคิดเป็นร้อยละ 3.12 โดยจังหวัดปราจีนบุรีมีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงที่สุด เท่ากับ 0.292 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 50.01 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดจันทบุรี เท่ากับ 0.154 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 26.46 และจังหวัดตราด เท่ากับ 0.053 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.02 หากพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดในช่วง 10 ปี พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ทุกจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ จังหวัดจันทบุรี สระแก้ว และตราด คิดเป็นร้อยละ 4.43 4.66 และ 3.95 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณา**โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี** พบว่า ภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละ 42.46) ภาคบริการ (ร้อยละ 32.88) และภาคเกษตร (ร้อยละ 24.65) มีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตาม สำหรับอัตราการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วง 10 ปี พบว่า ภาคบริการมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.59 รองลงมา คือ ภาคเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 3.66 และภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 3.66 หาก**พิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด** พบว่า จังหวัดปราจีนบุรี มีภาคอุตสาหกรรมเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้จังหวัด ส่วนจังหวัดจันทบุรี มีภาคเกษตรและภาคบริการเป็นบทบาทหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ ในขณะที่จังหวัดที่เหลือมีโครงสร้างเศรษฐกิจใกล้เคียงกัน




หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

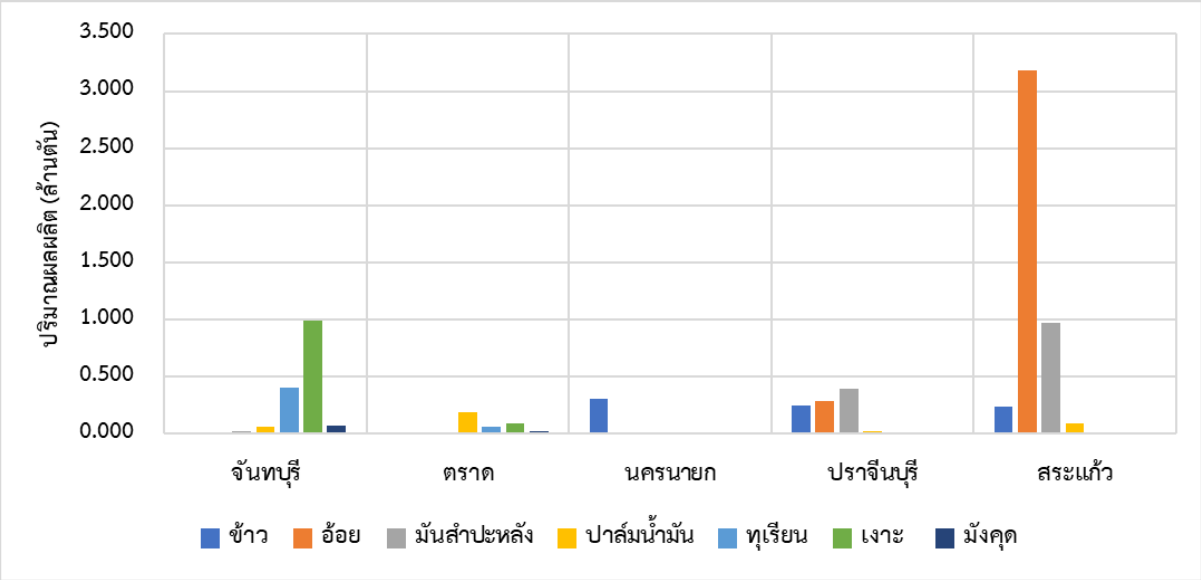
**รูปที่ 4.1.3 - 7 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออก 2 ปี 2565**

### 2.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 โดยสินค้าเกษตรศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ประกอบด้วย

**(1) ข้าวและพืชไร่** มีสินค้าสำคัญ คือ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย โดย**ข้าว**แบ่งเป็นข้าวนาปีและนาปรัง จากข้อมูลใน**บทที่ 3** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีพื้นที่เพาะปลูกข้าว จำนวน 1.858 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.777 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดนครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว ตามลำดับ สำหรับ**ยางพารา**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.897 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.149 ล้านตัน โดยจังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมากที่สุด ส่วน**มันสำปะหลัง**มีพื้นที่เพาะปลูกมาก จำนวน 0.423 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 1.015 ล้านตัน และ**ปาล์มน้ำมัน**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.151 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.334 ล้านตัน

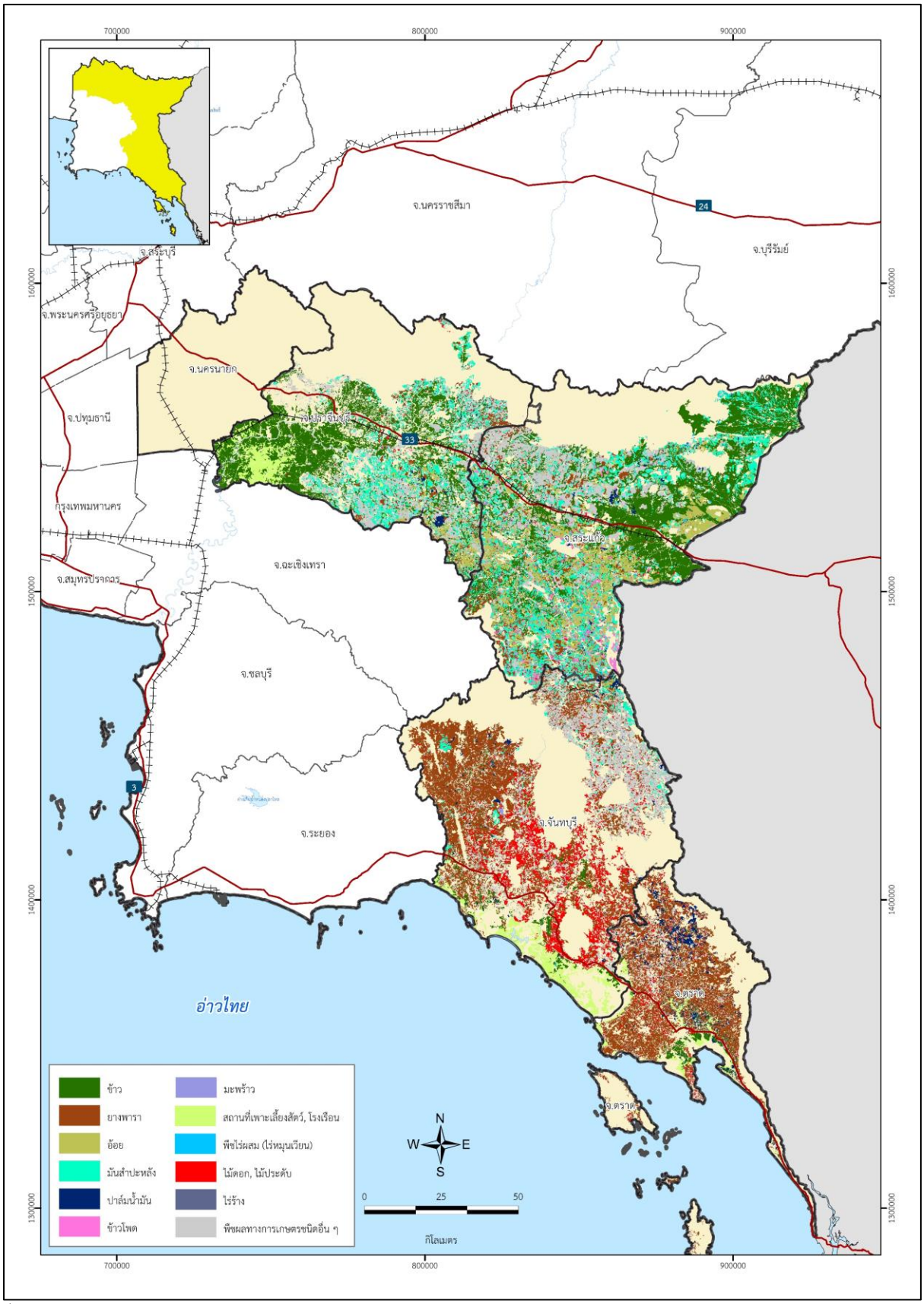
สินค้าไม้ผลที่สำคัญ คือ ทุเรียน เงาะ และมังคุด โดย**ทุเรียน**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.210 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.459 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดจันทบุรี สำหรับ**เงาะ**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.105 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 1.083 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดจันทบุรี และตราด ในขณะที่**มังคุด**มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 0.165 ล้านไร่ ให้ผลผลิต จำนวน 0.095 ล้านตัน ส่วนใหญ่พบมากในจังหวัดจันทบุรี




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.3 - 8 ผลผลิตสินค้าข้าวและพืชไร่ รายจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออก 2 ปี 2566**

ภาพรวมของพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ดัง**รูปที่ 4.1.3 - 9**




ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.3 - 9 พื้นที่ในการเพาะปลูกสินค้าทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

**(2) ปศุสัตว์และผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์** มีสินค้าที่สำคัญ คือ ไก่เนื้อ ไก่ไข่ โคนม โคเนื้อ และสุกร โดยจังหวัดที่มีปริมาณการเลี้ยง**ไก่**มากที่สุด คือ จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 33,336,515 ตัว รองลงมา คือ จังหวัดนครนายก จำนวน 11,550,798 ตัว ส่วน**โคนม โคเนื้อ** พบว่า จังหวัดที่มีปริมาณการเลี้ยงมากที่สุด คือ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดที่มีการเลี้ยง**สุกร**มากที่สุด คือ จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 398,546 ตัว ดัง**ตารางที่ 4.1.3 - 6** นอกจากการเพาะเลี้ยงปศุสัตว์ดังกล่าว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ยังมีผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ที่สำคัญ คือ **ไข่ไก่** มีปริมาณผลผลิตประมาณ 2,015,086 พันฟอง ดัง**ตารางที่ 4.1.3 - 7**

**ตารางที่ 4.1.3 - 6 จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | โคนม (ตัว) | สุกร (ตัว) | ไก่ (ตัว) | เป็ด (ตัว) |
|---|---|---|---|---|---|
| จันทบุรี | 2,784 | 3,147 | 78,575 | 4,931,210 | 40,815 |
| ตราด | 1,779 | 1 | 71,104 | 563,869 | 6,611 |
| นครนายก | 11,785 | 73 | 94,991 | 11,550,798 | 624,680 |
| ปราจีนบุรี | 19,565 | 58 | 398,546 | 33,336,515 | 409,946 |
| สระแก้ว | 126,148 | 29,638 | 26,187 | 2,236,926 | 263,657 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | **162,061** | **32,917** | **669,403** | **52,619,318** | **1,345,709** |
| **ทั้งประเทศ** | **9,655,380** | **774,461** | **11,172,465** | **519,551,106** | **31,928,467** |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมปศุสัตว์ (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 4.1.3 - 7 ผลิตภัณฑ์จากปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ปี 2566**

| จังหวัด | โคเนื้อ (ตัว) | น้ำนมดิบ (ตัน) | สุกร (ตัว) | ไข่ไก่ (พันฟอง) | ไข่เป็ด (พันฟอง) |
|---|---|---|---|---|---|
| จันทบุรี | 333 | 5 | 143,969 | 217,950 | 795 |
| ตราด | 236 | 0 | 153,584 | 16,634 | 1,621 |
| นครนายก | 1,523 | 0 | 132,759 | 1,172,624 | 1,934 |
| ปราจีนบุรี | 2,612 | 0 | 812,224 | 482,532 | 2,026 |
| สระแก้ว | 16,415 | 49 | 51,344 | 125,346 | 676 |
| **รวมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | **21,120** | **54** | **1,293,880** | **2,015,086** | **7,052** |
| **ทั้งประเทศ** | **1,297,000** | **1,141,000** | **20,456,000** | **15,460,387** | **2,231,143** |

หมายเหตุ : ประมาณการจากรายงานสถิติการเกษตรประเทศไทย ปี 2566 สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**(3) ประมง** มีสินค้าสำคัญ คือ กุ้ง โดยจังหวัดจันทบุรีเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่นากุ้งมากที่สุด จำนวน 18,699 ไร่ รองลงมาคือ จังหวัดตราดมีพื้นที่นากุ้ง จำนวน 7,729 ไร่ และจังหวัดปราจีนบุรีมีพื้นที่นากุ้ง จำนวน 6,508 ไร่ ในขณะที่จังหวัดสระแก้วและจังหวัดนครนายกไม่มีพื้นที่ทำนากุ้ง

**2.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม**

ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีจำนวนสถานประกอบการโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการสะสม จำนวน 2,190 โรงงาน มีเงินทุนรวม 342,255 ล้านบาท และมีแรงงานรวม 139,100 คน โดยจังหวัดที่มีโรงงานและแรงงานมากที่สุด คือ จังหวัดปราจีนบุรี มีจำนวนโรงงาน 974 โรงงาน และมีแรงงานรวม 106,480 คน รองลงมา คือ จังหวัดสระแก้ว จำนวนโรงงาน 475 โรงงาน และมีแรงงานรวม 10,566 คน

**2.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว**

จากข้อมูลใน**บทที่ 3 จำนวนนักท่องเที่ยว** พบว่า ในปี 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีนักท่องเที่ยว จำนวน 10.825 ล้านคน โดยจังหวัดจันทบุรีมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 4.484 ล้านคน รองลงมา คือ จังหวัดนครนายก จำนวน 1.896 ล้านคน และจังหวัดตราด จำนวน 1.863 ล้านคน ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ดังนี้

**(1) จังหวัดจันทบุรี** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพาณิชย์นาวี หมู่บ้านไร้แผ่นดิน บ้านบางชัน อาสนวิหารพระนางมารีย์ปฏิสนธินิรมล อู่ต่อเรือพระเจ้าตากสิน หาดเจ้าหลาว หาดแหลมสิงห์ น้ำตกพลิ้ว น้ำตกเขาสอยดาว ถ้ำเขาวงกต เกาะจิก ล่องแก่งคลองโป่งน้ำร้อน เป็นต้น

**(2) จังหวัดตราด** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก ประภาคารเกาะช้าง อ่าวบางเบ้า หาดทรายดำ แหลมงอบ ชุมชนบ้านน้ำเชี่ยว พิพิธภัณฑสถานเมืองตราด วัดไผ่ล้อม ชุมชนรักษ์คลองบางพระ ลานตะบูน บ้านท่าระแนะ น้ำตกธารมะยม วัดโยธานิมิต พระจมน้ำ เขาระกำ วัดบุปผาราม (วัดปลายคลอง) พุทธมณฑลจังหวัดตราด ศาลเจ้าพ่อหลักเมืองตราด เป็นต้น

**(3) จังหวัดนครนายก** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น เขาช่องลม อุโมงค์ป่าไผ่ วัดจุฬาภรณ์วนาราม เขื่อนขุนด่านปราการชล อุทยานพระพิฆเนศ นครนายก พุทธอุทยานมาฆบูชาอนุสรณ์ น้ำตกนางรอง น้ำตกสาริกา ทุ่งบัวแดง นครนายก วังตะไคร้ วัดเลขธรรมกิตติ์ วัดพราหมณี วัดหลวงพ่อปากแดง อ่างเก็บน้ำห้วยปรือ อ่างเก็บน้ำทรายทอง วัดคีรีวัน ทุ่งหญ้าสีทอง เขาหล่น สะพานทุ่งนาน้อย วัดมณีวงศ์ เป็นต้น

**(4) จังหวัดปราจีนบุรี** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น อุทยานแห่งชาติทับลาน ทุ่งดอกหงอนนาค แก่งหินเพิง อ่างเก็บน้ำจักรพงษ์ ดินแดนหิ่งห้อยนับแสน (กรมทหารปืนใหญ่ที่ 2) วัดแก้วพิจิตร วัดรัตนเนตตาราม โบราณสถานเมืองศรีมโหสถหลวงพ่อทวารวดี น้ำตกตาดหินยาว น้ำตกเหวอีอ่ำ เขื่อนนฤบดินทรจินดา พิพิธภัณฑ์เจ้าพระยาอภัยภูเบศร พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ปราจีนบุรี สวนไดโนเสาร์ ปราจีนบุรี เป็นต้น

**(5) จังหวัดสระแก้ว** แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น ปราสาทสด๊กก๊อกธม อุทยานแห่งชาติปางสีดา น้ำตกปางสีดา ทุ่งดอกไม้ Wood House เขาฉกรรจ์ วัดถ้ำเขาฉกรรจ์ อ่างเก็บน้ำท่ากระบาก ล่องแก่ง บ้านทับหลวง คลองพระสะทึง น้ำตกเขาตะกรุบ ตลาดโรงเกลือ อรัญประเทศ เป็นต้น

**2.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดได้รับการพัฒนาให้มีความเชื่อมโยงทั้งภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด โดยโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย

**2.2.1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน**

โครงข่ายคมนาคมทางถนนสายสำคัญส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ ทล. เช่น

**(1) ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออก โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 คือ ช่วงนายายอาม - บ้านพลิ้ว จังหวัดจันทบุรี เพื่อเชื่อมโยงไปจังหวัดตราด และสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนคลองใหญ่

**(2) ทางหลวงหมายเลข 33** เป็นทางหลวงสายประธานเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 1 ที่จังหวัดสระบุรี โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 คือ ช่วงคลองยาง - จิกสูง จังหวัดนครนายก เพื่อเชื่อมโยงไปจังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดสระแก้ว และสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนอรัญประเทศ

**(3) ทางหลวงหมายเลข 304** เป็นทางหลวงสายรองเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 คือ ช่วงเขาหินซ้อน - วังน้ำเขียว จังหวัดปราจีนบุรี เพื่อเชื่อมโยงไปที่จังหวัดนครราชสีมา

**(4) ทางหลวงหมายเลข 317** เป็นทางหลวงสายรองเชื่อมโยงกับทางหลวงหมายเลข 3 ที่จังหวัดจันทบุรี โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 คือ ช่วงปากแซง - เขาแหลม จังหวัดจันทบุรี เพื่อเชื่อมโยงกับทางหลวงหมายเลข 33 ที่จังหวัดสระแก้ว

**(5) ทางหลวงหมายเลข 359** เป็นทางหลวงสายรองเชื่อมโยงกับทางหลวงหมายเลข 304 ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยสายทางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 คือ ช่วงพิมพา - หนองข้างคอก จังหวัดปราจีนบุรี เพื่อเชื่อมโยงไปที่ทางหลวงหมายเลข 33 ที่จังหวัดสระแก้ว

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 พบว่า มีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการที่จังหวัดนครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว จันทบุรี และตราด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 3.08 ล้านคน/ปี

**2.2.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง**

โครงข่ายคมนาคมทางรางที่ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 คือ เส้นทางรถไฟทางไกลสายตะวันออก จะสิ้นสุดที่สถานีรถไฟด่านพรมแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยสถานีรถไฟที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟปราจีนบุรี สถานีรถไฟกบินทร์บุรี สถานีรถไฟอรัญประเทศ และสถานีรถไฟด่านพรมแดนบ้านคลองลึก เป็นต้น

**2.2.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**

โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ในปี 2565 จังหวัดตราด มีเที่ยวเรือค้าต่างประเทศ จำนวน 1,413 เที่ยวลำ และมีปริมาณสินค้า จำนวน 0.17 ล้านตัน สำหรับการเดินทางทางน้ำมีเพียงการเดินทางทางทะเลที่จังหวัดตราด และจันทบุรี มีเที่ยวเรือโดยสารท่องเที่ยวบริเวณทะเล จำนวน 33,461 เที่ยวลำ และมีผู้โดยสาร จำนวน 1,766,214 คน

**2.2.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีท่าอากาศยานจำนวน 1 แห่ง ใน 1 จังหวัด ได้แก่ **ท่าอากาศยานตราด** อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด เป็นท่าอากาศยานแห่งที่ 3 ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) ให้บริการทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2559 - 2566 จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 62 พันคน/ปี

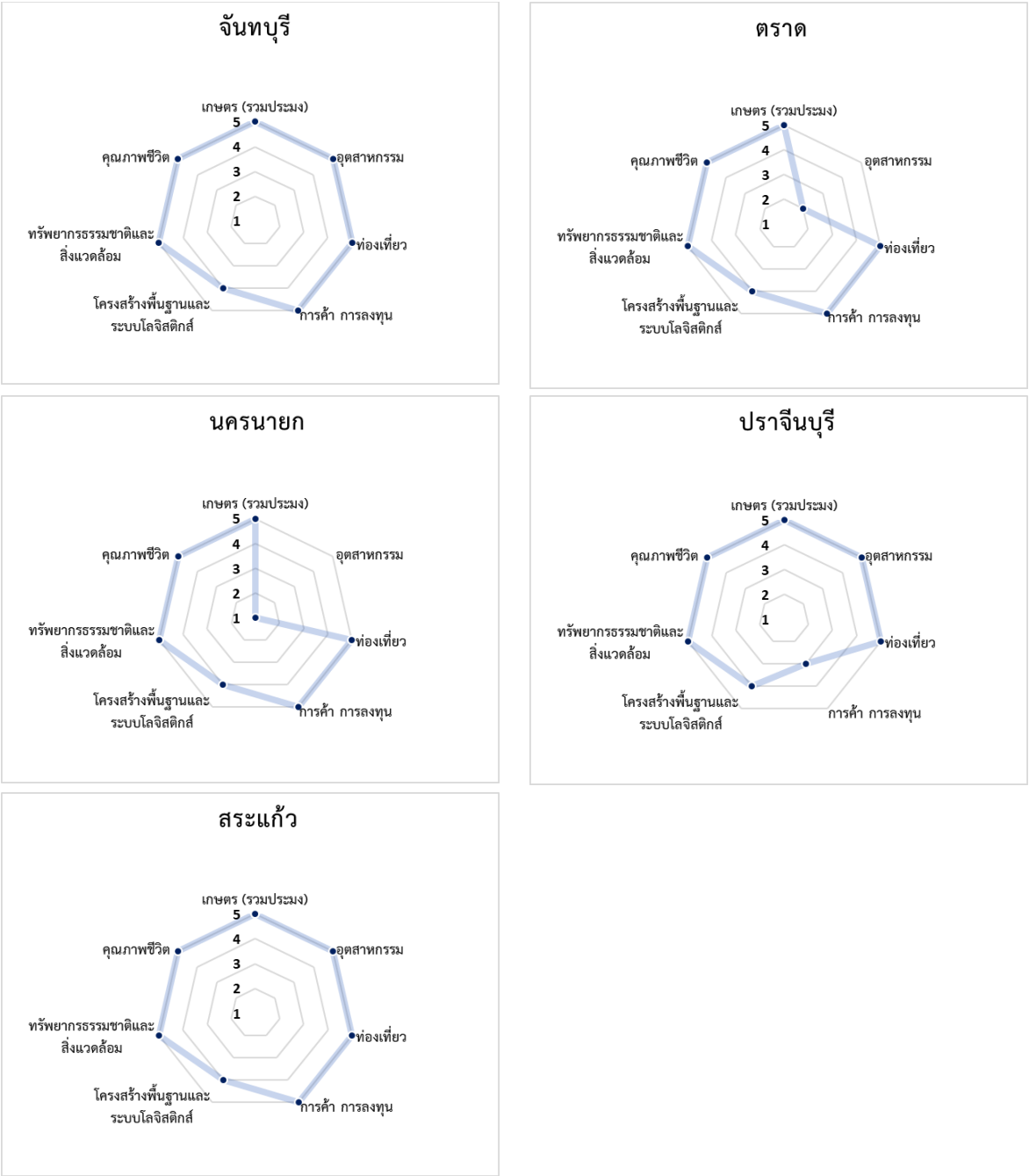
ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (พ.ศ. 2566)

**รูปที่ 4.1.3 - 10 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

### 2.3) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดดังแสดงใน**บทที่ 2** จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด สามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

ผลการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัดภาคตะวันออก 2 แสดงใน**รูปที่ 4.1.3 - 11**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

**รูปที่ 4.1.3 - 11 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีนโยบายในการพัฒนาที่ครอบคลุม โดยเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่ต่อเนื่องกับพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ EEC ยกเว้นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่ไม่มีการกำหนดรายละเอียดในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด การวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่าจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดสระแก้วมีการกำหนดประเด็นการพัฒนาที่ครอบคลุมทุกด้าน จังหวัดตราดและจังหวัดนครนายกไม่มีกำหนดประเด็นพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม จังหวัดปราจีนบุรีมีการกล่าวถึงการส่งเสริมการค้าการลงทุนในแผนพัฒนาจังหวัดแต่ไม่มีการตั้งโครงการและการใช้งบประมาณในประเด็นนี้

จากการทบทวนแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนพบว่ายังมีประเด็นที่ควรเพิ่มเติมในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมของประเทศ คือ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตเมืองและชุมชน และจุดเชื่อมต่อสถานีขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

## 4.2 การวิเคราะห์ความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด

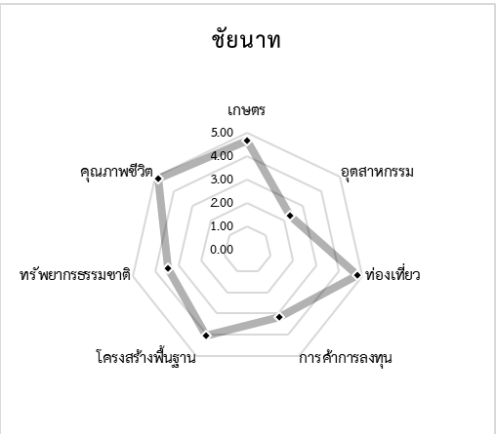
ที่ปรึกษาพิจารณาความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดทั้งจากมุมมองของรัฐและเอกชน ความต้องการในการพัฒนาจังหวัดจากมุมมองของรัฐวิเคราะห์ได้จากรายละเอียดของแผนพัฒนาจังหวัดดังแสดงในหัวข้อ **4.1** และมีหลักเกณฑ์แบ่งเกณฑ์การให้คะแนนดังแสดงใน**ตารางที่ 4 - 1** ขณะที่ความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดจากภาคเอกชนประเมินจากการสอบถามผู้เข้าร่วมประชุมถึงความต้องการในการพัฒนาจังหวัดในด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และนำคะแนนเฉลี่ยของแต่ละด้านมาวิเคราะห์ร่วมกับความต้องการจากแผนพัฒนาจังหวัด

ความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดในภาพรวมได้จากการรวมความต้องการของรัฐและเอกชนเข้าด้วยกัน โดยให้น้ำหนักผลการวิเคราะห์จากแผนการพัฒนาจังหวัด 75% และผลการวิเคราะห์จากภาคเอกชน 25% ผลลัพธ์การวิเคราะห์ในลักษณะของแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) สามารถเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดที่แตกต่างกันได้ และแสดงความต้องการของประเด็นการพัฒนาในจังหวัดได้อย่างชัดเจน แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) รายจังหวัดแสดงเป็นแผนภาพและรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

### 4.2.1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

#### 1) จังหวัดชัยนาท

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดชัยนาทดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.1 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.1 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดชัยนาท**

**เกษตร :** ชัยนาทเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ปลาน้ำจืด ซึ่งเกษตรกรยังไม่มีการรวมกลุ่มเข้มแข็ง แนวทางการพัฒนาควรเป็นการสร้างมูลค่าของสินค้าเกษตรเป็นสินค้าเกษตรปลอดภัยได้มาตรฐาน

**อุตสาหกรรม :** ภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคเกษตร เช่น โรงสีข้าว เป็นต้น ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักของภาคอุตสาหกรรมได้รับผลกระทบจากปริมาณผลผลิตข้าวที่ลดลง ซึ่งทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมประสบปัญหาเดียวกัน คือ การขาดแคลนแรงงาน

**ท่องเที่ยว :** ด้วยข้อจำกัดด้านการเดินทางทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว จังหวัดชัยนาทเน้นไปที่การท่องเที่ยววิถีชุมชนยังต้องการการสร้างแหล่งท่องเที่ยวและการสร้างกิจกรรมที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวที่ดึงดูดและหลากหลาย

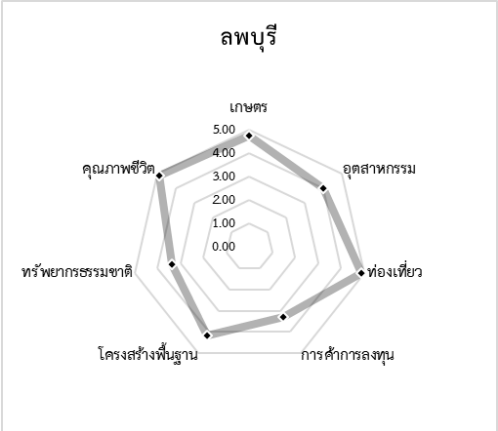
**การค้า การลงทุน :** การค้าและการลงทุนในจังหวัดยังไม่เป็นการลงทุนขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนของคนในพื้นที่ การค้าการลงทุนยังเป็นรายย่อยที่ขาดการรวมกลุ่ม

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ชัยนาทไม่สามารถใช้งานระบบรางและการเดินทางด้วยเครื่องบินได้อย่างเต็มที่ จำเป็นต้องพึ่งพาจังหวัดข้างเคียง เช่น นครสวรรค์ อีกทั้งการเดินทางทางน้ำที่มีมาในอดีตลดความสำคัญลงเนื่องจากการขนส่งจำเป็นต้องพึ่งพาการควบคุมระดับน้ำที่ลึกมากพอ และมีข้อจำกัดจากความสูงของสะพานรถยนต์ในเส้นทางที่เดินทางลงมาตามแม่น้ำในจังหวัดอ่างทอง และกรุงเทพฯ ทำให้การเดินทางถนนเป็นทางเลือกที่มีการใช้งานมากที่สุด โดยการพัฒนาทางถนนควรเน้นเส้นทางที่เชื่อมต่อการขนส่งไปยังตลาดสินค้าการเกษตรในภาคกลาง และการขนส่งไปยังท่าเรือเพื่อการส่งออกสินค้าเกษตร เช่น ท่าเรือคลองเตย

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** ชัยนาทเป็นจังหวัดที่มีแม่น้ำผ่านหลายสาย แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำน้อยและมีระบบชลประทานค่อนข้างทั่วถึง แต่พื้นที่ป่าไม้ของชัยนาทค่อย ๆ ลดน้อยลง นอกจากนี้ยังประสบปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งอยู่เป็นระยะ

**2) จังหวัดลพบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดลพบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.1 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.1 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดลพบุรี**

**เกษตร :** มีภาคเกษตรที่แข็งแกร่ง มีทั้งพืชไร่ คือ มันสำปะหลังและอ้อย และปศุสัตว์ คือไก่ มีการเลี้ยงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ

**อุตสาหกรรม :** โรงงานส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคเกษตรกรรม

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น คือพระนารายณ์ราชนิเวศน์ พระปรางค์สามยอด และมีเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ เป็นจุดท่องเที่ยวที่สำคัญ

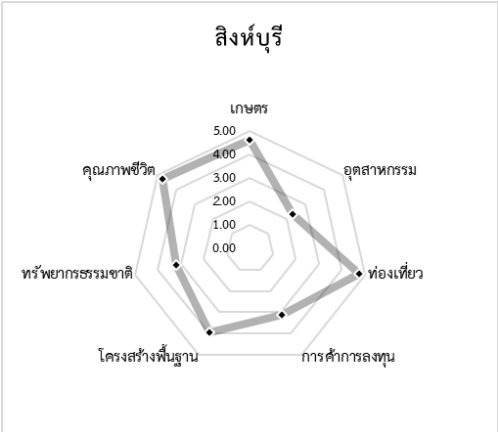
**การค้า การลงทุน :** ปัจจุบันมีการนำเข้าสินค้าจากด่านแม่สอด แต่อยากให้พัฒนาด่านพุน้ำร้อน ซึ่งจะสะดวกและใกล้กว่า สามารถช่วยลดต้นทุนได้ เพราะมีท่าเรือทวาย

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ต้องการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยมีสถานีลพบุรีใหม่เป็น Hub พัฒนาระบบขนถ่ายสินค้า

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำป่าสัก และมีแม่น้ำลพบุรีไหลผ่าน ทำให้มีความอุดมสมบูรณ์มาก

**3) จังหวัดสิงห์บุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสิงห์บุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.1 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.1 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสิงห์บุรี**

**เกษตร :** จังหวัดสิงห์บุรีจุดเด่นในการผลิตสินค้าเกษตรกรรม มีพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเป็นพื้นที่เพาะปลูก คิดเป็นประมาณร้อยละ 95 ของพื้นที่จังหวัดทั้งหมด โดยมีข้าวและอ้อยโรงงาน เป็นสินค้าที่ผลิตและสร้างมูลค่าสูงที่สุด

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมหลักของจังหวัด ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตร ปัจจุบันยังมีปัญหาด้านเขตพื้นที่อุตสาหกรรมในผังเมืองรวม ที่ไม่สอดคล้องกับแหล่งเพาะปลูกวัตถุดิบทางการเกษตร

**ท่องเที่ยว :** ที่ผ่านมาจังหวัดสิงห์บุรีมีการลงทุนส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมค่อนข้างมาก โดยปัจจุบันยังพบปัญหาว่าท่องเที่ยวยังคงเป็นกลุ่มที่ไม่ได้ค้างคืน

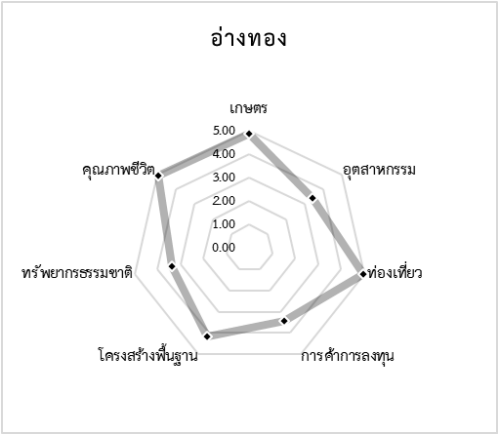
**การค้า การลงทุน :** การส่งเสริมการค้าของจังหวัดในปัจจุบันยังคงเน้นที่ภาคการเกษตร เช่น ตลาดกลางสินค้าเกษตร เป็นต้น

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและทางราง เป็นศักยภาพใหม่ของการพัฒนาจังหวัด โดยมีโอกาสจากโครงการรถไฟทางคู่ และโครงการเขื่อนยกระดับน้ำ โดยในปัจจุบันมีอุปสรรคในการขนส่งที่มีความล่าช้าและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทำให้ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนโลจิสติกส์

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** การบริหารทรัพยากรน้ำมีความสำคัญต่อจังหวัดเนื่องจากมีผลกระทบโดยตรงต่อภาคเกษตรกรรม ซึ่งเป็นเศรษฐกิจหลักของจังหวัด

**4) จังหวัดอ่างทอง**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดอ่างทองดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.1 - 4** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.1 - 4 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดอ่างทอง**

**เกษตร :** อ่างทองเป็นแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญของภาคกลาง รวมทั้งมีผลผลิตอ้อยสำหรับส่งโรงงานเป็นจำนวนมาก

**อุตสาหกรรม :** มีโรงงานน้อย ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร เช่น โรงสีข้าวและโรงงานน้ำตาล มีโรงงานไฟฟ้าพลังงานความร้อนขนาด 123 เมกะวัตต์หนึ่งแห่ง

**ท่องเที่ยว :** การท่องเที่ยวอ่างทองเป็นการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและวัฒนธรรม ส่วนมากเป็นการเดินทางไปกลับจากกรุงเทพฯ โดยไม่ค้างแรม

**การค้า การลงทุน :** เป็นตลาดกลางสินค้าเกษตร โดยเฉพาะตลาดปลากลางเมือง

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** อ่างทองมีทางหลวงสายเอเชียเป็นเส้นทางหลักเพียงเส้นเดียว ตั้งอยู่บนแม่น้ำเจ้าพระยาใต้เขื่อน จึงมีโอกาสในการขนส่งทางน้ำ ไม่มีการเชื่อมต่อทางรถไฟ

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** อ่างทองเป็นที่ราบลุ่มสำหรับอยู่อาศัยและทำเกษตรกรรม ไม่มีทรัพยากรธรรมชาติประเภทป่าเขาหรือทะเล

**5) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.1 - 5** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.1 - 5 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

**เกษตร :** พืชเศรษฐกิจสำคัญของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้แก่ ข้าว ผักบุ้งจีน และ เมล่อนญี่ปุ่น โดยมีสัตว์น้ำเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ปลาดุก ปลานิล และกุ้งก้ามกราม

**อุตสาหกรรม :** การขยายตัวของอุตสาหกรรมและความต้องการในการขนส่งเดินทางทำให้เกิดปัญหาทั้งด้านการขนส่งสินค้า และการเดินทางกระทบถึงต้นทุนสินค้าและแรงงาน

**ท่องเที่ยว :** เป็นเมืองมรดกโลก มีแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งโบราณสถานสำคัญ

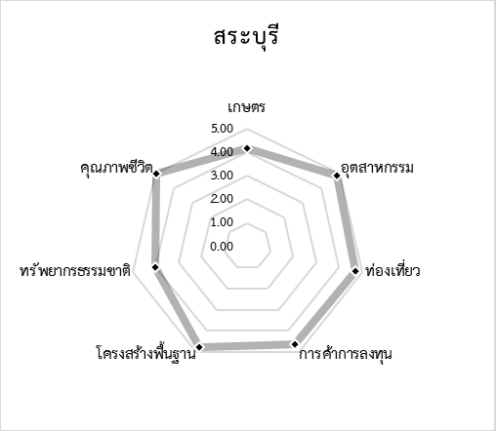
**การค้า การลงทุน :** ตำแหน่งของจังหวัดที่เป็นทางผ่านไปยังภูมิภาค เหมาะแก่การพัฒนาเป็นศูนย์กระจายสินค้าทั้งด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในพื้นที่ ทั้งในรูปแบบการขนส่งทางราง (รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้ารางคู่ และรถไฟความเร็วสูง) ทางถนน (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) พร้อมทั้งยังมีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือเดิมที่พร้อมให้มีการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพ

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจังหวัดที่มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรน้ำ โดยมีแม่น้ำไหลผ่าน 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย และมีคลองธรรมชาติ 437 สายคลอง คลองชลประทาน 626 สายคลอง

**6) จังหวัดสระบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสระบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.1 - 6** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.1 - 6 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสระบุรี**

**เกษตร :** เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรด้านปศุสัตว์ มีสินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์ อ้อยโรงงาน จังหวัดมีนโยบายในการยกขีดความสามารถในการผลิตภาคเกษตร

**อุตสาหกรรม :** เป็นแหล่งอุตสาหกรรมปูนที่สำคัญของประเทศ รวมถึงเป็นแหล่งผลิตอาหารสัตว์และแปรรูปน้ำนมดิบหลักแห่งหนึ่งของประเทศ

**ท่องเที่ยว :** สถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง แต่ยังขาดการประชาสัมพันธ์ ป้ายบอกทางหลายภาษา และระบบขนส่งสาธารณะที่จะเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ

**การค้า การลงทุน :** จังหวัดยังขาดการลงทุนที่เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน แต่มีแนวทางในการพัฒนาคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งทางบก และทางราง รองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยวอุตสาหกรรม ธุรกิจการค้า การคมนาคมขนส่ง

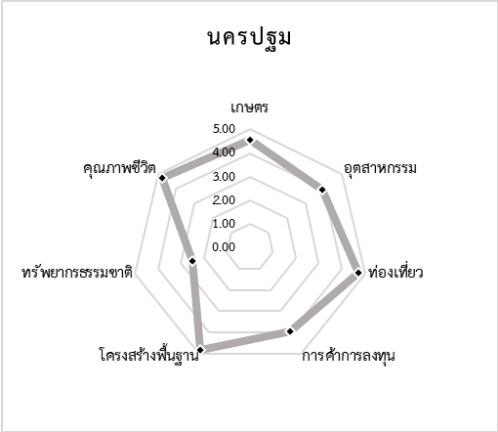
**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** จังหวัดสระบุรีมีเส้นทางรถไฟสายสำคัญ 4 สาย เป็นทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีสถานีรถไฟรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) และเป็นส่วนที่โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่าน จึงเหมาะกับการพัฒนายกระดับการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อรองรับอุตสาหกรรมและบริการสู่ภูมิภาคอาเซียน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และหลากหลาย เช่น เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ น้ำตกเจ็ดสาวน้อย สวนรุกขชาติมวกเหล็ก และน้ำตกมวกเหล็ก เป็นต้น และจังหวัดมีแผนการดำเนินกิจกรรมทางการเกษตรและอุตสาหกรรมให้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต

### 4.2.2 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล

#### 1) จังหวัดนครปฐม

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดนครปฐมดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.2 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.2 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดนครปฐม**

**เกษตร :** มีแหล่งผลิตสินค้าเกษตร ปศุสัตว์อาหาร อุตสาหกรรมแปรรูป เช่น ข้าว มะพร้าวน้ำหอม ส้มโอ โคเนื้อ โคนม สุกร เป็นต้น อย่างไรก็ตามพบว่าปัจจุบันมีการแข่งขันของสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีราคาถูกกว่า รวมถึงการส่งออกที่เจอมาตรการกีดกันทางภาษี

**อุตสาหกรรม :** เป็นเมืองที่มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กว่า 3,000 โรงงาน โดยกลุ่มอุตสาหกรรมหลักได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร ผลิตภัณฑ์พลาสติก สิ่งทอ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง และ เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง

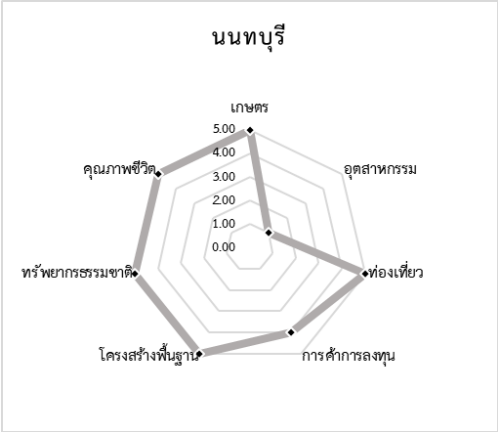
**การค้า การลงทุน :** นครปฐมเป็นจังหวัดปริมณฑลใกล้กรุงเทพมหานคร การเดินทางคมนาคมสะดวก เป็นประตูสู่ชายแดนภาคตะวันตกและภาคใต้ มีนโยบายในการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจซึ่งมีแนวโน้มในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจที่สำคัญไปทางประเทศเมียนมา

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** เป็นจังหวัดที่มีระบบโครงข่ายเหมาะแก่การพัฒนาด้านการขนส่งและเดินทางทางน้ำ มีสถานีขนส่งถ่ายกระจายสินค้า เช่น สถานีขนส่งพุทธมณฑล มีการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ อาทิ มอเตอร์เวย์ (M 81) และโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น หากแต่ยังมีความต้องการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในตัวเมืองเพื่อสนับสนุนการเดินทางในพื้นที่และการท่องเที่ยว

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม เช่น ปัญหาขยะ ปัญหาน้ำเสียจากภาคเกษตรและปศุสัตว์ คุณภาพแม่น้ำท่าจีนเสื่อมโทรม เป็นต้น

**2) จังหวัดนนทบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดนนทบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.2 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.2 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดนนทบุรี**

**เกษตร :** ผลไม้โดดเด่นของจังหวัดนนทบุรี อาทิ มะม่วง ทุเรียน และมังคุด เป็นต้น มีคุณภาพที่ดีทำให้มีราคาที่สูงกว่าผลไม้จากจังหวัดอื่น

**อุตสาหกรรม :** จังหวัดนนทบุรีอยู่ใกล้กับ กรุงเทพมหานคร และมีเขตพื้นที่สีม่วง (พื้นที่ประเภทอุตสาหกรรม) ชัดเจน

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่เป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งชุมชนเก่าแก่ เกาะเกร็ด โบราณสถาน และสวนผลไม้ต่าง ๆ

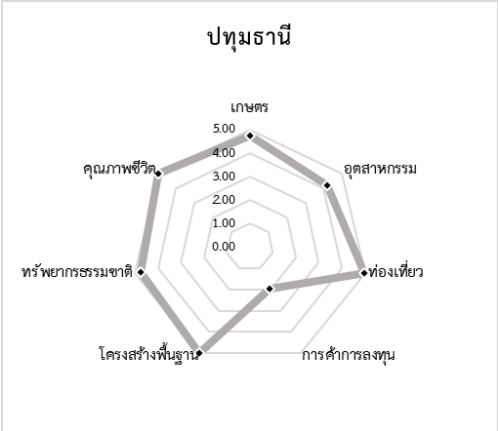
**การค้า การลงทุน :** ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ทำให้เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน โดยเฉพาะการปรับปรุงและบำรุงรักษาสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงยังมีปัญหาจากความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อความล่าช้าในการขนส่งสินค้าส่งผลกระทบทั้งคุณภาพสินค้าและเวลาในการขนส่ง

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีปัญหาเรื่องการจราจรทั้งจากความหนาแน่นและผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทางในพื้นที่และการท่องเที่ยว ท่าเรือเสื่อมโทรมขาดการทำนุบำรุงโดยเฉพาะปัญหาเรื่องของแสงสว่างที่ไม่เพียงพอ

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีความสอดคล้องกับศักยภาพด้านการท่องเที่ยวโดยเฉพาะเกาะเกร็ด และแหล่งโบราณสถานที่จำเป็นต้องมีการทำนุบำรุงรักษาและลดความแออัดด้านการจราจรให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และยั่งยืน

**3) จังหวัดปทุมธานี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดปทุมธานีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.2 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.2 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดปทุมธานี**

**เกษตร :** เป็นจุดศูนย์รวมของสินค้าทางการเกษตร มีตลาดใหญ่อยู่หลายแห่งแต่สินค้าทางการเกษตรส่วนมากมาจากต่างจังหวัด

**อุตสาหกรรม :** มีสัดส่วนของอุตสาหกรรมในผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูง มีนิคมอุสาหกรรมนวนครและบางกระดี

**ท่องเที่ยว :** เน้นการท่องเที่ยวแบบวันเดียว เช่น วัดวาอาราม และร้านกาแฟ เป็นต้น

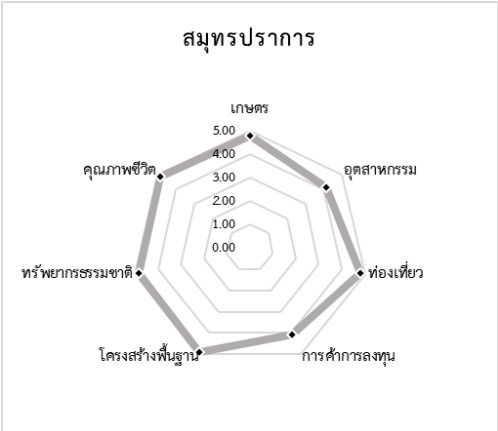
**การค้า การลงทุน :** มีตลาดกลางสินค้าเกษตรที่สำคัญ ต้องการระบบโลจิสติกส์ช่วยสนับสนุน

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ถนนเส้นรังสิต-นครนายก มีปัญหาเรื่องรถติดเกือบตลอดเวลา และการสร้างมอเตอร์เวย์น่าจะทำให้รถผ่านเข้าจังหวัดปทุมธานีมากขึ้น ควรมีการพัฒนาถนนสายรอง

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรและโรงงาน ทำให้ธรรมชาติเสื่อมโทรม

**4) จังหวัดสมุทรปราการ**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสมุทรปราการดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.2 - 4** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.2 - 4 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสมุทรปราการ**

**เกษตร :** จังหวัดสมุทรปราการมีพื้นที่ทำเกษตรกรรมลดลง เนื่องจากการพัฒนาเมือง การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐาน

**อุตสาหกรรม :** มีฐานเศรษฐกิจส่วนใหญ่ อยู่ในภาคอุตสาหกรรมการผลิต ยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์เครื่องจักร ผลิตภัณฑ์โลหะ เคมีภัณฑ์ พลาสติก เครื่องใช้ไฟฟ้า/อิเล็กทรอนิกส์ อาหารแปรรูป โรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปหลายแห่งตั้งอยู่ในจังหวัดแต่เป็นการนำเข้าจากแหล่งอื่นมาแปรรูป

**ท่องเที่ยว :** จังหวัดสมุทรปราการมีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลายเป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ เนื่องจากมีพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปริมณฑลที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายเชื่อมโยงเป็นเส้นทางการท่องเที่ยว สามารถเดินทางไปกลับได้เพียง 1 วัน แต่ยังขาดการเชื่อมโยงการเดินทางโดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะไปสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ

**การค้า การลงทุน :** จังหวัดมีศักยภาพที่จะดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนด้วยสถานที่ตั้งติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้จุดขนส่งทางเรือ ทางอากาศ ทางบก และทางราง และยังเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญ มีบริษัทอุตสาหกรรมหลายแห่งเข้ามาลงทุน ฐานเศรษฐกิจส่วนใหญ่ อยู่ในภาคอุตสาหกรรมและภาคพาณิชยกรรม การขนส่งสินค้าและบริการ (Logistics) และธุรกิจค้าขายของภาคเอกชน

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ถึงแม้ในจังหวัดสมุทรปราการจะมีถนนจำนวนมากทั้งทางหลวงสายหลัก - สายรอง ทางหลวงพิเศษ ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม พร้อมทั้งมีสะพานแขวนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยานั้น เส้นทางคมนาคมหลักในจังหวัดจะใช้ในการขนส่งสินค้าของภาคอุตสาหกรรมและภาคการเกษตรของจังหวัดและพื้นที่ติดต่อใกล้เคียง มีปริมาณการจราจรหนาแน่นและติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนส่งผลให้เกิดวิกฤตด้านการจราจร บางส่วนขาดการเชื่อมโยงเส้นทางเพื่อระบายการจราจรในเส้นทางหลัก

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดสมุทรปราการเป็นที่ราบลุ่มชายฝั่งทะเล มีพื้นที่ป่าชายเลน การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่าชายเลนในจังหวัดสมุทรปราการ เกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลนเพื่อกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การเกษตร นาเกลือ นากุ้ง ท่าเทียบเรือ เป็นต้น แหล่งน้ำสำคัญของจังหวัดมี 2 แหล่ง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองระบายน้ำในพื้นที่ ซึ่งนอกจากจะทำหน้าที่เป็นแหล่งน้ำสำหรับเกษตรกรรม การประมงและเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำแล้ว ยังทำหน้าที่ในการรองรับน้ำเหนือในฤดูฝนเพื่อระบายลงสู่ทะเลอ่าวไทย

### 4.2.3 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

#### 1) จังหวัดสุพรรณบุรี

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสุพรรณบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.3 - 1** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.3 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสุพรรณบุรี**

**เกษตร :** พื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำและมีระบบชลประทานที่ค่อนข้างทั่วถึง รายได้หลักของจังหวัดมาจาก ข้าว มันสำปะหลัง และอ้อย ซึ่งพื้นที่เพาะปลูกจะสัมพันธ์กับราคาพืชผล เกษตรกรรมในจังหวัดได้รับผลกระทบจากปัญหาสภาพอากาศและความแห้งแล้ง การเกษตรยึดติดกับการเกษตรแบบเดิม ยังไม่เน้นการผลิตสินค้าเกษตรที่ปลอดภัย ขาดการส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าให้สินค้าเกษตรและสร้างความเข้มแข็งให้กลุ่มเกษตรกร

**อุตสาหกรรม :** รายได้จากภาคอุตสาหกรรมหลักเป็นการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรแบบดั้งเดิม ไม่มีการพัฒนาการแปรรูปและบรรจุภัณฑ์ให้สินค้าสอดคล้องกับความต้องการของตลาด ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินธุรกิจขนาดไม่ใหญ่ของคนในพื้นที่

**ท่องเที่ยว :** สุพรรณบุรีเป็นจังหวัดที่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ และสามารถเดินทางไปยังจังหวัดสุพรรณบุรีได้สะดวกด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตและวัฒนธรรมที่หลากหลาย แต่ค่อนข้างกระจายในหลายอำเภอ

**การค้า การลงทุน :** มีโรงงานอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร รวมทั้งระบบคมนาคมเอื้ออำนวยต่อการกระจายสินค้า

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีระบบการคมนาคมที่ดีเชื่อมโยงหลายจังหวัด ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร มีศักยภาพการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการกระจายสินค้า รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** พื้นที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ แต่มีการขยายพื้นที่กสิกรรมรุกล้ำพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่อนุรักษ์ แม่น้ำมีปัญหาขยะและวัชพืช

**2) จังหวัดกาญจนบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดกาญจนบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.3 - 2** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.3 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดกาญจนบุรี**

**เกษตร :** กาญจนบุรีเป็นจังหวัดใหญ่ มีสภาพพื้นที่ทั้งราบและภูเขา จังหวัดมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 ชนิด คือ ข้าว อ้อย และมันสำปะหลัง โดยจะส่งไปยังโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตรในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมในจังหวัดโดยมากเป็นอุตสาหกรรมการเกษตร อาหารและเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมประสบปัญหาขาดแคลนแรงงาน มีการลงทุนเพิ่มขึ้นในด้านผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์

**ท่องเที่ยว :** กาญจนบุรีมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งเชิงธรรมชาติ และเชิงประวัติศาสตร์วัฒนธรรม อีกทั้งยังตั้งอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักเดินทางมาโดยรถยนต์ส่วนตัว แต่ก็มีจำนวนไม่น้อยที่เดินทางมาโดยรถไฟไปชมเส้นทางรถไฟสายมรณะซึ่งเป็นอีกหนึ่งประสบการณ์ที่น่าดึงดูดและควรเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินทางไม่เฉพาะในวันหยุด

**การค้า การลงทุน :** มีการขยายตัวด้านการค้าชายแดนพุน้ำร้อน แต่ทั้งนี้ก็มีความเสี่ยงเนื่องจากเหตุการณ์การเมืองและนโยบายด้านการค้าการลงทุนในประเทศเมียนมา รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและด่านศุลกากรในประเทศเมียนมายังขาดการพัฒนาอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดด้านการค้าการลงทุนเนื่องจากบริเวณด่านเป็นพื้นที่ทหารและพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดกาญจนบุรีเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อการอนุรักษ์

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ระบบขนส่งทางรางยังมีการใช้งานน้อยและยังไม่ได้ใช้ในการขนส่งทางอุตสาหกรรม การขนส่งและการเดินทางหลักยังเป็นทางถนน มอเตอร์เวย์ที่สร้างใหม่คาดว่าจะใช้งานได้ไม่เต็มที่เนื่องจากจะติดข้อจำกัดด้านน้ำหนักบรรทุก 25 ตัน ที่ทำให้รถเทรลเลอร์วิ่งไม่ได้ ในอดีตมีการขนส่งสินค้าเกษตร เช่น ข้าว โดยขนส่งทางแม่น้ำแม่กลองแต่ปัจจุบันมีข้อจำกัดในช่วงบนที่จะคดเคี้ยวซึ่งอาจต้องการการพัฒนา

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดกาญจนบุรีมีสัดส่วนของพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์จำนวนมาก ทำให้ทรัพยากรธรรมชาติยังคงมีความอุดมสมบูรณ์ แต่ปัญหาป่าไม้แหล่งน้ำถูกทำลาย ปัญหาขยะและมลพิษจากโรงงาน

**3) จังหวัดราชบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดราชบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.3 - 3** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.3 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดราชบุรี**

**เกษตร :** เกษตรกรรมและปศุสัตว์ของจังหวัดมีความสำคัญในระดับประเทศ โดยมีการผลิตสุกรและมะพร้าวน้ำหอมมากที่สุดในประเทศ

**อุตสาหกรรม :** มีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่วังมะนาว ที่เกิดเป็นคลัสเตอร์เนื่องจากเป็นยุทธศาสตร์ในการขนส่งสินค้าระหว่างภาคใต้ ภาคกลาง และภาคเหนือ การจัดทำเขตอุตสาหกรรมที่บูรณาการกับเส้นทางขนส่งทั้งทางถนนและทางราง จะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านอุตสาหกรรมของจังหวัดได้

**ท่องเที่ยว :** การท่องเที่ยวของจังหวัดมีฤดูกาล ทำให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ทั้งปี รวมถึงปัญหาด้านการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ที่ไม่สามารถดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติได้มากเท่าที่ควร

**การค้า การลงทุน :** การค้าชายแดนสวนผึ้งมีศักยภาพในการบูรณาการระหว่างการค้าและการท่องเที่ยว

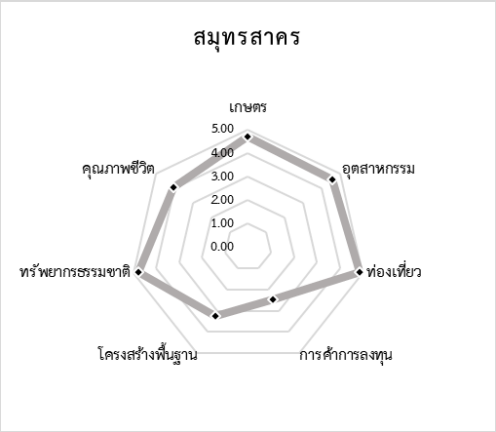
**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในพื้นที่วังมะนาวจะช่วยเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากระบบขนส่งทางราง

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** เทือกเขาตะนาวศรี เป็นผืนป่าอนุรักษ์ที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย จึงมีความจำเป็นอย่างมากในการส่งเสริมการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

### 4.2.4 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

#### 1) จังหวัดสมุทรสาคร

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสมุทรสาครดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.4 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.4 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสมุทรสาคร**

**เกษตร :** จังหวัดสมุทรสาครมีสินค้าที่ขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ ได้แก่ มะพร้าวน้ำหอมบ้านแพ้ว และ ลำไยพวงทอง นอกจากนี้ยังมีศักยภาพด้านการประมง และธุรกิจที่ต่อเนื่อง เป็นศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าสัตว์น้ำ

**อุตสาหกรรม :** จังหวัดสมุทรสาคร เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายชนิดซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่กว่า 6,000 โรงงาน เป็นแหล่งอาหารทะเลและอุตสาหกรรมแช่แข็งที่สำคัญของประเทศ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้จังหวัดสมุทรสาคร เป็นจังหวัดนำร่องในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

**ท่องเที่ยว :** จังหวัดสมุทรสาครอยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร มีทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย มีรถขนส่งสาธารณะมาสู่จังหวัดสมุทรสาคร นอกจากนี้ในจังหวัดยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ/เกษตรที่หลากหลาย รวมถึงมีสัตว์ธรรมชาติหายาก เช่น นกปากช้อน วาฬบรูด้า โลมาอิรวดี และโลมาหัวบาตรหลังเรียบ เป็นต้น

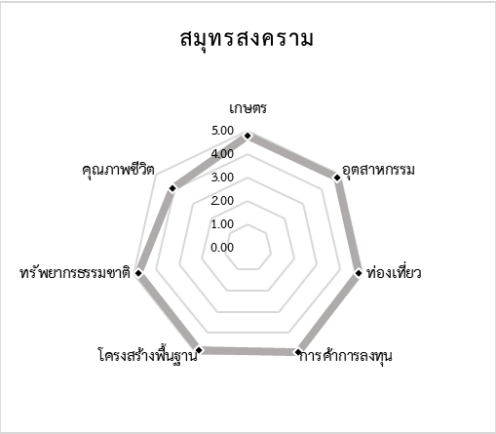
**การค้า การลงทุน :** จังหวัดมีแผนการพัฒนาสร้างสภาพแวดล้อมธุรกิจรองรับการค้า การลงทุน และการบริการที่ทันสมัย และมีเทคโนโลยี นวัตกรรมทางการค้าการเชื่อมโยงการคมนาคมและโลจิสติกส์กับจังหวัดใกล้เคียง และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ เพื่อลดต้นทุนสร้างความสะดวก สร้างโอกาส เพิ่มความรวดเร็ว และรองรับการค้า การลงทุน และการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเล เพื่อรองรับการเป็น Hub of Seafood

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** การจราจรติดขัดบนถนนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) จากปริมาณรถที่มากจากการเดินทางและการขนส่ง ส่งผลต่อกระทบต่อการขนส่งสินค้าไปท่าเรือคลองเตยและแหลมฉบัง การเดินทางท่องเที่ยว การขนส่งสาธารณะขาดการเชื่อมโยงและการเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก ผนวกกับจำนวนเที่ยวรถไฟต่อวันน้อยและไม่ตรงเวลาตามตารางเวลา การพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังและจังหวัดสมุทรปราการจึงเป็นประเด็นการพัฒนาที่ควรส่งเสริมเพื่อลดความหนาแน่นของการคมนาคมบนถนน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดสมุทรสาครมีปัญหามลภาวะจากโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้นจึงควรมีการยกระดับมาตรฐานการผลิตและการจัดการสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ไปพร้อมกัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการผลิต และพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่

**2) จังหวัดสมุทรสงคราม**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสมุทรสงครามดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.4 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.4 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสมุทรสงคราม**

**เกษตร :** มีการทำเกษตรแปลงเล็กกระจายทั่วทุกอำเภอ มะพร้าวเป็นพืชเศรษฐกิจหลักของจังหวัดสมุทรสงคราม สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบราบลุ่มชายฝั่งทะเล มีความเหมาะสมในการปลูกมะพร้าว นอกจากนี้ยังมีผลผลิตที่สำคัญอื่น ๆ ได้แก่ ส้มโอ ปลาทะเล และกุ้งทะเล

**อุตสาหกรรม :** ไม่มีอุตสาหกรรมที่โดดเด่น มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กตั้งอยู่บริเวณทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2)

**ท่องเที่ยว :** พึ่งพาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการท่องเที่ยววิถีชีวิต เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระยะสั้นจากกรุงเทพมหานคร มีการพักค้างคืนมากขึ้น

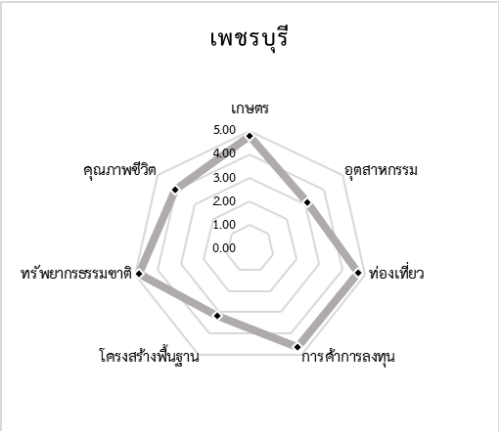
**การค้า การลงทุน :** การค้าการลงทุนอยู่ในระดับต่ำ พึ่งพาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นหลัก มีแนวคิดในการตั้งตลาดกลางสินค้าเกษตร โดยเฉพาะมะพร้าวและส้มโอ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** พึ่งพาทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) เป็นหลัก มีทางรถไฟที่ไม่ใช้ประโยชน์เต็มที่เนื่องจากขาดแผนการพัฒนา มีโอกาสในการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำเชื่อมต่อกับท่าเรือกรุงเทพและภาคตะวันออก

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** พื้นที่เป็นป่าชายเลน มีสัตว์น้ำหลายประเภทอาศัยอยู่ พื้นที่ป่าชายเลนส่วนใหญ่ใช้ในการประกอบอาชีพต่างๆ ไม่มีทรัพยากรทางทะเลที่โดดเด่น

**3) จังหวัดเพชรบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดเพชรบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.4 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.4 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดเพชรบุรี**

**เกษตร :** เป็นแหล่งผลิตกล้วยหอมและมะนาวขนาดใหญ่ โดยมีปริมาณการส่งออกสินค้าสู่ต่างประเทศสูง

**อุตสาหกรรม :** มีเขตอุตสาหกรรมที่อำเภอเขาย้อย ซึ่งถ้ามีการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยให้ยกระดับศักยภาพของภาคอุตสาหกรรมได้

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว Blue zone และ Thailand Riviera แต่ปัจจุบันยังติดปัญหาการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ทำให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมากได้ รวมถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ยังติดปัญหาการเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยว โดยปัจจุบันมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อนักท่องเที่ยวไทยเพียงร้อยละ 2

**การค้า การลงทุน :** มีศักยภาพในการส่งเสริมการลงทุนในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม เนื่องจากเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการขนส่งของประเทศ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในพื้นที่เขาย้อยหรือปากท่อจะช่วยเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากระบบขนส่งทางราง รวมถึงพื้นที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาการขนส่งทางน้ำข้ามไปยังฝั่งแหลมฉบัง

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรทางธรรมชาติหลากหลายทั้ง ป่าไม้ แหล่งน้ำจืด และพื้นที่ชายฝั่งทะเล

**4) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.4 - 4** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.4 - 4 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์**

**เกษตร :** มีการเพาะปลูกกระจายอยู่ทั่วจังหวัดในเขตที่ห่างจากชายฝั่ง มีพื้นที่เกษตรกรรมสำหรับปลูกพืชไร่ทางตอนเหนือ เช่น สับปะรด และอ้อย เป็นต้น ส่วนตอนใต้เป็นแหล่งเพาะปลูกไม้ผลและไม้ยืนต้น เช่น มะพร้าว มะม่วง และยางพารา เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีศักยภาพด้านการประมงสูง เนื่องจากมีพื้นที่ชายฝั่งยาวถึง 224 กิโลเมตร

**อุตสาหกรรม :** มีอุตสาหกรรมเหล็กที่อำเภอบางสะพานเป็นอุตสาหกรรมหลักของจังหวัด รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้ แปรรูปสัตว์น้ำ และแปรรูปผลผลิตการเกษตรอื่นๆ ที่กระจายอยู่ทั่วทุกอำเภอ

**ท่องเที่ยว :** เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตฝั่งทะเลตะวันตก (Thailand Riviera) มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเข้ามาเยี่ยมเยือนสร้างรายได้ให้แก่จังหวัดเป็นจำนวนมาก

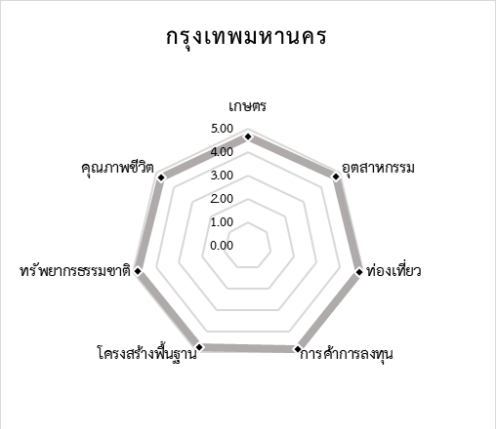
**การค้า การลงทุน :** มีด่านสิงขรที่มีศักยภาพในการค้าขายชายแดนกับเพื่อนบ้านที่บ้านมูด่อง เมืองตะนาวศรี ปัจจุบันมีสถานะเป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ มีมูลค้าทางการค้าที่เติบโตต่อเนื่องมาอย่างรวดเร็วก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ในปี 2563

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ถนนเพชรเกษมเป็นทางหลวงสายหลัก มีทางรถไฟสายใต้และมีสถานีที่เหมาะแก่การพัฒนาไปสู่จุดรวบรวมสินค้า ท่าอากาศยานหัวหินยังไม่ได้รับการยกระดับให้รองรับเที่ยวบินจากต่างประเทศ

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางทะเลและป่าเขา มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 6 แห่ง รวมถึงป่าสงวนแห่งชาติ มีแม่น้ำสำคัญที่หล่อเลี้ยงการเกษตรของจังหวัด ได้แก่ แม่น้ำปราณบุรี แม่น้ำกุยบุรี และแม่น้ำบางสะพานใหญ่

### 4.2.5 กรุงเทพมหานคร

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของกรุงเทพมหานครดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.5 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.5 - 1 ศักยภาพและความต้องการของกรุงเทพมหานคร**

**เกษตร :** กิจกรรมการเกษตรที่มีพื้นที่ดำเนินการมากสุดของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง กล้วยน้ำว้า กุ้งทะเล (น้ำกร่อย) นอกจากนี้ยังมีการปลูกพืชสมุนไพรหลัก ๆ 9 ชนิด เช่น พลู ตะไคร้ เป็นต้น ประเด็นการพัฒนาจะเน้นในการฝึกอบรมเกษตรกรให้มีความรู้ความสามารถในการผลิต การใช้เทคโนโลยี บรรจุภัณฑ์ การตลาด เป็นต้น และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตร และมาตรฐานสินค้าเกษตร

**อุตสาหกรรม :** ในกรุงเทพมหานครมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับการจดทะเบียนทั้งสิ้นจำนวน 5,819 แห่ง (รวมในนิคมอุตสาหกรรม) มากเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศ

**ท่องเที่ยว :** การมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง สถานที่สำหรับความบันเทิง ร้านอาหาร ที่มีคุณภาพและหลากหลายเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ หากรวมประชากรแฝงมีจำนวนประชากรประมาณ 10 ล้านคน ส่งผลให้มีการเดินทางในปริมาณที่สูง ภาคการขนส่งมวลชนยังเข้าไม่ถึงแหล่งท่องเที่ยวหลาย ๆ แห่งภายในกรุงเทพมหานคร

**การค้า การลงทุน :** มียุทธศาสตร์เมืองแห่งโอกาสทางเศรษฐกิจและการลงทุน พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการเกษตรอุตสาหกรรม และบริการสีเขียว และ ด้านการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าการเงิน และการลงทุน นอกจากนี้ยังมีประเด็นการพัฒนาให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการจัดประชุมนิทรรศการ การแสดงสินค้า และการท่องเที่ยวเพื่อสร้างแรงบันดาลใจหรือการให้รางวัลแก่พนักงาน (MICE)

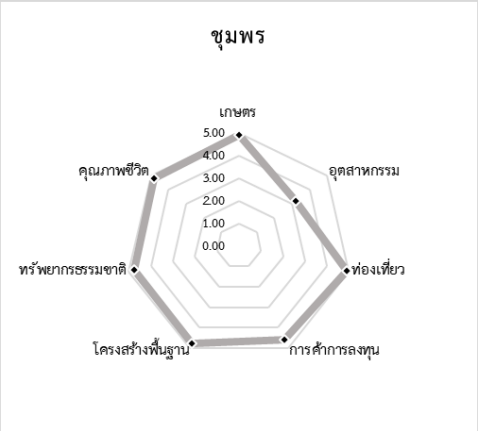
**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ถึงแม้จะมีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ หากแต่ยังขาดการเชื่อมต่อของโครงข่ายการคมนาคมในกรุงเทพมหานครแบบไร้รอยต่อที่สะดวกต่อการเปลี่ยนรูปแบบการเดินหรือการขนส่ง รวมถึงยานพาหนะในระบบขนส่งสาธารณะบางส่วนอยู่ในสภาพที่ไม่สะดวกสบาย แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งให้เชื่อมต่อทางอากาศ ทางน้ำ ทางบก ให้หลากหลายเพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีปัญหามลพิษ ประเด็นการพัฒนามุ่งเน้นการกำกับดูแลและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งด้านคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำ เสียง และขยะ พัฒนาพื้นที่สีเขียวใหม่ รวมถึงปรับปรุงพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่เดิม ขับเคลื่อนให้เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ

### 4.2.6 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

**1) จังหวัดชุมพร**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดชุมพรดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.6 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.6 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดชุมพร**

**เกษตร :** ปัจจุบันชุมพรมีรายได้จากทุเรียนสูงมาก รวมถึงสินค้าเกษตรอื่น ๆ ทั้งปาล์มน้ำมัน และกาแฟ

**อุตสาหกรรม :** ภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคเกษตรกรรม เช่น อุตสาหกรรมการสกัดน้ำมันปาล์ม อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง อุตสาหกรรมผลิตผลไม้และน้ำผลไม้บรรจุ เป็นต้น

**ท่องเที่ยว :** จังหวัดชุมพรมีพื้นที่ท่องเที่ยว ที่จะรองรับกิจกรรมจากนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี และยังสามารถเชื่อมต่อการท่องเที่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เกษตร

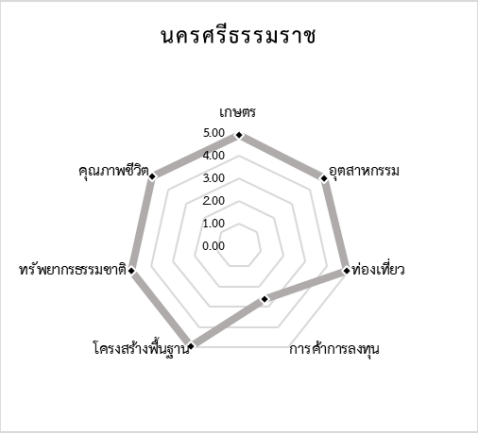
**การค้า การลงทุน :** ปัจจุบันเริ่มมีการค้าชายแดน (เนิน 491) ต้องการเปลี่ยนให้เป็นจุดผ่อนปรนเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางชายแดน

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** โครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดยังต้องการการพัฒนาทั้งในรูปแบบการเดินทาง ทางถนน ทางเรือ ทางราง และทางอากาศ โดยอยากให้มุ่งเน้นเพื่อส่งเสริมการขนส่งและเดินทาง ทั้งสนับสนุนคุณภาพสินค้าเกษตร และส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัด

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดชุมพรมีทั้งทรัพยากรทางธรรมชาติที่เข้มแข็งพร้อมผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจ ตลอดจนสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ หากแต่ยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมศักยภาพดังกล่าว และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชากรให้ดีขึ้น

**2) จังหวัดนครศรีธรรมราช**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดนครศรีธรรมราชดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.6 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.6 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดนครศรีธรรมราช**

**เกษตร :** นครศรีธรรมราชเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่สำคัญของภาคใต้โดยเฉพาะ ยางพารา เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมในการทำการเกษตร การประมง และปศุสัตว์ แต่ยังทำการเกษตรแบบดั้งเดิม ยังไม่มีการแปรรูปผลผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่าและสร้างการแข่งขัน

**อุตสาหกรรม :** ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เช่น แปรรูปไม้ยางพารา และเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น

**ท่องเที่ยว :** นครศรีธรรมราชมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งทางบก ทางทะเล ทางธรรมชาติ ทางประวัติศาสตร์โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีวิถีชีวิต แต่แหล่งท่องเที่ยวกระจัดกระจายในพื้นที่

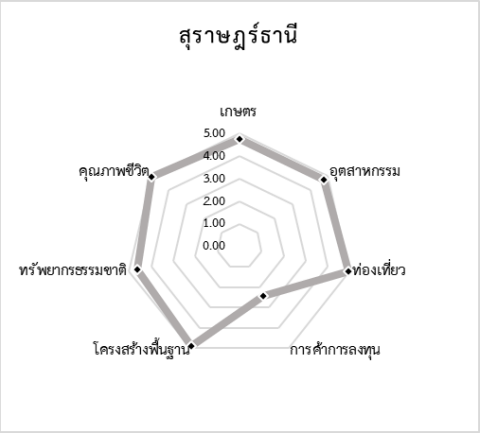
**การค้า การลงทุน :** การค้าการลงทุนมาจากการขายส่งขายปลีก ภาคบริการที่พักแรมและบริการด้านอาหาร

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีสนามบิน ท่าเรือสินค้าที่มีศักยภาพ เช่น ท่าเรือขนอม เป็นต้น แต่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ใช้ได้ตามศักยภาพ และถนนหนทางยังไม่เชื่อมต่อสถานที่สำคัญ ระบบรางมีศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ - ทุ่งสง (Cargo Distribution Center - Thungsong: CDC) แต่ยังใช้งานได้ไม่เต็มที่ขาดระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** ประสบปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งบ่อยครั้ง ทรัพยากรทางทะเลป่าชายเลนยังมีความสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรสูง แต่มีปัญหาการกัดเซาะของชายฝั่ง

**3) จังหวัดสุราษฎร์ธานี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสุราษฎร์ธานีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.6 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.6 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสุราษฎร์ธานี**

**เกษตร :** สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ อาหารทะเล และอาหารแปรรูปต่าง ๆ ต้องการให้มีการพัฒนาห้องเย็น

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมหลักคือการผลิตน้ำมันปาล์มและการแปรรูปสินค้าเกษตร

**ท่องเที่ยว :** เป็นรายได้หลักของจังหวัด เน้นการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะเกาะสมุยและเกาะพะงัน แต่มีปัญหาท่าเทียบเรือแน่นมาก

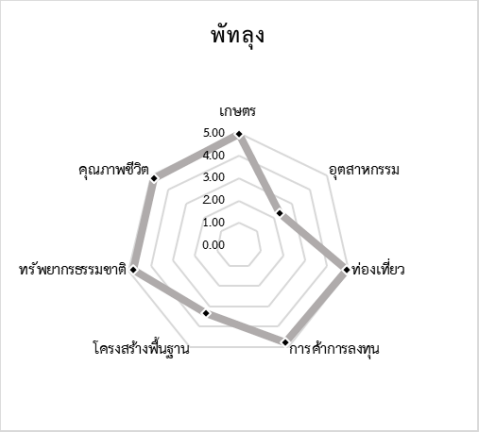
**การค้า การลงทุน :** มีการลงทุนในภาคการท่องเที่ยวมาก แต่ไม่ใช่ศูนย์กลางด้านการค้า

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ต้องการเพิ่มเส้นทางการเดินทางในภาคใต้เพิ่มขึ้น เนื่องจากเส้นทางคมนาคมในภาคใต้ถูกน้ำท่วมและมีการซ่อมแซมทุกปี ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และพัฒนาการขนส่งทางเรือไปยังกรุงเทพมหานคร

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรธรรมชาติทั้งทะเลและป่าเขา มีอุทยานแห่งชาติทางบกและทางทะเล 7 แห่ง มีลุ่มน้ำใหญ่น้อยรวม 14 ลุ่มน้ำ ลุ่มน้ำสำคัญคือแม่น้ำตาปีและแม่น้ำพุมดวง

**4) จังหวัดพัทลุง**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดพัทลุงดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.6 - 4** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.6 - 4 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดพัทลุง**

**เกษตร :** พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน มีการเพาะปลูกข้าวนาปีและนาปรัง ข้าวสังข์หยดเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีชื่อเสียงของจังหวัด แต่ยังไม่มีการผลิตในปริมาณมากพอที่จะส่งผลทางเศรษฐกิจ มีการปลูกไม้ผลและถั่ว รวมทั้งการเลี้ยงสัตว์

**อุตสาหกรรม :** พัทลุงไม่มีความโดดเด่นทางอุตสาหกรรม มีโรงงานขนาดใหญ่ที่มีการลงทุนเกิน 100 ล้านบาท เพียง 8 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นโรงงานผลิตไฟฟ้าและโรงงานแปรรูปยางพารา

**ท่องเที่ยว :** จังหวัดพัทลุงมีแหล่งท่องเที่ยวแต่ไม่เป็นที่รู้จัก เมื่อเทียบกับจังหวัดข้างเคียง มีจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอย่างต่อเนื่องทุกปี

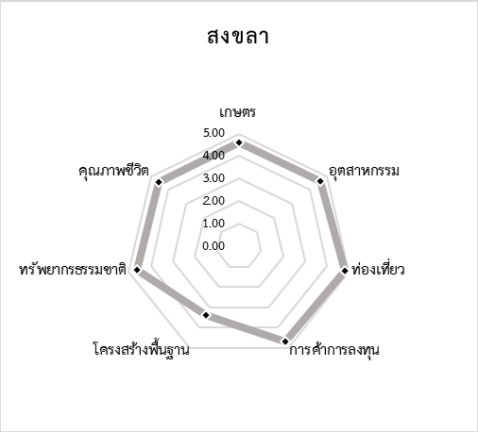
**การค้า การลงทุน :** จังหวัดพัทลุงตั้งอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางของภาคใต้ มีศักยภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังจังหวัดต่าง ๆ แผนพัฒนาจังหวัดให้ความสำคัญกับผลผลิตทางการเกษตรในระดับพื้นที่ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าทางการเกษตรเพื่อกระตุ้นการหมุนเวียนของรายได้ในชุมชน

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** พัทลุงเป็นจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางหลวงหมายเลข 41 จึงมีการเชื่อมต่อกับทั้งกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกจากนั้นยังมีทางรถไฟสายใต้และสถานีรถไฟหลายแห่งในพื้นที่ แต่ไม่มีสถานีหลักและสถานีชุมทาง ไม่มีท่าอากาศยาน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย ทั้งอุทยานแห่งชาติเขาปู่เขาย่า เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขาบรรทัดและน้ำตกต่าง ๆ รวมทั้งทะเลสาบสงขลาและทะเลน้อยที่เป็นแหล่งประมงน้ำจืด มีความหลากหลายทางชีวภาพมาก ทั้งสัตว์น้ำและนกชนิดต่าง ๆ

**5) จังหวัดสงขลา**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสงขลาดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.6 - 5** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.6 - 5 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสงขลา**

**เกษตร :** สงขลาเป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจหลักของภาคใต้ ผลผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ข้าว ปาล์มน้ำมัน ไม้ผล ประมง ปศุสัตว์ อย่างไรก็ตาม พื้นที่เกษตรกรรมรวมทั้งสัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดภาคเกษตรมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง การประมงในทะเลสาบสงขลาส่วนใหญ่เป็นการประมงพื้นบ้าน ขณะที่การประมงทะเลใช้เรือประมงขนาดใหญ่

**อุตสาหกรรม :** สงขลาเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคใต้ มีนิคมอุตสาหกรรม 2 แห่ง คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ (ฉลุง) อำเภอหาดใหญ่ และนิคมอุตสาหกรรมสงขลา ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone) อำเภอสะเดา นอกจากนั้นยังมีการตั้งโรงงานขนาดใหญ่ในหลายอำเภอ ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมอาหาร ไม้และผลิตภัณฑ์ จากไม้ และอุตสาหกรรมยาง

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางศาสนาและศิลปวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม การท่องเที่ยววิถีชุมชน

**การค้า การลงทุน :** จังหวัดสงขลาดำเนินการเร่งรัดและส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมาอย่างต่อเนื่อง มีการกระตุ้นการลงทุนในนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและการส่งเสริมการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมยางพาราในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ (ฉลุง)

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ตัดผ่านอำเภอหาดใหญ่และอำเภออื่น ๆ นอกเมืองสงขลา มีชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีชุมทางรถไฟที่สำคัญของภาคใต้ และมีท่าอากาศยานนานาชาติในอำเภอหาดใหญ่ที่รองรับการเดินทางจากภายในประเทศ และภายนอกประเทศ ส่วนใหญ่ ได้แก่ มาเลเซียและสิงคโปร์ และมีท่าเรือสงขลาที่รองรับการขนส่งสินค้าจากพื้นที่ต่าง ๆ ในภาคใต้ไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลก

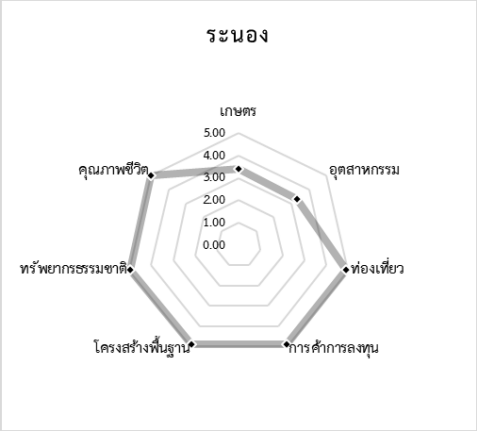
**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดสงขลามีลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาเป็นลุ่มน้ำที่สำคัญที่ใช้ในการเกษตรและพื้นที่ระบายน้ำ มีพื้นที่ป่าดิบชื้นค่อนข้างกว้าง มีอุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้าง และอุทยานแห่งชาติสันกาลาคีรี และมีชายฝั่งที่อุดมสมบูรณ์ด้วยสัตว์น้ำนานาชนิด

### 4.2.7 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ภาคใต้ฝั่งอันดามันมีศักยภาพสูงในด้านการท่องเที่ยวเนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล และภูเขาที่อุดมสมบูรณ์เป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ มีการเกษตรโดดเด่นในบางพื้นที่ อุตสาหกรรมค่อนข้างน้อย มีการค้าและการลงทุนปานกลางภายในจังหวัด แต่ยังมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางและการค้าขายชายแดนอยู่มาก

**1) จังหวัดระนอง**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดระนองดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.7 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.7 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดระนอง**

**เกษตร :** สินค้าด้านการเกษตรในพื้นที่จังหวัดระนองส่วนใหญ่ คือ การประมง โดยแบ่งเป็นการประมงในจังหวัดระนองและประมงที่มาจากฝั่งประเทศเมียนมา และมีตลาดค้าปลา

**อุตสาหกรรม :** ติดข้อจำกัดด้านผังเมือง ทำให้พัฒนาโรงงานอุตสากรรมยาก

**ท่องเที่ยว :** แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นจุดเด่นของจังหวัด ได้แก่ บ่อน้ำร้อน และเกาะพยาม รวมทั้งการเป็นประตูสู่ทะเลของประเทศเมียนมา

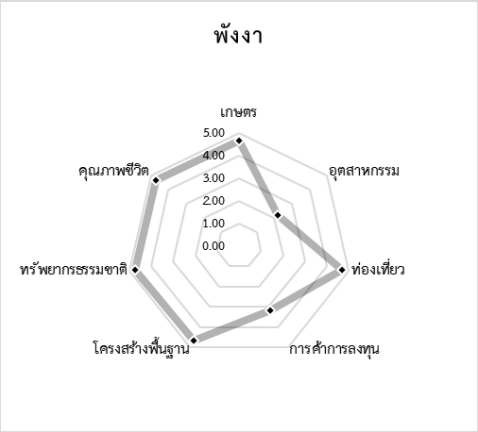
**การค้า การลงทุน :** เป็นประตูการค้าสู่เอเชียใต้ ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการค้าสินค้าประมง

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีท่าอากาศยานระนองที่ควรได้รับการขยายทางวิ่งเพื่อรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ และถนนสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ควรได้รับการพัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางทะเลและป่าไม้

2) **จังหวัดพังงา**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดพังงาดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.7 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.7 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดพังงา**

**เกษตร :** จังหวัดพังงามีพื้นที่ที่มีสภาพอากาศเหมาะสมต่อการเพาะปลูก พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และไม้ผล เช่น มังคุด เงาะ ทุเรียน ลองกอง เป็นต้น

**อุตสาหกรรม :** ภาคอุตสาหกรรมการผลิตไม่ได้เป็นแหล่งสร้างรายได้หลักของพื้นที่

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติทั้งภูเขาและทางทะเลซึ่งเป็นที่นิยม โดยเฉพาะหมู่เกาะต่าง ๆ ในทะเลอันดามัน รวมถึงมีที่อาศัยอยู่ในชุมชนเก่าแก่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น เกาะปันหยี เกาะยาว หมู่บ้านชาวมอแกนในบริเวณหมู่เกาะสุรินทร์ ซึ่งนักท่องเที่ยวจำเป็นต้องใช้สนามบินในจังหวัดใกล้เคียง เช่น ภูเก็ต หรือ กระบี่ เป็นต้น เพื่อเดินทางมาแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพังงา โดยที่แหล่งท่องเที่ยวมีกระจายในทุกอำเภอ แต่ยังไม่มีการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะให้บริการ

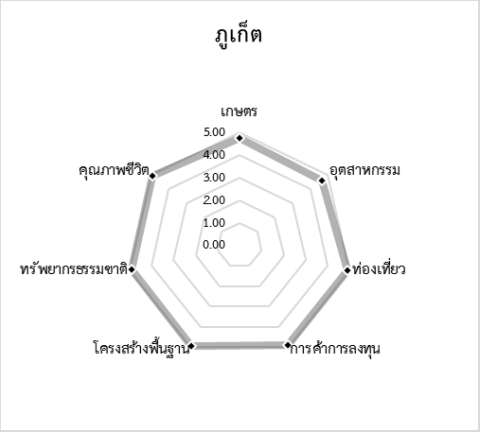
**การค้า การลงทุน :** เศรษฐกิจของจังหวัดขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรมและประมง การค้าการลงทุนส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดเล็ก เนื่องจากผู้บริโภคในจังหวัดมีน้อย ฐานการผลิตและบริโภคมีจำกัด ประชาชนนิยมเดินทางไปซื้อสินค้าในจังหวัดภูเก็ต

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีท่าเรือสำหรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากแต่ยังไม่ได้มาตรฐาน ยังไม่มีท่าเรือขนถ่ายสินค้า ควรให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่จังหวัดข้างเคียง เช่น สุราษฎร์ธานี และระนอง เป็นต้น

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีพื้นที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล

**3) จังหวัดภูเก็ต**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดภูเก็ตดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.7 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.7 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดภูเก็ต**

**เกษตร :** เกษตรรายย่อยมีคุณภาพ สินค้ากว่าร้อยละ 90 เป็นการบริโภคภายในจังหวัด แต่ขาดการสนับสนุนในเรื่องของการกระจายสินค้าไปยังกลุ่มผู้บริโภคโดยเฉพาะนักท่องเที่ยว

**อุตสาหกรรม :** จังหวัดภูเก็ต มีความสามารถในการพัฒนาให้เป็น Tuna Hub ซึ่งเคยมีปริมาณการนำเข้าสูง แต่ปัจจุบันติดปัญหาเรื่องพระราชบัญญัติการประมง ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการนำเข้า - ส่งออกทูน่า (จากปริมาณ 11,000 ตันต่อปี เหลือเพียง 300 ตันต่อปี)

**ท่องเที่ยว :** เป็นเมืองนักท่องเที่ยว ปัจจุบันมีความเข้มแข็งด้านการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ (Health and Wellness) รวมถึง การท่องเที่ยวชุมชน และเกษตรกรรายย่อย มีความพร้อมและมีคุณภาพสูง และมีความต้องการของนักท่องเที่ยว

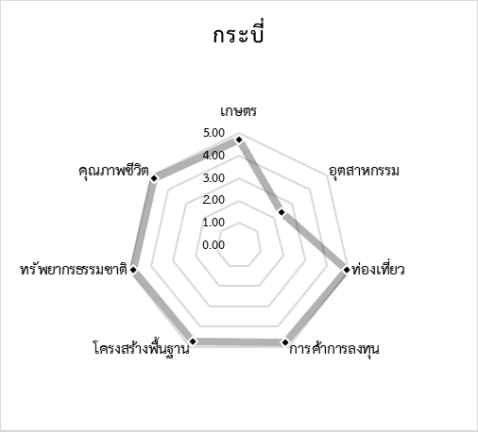
**การค้า การลงทุน :** การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) ยังไม่มีความชัดเจน ส่งผลกระทบต่อการลงทุน

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** เอกชนมีความพร้อมในการลงทุน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีความต้องการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัด ซึ่งมีความสำคัญต่อการค้าการลงทุนของจังหวัดในอนาคต มีความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดสูง แต่มีปัญหาในการเดินทางท่องเที่ยว เช่น เส้นทางช่วงกะตะ และกะรน เป็นต้น ที่นักท่องเที่ยวมีความต้องการในการเดินทางสูง แต่ขาดระบบขนส่งสาธารณะสนับสนุน รวมถึงมีท่าเรือท่องเที่ยวเพียง 2 แห่ง รองรับนักท่องเที่ยวได้น้อย

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่สำคัญ เป็นแม่เหล็กดึงดูดการท่องเที่ยวซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญของจังหวัด

**4) จังหวัดกระบี่**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดกระบี่ดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.7 - 4** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.7 - 4 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดกระบี่**

**เกษตร :** ปาล์มน้ำมันเป็นพืชเศรษฐกิจหลักของจังหวัด แต่ประสบปัญหาด้านต้นทุนโลจิสติกส์สูง

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม มีการเติบโตมากขึ้น โดยในปัจจุบันผลผลิตภายในจังหวัดไม่เพียงพอต่อความต้องการแปรรูป จึงต้องมีการนำเข้าปาล์มน้ำมันจากจังหวัดอื่นด้วย รวมถึงอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในจังหวัดมีการมุ่งเน้นสู่การเป็นอุตสาหกรรมสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**ท่องเที่ยว :** แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติเป็นจุดเด่นของการท่องเที่ยวของจังหวัด โดยก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติคิดเป็นประมาณ 2 เท่าของจำนวนนักท่องเที่ยวไทย ภาคการท่องเที่ยวในปัจจุบันยังคงมีปัญหาด้านท่าเรือท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน

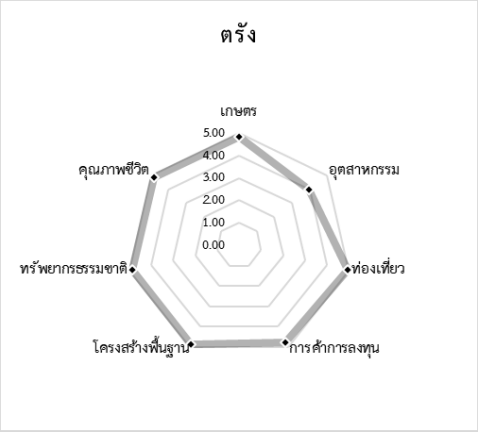
**การค้า การลงทุน :** การค้าระหว่างประเทศมีสินค้านำเข้าหลักคือ น้ำมันเตา และสินค้าส่งออกหลักคือ ปูนซีเมนต์

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** พื้นที่อำเภออ่าวลึกมีศักยภาพในการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง เนื่องจากมีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟทางคู่ที่สถานีทับปุด จังหวัดพังงา และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือและท่าอากาศยานกระบี่ได้ในระยะทาง 80 กิโลเมตร

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จำเป็นต้องส่งเสริมการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน

**5) จังหวัดตรัง**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดตรังดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.7 - 5** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.7 - 5 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดตรัง**

**เกษตร :** ตรังมีพื้นที่การเกษตรค่อนข้างมาก มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ไม้ผล และข้าว

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมของจังหวัดเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับผลผลิตด้านการเกษตร โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดหลายโรงงานยังเป็นอุตสาหกรรมขั้นต้นและใช้เทคโนโลยีดั้งเดิม กระบวนการผลิตไม่ซับซ้อนและใช้แรงงานเข้มข้น

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายและมีความสมบูรณ์ทางธรรมชาติที่สวยงาม มีแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม และวิถีชีวิต

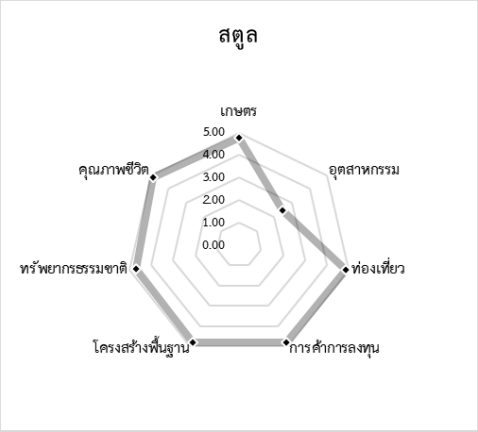
**การค้า การลงทุน :** มีท่าเรือและด่านศุลกากรสำหรับส่งออก - นำเข้าสินค้าไปยังต่างประเทศ มีฐานของภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมที่สำคัญต่อการผลิตสินค้าส่งออกและความต้องการสินค้านำเข้า

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** การเดินทางรถยนต์ ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นถนนสายหลัก ทางรถไฟเป็นสายแยกจากทางรถไฟสายใต้ที่ชุมทางทุ่งสง ไปสิ้นสุดที่อำเภอกันตัง มีท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง และมีท่าเรือพาณิชย์และท่าเรือท่องเที่ยวกระจายอยู่ในพื้นที่จำนวนมาก

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** พื้นที่ทรัพยากรป่าไม้ของจังหวัดยังคงอุดมสมบูรณ์และสามารถรักษาความสมดุลทางระบบนิเวศได้ มีพื้นที่ชุ่มน้ำสำคัญ ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม และพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหมู่เกาะลิบง - ปากน้ำตรัง

**6) จังหวัดสตูล**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสตูลดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.7 - 6** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.7 - 6 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสตูล**

**เกษตร :** มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของจังหวัดสูงที่สุด ผลผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และอาหารทะเล มีการประมงพาณิชย์และประมงพื้นบ้าน รวมทั้งการเพาะเลี้ยวสัตว์น้ำ

**อุตสาหกรรม :** ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรขนาดเล็ก ได้แก่ อุตสาหกรรมไม้ และอุตสาหกรรมยาง

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งทางบก ทางทะเล และมีโบราณสถาน มีแหล่งทรัพยากรทางธรณีวิทยาที่สำคัญของประเทศ มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

**การค้า การลงทุน :** มีการค้าชายแดนที่ด่านบ้านวังประจัน แต่ปริมาณการค้าขายไม่มากนัก มีการกำหนดเป้าหมายการค้าชายแดนเป็นตัวชี้วัดแผนพัฒนาจังหวัด

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นทางหลวงขนาดเล็ก ไม่มีทางหลวงหลักเชื่อมต่อตัวเมือง มีทางหลวงสายรองเชื่อมต่อไปยังชายแดน มีท่าเรือขนส่งผู้โดยสารหลักสองแห่งเชื่อมต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศและในประเทศมาเลเซีย ไม่มีทางรถไฟหรือท่าอากาศยาน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ประกอบด้วย ป่าบก ป่าชายเลน และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ไม่มีแม่น้ำสายใหญ่

### 4.2.8 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

**1) จังหวัดปัตตานี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดปัตตานีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.8 - 1** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.8 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดปัตตานี**

**เกษตร :** สินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดที่มีมูลค่าสูงสุด ได้แก่ ยางพารา ทุเรียน มะพร้าว และ ข้าวนาปี ปศุสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ โคเนื้อ แพะ แกะ การประมงแบ่งออกเป็นการประมงทะเล การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง และการประมงน้ำจืด โดยการประมงทะเลที่เคยเป็นสินค้าเศรษฐกิจหลักของจังหวัด ในปัจจุบันมีอัตราการลดลงของสินค้าอย่างต่อเนื่อง จากปัญหาข้อตกลงน่านน้ำระหว่างประเทศ และปัญหาสิทธิมนุษยชนของแรงงาน

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลมีอัตราลดลงจากผลผลิตทางการประมงที่ลดลง โดยในปัจจุบันอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร การผลิตไฟฟ้า และอุตสาหกรรมยาง

**ท่องเที่ยว :** จังหวัดปัตตานีมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบพหุวัฒนธรรม โดยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่มาจากประเทศมาเลเซียและประเทศมุสลิมต่าง ๆ แต่ค่าเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อนักท่องเที่ยวไทยในช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) มีเพียงร้อยละ 1

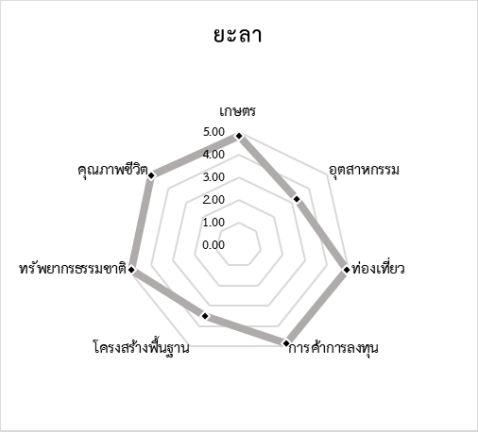
**การค้า การลงทุน :** การส่งเสริมลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลมีศักยภาพในการพัฒนาในพื้นที่ของจังหวัด เนื่องจากผลิตภัณฑ์ในพื้นที่ได้รับการยอมรับมาตรฐานฮาลาล

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** การขนส่งทางรางมีศักยภาพ แต่มีปัญหาในด้านตำแหน่งของสถานีรถไฟที่อยู่ห่างจากอำเภอค่อนข้างมาก และปัญหาความน่าเชื่อถือของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำในปัจจุบันมีปัญหาร่องน้ำในพื้นที่ค่อนข้างตื้น และไม่มีท่าเรือรองรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดปัตตานีมีแหล่งน้ำตามธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ แต่ในปัจจุบันมีปัญหาด้านคุณภาพแหล่งน้ำ ที่ส่งผลต่อระบบนิเวศทางน้ำในหลายพื้นที่

**2) จังหวัดยะลา**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดยะลาดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.8 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.8 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดยะลา**

**เกษตร :** สินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดยะลา ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และทุเรียน โดยทุเรียนมีพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากปัจจัยความต้องการสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมหลักของจังหวัด ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง และโรงผลิตกระแสไฟฟ้า

**ท่องเที่ยว :** การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว กิจกรรมระดับประเทศ และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของจังหวัด โดยอำเภอเบตงมีความโดดเด่นในด้านการท่องเที่ยวมากที่สุด และมีนักท่องเที่ยวทั้งคนไทยและต่างชาติเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

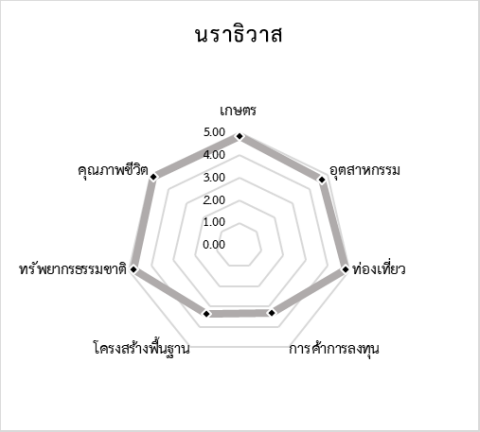
**การค้า การลงทุน :** จังหวัดยะลาได้รับการส่งเสริมการลงทุน (BOI) จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนรวมทั้งหมด 9 โครงการ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมโรงไฟฟ้าชีวมวล และอุตสาหกรรมพืชผักผลไม้แช่แข็ง

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ ท่าอากาศยานเบตง และอุโมงค์เบตงมงคลฤทธิ์ ที่สามารถสร้างรายได้ในภาคการท่องเที่ยวของจังหวัดได้

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดยะลามีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ โดยมีทั้งเขตอุทยานแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ในปัจจุบันมีปัญหาการตัดไม่ทำลายป่าและการบุกรุกป่า ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมด้านน้ำ และดินถล่ม

**3) จังหวัดนราธิวาส**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดนราธิวาสดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.8 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.8 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดนราธิวาส**

**เกษตร :** เศรษฐกิจหลักคือพึ่งพากิจกรรมทางเศรษฐกิจนอกภาคการเกษตร ผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP) มีสัดส่วนเพียง ร้อยละ 27.43 พืชเศรษฐกิจจังหวัดนราธิวาส เช่น ลองกอง และยางพารามีพื้นที่เพาะปลูกลดลงต่อเนื่อง สินค้าที่มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูก ได้แก่ มังคุด และปาล์มน้ำมัน ด้านการประมงส่วนใหญ่เป็นประมงชายฝั่ง ซึ่งมุ่งเน้นการบริโภคภายในครัวเรือนและพื้นที่เท่านั้น

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมหลักของจังหวัด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์จากไม้ยางพารา โดยปกติยังมีปัญหาเรื่องการแปรรูปให้ได้มูลค่าสูง ซึ่งประเทศมาเลเซียสามารถแปรรูปได้มูลค่าสูงกว่า

**ท่องเที่ยว :** การท่องเที่ยวชายแดนมีบทบาทสำคัญของจังหวัด โดยมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติจากประเทศมาเลเซียและประเทศมุสลิมอื่น ๆ

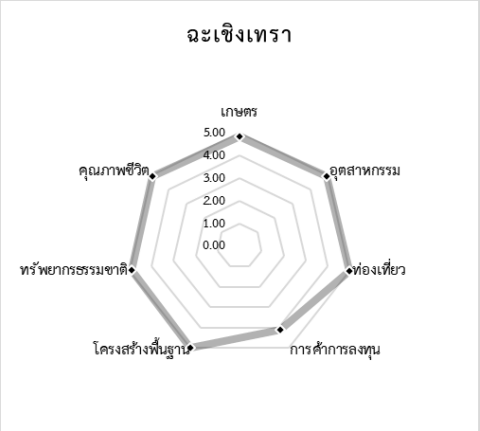
**การค้า การลงทุน :** มูลค่าการค้าของจังหวัดสอดคล้องกับทิศทางการลดลงของรายได้จากภาคเกษตร รวมถึงความผันผวนของราคาสินค้าเกษตรที่ส่งผลต่อสภาพการค้าการลงทุนของจังหวัดโดยตรง แต่ยังมีศักยภาพสำหรับการพัฒนาการค้าชายแดนที่ด่านสุไหงโก - ลก ด่านบูเก๊ะตา และด่านตากใบ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ตำแหน่งที่ตั้งของจังหวัดมีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย โดยปัจจุบันแม้ว่าสถานีรถไฟสุไหงโก - ลกจะอยู่ใกล้ชายแดน แต่ยังขาดการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟของมาเลเซีย รวมถึงด้านศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางรางที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากจังหวัดนราธิวาสห่างไกลกับแหล่งผลิตสินค้าต่าง ๆ ทำให้การขนส่งทางรางมีต้นทุนที่ต่ำกว่าทางถนน ดังนั้นการส่งเสริมศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณชุมชนโต๊ะลือเบ อำเภอสุไหงโก - ลก มีความเหมาะสมในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัด

### 4.2.9 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

**1) จังหวัดฉะเชิงเทรา**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดฉะเชิงเทราดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.9 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.9 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดฉะเชิงเทรา**

**เกษตร :** พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเป็นส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรถึงร้อยละ 70.85 แต่มีสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจากภาคการเกษตรเพียงร้อยละ 5 ในขณะที่ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม แสดงถึงความเลื่อมล้ำของการพัฒนาและประสิทธิภาพการผลิตของสินค้าเกษตร

**อุตสาหกรรม :** สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมส่วนใหญ่มาจากภาคอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 67 โดยมีนิคมอุตสาหกรรมทั้งหมด 3 นิคม โดยนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์เป็นนิคมที่มีจำนวนโรงงาน เงินทุน และการจ้างงานมากที่สุด รวมถึงยังมีโรงงานนอกนิคมจำนวนมากคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 89 ต่อจำนวนโรงงานที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม

**ท่องเที่ยว :** สถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดฉะเชิงเทราเป็นลักษณะสถานท่องเที่ยวทางผ่าน ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวข้างคืนน้อย หากพิจารณารายได้จากการท่องเที่ยวพบว่ามีสัดส่วนน้อยที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

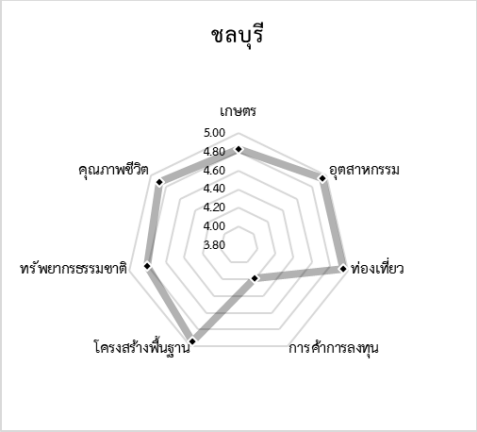
**การค้า การลงทุน :** การขยายตัวด้านการค้าและธุรกิจขนาดย่อมมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นทั้งในมิติของการจดทะเบียนและมูลค่าโดยรวม

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** การส่งเสริมโครงการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในจังหวัดจะช่วยสร้างศักยภาพในการแข่งขันได้ โดยเฉพาะโครงการท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณสถานีบ้านโพธิ์ ซึ่งจะช่วยเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคอีสาน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรป่าไม้ทั้งบกและชายเลน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ปัญหามลพิษ ขยะ และน้ำเสีย เป็นปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา อันเนื่องมาจากการขยายตัวของเมืองที่รวดเร็ว

**2) จังหวัดชลบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดชลบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.9 - 2** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.9 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดชลบุรี**

**เกษตร :** มีพื้นที่เกษตรกรรมไม่มากนัก โดยเพาะปลูกข้าวนาปี มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน

**อุตสาหกรรม :** โครงสร้างเศรษฐกิจหลักของจังหวัดอยู่ในภาคอุตสาหกรรมสาขาการผลิต มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ภายในจังหวัด ได้แก่ การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า และผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม และกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและชิ้นส่วนยานพาหนะ กลุ่มอุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า

**ท่องเที่ยว :** นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเดินทางมาที่ชลบุรี โดยเฉพาะ จีน รัสเซีย อินเดีย และยุโรป ซึ่งโดยมากพักอาศัยในย่านพัทยา แต่ยังขาดระบบขนส่งมวลชนเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว มีขยายที่พักศูนย์แสดงสินค้าพร้อมรองรับการขยายตัวของ MICE Sport City

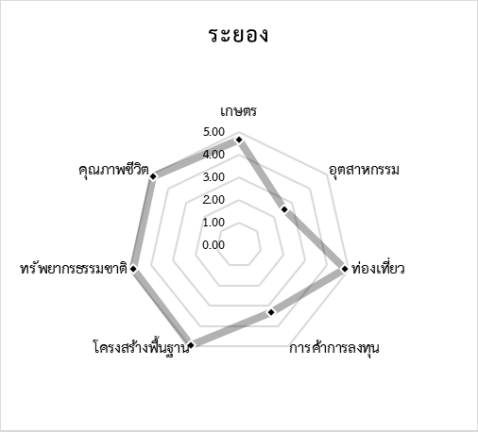
**การค้า การลงทุน :** การค้าการลงทุนเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของบริษัทในไทยและต่างชาติ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีเส้นทางคมนาคมที่ครอบคลุมทั้งทางบก มีทั้งทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีท่าเรือน้ำลึก โครงข่ายระบบราง และทางอากาศ รวมทั้งมีการคมนาคมขนส่งทางท่อ เช่น น้ำมันและสารเคมี มีปัญหาจราจรแออัดคับคั่งในบางสถานที่ เช่น แหล่งท่องเที่ยว นิคมอุตสาหกรรม

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย ทั้งชายฝั่งทะเล หมู่เกาะ ป่าเขา พื้นที่ป่าชายเลน แต่เนื่องจากการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว พื้นที่จึงประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม น้ำเสีย ขยะมูลฝอย ของเสียอันตราย ในพื้นที่อุตสาหกรรม

**3) จังหวัดระยอง**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดระยองดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.9 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.9 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดระยอง**

**เกษตร :** ระยองมีเนื้อที่เพาะปลูกทางการเกษตรที่มากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ยางพารา ทุเรียน และสับปะรดโรงงาน นอกจากนี้ยังมีผลไม้ขึ้นชื่อมีมูลค่าสูงต่อการส่งออกทั้งในจังหวัดและจากกลุ่มจังหวัด เพื่อส่งเสริมระยองให้เป็นศูนย์รวมการรวบรวมและเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งผลไม้ที่มีมูลค่าสูงต่อการส่งออกในพื้นที่กลุ่มจังหวัด การส่งเสริมการแปรรูปด้วยนวัตกรรมการเกษตร ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมมุ่งเป้าในการพัฒนาเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation : EECi)

**อุตสาหกรรม :** ระยองเป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญ เช่น โรงแยกก๊าซธรรมชาติ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี เป็นต้น ซึ่งเป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุนด้านอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังได้รับการกำหนดเขตการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้อยู่ในเขต 3 ของการส่งเสริมการลงทุน ส่งผลให้จังหวัดระยองมีการพัฒนา ด้านอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว และมีท่าเรือน้ำลึกที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

**ท่องเที่ยว :** มีแหล่งท่องเที่ยวหลายส่วน มีหาดทรายสวยงามและมีเกาะใหญ่น้อยเลียบตามแนวชายฝั่ง เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ นอกจากนี้จังหวัดระยองได้ร่วมกับสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) ทำแผนยุทธศาสตร์ MICE CITY โดยระยองอยู่ในพื้นที่บนระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งตอนใต้ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม (Cambodia Vietnam Thailand Economic Corridor : CVTEC) ที่ผู้ประกอบการ MICE ของจังหวัดต่าง ๆ บนพื้นที่เชื่อมโยง 3 ประเทศได้รับการสนับสนุนจาก สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (สสปน.) ประกอบด้วย พื้นที่จังหวัดชลบุรี - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ของไทย กับจังหวัดเกาะกง - สีหนุวิลล์ - กัมปอต - แกปของกัมพูชา และจังหวัดเกียนยาง - กาเมา ของเวียดนาม

**การค้า การลงทุน :** จังหวัดมีประเด็นการพัฒนาเพื่อสร้างความเข้มแข็งและเพิ่มขีดความสามารถของภาคพาณิชยกรรม และภาคการบริการสู่การแข่งขันในระดับสากล พัฒนาเทคโนโลยี การเชื่อมโยงระบบสารสนเทศ ฐานข้อมูลที่สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลให้ทันสมัย รวมถึงส่งเสริมการค้าและการเชื่อมโยงการตลาดโลก ออนไลน์และออฟไลน์

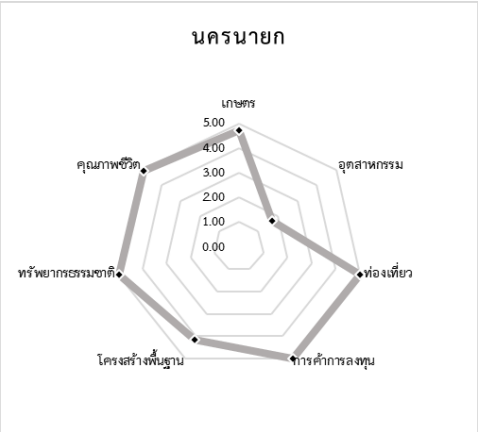
**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ระบบการคมนาคมทางบกเป็นระบบที่สำคัญที่สุดของจังหวัดโดยเฉพาะในพื้นที่อุตสาหกรรม เพราะเป็นตัวเชื่อมการติดต่อทั้งทางเรือและทางรถไฟ นอกจากนี้ระยองมีความพร้อมหลายด้านในอนาคต ทั้งระยองมีสนามบินอู่ตะเภาที่รัฐบาลจะพัฒนาเป็นสนามบินพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของประเทศ และสถานีรถไฟความเร็วสูงสะดวกต่อการเดินทางของผู้ที่จะมาประชุมสัมมนา

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** จังหวัดเร่งฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ บริหารจัดการขยะที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง

**4.2.10 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

**1) จังหวัดนครนายก**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดนครนายกดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.10 - 1** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.10 - 1 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดนครนายก**

**เกษตร :** มีการเพาะปลูกข้าวเป็นพืชเศรษฐกิจหลักทั้งข้าวนาปีและข้าวนาปรัง รองลงมาเป็นพืชสวนประเภทผลไม้ยืนต้น ได้แก่ มะยงชิด มะม่วง มะนาว กระท้อน นอกจากนั้นยังเป็นแหล่งผลิตสัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญหลายชนิดโดยเฉพาะสัตว์เล็กและสัตว์ปีก

**อุตสาหกรรม :** ไม่มีความโดดเด่นทางอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปและเคมีภัณฑ์

**ท่องเที่ยว :** มีศักยภาพในการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นจุดหมายปลายทางที่นิยมของนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ มีที่พักแรมเพียงพอรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก

**การค้า การลงทุน :** มีการประกอบพาณิชยกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก ส่วนมากเป็นการค้าปลีกค้าส่งและการค้าขายในชุมชน ในด้านธุรกิจการเกษตรและเครื่องยนต์เพื่อสนับสนุนชุมชน

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีถนนเส้นหลักเข้าสู่จังหวัดเพียงเส้นเดียว ได้แก่ รังสิต-นครนายก มีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง มีทางรถไฟขนส่งสินค้าสายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า และมีทางรถไฟโดยสารตัดผ่านเพียงหนึ่งสถานี แต่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่ท่องเที่ยวและชุมชนหลัก ไม่มีท่าอากาศยาน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีทรัพยากรป่าไม้ เป็นพื้นที่ป่าไม้ในพื้นที่ตะเข็บรอยต่อของแนวเขตอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และป่าในเขตเขาชะโงก อุดมสมบูรณ์ไปด้วยพันธุ์ไม้และสัตว์ป่านานาชนิด มีแม่น้ำนครนายกที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำระดับชาติของประเทศไทย

**2) จังหวัดปราจีนบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดปราจีนบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.10 - 2** มีรายละเอียดดังนี้

**รูปที่ 4.2.10 - 2 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดปราจีนบุรี**

**เกษตร :** จังหวัดปราจีนบุรีมีภาคเกษตรไม่มาก ขาดตลาดกลางจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรทำให้ราคาตกต่ำ

**อุตสาหกรรม :** เป็นรายได้หลักของจังหวัด อุตสาหกรรมหลัก คือ กระดาษ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

**ท่องเที่ยว :** แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และยังมีการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น การท่องเที่ยวที่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสมุนไพร เป็นต้น

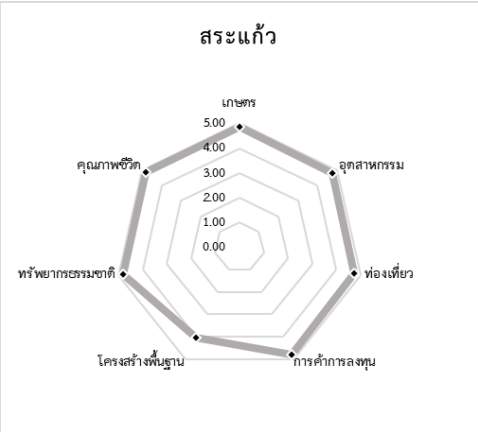
**การค้า การลงทุน :** สวนอุตสาหกรรม 304 มีทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้มีศักยภาพในการรองรับการลงทุนได้ และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา ผ่านด่านอรัญประเทศ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** มีทางหลวงหมายเลข 304 เป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมต่อ EEC แต่การออกแบบทางกายภาพยังมีข้อบกพร่อง มักมีปัญหาอุบัติเหตุมีทางรถไฟสายตะวันออก ไม่มีท่าอากาศยาน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** ทรัพยากรป่าไม้อุดมสมบูรณ์ มีทั้งพื้นที่ป่าอนุรักษ์และเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าส่วนใหญ่เป็นป่าดิบ ป่าแดง และป่าเบญจพรรณ

**3) จังหวัดสระแก้ว**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดสระแก้วดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.10 - 3** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.10 - 3 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดสระแก้ว**

**เกษตร:** มีการปลูกข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลืองค่อนข้างมากและมีคุณภาพสูง มีการเลี้ยงโคเนื้อในอำเภออรัญประเทศ

**อุตสาหกรรม :** โรงงานส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก โรงงานแปรรูปการเกษตร เช่น โรงงานแปรรูปมันสำปะหลัง และโรงงานแปรรูปผลไม้ เป็นต้น

**ท่องเที่ยว :** ให้ความสำคัญกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติปางสีดาและตาพระยา รวมทั้งปราสาทสด๊กก๊อกธม

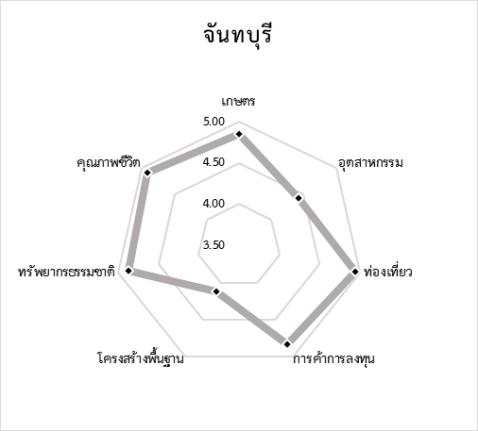
**การค้า การลงทุน :** มีด่านชายแดนอรัญประเทศที่มีการค้าขายและขนส่งสินค้าปริมาณมาก รวมทั้งการเคลื่อนย้ายแรงงานข้ามประเทศ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เห็นชอบให้พื้นที่สระแก้วเป็น 1 ใน 5 จังหวัดชายแดนที่เป็นพื้นที่เหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในพื้นที่บริเวณอำเภออรัญประเทศ และอำเภอวัฒนานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดึงดูดการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** สระแก้วมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ มีพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 10 แห่ง อุทยานแห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติปางสีดา และอุทยานแห่งชาติตาพระยา มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ จำนวน 12 แห่ง

**4) จังหวัดจันทบุรี**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดจันทบุรีดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.10 - 4** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.10 - 4 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดจันทบุรี**

**เกษตร :** มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้ที่มีมูลค่าสูง แต่ยังขาดศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะสินค้าการเกษตรที่สำคัญ

**อุตสาหกรรม :** จังหวัดจันทบุรีมีชื่อเสียงในด้านการเจียระไนพลอย รวมถึงการเป็นผู้นำในการเผาพลอย โดยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอัญมณีฯ ประกอบด้วย ด้านอุตสาหกรรมการผลิต และการเจียระไนพลอย

**ท่องเที่ยว :** มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงในช่วงฤดูผลไม้ออกผล

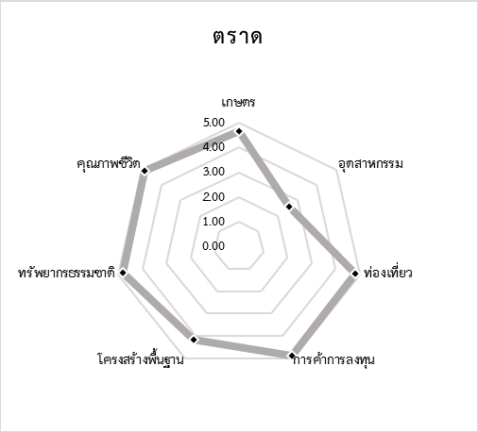
**การค้า การลงทุน :** ไม่มีความชัดเจนในการสนับสนุนจังหวัดให้เป็นมหานครผลไม้ ส่วนใหญ่เป็นการสนับสนุนของ EEC ในการขนส่งสินค้าเกษตรโดยเฉพาะทุเรียนไปต่างประเทศ มักติดปัญหาด้านศุลกากร โดยเฉพาะที่ประเทศเวียดนาม ทำให้ผลไม้เน่าเสียไม่ได้คุณภาพ

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** จังหวัดมีสินค้าเกษตรมูลค่าสูง มีโอกาสเติบโตสูง แต่ยังขาดระบบการขนส่งรวดเร็วและมีประสิทธิภาพรองรับ รวมถึงเส้นทางการขนส่งในพื้นที่บางจุดต้องการได้รับการปรับปรุง อาทิ คอขวดที่ภูสอยดาว

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** การท่องเที่ยวในจังหวัดส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่มีศักยภาพดึงดูดนักท่องเที่ยว

**5) จังหวัดตราด**

ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดตราดดังแสดงใน**รูปที่ 4.2.10 - 5** มีรายละเอียดดังนี้




**รูปที่ 4.2.10 - 5 ศักยภาพและความต้องการของจังหวัดตราด**

**เกษตร :** มีสินค้าเกษตรมูลค่าสูง และสินค้าเกษตรอื่น ๆ ที่มีคุณภาพและมีปริมาณความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้นทุกปี หากแต่ยังขาดระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งโครงข่ายเชื่อมต่อที่จะสนับสนุนการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ การขนส่งทุเรียนประสบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ

**อุตสาหกรรม :** อุตสาหกรรมในจังหวัดส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่ต่อเนื่องมาจากภาคการเกษตร นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมในหมวดก่อสร้าง อาหารและเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ เป็นต้น

**ท่องเที่ยว :** ตราดมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งในรูปแบบของชุมชน และการท่องเที่ยวตามหมู่เกาะ มีระบบสาธารณะสุขที่ดีเหมาะกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ

**การค้า การลงทุน :** มีปริมาณการขนส่ง นำเข้า ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคสูงที่ด่านท่าเส้น

**โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ :** ปัจจุบันมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว สามารถเพิ่มศักยภาพการขนส่งและเดินทางระหว่างไทย - จีน หากแต่พบว่าการเดินทางทางถนนปัจจุบันอาศัยถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางหลัก ซึ่งมีปัญหาเรื่องความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากความติดขัดของเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางที่เข้าสู่พื้นที่เมืองที่มีแยกสัญญาณไฟจราจรจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีความต้องการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสุนการท่องเที่ยว

**ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม :** มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ มีอุทยานแห่งชาติเกาะช้าง และหมู่เกาะโดยรอบ รวมทั้งมีพื้นที่ป่าเขาบนชายฝั่งที่อุดมสมบูรณ์

## 4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัด

การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดเป็นการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบโดยพิจารณาจากสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP) และคำนวณหาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของสัดส่วนกิจกรรมทางเศรษฐกิจดังแสดงใน**ตารางที่ 4.3 - 1**

**ตารางที่ 4.3 - 1 ค่าทางสถิติของสัดส่วนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของ GPP**

| ค่าทางสถิติ | เกษตร | อุตสาหกรรม | บริการ | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ท่องเที่ยว | การค้า | อื่นๆ |
| ค่าเฉลี่ย | 11.31 | 28.10 | 2.95 | 7.24 | 38.90 |
| ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | 9.71 | 21.20 | 5.55 | 1.95 | 12.85 |
| ค่าสูงสุด | 38.11 | 78.73 | 23.28 | 11.47 | 61.49 |
| ค่าต่ำสุด | 0.02 | 2.37 | 0.06 | 2.82 | 10.20 |

เกณฑ์ต่อไปนี้เป็นเกณฑ์ในการให้คะแนนความสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดในแต่ละด้าน

- 5 คะแนน กรณีที่ค่าร้อยละของจังหวัด มากกว่า ค่าเฉลี่ย + ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
- 4 คะแนน กรณีที่ค่าร้อยละของจังหวัด มากกว่า ค่าเฉลี่ย + 0.5 * ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
- 3 คะแนน กรณีที่ค่าร้อยละของจังหวัด อยู่ระหว่าง ค่าเฉลี่ย - 0.5 * ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ถึง ค่าเฉลี่ย + 0.5 * ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
- 2 คะแนน กรณีที่ค่าร้อยละของจังหวัด น้อยกว่า ค่าเฉลี่ย - 0.5 * ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
- 1 คะแนน กรณีที่ค่าร้อยละของจังหวัด มากกว่า ค่าเฉลี่ย - ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

แนวคิดในการให้คะแนนศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานของรูปแบบการขนส่งตามโครงข่ายหลักที่ผ่านพื้นที่จังหวัด ดังนี้

- มีทางหลวงสายหลัก +1 คะแนน
- มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง +1 คะแนน
- มีทางรถไฟ/สถานีรถไฟ +1 คะแนน
- มีท่าอากาศยาน +1 คะแนน
- มีท่าเรือพาณิชย์หรือด่านชายแดน +1 คะแนน

ผลลัพธ์ของการให้คะแนนความสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัด แสดงได้ดังตารางที่ **4.3 - 2**

**ตารางที่ 4.3 - 2 การให้คะแนนศักยภาพของจังหวัด**

| จังหวัด | เกษตร | อุตสาหกรรม | ท่องเที่ยว | การค้าการลงทุน | โครงสร้างพื้นฐาน |
|---|---|---|---|---|---|
| กรุงเทพมหานคร | 1 | 2 | 3 | 5 | 5 |
| ชัยนาท | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 |
| ลพบุรี | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| สิงห์บุรี | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 |
| อ่างทอง | 3 | 3 | 2 | 3 | 1 |
| พระนครศรีอยุธยา | 1 | 5 | 3 | 2 | 3 |
| สระบุรี | 2 | 5 | 2 | 1 | 3 |
| นนทบุรี | 1 | 2 | 3 | 5 | 3 |
| ปทุมธานี | 1 | 5 | 3 | 4 | 3 |
| นครปฐม | 2 | 5 | 3 | 3 | 3 |
| สมุทรปราการ | 1 | 4 | 3 | 3 | 4 |
| กาญจนบุรี | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| ราชบุรี | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| สุพรรณบุรี | 4 | 3 | 3 | 3 | 1 |
| ประจวบคีรีขันธ์ | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 |
| เพชรบุรี | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| สมุทรสงคราม | 3 | 3 | 3 | 5 | 2 |
| สมุทรสาคร | 1 | 5 | 2 | 3 | 3 |
| สุราษฎร์ธานี | 3 | 2 | 5 | 3 | 4 |
| ชุมพร | 5 | 2 | 3 | 5 | 3 |
| นครศรีธรรมราช | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| พัทลุง | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| สงขลา | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| กระบี่ | 3 | 1 | 5 | 1 | 2 |
| ตรัง | 4 | 2 | 3 | 3 | 4 |
| พังงา | 3 | 1 | 5 | 1 | 1 |
| ภูเก็ต | 1 | 1 | 5 | 1 | 3 |
| ระนอง | 5 | 2 | 3 | 5 | 3 |
| สตูล | 5 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| นราธิวาส | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 |
| ปัตตานี | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| ยะลา | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 |

**ตารางที่ 4.3 - 2 การให้คะแนนศักยภาพของจังหวัด (ต่อ)**

| จังหวัด | เกษตร | อุตสาหกรรม | ท่องเที่ยว | การค้าการลงทุน | โครงสร้างพื้นฐาน |
|---|---|---|---|---|---|
| ฉะเชิงเทรา | 2 | 5 | 2 | 3 | 1 |
| ชลบุรี | 1 | 5 | 3 | 2 | 4 |
| ระยอง | 1 | 5 | 3 | 1 | 4 |
| จันทบุรี | 5 | 2 | 3 | 5 | 2 |
| ตราด | 5 | 2 | 3 | 4 | 3 |
| นครนายก | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 |
| ปราจีนบุรี | 1 | 5 | 2 | 2 | 1 |
| สระแก้ว | 3 | 3 | 3 | 4 | 2 |

## 4.4 การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

ข้อมูลด้านศักยภาพและความต้องการของแต่ละจังหวัดถูกนำมาใช้วิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในแต่ละจังหวัดและกลุ่มจังหวัดด้วยวิธี Importance - Performance Analysis (IPA) โดยการสร้างแผนภูมิให้แกน x เป็นคะแนนด้านศักยภาพ (Performance) และแกน y เป็นคะแนนความต้องการ (Importance) ขณะที่คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัดทั้งในด้านศักยภาพและด้านความต้องการจะถูกใช้เป็นจุดตัดแกนเพื่อแสดงให้เห็นตำแหน่งศักยภาพและความต้องการของแต่ละจังหวัดเทียบกับค่าเฉลี่ยของทั้งกลุ่มจังหวัดนั้น

แผนภูมิดังกล่าวจะแบ่งออกเป็นสี่ส่วนดังแสดงใน**รูปที่ 4.4 - 1** โดยสามารถแปลความหมายได้ดังนี้

- **ส่วนที่ 1 มุมขวาบน** เป็นส่วนที่มีความต้องการและศักยภาพสูง ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเพื่อรองรับความต้องการในภาคเศรษฐกิจนี้อย่างเร่งด่วน **(กลยุทธ์พัฒนาเร่งด่วน : Develop)**
- **ส่วนที่ 2 มุมขวาล่าง** เป็นส่วนที่มีศักยภาพสูงแต่ยังไม่มีความต้องการ อาจเป็นเพราะมีการดำเนินงานที่ดีอยู่แล้วหรือทางจังหวัดยังไม่เห็นความสำคัญ อย่างไรก็ตามยังควรให้การสนับสนุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเพื่อรองรับความต้องการในภาคเศรษฐกิจดังกล่าวในอนาคต **(กลยุทธ์ให้การสนับสนุน : Support)**
- **ส่วนที่ 3 มุมซ้ายบน** เป็นส่วนที่มีศักยภาพต่ำแต่มีความต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม จึงควรใช้กลยุทธ์ในการติดตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอก และให้ความสำคัญในการศึกษาวางแผนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมรองรับความต้องการในภาคเศรษฐกิจดังกล่าว **(กลยุทธ์ติดตามผล : Monitor)**
- **ส่วนที่ 4 มุมซ้ายล่าง** เป็นส่วนที่มีศักยภาพและความต้องการต่ำ จึงให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในส่วนนี้น้อยที่สุด โดยมุ่งเน้นให้มีการพึ่งพาการดำเนินงานของจังหวัดอื่นหรือภายในกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพมากกว่า **(กลยุทธ์พึ่งพากลุ่ม : Rely on Others)**

**รูปที่ 4.4 - 1 กลยุทธ์ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม**

ข้อมูลด้านศักยภาพและความต้องการของแต่ละจังหวัดนำมาวิเคราะห์กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม**ดังตารางที่ 4.4 - 1**

**ตารางที่ 4.4 - 1 กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม**

| จังหวัด | เกษตรกรรม | อุตสาหกรรม | การท่องเที่ยว | การค้าการลงทุน | โครงสร้างพื้นฐาน |
|---|---|---|---|---|---|
| กรุงเทพมหานคร | R | R | S | D | D |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | |
| ชัยนาท | D | S | D | S | S |
| ลพบุรี | D | S | D | R | M |
| สิงห์บุรี | D | S | D | S | R |
| อ่างทอง | D | S | M | S | M |
| พระนครศรีอยุธยา | M | D | D | R | S |
| สระบุรี | M | D | M | M | D |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | | | | | |
| นนทบุรี | M | R | D | S | D |
| ปทุมธานี | M | S | D | S | D |
| นครปฐม | D | S | D | R | M |
| สมุทรปราการ | M | S | D | S | D |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | | | | | |
| กาญจนบุรี | D | D | D | D | D |
| ราชบุรี | D | S | D | R | R |
| สุพรรณบุรี | D | S | D | S | R |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | |
| ประจวบคีรีขันธ์ | D | S | D | D | D |
| เพชรบุรี | D | S | D | M | R |
| สมุทรสงคราม | D | D | D | D | M |
| สมุทรสาคร | M | D | M | S | S |

หมายเหตุ: D = พัฒนาเร่งด่วน (Develop), S = ให้การสนับสนุน (Support), M = ติดตามผล (Monitor), R = พึ่งพากลุ่ม (Rely on Others)

**ตารางที่ 4.4 - 1 กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม (ต่อ)**

| จังหวัด | เกษตรกรรม | อุตสาหกรรม | การท่องเที่ยว | การค้าการลงทุน | โครงสร้างพื้นฐาน |
|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** | | | | | |
| สุราษฎร์ธานี | M | M | D | R | D |
| ชุมพร | D | R | M | D | M |
| นครศรีธรรมราช | M | M | M | R | M |
| พัทลุง | D | R | M | M | R |
| สงขลา | M | M | M | M | S |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | | | | | |
| กระบี่ | M | R | S | D | M |
| ตรัง | D | R | M | M | D |
| พังงา | M | R | S | R | M |
| ภูเก็ต | M | M | D | M | M |
| ระนอง | S | R | M | D | M |
| สตูล | D | R | M | M | M |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** | | | | | |
| นราธิวาส | M | M | M | R | R |
| ปัตตานี | M | M | M | M | R |
| ยะลา | D | R | M | M | S |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | |
| ฉะเชิงเทรา | M | D | M | S | M |
| ชลบุรี | M | D | D | R | D |
| ระยอง | M | S | D | R | D |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | | | | | |
| จันทบุรี | D | R | D | D | R |
| ตราด | D | R | D | D | S |
| นครนายก | D | R | D | M | R |
| ปราจีนบุรี | M | D | M | R | R |
| สระแก้ว | D | D | D | D | R |

หมายเหตุ: D = พัฒนาเร่งด่วน (Develop), S = ให้การสนับสนุน (Support), M = ติดตามผล (Monitor), R = พึ่งพากลุ่ม (Rely on Others)

## 4.5 การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)

ที่ปรึกษากำหนดฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัด 10 พื้นที่การศึกษาในโครงการฯ นี้ ซึ่งประกอบด้วย 9 กลุ่มจังหวัด และกรุงเทพมหานคร ได้แก่ (1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน (2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 และ (10) กรุงเทพมหานคร

รายงาน**ส่วนที่ 4.5.1** อภิปรายหลักการและแนวคิดการกำหนดฉากทัศน์ และรายงาน**ส่วนที่ 4.5.2** อภิปรายฉากทัศน์ของแต่ละพื้นที่การศึกษาและภาพรวมของทั้ง 10 พื้นที่การศึกษา

### 4.5.1 หลักการและแนวคิดการกำหนดฉากทัศน์

**1) แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์**

ที่ปรึกษากำหนดฉากทัศน์เพื่อทำการศึกษา 4 ฉากทัศน์ โดยการวิเคราะห์ฉากทัศน์อยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของทั้ง 10 พื้นที่การศึกษา การกำหนดฉากทัศน์ทั้ง 4 ฉากทัศน์ พิจารณาจากแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมา เป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคต การสนับสนุนจากภาครัฐ และความต้องการของพื้นที่ ทั้งนี้รายละเอียดของการกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีดังนี้

**1.1) ฉากทัศน์ที่ 1**

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 1 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนพัฒนาการด้านเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาที่ดำเนินไปตามอัตราการเติบโตที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทางเศรษฐกิจหรือปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจ

**1.2) ฉากทัศน์ที่ 2**

ฉากทัศน์ที่ 2 เป็นการวิเคราะห์ที่อยู่บนพื้นฐานการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) การพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัดและระดับจังหวัด จากหัวข้อ 4.1 ซึ่งการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ดังกล่าวพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนจากภาครัฐผ่านการกำหนดความสำคัญของพัฒนาการด้านเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ที่ระบุไว้ ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด ยกตัวอย่างเช่น หากแผนงานหรือโครงการปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดและงบประมาณที่ชัดเจน แผนงานหรือโครงการดังกล่าว ก็จะได้รับน้ำหนักคะแนนสูงในการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งมีนัยว่าภาครัฐให้ความสำคัญในการสนับสนุนพัฒนาการด้านเศรษฐกิจที่เป็นผลลัพธ์ของแผนงานหรือโครงการดังกล่าว

**1.3) ฉากทัศน์ที่ 3**

ฉากทัศน์ที่ 3 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของพัฒนาการด้านเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ จากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนความต้องการของพื้นที่สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ

**1.4) ฉากทัศน์ที่ 4**

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 4 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาซึ่งระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 4 สะท้อนเป้าหมายพัฒนาการด้านเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดหรือตามศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด

ความเชื่อมโยงของฉากทัศน์ทั้ง 4 ฉากทัศน์ โดยฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมาของกลุ่มจังหวัด ในขณะที่ฉากทัศน์ที่ 4 เป็นเป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคตที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด หรือเป็นเป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคตที่สะท้อนศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจจากภาครัฐที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด และฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจตามความต้องการของพื้นที่จากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ดัง**รูปที่ 4.5.1 - 1**

| ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|
| พัฒนาการ ด้านเศรษฐกิจ ด้านต่าง ๆ ที่ผ่านมา ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 | พัฒนาการ ด้านเศรษฐกิจ ด้านต่าง ๆ ตามการ วิเคราะห์ แผนงาน หรือโครงการ ที่ระบุ ไว้ในแผนพัฒนาของ กลุ่มจังหวัด และ แผนพัฒนาจังหวัด | พัฒนาการ ด้านเศรษฐกิจ ด้านต่าง ๆ ตามความต้องการ ของพื้นที่ | พัฒนาการ ด้านเศรษฐกิจ ด้านต่าง ๆ ตามการวิเคราะห์ เป้าหมายที่ระบุไว้ใน แผนพัฒนา ของกลุ่มจังหวัด หรือ ตามศักยภาพด้าน เศรษฐกิจ ของกลุ่มจังหวัด |

**รูปที่ 4.5.1 - 1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์**

**2) การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์**

ที่ปรึกษาจำแนกประเด็นการวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์โดยพิจารณาภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

**2.1) เศรษฐกิจภาพรวม**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาพรวมเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมทางเศรษฐกิจรวมทุกภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดโดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (Gross Provincial Cluster Product : GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (Chain Volume Measures : CVMs) ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ข้อมูลดังกล่าวครอบคลุมกิจกรรมการผลิตภาคเกษตร และกิจกรรมการผลิตภาคนอกเกษตร ซึ่งประกอบด้วย 2 หมวดหลัก ได้แก่ หมวดอุตสาหกรรม และหมวดบริการ

**2.2) ภาคเกษตร**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคเกษตรใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของการผลิตภาคเกษตรที่จัดทำโดย สศช. ข้อมูลดังกล่าวครอบคลุมสาขาเกษตรกรรม สาขาการป่าไม้ และสาขาการประมง

**2.3) ภาคอุตสาหกรรม**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของการผลิตภาคนอกเกษตร หมวดอุตสาหกรรม ที่จัดทำโดย สศช. ข้อมูลดังกล่าวครอบคลุมสาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน สาขาการผลิตอุตสาหกรรม สาขาไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำและระบบปรับอากาศ สาขาการประปา และการจัดการของเสีย

**2.4) ภาคบริการ**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคบริการใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของการผลิตภาคนอกเกษตร หมวดบริการ ที่จัดทำโดย สศช. ข้อมูลดังกล่าวครอบคลุมสาขาการก่อสร้าง สาขาการขายส่ง การขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยานยนต์ สาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร สาขาบริการด้านข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย สาขากิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ สาขากิจกรรมวิชาชีพ วิทยาศาสตร์และกิจกรรมทางวิชาการ สาขากิจกรรมการบริหารและบริการสนับสนุนอื่น ๆ สาขาการศึกษา สาขากิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์ สาขาศิลปะ ความบันเทิงและนันทนาการ สาขากิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ และสาขาลูกจ้างครัวเรือนส่วนบุคคล

**2.5) รายได้การท่องเที่ยว**

สำหรับการวิเคราะห์รายได้การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัด ที่ปรึกษาพิจารณาข้อมูลรายได้การท่องเที่ยวที่จัดทำโดยกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และรวบรวมโดย สศช. ที่ปรึกษานำรายได้การท่องเที่ยวมาศึกษาวิเคราะห์เนื่องจากแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดกำหนดให้รายได้การท่องเที่ยวเป็นตัวชี้วัดสำหรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ สำหรับกลุ่มจังหวัดที่มีการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน การกำหนดฉากทัศน์พิจารณาตัวชี้วัดเพิ่มเติม คือ มูลค่าการค้าชายแดน เนื่องจากแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน กำหนดให้มูลค่าการค้าชายแดนเป็นตัวชี้วัดสำหรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดด้วยเช่นกัน ที่ปรึกษาใช้ข้อมูลมูลค่าการค้าชายแดน ที่จัดทำโดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ประมวลจากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

**3) ขั้นตอนการกำหนดฉากทัศน์**

**3.1) ฉากทัศน์ที่ 1**

ขั้นตอนการกำหนดฉากทัศน์ที่ 1 ดังแสดงใน **รูปที่ 4.5.1 - 2** มีรายละเอียด ดังนี้

3.1.1) คำนวณอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปี ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 ทั้งนี้ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้าของภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ได้แก่ (1) เศรษฐกิจภาพรวม (2) ภาคเกษตร (3) ภาคอุตสาหกรรม (4) ภาคบริการ และ (5) รายได้การท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดน หากแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดกำหนดให้มูลค่าการค้าชายแดนเป็นตัวชี้วัดสำหรับการพัฒนา

3.1.2) คำนวณค่าเฉลี่ย (Average) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปี ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 จากขั้นตอนที่ 3.3.1)

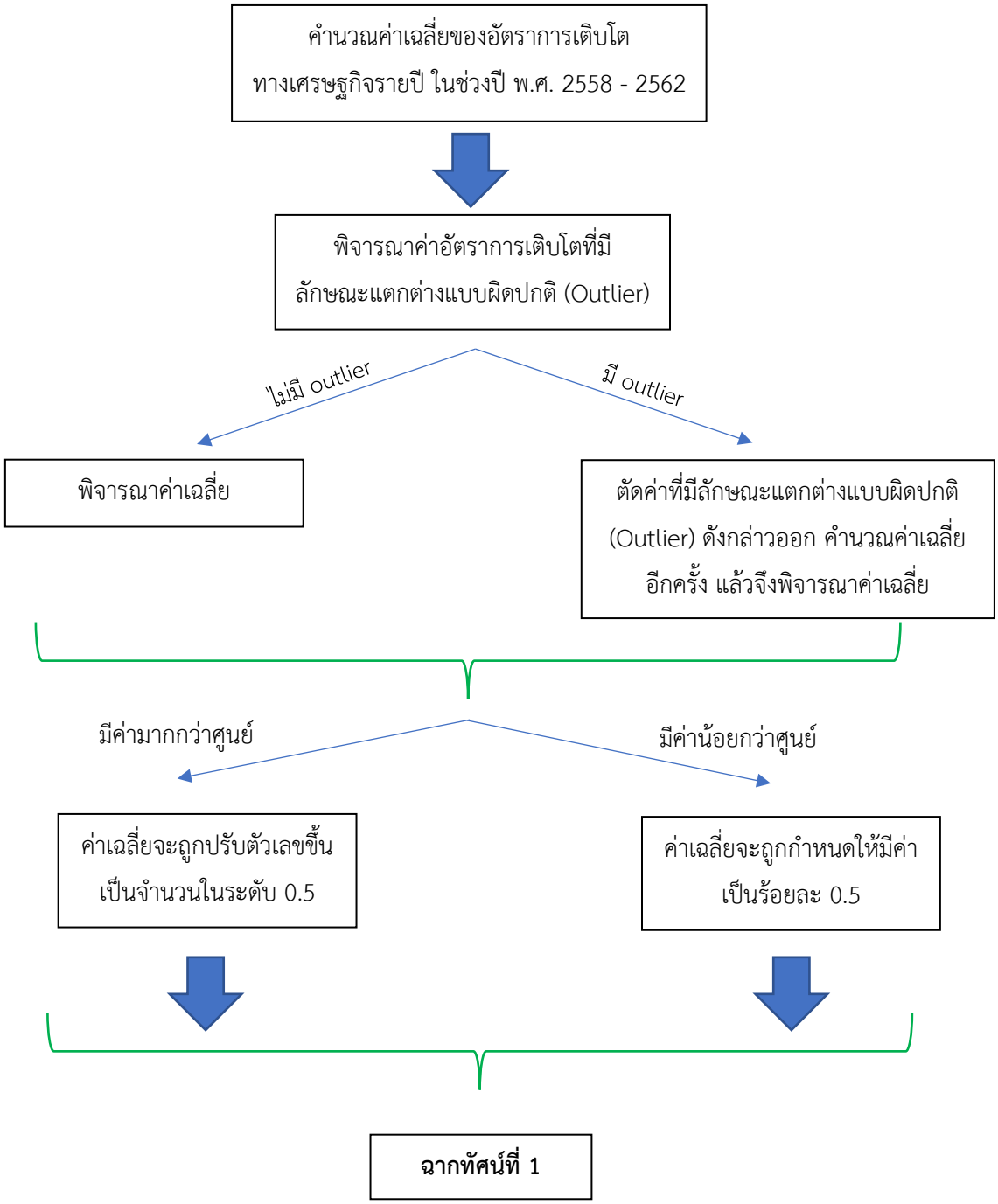
3.1.3) พิจารณาอัตราการเติบโตรายปีที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) โดยใช้หลักเกณฑ์ คือ

(1) หากอัตราการเติบโตรายปีมีค่าอยู่ระหว่าง “ขอบล่าง” ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยลบค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน กับ “ขอบบน” ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยบวกค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน หรือมีค่าเท่ากับขอบล่างหรือขอบบน อัตราการเติบโตดังกล่าวจะ**ไม่เป็น**ค่าที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier)

(2) หากอัตราการเติบโตรายปีมีค่าน้อยกว่า “ขอบล่าง” ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยลบค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน หรือมีค่ามากกว่า “ขอบบน” ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยบวกค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน อัตราการเติบโตดังกล่าวจะ**เป็น**ค่าที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier)

3.1.4) กรณี**ไม่มี**ค่าอัตราการเติบโตที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) ค่าเฉลี่ยของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปีในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 จะถูกปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 และกำหนดให้เป็นฉากทัศน์ที่ 1 อย่างไรก็ตาม หากค่าเฉลี่ยดังกล่าวมีค่าน้อยกว่าศูนย์ ฉากทัศน์ที่ 1 จะถูกกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.5 เนื่องจากถึงแม้ว่าค่าเฉลี่ยของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปีที่คำนวณได้จะมีค่าน้อยกว่าศูนย์ แต่อัตราการเติบโตมีค่าเป็นบวกบางปีในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 ซึ่งสะท้อนว่าเศรษฐกิจยังมีการเติบโตในช่วงเวลาดังกล่าว

3.1.5) กรณี**มี**ค่าอัตราการเติบโตที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) จะตัดค่าอัตราการเติบโตที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) ดังกล่าวออก และคำนวณค่าเฉลี่ยอีกครั้ง และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 แล้วจึงกำหนดให้เป็นฉากทัศน์ที่ 1 อย่างไรก็ตาม หากค่าเฉลี่ยดังกล่าวมีค่าน้อยกว่าศูนย์ ฉากทัศน์ที่ 1 จะถูกกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.5 เนื่องจากถึงแม้ว่าค่าเฉลี่ยของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปีที่คำนวณได้จะมีค่าน้อยกว่าศูนย์ แต่อัตราการเติบโตมีค่าเป็นบวกบางปีในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 ซึ่งสะท้อนว่าเศรษฐกิจยังมีการเติบโตในช่วงเวลาดังกล่าว




**รูปที่ 4.5.1 - 2 ขั้นตอนการกำหนดฉากทัศน์ที่ 1**

**3.2) ฉากทัศน์ที่ 2**

ฉากทัศน์ที่ 2 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 โดยจะนำมาให้ระดับคะแนน 1 - 5 สำหรับภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน ได้แก่ (1) ภาคเกษตรกรรม (2) ภาคอุตสาหกรรม (3) ภาคการท่องเที่ยว (4) ภาคการค้า การลงทุน และ (5) โครงสร้างพื้นฐาน หลังจากนั้นจึงนำมาคำนวณค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนของกลุ่มจังหวัดสำหรับภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ได้แก่ (1) เศรษฐกิจภาพรวม (2) ภาคเกษตร (3) ภาคอุตสาหกรรม (4) ภาคบริการ และ (5) รายได้การท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดน โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์จังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Product : CVMs) ของแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัดนั้น ๆ เป็นน้ำหนักในการคำนวณค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนของกลุ่มจังหวัด ในลำดับถัดมาจึงนำค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักดังกล่าวมาใช้กำหนดตัวชี้วัดตามเกณฑ์ต่อไปนี้

3.2.1) หากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีค่าอยู่ระหว่าง 4.01 - 5.00 ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้มีค่าเท่ากับตัวชี้วัดตามฉากทัศน์ที่ 4 ซึ่งมีนัยว่า ตัวชี้วัดจะเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3.2.2) หากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีค่าอยู่ระหว่าง 3.01 - 4.00 ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้มีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4 ซึ่งมีนัยว่า ตัวชี้วัดจะมีค่าอยู่ระหว่างแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 (ฉากทัศน์ที่ 1) กับเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4)

3.2.3) หากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีค่าน้อยกว่า 3.00 ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้มีค่าเท่ากับตัวชี้วัดตามฉากทัศน์ที่ 1 ซึ่งมีนัยว่า ตัวชี้วัดจะมีค่าเท่ากับแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 (ฉากทัศน์ที่ 1)

**3.3) ฉากทัศน์ที่ 3**

ฉากทัศน์ที่ 3 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งจะพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำระดับคะแนน 1 - 5 จากความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดสำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน ได้แก่ (1) ภาคเกษตรกรรม (2) ภาคอุตสาหกรรม (3) ภาคการท่องเที่ยว (4) ภาคการค้า การลงทุน และ (5) โครงสร้างพื้นฐาน มาคำนวณคะแนนเฉลี่ย หลังจากนั้นจึงนำคะแนนเฉลี่ยของทั้ง 5 ภาคเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัดมาคำนวนค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนของกลุ่มจังหวัดโดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์จังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Product : CVMs) ของแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัดนั้น ๆ เป็นน้ำหนักในการคำนวณค่าเฉลี่ย ในลำดับถัดมาจึงนำค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักดังกล่าวมาใช้กำหนดตัวชี้วัดตามเกณฑ์ต่อไปนี้ (เกณฑ์เดียวกันกับการกำหนดฉากทัศน์ที่ 2)

3.3.1) หากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีค่าอยู่ระหว่าง 4.01 - 5.00 ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้มีค่าเท่ากับตัวชี้วัดตามฉากทัศน์ที่ 4 ซึ่งมีนัยว่า ตัวชี้วัดจะเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3.3.2) หากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีค่าอยู่ระหว่าง 3.01 - 4.00 ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้มีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4 ซึ่งมีนัยว่า ตัวชี้วัดจะมีค่าอยู่ระหว่างแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 (ฉากทัศน์ที่ 1) กับเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4)

3.3.3) หากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมีค่าน้อยกว่า 3.00 ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้มีค่าเท่ากับตัวชี้วัดตามฉากทัศน์ที่ 1 ซึ่งมีนัยว่า ตัวชี้วัดจะมีค่าเท่ากับแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 (ฉากทัศน์ที่ 1)

**3.4) ฉากทัศน์ที่ 4**

การกำหนดฉากทัศน์ที่ 4 ใช้ตัวชี้วัดหรือเป้าหมายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ซึ่งมีนัยว่ากลุ่มจังหวัดจะเติบโตได้ตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม หากตัวชี้วัดหรือเป้าหมายที่ระบุไว้มีค่าน้อยกว่าแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 (ฉากทัศน์ที่ 1) ตัวชี้วัดจะถูกกำหนดให้เป็นค่าสูงสุดของอัตราการเติบโตรายปีในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 ทั้งนี้เพื่อสะท้อนศักยภาพสูงสุดของพื้นที่

ขั้นตอนการกำหนดฉากทัศน์ที่ 4 ดังแสดงใน **รูปที่ 4.5.1 - 3** มีรายละเอียด ดังนี้

3.4.1) กรณีแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด**ระบุ**ตัวชี้วัดหรือเป้าหมายเป็นอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปี

(1) หากค่าที่ระบุไว้ในแผนฯ มากกว่าค่าที่กำหนดในฉากทัศน์ที่ 1 ฉากทัศน์ที่ 4 ใช้ค่าที่ระบุไว้ในแผนฯ

(2) หากค่าที่ระบุไว้ในแผนฯ น้อยกว่าค่าที่กำหนดในฉากทัศน์ที่ 1 ฉากทัศน์ที่ 4 พิจารณาค่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

(2.1) หากค่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 **ไม่เป็น**ค่าที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) ค่าดังกล่าวจะถูกปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 และกำหนดให้เป็นฉากทัศน์ที่ 4

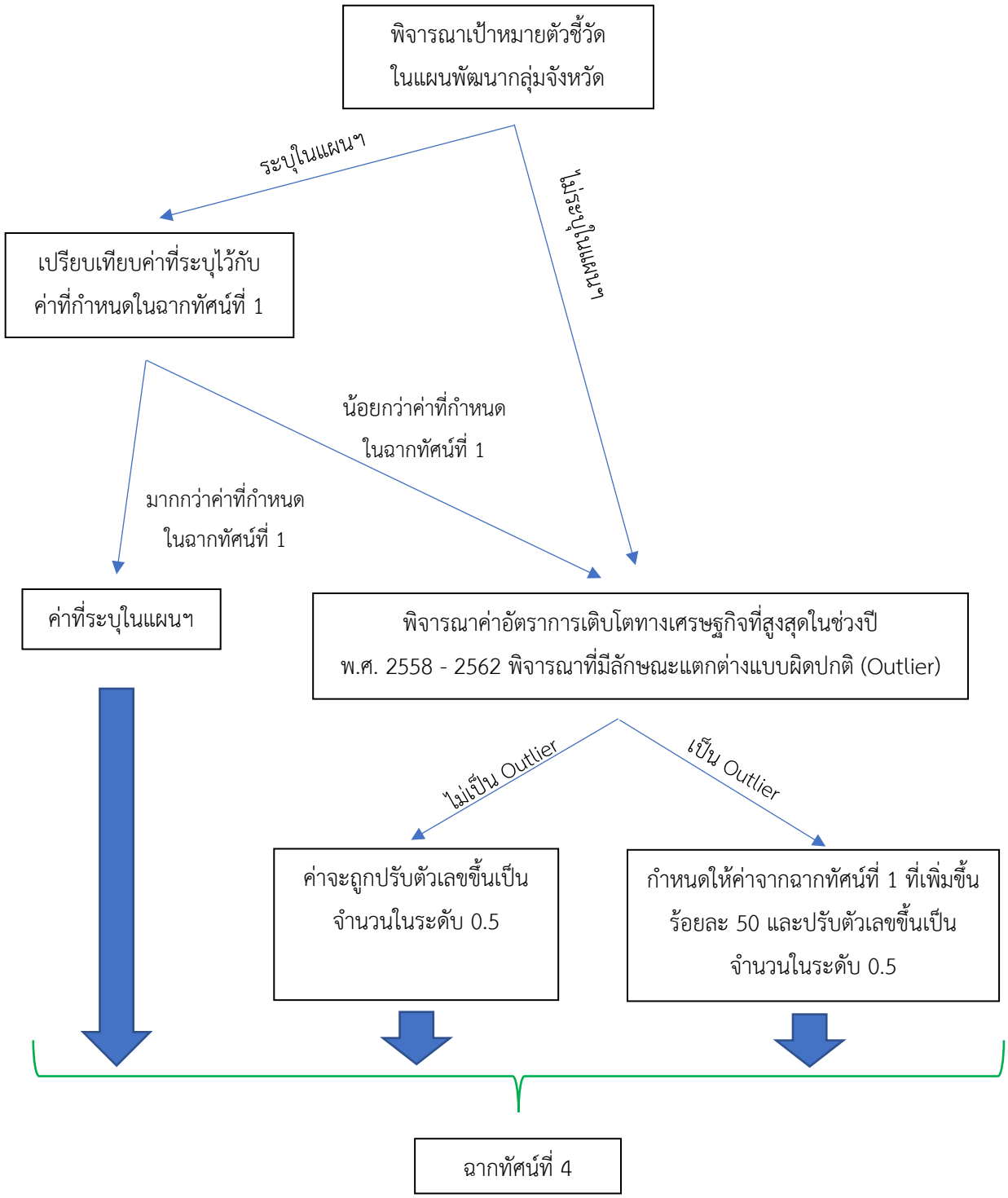
(2.2) หากค่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 **เป็น**ค่าที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) กำหนดให้ค่าจากฉากทัศน์ที่ 1 ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 เป็นฉากทัศน์ที่ 4

3.4.2) กรณีแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด**ไม่ระบุ**ตัวชี้วัดหรือเป้าหมายเป็นอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายปี

(1) พิจารณาค่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

(1.1) หากค่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 **ไม่เป็น**ค่าที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) ค่าดังกล่าวจะถูกปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 และกำหนดให้เป็นฉากทัศน์ที่ 4

(1.2) หากค่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 **เป็น**ค่าที่มีลักษณะแตกต่างแบบผิดปกติ (Outlier) กำหนดให้ค่าจากฉากทัศน์ที่ 1 ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 เป็นฉากทัศน์ที่ 4




**รูปที่ 4.5.1 - 3 ขั้นตอนการกำหนดฉากทัศน์ที่ 4**

### 4.5.2 ฉากทัศน์ของพื้นที่การศึกษา

**1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชัยนาท พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี สระบุรี สิงห์บุรี และอ่างทอง โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"ลุ่มน้ำแห่งประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจดิจิทัล เชิงสร้างสรรค์ที่ยั่งยืน"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) สร้างฐานการผลิตสินค้าเกษตร อาหารเพื่อสุขภาพมูลค่าสูงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

(2) ยกระดับการท่องเที่ยวมูลค่าสูงด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม บนพื้นฐานของการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ

(3) เพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต

(4) การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงานแบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

**ตารางที่ 4.5.2 - 1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 1.5 | 2.0 | 2.0 | 2.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 2.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 0.5 | 0.5 | 1.0 | 1.0 |
| 4) ภาคบริการ | 2.5 | 3.5 | 3.5 | 4.0 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 9.0 | 10.0 | 9.5 | 10.0 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

**ตารางที่ 4.5.2 - 1** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**1.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

**1.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 1.5 2.5 0.5 และ 2.5 ตามลำดับ ในขณะที่รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 9.0

**1.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ดัง**ตารางที่ 4.5.2 - 2**

**ตารางที่ 4.5.2 - 2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.83 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.77 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 2.89 |
| 4) ภาคบริการ | 3.61 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 2** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.77 และ 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 และ 10.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.83 และ 3.61 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมและภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 2.0 และ 3.5 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 กับฉากทัศน์ที่ 4 สำหรับภาคบริการเป็นการปรับตัวเลข 3.25 ขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ดังนั้น ค่าร้อยละ 3.25 จึงปรับเป็นร้อยละ 3.5

(3) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 2.89 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 3.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับร้อยละ 0.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 1

**1.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 3**

**ตารางที่ 4.5.2 - 3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.59 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.98 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.65 |
| 4) ภาคบริการ | 3.43 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 3.58 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 3** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.59 3.43 และ 3.58 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 2.0 3.5 และ 9.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 4 สำหรับภาคบริการเป็นการปรับตัวเลข 3.25 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 2.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 4.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 ขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ดังนั้น ค่าร้อยละ 3.25 จึงปรับเป็นร้อยละ 3.5

(2) ภาคเกษตร มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.98 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรเท่ากับร้อยละ 3.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 2.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 2.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 3.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 2.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 3.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.65 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมเท่ากับร้อยละ 1.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 1.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**1.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนขยายตัวร้อยละ 2.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 3.0 1.0 4.0 และ 10.0 ตามลำดับ

**1.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 1** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการ ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **น้อยกว่า**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) รายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **มากกว่า**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(4) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรและภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคอุตสาหกรรม โดยภาคเกษตรและภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 3.0 และ 3.5 ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 1.0

(5) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 9.5 - 10.0

**1.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนวิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 4**

**ตารางที่ 4.5.2 - 4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 2.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 1.0 |
| 4) ภาคบริการ | 3.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 10.0 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 2.0 3.0 และ 3.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 1.0 จากการปรับค่าร้อยละ 0.75 ซึ่งเป็นค่าระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 2 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 3 ขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ให้เป็นร้อยละ 1.0 ทั้งนี้ อัตราการเติบโตร้อยละ 1.0 เป็นค่าที่สอดคล้องกับทั้งน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม

เป็นร้อยละ 1.0 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนสามารถ “เพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

สำหรับรายได้การท่องเที่ยว ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 10.0 จากการปรับค่าร้อยละ 9.75 ซึ่งเป็นค่าระหว่างร้อยละ 10.0 ตามฉากทัศน์ที่ 2 กับร้อยละ 9.5 ตามฉากทัศน์ที่ 3 ขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ให้เป็นร้อยละ 10.0 ทั้งนี้ อัตราการเติบโตร้อยละ 10.0 เป็นค่าที่สอดคล้องกับทั้งน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้การท่องเที่ยวเป็นร้อยละ 10.0 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนสามารถ “ยกระดับการท่องเที่ยวมูลค่าสูงด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม บนพื้นฐานของการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

**2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *“กลุ่มจังหวัดอัจฉริยะที่ยั่งยืน”* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) พัฒนากระบวนการผลิตภาคเกษตร อุตสาหกรรม และพาณิชยกรรมด้วยระบบธุรกิจเกษตรอัจฉริยะ

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และระบบป้องกันบรรเทาภัยพิบัติ

(3) พัฒนาคุณภาพชีวิตสู่สังคมน่าอยู่

(4) พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงวัฒนธรรมที่หลากหลาย

**ตารางที่ 4.5.2 - 5 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 3.0 | 2.0 | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 1.0 | 2.0 | 3.0 | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 5.5 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 13.0 | 15.5 | 15.5 | 15.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 5** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์แต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**2.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

**2.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลขยายตัวทุกภาคส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 4.0 0.5 1.0 และ 5.5 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 13.0

**2.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 6**

**ตารางที่ 4.5.2 - 6 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.46 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.77 |
| 4) ภาคบริการ | 4.26 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 6** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 และ 15.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการ มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.46 และ 4.26 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 และ 8.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.77 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับร้อยละ 2.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 3.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4

**2.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart)จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 7**

**ตารางที่ 4.5.2 - 7 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.17 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.50 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.30 |
| 4) ภาคบริการ | 4.25 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.23 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 7** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.17 4.30 4.25 และ 4.23 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 3.0 8.5 และ 15.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคเกษตร มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.50 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรเท่ากับร้อยละ 2.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 1.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 3.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 1.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 2.0

**2.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลขยายตัวร้อยละ 6.0 ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 3.0 ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 8.5 และ 15.5

**2.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 5** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ภาคเกษตร ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **มากกว่า**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) ภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **น้อยกว่า**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(4) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคอุตสาหกรรม โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 2.0 - 3.0 ในขณะที่ภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยถึงมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 8.5

(5) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 15.5

**2.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลวิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 8**

**ตารางที่ 4.5.2 - 8 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 6.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 2.5 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 2.5 |
| 4) ภาคบริการ | 8.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 15.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 8.5 และ 15.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 2.5 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 2.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับร้อยละ 3.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

**3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"ศูนย์กลางการผลิตและการตลาดสินค้าภาคเกษตร อุตสาหกรรมปลอดภัย การท่องเที่ยวคุณภาพเชิงสร้างสรรค์และการค้าภาคตะวันตก"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** คือ

(1) พัฒนาสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และบริการ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมสู่มาตรฐานสากล

(2) ศูนย์กลางการท่องเที่ยวคุณภาพเชิงสร้างสรรค์ ด้านนิเวศน์ สุขภาพ วัฒนธรรมในพื้นถิ่นประวัติศาสตร์ภาคตะวันตกและอารยธรรมทวารวดี

(3) พัฒนาและส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนให้มีศักยภาพ ผลักดันเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นำไปสู่การกระตุ้นให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

**ตารางที่ 4.5.2 - 9 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 1.5 | 2.0 | 2.5 | 2.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 0.5 | 0.5 | 1.0 | 1.0 |
| 4) ภาคบริการ | 4.5 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 0.5 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 13.5 | 20.5 | 20.5 | 20.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570
3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 9** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**3.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

**3.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 0.5 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ เศรษฐกิจภาพรวมและภาคบริการขยายตัวร้อยละ 1.5 และ 4.5 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 13.5 นอกจากนี้ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 มีการค้าชายแดนกับประเทศเมียนมา การกำหนดฉากทัศน์จึงพิจารณาตัวชี้วัดเพิ่มเติม คือ มูลค่าการค้าชายแดน ซึ่งถูกระบุไว้ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 มูลค่าการค้าชายแดนถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยเป็นร้อยละ 0.5

**3.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 10**

**ตารางที่ 4.5.2 - 10 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.89 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 2.75 |
| 4) ภาคบริการ | 4.17 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 3.34 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 10** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 1.0 และ 20.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคบริการ มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.17 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) เศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.89 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมมีค่าเท่ากับร้อยละ 2.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 1.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 และร้อยละ 2.5 ตามฉากทัศน์ที่ 4

(4) มูลค่าการค้าชายแดนมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.34 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนเป็น 1.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะเป็นร้อยละ 1.0 ซึ่งสอดคล้องมูลค่าการค้าชายแดนที่สามารถเติบโตได้มากกว่าร้อยละ 0.75 ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

(5) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 2.75 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 3.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 | จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับ 0.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 1

**3.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 11**

**ตารางที่ 4.5.2 - 11 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.10 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.01 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.90 |
| 4) ภาคบริการ | 4.13 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 4.16 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 4.09 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2-11** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.10 4.01 4.13 4.16 และ 4.09 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 2.5 1.0 5.0 1.0 และ 20.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.90 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมเท่ากับร้อยละ 1.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 1.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**3.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ขยายตัวร้อยละ 2.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดนขยายตัวร้อยละ 1.0 ภาคบริการขยายตัวร้อยละ 5.0 และรายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการเติบโตร้อยละ 20.5

**3.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 9** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>** น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เศรษฐกิจภาพรวม และภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>น้อยกว่า</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรและภาคบริการมีความสอดคล้องกันระหว่างความสำคัญตามแผนงานและความสำคัญตามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ทั้งนี้ ภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 5.0 ในขณะที่ภาคเกษตรมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 1.0 และภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 0.5 - 1.0

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 20.5

**3.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>ร่วมกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 12**

**ตารางที่ 4.5.2 - 12 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 2.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 1.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 1.0 |
| 4) ภาคบริการ | 5.0 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 1.0 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 20.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 1.0 5.0 1.0 และ 20.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับเศรษฐกิจภาพรวม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 2.5 จากการปรับค่าร้อยละ 2.25 ซึ่งเป็นค่าระหว่างร้อยละ 2.0 ตามฉากทัศน์ที่ 2 กับร้อยละ 2.5 ตามฉากทัศน์ที่ 3 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 2.25 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 2.5 และเป็นค่าที่สอดคล้องกับทั้งน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมเป็นร้อยละ 2.5 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ที่ระบุว่า *"ศูนย์กลางการผลิตและการตลาดสินค้าภาคเกษตร อุตสาหกรรมปลอดภัย การท่องเที่ยวคุณภาพเชิงสร้างสรรค์และการค้าภาคตะวันตก"*

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 1.0 จากการปรับค่าร้อยละ 0.75 ซึ่งเป็นค่าระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 2 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 3 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 1.0 และเป็นค่าที่สอดคล้องกับทั้งน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมเป็นร้อยละ 1.0 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 สามารถ "พัฒนาสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และบริการ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมสู่มาตรฐานสากล" ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

**4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"เพชรสมุทรคีรีมั่งคั่ง เศรษฐกิจเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมดุลและยั่งยืน"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) ยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตรให้มีมูลค่าสูง และอุตสาหกรรมการเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

(2) พัฒนาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่หลากหลายและได้มาตรฐานสากล

(3) เพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมและบริการด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

(4) รักษา ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน

**ตารางที่ 4.5.2 - 13 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.0 | 4.5 | 4.0 | 4.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 1.5 | 4.0 | 3.0 | 4.0 |
| 4) ภาคบริการ | 5.5 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.5 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 13** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**4.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

**4.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ขยายตัวทุกภาคส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 3.0 0.5 1.5 และ 5.5 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.5

**4.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 14**

**ตารางที่ 4.5.2 - 14 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.33 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.74 |
| 4) ภาคบริการ | 4.26 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 14** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 และ 8.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.33 4.74 และ 4.26 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01-5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 4.0 และ 6.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**4.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 15**

**ตารางที่ 4.5.2 - 15 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.96 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.04 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.46 |
| 4) ภาคบริการ | 4.16 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.33 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 15** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.04 4.16 และ 4.33 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 6.0 และ 8.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.96 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมมีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 กับฉากทัศน์ที่ 4 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 3.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 3.0 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 4.5 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 3.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 4.0

(3) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.46 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างฉากทัศน์ที่ 1 กับฉากทัศน์ที่ 4 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 2.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 1.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 4.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 2.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 3.0

**4.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ขยายตัว ร้อยละ 4.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการเติบโต ร้อยละ 3.0 4.0 6.0 และ 8.5 ตามลำดับ

**4.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 13** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เศรษฐกิจภาพรวม และภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>มากกว่า</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรและภาคบริการมีความสอดคล้องกันระหว่างความสำคัญตามแผนงานและความสำคัญตามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ทั้งนี้ ภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.0 ในขณะที่ ภาคเกษตรมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.0 และ ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 3.0 - 4.0

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 8.5

**4.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 16**

**ตารางที่ 4.5.2 - 16 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.5 |
| 4) ภาคบริการ | 6.0 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 8.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 6.0 และ 8.5 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 3.5 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 4.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับร้อยละ 3.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับเศรษฐกิจภาพรวม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 4.5 จากการปรับค่าร้อยละ 4.25 ซึ่งเป็นค่าระหว่างร้อยละ 4.5 ตามฉากทัศน์ที่ 2 กับร้อยละ 4.0 ตามฉากทัศน์ที่ 3 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 4.25 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 4.5 และเป็นค่าที่สอดคล้องกับทั้งน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้การกำหนดอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมเป็นร้อยละ 4.5 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ที่ระบุว่า *"เพชรสมุทรคีรีมั่งคั่ง เศรษฐกิจเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมดุลและยั่งยืน"*

**5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง สุราษฎร์ธานี และสงขลา โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"พัฒนาการท่องเที่ยว การเกษตร อุตสาหกรรมชีวภาพ สู่ผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ และมูลค่าสูงอย่างยั่งยืน"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) การพัฒนาการเกษตร (ด้านพืช ประมง ปศุสัตว์ สมุนไพร และไม้เศรษฐกิจ)

(2) การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

(3) การพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน และการค้าระหว่างประเทศ

(4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง โลจิสติกส์ เครือข่ายการสื่อสาร และพลังงาน

(5) การพัฒนาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 4.5.2 - 17 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.5 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 0.5 | 3.0 | 2.0 | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 4.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 13.5 | 14.5 | 14.5 | 14.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 17** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**5.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

**5.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวมและภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 3.5 และ 0.5 ตามลำดับ ภาคเกษตรและภาคบริการขยายตัวร้อยละ 4.0 ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 13.5

**5.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 18**

**ตารางที่ 4.5.2 - 18 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.50 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.86 |
| 4) ภาคบริการ | 4.23 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 18** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 6.0 และ 14.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.50 4.86 และ 4.23 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 3.0 และ 6.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**5.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 19**

**ตารางที่ 4.5.2 - 19 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.20 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.24 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.80 |
| 4) ภาคบริการ | 4.21 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.54 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 19** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.20 4.24 4.21 และ 4.54 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 6.0 6.0 และ 14.5 ตามลำดับ ซึ่งมีเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.80 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมเท่ากับร้อยละ 2.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 1.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 3.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 1.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 2.0

**5.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยขยายตัวร้อยละ 4.0 ภาคอุตสาหกรรมและรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 3.0 และ 14.5 ในขณะที่ ภาคเกษตรและภาคบริการถูกกำหนดให้ขยายตัวร้อยละ 6.0 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ

**5.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 17** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการ ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>มากกว่า</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) รายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(4) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตรและภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคอุตสาหกรรม โดยภาคเกษตรและภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.0 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 2.0 - 3.0

(5) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่นโดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 14.5

**5.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยวิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) **<u>ร่วมกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 20**

**ตารางที่ 4.5.2 - 20 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 6.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 2.5 |
| 4) ภาคบริการ | 6.0 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 14.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 6.0 6.0 และ 14.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 2.5 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 3.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับร้อยละ 2.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

**6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและเกษตรแนวใหม่ เพื่อสังคมแห่งความสุขและวิถีชีวิตที่ยั่งยืน"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) ฟื้นฟูเศรษฐกิจ และเยียวยาผู้ประกอบการ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและกิจการต่อเนื่องอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาดไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)

(2) สนับสนุนและพัฒนาการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(3) ส่งเสริมการเกษตรยั่งยืนและเกษตรสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพ

(4) การพัฒนาสังคมและความมั่นคงในทุกมิติ

**ตารางที่ 4.5.2 - 21 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 5.5 | 7.0 | 7.0 | 7.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 2.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 0.5 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 4) ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร | 7.5 | 10.5 | 10.5 | 10.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 14.5 | 18.5 | 18.5 | 18.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 21** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**6.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

**6.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม ขยายตัวร้อยละ 5.5 2.0 และ 0.5 ตามลำดับ สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ที่ปรึกษาวิเคราะห์ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร เนื่องจากถูกกำหนดให้เป็นตัวชี้วัดในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหารมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 7.5 ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 14.5

**6.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 22**

**ตารางที่ 4.5.2 - 22 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.57 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.70 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.41 |
| 4) ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร | 4.87 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 22** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้ดังนี้

(1) รายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 18.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.57 4.70 และ 4.87 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร และภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหารมีค่าเท่ากับร้อยละ 7.0 5.0 และ 10.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 3.41 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 1.0 ซึ่งสอดคล้องกับการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมที่สามารถเติบโตได้มากกว่าร้อยละ 0.75 ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

**6.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 23**

**ตารางที่ 4.5.2 - 23 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.22 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.08 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.66 |
| 4) ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร | 4.45 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.52 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 23** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.22 4.08 4.45 และ 4.55 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้นฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 7.0 5.0 10.5 และ 18.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.66 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้นฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมเท่ากับร้อยละ 1.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 1.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**6.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันขยายตัวร้อยละ 7.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 5.0 1.0 10.5 และ 18.5 ตามลำดับ

**6.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 21** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) รายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร และภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร ถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคอุตสาหกรรม โดยภาคเกษตรและภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร มีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 5.0 และ 10.5 ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 1.0

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่นโดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 18.5

**6.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันวิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 24**

**ตารางที่ 4.5.2 - 24 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 7.0 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 1.0 |
| 4) ภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร | 10.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 18.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ สาขาที่พักแรมและบริการอาหาร มีค่าเท่ากับร้อยละ 7.0 5.0 1.0 และ 10.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้การท่องเที่ยว ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 18.5 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) เช่นกัน

**7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ นราธิวาส ปัตตานี และยะลา โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"ศูนย์กลางการเกษตร การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการค้าชายแดน บนสังคมพหุวัฒนธรรมเข้มแข็งอย่างยั่งยืน"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) พัฒนาคุณภาพการผลิตและการแปรรูปสินค้าเกษตรหลักของกลุ่มจังหวัด

(2) พัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคให้มีคุณภาพอย่างยั่งยืนบนฐานอัตลักษณ์พหุวัฒนธรรม

(3) พัฒนาเศรษฐกิจและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าชายแดน

(4) ยกระดับคุณภาพชีวิต รายได้ การศึกษา สมรรถนะแรงงาน และสาธารณสุข เพื่อวิถีชีวิตที่ยั่งยืนและสันติสุข

**ตารางที่ 4.5.2 - 25 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 1.0 | 3.5 | 3.5 | 3.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 0.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 4.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 0.5 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 8.0 | 9.0 | 9.0 | 9.0 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 25** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**7.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

**7.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวมและภาคบริการขยายตัวร้อยละ 1.0 และ 4.0 ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 0.5 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 8.0 เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน มีการค้าชายแดนกับประเทศมาเลเซีย การวิเคราะห์ฉากทัศน์จึงพิจารณาตัวชี้วัดเพิ่มเติม คือ มูลค่าการค้าชายแดน ซึ่งถูกระบุไว้ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดด้วยเช่นกัน ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 มูลค่าการค้าชายแดนเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.5

**7.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคชายแดน ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 – 26**

**ตารางที่ 4.5.2 - 26 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.26 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.38 |
| 4) ภาคบริการ | 4.68 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 4.36 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 22** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 1.5 และ 9.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และมูลค่าการค้าชายแดน มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.26 4.38 4.68 และ 4.36 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และมูลค่าการค้าชายแดน มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.5 3.0 6.0 และ 4.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**7.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 27**

**ตารางที่ 4.5.2 - 27 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.45 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.47 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.18 |
| 4) ภาคบริการ | 4.49 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 4.38 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 4.61 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 27** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.45 4.47 4.49 และ 4.61 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.5 1.5 6.0 และ 9.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.18 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) มูลค่าการค้าชายแดน มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.38 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดน มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**7.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนขยายตัวร้อยละ 3.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 1.5 3.0 6.0 4.0 และ 9.0 ตามลำดับ

**7.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 25** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) มูลค่าการค้าชายแดน ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) รายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(4) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.0 ในขณะที่ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 1.5 และ 3.0 ตามลำดับ

(5) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 9.0

**7.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนวิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 28**

**ตารางที่ 4.5.2 - 28 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 1.5 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 6.0 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 4.0 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 9.0 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.5 1.5 3.0 และ 6.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับมูลค่าการค้าชายแดน ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 4.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้การท่องเที่ยว ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 9.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) เช่นกัน

**8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** *"เศรษฐกิจชั้นนำ พัฒนาอย่างสมดุลและยั่งยืน บนพื้นฐานสังคมเป็นสุข"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) พัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม มุ่งสู่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ดีและทันสมัย

(2) พัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่ได้มาตรฐานและมีมูลค่าสูง

(3) ส่งเสริมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก สินค้าและการบริการด้านการท่องเที่ยว

(4) ส่งเสริมและพัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(5) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในทุกช่วงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคงปลอดภัย และส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดช่วงชีวิต

**ตารางที่ 4.5.2 - 29 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 3.0 | 4.5 | 4.5 | 4.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 2.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 5.5 | 7.5 | 7.5 | 7.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 13.0 | 19.5 | 19.5 | 19.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570
3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 29** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**8.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

**8.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 3.0 0.5 2.0 และ 5.5 ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 13.0

**8.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.3.2 – 30**

**ตารางที่ 4.5.2 - 30 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.80 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 5.00 |
| 4) ภาคบริการ | 4.50 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 30** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 19.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการ มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.80 และ 4.50 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 และ 7.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**8.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 31**

**ตารางที่ 4.5.2 - 31 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.56 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.16 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.54 |
| 4) ภาคบริการ | 4.64 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.67 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 31** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ได้ดังนี้

(1) ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.64 และ 4.67 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 7.5 และ 19.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.56 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมมีค่าเท่ากับร้อยละ 4.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.16 และ 4.54 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**8.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ขยายตัวร้อยละ 4.5 ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 3.0 ทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 7.5 และ 19.5 ตามลำดับ

**8.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 29** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566-2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีความสอดคล้องกันระหว่างความสำคัญตามแผนงานและความสำคัญตามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ทั้งนี้ ภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 7.5 ในขณะที่ ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.0

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 19.5

**8.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคกลางตะวันออก 1 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 30**

**ตารางที่ 4.5.2 - 30 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 7.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 19.5 |

ที่มา : จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 เท่ากันทั้ง 2 ภาคเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้เศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 4.5 7.5 และ 19.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

**9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว โดยมี **เป้าหมายการพัฒนา** คือ *"เมืองแห่งคุณภาพชีวิต ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วิถีชุมชนและวัฒนธรรม แหล่งผลไม้และเกษตรปลอดภัย"* และมี **ประเด็นการพัฒนา** ดังนี้

(1) ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วิถีชีวิตชุมชนและวัฒนธรรม

(2) เพิ่มขีดความสามารถด้านการค้า การค้าชายแดน และการลงทุนเชื่อมโยง EEC และประเทศเพื่อนบ้าน

(3) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต การแปรรูป และการตลาดสินค้าเกษตรตามมาตรฐานความปลอดภัยอย่างครบวงจรและมีมูลค่าสูง

(4) อนุรักษ์ ฟื้นฟู พัฒนา และปกป้องทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างมีส่วนร่วม เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน

(5) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สังคม การบริหารจัดการ ยกระดับคุณภาพชีวิตให้มีความมั่นคงปลอดภัย

**ตารางที่ 4.5.2 - 33 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 5.5 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 12.0 | 18.0 | 18.0 | 18.0 |
| 4) ภาคบริการ | 5.0 | 7.5 | 7.5 | 7.5 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 8.0 | 12.0 | 12.0 | 12.0 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 9.5 | 14.5 | 14.5 | 14.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 33** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**9.1) การกำหนดฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

**9.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 5.5 0.5 12.0 และ 5.0 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 9.5 นอกจากนี้ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 มีการค้าชายแดนกับประเทศกัมพูชา การวิเคราะห์ฉากทัศน์จึงพิจารณาตัวชี้วัดเพิ่มเติม คือ มูลค่าการค้าชายแดน ซึ่งถูกระบุไว้ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดด้วยเช่นกัน ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 มูลค่าการค้าชายแดนเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 8.0

**9.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 34**

**ตารางที่ 4.5.2 - 34 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.65 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.94 |
| 4) ภาคบริการ | 4.66 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 4.32 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.5.2 - 34** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 และ 14.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และมูลค่าการค้าชายแดน มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.65 4.94 4.66 และ 4.32 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และมูลค่าการค้าชายแดน มีค่าเท่ากับร้อยละ 8.5 18.0 7.5 และ 12.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**9.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 35**

**ตารางที่ 4.5.2 - 35 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.25 |
| 2) ภาคเกษตร | 4.22 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.13 |
| 4) ภาคบริการ | 4.31 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 4.21 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 4.41 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 35** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.22 และ 4.13 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม มีค่าเท่ากับร้อยละ 3.0 และร้อยละ 18.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.31 และ 4.41 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 7.5 และ 14.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) มูลค่าการค้าชายแดนมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.21 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนมีค่าเท่ากับร้อยละ 12.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(4) เศรษฐกิจภาพรวมมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.25 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวมมีค่าเท่ากับร้อยละ 8.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**9.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ขยายตัวร้อยละ 8.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 3.0 18.0 7.5 12.0 และ 14.5 ตามลำดับ

**9.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.3.2 - 33** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ทุกภาคเศรษฐกิจ ได้แก่ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีความสอดคล้องกันระหว่างความสำคัญตามแผนงานและความสำคัญตามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ทั้งนี้ ภาคอุตสาหกรรมถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคเกษตรและภาคบริการ โดยภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 18.0 ในขณะที่ภาคเกษตรและภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 3.0 และ 7.5

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงแต่น้อยกว่าภาคอุตสาหกรรม โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 14.5

**9.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **ร่วมกับ**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5.2 - 36**

**ตารางที่ 4.5.2 - 36 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 8.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 18.0 |
| 4) ภาคบริการ | 7.5 |
| 5) มูลค่าการค้าชายแดน | 12.0 |
| 6) รายได้การท่องเที่ยว | 14.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม เท่ากับร้อยละ 3.0 และ 18.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้เศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 8.5 7.5 และ 14.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนมีค่าเท่ากับร้อยละ 12.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

**10) กรุงเทพมหานคร**

กรุงเทพมหานคร **เป้าหมายการพัฒนา** คือ เป็นศูนย์กลางหลักด้านการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ เพื่อขับเคลื่อนกรุงเทพมหานคร ก้าวไปสู่การเป็นมหานครแห่งเอเชียใน ปี พ.ศ. 2575

**ตารางที่ 4.5.2 - 37 ฉากทัศน์การพัฒนาของกรุงเทพมหานคร**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัว | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.5 | 5.5 | 5.5 | 5.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 0.5 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 2.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 5.5 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 13.5 | 15.5 | 15.5 | 15.5 |

หมายเหตุ : 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจากแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.5.2 - 37** แสดงฉากทัศน์การพัฒนาของกรุงเทพมหานครทั้ง 4 ฉากทัศน์ ซึ่งการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแต่ละฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

**10.1) การกำหนดฉากทัศน์ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร**

**10.1.1) <u>ฉากทัศน์ที่ 1</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562**

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 4.5 0.5 2.5 และ 5.5 ตามลำดับ ในขณะที่ รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 13.5

**10.1.2) <u>ฉากทัศน์ที่ 2</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 38**

**ตารางที่ 4.5.2 - 38 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกรุงเทพมหานคร**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 5.00 |
| 2) ภาคเกษตร | 5.00 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 5.00 |
| 4) ภาคบริการ | 5.00 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 5.00 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 38** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 2 ของกรุงเทพมหานคร ได้ดังนี้

เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับ 5.5 1.0 3.0 8.5 และ 15.5 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**10.1.3) <u>ฉากทัศน์ที่ 3</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)**

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 39**

**ตารางที่ 4.5.2 - 39 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร**

| ภาคเศรษฐกิจ | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 4.08 |
| 2) ภาคเกษตร | 3.67 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 4.00 |
| 4) ภาคบริการ | 4.33 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 4.33 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก**ตารางที่ 4.5.2 - 39** ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.08 4.33 และ 4.33 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเท่ากับร้อยละ 5.5 8.5 และ 15.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคเกษตร มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.67 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม เท่ากับร้อยละ 1.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 0.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 0.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 1.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 0.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 1.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.00 ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม เท่ากับร้อยละ 3.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 2.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 2.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 3.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 2.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 3.0 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

**10.1.4) <u>ฉากทัศน์ที่ 4</u> การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570**

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครขยายตัวร้อยละ 5.5 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 1.0 3.0 8.5 และ 15.5 ตามลำดับ

**10.2) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกรุงเทพมหานคร**

จากข้อมูลใน **ตารางที่ 4.5.2 - 31** ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกรุงเทพมหานคร ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ทุกภาคเศรษฐกิจ ได้แก่ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>สอดคล้องกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ มีความสอดคล้องกันระหว่างความสำคัญตามแผนงานและความสำคัญตามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ทั้งนี้ ภาคบริการถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตมากกว่าภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 8.5 ในขณะที่ภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเพียงร้อยละ 1.0 และ 3.0

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุด โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 15.5

**10.3) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร**

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกรุงเทพมหานคร วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 **<u>ร่วมกับ</u>**น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.5.2 - 40**

**ตารางที่ 4.5.2 - 40 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกรุงเทพมหานคร**

หน่วย: ร้อยละ

| ภาคเศรษฐกิจ | อัตราการขยายตัว |
|---|---|
| 1) เศรษฐกิจภาพรวม | 5.5 |
| 2) ภาคเกษตร | 1.0 |
| 3) ภาคอุตสาหกรรม | 3.0 |
| 4) ภาคบริการ | 8.5 |
| 5) รายได้การท่องเที่ยว | 15.5 |

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม เท่ากับร้อยละ 1.0 และ 3.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้เศรษฐกิจภาพรวม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 5.5 8.5 และ 15.5 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

## 4.6 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา

รายงาน**ส่วนที่ 4.5.1** นำเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในภาพรวมของพื้นที่การศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 9 กลุ่มจังหวัดและกรุงเทพมหานครทั้งในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 และรายงาน**ส่วนที่ 4.5.2** นำเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในภาพรวมในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580

### 4.6.1 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

**ตารางที่ 4.6.1 - 1** แสดงข้อเสนออัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ตามฉากทัศน์ที่ 1 ถึงฉากทัศน์ที่ 4 ที่ได้ทำการวิเคราะห์ไว้ใน**ส่วนที่ 4.5.2**

**ตารางที่ 4.6.1 - 1 ฉากทัศน์การพัฒนาระดับภาพรวมของพื้นที่การศึกษา**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 1.5 | 2.0 | 2.0 | 2.5 |
| 2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 4.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| 3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 1.5 | 2.0 | 2.5 | 2.5 |
| 4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 3.0 | 4.5 | 4.0 | 4.5 |
| 5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 3.5 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| 6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 5.5 | 7.0 | 7.0 | 7.0 |
| 7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 1.0 | 3.5 | 3.5 | 3.5 |
| 8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 3.0 | 4.5 | 4.5 | 4.5 |
| 9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 5.5 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |
| 10) กรุงเทพมหานคร | 4.5 | 5.5 | 5.5 | 5.5 |
| **ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษา** | **4.0** | **5.5** | **5.5** | **5.5** |

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

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.6.1 - 1** ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.0 ในขณะที่ค่าเฉลี่ยดังกล่าวมีค่าเป็นร้อยละ 5.5 ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 2 ฉากทัศน์ที่ 3 และฉากทัศน์ที่ 4 ซึ่งอธิบายได้ว่า

1) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 2 หากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (Gross Provincial Cluster Product : GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (Chain Volume Measures : CVMs) ของ 10 พื้นที่การศึกษาจะมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

2) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 3 หากการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษาจะมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

3) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 4 หากการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดปี พ.ศ. 2566 - 2570 อัตราการขยายตัวอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษาจะมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

จากฉากทัศน์ทั้ง 4 ฉากทัศน์ ที่ปรึกษานำมากำหนดข้อเสนอฉากทัศน์ของแต่ละพื้นที่การศึกษา และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่งคือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษา ดังแสดงใน **ตารางที่ 4.6.1 - 2**

**ตารางที่ 4.6.1 - 2 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570**

หน่วย : ร้อยละ

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 |
|---|---|
| 1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 2.0 |
| 2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 6.0 |
| 3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 2.5 |
| 4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 4.5 |
| 5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 4.0 |
| 6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 7.0 |
| 7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 3.5 |
| 8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 4.5 |
| 9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 8.5 |
| 10) กรุงเทพมหานคร | 5.5 |
| **ค่าเฉลี่ยของพื้นที่ทำการศึกษา** | **5.5** |

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

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

จาก **ตารางที่ 4.6.1 - 2** ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา มีค่าเท่ากับร้อยละ 5.5 หากพิจารณารายกลุ่มจังหวัด พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว) มีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดเป็นร้อยละ 8.5 โดยมีภาคอุตสาหกรรมและการค้าชายแดนเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวม ในขณะที่พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล) มีอัตราการขยายตัวสูงเป็นลำดับที่ 2 โดยค่าเฉลี่ยของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นร้อยละ 7.0 ซึ่งมีภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจหลักที่สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวม และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ) มีอัตราการขยายตัวสูงเป็นลำดับที่ 3 โดยมีค่าเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.0 ซึ่งมีภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวมเช่นกัน

### 4.6.2 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580

รายงานส่วนนี้วิเคราะห์เพื่อกำหนดฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และช่วงปี พ.ศ. 2575 - 2580 เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งกำหนดช่วงเวลาเป็นช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2580 แนวทางการกำหนดฉากทัศน์ของแต่ละช่วงเวลามีรายละเอียด ดังนี้

1) พยากรณ์ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) และคำนวณอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2565 ของแต่ละพื้นที่การศึกษา ด้วยวิธีการทางเศรษฐมิติ (Econometric) โดยใช้แบบจำลอง Autoregressive Integrated Moving Average (ARIMA) และใช้ข้อมูลสถิติแบบอนุกรมเวลา (Time Series) ในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2563

2) นำค่าพยากรณ์จากขั้นตอนที่ 1 มาเป็นฐานในการคำนวณผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 โดยกำหนดให้อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ดังกล่าวเป็นไปตามข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.6.1 - 2** ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจภาพรวมเป็นร้อยละ 2.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

3) พยากรณ์ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) พ.ศ. 2571 - 2575 ด้วยวิธีการทางเศรษฐมิติ (Econometric) โดยใช้แบบจำลอง ARIMA และใช้ข้อมูลสถิติแบบอนุกรมเวลา (Time Series) ในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2563 ค่าพยากรณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2564 - 2565 (จากขั้นตอนที่ 1) และค่าที่กำหนดโดยข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (จากขั้นตอนที่ 2)

4) คำนวณอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจภาพรวมของค่าพยากรณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และคำนวณค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจภาพรวมของแต่ละกลุ่มจังหวัด ทั้งนี้ค่าเฉลี่ยดังกล่าวจะถูกปรับขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจภาพรวม (อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่) เป็นร้อยละ 2.81 ซึ่งจะถูกปรับขึ้น เป็นร้อยละ 3.0 แล้วจึงนำมากำหนดเป็นข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575

5) คำนวณผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 โดยกำหนดให้อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ดังกล่าวเป็นไปตามข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 จากขั้นตอนที่ 3 ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจภาพรวมเป็นร้อยละ 3.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575

6) พยากรณ์ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) พ.ศ. 2576 - 2580 ด้วยวิธีการทางเศรษฐมิติ (Econometric) โดยใช้แบบจำลอง ARIMA และข้อมูลสถิติแบบอนุกรมเวลา (Time Series) ในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2563 ค่าพยากรณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2564 - 2565 (จากขั้นตอนที่ 1) ค่าที่กำหนดโดยข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ตามขั้นตอนที่ 2) และค่าที่กำหนดโดยข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 (จากขั้นตอนที่ 4)

7) คำนวณอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจภาพรวมของค่าพยากรณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 และคำนวณค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจภาพรวมของแต่ละกลุ่มจังหวัด ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยดังกล่าวจะถูกปรับขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5 ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจภาพรวม (อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่) เป็นร้อยละ 2.83 ซึ่งก็จะถูกปรับขึ้นเป็นร้อยละ 3.0 แล้วจึงนำมากำหนดเป็นข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580

**ตารางที่ 4.6.2 - 1 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาตามช่วงเวลา**

หน่วย : ร้อยละ

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ | | | |
|---|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2558 - 2562 | ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา | | |
| | | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 1.5 | 2.0 | 3.0 | 3.0 (3.1) |
| 2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 4.0 | 6.0 | 5.0 | 2.5 (3.2) |
| 3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 1.5 | 2.5 | 2.5 | 2.5 (2.3) |
| 4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 3.0 | 4.5 | 3.5 | 3.5 (3.0) |
| 5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 3.5 | 4.0 | 2.0 | 2.5 (2.3) |
| 6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 5.5 | 7.0 | 3.5 | 3.5 (2.9) |
| 7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 1.0 | 3.5 | 1.0 | 1.0 (0.5) |
| 8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 3.0 | 4.5 | 4.0 | 4.0 (4.0) |
| 9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 5.5 | 8.5 | 5.5 | 6.0 (5.9) |
| 10) กรุงเทพมหานคร | 4.5 | 5.5 | 3.0 | 3.5 (2.7) |
| **ค่าเฉลี่ยของพื้นที่ทำการศึกษา** | **4.0** | **5.5** | **4.5** | **5.5** |

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

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

3) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นค่าจากฉากทัศน์ที่ 1 ซึ่งสะท้อนแนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาของแต่ละกลุ่มจังหวัด

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

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของที่ปรึกษา (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 4.6.2 - 1** แสดงข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามช่วงเวลา ได้แก่ (1) ช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (2) ช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และ (3) ช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.5 และในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 5.5 ทั้งนี้ การกำหนดฉากทัศน์การพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 เป็นการกำหนดฉากทัศน์โดยใช้วิธีการพยากรณ์ทางเศรษฐมิติ

ซึ่งอนุมานได้ว่าการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่การศึกษาเกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 หลังจากนั้นแต่ละพื้นที่ศึกษาก็จะถูกขับเคลื่อนโดยแนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาของตนเอง

จาก**ตารางที่ 4.6.2 - 1** การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก (Exogenous Shock) ทำให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ระยะสั้น) เป็นหลัก อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 จึงมากกว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 อย่างไรก็ตาม อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจจะปรับตัวเข้าสู่แนวโน้มในระยะยาว (Long - run Trend) ของแต่ละพื้นที่การศึกษาซึ่งแสดงด้วยตัวเลขในวงเล็บ ถึงแม้ว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจมีค่าลดลง แต่อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจยังคงมีค่าเป็นบวกซึ่งสะท้อนว่าเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาเติบโตอย่างต่อเนื่องด้วยอัตราการขยายตัวตามแนวโน้มในระยะยาว กล่าวคือ ขนาดเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ 2576 - 2580 มีขนาดใหญ่กว่าขนาดเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยมีอัตราการขยายตัวตามแนวโน้มในระยะยาว นอกจากนี้ การปรับตัวลดลงของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจก็สอดคล้องกับกฎการลดน้อยถอยลงของผลตอบแทนส่วนเพิ่ม (Law of Diminishing Marginal Returns) ทั้งนี้หากในอนาคตกลุ่มจังหวัดทั้ง 10 พื้นที่การศึกษามีการพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพิ่มเติมอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580 ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน และในอนาคตหากกลุ่มจังหวัดทั้ง 10 พื้นที่การศึกษาปรับเปลี่ยนเป้าหมายหรือตัวชี้วัดการพัฒนา การศึกษาก็สามารถนำมาพิจารณาในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาของทั้ง 2 ช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อให้ฉากทัศน์การพัฒนามีความสอดคล้องกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดมากยิ่งขึ้น

# บทที่ 5

# การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

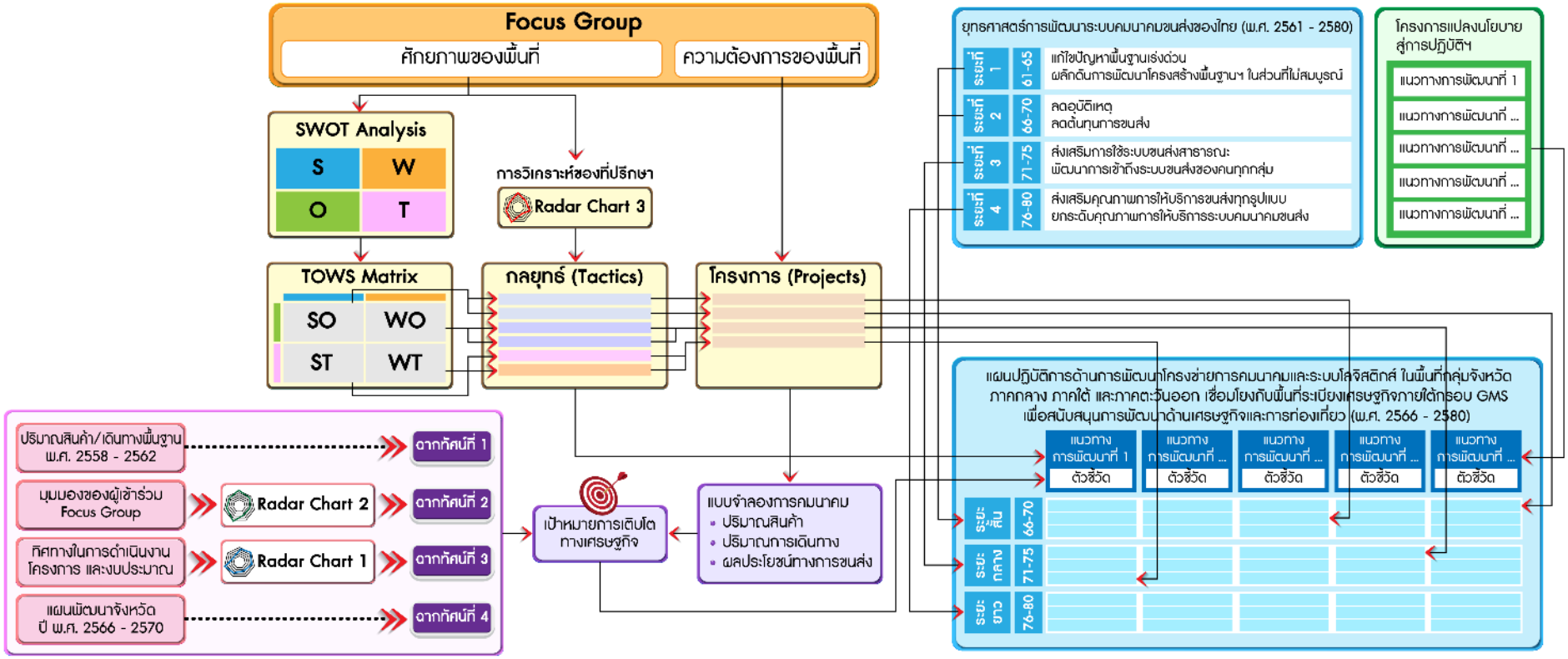
# บทที่ 5

# การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

- *แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว*
- *ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง*
- *การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)*
- *กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว*

## 5.1 แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีขั้นตอนการดำเนินงานดังแสดง**รูปที่ 5.1 - 1** โดยมีรายละเอียดดังนี้




ที่มา : ที่ปรึกษา

**รูปที่ 5.1 - 1 แนวทางการดำเนินงาน**

### 5.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่

ที่ปรึกษาได้ทบทวนข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนคมนาคม ได้แก่ ข้อมูลประชากร เศรษฐกิจ สังคม เกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงข่ายการคมนาคม การจราจรและปริมาณการขนส่ง รวมถึงแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด และแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ นอกจากนั้น ที่ปรึกษายังทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) และรายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ในรอบปีล่าสุด เพื่อรับทราบถึงความคืบหน้าล่าสุดของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา และนำไปเป็นข้อมูลตั้งต้นในการจัดประชุมกลุ่มย่อยภายในจังหวัดต่อไป

### 5.1.2 การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่

ที่ปรึกษาได้จัดประชุมแนะนำโครงการและจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ศึกษาของภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก จำนวน 40 จังหวัด เพื่อรับทราบการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ เกษตรกรรมทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน รวมถึงความต้องการและอุปสรรคในการเดินทางและขนส่งในแต่ละรูปแบบ นอกจากนี้ยังรับทราบโอกาสและอุปสรรคต่าง ๆ จากมุมมองของภาคเอกชนและตัวแทนหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และการคาดการณ์สภาพการณ์ในอนาคต

### 5.1.3 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่จากข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และจัดทำการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix รายจังหวัด

ข้อมูลต่าง ๆ ที่รวบรวมได้จากการประชุมแนะนำโครงการและการประชุมกลุ่มย่อย รวมถึงข้อมูลที่ได้ทบทวนจากแผนพัฒนาจังหวัดจะถูกนำไปกลั่นกรองเพื่อสรุปเป็นศักยภาพและความต้องการของพื้นที่ และจัดทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก หรือการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) การวิเคราะห์ SWOT เป็นการประเมินสภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

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

1.1) จุดแข็ง (Strength : S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

1.2) จุดอ่อน (Weakness : W) เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง

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

2.1) โอกาส (Opportunity : O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา

2.2) อุปสรรค (Threat : T) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สภาวะที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง

รายละเอียดในการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค แสดงใน**หัวข้อที่ 5.1.4**

### 5.1.4 การวิเคราะห์จุดเด่นของจังหวัดเพื่อสร้างกลยุทธ์ พิจารณาความต้องการเพื่อกำหนดโครงการที่ตอบสนองภายใต้กลยุทธ์

กลยุทธ์เป็นสิ่งที่จะทำให้บรรลุเป้าประสงค์ในภาพรวม การกำหนดกลยุทธ์จะพิจารณาปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Success Factors) เป็นสำคัญ กล่าวคือ การพิจารณาเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ควรมีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อความสำเร็จ การมีกลยุทธ์ทำให้มีแนวทางการดำเนินการไปสู่เป้าประสงค์ และทำให้มีความชัดเจนในภารกิจและบทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ การกำหนดกลยุทธ์จะต้องกำหนดหน่วยงานหลักที่เป็นผู้รับผิดชอบในการขับเคลื่อน รวมทั้งหน่วยงานสนับสนุนที่มีพันธกิจเกี่ยวข้องการวิเคราะห์ SWOT ทำให้เข้าใจบริบทของโครงสร้างพื้นฐานและสถานการณ์ปัจจุบันได้อย่างชัดเจน แต่การกำหนดกลยุทธ์จะเป็นการนำเอาผลการวิเคราะห์ SWOT มาวิเคราะห์ร่วมกับเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยอาศัยเทคนิค TOWS Matrix ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1.4 - 1**

| | จุดแข็ง (Strengths) | จุดอ่อน (Weaknesses) |
|---|---|---|
| โอกาส (Opportunities) | กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) | กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) |
| อุปสรรค (Threats) | กลยุทธ์เชิงรับ (ST Strategy) | กลยุทธ์เชิงป้องกัน (WT Strategy) |

ที่มา : Weihrich, Heinz (April 1982). "The TOWS matrix—a tool for situational analysis". Long Range Planning. 15 (2): 54-66.

**รูปที่ 5.1.4 - 1 การสร้างกลยุทธ์จากการวิเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix**

การสร้างกลยุทธ์จากการวิเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix มีรูปแบบการจับคู่ ดังนี้

1) **กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) มาจากจุดแข็ง + โอกาส (Strength + Opportunity)**

เป็นการนำจุดแข็งของโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษามาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับโอกาสที่ได้รับจากภายนอก เช่น การเติบโตด้านการขนส่งสินค้าหรือการเกิดความต้องการสินค้าใหม่ เป็นต้น

2) **กลยุทธ์เชิงรับ (ST Strategy) มาจากจุดแข็ง + อุปสรรค (Strength + Threats)**

เป็นการนำจุดแข็งของโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษามารองรับหรือลดผลกระทบที่เกิดจากอุปสรรคที่ได้รับจากภายนอก เช่น กฎระเบียบการค้าผ่านแดน หรือสถานการณ์ที่ไม่ปกติภายนอกประเทศ

3) **กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) มาจากจุดอ่อน + โอกาส (Weakness + Opportunity)**

เป็นการลดหรือแก้ไขจุดอ่อนของโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดปัญหาน้อยที่สุดและเพื่อรับผลประโยชน์จากโอกาสที่เข้ามาจากภายนอก

4) **กลยุทธ์เชิงป้องกัน (WT Strategy) มาจากจุดอ่อน + อุปสรรค (Weakness + Threats)**

เป็นการลดจุดอ่อน เพิ่มจุดแข็ง และหลีกเลี่ยงอุปสรรคจากภายนอก เพื่อรอโอกาสใหม่เข้ามา

### 5.1.5 การวิเคราะห์ฉากทัศน์การเติบโตทางเศรษฐกิจ และกำหนดเป้าหมายการเติบโต

ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดจากข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดและแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดเพื่อนำไปสู่การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) และสามารถนำไปวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม เชื่อมโยง และเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม

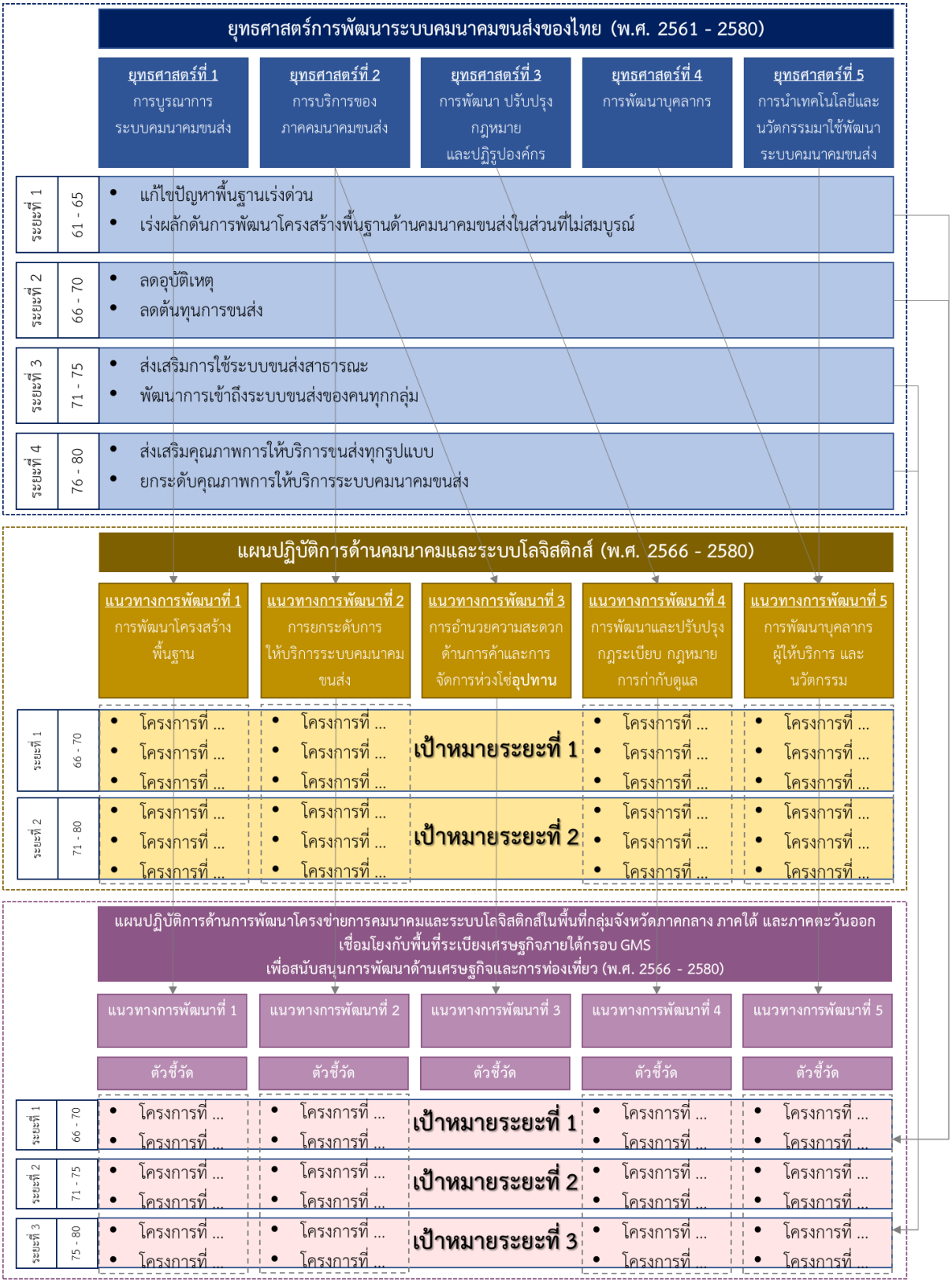
ข้อมูลการเติบโตทางเศรษฐกิจในรูปของผลิตภัณฑ์มวลรวมด้านต่าง ๆ จะถูกนำมาพิจารณาร่วมกับเป้าหมายและการจัดสรรงบประมาณของโครงการในแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เพื่อประเมินฉากทัศน์การเติบโตของแต่ละกลุ่มจังหวัดเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ตามแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงรายละเอียดใน**หัวข้อ 4.2**

### 5.1.6 การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางจากโครงข่ายที่พัฒนาแล้วภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

ที่ปรึกษาทบทวนปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต และวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของโครงข่ายคมนาคม ซึ่งเป็นข้อมูลจากการพัฒนาแบบจำลองโดยใช้สมมติฐานของการพัฒนาโครงข่ายจากแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เพื่อพิจารณาแนวโน้มความต้องการโครงสร้างพื้นฐานหรือนโยบายที่จะอำนวยความสะดวกต่อการกระจายการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

### 5.1.7 การกำหนดแนวทางการพัฒนา กำหนดตัวชี้วัดและโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย และความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศมีความสอดคล้องกันทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว จึงวางกรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยกำหนดระยะการพัฒนาออกเป็นสามระยะ และกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับเป้าหมายของทั้งสองแผนในแต่ละระยะ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1.7 - 1**




ที่มา : การวิเคราะห์ของที่ปรึกษา

**รูปที่ 5.1.7 - 1 กรอบการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี**

## 5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง

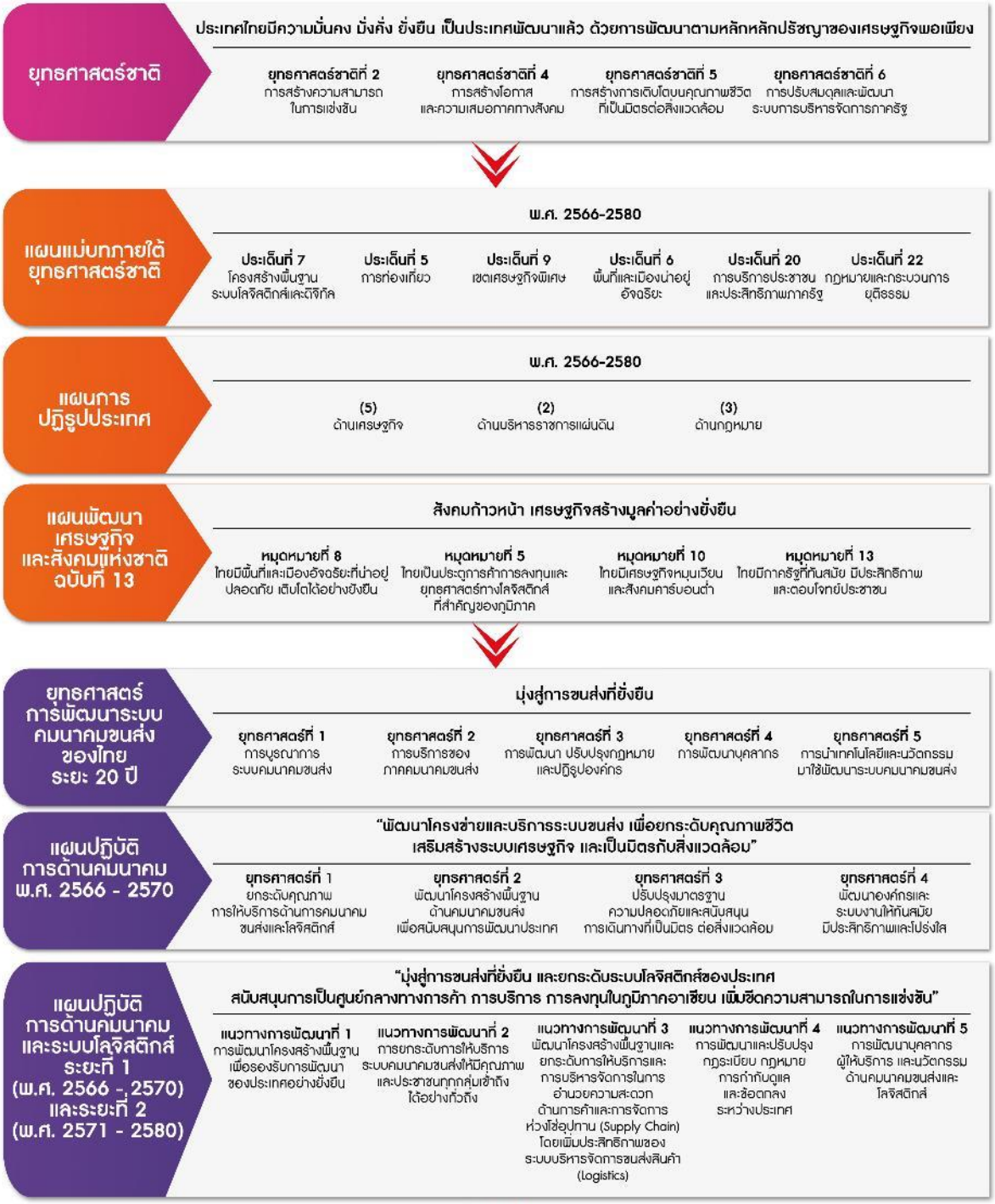
การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ได้พิจารณาความสอดคล้องกับแผนทั้งสามระดับตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

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

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

**แผนระดับที่ 3** ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

ประกอบกับการพิจารณาถึงความสอดคล้องของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) และยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (Bioeconomy, Circular Economy and Green Economy : BCG) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ความสอดคล้องของแผนทั้งสามระดับแสดงดัง**รูปที่ 5.2 - 1** โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**รูปที่ 5.2 - 1 ความสอดคล้องของกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง**

### 5.2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม จึงมี**ความสอดคล้องหลัก**กับยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม และยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมี**ความสอดคล้องรอง**กับยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.2.1 - 1**

**ตารางที่ 5.2.1 - 1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)**

| ยุทธศาสตร์ | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด |
|---|---|---|
| **ยุทธศาสตร์ที่ 2**<br>การสร้างความสามารถในการแข่งขัน | ▪ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น | ▪ รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและการกระจายรายได้<br>▪ ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ |
| **ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4**<br>การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม | ▪ กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ | ▪ ความก้าวหน้าในการพัฒนาจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี |
| **ยุทธศาสตร์ชาติที่ 5**<br>การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม | ▪ ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ | ▪ ปริมาณก๊าซเรือนกระจก มูลค่าเศรษฐกิจฐานชีวภาพ |
| **ยุทธศาสตร์ชาติที่ 6**<br>การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ | ▪ ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส | ▪ ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.2.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) โดยมีความสอดคล้องหลักกับประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และมีความสอดคล้องรองกับประเด็น (05) การท่องเที่ยว ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็น (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ และประเด็นที่ (22) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.2.2 - 1**

**ตารางที่ 5.2.2 - 1 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)**

| ประเด็นและแผนย่อย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด |
|---|---|---|
| **ประเด็น (07)**<br>โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล<br>**แผนย่อย**<br>โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ | ▪ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น<br>▪ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง<br>▪ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น<br>▪ การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น<br>▪ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น<br>▪ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง | ▪ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับภายในปี 2570 / 2575 / 2580)<br>▪ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)<br>▪ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน<br>▪ (1) กรุงเทพฯ และปริมณฑลและ (2) เมืองหลักในภูมิภาค (เฉลี่ยร้อยละ)<br>▪ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคนภายในปี 2570 / 2575 / 2580) |
| **ประเด็น (05)**<br>การท่องเที่ยว | ▪ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น | ▪ สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) |
| **ประเด็น (06)**<br>พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ | ▪ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม | ▪ อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (เฉลี่ยร้อยละ) |

**ตารางที่ 5.2.2 - 1 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ(พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) (ต่อ)**

| ประเด็นและแผนย่อย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด |
|---|---|---|
| **ประเด็น (09)**<br>เขตเศรษฐกิจพิเศษ | ▪ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น<br>▪ การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น | ▪ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)<br>▪ มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (ล้านบาทภายในปี 2570 / 2575 / 2580) |
| **ประเด็น (20)**<br>การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ | ▪ บริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ | ▪ ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ (ร้อยละ ภายในปี 2570 / 2575 / 2580) |
| **ประเด็น (22)**<br>กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม | ▪ กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม | ▪ คะแนนเฉลี่ย 5 ปัจจัยของดัชนีนิติธรรม ได้แก่<br>1. การจำกัดอำนาจรัฐ<br>2. ปราศจากการคอรัปชั่น<br>3. รัฐบาลโปร่งใส<br>4. สิทธิขั้นพื้นฐาน<br>5. ความเป็นระเบียบและความมั่นคง<br>(คะแนน ภายในปี 2570 / 2575 / 2580) |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.2.3 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านบริหารราชการแผ่นดิน และด้านกฎหมาย โดยมีกิจกรรมและเป้าหมายที่สอดคล้องดังแสดงใน**ตารางที่ 5.2.3 - 1**

**ตารางที่ 5.2.3 - 1 ความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)**

| แผนปฏิรูปประเทศ | กิจกรรมปฏิรูป | เป้าหมาย |
|---|---|---|
| ด้านเศรษฐกิจ | ▪ กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค<br>▪ กิจกรรมปฏิรูปที่ 5 การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ | ▪ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค<br>▪ สร้างและพัฒนากำลังคนที่มีทักษะและความพร้อมเพื่อเป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ |
| ด้านบริหารราชการแผ่นดิน | ▪ กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล | ▪ ภาครัฐมีดิจิทัลแพลตฟอร์ม (Digital Platform) และบริการดิจิทัล รวมถึงระบบข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) สำหรับการตัดสินใจ การบริหารจัดการ การดำเนินงาน และการกำกับติดตามประเมินผลบนระบบนิเวศด้านดิจิทัลที่สร้างความเชื่อมั่น ความไว้วางใจ และการยอมรับระหว่างกันที่ซึ่งตอบสนองความต้องการพื้นฐานของประชาชนและภาคธุรกิจ เอกชน ในระยะฟื้นตัวของประเทศ |
| ด้านกฎหมาย | ▪ กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน | ▪ กระบวนการที่เกี่ยวกับการอนุญาตและกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชนได้รับการปรับปรุง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

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

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ทั้งหมด 4 หมุดหมาย ได้แก่

**หมุดหมายที่ 5** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

**หมุดหมายที่ 8** ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

**หมุดหมายที่ 10** ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

**หมุดหมายที่ 13** ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สอดคล้องดังแสดงใน**ตารางที่ 5.2.4 - 1**

**ตารางที่ 5.2.4 - 1 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

| ประเด็นและแผนย่อย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด |
|---|---|---|
| **หมุดหมายที่ 5** ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค | **เป้าหมายที่ 1** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค | **ตัวชี้วัดที่ 1.1** อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น |
| | **เป้าหมายที่ 2** ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค | **ตัวชี้วัดที่ 2.1** 1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ 2) สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี<br>**ตัวชี้วัดที่ 2.2** 1) มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปี หรือ 2) สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 1.5 ต่อปี |
| | **เป้าหมายที่ 3** ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค | **ตัวชี้วัดที่ 3.1** ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60<br>**ตัวชี้วัดที่ 3.2** สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ 11 |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.2.4 - 1 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) (ต่อ)**

| ประเด็นและแผนย่อย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด |
|---|---|---|
| **หมุดหมายที่ 8**<br>ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน | **เป้าหมายที่ 1** การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น<br><br>**เป้าหมายที่ 3** การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง | **ตัวชี้วัดที่ 1.2** มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีมูลค่าการลงทุนรวม 500,000 ล้านบาท พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้มีมูลค่าการลงทุนรวม 100,000 ล้านบาท และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีมูลค่าการลงทุนรวม 10,000 ล้านบาท<br>**ตัวชี้วัดที่ 3.2** เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น |
| **หมุดหมายที่ 10**<br>ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ | **เป้าหมายที่ 3** การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน | **ตัวชี้วัดที่ 3.1** สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น มีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 24 ภายในปี 2570 |
| **หมุดหมายที่ 13**<br>ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน | **เป้าหมายที่ 1** การบริการภาครัฐ มีคุณภาพเข้าถึงได้ | **ตัวชี้วัดที่ 1.1** ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

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

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนระดับ 3 ที่จัดทำโดยกระทรวงคมนาคมเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยคำนึงถึงประเด็นหลัก 3 ประการ ได้แก่

1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) มุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง

2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) มุ่งเน้นการยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการบริการขนส่งได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ได้แก่

**ยุทธศาสตร์ที่ 1** การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

**ยุทธศาสตร์ที่ 2** การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

**ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

**ยุทธศาสตร์ที่ 4** การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

**ยุทธศาสตร์ที่ 5** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

### 5.2.6 แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นแผนระดับ 3 ที่จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยมุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ก้าวสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา 3 แนวทาง และ 11 กลยุทธ์ ได้แก่

1) **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

**กลยุทธ์ที่ 1** สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ

**กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

**กลยุทธ์ที่ 3** บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

**กลยุทธ์ที่ 4** ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

2) **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า / ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

**กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW

**กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

**กลยุทธ์ที่ 3** พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

**กลยุทธ์ที่ 4** เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

**กลยุทธ์ที่ 5** ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

3) **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

**กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

**กลยุทธ์ที่ 3** พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

### 5.2.7 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวง ให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ **"พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม"** โดย แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ประเด็น ดังนี้

1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)

2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)

3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)

4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพด้านโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

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

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เป็นแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ทั่วประเทศที่จัดทำโดย สนข. มีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

1) **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน

2) **แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง

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

4) **แนวทางการพัฒนาที่ 4** การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ

5) **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยจะมีการถ่ายทอดแนวทางการพัฒนาทั้งห้าประการจากระดับประเทศมาสู่ระดับท้องถิ่น

## 5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ SWOT หรือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ที่จะช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน มองเห็นโอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ผ่านการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ประการ ได้แก่ จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats)

**1) การประเมินสภาพแวดล้อมภายใน**

การประเมินสภาพแวดล้อมภายในจะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กรอย่างรอบด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร

1.1) จุดแข็ง (Strengths : S) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ซึ่งเป็นคุณสมบัติที่ดีของจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัดที่ทำให้เกิดความแตกต่างและเกิดความได้เปรียบในการพัฒนา

1.2) จุดอ่อนขององค์กร (Weaknesses : W) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ซึ่งเป็นคุณสมบัติด้อยของจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัดที่ทำให้เสียเปรียบในการพัฒนา และควรจะปรับปรุงหรือขจัดให้หมดไป

**2) การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก**

การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคการดำเนินงานขององค์กรที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขององค์กร เช่น การขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน กฎหมาย สภาพแวดล้อมทางสังคม และสภาพแวดล้อมทางการเมือง สภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี เป็นต้น

2.1) โอกาสทางสภาพแวดล้อม (Opportunities : O) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบเชิงบวกทั้งทางตรงและทางอ้อมที่สามารถนำมาเสริมสร้างให้เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาของจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด

2.2) อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (Threats : T) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกองค์กรที่สามารถส่งผลกระทบเชิงลบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการพัฒนาของจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด ซึ่งจะต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับตัวให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระทบดังกล่าวได้

### 5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

กลุ่มจังหวัดกลางตอนบน ประกอบด้วย จังหวัดชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง ลพบุรี พระนครศรีอยุธยา และสระบุรี เป็นแหล่งเพาะปลูกเกษตรกรรมที่สำคัญของประเทศ ส่งผลให้ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ต้นทุนการขนส่ง และนโยบายทางการค้าและการส่งเสริมการเกษตร มีผลกระทบอย่างชัดเจนต่อพื้นที่ โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดแสดงดัง**ตารางที่ 5.3.1 - 1** ถึง**ตารางที่ 5.3.1 - 7**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและปศุสัตว์ที่สำคัญของประเทศ มีแม่น้ำสายหลักไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงประวัติศาสตร์ และเชิงวิถีชีวิตวัฒนธรรม และข้อได้เปรียบจากการที่สามารถเชื่อมต่อกับกรุงเทพ ฯ อย่างสะดวกทั้งทางถนนและทางราง

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมเพียงพอต่อการเดินทางภายในเมือง และไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่เชื่อมต่อกับระบบรางและไม่มีระบบขนส่งรอง รวมถึงเส้นทางทางน้ำส่วนใหญ่ไม่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้า

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central-Western Economic Corridor: CWEC) ปัจจัยด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

ภัยธรรมชาติส่งผลให้เกิดปัญหาภัยแล้ง อุทกภัย สาธารณภัยและโรคระบาด การขยายตัวของการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่ไม่มีแผนรองรับผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง

**ตารางที่ 5.3.1 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์<br>S2: เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและปศุสัตว์ที่สำคัญของประเทศ<br>S3: มีแม่น้ำสายหลักไหลผ่านภายในกลุ่มจังหวัด ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี<br>S4: มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงประวัติศาสตร์ เชิงวิถีชีวิตและวัฒนธรรม<br>S5: สามารถเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ อย่างสะดวกทั้งทางถนนและทางราง | W1: ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมเพียงพอต่อการเดินทางภายในเมือง และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว<br>W2: แหล่งท่องเที่ยวหลายจุดยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบราง<br>W3: เส้นทางทางน้ำส่วนใหญ่ไม่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้า |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC)<br>O2: มีโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่<br>O3: แนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น | T1: ภัยธรรมชาติ ส่งผลให้เกิดปัญหาภัยแล้ง อุทกภัย สาธารณภัยและโรคระบาด<br>T2: การขยายตัวของการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่ไม่มีแผนรองรับผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม<br>T3: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดชัยนาท**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การทำการเกษตร และการท่องเที่ยวธรรมชาติ<br>S2: ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S3: มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เชิงวิถีชีวิต และวัฒนธรรม<br>S4: เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด เป็นต้น<br>S5: มีเส้นทางที่สะดวกต่อการคมนาคมขนส่งทางบก และสามารถเชื่อมโยงการกระจายสินค้าทางน้ำได้ | W1: ไม่อยู่บนเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะสำหรับเดินทางภายในท้องถิ่น<br>W3: มีปัญหาขาดแรงงานในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม<br>W4: เกษตรกรส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ผลิตรายย่อย ขาดการรวมกลุ่มที่เข้มแข็ง รวมทั้งขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม<br>W5: ผู้ประกอบการในธุรกิจการท่องเที่ยว ส่วนมากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย ไม่มีความสามารถสำหรับการลงทุนขนาดใหญ่ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O3: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก | T1: มีการแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดลพบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและปศุสัตว์ที่สำคัญของประเทศ<br>S2: มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์<br>S3: ที่ตั้งของจังหวัดสามารถเชื่อมต่อได้ทั้งภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | W1: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว<br>W2: โครงข่ายถนนสายรองที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลักยังไม่สามารถรองรับรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ<br>W3: ขาดเส้นทางเชื่อมต่อด่านชายแดนด้านตะวันตก<br>W4: ขาดการเชื่อมต่อกับระบบราง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว กลุ่มประวัติศาสตร์ ศาสนา และเกษตรในจังหวัด<br>O3: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O6: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T3: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T4: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T5: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T6: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสิงห์บุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นแหล่งการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>S2: สามารถเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ได้สะดวกโดยทางถนน<br>S3: มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านภายในจังหวัด | W1: ไม่มีโครงข่ายรถไฟผ่านภายในจังหวัด<br>W2: ขาดการแปรรูปสินค้าภาคเกษตรอย่างจริงจัง<br>W3: แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการส่งเสริมอย่างจริงจัง<br>W4: ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O3: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O4: อยู่ในเส้นทาง MR1 ของโครงการ MR - MAP<br>O5: มีการขยายตัวของตลาดส่งออกสินค้าประเภทอาหาร เช่น ข้าว น้ำตาล ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน เป็นต้น<br>O6: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O7: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O8: มีโอกาสในการรองรับการกระจายสินค้าด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม (ถ่านหิน) ที่สำคัญ<br>O9: มีแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O10: มีความนิยมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เพิ่มมากขึ้น<br>O11: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O12: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: ความไม่ต่อเนื่องทางนโยบายเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของจังหวัดบ่อยครั้ง<br>T3: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T4: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T5: ขาดการสนับสนุนงบประมาณการลงทุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง<br>T6: ขาดการสนับสนุนการบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T7: ไม่มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ<br>T8: ปัญหาการจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T9: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T10: การขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงาน<br>T11: ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นปัญหาต่อการขนส่งทางน้ำไปยังเขตกรุงเทพฯ<br>T12: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T13: มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T14: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ<br>T15: ไม่มีมาตรฐานยานพาหนะในการขนส่ง (รถบรรทุก)<br>T16: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดอ่างทอง**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นแหล่งการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>S2: ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S3: เชื่อมต่อระหว่างอำเภอต่าง ๆ และจังหวัดข้างเคียงได้สะดวกโดยทางถนน<br>S4: มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านภายในจังหวัด<br>S5: มีสถานที่ท่องเที่ยวทางศาสนา ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม<br>S6: มีโรงงานแปรรูปการเกษตร (โรงสีและโรงงานน้ำตาล) ตั้งอยู่ริมแม่น้ำ<br>S7: ตลาดกลางสัตว์น้ำอยู่ในตัวเมืองทำให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก | W1: ไม่มีโครงข่ายรถไฟผ่านภายในจังหวัด<br>W2: ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่<br>W3: ขาดปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะป้ายแนะนำเส้นทางสำหรับเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว<br>W4: แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการส่งเสริมอย่างจริงจัง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: อยู่ในเส้นทาง MR1 ของโครงการ MR - MAP<br>O3: แนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O4: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O5: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O6: ยุทธศาสตร์ชาติส่งเสริมเศรษฐกิจสีเขียว<br>O7: มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย<br>O8: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน<br>O9: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T4: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T5: การขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น<br>T6: ปัญหาการจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T7: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T8: ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นปัญหาต่อการขนส่งทางน้ำไปยังเขตกรุงเทพฯ<br>T9: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T10: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ<br>T11: ไม่มีมาตรฐานยานพาหนะในการขนส่ง (รถบรรทุก)<br>T12: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นเมืองอุตสาหกรรมที่มีระบบขนส่งเชื่อมต่อทางน้ำ ทางราง และทางถนนที่มีประสิทธิภาพ<br>S2: มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ช่วงบางปะอิน - บางพลี<br>S3: มีโครงข่ายรถไฟทางคู่ และโครงข่ายรถไฟทางสามถึงชุมทางบ้านภาชี<br>S3: เป็นเมืองมรดกโลก มีแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งโบราณสถานที่สำคัญ<br>S4: ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S5: เป็นฐานการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมที่สำคัญ | W1: มีท่าเรือแต่ขาดการพัฒนาร่องน้ำเพื่อสนับสนุนการใช้งาน<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่จะสนับสนุนการเดินทางสำหรับคนในพื้นที่และการท่องเที่ยว<br>W3: มีโบราณสถานและพื้นที่อนุรักษ์อยู่โดยรอบ ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวัง<br>W4: มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยในพื้นที่สูง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว กลุ่มประวัติศาสตร์ ศาสนา และเกษตรในจังหวัด<br>O2: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC)<br>O3: ภาครัฐมีนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O6: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O7: มีนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายรองเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟชานเมือง<br>O8: เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าของเอกชน<br>O9: มีการขยายตัวของตลาดส่งออกสินค้าประเภทอาหาร เช่น ข้าว น้ำตาล ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน เป็นต้น<br>O10: มีปริมาณการขนส่งนำเข้า ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคสูง<br>O11: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O12: อยู่ใกล้กับ กรุงเทพฯ และมีเขตพื้นที่สีม่วง (พื้นที่ประเภทอุตสาหกรรม) ชัดเจน<br>O13: มีโอกาสในการรองรับการกระจายสินค้าด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม (ถ่านหิน) สำคัญ<br>O14: มีความนิยมของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เพิ่มมากขึ้น | T1: การพัฒนาเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กระทบการเดินทางและขนส่งในพื้นที่ เนื่องจากมีการควบคุมการเข้าและออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง<br>T2: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T3: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T4: ปัญหาการจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T5: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T6: เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T7: การขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงาน<br>T8: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T9: ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นปัญหาต่อการขนส่งทางน้ำไปยังเขตกรุงเทพมหานคร<br>T10: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O15: มีความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสูง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ<br>O16: มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย<br>O17: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผังเมือง / การพัฒนาพื้นที่<br>O18: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุน<br>O19: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกลุ่มเปราะบาง (เด็ก ผู้พิการ ผู้สูงอายุ) | |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสระบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: โครงข่ายถนนสายหลักเป็นทางหลวงสายประธานขนาดใหญ่ทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวกและรวดเร็ว<br>S2: มีเส้นทางรถไฟที่สามารถเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพฯ ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ<br>S3: เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรด้านปศุสัตว์ มีสินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อยโรงงาน เป็นต้น<br>S4: เป็นแหล่งอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ แหล่งผลิตอาหารสัตว์และแปรรูปน้ำนมดิบ เป็นต้น<br>S5: มีสถานที่ท่องเที่ยวทางศาสนาและทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง | W1: ถนนบางเส้นทางไม่สามารถรองรับน้ำหนักรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบางเส้นทางเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด<br>W2: การขนส่งทางน้ำมีอุปสรรคจากระดับน้ำในเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ที่มีความลึกไม่เพียงพอ และแม่น้ำมีความคดเคี้ยว<br>W3: ขาดการอำนวยความสะดวกและประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว<br>W4: ขาดระบบการขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยตรง ทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึ่งพาการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: ภาครัฐมีนโยบายในการส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O3: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O6: อยู่ในเส้นทาง MR2 ของโครงการ MR - MAP<br>O7: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูง | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T4: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางรางทางน้ำ และทางบก<br>T5: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.1 - 7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสระบุรี (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O8: มีการขยายตัวของตลาดส่งออกสินค้าประเภทอาหาร เช่น ข้าว น้ำตาล ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน เป็นต้น<br>O9: มีแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O10: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O11: มีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ | T6: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง<br>T7: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T8: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T9: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรปราการ โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดแสดงดัง**ตารางที่ 5.3.2 - 1** ถึง **ตารางที่ 5.3.2 - 5**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

มีพื้นที่จังหวัดตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ และมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ มีตลาดกลางกระจายสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรมูลค่าสูง มีนิคมอุตสาหกรรม และคลังสินค้าขนาดใหญ่ รวมถึงเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และในพื้นที่จังหวัดมีการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า)

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

มีปัญหาการจราจรติดขัด หนาแน่น ทั้งในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างและพื้นที่เมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่ราบลุ่มจึงมักประสบปัญหาน้ำท่วม เกิดการทรุดตัวของถนนอันเนื่องมาจากน้ำท่วมขัง ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม รวมถึงในพื้นที่ยังพบปัญหาและความต้องการระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะการเดินทางเชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยวและในพื้นที่เมือง

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

จังหวัดในพื้นที่มีเขตผังเมืองแสดงพื้นที่ประเภทอุตสาหกรรมชัดเจนเหมาะสมแก่การลงทุน มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างต่อเนื่อง มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน เช่น รถไฟความเร็วสูง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 (บางใหญ่ - กาญจนบุรี) รวมถึงการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจและเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า เช่น สถานีขนส่งพุทธมณฑล เป็นต้น

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

ผลกระทบจากสถานการณ์โควิดทำให้เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน การบำรุงรักษา และพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว ปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่อง โดยไม่สามารถแก้ไขได้ ส่งผลกระทบต่อการพัฒนา จำนวนประชากรที่เพิ่มสูงขึ้นจากการย้ายถิ่นฐาน มีผลกระทบโดยตรงต่อความหนาแน่นและการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเดินทาง ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบันไม่สามารถรองรับได้ รวมถึงต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับเกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งและเดินทางในพื้นที่

**ตารางที่ 5.3.2 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: พื้นที่จังหวัดใกล้กรุงเทพฯ และมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ<br>S2: เป็นที่ตั้งของตลาดกลางกระจายสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรมูลค่าสูง<br>S3: มีนิคมอุตสาหกรรมและคลังสินค้าขนาดใหญ่<br>S4: เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิและในพื้นที่จังหวัดมีการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) | W1: การจราจรติดขัดหนาแน่น ทั้งในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างและภายในเมือง<br>W2: เนื่องจากเป็นพื้นที่ราบลุ่มจึงมักประสบปัญหาน้ำท่วม และเกิดการทรุดตัวของถนนตามมา<br>W3: ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม<br>W4: ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยวและภายในเมืองได้ตามความต้องการ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: จังหวัดในพื้นที่มีเขตผังเมืองแสดงพื้นที่ประเภทอุตสาหกรรมชัดเจนเหมาะสมแก่การลงทุน<br>O2: มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนต่อเนื่อง มีแผนการชัดเจนเป็นรูปธรรม<br>O3: มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน อาทิ รถไฟความเร็วสูง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 (บางใหญ่ - กาญจนบุรี) รวมถึงการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจ<br>O4: เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า เช่น สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล เป็นต้น | T1: ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 ทำให้เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน บำรุงรักษา และพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว<br>T2: ปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่อง ไม่สามารถแก้ไขได้ ส่งผลกระทบต่อการพัฒนา<br>T3: มีจำนวนประชากรที่เพิ่มสูงขึ้นจากการย้ายถิ่นฐาน มีผลกระทบโดยตรงต่อความหนาแน่นและการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเดินทาง โดยโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันไม่สามารถรองรับได้<br>T4: มีต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งและเดินทางในพื้นที่ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.2 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนนทบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และเป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งชุมชนเก่าแก่ เกาะเกร็ด โบราณสถาน และสวนผลไม้ต่าง ๆ<br>S2: มีผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลาย สามารถสร้างมูลค่าทางการตลาด<br>S3: เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ จังหวัดนครปฐม และจังหวัดปทุมธานี<br>S4: จังหวัดมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ | W1: ปัญหาการจราจรติดขัด ทั้งการจราจรเดิมที่หนาแน่น และสภาพปัญหาจราจรที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง<br>W2: ระบบขนส่งสาธารณะยังมีไม่เพียงพอและยังไม่สามารถรองรับความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยว<br>W3: ท่าเรือโดยสารเสื่อมโทรมขาดการบำรุงรักษา โดยเฉพาะระบบแสงสว่างที่ไม่เพียงพอ<br>W4: ราคาที่ดินและค่าเช่าพื้นที่มีราคาสูง ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการทำธุรกิจและการพัฒนาของเอกชน |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายรองเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟชานเมือง<br>O2: มีศักยภาพในการพัฒนาจุดรวบรวมและกระจายสินค้า<br>O3: อยู่ใกล้กับ กรุงเทพฯ และมีเขตพื้นที่สีม่วง (พื้นที่ประเภทอุตสาหกรรม) ชัดเจน<br>O4: มีความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสูง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ<br>O5: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่<br>O6: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกลุ่มเปราะบาง (เด็ก ผู้พิการ ผู้สูงอายุ) | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T3: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T4: ไม่มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ<br>T5: ปัญหาจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T6: การชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T7: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T8: เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน ปรับปรุงและบำรุงรักษาสถานที่และแหล่งท่องเที่ยวของตน<br>T9: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T10: ปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.2 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดปทุมธานี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีตลาดกลางกระจายสินค้าการเกษตร ระดับประเทศ<br>S2: มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมนวนคร และสวนอุตสาหกรรมบางกะดี<br>S3: มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน เอื้อต่อการคมนาคมขนส่งทางน้ำ<br>S4: โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมสะดวกสามารถเดินทางเชื่อมโยงไปภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งทางด้านถนน ทางราง และทางอากาศ | W1: ขาดระบบขนส่งสาธารณะ<br>W2: การขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง<br>W3: การจราจรติดขัด ทั้งการจราจรเดิมที่หนาแน่นและสภาพปัญหาจราจรที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง<br>W4: ราคาที่ดินและค่าเช่าพื้นที่มีราคาสูง ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการทำธุรกิจและการพัฒนาของเอกชน |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศเกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O2: นโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายรองเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟชานเมือง<br>O3: เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งสินค้า<br>O4: มีการขยายตัวของตลาดส่งออกสินค้าประเภทอาหาร เช่น ข้าว น้ำตาล ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน เป็นต้น | T1: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T2: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T3: ไม่มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ<br>T4: ปัญหาจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T5: เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T6: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T7: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T8: ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นปัญหาต่อการขนส่งทางน้ำไปยังเขตกรุงเทพฯ<br>T9: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T10: ปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า<br>T11: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T12: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ เช่น อุทกภัย ภัยแล้ง สึนามิ ดินถล่ม เป็นต้น |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.2 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครปฐม**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นจังหวัดปริมณฑลใกล้กรุงเทพฯ การเดินทางคมนาคมสะดวก เป็นประตูสู่ชายแดนภาคตะวันตกและภาคใต้<br>S2: เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง<br>S3: เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ อาหาร อุตสาหกรรมแปรรูป เช่น ข้าว มะพร้าวน้ำหอม ส้มโอ โคเนื้อ โคนมสุกร เป็นต้น<br>S4: มีระบบโครงข่ายทางน้ำ | W1: พื้นที่ราบลุ่มมักประสบปัญหาน้ำท่วม น้ำทะเลหนุนโดยเฉพาะอย่างยิ่งลุ่มน้ำท่าจีน<br>W2: ขาดแคลนแรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม<br>W3: ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม เช่น ปัญหาขยะ ปัญหาน้ำเสียจากภาคเกษตรและปศุสัตว์ คุณภาพแม่น้ำท่าจีนเสื่อมโทรม เป็นต้น<br>W4: มีปัญหาสังคมเนื่องจากเป็นรอยต่อหลายจังหวัด เช่น การกระจายยาเสพติด อาชญากรรม เป็นต้น<br>W5: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวและการเดินทางในตัวเมือง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O2: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง-ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC)<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งสินค้า<br>O6: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น | T1: ข้อจำกัดในการนำเข้าสินค้าของแต่ละประเทศมีมาตรฐานแตกต่างกัน และมีการใช้มาตรการกีดกันทางภาษี<br>T2: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T3: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T4: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ เช่น อุทกภัย ภัยแล้ง สึนามิ ดินถล่ม เป็นต้น |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.2 - 5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสมุทรปราการ**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศที่สำคัญ<br>S2: มีสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ทั้งหมด 9 สถานี และรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสีม่วง เชื่อมโยงมาจังหวัดสมุทรปราการ<br>S3: ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงเป็นอันดับ 4 ของประเทศ จากอุตสาหกรรม การขนส่ง คลังสินค้า และค้าปลีก<br>S4: เป็นแหล่งวัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศและเป็นคลังสินค้าที่สำคัญ<br>S5: เป็นจังหวัดที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากที่สุดในประเทศและเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมเชื่อมโยง (Supply Chain)<br>S6: มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่หลากหลาย เช่น ท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เชิงศาสนา ประวัติศาสตร์ นิเวศ สุขภาพ เป็นต้น | W1: การจราจรติดขัด รถติดแยกไฟแดงนาน โดยเฉพาะทางเข้านิคมอุตสาหกรรมบางพลี<br>W2: การขนส่งสาธารณะไม่มีการเชื่อมโยงโครงข่ายถึงแหล่งท่องเที่ยวและขาดที่จอดรถยนต์สำหรับนักท่องเที่ยว<br>W3: ถนนเลียบคลองส่งน้ำสุวรรณภูมิทรุดตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีรถบรรทุกวิ่งจำนวนมาก<br>W4: ราคาที่ดินและค่าเช่าพื้นที่มีราคาสูง ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการทำธุรกิจและการพัฒนาของเอกชน |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O2: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O3: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงหรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูง แต่ยังขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O6: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19 | T1: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรปทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T4: ไม่มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ<br>T5: ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ยังแก้ไขไม่มีประสิทธิภาพ<br>T6: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T7: เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T8: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T9: เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน ปรับปรุงและบำรุงรักษาสถานที่และแหล่งท่องเที่ยวของตน |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.3 กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพฯ โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกรุงเทพฯ แสดงดัง**ตารางที่ 5.3.3 - 1**

**1) จุดแข็งของกรุงเทพมหานคร**

มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เป็นที่จัดงานประชุมสัมมนาใหญ่บ่อยครั้ง มีสถานที่พัก สถานที่สำหรับความบันเทิง ร้านอาหาร ที่มีคุณภาพและหลากหลาย นอกจากนี้ยังมีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ รวมถึงมีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ

**2) จุดอ่อนของกรุงเทพมหานคร**

การคมนาคมหนาแน่น การจราจรติดขัด ถึงแม้มีระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบแต่ยังขาดการเชื่อมโยงการคมนาคมรูปแบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ และปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษ และละอองฝุ่นขนาดเล็ก

**3) โอกาสของกรุงเทพมหานคร**

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวมูลค่าสูง (High Value Tourism) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ รวมถึงนโยบายนำร่องพัฒนาเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City) ของกรุงเทพฯ นอกจากนี้กรุงเทพฯ ยังได้รับผลกระทบเชิงบวกจากนโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) อีก

**4) อุปสรรคของกรุงเทพมหานคร**

ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีผลกระทบจากการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวรวมถึงปัญหาเรื่องเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ส่งผลเสียต่อสภาพจราจรและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

**ตารางที่ 5.3.3 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กรุงเทพมหานคร**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นเมืองหลวงของประเทศ และมีการปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ<br>S2: มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP: Gross Provincial Product) สูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ<br>S3: มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับการจดทะเบียนทั้งสิ้นจำนวน 5,819 แห่ง (รวมในนิคมอุตสาหกรรม) มากเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศ<br>S4: มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ<br>S5: มีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ<br>S6: เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง และอยู่ใกล้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ<br>S7: มีสถานที่พัก สถานที่สำหรับความบันเทิง ร้านอาหารที่มีคุณภาพและหลากหลาย<br>S8: มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ | W1: การจราจรหนาแน่นและติดขัด<br>W2: การเชื่อมโยงการคมนาคมรูปแบบต่าง ๆ ยังขาดประสิทธิภาพ<br>W3: มีปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษ และละอองฝุ่นขนาดเล็ก<br>W4: มีปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่<br>W5: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสม |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>O2: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O3: มีสถานีขนส่งสินค้าหลักตั้งอยู่โดยรอบ เช่น สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ลาดกระบัง เป็นต้น<br>O4: แนวโน้มการท่องเที่ยวมูลค่าสูง (High Value Tourism)<br>O5: มีกระแสความนิยมของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เพิ่มมากขึ้น<br>O6: นโยบายนำร่องพัฒนาเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City)<br>O7: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O8: การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ<br>O9: มีความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสูง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: ไม่มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ<br>T3: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T4: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T5: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T6: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T7: ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นปัญหาต่อการขนส่งทางน้ำไปยังเขตกรุงเทพฯ<br>T8: ขาดการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.3 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กรุงเทพมหานคร (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O10: เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port)<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกลุ่มเปราะบาง (เด็ก ผู้พิการ ผู้สูงอายุ) | |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดราชบุรี กาญจนบุรี และสุพรรณบุรี มีสภาพภูมิประเทศที่มีระบบชลประทานครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ เช่น แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำแคว เป็นพื้นที่ที่เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชและทำการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว อ้อย ผลไม้ พืชผัก มันสำปะหลัง รวมทั้งเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร เพื่อการส่งออกอย่างครบวงจร และเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ได้ชื่อว่า “ดินแดนมหัศจรรย์แห่งสายน้ำและขุนเขา” โดยจังหวัดกาญจนบุรีเป็นจังหวัดติดชายแดนประเทศเมียนมาที่มีโอกาสการขยายตัวทางการค้าชายแดนในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถแสดงได้ดัง**ตารางที่ 5.3.4 - 1** ถึง **ตารางที่ 5.3.4 - 4**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

มีพื้นที่ติดต่อชายแดนประเทศเมียนมา อีกทั้งพื้นที่มีโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเมืองอุตสาหกรรมหลักอย่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กาญจนบุรี และกรุงเทพฯ พื้นที่มีความอุดมสมบูรณ์เป็นแหล่งปลูกข้าวและอ้อยลำดับต้นของประเทศ และมีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตต่อเนื่องจากภาคเกษตร มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

บางจังหวัดพื้นที่จำนวนมากเป็นพื้นที่มณฑลทหารบกหรือพื้นที่อนุรักษ์ที่จำกัดการพัฒนา มีช่องทางธรรมชาติตามตะเข็บชายแดนจำนวนมาก มีโครงสร้างพื้นฐานแต่ขาดการบูรณาการด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ ผลผลิตด้านสินค้าและบริการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ได้ระดับมาตรฐานและไม่โดดเด่น ไม่มีจุดรวมสินค้าเพื่อนำเข้า - ส่งออก ในกลุ่มจังหวัด

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) พื้นที่เชื่อมต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย เขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งเมียนมา อยู่ในแนวเชื่อมต่อเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมอรัญประเทศ ประเทศกัมพูชา และมีโครงการ MR10 ช่วงที่ 1 ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี - มอเตอร์เวย์บางปะอิน - นครราชสีมา (ทล.6)

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

ความไม่แน่นอนของนโยบายและระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานในฝั่งประเทศเมียนมา ค่าขนส่งในเมียนมาแพงกว่าไทย 3 เท่า การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) ไม่ก้าวหน้า โครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงกับเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ไม่ชัดเจน การขนส่งทางน้ำยังไม่ได้รับการสนับสนุนเท่าที่ควร แหล่งท่องเที่ยวกระจายตัว การเดินทางท่องเที่ยวลำบากอาศัยเพียงรถยนต์ส่วนบุคคล

**ตารางที่ 5.3.4 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นแหล่งปลูกข้าวและอ้อยที่สำคัญของประเทศ<br>S2: มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตต่อเนื่องจากภาคเกษตร<br>S3: โครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเมืองอุตสาหกรรมหลักอย่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กาญจนบุรี และกรุงเทพฯ<br>S4: ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S5: มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี<br>S6: มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเมียนมา | W1: มีพื้นที่มณฑลทหารบก / พื้นที่อนุรักษ์ จำนวนมาก<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะและแท็กซี่<br>W3: ผลผลิตด้านสินค้าและบริการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ได้ระดับมาตรฐานและไม่โดดเด่น<br>W4: มีช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก<br>W5: ไม่มีจุดรวมสินค้าเพื่อนำเข้า - ส่งออกในจังหวัด<br>W6: มีโครงสร้างพื้นฐานแต่ขาดการบูรณาการด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: มีโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย / เขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งเมียนมา<br>O2: อยู่ในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมอรัญประเทศ และประเทศกัมพูชา<br>O3: มีระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) พาดผ่าน<br>O4: เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone : SEZ)<br>O5: มีโครงการรถไฟสายใหม่<br>O6: มีแรงงานราคาถูก | T1: ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานในฝั่งประเทศเมียนมา<br>T2: การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) ไม่มีความก้าวหน้า<br>T3: ค่าขนส่งในเมียนมาแพงกว่าไทย 3 เท่า<br>T4: ปัญหาความไม่แน่นอนของนโยบายและระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา<br>T5: การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงกับเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ไม่มีความชัดเจน<br>T6: การขนส่งทางน้ำยังไม่ได้รับการสนับสนุนเท่าที่ควร<br>T7: แหล่งท่องเที่ยวกระจายตัวทำให้การเดินทางท่องเที่ยวลำบาก เพราะอาศัยเพียงรถยนต์ส่วนบุคคล |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.4 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกาญจนบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีด่านพรมแดน จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ ด่านศุลกากรสังขละบุรี (ช่องด่านพระเจดีย์สามองค์ และบ้านพุน้ำร้อน)<br>S2: มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก<br>S3: ตัวเมืองตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 140 กิโลเมตร<br>S4: พื้นที่เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81)<br>S5: มีทางรถไฟเดิม (เพื่อท่องเที่ยว และสามารถรองรับสินค้าได้)<br>S6: มีแม่น้ำแม่กลองไหลผ่าน<br>S7: มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารจำนวนมาก<br>S8: มีการขนส่งผลิตภัณฑ์การเกษตรสูง | W1: มีพื้นที่มณฑลทหารบก / พื้นที่อนุรักษ์จำนวนมาก<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W3: ขาดโรงแรมขนาดใหญ่ เนื่องจากติดพื้นที่อนุรักษ์ ไม่สามารถขออนุญาตก่อสร้างได้<br>W4: มีช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก<br>W5: ไม่มีจุดรวมสินค้าเพื่อนำเข้า - ส่งออก ในจังหวัด |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS), (JOINT SUMMIT DECLARATION: JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนด้านการเกษตร<br>O2: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC)<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ)<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O6: นโยบายสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของเมียนมา<br>O7: แรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O8: การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผังเมือง / การพัฒนาพื้นที่<br>O9: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) การส่งเสริมระบบเกษตรพันธสัญญา (Contract Farming) | T1: ความไม่แน่นอนของนโยบาย การเมือง และระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา / กัมพูชา<br>T2: ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานกับเมียนมา<br>T3: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T4: การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) ไม่มีความก้าวหน้า<br>T5: ไม่มีมาตรฐานยานพาหนะในการขนส่ง (รถบรรทุก)<br>T6: ค่าขนส่งในเมียนมาแพงกว่าไทย 3 เท่า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.4 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดราชบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเมียนมา<br>S2: มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก<br>S3: ที่ตั้งอยู่ใกล้ กรุงเทพฯ<br>S4: พื้นที่เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81)<br>S5: มีทางรถไฟทางคู่ (เพื่อท่องเที่ยว และสามารถรองรับสินค้าได้)<br>S6: มีแม่น้ำแม่กลองไหลผ่าน<br>S7: เป็นแหล่งผลิตสุกรและมะพร้าวน้ำหอมมากที่สุดในประเทศ<br>S8: เป็นศูนย์กลางการค่าส่งค้าปลีกสินค้าทางการเกษตร<br>S9: พื้นที่ของภาคธุรกิจอุตสาหกรรมมีการขยายตัว | W1: พื้นที่ทำการเกษตรของจังหวัดราชบุรีลดลงอย่างต่อเนื่อง<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W3: ไม่ใช่จุดหมายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ<br>W4: ผลผลิตด้านสินค้าและบริการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ได้ระดับมาตรฐานและไม่โดดเด่น<br>W5: มีโครงสร้างพื้นฐานแต่ขาดการบูรณาการด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O3: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O4: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS), (Joint Summit Declaration: JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน ด้านการเกษตร<br>O5: มีนโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O6: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงหรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O7: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่หรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O8: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O9: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O10: นโยบายสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของเมียนมา | T1: ความไม่แน่นอนของนโยบาย การเมือง และระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา<br>T2: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T3: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T4: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T5: ขาดงบประมาณการลงทุนจากภาครัฐ<br>T6: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T7: ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานกับเมียนมา<br>T8: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T9: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง<br>T10: มีการขยายตัวของอุตสาหกรรม แต่ไม่มีแผนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือศูนย์กลางสินค้า<br>T11: ปัญหาจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T12: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด |

**ตารางที่ 5.3.4 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดราชบุรี (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O11: มีการขยายตัวของตลาดส่งออกสินค้าประเภทอาหาร เช่น ข้าว น้ำตาล เป็นต้น ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน<br>O12: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O13: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O14: มีแนวเขตชายแดนติดประเทศเพื่อนบ้านที่ยาว<br>O15: มีโอกาสในการรองรับการกระจายสินค้าด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม (ถ่านหิน) สำคัญ<br>O16: แนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O17: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O18: ความนิยมของการท่องเที่ยวธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O19: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O20: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O21: การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ | T13: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T14: การขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงาน<br>T15: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T16: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T17: การจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า<br>T18: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T19: ไม่มีมาตรฐานยานพาหนะในการขนส่ง (รถบรรทุก)<br>T20: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.4 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุพรรณบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นแหล่งปลูกข้าวและอ้อยลำดับต้นของประเทศ<br>S2: มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรทั้งพืชและสัตว์ (ข้าว อ้อย มะม่วง) เป็นแหล่งอุตสาหกรรต่อเนื่อง<br>S3: โครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเมืองอุตสาหกรรมหลักอย่างอยุธยาและกาญจนบุรี<br>S4: ที่ตั้งอยู่ใกล้ กรุงเทพฯ<br>S5: มีแหล่งท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี<br>S6: ทางรถไฟเชื่อมต่อกับชุมทางรถไฟสถานีหนองปลาดุก | W1: ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเกษตรบนถนน 333 3502 340 ติดขัดคับคั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน้าฤดูกาล ธ.ค.-พ.ค. และเส้น 3291 รวมกับ 3087 การจราจรค่อนข้างคับคั่ง<br>W2: ขาดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและแท็กซี่ รวมทั้งจุดท่องเที่ยวกระจัดกระจาย<br>W3: การขนส่งทางรางยังไม่ค่อยมีการใช้งานต้องมีการพัฒนาสถานีและประสิทธิภาพการให้บริการ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย / เขตเศรษฐกิจพิเศษ ฝั่งเมียนมา<br>O2: อยู่ในเขต SEC เชื่อมอรัญ / กัมพูชา<br>O3: ระเบียงเศรษฐกิจ CWEC<br>O4: เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ<br>O5: มีโครงการรถไฟสายใหม่<br>O6: แรงงานราคาถูก | T1: โครงข่ายถนนมีอันตรายเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง<br>T2: แหล่งท่องเที่ยวกระจายตัวการเดินทางท่องเที่ยวลำบากอาศัยเพียงรถยนต์ส่วนบุคคล<br>T3: การขนส่งทางน้ำยังไม่ได้รับการสนับสนุนเท่าที่ควร การขนส่งข้าวจากโรงสีอาศัยเส้นทางน้ำโดยใช้เรือเล็กไปยังบางปะอิน หรือป่าโมก<br>T4: รถบรรทุกขนาดใหญ่ (ขนส่งสินค้าระหว่างภาคเหนือและภาคใต้) ใช้เส้นทางเลี่ยงเมือง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดแสดงดัง **ตารางที่ 5.3.5 - 1** ถึง**ตารางที่ 5.3.5 - 5**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

พื้นที่กลุ่มจังหวัดมีด่านชายแดนที่ตั้งอยู่ใกล้ตัวเมือง มีถนนเชื่อมต่อมีความพร้อมต่อการพัฒนา มีทรัพยากรธรรมชาติ อุทยานแห่งชาติ (อุทยานแก่งกระจาน) ที่มีขนาดใหญ่พร้อมได้รับการสนับสนุนการท่องเที่ยว นอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่ที่พบนกปากช้อน วาฬบรูด้า โลมาอิรวดี และโลมาหัวบาตรหลังเรียบ เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างภาคใต้และภาคกลาง โดยเฉพาะมีพื้นที่เชื่อมต่อใกล้เคียงกับพื้นที่กรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครมีจำนวนมากกว่า 6,000 โรงงาน จังหวัดมีพื้นที่ติดชายทะเลเหมาะแก่การทำประมง เป็นศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าสัตว์น้ำ และปัจจุบันมีท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าทางทะเล

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

พื้นที่บริเวณด่านชายแดนเป็นพื้นที่เขตป่าสงวนไม่สามารถพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้ การเดินทางและการขนส่งทางถนนมีอุปสรรค เนื่องจากปัญหาการติดขัดของการจราจรบนถนนพระราม 2 ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักในการเดินทางเชื่อมต่อภาคกลางและภาคใต้ และพบว่าในกลุ่มจังหวัดยังขาดระบบขนส่งสาธารณะรองรับความต้องการการเดินทาง โดยเฉพาะพื้นที่ในเมืองและระหว่างอำเภอในพื้นที่จังหวัด การขนส่งทางรถไฟยังติดปัญหาเรื่องความล่าช้าในการขนส่ง รวมถึงความต่อเนื่องของเส้นทาง (เนื่องจากเส้นทางรถไฟจะสิ้นสุดที่สถานีรถไฟบ้านแหลมไม่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักที่สถานีรถไฟปากท่อ) และความเชื่อมโยงของเส้นทางกับสถานที่ท่องเที่ยว ส่วนการขนส่งทางน้ำหรือลำคลองยังมีอุปสรรคในการขนส่งและเดินทางในบางพื้นที่ ซึ่งเกิดจากผลกระทบของเขื่อนป้องกันน้ำเค็มหรือความตื้นเขินของแม่น้ำเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ การขนส่งทางถนนยังติดขัดเรื่องปัญหาการจราจรแออัด และการเกิดอุบัติเหตุ และการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งและเดินทางอื่นยังไม่ดีพอ สำหรับการขนส่งทางอากาศ พบว่า ปัจจุบันท่าอากาศยานหัวหินยังไม่ได้มาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ทำให้ยากต่อการพัฒนา

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

พื้นที่จังหวัดอยู่ในโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) มีแนวชายแดนติดประเทศเพื่อนบ้านที่ยาว ทำให้มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาด้านการค้าชายแดน และมีแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน มีโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่กำลังพัฒนา ทั้งรถไฟทางคู่เชื่อมต่อจากกรุงเทพฯไปยังพื้นที่ภาคใต้ รถไฟความเร็วสูงที่ผ่านกลุ่มจังหวัด โครงการ MR - MAP ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M8 การพัฒนารถไฟชานเมือง (Commuter Train) เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฯและกลุ่มจังหวัด (สมุทรสาคร) มีนโยบายที่สนับสนุนกลุ่มจังหวัดที่หลากหลาย ทั้งในส่วนของการท่องเที่ยว การผลักดันให้จังหวัดในพื้นที่เป็นแหล่งผลิตอาหารของโลก ส่งเสริมให้เป็นจังหวัดนำร่องในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

เสถียรภาพทางการเมืองของประเทศเมียนมา ที่เป็นอุปสรรคทั้งในเรื่องการพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) ระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) นโยบายและระเบียบการค้าของประเทศเมียนมาที่ไม่แน่นอน ความแออัดของถนนเพชรเกษมที่เกิดจากปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าจากภาคใต้จำนวนมาก เส้นทางการขนส่งและเดินทางขาดการเชื่อมต่อกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานจากเมียนมา (มะริด - สิงขร)

**ตารางที่ 5.3.5 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: พื้นที่กลุ่มจังหวัดมีด่านชายแดน ที่ตั้งอยู่ใกล้ตัวเมือง มีถนนเชื่อมต่อมีความพร้อมต่อการพัฒนา<br>S2: มีทรัพยากรธรรมชาติ อุทยานแห่งชาติ (อุทยานแก่งกระจาน) ที่มีขนาดใหญ่พร้อมได้รับการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว นอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่ที่พบนกปากช้อน วาฬบรูด้า โลมาอิรวดี และโลมาหัวบาตรหลังเรียบ<br>S3: เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างภาคใต้และภาคกลาง โดยเฉพาะมีพื้นที่เชื่อมต่อใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ<br>S4: เป็นพื้นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครมีมากกว่า 6,000 โรงงาน<br>S5: มีพื้นที่จังหวัดชายทะเลเหมาะแก่การทำประมงและเป็นศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าสัตว์น้ำ มีท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบัน | W1: พื้นที่บริเวณด่านชายแดนเป็นพื้นที่อนุรักษ์ไม่สามารถพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้<br>W2: การเดินทางและขนส่งทางถนน มีอุปสรรค เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระราม 2 ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักในการเดินทางเชื่อมต่อภาคกลางและภาคใต้<br>W3: ขาดระบบขนส่งสาธารณะรองรับความต้องการการเดินทาง โดยเฉพาะพื้นที่ในเมืองและระหว่างอำเภอในพื้นที่จังหวัด<br>W4: ปัญหาเรื่องความล่าช้าในการขนส่งทางรถไฟรวมถึงความต่อเนื่องของเส้นทาง (เส้นทางรถไฟขาดความต่อเนื่องที่สถานีบ้านแหลม และไม่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักที่สถานีปากท่อ) และขาดความเชื่อมโยงของเส้นทางกับสถานที่ท่องเที่ยว<br>W5: การขนส่งทางน้ำหรือลำคลองมีอุปสรรคในการขนส่งและเดินทางในบางพื้นที่ ซึ่งเกิดจากผลกระทบของเขื่อนป้องกันน้ำเค็ม หรือความตื้นเขินของแม่น้ำ โดยเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ<br>W6: การขนส่งทางถนนติดขัดเรื่องปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุ และการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งและเดินทางอื่นยังไม่มีประสิทธิภาพ<br>W7: ท่าอากาศยานหัวหินยังไม่ผ่านมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ทำให้ยากต่อการพัฒนา |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O1: พื้นที่จังหวัดอยู่ในโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O2: มีพื้นที่ติดประเทศเพื่อนบ้านเป็นช่วงยาว ทำให้มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาด้านการค้าชายแดนและมีแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O3: มีโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่กำลังพัฒนา ทั้งรถไฟทางคู่เชื่อมต่อจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ภาคใต้ รถไฟความเร็วสูงที่ผ่านกลุ่มจังหวัด โครงการ MR - MAP ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 การพัฒนารถไฟชานเมือง (Commuter Train) เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฯ และกลุ่มจังหวัด (สมุทรสาคร) เป็นต้น<br>O4: มีนโยบายที่สนับสนุนกลุ่มจังหวัดที่หลากหลาย ทั้งในส่วนของการท่องเที่ยว การผลักดันให้จังหวัดในพื้นที่เป็นแหล่งผลิตอาหารของโลก จังหวัดนำร่องในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ | T1: ปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศเมียนมาที่เป็นอุปสรรคทั้งในเรื่องการพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) นโยบายและระเบียบการค้าของประเทศเมียนมาที่ไม่แน่นอน<br>T2: ปัญหาความแออัดของถนนเพชรเกษม ที่เกิดจากปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าจากภาคใต้จำนวนมาก<br>T3: เส้นทางการขนส่งขาดการเชื่อมต่อกับเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานจากเมียนมา (มะริด - สิงขร) |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดประจวบคีรีขันธ์**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีด่านพรมแดนสิงขรตั้งอยู่ใกล้ตัวเมือง มีถนน 4 ช่องจราจรมายังด่านพรมแดน<br>S2: มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก<br>S3: ภูมิศาสตร์เชื่อมต่อภาคใต้และภาคกลาง<br>S4: ทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ มีทางออกทะเล<br>S5: มีทางรถไฟสำหรับการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้า<br>S6: เส้นทางคมนาคมหลากหลาย มีท่าเรือบางสะพานและท่าเรือประจวบ<br>S7: มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารจำนวนมาก<br>S8: ปริมาณขนส่งผลิตภัณฑ์เกษตรมีมาก<br>S9: มีเทศกาลประจำ เช่น เทศกาลดนตรีแจ๊ส (International Jazz Festival) การแข่งขันเรือใบ การแข่งกอล์ฟการแข่งขันเรือยาว เป็นต้น | W1: บริเวณด่านเป็นพื้นที่อนุรักษ์<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองไปยังสนามบินและท่าเรือ<br>W3: ขาดแคลนแรงงานในพื้นที่<br>W4: เส้นทางท่องเที่ยวที่ถ่ายโอนให้ท้องถิ่น ขาดการบำรุงรักษา<br>W5: ไม่มีท่าเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยว<br>W6: พื้นที่ของด่านสิงขรเป็นของกรมป่าไม้<br>W7: ด่านสิงขรยังไม่มีอาคารด่านพรมแดน (Customs. Immigration and Quarantine : CIQ) อาคารส่วนบริการและตรวจคนเข้าเมือง นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่สามารถตรวจลงตราวีซ่าได้<br>W8: ท่าอากาศยานหัวหินยังไม่ผ่านมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ทำให้ยากต่อการพัฒนา |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O1: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O2: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O3: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O4: มีการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเชิงสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O5: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O6: มีแนวเขตติดประเทศเพื่อนบ้านเป็นช่วงยาวมีความเป็นไปได้ในการพัฒนาด้านการค้าชายแดน<br>O7: มีพื้นที่ติดกับชายแดน แต่ไม่มีปัญหาชนกลุ่มน้อย<br>O8: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O9: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O10: ยุทธศาสตร์ชาติส่งเสริมเศรษฐกิจสีเขียว<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O12: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุน | T1: ความไม่แน่นอนของนโยบาย การเมือง และระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา<br>T2: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T3: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T4: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T5: ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานกับเมียนมา<br>T6: มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมแต่ไม่มีแผนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือศูนย์กลางสินค้า<br>T7: ปัญหาจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T8: ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ยังแก้ไขไม่มีประสิทธิภาพ<br>T9: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมืองส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T10: การชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T11: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T12: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T13: การขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงาน<br>T14: เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน ปรับปรุงและบำรุงรักษาสถานที่และแหล่งท่องเที่ยวของตัวเอง<br>T15: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T16: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T17: การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) ไม่ก้าวหน้า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเพชรบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ภายในเมือง<br>S2: มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ อุทยานแห่งชาติแก่งกระจานที่มีขนาดพื้นที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ<br>S3: ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S4: ที่ตั้งอยู่ใกล้ปากท่อ / แยกวังมะนาว เป็นทางแยกสู่ภาคกลางและภาคเหนือ<br>S5: มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากในพื้นที่อำเภอเขาย้อย<br>S6: มีผลิตผลด้านการเกษตร (มะนาว กล้วย น้ำตาลโตนด) | W1: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟ<br>W2: ไม่ใช่จุดหมายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ<br>W3: ไม่มีจุดรวมสินค้าเพื่อนำเข้า - ส่งออก ในจังหวัด<br>W4: ไม่มีด่านพรมแดน<br>W5: ทางเข้าออกเมืองมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง<br>W6: อำเภอที่อยู่ห่างถนนเพชรเกษม เช่น อำเภอบ้านแหลม อำเภอหนองหญ้าปล้อง ไม่เป็นที่รู้จักและไม่มีนักท่องเที่ยวเดินทางผ่าน |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O3: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O4: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O5: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS), (Joint Summit Declaration : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน ด้านการเกษตร<br>O6: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O7: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O8: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O9: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O10: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR – MAP<br>O11: มีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของเมียนมา<br>O12: กลุ่มนักท่องเที่ยวเริ่มกระจายการท่องเที่ยวออกจากจังหวัดภูเก็ต | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T4: ขาดงบประมาณการลงทุนจากภาครัฐ<br>T5: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T6: ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานกับเมียนมา<br>T7: อุตสาหกรรมขยายตัวแต่ขาดแผนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือศูนย์กลางสินค้า<br>T8: ปัญหาจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T9: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T10: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T11: การขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงาน<br>T12: เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน ปรับปรุงและบำรุงรักษาสถานที่และแหล่งท่องเที่ยวของตน<br>T13: แรงงานต่างด้าวมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ<br>T14: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T15: การจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดเพชรบุรี (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O13: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O14: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O15: โอกาสในการรองรับการกระจายสินค้าด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม (ถ่านหิน) สำคัญ<br>O16: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O17: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O18: การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ<br>O19: มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ | T16: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T17: สภาวะอากาศเปลี่ยนแปลงทำให้เกิดผลกระทบกับการกัดเซาะของพื้นที่ชายฝั่ง<br>T18: ไม่มีมาตรฐานยานพาหนะในการขนส่ง (รถบรรทุก)<br>T19: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสมุทรสาคร**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่กว่า 6,000 โรงงาน<br>S2: เป็นแหล่งที่ตั้งของห้องเย็น และมีอัตราค่าฝากสินค้าต่ำ<br>S3: อยู่ใกล้กรุงเทพฯ และมีทางรถไฟเส้นทางวงเวียนใหญ่ - มหาชัย<br>S4: เป็นจังหวัดชายทะเล ปากแม่น้ำท่าจีน มีศักยภาพด้านการประมงและธุรกิจที่ต่อเนื่อง และเป็นศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าสัตว์น้ำ<br>S5: มีสินค้าที่ขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ ได้แก่ มะพร้าวน้ำหอมบ้านแพ้ว และลำไยพวงทอง<br>S6: มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเกษตรที่หลากหลาย<br>S7: เป็นแหล่งที่พบนกปากช้อน วาฬบรูด้า โลมาอิรวดี และโลมาหัวบาตรหลังเรียบ | W1: การจราจรติดขัดบนถนนพระราม 2 ส่งผลต่อการขนส่งสินค้ารวมถึงการเดินทางท่องเที่ยว<br>W2: การขนส่งสาธารณะขาดการเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก<br>W3: ความถี่ของขบวนรถไฟยังน้อยและไม่ตรงเวลา<br>W4: การขนส่งเกลือจะใช้เรือออกมาจากพื้นที่ และขนถ่ายขึ้นรถบรรทุกบนถนนพระรามสอง มีความยากลำบาก<br>W5: ปัญหามลภาวะจากโรงงานอุตสาหกรรม<br>W6: เกษตรกรขาดความรู้การแปรรูปผลผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่า<br>W7: ปัญหาการขาดแรงงานในภาคอุตสาหกรรม |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว กลุ่มประวัติศาสตร์ ศาสนา และเกษตรในจังหวัด<br>O4: มีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ<br>O5: มีความนิยมของการท่องเที่ยวจากตลาดจีน อินเดีย และอาเซียน<br>O6: มีนโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O7: มีนโยบายสนับสนุนการทำการตลาดสินค้าเกษตรออนไลน์ เพิ่มความต้องการสินค้าทางด้านการเกษตร<br>O8: มีนโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O9: มีนโยบายสนับสนุนการพัฒนารถไฟชานเมือง (commuter train)<br>O10: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T3: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T4: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T5: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางรางทางน้ำ และทางบก<br>T6: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T7: เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.5 - 5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสมุทรสงคราม**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีคลองจำนวนมาก<br>S2: มีแหล่งท่องเที่ยวสำหรับผู้สูงอายุและมีศูนย์จัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City)<br>S3: ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S4: พื้นที่เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 (นครปฐม - ชะอำ)<br>S5: มีแม่น้ำแม่กลองไหลผ่าน<br>S6: เป็นแหล่งผลิตส้มโอและมะพร้าวน้ำหอม<br>S7: มีท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าทางทะเล | W1: มีถนนสายหลักที่เป็นสายประธานเพียงเส้นเดียว คือ ถนนพระราม 2 เพียงเส้นเดียว ขณะที่ถนนสายอื่นคับแคบ<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W3: การเดินทางทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ต้องใช้เรือเชื่อมระหว่างสถานีมหาชัยและสถานีบ้านแหลม สิ้นสุดที่สถานีแม่กลอง โดยไม่เชื่อมต่อกับทางหลักที่สถานีปากท่อ<br>W4: การขนส่งทางลำคลองติดอุปสรรคจากเขื่อนป้องกันน้ำเค็ม<br>W5: ขาดการเชื่อมโยงสถานีรถไฟกับแหล่งท่องเที่ยว<br>W6: เส้นทางถนนเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลไม่เพียงพอ<br>W7: เรือสินค้าไม่สามารถเข้าร่องน้ำแม่กลองได้ในช่วงน้ำขึ้นเนื่องจากความสูงของท้องสะพานไม่เพียงพอ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O3: นโยบายสนับสนุนการพัฒนารถไฟชานเมือง (commuter train)<br>O4: แนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O5: กระแสความนิยมของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม<br>O6: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O7: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O8: การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ<br>O9: ยุทธศาสตร์ชาติส่งเสริมเศรษฐกิจสีเขียว<br>O10: การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O11: การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น | T1: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T2: ขาดงบประมาณการลงทุนจากภาครัฐ<br>T3: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางรางทางน้ำ และทางบก<br>T4: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T5: อุตสาหกรรมขยายตัวแต่ขาดแผนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือศูนย์กลางสินค้า<br>T6: ปัญหาจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T7: การแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่มีประสิทธิภาพ<br>T8: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T9: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T10: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T11: การจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า<br>T12: สภาวะอากาศเปลี่ยนแปลงทำให้เกิดผลกระทบกับการกัดเซาะของพื้นที่ชายฝั่ง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีพื้นที่รวมมากที่สุดของภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ชุมพร และพัทลุง เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เป็นแหล่งเพาะปลูกผลไม้ เช่น ทุเรียน มังคุด ปาล์มน้ำมัน และกาแฟ เป็นต้น มีการทำประมงชายฝั่ง มีแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งเป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนา ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถแสดงดัง**ตารางที่ 5.3.6 - 1** ถึง **ตารางที่ 5.3.6 - 6**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

มีรายได้จากผลไม้เกษตรมูลค่าสูง (เช่น ทุเรียน มังคุด) รวมถึงสินค้าเกษตรอื่น ๆ ทั้งปาล์มน้ำมันและกาแฟ และประมงชายฝั่ง มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่หลากหลาย และมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนา มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยว มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่เข้มแข็งพร้อมผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจ มีท่าเรือประมงและท่าเรือพาณิชย์ที่ให้บริการเพื่อการขนส่งสินค้า มีระบบรางสายหลักผ่านพื้นที่ การขนส่งระบบรางและถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยวในระดับสากล โครงข่ายการคมนาคมทางถนนยังไม่ถูกพัฒนาอย่างสมบูรณ์ มีถนนเส้นหลักเพียงเส้นเดียวและไม่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน เป็นต้น ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะหรือรถรับจ้างภายในเมือง ไม่มีจุดรวบรวมสินค้าเกษตรของจังหวัด ไม่มีพื้นที่ท่าเรือสำราญ และโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยว

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) (Joint Summit Declaration : JSD) เป็นต้น มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ ได้รับการประกาศเป็นเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City) และเมืองกีฬา (Sport City) นโยบายรัฐบาลสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเศรษฐกิจชายแดน กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เป็นจังหวัดที่อยู่ในโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) มีการพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

มีข้อจำกัดการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศมาเลเซีย ไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย รถไฟไทยไม่สามารถเดินรถข้ามแดนเข้าไปในประเทศมาเลเซีย ปัญหาการขนส่งผ่านแดนล่าช้า ไม่มีจุดบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ส่งผลเสียต่อสินค้าเกษตร ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น เหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยในพื้นที่ชายแดน

**ตารางที่ 5.3.6 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีรายได้จากผลไม้เกษตรมูลค่าสูง ได้แก่ ทุเรียน และมังคุด รวมถึงสินค้าเกษตรอื่น ๆ ทั้งปาล์มน้ำมัน กาแฟและประมงชายฝั่ง<br>S2: มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่หลากหลายและมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนา<br>S3: มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยว<br>S4: มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่เข้มแข็งพร้อมผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจ<br>S5: มีท่าเรือประมง และท่าเรือพาณิชย์ให้บริการเพื่อการขนส่งสินค้า<br>S6: มีระบบรางสายหลักผ่านพื้นที่ การขนส่งระบบรางและถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน | W1: การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง<br>W2: แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยวนานาชาติ<br>W3: โครงข่ายการคมนาคมทางถนนยังไม่มีการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ มีถนนเส้นหลักเพียงเส้นเดียว และไม่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน เป็นต้น<br>W4: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะหรือรถรับจ้างภายในตัวเมือง<br>W5: ขาดจุดรวบรวมสินค้าเกษตรของจังหวัด เช่น จังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นต้น<br>W6: ขาดท่าเรือสำราญ พื้นที่สันทนาการและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยว |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT) (Joint Summit Declaration : JSD) )<br>O2: มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ<br>O3: ได้รับการประกาศเป็นเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City) และเมืองกีฬา (Sport City)<br>O4: นโยบายรัฐบาลสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับเศรษฐกิจชายแดน<br>O5: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O6: เป็นจังหวัดที่อยู่ในโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O7: มีการพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง | T1: ไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทยและมาเลเซีย<br>T2: มีข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั้งทางรถบรรทุกและรถไฟไปยังมาเลเซีย<br>T3: ปัญหาการขนส่งผ่านแดนล่าช้า ไม่มีระบบบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ส่งผลเสียต่อสินค้าเกษตร<br>T4: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T5: ยังมีเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ชายแดน |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.6 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดชุมพร**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มียอดรายได้จากทุเรียนสูงมากในปัจจุบัน รวมถึงสินค้าเกษตรอื่น ๆ ทั้งปาล์มน้ำมันและกาแฟ<br>S2: นักท่องเที่ยวในจังหวัดชุมพรมาจากกรุงเทพฯ และหัวหินโดยตรง ปัจจุบันมีตัวเลขนักท่องเที่ยวสูง<br>S3: ท่าอากาศยานชุมพรมีประสิทธิภาพสูงในการรองรับนักท่องเที่ยว<br>S4: มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่เข้มแข็งพร้อมผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจ | W1: เส้นทางการขนส่งสินค้า ทั้งน้ำมันปาล์มและทุเรียน ทั้งทางถนนและทางรางไม่สามารถรองรับความต้องการขนส่งทั้งหมดได้<br>W2: ขาดพื้นที่และท่าเรือสำราญ และโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยว<br>W3: ท่าอากาศยานชุมพรปัจจุบันยังไม่มีแผนรองรับการขนส่งสินค้า<br>W4: ทางเข้า - ออกท่าอากาศยาน และการเดินทางเชื่อมต่อท่าอากาศยานยังไม่ดีพอ<br>W5: การเดินทางโดยรถไฟล่าช้า ทำให้นักท่องเที่ยวตกค้างเนื่องจากไม่สัมพันธ์กับตารางการเดินทางทางเรือ<br>W6: โครงข่ายถนนมีเส้นเดียว คือ ทางหลวงหมายเลข 41 และไม่เชื่อมต่อกับอำเภอสวี<br>W7: ท่าเทียบเรือของกรมเจ้าท่าไม่ได้ใช้ประโยชน์ (แหลมคอกวาง)<br>W8: รถไฟรางคู่ของชุมพรไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร เนื่องจากการเดินทางเชื่อมต่อกับสถานียังไม่ดีพอ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O2: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)<br>O3: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O6: มีนโยบายยกระดับเป็นจุดผ่อนปรน เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางชายแดน<br>O7: มีนโยบายพัฒนาโครงข่ายสายรองเชื่อมต่อพื้นที่เมือง<br>O8: เชื่อมโยงกับจุดจอดเรือสำราญและเส้นทางเดินเรือเฟอรี่<br>O9: มีความต้องการสินค้าเกษตรค่อนข้างสูง โดยเฉพาะทุเรียนและมีแนวโน้มสูงขึ้น<br>O10: มีแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: ไม่มีกิจกรรมรองรับความต้องการนักท่องเที่ยวต่างชาติ<br>T3: การแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่มีประสิทธิภาพ<br>T4: การเกิดขึ้นของโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ทำให้มีผู้อยู่อาศัยในจังหวัดเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและการเดินทางในเมือง<br>T5: ไม่มีศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) สำหรับสินค้าเกษตร<br>T6: ปัญหาเรื่องอุทกภัยของภาคใต้ ทำให้มีปัญหาในการเดินทางเนื่องจากภาคใต้มีเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียว |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.6 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสุราษฎร์ธานี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีผลไม้เกษตรมูลค่าสูง ได้แก่ ทุเรียนและมังคุด<br>S2: มีกลุ่มวิสาหกิจชุมชนที่เข้มแข็งพร้อมรองรับ การท่องเที่ยวชุมชน (กลุ่มเกษตรกรผลิตสมุนไพร) รวมถึงจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางของโรงพยาบาลในกลุ่มจังหวัดมีศักยภาพในการสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ<br>S3: มีสินค้าเกษตรและประมงมูลค่าสูงที่มีศักยภาพ เช่น กุ้ง ทุเรียน มังคุด เป็นต้น<br>S4: มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว เน้นการสร้างรายได้ให้แก่พื้นที่ | W1: มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ออกมายังจุดรวบรวม แต่ยังขาดจุดรวบรวมสินค้าเกษตรของจังหวัดสุราษฎร์ธานี (ปัจจุบันขาดตลาดกลางเกษตร)<br>W2: ท่าเทียบเรือชำรุด ไม่ได้รับการบำรุงรักษาทางเอกชน ไม่สามารถเข้าไปดูแลได้ (ชำรุดในหลาย ๆ จุด)<br>W3: รถโดยสารสาธารณะ (ท่าอากาศยาน ท่าเรือ) มีการวิ่งทับเส้นทาง และมีผู้ไม่ได้รับสัมปทาน<br>W4: จำนวนแคร่ของระบบรางไม่พอ รถไฟมีความล่าช้าในการขนส่ง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)<br>O2: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O3: ความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูงแต่ยังขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O4: กลุ่มนักท่องเที่ยวเริ่มกระจายการท่องเที่ยวออกจากจังหวัดภูเก็ต<br>O5: มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ<br>O6: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: ไม่มีกิจกรรมรองรับความต้องการนักท่องเที่ยวต่างชาติ<br>T3: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T4: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง<br>T5: ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ยังแก้ไขไม่มีประสิทธิภาพ<br>T6: ปัญหาท่าเทียบเรืออเนกประสงค์เกาะพะงันแออัด ทำให้การเดินทางล่าช้า และเรือจำเป็นต้องรอคิวเพื่อเข้าเทียบท่า<br>T7: ปัญหาเรื่องอุทกภัยของภาคใต้ ทำให้มีปัญหาในการเดินทางเนื่องจากมีเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียว<br>T8: การส่งออกสินค้าประมงทางอากาศ มีหลายขั้นตอนก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.6 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครศรีธรรมราช**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นเมืองท่องเที่ยว มีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนาที่เป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ<br>S2: ปี 2565 ท่าอาศยานสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 4.6 ล้านคนต่อปี<br>S3: มีโครงการพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำปากพนัง เป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือประมง จังหวัดนครศรีธรรมราช และเป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญ<br>S4: อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตยางพาราและสกัดน้ำมันปาล์มดิบ และอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์<br>S5: รถไฟสายใต้ทุกขบวนผ่านชุมทางทุ่งสง<br>S6: มีผลผลิตทางการเกษตรและเป็นศูนย์รวบรวมผลไม้จาก 3 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | W1: การขนส่งทางรางยังขาดระบบที่เป็นมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก<br>W2: ระบบขนส่งสาธารณะยังขาดคุณภาพ ความตรงต่อเวลาและความปลอดภัย<br>W3: ในการขนส่งสินค้าไปท่าเรือปีนัง ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสูง<br>W4: อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดนครศรีธรรมราชพึ่งพากลุ่มลูกค้าจัดประชุมสัมมนาเป็นหลัก<br>W5: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิตและการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว กลุ่มประวัติศาสตร์ ศาสนาและเกษตรในจังหวัด<br>O4: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)<br>O5: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O6: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O7: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลก กระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T3: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T4: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.6 - 5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสงขลา**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นเมืองท่องเที่ยว มีสถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติและวัฒนธรรม<br>S2: มีท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นท่าอากาศยานหลักของภูมิภาค<br>S3: มีท่าเรือพาณิชย์ที่ให้บริการเพื่อการขนส่งสินค้า<br>S4: มีระบบรางสายหลักผ่านพื้นที่ โดยมีชุมทางหาดใหญ่เป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สำคัญ<br>S5: มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน มีด่านการค้าชายแดน การขนส่งระบบรางและถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>S6: เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ และนิคมอุตสาหกรรมสงขลา | W1: การขนส่งทางรางยังขาดระบบที่เป็นมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก<br>W2: ท่าเรือขาดสิ่งอำนวยความสะดวกทำให้รองรับปริมาณสินค้าได้น้อย<br>W3: ระบบขนส่งสาธารณะยังขาดคุณภาพ ความตรงต่อเวลาและความปลอดภัย<br>W4: ในการขนส่งสินค้าไปท่าเรือปีนังใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสูง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิตและการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O2: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) (Joint Summit Declaration : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนด้านการเกษตร<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)<br>O4: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O5: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O6: มีการเติบโตของตลาดอาหารและท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O7: มีการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเชิงสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O8: มีแนวโน้มการท่องเที่ยวแบบมูลค่าสูง (High Value Tourism)<br>O9: นโยบายนำร่องพัฒนาเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City)<br>O10: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: ข้อจำกัดด้านการส่งออกสัตว์ไปมาเลเซีย สามารถส่งได้เฉพาะสัตว์มีชีวิต<br>T3: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T4: ข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั้งทางรถบรรทุกและรถไฟไปยังมาเลเซีย<br>T5: ไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทยและมาเลเซีย<br>T6: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T7: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T8: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T9: เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T10: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T11: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T12: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T13: ปัญหาการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เช่น การขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก การขาดแคลนแรงงานกรีดยาง เป็นต้น<br>T14: ปัญหาเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดน<br>T15: การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) ไม่ก้าวหน้า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.6 - 6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพัทลุง**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: ที่ตั้งจังหวัดอยู่กึ่งกลางของภาคใต้ สามารถเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ฝั่งอันดามันและกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน<br>S2: มีทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงสายหลักอื่น ๆ ตัดผ่าน<br>S3: มีทางรถไฟสายใต้เป็นระบบรางสายหลักผ่านพื้นที่<br>S4: มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ ทะเลน้อยและทะเลสาบสงขลา<br>S5: มีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในอำเภอเขาชัยสน<br>S6: มีสถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติแบบป่าเขาในอำเภอกงหรา<br>S7: มีข้าวสังข์หยดเป็นผลผลิตทางการเกษตรที่มีชื่อเสียง | W1: ในการขนส่งสินค้าไปท่าเรือปีนังใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสูง<br>W2: แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพัทลุงยังไม่ได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยวนานาชาติ<br>W3: โครงข่ายการคมนาคมทางถนนยังไม่ถูกพัฒนาอย่างสมบูรณ์<br>W4: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะหรือรถรับจ้างภายในตัวเมือง<br>W5: ไม่มีท่าอากาศยาน |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิตและการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: จังหวัดใกล้เคียงมีอุตสาหกรรมทางการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิต<br>O4: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O5: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O6: ยุทธศาสตร์ชาติส่งเสริมเศรษฐกิจสีเขียว<br>O7: มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย<br>O8: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น | T1: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T2: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T3: มีข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั้งทางรถบรรทุกและรถไฟไปยังมาเลเซีย<br>T4: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T5: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T6: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง<br>T7: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T8: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T9: ปัญหาภาวะขาดแคลนแรงงาน และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เช่น การขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก การขาดแคลนแรงงานกรีดยาง เป็นต้น |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล มีจุดเด่นเรื่องการท่องเที่ยวที่เป็นจุดหมายการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ ซึ่งระบบเศรษฐกิจที่ผ่านมาพึ่งพาการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถแสดงดัง**ตารางที่ 5.3.7 - 1** ถึง**ตารางที่ 5.3.7 - 7**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

เป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลก มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงจำนวนมาก พื้นที่เมืองหลักสามารถเข้าถึงท่าอากาศยานได้ในระยะ 100 กิโลเมตร ทุกจังหวัดสามารถผลิตสินค้าประมงได้ และมีแหล่งผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรในพื้นที่

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวและเดินทางในพื้นที่ ไม่มีทางรถไฟ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง มีท่าเรือไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว และมีปัญหาในการเดินทางและขนส่งเข้าถึงพื้นที่ทั้งในภาคการท่องเที่ยวและภาคการเกษตร

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

ปัจจัยด้านการขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ปัจจัยด้านนโยบายส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจเวลเนสอันดามัน (Andaman Wellness Economic Corridor) ปัจจัยด้านกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตร และปัจจัยด้านนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญแก่การท่องเที่ยวเมืองรอง

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

ปัจจัยด้านสถานการณ์ความไม่แน่นอนของการเมืองและนโยบายระหว่างประเทศ ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 (COVID - 19) ปัจจัยด้านสภาวะเงินเฟ้อทั่วโลก และปัจจัยด้านนโยบายการนำเข้า - ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศที่มีข้อจำกัดสูง

**ตารางที่ 5.3.7 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: พื้นที่เมืองหลักสามารถเข้าถึงท่าอากาศยานได้ในระยะ 100 กิโลเมตร<br>S2: เป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลก<br>S3: ทุกจังหวัดสามารถผลิตสินค้าประมงได้<br>S4: มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงจำนวนมาก<br>S5: มีแหล่งผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร | W1: ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวและเดินทางในพื้นที่<br>W2: จังหวัดส่วนใหญ่ไม่มีทางรถไฟ<br>W3: มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูง<br>W4: จำนวนท่าเรือไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว<br>W5: มีปัญหาในการเดินทางและขนส่งเข้าถึงพื้นที่ทั้งในภาคการท่องเที่ยวและภาคการเกษตร |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: มีการขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC<br>O2: ระเบียงเศรษฐกิจเวลเนสอันดามัน (Andaman Wellness Economic Corridor)<br>O3: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตร<br>O4: นโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญแก่การท่องเที่ยวเมืองรอง | T1: สถานการณ์ความไม่แน่นอนของการเมืองและนโยบายระหว่างประเทศ<br>T2: การระบาดของสถานการณ์โควิด - 19 ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว<br>T3: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T4: นโยบายการนำเข้า - ส่งออก สินค้าระหว่างประเทศที่มีข้อจำกัดสูง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดระนอง**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีท่าเรือและท่าอากาศยาน สามารถพัฒนาเป็นประตูการค้าสู่เอเชียใต้<br>S2: การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เช่น ปูนซีเมนต์ น้ำมัน สินค้าอุปโภคบริโภค และสัตว์น้ำ (นำเข้าจากเมียนมา) เป็นต้น<br>S3: มีตลาดการค้าปลาที่ใหญ่ที่สุด<br>S4: มีการเพาะเลี้ยงกุ้งและมีโรงน้ำแข็งจำนวนมาก<br>S5: มีแหล่งน้ำพุร้อน สามารถพัฒนาต่อยอด เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว | W1: มีนักท่องเที่ยวต่างชาติน้อย<br>W2: ที่ดินส่วนใหญ่เป็นเขตอนุรักษ์ ทำให้ยากต่อการลงทุน<br>W3: ขาดศักยภาพของท่าเรือที่จะรองรับท่าเรือยอร์ช (ท่าเรือน้ำลึกเพื่อรองรับเรือสำราญ) และการขนส่งที่สนับสนุน<br>W4: ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวและเดินทางในพื้นที่<br>W5: ไม่มีจุดพักรถ ทำให้รถขนส่งจอดข้างทาง<br>W6: สินค้าจากภาคกลางขนส่งมาทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วจึงส่งมาจังหวัดระนองเพื่อส่งออกและอุปโภคบริโภค แต่ขาดเส้นทางการขนส่งโดยตรงระหว่างจังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดระนอง<br>W7: การเดินทางเชื่อมต่อชุมชนขนาดเล็กติดพื้นที่ป่าสงวนไม่สามารถพัฒนาได้<br>W8: ปัจจุบันจังหวัดระนองมีถนนหลักคือ ถนนเพชรเกษมเพียงเส้นเดียว ก่อให้เกิดปัญหาการเดินทางและขนส่ง หากถนนเส้นดังกล่าวมีปัญหา |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดระนอง (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: รัฐบาลสนับสนุนการท่องเที่ยวตามศักยภาพของภาคใต้อันดามัน<br>O3: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O4: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O5: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O6: นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern economic corridor : SEC)<br>O7: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ (LandBridge)<br>O8: จังหวัดใกล้เคียงมีอุตสาหกรรมทางการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิต<br>O9: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O10: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O11: มีการขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC<br>O12: กลุ่มนักท่องเที่ยวเริ่มกระจายการท่องเที่ยวออกจากจังหวัดภูเก็ต<br>O13: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O14: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O15: มีพื้นที่ติดกับชายแดน แต่ไม่มีปัญหาชนกลุ่มน้อย<br>O16: การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวควบคู่กับทางเมียนมา<br>O17: แนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O18: ความนิยมของการท่องเที่ยวธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O19: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น | T1: ความไม่แน่นอนของนโยบาย การเมือง และระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา<br>T2: ข้อจำกัดในการนำเข้าสินค้าของแต่ละประเทศมีมาตรฐานแตกต่างกัน และมีการใช้มาตรการกีดกันทางภาษี<br>T3: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T4: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T5: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T6: การเกิดขึ้นของโครงการแลนด์บริดจ์ (LandBridge) ทำให้มีผู้อยู่อาศัยในจังหวัดเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและการเดินทางในเมือง<br>T7: สัตว์น้ำทะเลมีปริมาณน้อยลง<br>T8: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T9: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T10: ผังเมืองและข้อจำกัดในการใช้พื้นที่อนุรักษ์เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเมือง<br>T11: กฎระเบียบในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับท่าเรือขนาด 50 ตันกรอส ทำให้ไม่สามารถขยายท่าเรือได้ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดพังงา**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ หมู่เกาะและชายหาดและมีกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย<br>S2: ความหลากหลายเชิงวัฒนธรรม เมืองเก่า โบราณคดี และชุมชนที่มีความเป็นมายาวนานและมีคุณค่า<br>S3: มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ มีพื้นที่ป่าชายเลนจำนวนมาก<br>S4: มีปัจจัยพื้นฐานการผลิตทางการเกษตรมีศักยภาพที่เอื้อต่อการเพิ่มมูลค่าการค้าของจังหวัด | W1: ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เช่น ท่าอากาศยาน รถไฟ ท่าเรือ เป็นต้น<br>W2: เป็นจังหวัดที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดอันดับที่ 20 ของประเทศ<br>W3: ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มเสื่อมโทรม (การบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ ขยะมูลฝอยในทะเลและพื้นที่ท่องเที่ยว การลดลงของป่าพรุ ป่าชายเลน)<br>W4: ขาดการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพในการเพิ่มมูลค่าด้านการเกษตร (ตลาดกลางสินค้า ต้นทุนการผลิต การรวมกลุ่ม หรือสถาบันเกษตรกร เกษตรอุตสาหกรรมแปรรูป) |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลสนับสนุนการท่องเที่ยวตามศักยภาพของภาคใต้อันดามัน<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: นโยบายส่งเสริมการพัฒนาโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera)<br>O4: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) (Joint Summit Declaration : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนด้านการเกษตร<br>O5: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O6: มีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T3: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดภูเก็ต**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เกษตรรายย่อยมีคุณภาพ สินค้ากว่าร้อยละ 90 เป็นการบริโภคภายในจังหวัด<br>S2: เป็นเมืองนักท่องเที่ยว มีความเข้มแข็งด้านการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ (Health and Wellness)<br>S3: การท่องเที่ยวชุมชน ซึ่งเกษตรกรรายย่อยมีความพร้อมและมีคุณภาพสูง และมีความต้องการของนักท่องเที่ยว<br>S4: มีความสามารถในการพัฒนาให้เป็นทูน่าฮับ<br>S5: เอกชนมีความพร้อมในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและบริการรถโดยสารสาธารณะ | W1: ขาดการสนับสนุนด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและการประชาสัมพันธ์สินค้าเกษตรในจังหวัด<br>W2: ระบบขนส่งสาธารณะขาดการพัฒนาและสนับสนุนอย่างจริงจัง<br>W3: มีความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดสูง แต่มีปัญหาในการเดินทางท่องเที่ยว (เช่น กะตะ กะรน เป็นต้น นักท่องเที่ยวมีความต้องการในการเดินทางสูง แต่ขาดระบบขนส่งสาธารณะสนับสนุน)<br>W4: การขนส่งสินค้าขาออกจากจังหวัดภูเก็ตมีปัญหาทำให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) ไม่สามารถดำเนินการ หรือให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ<br>W5: มีท่าเรือท่องเที่ยวเพียง 2 แห่ง ทำให้รองรับนักท่องเที่ยวได้น้อย |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: มีเทศกาลประจำ เช่น เทศกาลดนตรีแจ๊ส (International Jazz Festival) การแข่งขันเรือใบ การแข่งกอล์ฟ การแข่งขันเรือยาว<br>O2: รัฐบาลสนับสนุนการท่องเที่ยวตามศักยภาพของภาคใต้อันดามัน<br>O3: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O4: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O5: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูงแต่ยังขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O6: มีความต้องการสินค้าเกษตรภายในจังหวัดสูงจากประชากรภายในจังหวัดและนักท่องเที่ยว<br>O7: ความนิยมของการท่องเที่ยวจากตลาดจีน อินเดีย และอาเซียน<br>O8: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O9: แนวโน้มการท่องเที่ยวแบบมูลค่าสูง (High Value Tourism)<br>O10: นโยบายนำร่องพัฒนาเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City)<br>O11: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O12: มีความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสูง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ | T1: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T2: ปัญหาการจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T3: ปัญหาค่าบริการแท็กซี่ราคาสูง<br>T4: ปัญหาเรื่องสัมปทานการเดินรถ เอกชนพร้อมดำเนินงานแต่ไม่ได้รับการสนับสนุน<br>T5: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T6: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T7: ปัญหาเรื่อง พ.ร.บ. การประมงส่งผลต่ออุตสาหกรรมการนำเข้า - ส่งออกปลาทูน่า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดกระบี่**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน<br>S2: สามารถเข้าถึงจังหวัดได้ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ<br>S3: มีรายได้หลักทั้งจากภาคการท่องเที่ยวและภาคการเกษตร<br>S4: เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว โดยมีสถานที่ท่องเที่ยวและที่พักคุณภาพสูง | W1: โครงข่ายคมนาคมสายรองไม่มีคุณภาพ<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W3: ค่ารถโดยสารมีราคาแพง<br>W4: ต้นทุนขนส่งค่อนข้างสูง<br>W5: มีปัญหาในการเดินทางและขนส่งเข้าถึงพื้นที่ทั้งในภาคการท่องเที่ยวและภาคการเกษตร<br>W6: ไม่มีท่าเรือหลัก ต้องพึ่งพาท่าเรือของจังหวัดภูเก็ต |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: รัฐบาลสนับสนุนการท่องเที่ยวตามศักยภาพของภาคใต้อันดามัน<br>O3: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O4: จังหวัดใกล้เคียงมีอุตสาหกรรมทางการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิต<br>O5: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่หรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O6: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O7: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O8: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูงแต่ยังขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O9: มีการเชื่อมต่อการพัฒนาทางทะเลร่วมกับจังหวัดตรัง<br>O10: การขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC<br>O11: มีความต้องการสินค้าเกษตรภายในจังหวัดสูงจากประชากรภายในจังหวัดและนักท่องเที่ยว<br>O12: กลุ่มนักท่องเที่ยวเริ่มกระจายการท่องเที่ยวออกจากจังหวัดภูเก็ต<br>O13: มีการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเชิงสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O14: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O15: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O16: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O17: การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ<br>O18: มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ<br>O19: มีความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสูง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: ระบบโลจิสติกส์ทับซ้อนระหว่างเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า<br>T3: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางรางทางน้ำ และทางบก<br>T4: นโยบายพัฒนาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ยังไม่มีความชัดเจนส่งผลกระทบต่อการเป็นเจ้าภาพจัดงาน Expo 2028<br>T5: ปัญหาค่าบริการแท็กซี่ราคาสูง<br>T6: ปัญหาเรื่องสัมปทานการเดินรถ เอกชนพร้อมดำเนินงานแต่ไม่ได้รับการสนับสนุน<br>T7: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T8: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T9: การจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า<br>T10: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T11: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ<br>T12: กฎระเบียบในการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าเรือขนาด 50 ตันกรอส ทำให้ไม่สามารถขยายท่าเรือได้<br>T13: ปัญหาเรื่อง พ.ร.บ. การประมงส่งผลต่ออุตสาหกรรมการนำเข้า - ส่งออกปลาทูน่า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดตรัง**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีการคมนาคมระบบรางรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า<br>S2: มีท่าเรือรัฐและเอกชนหลายแห่งในเขตอำเภอกันตัง<br>S3: มีระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถรับจ้างที่เป็นเอกลักษณ์<br>S4: ท่าอากาศยานตั้งอยู่ใกล้เมืองและอยู่ในแผนปรับปรุงของกรมท่าอากาศยาน ปี 2564<br>S5: แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมหลากหลาย<br>S6: แหล่งฝูงพะยูน หญ้าทะเล และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ | W1: พื้นที่เมืองเติบโตขวางการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟและท่าเรือกันตัง<br>W2: ขาดการเชื่อมต่อจากท่าอากาศยานไปยังแหล่งท่องเที่ยว<br>W3: ขาดการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัด<br>W4: ไม่มีที่พักระดับ 5 ดาว<br>W5: ขาดอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรขั้นกลาง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: รัฐบาลสนับสนุนการท่องเที่ยวตามศักยภาพของภาคใต้อันดามัน<br>O3: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O4: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT) (Joint Summit Declaration : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนด้านการเกษตร<br>O5: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O6: มีการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเชิงสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O7: กระแสความนิยมของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม<br>O8: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O9: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O10: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: มีการเชื่อมต่อกับระบบราง แต่ไม่อยู่ในแผนพัฒนาทางคู่<br>T3: ปัญหาเรื่องสัมปทานการเดินรถ เอกชนพร้อมดำเนินงาน แต่ไม่ได้รับการสนับสนุน<br>T4: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T5: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T6: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T7: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T8: ปัญหาภาวะขาดแคลนแรงงาน และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เช่น การขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก การขาดแคลนแรงงานกรีดยาง เป็นต้น<br>T9: ปัญหาผังเมืองและข้อจำกัดในการใช้พื้นที่อนุรักษ์เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเมือง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.7 - 7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสตูล**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีท่าเรือตำมะลังและท่าเรือปากบาราให้บริการเดินทางไปยังเกาะต่าง ๆ ทั้งของไทยและมาเลเซีย<br>S2: มีด่านชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>S3: มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองที่ยังให้บริการ<br>S4: มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพจำนวนมาก<br>S5: มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจำนวนมาก<br>S6: เป็นพื้นที่อุทยานธรณีโลกที่มีความสำคัญระดับโลก | W1: อำเภอเมืองตั้งอยู่ในเส้นทางรอง ไม่เชื่อมต่อกับเมืองหลักอื่น<br>W2: โครงข่ายทางหลวงภายในจังหวัดเป็นทางหลวงเส้นรอง ขาดการเชื่อมโยงพื้นที่ภายในจังหวัด<br>W3: ด่านชายแดนวังประจันเชื่อมด้วยถนนเส้นรองผ่านอุทยานแห่งชาติ<br>W4: ขาดการพัฒนาแหล่งการค้าการลงทุน ไม่มีตลาดกลางกระจายสินค้า<br>W5: ไม่มีเส้นทางรถไฟ<br>W6: ไม่มีท่าอากาศยาน<br>W7: ไม่มีท่าเรือที่รองรับแพขนานยนต์ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: รัฐบาลสนับสนุนการท่องเที่ยวตามศักยภาพของภาคใต้อันดามัน<br>O3: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O4: รัฐปะลิสและเกาะลังกาวีเป็นพื้นที่การพัฒนาสูงในมาเลเซียที่มีโอกาสในการเชื่อมต่อการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน<br>O5: มีการเชื่อมต่อการพัฒนาทางทะเลร่วมกับจังหวัดตรัง<br>O6: การเติบโตของตลาดอาหารและท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O7: มีการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเชิงสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O8: กระแสความนิยมของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม<br>O9: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O10: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกลุ่มเปราะบาง (เด็ก ผู้พิการ ผู้สูงอายุ) | T1: ข้อจำกัดด้านการส่งออกสัตว์ไปประเทศมาเลเซีย สามารถส่งได้เฉพาะสัตว์มีชีวิต<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: เส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียไม่ติดต่อกับเมืองใหญ่หรือแหล่งเศรษฐกิจการค้า<br>T4: ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ยังแก้ไขไม่มีประสิทธิภาพ<br>T5: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T6: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T7: ปัญหาภาวะขาดแคลนแรงงาน และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เช่น การขาดแคลนคนขับรถบรรทุก การขาดแคลนแรงงานกรีดยาง เป็นต้น<br>T8: ปัญหาผังเมืองและข้อจำกัดในการใช้พื้นที่อนุรักษ์เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเมือง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เป็นพื้นที่ที่การขนส่งมีความเฉพาะ เนื่องจากมีการติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่งได้รับอิทธิพลจากประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างชัดเจน โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถแสดงดัง **ตารางที่ 5.3.8 - 1** ถึง**ตารางที่ 5.3.8 - 4**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

มีเส้นทางถนนและรางที่เชื่อมต่อกันภายในกลุ่มจังหวัด มีท่าอากาศยานพาณิชย์ครอบคลุมในรัศมี 100 กิโลเมตร มีเส้นทางการขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพสูง มีชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซียหลายแห่ง และมีความต้องการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเฉพาะประเทศมาเลเซียและกลุ่มประเทศเอเชียกลาง

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

ต้นทุนค่าขนส่งสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ห่างไกล ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง การส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวมีความสับสน และการขนส่งทางรางที่ยังขาดประสิทธิภาพในการช่วยส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

ปัจจัยด้านนโยบายศูนย์กลางอาหารฮาลาล ปัจจัยด้านนโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - มาเลเซีย ปัจจัยด้านนโยบายเชื่อมต่อเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (ครอบคลุมพื้นที่ ยะลา ปัตตานี นราธิวาส เปรัค กลันตัน ตรังกานูสุมาตราใต้) และมีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

ปัจจัยด้านภาวะเศรษฐกิจหดตัวจากโรคระบาด COVID - 19 ปัจจัยด้านความไม่แน่นอนของปัญหาสถานการณ์ความไม่สงบ ปัจจัยด้านนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมายและปัจจัยด้านกฎการผ่านแดนของรถโดยสารขนาดใหญ่ ไม่อนุญาตให้รถโดยสารขนาดใหญ่จากประเทศไทยเข้าประเทศมาเลเซียได้

**ตารางที่ 5.3.8 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีเส้นทางถนนและรางที่เชื่อมต่อกันภายในกลุ่มจังหวัด<br>S2: มีท่าอากาศยานพาณิชย์ครอบคลุมในรัศมี 100 กิโลเมตร<br>S3: เส้นทางการขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพสูง<br>S4: มีชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซียหลายแห่ง<br>S5: มีความต้องการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะมาเลเซียและกลุ่มประเทศเอเชียกลาง | W1: ต้นทุนค่าขนส่งสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ห่างไกล<br>W2: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง<br>W3: การส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวมีความสับสน<br>W4: การขนส่งทางรางยังขาดประสิทธิภาพในการช่วยส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายศูนย์กลางอาหารฮาลาล<br>O2: นโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน<br>O3: นโยบายเชื่อมต่อเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (ยะลา ปัตตานี นราธิวาส เปรัค กลันตัน ตรังกานู สุมาตราใต้)<br>O4: เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - มาเลเซีย<br>O5: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม | T1: ภาวะเศรษฐกิจหดตัวจากโรคระบาดโควิด - 19<br>T2: ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความไม่สงบ<br>T3: นโยบายทางการค้าระหว่างประเทศต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย<br>T4: กฎการผ่านแดนของรถโดยสารขนาดใหญ่ ไม่อนุญาตให้รถโดยสารขนาดใหญ่จากไทยเข้าประเทศมาเลเซียได้ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.8 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดปัตตานี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดชายแดนใต้และจังหวัดสงขลาด้วยทางถนน ทางน้ำ และทางราง<br>S2: มีเส้นทางการขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพสูง<br>S3: มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | W1: ต้นทุนค่าขนส่งสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ห่างไกล<br>W2: มีปัญหาแรงงานไม่เพียงพอ<br>W3: สถานีรถไฟอยู่ห่างไกลจากตัวเมือง<br>W4: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง<br>W5: ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองไม่ได้มาตรฐาน<br>W6: อุตสาหกรรมประมงอยู่ในสถาวะถดถอย |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิตและการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O4: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT) (Joint Summit Declaration : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนด้านการเกษตร<br>O5: นโยบายเชื่อมต่อเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (ยะลา ปัตตานี นราธิวาส เปรัค กลันตัน ตรังกานู สุมาตราใต้)<br>O6: นโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน<br>O7: นโยบายศูนย์กลางอาหารฮาลาล<br>O8: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O9: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O10: มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟไทย - มาเลเซีย<br>O11: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูง แต่ยังขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O12: มีการขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC<br>O13: มีความต้องการสินค้าเกษตรค่อนข้างสูง โดยเฉพาะทุเรียนและมีแนวโน้มสูงขึ้น<br>O14: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะจีนและกลุ่ม ประเทศมุสลิม<br>O15: มีการเติบโตของตลาดอาหารและท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O16: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O17: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19 | T1: ข้อจำกัดด้านการส่งออกสัตว์ไปมาเลเซีย สามารถส่งได้เฉพาะสัตว์มีชีวิต<br>T2: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T3: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T4: เส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียไม่ติดต่อกับเมืองใหญ่หรือแหล่งเศรษฐกิจการค้า<br>T5: ไม่มีศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) สำหรับสินค้าเกษตร<br>T6: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T7: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T8: สัตว์น้ำทะเลมีปริมาณน้อยลง<br>T9: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T10: ปัญหาเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดน<br>T11: สภาวะอากาศเปลี่ยนแปลงทำให้เกิดผลกระทบกับการกัดเซาะของพื้นที่ชายฝั่ง<br>T12: กฎระเบียบในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับท่าเรือขนาด 50 ตันกรอส ทำให้ไม่สามารถขยายท่าเรือได้ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.8 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดยะลา**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีชายแดนค้าขายเบตงติดต่อกับประเทศมาเลเซีย<br>S2: เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรหลักของ 3 จังหวัดชายแดนใต้<br>S3: มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกับจังหวัดปัตตานีและจังหวัดนราธิวาส<br>S4: มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับจังหวัดปัตตานี<br>S5: มีรายได้หลักจากการท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ | W1: ไม่มีพื้นที่ติดทะเล<br>W2: การขนส่งมีต้นทุนสูง<br>W3: ห่างไกลจากท่าอากาศยานหาดใหญ่ ขณะที่ท่าอากาศยานเบตงไม่มีเที่ยวบินให้บริการ<br>W4: ขาดระบบขนส่งสาธารณะ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O4: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT) (JOINT SUMMIT DECLARATION: JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่งการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน ด้านการเกษตร<br>O5: นโยบายเชื่อมต่อเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (ยะลา ปัตตานี นราธิวาส เปรัค กลันตัน ตรังกานู สุมาตราใต้)<br>O6: นโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน<br>O7: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O8: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O9: การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น<br>O10: มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟไทย - มาเลเซีย<br>O11: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูง แต่ยังขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O12: มีการขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC<br>O13: มีความต้องการสินค้าเกษตรค่อนข้างสูงโดยเฉพาะทุเรียนและมีแนวโน้มสูงขึ้น<br>O14: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O15: มีการเติบโตของตลาดอาหารและท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O16: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>O17: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19 | T1: ไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T4: เส้นทางเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียไม่ติดต่อกับเมืองใหญ่หรือแหล่งเศรษฐกิจการค้า<br>T5: ไม่มีศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) สำหรับสินค้าเกษตร<br>T6: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T7: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T8: ปัญหาเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดน |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.8 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนราธิวาส**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีด่านชายแดนเชื่อมต่อประเทศมาเลเซีย 3 แห่ง<br>S2: มีระบบขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ<br>S3: มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ | W1: ขาดการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์<br>W2: สินค้าเกษตรส่วนใหญ่ไม่ได้แปรรูปภายในจังหวัด<br>W3: การส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวมีความสับสน<br>W4: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W5: เส้นทางรถไฟไม่เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย<br>W6: มีต้นทุนขนส่งที่สูง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ และการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O4: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT), (JOINT SUMMIT DECLARATION: JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน ด้านการเกษตร<br>O5: มีนโยบายเชื่อมต่อเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (ยะลา ปัตตานี นราธิวาส เปรัค กลันตัน ตรังกานู สุมาตราใต้)<br>O6: มีโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)<br>O7: จังหวัดใกล้เคียงมีอุตสาหกรรมทางการเกษตร และอุตสาหกรรมต่อเนื่องซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิต<br>O8: รัฐปะลิสและเกาะลังกาวีเป็นพื้นที่การพัฒนาสูงในมาเลเซีย ที่มีโอกาสในการเชื่อมต่อการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน<br>O9: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O10: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O11: มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟไทย - มาเลเซีย<br>O12: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะจีนและกลุ่ม ประเทศมุสลิม<br>O13: มีการเติบโตของตลาดอาหารและท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O14: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O15: ยุทธศาสตร์ชาติส่งเสริมเศรษฐกิจสีเขียว | T1: ข้อจำกัดด้านการส่งออกสัตว์ไปมาเลเซีย สามารถส่งได้เฉพาะสัตว์มีชีวิต<br>T2: ข้อกำหนดของสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลจัดระเบียบอุตสาหกรรมประมง การใช้แรงงาน และเรือประมงผิดกฎหมาย<br>T3: ข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั้งทางรถบรรทุกและรถไฟไปยังประเทศมาเลเซีย<br>T4: ไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย<br>T5: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T6: ขาดการสนับสนุน การบูรณาการการขนส่งทั้งทางราง ทางน้ำ และทางบก<br>T7: เส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียไม่ติดต่อกับเมืองใหญ่หรือแหล่งเศรษฐกิจการค้า<br>T8: ขาดศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) สำหรับสินค้าเกษตร<br>T9: ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวน<br>T10: สัตว์น้ำทะเลมีปริมาณน้อยลง<br>T11: ปัญหาเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดน |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

### 5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดแสดงดัง**ตารางที่ 5.3.9 - 1** ถึง **ตารางที่ 5.3.9 - 4**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

มีพื้นที่เชื่อมต่อกรุงเทพฯ และจังหวัดชลบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถเชื่อมต่อศูนย์โลจิสติกส์ทุกรูปแบบทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางราง และทางถนน เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ลาดกระบัง ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น มีโครงข่ายคมนาคมที่ดีเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังถึงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมถึงมีท่าเรือน้ำลึกที่นิคมฯ มีทรัพยากรธรรมชาติที่โดดเด่น มีภูมิทัศน์ทางทะเลที่สวยงาม มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง อยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุนด้านอุตสาหกรรม เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมสำคัญ ๆ

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

โครงข่ายการคมนาคมไม่เพียงพอก่อให้เกิดปัญหาการจราจรแออัด มีปริมาณรถบรรทุกสูงทำให้เกิดความเสียหายและมลภาวะ ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทางทั้งในพื้นที่เมืองและระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อการท่องเที่ยว ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนพัฒนาให้ได้มาตรฐาน โดยเป็นเพียงท่าเรือขนาดเล็กที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้งาน

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

แนวโน้มการส่งเสริมการลงทุนของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation : EECi) และมีอำเภอที่ถูกคัดเลือกให้เป็นพื้นที่ต้นแบบอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มีการลงทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์การขนส่งภาคพื้น ศูนย์ธุรกิจการค้า เขตประกอบการเสรี และสถานีรถไฟความเร็วสูงในท่าอากาศยานอู่ตะเภา อยู่บนเส้นทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน มีการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และมีการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port)

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

ข้อมูลของโครงการรถไฟความเร็วสูงขาดความชัดเจน เช่น กำหนดระยะเวลาการก่อสร้าง พิกัดเส้นทางและสถานี ผลกระทบจากสถานการณ์โรคโควิด - 19 ต่อแนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ก่อให้เกิดความเสียหายกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งโดยเฉพาะถนน การขาดแคลนแรงงาน เช่น ขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เป็นต้น

**ตารางที่ 5.3.9 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: พื้นที่เชื่อมต่อกรุงเทพฯ และจังหวัดชลบุรีและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถเชื่อมต่อศูนย์โลจิสติกส์ทุกรูปแบบทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางราง และทางถนน เช่น ICD ลาดกระบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น<br>S1: มีการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง<br>S1: มีโครงข่ายคมนาคมที่ดี มีเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังถึงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมถึงมีท่าเรือน้ำลึกที่นิคมฯ<br>S1: มีทรัพยากรธรรมชาติที่โดดเด่น มีภูมิทัศน์ทางทะเลที่สวยงาม มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง<br>S1: อยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมสำคัญ ๆ | W1: โครงข่ายการคมนาคมไม่เพียงพอก่อให้เกิดปัญหาการจราจรแออัด<br>W2: มีปริมาณรถบรรทุกสูง ทำให้เกิดความเสียหายและมลภาวะ<br>W3: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทางทั้งในพื้นที่เมืองและระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อการท่องเที่ยว<br>W4: ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนพัฒนาที่ดีพอโดยยังเป็นท่าเรือขนาดเล็กที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้งาน |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: แนวโน้มการส่งเสริมการลงทุนของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation : EECi) และมีอำเภอที่ถูกคัดเลือกให้เป็นพื้นที่ต้นแบบอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ<br>O2: มีการลงทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์การขนส่งภาคพื้น ศูนย์ธุรกิจการค้า เขตประกอบการเสรี และสถานีรถไฟความเร็วสูง ในท่าอากาศยานอู่ตะเภา<br>O3: อยู่บนเส้นทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน<br>O4: การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และมีการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) | T1: ข้อมูลของโครงการรถไฟความเร็วสูงขาดความชัดเจน เช่น กำหนดระยะเวลาในการก่อสร้าง พิกัดเส้นทางและสถานี<br>T2: ผลกระทบจากสถานการณ์โรคโควิด - 19 ต่อแนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ<br>T3: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศน้ำท่วมบ่อยครั้ง ก่อให้เกิดความเสียหายกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งโดยเฉพาะถนน<br>T4: ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน เช่น การขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เป็นต้น |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.9 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดฉะเชิงเทรา**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: พื้นที่เชื่อมต่อกรุงเทพฯ และจังหวัดชลบุรีและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ<br>S2: มีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรม<br>S3: เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>S4: เชื่อมต่อศูนย์โลจิสติกส์ทุกรูปแบบทั้ง ทางน้ำ ทางอากาศ ทางราง และทางถนน เช่น ICD ลาดกระบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น<br>S5: มีแหล่งท่องเที่ยวทางศาสนาที่สำคัญ<br>S6: มีเส้นทางสัญจรทางน้ำ | W1: คุณภาพถนนไม่ดี เนื่องจากเป็นเส้นทางสัญจรของรถบรรทุก<br>W2: มลภาวะที่เกิดจากรถบรรทุก<br>W3: การจราจรได้รับผลกระทบจากความหนาแน่นของรถบรรทุก การขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้าบ่อยครั้ง<br>W4: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W5: นักท่องเที่ยวไม่พักค้างคืนในตัวจังหวัด |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: นโยบายการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เกษตรอัจฉริยะ (Smart Farmer) อาหารปลอดภัย (Food Safety) และครัวไทยสู่ครัวโลก<br>O2: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) (JOINT SUMMIT DECLARATION : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนด้านการเกษตร<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)<br>O4: จังหวัดใกล้เคียงมีอุตสาหกรรมทางการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่องซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิต<br>O5: นโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน<br>O6: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O7: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O8: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O9: อยู่ในเส้นทางโครงการ MR - MAP<br>O10: นโยบายส่งเสริมการพื้นที่และระบบการขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอู่ตะเภา<br>O11: นโยบายสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบกที่จังหวัดฉะเชิงเทรา<br>O12: นโยบายสนับสนุนการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3<br>O13: มีแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน | T1: ข้อจำกัดในการนำเข้าสินค้าของแต่ละประเทศมีมาตรฐานแตกต่างกัน และมีการใช้มาตรการกีดกันทางภาษี<br>T2: การแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างประเทศที่รุนแรงขึ้นในอนาคตอาจส่งผลกระทบเชิงลบด้านเกษตรและอุตสาหกรรม<br>T3: ยังมีปัญหาจากมาตรการกีดกันการค้าของประเทศคู่ค้า<br>T4: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T5: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง<br>T6: มีการลงทุนก่อสร้างท่าเรือในกัมพูชาแต่ขาดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งจากไทยไปกัมพูชา<br>T7: ข้อมูลของโครงการรถไฟความเร็วสูงขาดความชัดเจน เช่น กำหนดระยะการก่อสร้าง พิกัดเส้นทาง และสถานี เป็นต้น<br>T8: การแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีประสิทธิภาพ<br>T9: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลกและเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T10: การชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T11: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T12: มีปริมาณจราจรผ่านเมือง (Through Traffic) มากส่งผลต่อความติดขัดภายในจังหวัด<br>T13: การจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า<br>T14: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก<br>T15: ไม่มีมาตรฐานยานพาหนะในการขนส่ง (รถบรรทุก)<br>T16: ระเบียบและข้อบังคับด้านการบรรทุกขนส่งสินค้าขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.9 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดฉะเชิงเทรา (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O14: รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการโควิด - 19<br>O15: มีเส้นทางการขนส่งผลไม้และสินค้าหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและจีน | |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.9 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดชลบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีที่ตั้งเป็นประตูเชื่อมโยงสู่ภาคตะวันออก มีการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง มีโครงข่ายคมนาคมที่ดีเชื่อมโยงกับภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ<br>S2: มีทรัพยากรธรรมชาติที่โดดเด่น มีภูมิทัศน์ทางทะเลที่สวยงาม มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง<br>S3: เป็นศูนย์รวมที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ<br>S4: เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และธุรกิจบริการ รวมทั้งที่พักโรงแรมขนาดใหญ่ | W1: โครงข่ายคมนาคมยังไม่เพียงพอ มีปัญหาจราจรติดขัดในช่วงท่องเที่ยวและการขนส่งภาคอุตสาหกรรมรายวัน<br>W2: แหล่งน้ำสำหรับการพัฒนามีจำกัด<br>W3: ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม เช่น ป่าชายเลน การกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบางแสน เป็นต้น<br>W4: มีปัญหาสังคมมาก เช่น ยาเสพติด อาชญากรรม เป็นต้น<br>W5: การทำงานอิงระบบราชการไม่เกิดประสิทธิภาพสูงสุด<br>W5: ขาดการควบคุมและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม เช่น ขยะ และมลพิษจากโรงงาน เป็นต้น |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: สามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการสร้างประชาคมเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>O4: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O5: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O6: นโยบายสนับสนุนการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3<br>O7: ความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูง แต่ขาดระบบการเดินทางขนส่งสาธารณะที่เข้มแข็ง<br>O8: ความนิยมของการท่องเที่ยวจากตลาดจีน อินเดีย และอาเซียน<br>O9: เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) | T1: ปัญหามาตรการกีดกันการค้าของประเทศคู่ค้า<br>T2: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T3: ปัญหาภาวะขาดแคลนแรงงาน และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เช่น การขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก การขาดแคลนแรงงานกรีดยาง เป็นต้น<br>T4: ปัญหาผังเมืองและข้อจำกัดในการใช้พื้นที่อนุรักษ์เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเมือง<br>T5: การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.9 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดระยอง**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: อยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>S2: มีเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังถึงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด มีท่าเรือน้ำลึกที่นิคมฯ<br>S3: มีท่าอากาศยานอู่ตะเภาที่รัฐบาลจะพัฒนาเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของประเทศ<br>S4: เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุนด้านอุตสาหกรรม เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมสำคัญ ๆ เช่น โรงแยกก๊าซธรรมชาติ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี การผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ แปรรูปสินค้าเกษตร เป็นต้น<br>S5: มีหาดทรายสวยงาม และหมู่เกาะ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ<br>S6: มีสวนผลไม้ให้เยี่ยมชมและชิมรสชาติที่สดอร่อยเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว | W1: ปัญหาการจราจรแออัด สาเหตุจากคุณภาพของถนนและมีปริมาณรถ<br>W2: ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลตำบลเพเป็นท่าเรือขนาดเล็ก<br>W3: มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหามลพิษ ทั้งขยะ น้ำเสีย ฝุ่นละอองขนาดเล็กและปัญหาน้ำมันรั่วลงในพื้นที่ทะเล<br>W4: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>W5: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว กลุ่มประวัติศาสตร์ ศาสนา และเกษตรในจังหวัด<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>O4: นโยบายส่งเสริมและขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพอเพียง (Sufficiency Economy Development Zones : SEDZ) ด้วยโมเดลเศรษฐกิจใหม่<br>O5: จังหวัดใกล้เคียงมีอุตสาหกรรมทางการเกษตรและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิต<br>O6: นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ<br>O7: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O8: นโยบายส่งเสริมการพื้นที่และระบบการขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอู่ตะเภา<br>O9: นโยบายสนับสนุนการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3<br>O10: โอกาสในการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟไทย - ลาว - จีน<br>O11: มีความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวสูง<br>O12: มีความต้องการสินค้าเกษตรค่อนข้างสูง โดยเฉพาะทุเรียน และมีแนวโน้มสูงขึ้น | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T3: สภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว<br>T4: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T5: สภาวะอากาศเปลี่ยนแปลงทำให้เกิดผลกระทบกับการกัดเซาะของพื้นที่ชายฝั่ง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.9 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดระยอง (ต่อ)**

| โอกาส | อุปสรรค |
|---|---|
| O13: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O14: การท่องเที่ยวของตลาดจีน อินเดีย และอาเซียนมีการเติบโต | |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

## 5.3.10 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว เป็นแหล่งเพาะปลูกผลไม้หลักของประเทศ (ทุเรียน มังคุด เงาะ ลำไย) และแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญและหลากหลายของประเทศ ทั้งปศุสัตว์ (โคเนื้อ ไก่พื้นเมือง ไก่ไข่) ประมงน้ำจืด และประมงชายฝั่ง ซึ่งมีปริมาณการผลิตมากพอสำหรับใช้บริโภคภายในประเทศ และส่งออกไปยังต่างประเทศ รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศที่หลากหลาย ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถแสดงดัง**ตารางที่ 5.3.10 - 1** ถึง**ตารางที่ 5.3.10 - 6**

**1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้มีมูลค่าและสมุนไพร ตั้งอยู่ใกล้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) แต่ที่ดินมีราคาถูกกว่า มีถนนเชื่อมต่อจากจังหวัดสระแก้วไปรถไฟลาว - จีน โดยจะเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งในอนาคต พื้นที่อยู่ในแนวสายทาง MR2 (หนองคาย - แหลมฉบัง) และแนวสายทาง MR6 (บ้านพุน้ำร้อน - อรัญประเทศ) มีโครงข่ายรถไฟขนส่งสินค้าและรถไฟโดยสาร เป็นประตูการค้าหลักสู่ประเทศกัมพูชา และมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ป่า เขา ทะเล และวัฒนธรรม

**2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขตอนุรักษ์ ไม่สามารถพัฒนาเพื่อการลงทุนได้ ถนนภายในจังหวัดมีขนาดเล็กไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้า โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงไปยังเส้นทางท่องเที่ยวไม่ทั่วถึง อีกทั้งโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ดีพอสำหรับรองรับนักท่องเที่ยว ถนนสายหลักของพื้นที่ คือ ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) มีสัญญาณไฟจราจรจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อการขนส่งและเดินทาง การขนส่งทางเรือต้องมีการปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์ให้มีศักยภาพมากขึ้น และปัญหาความล่าช้าด้านพิธีการศุลกากร

**3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

มีเส้นทางการขนส่งผลไม้และสินค้าหว่างภาคตะวันออกกับภาคะวันออกเฉียงเหนือไปยังประเทศจีน มีโครงการจัดทำข้อตกลงและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิกภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) มีนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชาจำนวนมาก มีระบบรางผ่านพื้นที่เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา การขยายการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และการขยายตัวของการค้ากับประเทศกัมพูชาและรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง

**4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

ข้อตกลงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไม่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศกัมพูชา โครงข่ายถนนเชื่อมต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความติดขัดและอันตราย มีแรงงานต่างด้าวไม่เพียงพอต่อความต้องการ มีปัญหาการติดขัดในการผ่านแดนที่ด่านคลองลึกและด่านอรัญประเทศ และการติดขัดของการจราจรบนถนนที่เชื่อมต่อท่าเรือแหลมฉบัง

**ตารางที่ 5.3.10 - 1 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้มีมูลค่าและสมุนไพร<br>S2: มีที่ตั้งอยู่ใกล้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) แต่ที่ดินราคาถูกกว่า<br>S3: มีถนนเชื่อมต่อจากสระแก้วไปรถไฟลาว - จีน เพิ่มศักยภาพการขนส่งในอนาคต<br>S4: พื้นที่อยู่ในแนวสายทาง MR2 (หนองคาย - แหลมฉบัง)<br>S5: พื้นที่อยู่ในแนวสายทาง MR6 (บ้านพุน้ำร้อน - อรัญประเทศ)<br>S6: เป็นประตูการค้าหลักสู่ประเทศกัมพูชา<br>S7: มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ป่า เขา ทะเล และวัฒนธรรมจำนวนมาก<br>S8: มีโครงข่ายรถไฟขนส่งสินค้าและรถไฟโดยสาร | W1: พื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่เขตอนุรักษ์ไม่สามารถพัฒนาเพื่อการลงทุนได้<br>W2: ถนนภายในจังหวัดมีขนาดเล็ก ไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้า<br>W3: โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงไปยังเส้นทางท่องเที่ยวไม่ทั่วถึง<br>W4: โครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะ มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอสำหรับรองรับนักท่องเที่ยว<br>W5: ถนนสายหลักของพื้นที่ คือ ทางหลวงหมายเลขสาย 3 (ถนนสุขุมวิท) มีสัญญาณไฟจราจรจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อการขนส่งและเดินทาง<br>W6: การขนส่งทางเรือ ต้องมีการปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์ให้มีศักยภาพมากขึ้น<br>W7: ปัญหาความล่าช้าด้านพิธีการศุลกากร |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: มีเส้นทางการขนส่งผลไม้และสินค้าหว่างภาคตะวันออกกับภาคะวันออกเฉียงเหนือไปยังประเทศจีน<br>O2: มีโครงการจัดทำข้อตกลงและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิก ACMECS<br>O3: มีนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชาจำนวนมาก<br>O4: มีระบบรางผ่านพื้นที่เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา<br>O5: การขยายการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)<br>O6: มีการขยายตัวของการค้ากับประเทศกัมพูชา<br>O7: นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง | T1: ข้อตกลงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไม่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศกัมพูชา<br>T2: โครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อภาคตะวันออกไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัย<br>T3: มีแรงงานต่างด้าวไม่เพียงพอต่อความต้องการ<br>T4: ความติดขัดในการผ่านแดนที่ด่านคลองลึกและด่านอรัญประเทศ<br>T5: การติดขัดของการจราจรบนถนนที่เชื่อมต่อท่าเรือแหลมฉบัง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.10 - 2 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดจันทบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้มีมูลค่า (หนึ่งแสนล้านบาทต่อปีและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี)<br>S2: ปัจจุบันมีทางหลวงหมายเลข 317 ผ่านจังหวัดสระแก้ว ไปรถไฟลาว - จีน โดยจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งในอนาคต<br>S3: ผลไม้จำนวนมากจากภาคใต้มีการรวบรวม บรรจุ เตรียมส่งออกที่จังหวัดจันทบุรี<br>S4: ลำไยที่อำเภอสอยดาว มีรสชาติที่ดี มีโอกาสในการทำตลาดสู้กับลำไยจากภาคเหนือ | W1: ปัญหาความล่าช้าด้านพิธีการศุลกากร<br>W2: ไม่มีความชัดเจนในการสนับสนุนจังหวัดให้เป็นมหานครผลไม้ การสนับสนุนไปอยู่ที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>W3: การขนส่งสินค้าเกษตร โดยเฉพาะทุเรียนไปต่างประเทศบางครั้งติดเรื่องศุลกากร เช่น การขนส่งทุเรียนมักติดขัดที่เวียดนามส่งผลให้ผลไม้เน่าเสียไม่มีคุณภาพ เป็นต้น<br>W4: เส้นทางการขนส่งบางพื้นที่ต้องได้รับการปรับปรุง เช่น คอขวดที่อำเภอสอยดาว |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: นโยบายสนับสนุนการทำการตลาดสินค้าเกษตรออนไลน์ ทำให้เพิ่มความต้องการสินค้าทางด้านการเกษตร<br>O4: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O5: มีแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O6: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O7: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O8: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน | T1: ไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ<br>T2: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.10 - 3 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดตราด**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีแหล่งท่องเที่ยวทั้งในรูปแบบของชุมชน และการท่องเที่ยวตามหมู่เกาะ<br>S2: มีระบบสาธารณสุขที่ดีเหมาะกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>S3: มีสินค้าเกษตรมูลค่าสูงและสินค้าเกษตรอื่น ๆ ที่มีคุณภาพและมีปริมาณความต้องการสินค้าสูงขึ้นทุกปี | W1: ทางหลวงหมายเลขสาย 3 (ถนนสุขุมวิท) มีสัญญาณไฟจราจรจำนวนมากส่งผลกระทบต่อการขนส่งและเดินทาง<br>W2: การขนส่งทางเรือมีอุปสรรคหลายประการ เช่น ระบบประกันภัยขนาดของเรือที่เทียบท่า 500 DWT ไม่เพียงพอต่อความต้องการ การขนส่งทางเรือใช้เวลานาน 20 วัน การเช่าเหมาลำต้องร่วมมือกันหลายบริษัท<br>W3: มีปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอต่อการขนส่งทุเรียน<br>W4: โครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพ |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิตและการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ<br>O3: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)<br>O4: มีปริมาณการขนส่งนำเข้า ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคสูง<br>O5: มีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม<br>O6: มีแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O7: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O8: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน | T1: ขาดระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับสินค้าเกษตรมูลค่าสูง<br>T2: มีการลงทุนก่อสร้างท่าเรือในประเทศกัมพูชา แต่ขาดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชา |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.10 - 4 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดปราจีนบุรี**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง เช่น สวนอุตสาหกรรม 304 นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ เป็นต้น เป็นฐานการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญ<br>S2: แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ คือ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และทับลาน<br>S3: ที่ตั้งอยู่ใกล้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) แต่ที่ดินราคาถูกกว่า<br>S4: พื้นที่อยู่ในแนวสายทาง MR2 (หนองคาย - แหลมฉบัง)<br>S5: พื้นที่อยู่ในแนวสายทาง MR6 (บ้านพุน้ำร้อน - อรัญประเทศ) | W1: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ<br>W2: เส้นทางรถไฟสายตะวันออกไม่ได้รับการพัฒนา<br>W3: ไม่มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า<br>W4: ภาคเกษตรมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP) |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: มีนโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน<br>O2: อยู่ในพื้นที่ที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก<br>O3: มีโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ภาคตะวันออกเชื่อมต่ออรัญประเทศและปอยเปต<br>O4: มีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบกที่จังหวัดฉะเชิงเทรา<br>O5: มีการขยายตัวด้านการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา<br>O6: มีการบริโภคสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O7: ความนิยมของการท่องเที่ยวธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น | T1: มีการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและจากประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T3: ความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจของจังหวัด<br>T4: เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม<br>T5: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T6: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T7: มีแรงงานต่างด้าวไม่เพียงพอต่อความต้องการ<br>T8: มีปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า<br>T9: มีอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าจำนวนมาก |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.10 - 5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสระแก้ว**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: เป็นประตูการค้าหลักสู่ประเทศกัมพูชา<br>S2: เป็นแหล่งผลิตพืชผลทางการเกษตร (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง)<br>S3: มีอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป โรงงานแป้งมันและโรงงานน้ำตาล<br>S4: เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>S5: สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติปางสีดา) และวัฒนธรรม (ปราสาทสด๊กก๊อกธม) | W1: พื้นที่ส่วนใหญ่ (82%) เป็นพื้นที่เขตอนุรักษ์ ไม่สามารถพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้<br>W2: ถนนภายในจังหวัดมีขนาดเล็กและไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้า<br>W3: โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงไปยังเส้นทางท่องเที่ยวไม่ทั่วถึง<br>W4: ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสำหรับรองรับนักท่องเที่ยว |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) (Joint Summit Declaration : JSD) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน ด้านการเกษตร<br>O2: มีนโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)<br>O3: มีโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ภาคตะวันออกเชื่อมต่ออรัญประเทศและปอยเปต<br>O4: มีนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชาจำนวนมาก<br>O5: มีเป็นเส้นทางการขนส่งผลไม้และสินค้าหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศจีน | T1: ข้อตกลงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไม่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศกัมพูชา<br>T2: มีประชากรแฝงและแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก<br>T3: มีแรงงานต่างด้าวไม่เพียงพอต่อความต้องการ<br>T4: ปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**ตารางที่ 5.3.10 - 6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครนายก**

| จุดแข็ง | จุดอ่อน |
|---|---|
| S1: มีพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ<br>S2: มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลากหลาย<br>S3: มีโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่แหล่งชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง<br>S4: มีโครงข่ายรถไฟขนส่งสินค้าและรถไฟโดยสาร | W1: ถนนเชื่อมต่ออำเภอยังเป็นถนนขนาดเล็ก<br>W2: ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ<br>W3: ระบบบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์ขาดความต่อเนื่อง<br>W4: แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่เป็นแหล่งมรดกโลก ทำให้มีข้อจำกัดด้านกฎหมายในการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยว |
| **โอกาส** | **อุปสรรค** |
| O1: รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง<br>O2: นโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)<br>O3: มีโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ภาคตะวันออกเชื่อมต่ออรัญประเทศและปอยเปต<br>O4: มีการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและเชิงสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O5: มีเส้นทางการขนส่งผลไม้และสินค้าระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศจีน<br>O6: มีแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น<br>O7: มีการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น<br>O8: กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทยและต่างชาติ<br>O9: ยุทธศาสตร์ชาติส่งเสริมเศรษฐกิจสีเขียว<br>O10: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม<br>O11: มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น | T1: การแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน<br>T2: การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยปราศจากแนวทางการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม<br>T3: ขาดงบประมาณการลงทุนจากภาครัฐ<br>T4: ปัญหาการจราจรขาดการแก้ไขอย่างบูรณาการ<br>T5: ความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง<br>T6: ปัญหาการจราจรติดขัดทำให้ส่งสินค้าล่าช้า |

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

## 5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

### 5.4.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

**"การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน"**

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

### 5.4.2 กรอบการพัฒนา (Development Framework) โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS

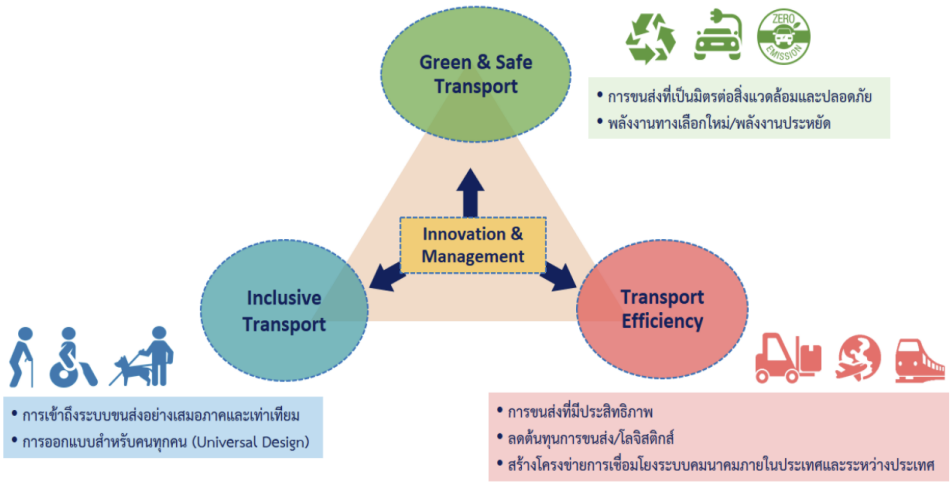
แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยได้กำหนดประเด็นการพัฒนาในระยะยาวไว้ 3 ด้าน คือ

(1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

(2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

(3) ระบบขนส่งที่สามารถเข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

รวมทั้งจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษาวิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4.2 - 1**




**รูปที่ 5.4.2 - 1 ประเด็นการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)**

สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในเส้นทางสายหลักให้มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าได้ในอนาคต นำไปสู่การลดต้นทุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้ได้ตามเป้าหมายการพัฒนาของประเทศ โดยมีความสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ข้างต้น ซึ่งประเด็นการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) จะมุ่งเน้นการพัฒนาใน 3 มิติ ได้แก่

- **การเชื่อมโยง (Connectivity)** เช่น การเชื่อมโยงอนุภมิภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาและส่งเสริมระบบ Feeder สู่รางและน้ำ การพัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐให้สมบูรณ์ การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค เป็นต้น
- **ความคล่องตัว (Mobility)** เช่น เพิ่มนโยบายลดการติดขัดจราจร (อาทิ Congestion Charge, TOD) ยกระดับคุณภาพบริการ ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ เพิ่มการกำกับดูแลด้านคมนาคม ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เป็นต้น
- **ความยั่งยืน (Sustainability)** เช่น ส่งเสริมการลด เปลี่ยน รูปแบบการเดินทาง และปรับปรุงประสิทธิภาพยานยนต์ (Avoid, Shift, Improve Mode) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG Emission Reduction) ลดอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง ลดการใช้พลังงานสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) เป็นต้น

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดทิศทางของแผนงานและโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) คือ จะต้องเป็นโครงข่ายการคมนาคมหลักของประเทศ (Backbone Network) และมีส่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีคุณลักษณะดังนี้

- โครงข่ายทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและจังหวัด (ทางหลวง 1 หลัก และ 2 หลัก)
- โครงข่ายระบบรางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค รวมถึงการพัฒนาสถานี
- จุดเชื่อมต่อหรือจุดเปลี่ยนถ่ายด้านโลจิสติกส์ อาทิ CY, ICD, Dry Port และด่านพรมแดน
- ท่าเรือน้ำลึก
- ท่าอากาศยาน
- กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ กฎหมาย และมาตรฐานที่ใช้บังคับในประเทศ
- การวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม

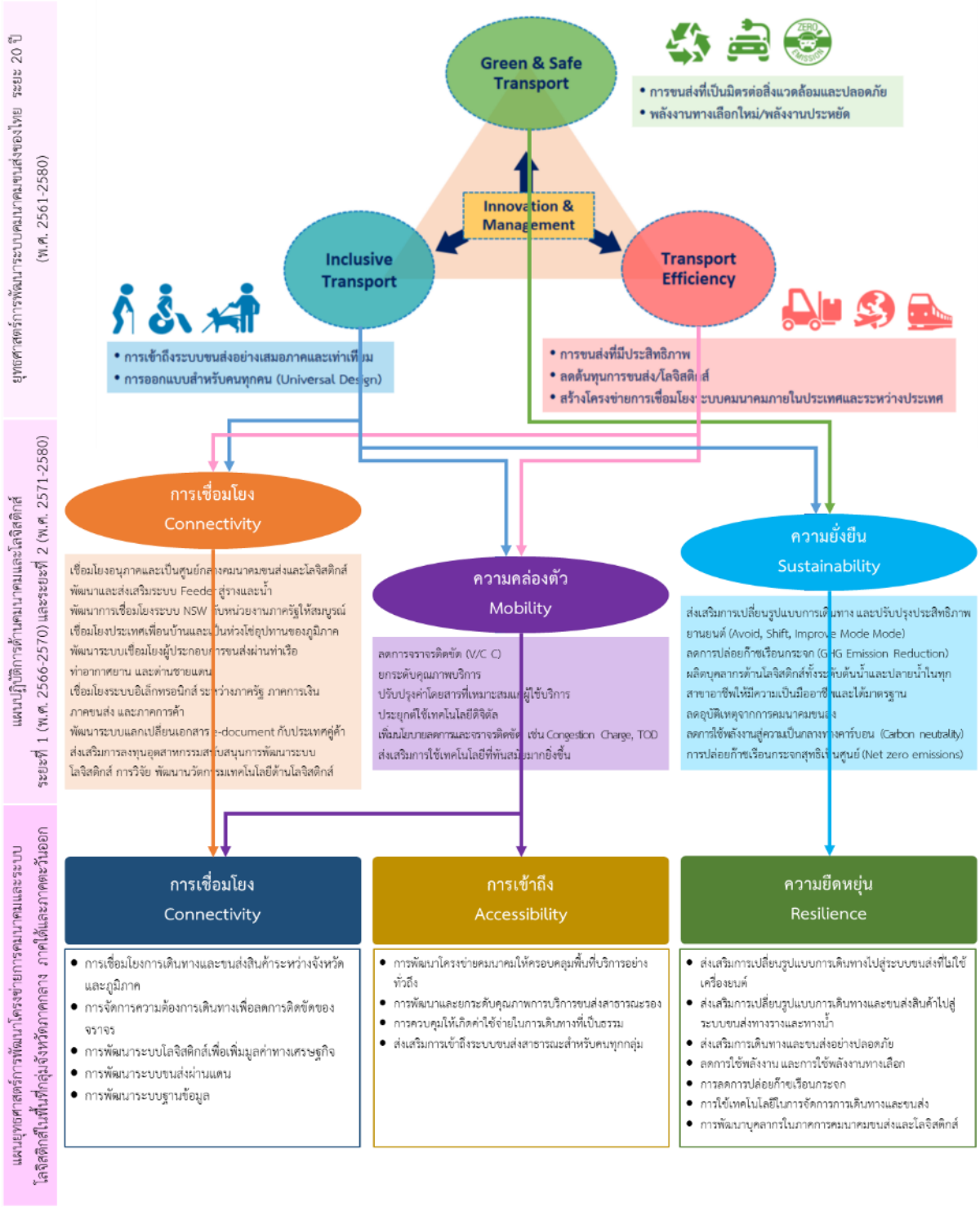
ซึ่งเป็นการพัฒนาที่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อ เพิ่มความคล่องตัวและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางรางและทางน้ำที่ถือเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพเมื่อเทียบต่อปริมาณการขนส่งและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่เขตเมืองและเชื่อมโยงกับพื้นที่รอบข้างที่สอดคล้องกับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของภูมิภาคที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง ให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ โดยพิจารณาถึงพฤติกรรมและรูปแบบเศรษฐกิจที่ปรับเปลี่ยนไปตามสภาวการณ์ในอนาคต ดังนั้น ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์จะเป็นเครื่องมือในการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และลดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม อันเป็นองค์ประกอบที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

แนวคิดของแผนปฏิบัติการฯ มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และสนับสนุนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ 3 ด้าน คือ **การเชื่อมโยง (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความยืดหยุ่น (Resilience)** ดังแสดงใน**รูปที่ 5.3.2 - 2** โดยมีรายละเอียดดังนี้

**1) การเชื่อมโยง (Connectivity)**

โครงข่ายคมนาคมขนส่งจะทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาคด้วยความคล่องตัว การลดความติดขัดของการจราจรบนเส้นทางหลัก โดยการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทาง เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งผ่านแดน พัฒนาระบบฐานข้อมูลและเชื่อมต่อระบบสารสนเทศเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลในการบริหารจัดการการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ




ที่มา : การวิเคราะห์ของที่ปรึกษา

**รูปที่ 5.4.2 - 2 ความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)**

**2) การเข้าถึง (Accessibility)**

มุ่งเน้นความครอบคลุมของพื้นที่การบริการขนส่งและโลจิสติกส์ โครงข่ายคมนาคมขนส่งและการบริการต้องมีความครอบคลุมพื้นที่ชุมชน แหล่งเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง ระบบขนส่งสาธารณะรองจะเชื่อมต่อการเดินทางอย่างมีคุณภาพ และตอบสนองความต้องการเดินทางอย่างแท้จริง มีกลยุทธ์ และนโยบายในการกำหนดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สมเหตุสมผล และส่งเสริมการเข้าถึงระบบการขนส่งของคนทุกกลุ่ม

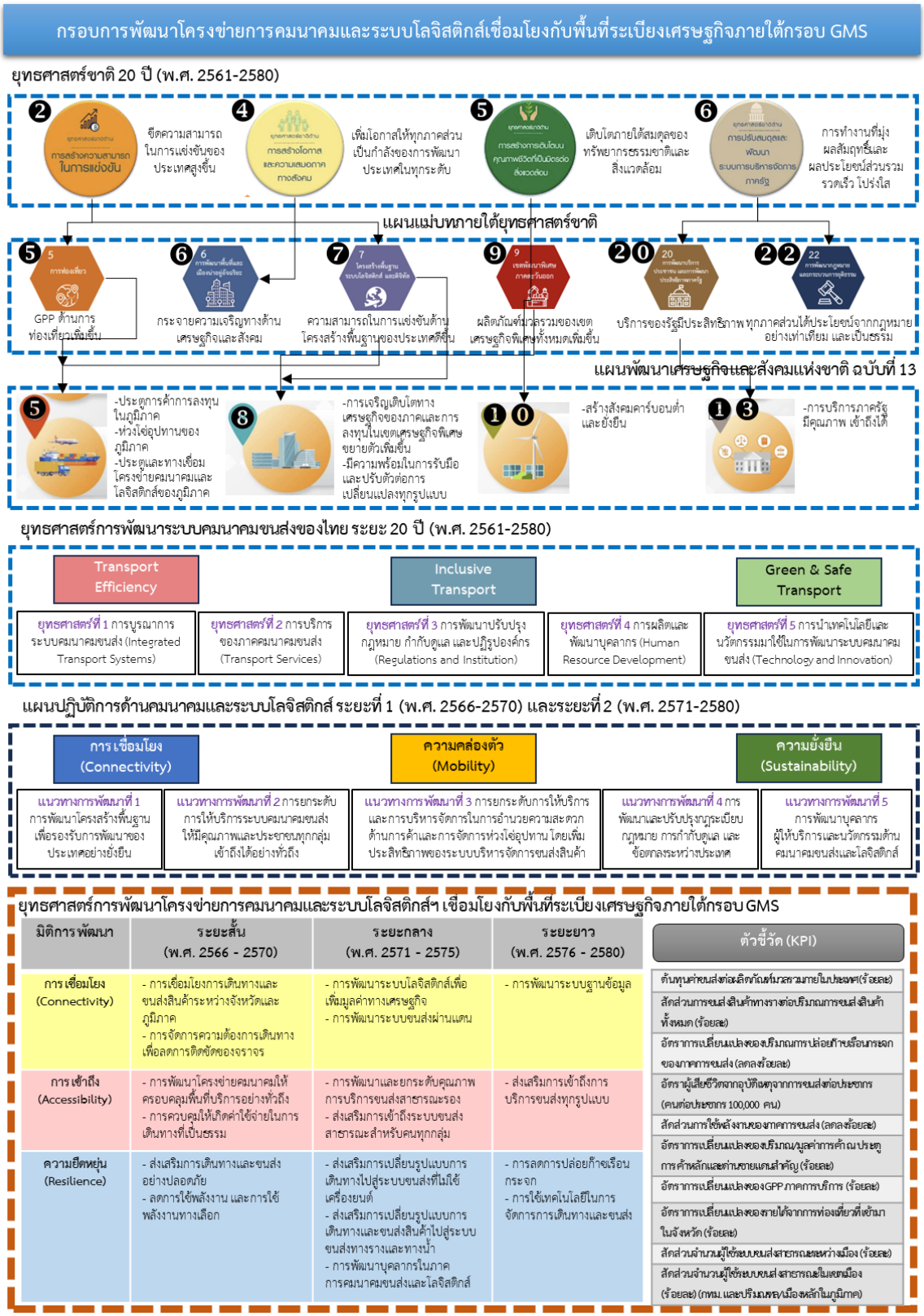
**3) ความยืดหยุ่น (Resilience)**

มุ่งเน้นการรักษาคุณภาพในการดำเนินกิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ และมีความสามารถในการปรับตัวและพัฒนาต่อยอดได้ในสภาวการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แผนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและโลจิสติกส์จะส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้พลังงานฟอสซิล และส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ มีกลยุทธ์ในการส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย ลดการใช้พลังงาน และส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่งเพื่อลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงการพัฒนาบุคลากรในภาคคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดทิศทางของแผนงานและโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) คือ จะต้องเป็นโครงข่ายคมนาคมและการบริการที่มุ่งเน้นการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมในระดับภูมิภาค โดยมีคุณลักษณะดังนี้

- โครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และเดินทางภายในเขตเมือง เทศบาล และท้องถิ่น (ทางหลวง 3 หลัก 4 หลัก และทางหลวงท้องถิ่น)
- การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD)
- ท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง
- ถนนหรือระบบ Feeder ที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานและด่านพรมแดน
- ระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง
- ผังเมือง เทศบัญญัติ

ในขณะเดียวกันกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา (Development Framework) โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ยังช่วยขับเคลื่อนให้การพัฒนาประเทศสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ซึ่งจะช่วยผลักดันประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการฯให้มีความสอดคล้องกับตัวชี้วัดภายใต้แผนระดับที่ 1 - 3 ของประเทศ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4.2 - 3**




ที่มา : การวิเคราะห์ของที่ปรึกษา

**รูปที่ 5.4.2 - 3 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง**

ทั้งนี้ เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กำหนดให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์มีความท้าทาย นำไปสู่การพัฒนา รวมทั้งคำนึงถึงผู้ได้รับผลประโยชน์และลักษณะของผลประโยชน์ที่ได้รับในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.2 - 1**

**ตารางที่ 5.4.2 - 1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว**

| แผน | ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) | ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) | ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580) |
|---|---|---|---|
| **เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)** | ● แก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน<br>● เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์<br>● ลดอุบัติเหตุ<br>● ลดต้นทุนการขนส่ง | ● ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ<br>● พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม | ● ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการขนส่งทุกรูปแบบ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง |
| **มิติการพัฒนา** | **ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570)** | **ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)** | **ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)** |
| **การเชื่อมโยง (Connectivity)** | - การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค<br>- การจัดการความต้องการเดินทางเพื่อลดการติดขัดของจราจร | - การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ<br>- การพัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน | - การพัฒนาระบบฐานข้อมูล |
| **การเข้าถึง (Accessibility)** | - การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง<br>- การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม | - การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง<br>- ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม | - ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ |
| **ความยืดหยุ่น (Resilience)** | - ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย<br>- ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก | - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์<br>- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ<br>- การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ | - การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก<br>- การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง |

ที่มา : ที่ปรึกษา

### 5.4.3 ตัวชี้วัด (Indicators)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ใช้หลักการ SMART ได้แก่ มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) สามารถวัดได้ (Measurable) ได้รับการเห็นชอบจากผู้ปฏิบัติ (Agreed Upon) เป็นจริงได้ (Realistic) และอยู่ในกรอบเวลาที่เหมาะสม (Time Bound) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.3 - 1**

**ตารางที่ 5.4.3 - 1 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ**

| ลำดับ | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมายของประเทศ | | | ที่มาของค่าเป้าหมายของประเทศ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2570 | 2575 | 2580 | |
| 1 | ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) | 6.0 | 5.5 | 5.0 | แผนปฏิบัติการ Brain |
| 2 | สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) | 7.0 | 8.0 | 10.0 | แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล |
| 3 | ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26 | แผนปฏิบัติการ Brain |
| 4 | อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) | 12 | 8 | 5 | แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล |
| 5 | ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่เกิน 3.03 | ไม่เกิน 2.82 | ไม่เกิน 2.62 | แผนปฏิบัติการ Brain |

ที่มา : ที่ปรึกษา

หมายเหตุ : แผนปฏิบัติการ Brain หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

แผนปฏิบัติการ GMS 1 หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

*รายชื่อเมืองหลัก ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา อุดรธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และสงขลา (หาดใหญ่)

**ตารางที่ 5.4.3 - 1 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)**

| ลำดับ | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมายของประเทศ | | | ที่มาของค่าเป้าหมายของประเทศ |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2570 | 2575 | 2580 | |
| 6 | อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่ม | แตกต่างตามกลุ่ม | แตกต่างตามกลุ่ม | ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 |
| 7 | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่ม | แตกต่างตามกลุ่ม | แตกต่างตามกลุ่ม | ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 |
| 8 | อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่ม | แตกต่างตามกลุ่ม | แตกต่างตามกลุ่ม | ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 |
| 9 | สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) | 55 | 58 | 61 | แผนปฏิบัติการ Brain |
| 10 | สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค)* | 40/10 | 50/20 | 60/20 | แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล |

ที่มา : ที่ปรึกษา

หมายเหตุ : แผนปฏิบัติการ Brain หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

แผนปฏิบัติการ GMS 1 หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

*รายชื่อเมืองหลัก ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา อุดรธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และสงขลา (หาดใหญ่)

### 5.4.4 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง 14 กลยุทธ์ ดังนี้

**1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง**

แนวทางการพัฒนาที่ 1 เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศ ครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาและยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

**1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1** พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก

**ตัวชี้วัด** ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงเทียบกับกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)

- ปี 2570 ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13
- ปี 2575 ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19
- ปี 2580 ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26

**1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2** พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง

**ตัวชี้วัด** อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)

- ปี 2570 ไม่เกิน 12 คน
- ปี 2575 ไม่เกิน 8 คน
- ปี 2580 ไม่เกิน 5 คน

**1.3) กลยุทธ์ที่ 1.3** พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน

**ตัวชี้วัด** อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละต่อปี)

- ปี 2570 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2575 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2580 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด

รายละเอียดของแต่ละกลุ่มจังหวัดดังนี้

**ตารางที่ 5.4.4 - 1 อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละต่อปี)**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยว ที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 10.0 | 15.0 | 15.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 15.5 | 13.0 | 6.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 20.5 | 20.0 | 20.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 8.5 | 7.0 | 7.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 14.5 | 7.5 | 9.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 18.5 | 9.5 | 9.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 9.0 | 3.0 | 3.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 19.5 | 17.5 | 17.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 14.5 | 9.5 | 10.5 |
| กรุงเทพมหานคร | 15.5 | 8.5 | 10.0 |

**2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ**

แนวทางการพัฒนาที่ 2 มุ่งเน้นการพัฒนาระบบและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการของระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งอื่น ๆ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองและระหว่างเมือง และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

**2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1** เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

**ตัวชี้วัด** สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)

- ปี 2570 ร้อยละ 55
- ปี 2575 ร้อยละ 58
- ปี 2580 ร้อยละ 61

**2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2** กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม

**ตัวชี้วัด** สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)

- ปี 2570 กรุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 40 เมืองหลักในภูมิภาค ร้อยละ 10
- ปี 2575 กรุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 50 เมืองหลักในภูมิภาค ร้อยละ 20
- ปี 2580 กรุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 60 เมืองหลักในภูมิภาค ร้อยละ 20

**2.3) กลยุทธ์ที่ 2.3** พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ

**ตัวชี้วัด** อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ตามความเด่นของกลุ่มจังหวัด) (ร้อยละต่อปี)

- ปี 2570 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2575 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2580 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด

รายละเอียดของแต่ละกลุ่มจังหวัดดังนี้

**ตารางที่ 5.4.4 - 2 อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการ (ร้อยละต่อปี)**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการ (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 3.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 8.5 | 7.5 | 3.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 6.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 6.0 | 3.0 | 4.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 10.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 6.0 | 2.0 | 2.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 7.5 | 7.0 | 7.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 7.5 | 5.0 | 5.5 |
| กรุงเทพมหานคร | 8.5 | 5.0 | 5.5 |

**3) แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์**

แนวทางการพัฒนาที่ 3 เป็นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า โดยใช้แนวทางการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่สินค้าและกระบวนการจัดส่ง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

**3.1) กลยุทธ์ที่ 3.1** พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง

**ตัวชี้วัด** อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการขนส่ง (ตามความเด่นของกลุ่มจังหวัด) (ร้อยละต่อปี)

- ปี 2570 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2575 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2580 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด

รายละเอียดของแต่ละกลุ่มจังหวัดดังนี้

**ตารางที่ 5.4.4 - 3 อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการขนส่ง (ร้อยละต่อปี)**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการขนส่ง (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 3.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 8.5 | 7.5 | 3.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 6.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 6.0 | 3.0 | 4.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 10.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 6.0 | 2.0 | 2.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 7.5 | 7.0 | 7.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 7.5 | 5.0 | 5.5 |
| กรุงเทพมหานคร | 8.5 | 5.0 | 5.5 |

3.2) **กลยุทธ์ที่ 3.2** พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน

**ตัวชี้วัด** อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละต่อปี)

- ปี 2570 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2575 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
- ปี 2580 แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด

รายละเอียดของแต่ละกลุ่มจังหวัดดังนี้

**ตารางที่ 5.4.4 - 4 อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน (ร้อยละต่อปี)**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 4.0 | 1.5 | 1.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 12.0 | 8.0 | 8.5 |

3.3) **กลยุทธ์ที่ 3.3** พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ

**ตัวชี้วัด** ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)

- ปี 2570 ลดลงไม่เกินร้อยละ 3.03
- ปี 2575 ลดลงไม่เกินร้อยละ 2.82
- ปี 2580 ลดลงไม่เกินร้อยละ 2.62

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

แนวทางการพัฒนาที่ 4 มุ่งเน้นเรื่องการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดในการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงแนวทางการนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความสะดวก ลดขั้นตอนและค่าใช้จ่าย เพิ่มโอกาสในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างความเท่าเทียมในการประกอบกิจการขนส่ง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

4.1) **กลยุทธ์ที่ 4.1** การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง

**ตัวชี้วัด** สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง

- ปี 2570 ร้อยละ 20
- ปี 2575 ร้อยละ 40
- ปี 2580 ร้อยละ 50

4.2) **กลยุทธ์ที่ 4.2** การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล

**ตัวชี้วัด** จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ

- ปี 2570 จำนวน 5 โครงการ
- ปี 2575 จำนวน 10 โครงการ
- ปี 2580 จำนวน 15 โครงการ

4.3) **กลยุทธ์ที่ 4.3** การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

**ตัวชี้วัด** ร้อยละของจำนวนผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนด

- ปี 2570 ร้อยละ 20
- ปี 2575 ร้อยละ 40
- ปี 2580 ร้อยละ 50

**5) แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม**

แนวทางการพัฒนาที่ 5 เป็นการเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการขนส่ง และนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

5.1) **กลยุทธ์ที่ 5.1** การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง

**ตัวชี้วัด** จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ

- ปี 2570 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10
- ปี 2575 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10
- ปี 2580 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10

5.2) **กลยุทธ์ที่ 5.2** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

**ตัวชี้วัด** จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง

- ปี 2570 เพิ่มขึ้นทุกปี
- ปี 2575 เพิ่มขึ้นทุกปี
- ปี 2580 เพิ่มขึ้นทุกปี

### 5.4.5 แนวทางการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด

แนวทางที่ใช้ในการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดทั้งหมดที่ได้นำเสนอข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

**1) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ**

เมื่อพิจารณาต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 พบว่าต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 6.8 ในปี 2561 และลดลงเหลือร้อยละ 6.6 ในปี 2565 ซึ่งคิดเป็นอัตราการลดลงเฉลี่ยในช่วงปี 2561 - 2565 เท่ากับร้อยละ 0.74 ต่อปี ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 1**

**ตารางที่ 5.4.5 - 1 ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปี 2561 - 2565**

| รายการ | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 |
|---|---|---|---|---|---|
| ต้นทุนขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) | 6.8 | 6.6 | 6.7 | 6.8 | 6.6 |
| อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย | -0.74% | | | | |

ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2565 กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในขณะที่เมื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) พบว่าได้กำหนดเป้าหมายของต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไว้ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 2**

**ตารางที่ 5.4.5 - 2 ค่าเป้าหมายของต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศภายใต้แผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) | 6.0 | 5.5 | 5.0 |

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 3**

**ตารางที่ 5.4.5 - 3 ค่าเป้าหมายต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) | 6.0 | 5.5 | 5.0 |

**2) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด**

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางของไทยในปัจจุบัน (2564) พบว่า อยู่ที่ร้อยละ 1.44 ขณะที่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล พบว่า มีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายในปี 2570 2575 และ 2580 ให้เป็นร้อยละ 7 ร้อยละ 8 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 4**

**ตารางที่ 5.4.5 - 4 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ**

| เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 1.ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง | สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) | น้อยกว่าร้อยละ 11 | น้อยกว่าร้อยละ 10 | น้อยกว่าร้อยละ 9 |
| 2.ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น | ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน) | 25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.6 | 20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.7 | 20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.8 |
| 3.การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น | สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | ร้อยละ 7 | ร้อยละ 8 | ร้อยละ 10 |
| 4.การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น | สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10 | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 |
| 5.ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง | อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 100,000 คน) | 12 คนต่อประชากร 100,000 คน | 8 คนต่อประชากร 100,000 คน | 5 คนต่อประชากร 100,000 คน |

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ขณะที่แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) (หรือแผนปฏิบัติการ Brain) ได้กำหนดเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ไว้เท่ากับเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเช่นกัน ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 5**

**ตารางที่ 5.4.5 - 5 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) | 7.0 | 8.0 | 10.0 |

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน **ตารางที่ 5.4.5 - 6**

**ตารางที่ 5.4.5 - 6 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) | 7.0 | 8.0 | 10.0 |

**3) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ**

ปัจจุบันการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้ เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีปกติ (BAU) มีค่าเฉลี่ยในช่วงปี 2560 - 2562 อยู่ที่ร้อยละ 1.19 การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยนั้นเกิดจากการดำเนินการในหลายภาคส่วน อาทิ สาขาพลังงานและขนส่ง กระบวนการอุตสาหกรรม การจัดการของเสีย เป็นต้น เมื่อพิจารณาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (18) ประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน พบว่า มีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของประเทศไทยจากกรณีปกติ ภายในปี 2570 2575 และ 2580 ลงร้อยละ 15 ร้อยละ 20 และร้อยละ 20 ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 7**

**ตารางที่ 5.4.5 - 7 ค่าเป้าหมายของการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมของประเทศไทยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ**

| เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง | ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมในสาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสียลดลง (ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์) | การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลงอย่างน้อยร้อยละ 15 จากกรณีปกติ | การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลงอย่างน้อยร้อยละ 20 จากกรณีปกติ | การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลงอย่างน้อยร้อยละ 20 จากกรณีปกติ |

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (18) ประเด็นการเติบโตอย่างยั่งยืน แผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

ขณะที่แผนปฏิบัติการ Brain กำหนดเป้าหมายที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลงจากกรณีปกติ เหลือไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13 ภายในปี 2570 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19 ภายในปี 2570 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26 ภายในปี 2570 ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 8**

**ตารางที่ 5.4.5 - 8 ค่าเป้าหมายของการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งภายใต้แผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26 |

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 9**

**ตารางที่ 5.4.5 - 9 ค่าเป้าหมายของการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26 |

**4) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร**

เมื่อพิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากรในปัจจุบัน (ปี 2565) พบว่า อยู่ที่ 26 คนต่อประชากร 1 แสนคน (ที่มา : ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)[1]) ขณะที่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล พบว่ามีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะลด อัตราผู้เสียชีวิตลงภายในปี 2570 2575 และ 2580 ให้เหลือ 12 คน 8 คน และ 5 คนต่อประชากร 1 แสนคน ตามลำดับ ดังแสดงใน **ตารางที่ 5.4.5 - 10**

**ตารางที่ 5.4.5 - 10 ค่าเป้าหมายของอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากรตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ**

| เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 1.ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง | สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) | น้อยกว่าร้อยละ 11 | น้อยกว่าร้อยละ 10 | น้อยกว่าร้อยละ 9 |
| 2.ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น | ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน) | 25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.6 | 20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.7 | 20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.8 |
| 3.การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น | สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | ร้อยละ 7 | ร้อยละ 8 | ร้อยละ 10 |
| 4.การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น | สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10 | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 |
| 5.ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง | อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 100,000 คน) | 12 คนต่อประชากร 100,000 คน | 8 คนต่อประชากร 100,000 คน | 5 คนต่อประชากร 100,000 คน |

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 – 11**

[1] ไทยพีบีเอส (13 มีนาคม 67) "คค."ตั้งเป้าลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เหลือ 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน (URL: https://www.thaipbs.or.th/news/content/338003) เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2567

**ตารางที่ 5.4.5 - 11 ค่าเป้าหมายของการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคนภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) | 12 | 8 | 5 |

**5) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง**

ปัจจุบัน (2566) พบว่าสัดส่วนการใช้พลังงานภาคการขนส่งเพิ่มมากขึ้นกว่าปี 2565 ประมาณร้อยละ 1.6 ขณะที่แผนปฏิบัติการ Brain กำหนดเป้าหมายที่จะลดค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลงจากกรณีปกติไม่เกินร้อยละ 3.03 ร้อยละ 2.82 และร้อยละ 2.62 ภายในปี 2570 ปี 2575 และปี 2580 ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 12**

**ตารางที่ 5.4.5 - 12 ค่าเป้าหมายของการลดค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลงจากกรณีปกติ ภายใต้แผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่เกิน 3.03 | ไม่เกิน 2.82 | ไม่เกิน 2.62 |

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 13**

**ตารางที่ 5.4.5 - 13 ค่าเป้าหมายของการลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งจากกรณีปกติภายใต้ตามแผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ปีเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่เกิน 3.03 | ไม่เกิน 2.82 | ไม่เกิน 2.62 |

**6) อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ**

ที่ปรึกษามีการศึกษาเพื่อกำหนดฉากทัศน์การพัฒนาที่เหมาะสม โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ฉากทัศน์ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ฉากทัศน์จะอยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาทั้ง 10 พื้นที่ โดยพิจารณาจากแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมา เป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคต การสนับสนุนจากภาครัฐ ความต้องการของพื้นที่ และพิจารณาตัวชี้วัดการพัฒนาจากภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ได้แก่ เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ส่วนพื้นที่จังหวัดที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน

จะมีการวิเคราะห์ตัวชี้วัดการพัฒนาจากมูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มเติมด้วย โดยการศึกษาฉากทัศน์ดังกล่าวสามารถกำหนดเป็นข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจจนถึงปี 2580 ที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ มีการกำหนดในรูปของอัตราการขยายตัวต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 - 2580 ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา สามารถแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 14** โดยจะมีเพียง 3 พื้นที่ที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดค่าเป้าหมายตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่มจังหวัด ดังแสดงดังนี้

**ตารางที่ 5.4.5 - 14 ค่าเป้าหมายของอัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 4.0 | 1.5 | 1.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 12.0 | 8.0 | 8.5 |

**7) อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ**

ที่ปรึกษามีการศึกษาเพื่อกำหนดฉากทัศน์การพัฒนาที่เหมาะสม โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ฉากทัศน์ ทั้งนี้การวิเคราะห์ฉากทัศน์จะอยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาทั้ง 10 พื้นที่ โดยพิจารณาจากแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมา เป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคต การสนับสนุนจากภาครัฐ ความต้องการของพื้นที่ และพิจารณาตัวชี้วัดการพัฒนาจากภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ได้แก่ เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ส่วนพื้นที่จังหวัดที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านจะมีการวิเคราะห์ตัวชี้วัดการพัฒนาจากมูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มเติมด้วย โดยการศึกษาฉากทัศน์ดังกล่าวสามารถจัดทำเป็นข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจจนถึงปี 2580 ที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาของ GPP ภาคบริการ มีการกำหนดในรูปของอัตราการขยายตัวต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 - 2580 ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา สามารถแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 15** ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดค่าเป้าหมายตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่มจังหวัด ดังแสดงดังนี้

**ตารางที่ 5.4.5 - 15 ค่าเป้าหมายของอัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการ (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 3.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 8.5 | 7.5 | 3.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 6.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 6.0 | 3.0 | 4.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 10.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 6.0 | 2.0 | 2.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 7.5 | 7.0 | 7.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 7.5 | 5.0 | 5.5 |
| กรุงเทพมหานคร | 8.5 | 5.0 | 5.5 |

**8) อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด**

ที่ปรึกษามีการศึกษาเพื่อกำหนดฉากทัศน์การพัฒนาที่เหมาะสม โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ฉากทัศน์ ทั้งนี้การวิเคราะห์ฉากทัศน์จะอยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาทั้ง 10 พื้นที่ โดยพิจารณาจากแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมา เป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคต การสนับสนุนจากภาครัฐ ความต้องการของพื้นที่ และพิจารณาตัวชี้วัดการพัฒนาจากภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ได้แก่ เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ส่วนพื้นที่จังหวัดที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านจะมีการวิเคราะห์ตัวชี้วัดการพัฒนาจากมูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มเติมด้วย โดยการศึกษาฉากทัศน์ดังกล่าวสามารถกำหนดเป็นข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจจนถึงปี 2580 ที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัดมีการกำหนดในรูปของอัตราการขยายตัวต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 - 2580 ตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา สามารถแสดงใน **ตารางที่ 5.4.5 - 16** ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดค่าเป้าหมายตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่มจังหวัด ดังแสดงดังนี้

**ตารางที่ 5.4.5 - 16 ค่าเป้าหมายของอัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 10.0 | 15.0 | 15.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 15.5 | 13.0 | 6.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 20.5 | 20.0 | 20.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 8.5 | 7.0 | 7.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 14.5 | 7.5 | 9.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 18.5 | 9.5 | 9.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 9.0 | 3.0 | 3.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 19.5 | 17.5 | 17.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 14.5 | 9.5 | 10.5 |
| กรุงเทพมหานคร | 15.5 | 8.5 | 10.0 |

**9) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง**

ปัจจุบันสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองของประเทศไทยในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 46.32 ขณะที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมของไทยระยะ 20 ปี กำหนดเป้าหมายให้ประเทศไทยมีสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองไว้ที่ร้อยละ 61.12 ภายในปี 2579 ซึ่งแผนปฏิบัติการ Brain ได้นำเป้าหมายดังกล่าวมากำหนดเป็นเป้าหมายในปี 2580 ด้วยเช่นกัน และได้เพิ่มเติมค่าเป้าหมายของปี 2570 และ 2575 ไว้ด้วย ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 17**

**ตารางที่ 5.4.5 - 17 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง ภายใต้แผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) | 55 | 58 | 61 |

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 18**

**ตารางที่ 5.4.5 - 18 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) | 55 | 58 | 61 |

**10) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค)**

ปัจจุบันสัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ อยู่ที่ร้อยละ 8.27 (ปี 2565) ส่วนสัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักอยู่ที่ร้อยละ 0.56 (ปี 2564) ขณะที่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (07) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีการกำหนดค่าเป้าหมายที่จะเพิ่มสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค) ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 19**

**ตารางที่ 5.4.5 - 19 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค) ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ**

| เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 1.ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง | สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) | น้อยกว่าร้อยละ 11 | น้อยกว่าร้อยละ 10 | น้อยกว่าร้อยละ 9 |
| 2.ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น | ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน) | 25 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.6 | 20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.7 | 20 ลำดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.8 |
| 3.การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น | สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | ร้อยละ 7 | ร้อยละ 8 | ร้อยละ 10 |
| 4.การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น | สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10 | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 | กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 |
| 5.ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง | อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 100,000 คน) | 12 คนต่อประชากร 100,000 คน | 8 คนต่อประชากร 100,000 คน | 5 คนต่อประชากร 100,000 คน |

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4.5 - 20**

**ตารางที่ 5.4.5 - 20 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค) ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค) | 40/10 | 50/20 | 60/20 |

**11) อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการขนส่ง (ตามความเด่นของกลุ่มจังหวัด) (ร้อยละต่อปี)**

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาของ GPP ภาคการขนส่ง ที่ปรึกษาได้พิจารณาให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับ GPP ภาคบริการ เนื่องจากผลผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง คือ การขนส่งและการเก็บสินค้า (Transportation and Storage) นั้น อยู่ภายใต้ผลผลิตภาคบริการ (Service Sector) ขณะที่ผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนาไม่ได้มีการวิเคราะห์ลงในรายละเอียดถึงผลผลิตย่อยภายใต้ผลผลิตภาคบริการ จึงกำหนดสมมติฐานเพิ่มเติมว่าแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของ GPP ภาคการขนส่งมีทิศทางเดียวกันกับ GPP ภาคบริการ (ผลผลิตด้านการขนส่งมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ)

ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดค่าเป้าหมายตามผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา ซึ่งได้วิเคราะห์แยกตามกลุ่มจังหวัด ดังแสดงใน**ตาราง 5.4.5 – 21**

**ตารางที่ 5.4.5 - 21 ค่าเป้าหมายของอัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการขนส่งภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| กลุ่มจังหวัด | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการขนส่ง (ร้อยละต่อปี) | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | 3.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | 8.5 | 7.5 | 3.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 6.0 | 5.0 | 5.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 6.0 | 3.0 | 4.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 10.5 | 5.5 | 5.5 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 6.0 | 2.0 | 2.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | 7.5 | 7.0 | 7.0 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | 7.5 | 5.0 | 5.5 |

**12) สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง**

แผนปฏิบัติการ GMS 1 กำหนดให้มีการแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง โดยดำเนินการตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย 2562 หมวด 5 การประเมินผลสัมฤทธิ์ มาตรา 28 ถึง 35 ทั้งนี้ได้กำหนดค่าเป้าหมายในลักษณะของสัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขเทียบกับ

จำนวนกฎหมายและกฎระเบียบทั้งหมดที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมกำหนดไว้ในแต่ละปี ซึ่งกระบวนการแก้ไขกฎหมายค่อนข้างใช้เวลา และไม่ได้มีการรวบรวมค่าฐานไว้ ที่ปรึกษาจึงกำหนดให้สัดส่วนจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขมีไม่เกินร้อยละ 50 ภายในปี 2580 และปรับค่าเป้าหมายในปี 2570 และ 2575 ลดลงมาตามความเหมาะสม ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 - 22**

**ตารางที่ 5.4.5 - 22 ค่าเป้าหมายของสัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง (ร้อยละ) | ร้อยละ 20 | ร้อยละ 40 | ร้อยละ 50 |

**13) จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ**

แผนปฏิบัติการ GMS 1 มีการบรรจุโครงการไว้ประมาณ 1,900 โครงการ และมีการลงทุนทั้งหมด 2 ล้านล้านบาทภายในกรอบระยะเวลา 15 ปี โดยแบ่งเป็นโครงการที่จะใช้เงินลงทุนภายใต้การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 20 โครงการภายในปี พ.ศ. 2566 - 2580 โดยเป็นโครงการของ รฟม. กทพ. และ ทล. อย่างไรก็ตาม โครงการใช้เงินลงทุนภายใต้ PPP มักจะใช้เวลาในการกลั่นกรองและพิจารณาเพื่อขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายปี จึงจะแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจึงกำหนดให้มีจำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จไม่เกิน 15 โครงการภายในปี 2580 เมื่อเทียบกับจำนวน 20 โครงการ และปรับค่าเป้าหมายในปี 2570 และ 2575 ลดลงมาตามความเหมาะสม ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 - 23**

**ตารางที่ 5.4.5 - 23 ค่าเป้าหมายของจำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จที่กำหนดภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ (โครงการ) | 5 | 10 | 15 |

**14) ร้อยละของจำนวนผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนด**

แผนปฏิบัติการ GMS 1 กำหนดให้มีการแก้ไขกฎหมายผังเมืองให้สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์และมีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ ได้กำหนดค่าเป้าหมายในลักษณะของร้อยละของจำนวนผังเมืองที่ได้รับการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนดเทียบกับจำนวนผังเมืองทั้งหมดที่กำหนดไว้ในแต่ละปี ซึ่งกระบวนการแก้ไขกฎหมายค่อนข้างใช้เวลา และไม่ได้มีการรวบรวมค่าฐานไว้ ที่ปรึกษาจึงกำหนดให้สัดส่วนจำนวนผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนดมีไม่เกินร้อยละ 50 ภายในปี 2580 และปรับค่าเป้าหมายในปี 2570 และ 2575 ลดลงมาตามความเหมาะสม ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 - 24**

**ตารางที่ 5.4.5 - 24 ค่าเป้าหมายของร้อยละของจำนวนผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลา ที่กำหนดภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| ร้อยละของจำนวนผังเมืองที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนด (ร้อยละ) | ร้อยละ 20 | ร้อยละ 40 | ร้อยละ 50 |

**15) จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ**

เมื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการ Brain พบว่า ได้กำหนดเป้าหมายของจำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม ไว้ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 - 25**

**ตารางที่ 5.4.5 - 25 ค่าเป้าหมายของจำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม ตามแผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม (ร้อยละ) | ร้อยละ 10 | ร้อยละ 10 | ร้อยละ 10 |

ขณะที่แผนปฏิบัติการ GMS 1 กำหนดเป็นจำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ ซึ่งถือว่าเป็นตัวชี้วัดในลักษณะเดียวกันที่มุ่งเน้นให้มีการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ด้านกฎหมายที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 - 26**

**ตารางที่ 5.4.5 - 26 ค่าเป้าหมายจำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ ตามแผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ (ร้อยละ) | ร้อยละ 10 | ร้อยละ 10 | ร้อยละ 10 |

**16) จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง**

เมื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการ Brain พบว่า ได้กำหนดเป้าหมายของจำนวนโครงการวิจัย / นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ไว้ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 – 27**

**ตารางที่ 5.4.5 - 27 ค่าเป้าหมายของจำนวนโครงการวิจัย / นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามแผนปฏิบัติการ Brain**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| จำนวนโครงการวิจัย / นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (ร้อยละ) | เพิ่มขึ้นทุกปี | เพิ่มขึ้นทุกปี | เพิ่มขึ้นทุกปี |

ขณะที่แผนปฏิบัติการ GMS 1 กำหนดเป็นจำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง ซึ่งถือว่าเป็นตัวชี้วัดในลักษณะเดียวกันที่มุ่งเน้นการสนับสนุนให้มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้น ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1 จึงกำหนดให้ใช้เป้าหมายเดียวกันกับแผนปฏิบัติการ Brain เพื่อให้มีความสอดคล้องกันทั้งประเทศ ดังแสดงในตารางที่ **5.4.5 - 28**

**ตารางที่ 5.4.5 - 28 ค่าเป้าหมายจำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งตามแผนปฏิบัติการ GMS 1**

| ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|
| | 2570 | 2575 | 2580 |
| จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง (ร้อยละ) | เพิ่มขึ้นทุกปี | เพิ่มขึ้นทุกปี | เพิ่มขึ้นทุกปี |

# บทที่ 6

# การจัดทำแผนงานและจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

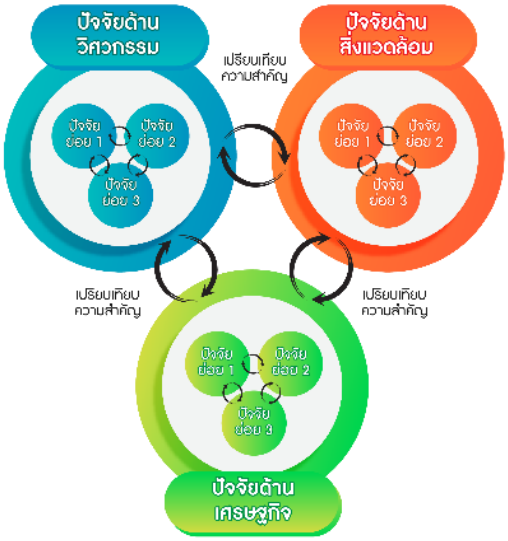
- *การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ*
- *การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)*
- *รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)*
- *แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)*
- *ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์*

## 6.1 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการ สำหรับใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยวิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi - Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลาย โดย Hwang and Yoon (1981) ได้อธิบายว่า การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi Attribute Decision Making : MADM) เป็นการประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมเป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญ เพื่อการจัดลำดับความสำคัญทางเลือกที่เหมาะสมและเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด

### 6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการ ที่ปรึกษาใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนน ซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ที่นิยมใช้กัน คือ การวิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย ซึ่งทั่วไปมักจะจัดโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ขั้น ดัง**รูปที่ 6.1.1 - 1**




ที่มา : ที่ปรึกษา

**รูปที่ 6.1.1 - 1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย**

### 6.1.2 การวิเคราะห์คะแนนความเหมาะสม

ค่าคะแนนความเหมาะสมของทางเลือกคำนวณได้จาก**สมการที่ 6.1.2 - 1** แสดงความสัมพันธ์ต่อไปนี้

$$LS_k = \sum_j w_j \left(\sum_i w_{ij} x_{ijk}\right)$$ **สมการที่ 6.1.2 - 1**

| | | | |
|---|---|---|---|
| เมื่อ | $LS_k$ | คือ | คะแนนรวมแบบเชิงเส้น (Linear Score: LS) ของทางเลือก k |
| | $w_{ij}$ | คือ | ค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัยย่อย i ภายใต้กลุ่มปัจจัย j |
| | $x_{ijk}$ | คือ | ค่าทางปัจจัยย่อย i ภายใต้กลุ่มปัจจัย j ของทางเลือก k |
| | $w_j$ | คือ | ค่าถ่วงน้ำหนักของกลุ่มปัจจัย j |

นอกจากนี้การคำนวณค่า Linear Score (LS) จำเป็นที่ต้องทราบข้อมูลดังต่อไปนี้

(1) กลุ่มปัจจัย และค่าถ่วงน้ำหนัก ($w_j$)

(2) ปัจจัยย่อยภายใต้กลุ่มปัจจัยต่าง ๆ และค่าถ่วงน้ำหนัก ($w_{ij}$)

(3) ค่าปัจจัยย่อย i ภายใต้กลุ่มปัจจัย j สำหรับทางเลือก k ($x_{ijk}$)

### 6.1.3 การพิจารณาปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์

ที่ปรึกษาได้ทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของกระทรวงคมนาคม (คค.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้งได้ทบทวนโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดลำดับความสำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกกลุ่มปัจจัย ดังนี้

**1) แนวทางการประเมินโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

ที่ปรึกษาได้สรุปแนวทางและเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ แบ่งออกเป็นประเด็นหลักในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจและการเงิน ด้านระบบขนส่ง ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านอื่น ๆ ดัง**รูปที่ 6.1.3 - 1**

| การทบทวนปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยสำหรับจัดลำดับความสำคัญของโครงการจากรายงานการศึกษาที่ผ่านมา | | | |
|---|---|---|---|
| | โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน (6 หลักเกณฑ์) | โครงการศึกษาระบบวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (6 หลักเกณฑ์) | โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (6 หลักเกณฑ์) |
| ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ | • ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14) | • ความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์ | • ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14) |
| ด้านเศรษฐกิจและการเงิน | • ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 26) | • ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)<br>• ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR)<br>• ผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาค | • ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25) |
| ด้านระบบขนส่ง | • ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (ร้อยละ 32) | • ผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม | • ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (ร้อยละ 33) |
| ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | • ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8) | • ประสิทธิผลการใช้ทรัพยากร (Outcome Efficiency) | • ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8) |
| ด้านอื่น ๆ | • ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)<br>• ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4) | | • ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)<br>• ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4) |
| | *ที่มา : กระทรวงคมนาคม (2541), โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน, หน้า 6-8* | *ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2551), โครงการศึกษาระบบวิเคราะห์ความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์, หน้า 5-4 และ ง-1* | *ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2554),โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร, หน้า 2-10 ถึง 2-19* |

ที่มา : ที่ปรึกษา

**รูปที่ 6.1.3 - 1 แนวทางการประเมินโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

โดยที่ปรึกษาได้ทบทวนรายละเอียดของเกณฑ์ต่าง ๆ สำหรับการประเมินโครงการ ดังต่อไปนี้

**1.1) โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผนของกระทรวงคมนาคม ปี 2541**

การทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน ของ คค. ปี 2541 สรุปได้ว่า การจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนเป็นในลักษณะของการคำนึงถึงความสอดคล้องกับนโยบายและหลักเกณฑ์อื่น ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อของการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ การขนส่งครั้งละมาก ๆ การแข่งขันในตลาดขนส่งและสื่อสาร และหลักเกณฑ์การวิเคราะห์ของหน่วยงานกลาง เช่น สศช. สำนักงบประมาณ (สงป.) และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการ คือ การวัดความเหมาะสมของโครงการต่าง ๆ ด้วยตัวเลข โดยสามารถสรุปเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาจำนวน 6 ด้าน (**ตารางที่ 6.1.3 - 1**) ดังต่อไปนี้

(1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย

(2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

(3) ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร

(4) ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ

(5) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(6) ความเหมาะสมด้านความมั่นคงของชาติ

**ตารางที่ 6.1.3 - 1 หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการ**

| รายการ | น้ำหนักคะแนน | ระดับความสอดคล้อง / เหมาะสม | |
|---|---|---|---|
| | | ลักษณะ | ตัวคูณ |
| **1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (14 คะแนน)** | | | |
| 1.1 นโยบายและแผนระยะยาว | 7 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| 1.2 นโยบายและแผนระยะสั้น | 7 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| **2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (26 คะแนน)** | | | |
| 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ | 7 | ผลตอบแทนสูง | 1.0 |
| | | ผลตอบแทนปานกลาง | 0.5 |
| | | ผลตอบแทนต่ำ | 0.0 |
| 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน | 7 | ผลตอบแทนสูง | 1.0 |
| | | ผลตอบแทนปานกลาง | 0.5 |
| | | ผลตอบแทนต่ำ | 0.0 |
| 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด | 4 | ผลลบน้อยหรือมีผลบวก | 1.0 |
| | | ผลลบปานกลาง | 0.5 |
| | | ผลลบมาก | 0.0 |
| 2.4 การก่อหนี้ | 4 | การก่อหนี้น้อย | 1.0 |
| | | การก่อหนี้ปานกลาง | 0.5 |
| | | การก่อหนี้มาก | 0.0 |
| 2.5 การผูกพันงบประมาณ | 4 | ผูกพันน้อย | 1.0 |
| | | ผูกพันปานกลาง | 0.5 |
| | | ผูกพันมาก | 0.0 |
| **3. ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (32 คะแนน)** | | | |
| 3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน | 5 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 3.2 การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบและระบบต่าง ๆ | 5 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 3.3 การเชื่อมโครงข่ายขนส่ง / สื่อสารกับประเทศเพื่อนบ้าน | 4 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 3.4 การกำหนดอัตราค่าบริการ | 4 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |

ที่มา : โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2541)

**ตารางที่ 6.1.3 - 1 หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)**

| รายการ | น้ำหนักคะแนน | ระดับความสอดคล้อง / เหมาะสม | |
|---|---|---|---|
| | | ลักษณะ | ตัวคูณ |
| 3.5 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ | 5 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 3.6 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง | 5 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 3.7 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส | 4 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| **4. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ (16 คะแนน)** | | | |
| 4.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน | 4 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 4.2 การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ | 4 | ความเสี่ยงมาก | 1.0 |
| | | ความเสี่ยงปานกลาง | 0.5 |
| | | ความเสี่ยงน้อย | 0.0 |
| 4.3 การจัดทำแผนและติดตามประเมินผล | 4 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| 4.4 แผนงานพัฒนาองค์กร บุคลากรวิจัย และพัฒนา | 4 | เหมาะสมมาก | 1.0 |
| | | เหมาะสมปานกลาง | 0.5 |
| | | เหมาะสมน้อย | 0.0 |
| **5. ความเหมาะสมด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม** | 8 | ผลลบน้อยหรือมีผลบวก | 1.0 |
| | | ผลลบปานกลาง | 0.5 |
| | | ผลลบมาก | 0.0 |
| **6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ** | 4 | สำคัญมาก | 1.0 |
| | | สำคัญปานกลาง | 0.5 |
| | | สำคัญน้อย | 0.0 |
| **รวม** | **100** | | |

ที่มา : โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2541)

**1.2) โครงการศึกษาระบบวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2551 ของกระทรวงคมนาคม**

การทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการศึกษาระบบวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2551 ของ คค. สรุปได้ว่า การจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนโครงการ มุ่งเน้นการแก้ไขประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในภาคการขนส่ง ประกอบกับ การมุ่งสร้างพฤติกรรมที่พึงประสงค์ (Desired Behaviors) ในการออกแบบแผนงาน / โครงการ (Project / Program Design) การขอรับการจัดสรรงบประมาณ (Budget Allocation Request) และการใช้งบประมาณโดยมีความรับผิดชอบต่อเป้าหมายโครงการ (Accountability) โดยแนวคิดและระบบการจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุน มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1.2.1) เพื่อพัฒนาระบบและเครื่องมือในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุน ซึ่งมุ่งเน้นการจัดลำดับความสำคัญบนพื้นฐานของเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญในลักษณะหลายมิติ (Multi - Dimensional Criteria)

1.2.2) เพื่อให้หน่วยงานมีแนวปฏิบัติในการขอรับการจัดสรรงบประมาณที่เหมาะสม มีความรับผิดชอบต่อผลงาน

1.2.3) เพื่อให้มีแนวปฏิบัติในการประเมินผลโครงการหลังได้รับงบประมาณ และดำเนินการแล้วเสร็จก่อให้เกิดการใช้งบประมาณที่มีประสิทธิผล

1.2.4) เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด กระบวนการในการประเมินผล และกระบวนการในการจัดสรรงบประมาณ ที่มีการพัฒนาในเชิงบูรณาการอย่างต่อเนื่อง

1.2.5) แนวคิดในการพัฒนาหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในส่วนนี้อาศัยการพัฒนาจากการทบทวนการศึกษาในอดีต การประชุมระดมสมอง มีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับการวิเคราะห์รายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่พิจารณากลั่นกรองการลงทุน แนวทางและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่นำมาใช้สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

(1) แนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการลงทุนของ สศช.

(2) หลักเกณฑ์ของ สงป. และคณะอนุกรรมการพิจารณางบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ

(3) หลักเกณฑ์ของ สผ.

(4) หลักเกณฑ์ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)

(5) หลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนด้านการจราจรและขนส่งในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549)

1.2.6) สรุปหลักเกณฑ์ที่นำมาใช้ประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนได้ ดังนี้

(1) ผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR)

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

(3) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาค

(4) ผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม

(5) ความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์

(6) ประสิทธิผลการใช้ทรัพยากร (Outcome Efficiency)

**1.3) คู่มือแนวทางหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการ ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2555 ของ สศช.**

การทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของ คู่มือแนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการ ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2555 ของ สศช. มีแนวทางการวิเคราะห์โครงการดังนี้

1.3.1) ภาพรวมการดำเนินงานหรือการให้บริการกิจการ

แสดงถึงสภาพการให้บริการ ขีดความสามารถในอดีตและปัจจุบัน อาจรายงานเป็นผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการประเภทเดียวกัน เพื่อให้ทราบถึงสถานะโครงการ ปัญหาอุปสรรค รวมทั้งแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ควรแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างการบริหารกิจการในสาขา และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ที่เกี่ยวข้อง

1.3.2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ของประเทศ

วิเคราะห์ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และผลที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการ ที่สอดคล้องกับนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐตามบทบัญญัติรัฐธรรนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ นโยบายของรัฐ และแผนพัฒนาอื่น ๆ

1.3.3) ความจำเป็นของโครงการ

พิจารณาความจำเป็นของโครงการ โดยวิเคราะห์สถานการณ์ทั้งในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต รายละเอียดของแต่ละปัญหา รวมทั้งวิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการในส่วนที่ประชาชนในพื้นที่โครงการจะได้รับ

1.3.4) ความเหมาะสมทางด้านกายภาพ และการเชื่อมโยงกับโครงการอื่น

วิเคราะห์ความพร้อมด้านที่ดิน ความเหมาะสมของพื้นที่โครงการ และความเชื่อมโยงกับโครงการอื่น ๆ

1.3.5) ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการ โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกด้านเทคนิคในด้านต้นทุน ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน การบำรุงรักษา ประสิทธิภาพในการใช้งาน ความสามารถของเทคโนโลยี ความสามารถขององค์กร และโอกาสในการพัฒนาในอนาคต

1.3.6) ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน

(1) ความเหมาะสมทางการเงิน แสดงความคุ้มค่าหรือความเหมาะสมทางการเงิน

(1.1) ความเหมาะสมในการประมาณการกระแสเงินสดจ่ายโครงการ

(1.2) ความเหมาะสมในการประมาณรายรับโครงการ

(1.3) ความเหมาะสมของแหล่งเงินทุนโครงการ

(1.4) เครื่องมือและเกณฑ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ

(1.4.1) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)

(1.4.2) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return : IRR)

(1.4.3) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit Cost Ratio : B/C)

(2) ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ

(2.1) ความเหมาะสมในการประมาณการต้นทุนทางเศรษฐกิจของโครงการ

(2.2) ความเหมาะสมในการประมาณการผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ

(2.3) เครื่องมือและเกณฑ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ

(2.3.1) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)

(2.3.2) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return : IRR)

(2.3.3) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit Cost Ratio : B/C)

(3) การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitive Analysis)

เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อความเหมาะสมทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการทำให้ทราบขีดความเสี่ยงของการลงทุน และช่วยในการตัดสินใจในการลงทุน

(3.1) การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ - ปัจจัยเดียว

(3.1.1) กรณีต้นทุนค่าก่อสร้างเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงร้อยละ 5 ร้อยละ 10 และร้อยละ 20

(3.1.2) กรณีที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและซ่อมบำรุง เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงร้อยละ 5 ร้อยละ 10 และร้อยละ 20

(3.1.3) กรณีที่รายได้ของโครงการ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงร้อยละ 5 ร้อยละ 10 และร้อยละ 20

(3.1.4) กรณีอื่น ๆ กรณีปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญของโครงการ เช่น ปริมาณผู้โดยสาร อัตราแลกเปลี่ยน อัตราราคาน้ำมัน เป็นต้น เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงร้อยละ 5 ร้อยละ 10 และร้อยละ 20

(3.2) กรณีวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ - สองปัจจัยพร้อมกัน

กรณีที่ต้นทุนค่าก่อสร้างเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงร้อยละ 5 ร้อยละ 10 และร้อยละ 20 และกรณีที่รายได้ของโครงการ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงร้อยละ 5 ร้อยละ 10 และร้อยละ 20

1.3.7) ฐานะการเงินของหน่วยงาน

(1) การวิเคราะห์ผลกระทบต่อฐานะการเงิน พิจารณาจากผลประกอบการของหน่วยงานในปีปัจจุบันและประมาณการในอนาคต ครอบคลุมช่วงระยะเวลาที่จะลงทุนและดำเนินโครงการจนแล้วเสร็จ ทั้งในกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ โดยวิเคราะห์ 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

(1.1) ความสามารถในการชำระหนี้

(1.2) ความสามารถในการก่อหนี้ของรัฐวิสาหกิจ

(1.3) ความสามารถในการบริหารงานของรัฐวิสาหกิจโดยรวม

(2) อัตราส่วนที่สำคัญ ๆ

(2.1) อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนหรืออัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

(2.2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินต้นและดอกเบี้ย (Debt Service Coverage)

(2.3) อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Dept Equity Ratio)

(2.4) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (Return on Asset)

(2.5) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนทุน (Return on Equity)

1.3.8) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

1.3.9) ความเหมาะสมด้านบริการโครงการ

วิเคราะห์ความเหมาะสมของแผนการบริการจัดการของหน่วยงานเจ้าของโครงการและแผนการติดตามประเมินโครงการ

(1) หน่วยงานผู้รับผิดชอบบริหารโครงการ

(2) ความพร้อมของบุคลากร

(3) การติดตามประเมินผลโครงการ

1.3.10) การบริหารจัดการความเสี่ยง

ศึกษาแผนบริหารจัดการความเสี่ยง พร้อมกำหนดแนวทางหรือวิธีการบริหารจัดการความเสี่ยงเพื่อแสดงให้เห็นความพร้อมของหน่วยงานดำเนินโครงการ

1.3.11) การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาตลอดจนการเสริมสร้างบุคลากร

หน่วยงานต้องเสนอแผนงานวิจัยและพัฒนา รวมทั้งจัดสรรงบประมาณ เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการทำวิจัยและพัฒนาของประเทศ

**1.4) โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม**

การทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ของ สนข. คค. สรุปได้ว่า ในการพิจารณาความเหมาะสมและการจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนและมาตรการของภาครัฐด้านการขนส่ง เพื่อคัดเลือกไว้ในแผนการลงทุน ได้แบ่งหลักเกณฑ์ออกเป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

1.4.1) กลุ่มที่ 1 ความสอดคล้องด้านนโยบาย

ในการประเมินควรพิจารณาและระบุถึงระดับความสำคัญว่ามีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา สนับสนุนวัตถุประสงค์ และเป้าหมายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1.4.2) กลุ่มที่ 2 ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

หลักเกณฑ์นี้ถือว่ามีความสำคัญในการแสดงผลกระทบของโครงการต่อภาวะเศรษฐกิจและการเงินของประเทศโดยรวม ฐานะการเงินการคลังของภาครัฐ และฐานะทางการเงินระหว่างประเทศ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

(1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ควรมีการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ โดยมีดัชนีคุ้มค่าที่ได้จากการประเมินนี้เรียกว่า อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ หรือ Economic Internal Rate of Return (EIRR) และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ หรือ Net Present Value (NPV) สำหรับโครงการลงทุนด้านขนส่งส่วนใหญ่ ประโยชน์โดยตรงทางเศรษฐกิจและสังคมจะอยู่ในรูปของการประหยัดเวลาในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น โดยอาจจะประเมินออกมาเป็นตัวเงินในรูปของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การประหยัดพลังงานและเวลาที่ใช้ในการขนส่ง การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ รวมทั้งผลจากการเพิ่มคุณภาพชีวิต อันเกิดจากการไปมาหาสู่ระหว่างกันได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

(2) ผลตอบแทนทางการเงิน โดยดัชนีที่ได้จากการประเมินนี้เรียกว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) กรณีที่โครงการ / มาตรการมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการให้บริการ ควรมีการประเมินด้วยว่าการลงทุนมีความคุ้มค่าทางการเงินหรือไม่เพียงใด การประเมินทางการเงินเป็นการหาผลกระทบทางการเงินเท่านั้น ราคาที่ใช้ในการประเมินทางการเงินเป็นราคาจริงที่มีการจัดเก็บ โดยรายรับทางการเงินส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมการให้บริการ เงินอุดหนุนจากรัฐ รายได้จากการให้สัมปทาน / ใบอนุญาต และการขายทรัพย์สินในโครงการ

(3) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด สำหรับโครงการลงทุนด้านขนส่งส่วนใหญ่ต้องใช้อุปกรณ์ เครื่องจักร เครื่องยนต์ วัสดุ และเชื้อเพลิง หรือองค์ประกอบอื่น ๆ ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ทั้งในช่วงของการลงทุนและการดำเนินงาน จึงมีส่วนทำให้ประเทศต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ และขาดดุลบัญชีเดินสะพัดได้ดังนั้นจำเป็นต้องประเมินว่าโครงการลงทุนมีส่วนประกอบการนำเข้า (Import content) เท่าใด ตลอดจนมีแนวทางการใช้สินค้าที่ผลิตในประเทศ หรือนำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยคำนึงถึงการประหยัดเงินตราต่างประเทศเป็นสำคัญ

(4) การก่อหนี้ ในการพิจารณาผลกระทบโครงการ / มาตรการต่อการก่อหนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหนี้ต่างประเทศควรเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในการประเมินทางการเงิน เพราะอาจมีผลกระทบต่อภาระหนี้โดยรวมของภาครัฐและของประเทศในอนาคต การก่อหนี้ที่เหมาะสมควรคำนึงความสามารถในการจ่ายหนี้คืนของโครงการเป็นสำคัญ ในกรณีหนี้ต่างประเทศควรคำนึงถึงรายได้ของโครงการในรูปของเงินตราต่างประเทศและอัตราแลกเปลี่ยนในอนาคตด้วย

(5) การผูกพันงบประมาณ โครงการลงทุนหลายโครงการจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการลงทุนเป็นเวลามากกว่า 1 ปี ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการและเกิดรายได้หรือผลประโยชน์ จึงต้องมีการผูกพันงบประมาณข้ามปี ถือเป็นปัจจัยที่ควรนำมาใช้ในการพิจารณาลักษณะและระยะเวลาของการผูกพันงบประมาณ หากระยะเวลาของการผูกพันงบประมาณเป็นจำนวนหลายปีและเกี่ยวข้องกับเงินลงทุนจำนวนมาก ควรได้รับการพิจารณาทบทวนอย่างละเอียดรอบคอบ เพราะโครงการดังกล่าวนอกจากจะจำกัดการใช้งบประมาณสำหรับโครงการ / มาตรการอื่น ๆ ในอนาคตแล้ว ยังอาจทำให้ภาระการเงินของภาครัฐสูงขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ในกรณีที่งบลงทุนจริงมีจำนวนสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้แต่แรก

1.4.3) กลุ่มที่ 3 ความเหมาะสมด้านการขนส่ง

สำหรับหลักเกณฑ์ในกลุ่มนี้เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมในด้านคุณสมบัติที่พึงมีสำหรับสาขาการขนส่ง ประกอบด้วย

(1) การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ (Intermodal linkages) อย่างมีประสิทธิภาพควบคู่ไปกับการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้บริการขนส่งมีต้นทุนต่ำลง และมีคุณภาพดีขึ้น เป็นการแก้ไขปัญหาระบบขนส่งและจราจรที่มีประสิทธิภาพ และเพิ่มบทบาทของระบบขนส่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

(2) การเชื่อมต่อโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค สำหรับโครงการที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเพื่อนบ้าน ควรได้รับการประเมินว่ามีผลอย่างไรต่อการสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ รวมทั้งการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของภูมิภาค ดังนั้น การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค จึงเป็นอีกมิติที่ควรนำมาใช้ในการพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

(3) การกำหนดอัตราค่าบริการ มีส่วนสำคัญในการชี้นำทิศทางของการพัฒนาระบบขนส่ง อัตราค่าบริการที่มีความเป็นธรรมทั้งสำหรับผู้ให้บริการและผู้รับบริการจะทำให้การแข่งขันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้มีความมั่นคงในระยะยาว ดังนั้น โครงการลงทุนที่มีการเก็บค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมต่าง ๆ จำเป็นต้องกำหนดอัตราค่าบริการให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม คือ ไม่ต่ำจนทำให้ขาดทุน และไม่สูงเกินไปจนทำให้มีผู้ใช้บริการที่น้อยกว่าที่ควรจะเป็น

(4) ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ โครงการ / มาตรการในด้านขนส่งหลายโครงการมีความเกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน จึงควรให้ความสำคัญต่อผลกระทบนี้ โดยควรมีการประเมินว่า โครงการ / มาตรการเหล่านั้น จะทำให้ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนมีความปลอดภัยมากขึ้นหรือน้อยลงอย่างไรและเท่าใด นอกจากนี้ คุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการขนส่งก็เป็นคุณสมบัติที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตและการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ อีกด้วย

(5) การขนส่งครั้งละมาก ๆ และการให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง เช่น ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transportation) ควรได้รับการส่งเสริมให้มีมากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริการขนส่งพื้นฐานควรมุ่งให้ประโยชน์แก่ประชาชนในวงกว้าง เป็นต้น

(6) การให้บริการเพื่อสังคม และการกระจายโอกาส โดยระบบการขนส่งที่ดีควรมีส่วนเสริมสร้างสังคมให้ร่วมมือกัน เข้าใจกันและมีความเท่าเทียมกันมากขึ้น ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดให้บริการขนส่งบางประเภทให้มีลักษณะเป็นข้อผูกพันบริการสาธารณะ (Public Service Obligations : PSO) คือ ให้บริการพื้นฐานที่มีคุณภาพดี ในอัตราค่าบริการที่ต่ำพอสำหรับคนส่วนใหญ่จะเข้าใช้บริการได้ และมีเขตบริการที่กว้างขวางที่สุด โครงการที่ส่งเสริมบริการสังคมจะทำให้การกระจายโอกาสและรายได้ของกลุ่มคนในชนบทได้รับผลดีขึ้น และเป็นการส่งเสริมความเจริญสู่พื้นที่ชนบทและพื้นที่ทุรกันดาร

(7) การส่งเสริมการแข่งขัน และเพิ่มบทบาทของเอกชน การแข่งขันที่เป็นธรรมก่อให้เกิดประสิทธิภาพและความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยโครงการ / มาตรการใดที่ทำให้การแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการ (ทั้งที่เป็นหน่วยงานของภาครัฐและบริษัทเอกชน) มีความสมบูรณ์และเป็นธรรมมากขึ้น ควรได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณ ขณะเดียวกันโครงการ / มาตรการที่จะก่อให้เกิดการเพิ่มอำนาจการผูกขาด ควรมีเหตุผล

พิเศษอย่างชัดเจน และจำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวกับขนาดของตลาดและประสิทธิภาพของรัฐในการกำกับดูแลไม่ให้ผู้ผูกขาดเอาเปรียบ

1.4.4) กลุ่มที่ 4 ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ

สำหรับหลักเกณฑ์ในกลุ่มนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานในการดำเนินโครงการที่เสนอมา ให้สำเร็จลุล่วงไปได้อย่างดี โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

(1) ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน โครงการต่าง ๆ ควรได้รับการพิจารณาว่ามีความเหมาะสมกับโครงสร้างการบริหารองค์กร ปริมาณและคุณภาพของบุคลากร ภาระหน้าที่และบทบาทของหน่วยงานที่เสนอโครงการมีมากน้อยเพียงใด ทั้งนี้ ข้อมูลประกอบการพิจารณาอาจรวมถึงผลงานในอดีตของหน่วยงาน โดยนำมาเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณา

(2) การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ย่อมมีความเสี่ยงในการดำเนินงานไม่เหมือนกัน ในแต่ละหน่วยงานต่างก็มีความสามารถในการบริหารความสี่ยงไม่เท่ากัน จึงจำเป็นต้องพิจารณาภายใต้หลักเกณฑ์ว่าแต่ละโครงการมีความเสี่ยงประเภทใด มากน้อยเพียงใด และหน่วยงานมีความพร้อมและแผนงานในการแก้ไขปัญหาหรือไม่ อย่างไร ประเภทของความเสี่ยงที่ควรนำมาพิจารณา ได้แก่

(2.1) ความเสี่ยงทางตลาด พิจารณาจากจำนวนผู้ใช้บริการ ซึ่งอาจผันแปรไปตามภาวะเศรษฐกิจและอาจไม่เป็นไปตามสัดส่วนผู้ใช้บริการที่ได้พยากรณ์ไว้ จึงควรมีการพิจารณาโครงการ / มาตรการในประเด็นดังกล่าว

(2.2) ความเสี่ยงทางเทคโนโลยี โครงการ / มาตรการที่ต้องการความสามารถและความเชี่ยวชาญในการบริหารโครงการ ถ้าเป็นเทคโนโลยีใหม่และยังไม่มีการพิสูจน์เกี่ยวกับศักยภาพเชิงพาณิชย์ อาจเป็นการเสี่ยงมากสำหรับโครงการที่จะเลือกใช้เทคโนโลยีนั้น ๆ ในบางกรณีเทคโนโลยีที่เลือกอาจจำเป็นต้องใช้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานที่มีความเชี่ยวชาญซึ่งหาได้ยากในประเทศ นำมาซึ่งความเสี่ยงของการดำเนินโครงการ อีกทั้งเทคโนโลยีบางประเภทที่เปลี่ยนแปลงพัฒนาอย่างรวดเร็ว จึงต้องมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันมิให้เทคโนโลยีที่เลือกใช้ล้าสมัยไปก่อนถึงเวลาอันควร

(2.3) ความเสี่ยงทางการบริหารงาน สำหรับโครงการ / มาตรการ ซึ่งต้องการความสามารถและความเชี่ยวชาญในการบริการโครงการมากน้อยเพียงใด มิให้เผชิญกับความเสี่ยงในการขาดแคลนบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถบริหารโครงการได้อย่างราบรื่น

(2.4) ความเสี่ยงด้านปัจจัยการผลิต เมื่อมีการลงทุนแล้ว การดำเนินโครงการโดยอาศัยวัตถุดิบและอุปกรณ์ชิ้นส่วนต่าง ๆ ในการให้บริการมีประเด็นความเสี่ยง คือ ปริมาณและคุณภาพของวัตถุดิบและอุปกรณ์ที่จำเป็นอยู่ในระดับที่เพียงพอกับความต้องการของโครงการหรือไม่ ทั้งนี้ ความเสี่ยงด้านปัจจัยการผลิตนี้รวมถึงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงด้วยเช่นกัน

(2.5) ความเสี่ยงด้านการเงิน ส่วนใหญ่เกิดจากความไม่แน่นอนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยน สำหรับโครงการที่ต้องกู้ยืมเงินโดยจ่ายอัตราดอกเบี้ยในลักษณะลอยตัวย่อมเผชิญกับความเสี่ยงที่อัตราดอกเบี้ยจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต โครงการที่มีหนี้ในรูปของเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากก็มีความเสี่ยงกับการค่าเงินบาทที่อาจลดลงได้

(2.6) ความเสี่ยงทางการเมือง สภาพทางการเมืองที่ยังมีความไม่แน่นอน โครงการ / มาตรการที่ต้องใช้เวลาลงทุนหรือมีอายุค่อนข้างนาน หรือโครงการ / มาตรการที่มีความเป็น "การเมือง" อยู่ในระดับสูง จำเป็นต้องเผชิญกับความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล หรือรัฐมนตรี หรือผู้บริหารระดับสูงอาจนำไปสู่นโยบายแนวใหม่ที่ทำให้โครงการ / มาตรการ ซึ่งความเป็นไปได้ทางการเงินในการลงทุนอาจต้องดำเนินการแบบขาดทุนได้

(3) การจัดทำแผนและติดตามประเมินผล ในการเสนอโครงการหน่วยงานควรแสดงให้เห็นถึงความพร้อมในการบริหารจัดการโครงการ โดยการจัดทำแผนและแนวทางการดำเนินงานเป็นขั้นตอนที่ครบถ้วนและเหมาะสม รวมถึงการกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ชัดเจนและเป็นไปได้ อีกทั้งมีการวางแผนในการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ถือเป็นรายละเอียดที่ควรใช้ในการประเมินความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการโครงการ

(4) แผนงานพัฒนาองค์กร บุคลากร และการวิจัยพัฒนา สำหรับโครงการที่มีวงเงินลงทุนค่อนข้างสูง (ตามเกณฑ์ของ สศช.) มีวงเงินลงทุนตั้งแต่ 10,000 ล้านบาทขึ้นไป การประเมินด้านการบริหารจัดการให้ความสำคัญกับแผนงานพัฒนาองค์กร เพื่อปรับปรุงโครงสร้างองค์กร แผนงานพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการดำเนินโครงการ ซึ่งจะมีส่วนสนับสนุนให้โครงการประสบความสำเร็จในระยะยาว

1.4.5) กลุ่มที่ 5 ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม

ควรมีการพิจารณาว่าหากมีการดำเนินโครงการ / มาตรการ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วโครงการ / มาตรการด้านการขนส่งมักมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งในทางบวกและทางลบ ควรจะมีมาตรการป้องกันหรือบรรเทาผลเสียนั้นหรือไม่อย่างไร ในกรณีที่เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยละเอียด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจดำเนินการต่อไป

1.4.6) กลุ่มที่ 6 ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

สำหรับปัจจัยหนึ่งที่ควรใช้ในการพิจารณาโครงการ / มาตรการ คือ ผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ เช่น ความเป็นเอกภาพของสังคมและชาติ โครงการ / มาตรการด้านการขนส่งจะมีส่วนทำให้ชุมชนต่าง ๆ ในประเทศมีโอกาสในการไปมาหาสู่และติดต่อสื่อสารระหว่างกันได้มากขึ้น และมีประโยชน์ในการสร้างความเป็นปึกแผ่นและความปรองดองในประเทศ ยกตัวอย่าง โครงการ/มาตรการที่ถือว่ามีความสำคัญในด้านยุทธศาสตร์ของชาติ เช่น การพัฒนาถนนเชื่อมต่อ และพัฒนาท่าอากาศยานในพื้นที่ชายแดนบางแห่ง เป็นต้น

**2) การทบทวนปัจจัยสำหรับการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญจากโครงการศึกษาที่ผ่านมา**

ที่ปรึกษาได้ทบทวนโครงการศึกษาที่ผ่านมาที่มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ รวมถึงค่าน้ำหนักของปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่เลือกใช้ ดัง**ตารางที่ 6.1.3 - 2**

**ตารางที่ 6.1.3 - 2 การทบทวนการเลือกใช้ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยในงานศึกษาที่ผ่านมา**

| งานศึกษา | ค่าน้ำหนักปัจจัยหลัก | ค่าน้ำหนักปัจจัยย่อย |
|---|---|---|
| 1. โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน | 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย = 14 คะแนน | 1. นโยบายและแผนระยะยาว = 7 คะแนน<br>2. นโยบายและแผนระยะสั้น = 7 คะแนน |
| | 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน = 26 คะแนน | 1. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ = 7 คะแนน<br>2. ผลตอบแทนทางการเงิน = 7 คะแนน<br>3. ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด = 4 คะแนน<br>4. การก่อหนี้ = 4 คะแนน<br>5. การผูกพันงบประมาณ = 4 คะแนน |
| | 3. ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร = 32 คะแนน | 1. การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน = 5 คะแนน<br>2. การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบและระบบต่าง ๆ = 5 คะแนน<br>3. การเชื่อมโครงข่ายขนส่ง / สื่อสารกับประเทศเพื่อนบ้าน = 4 คะแนน<br>4. การกำหนดอัตราค่าบริการ = 4 คะแนน<br>5. ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ = 5 คะแนน<br>6. การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง = 5 คะแนน<br>7. การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส = 4 คะแนน |
| | 4. ความเหมาะสมด้านการบริหารจัดการ = 16 คะแนน | 1. ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน = 4 คะแนน<br>2. การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ = 4 คะแนน<br>3. การจัดทำแผนและติดตามประเมินผล = 4 คะแนน<br>4. แผนงานพัฒนาองค์กร บุคลากร วิจัย และพัฒนา = 4 คะแนน |
| | 5. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม = 8 คะแนน | |
| | 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ = 4 คะแนน | |
| 2. โครงการศึกษาระบบวิเคราะห์ความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ | 1. ความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์ | |
| | 2. ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | |
| | 3. ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) | |
| | 4. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาค | |
| | 5. ผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม | |
| | 6. ประสิทธิผลการใช้ทรัพยากร (Outcome Efficiency) | |

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 6.1.3 - 2 การทบทวนการเลือกใช้ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยในงานศึกษาที่ผ่านมา (ต่อ)**

| งานศึกษา | ค่าน้ำหนักปัจจัยหลัก | ค่าน้ำหนักปัจจัยย่อย |
|---|---|---|
| 3. โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร | 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย ร้อยละ 14 | 1. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 8<br>2. ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 8<br>3. ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด ร้อยละ 3<br>4. การก่อหนี้ ร้อยละ 3<br>5. การผูกพันงบประมาณ ร้อยละ 3 |
| | 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน ร้อยละ 25 | 1. การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน ร้อยละ 4<br>2. การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ร้อยละ 8<br>3. ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ ร้อยละ 8<br>4. การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง ร้อยละ 8<br>5. การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส ร้อยละ 5 |
| | 3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง ร้อยละ 33 | 1. การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน ร้อยละ 4<br>2. การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ร้อยละ 8<br>3. ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ ร้อยละ 8<br>4. การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง ร้อยละ 8<br>5. การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส ร้อยละ 5 |
| | 4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 8 | |
| | 5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ ร้อยละ 16 | 1. ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน ร้อยละ 8<br>2. การบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ร้อยละ 8 |
| | 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ ร้อยละ 4 | |

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.1.4 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

ที่ปรึกษาจะคัดเลือกกลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้มีความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ของ สนข. คค. ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน โดยกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการ ดังนี้

**1) กลุ่มปัจจัย (ปัจจัยหลัก) สำหรับจัดลำดับความสำคัญโครงการ**

กลุ่มปัจจัยหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

1.1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย

1.2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

1.3) ความเหมาะสมด้านการขนส่ง

1.4) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1.5) ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ

1.6) ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

**2) ปัจจัยย่อย สำหรับจัดลำดับความสำคัญโครงการ**

ปัจจัยย่อยภายใต้กลุ่มปัจจัยหลักที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ ได้แก่

2.1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย

2.1.1) ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ

2.1.2) ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

2.1.3) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

2.2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

2.2.1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)

2.2.2) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)

2.2.3) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด

2.2.4) การผูกพันงบประมาณ

2.3) ความเหมาะสมด้านการขนส่ง

2.3.1) การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน

2.3.2) การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค

2.3.3) ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ

2.3.4) การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง

2.3.5) การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส

2.4) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

2.5) ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ

2.5.1) ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน

2.5.2) ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ

2.6) ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

**3) การประเมินค่าปัจจัย (Attribute Value)**

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษานี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อยเพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้ แสดงดัง**ตารางที่ 6.1.4 - 3**

**ตารางที่ 6.1.4 - 3 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา**

| ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|---|---|---|---|---|
| 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14) | 1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ | 5 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| | 1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ | 5 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| | 1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 | 4 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25) | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | 9 | สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น) | 0.5 |
| | | | ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน) | 0.0 |
| | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | 9 | สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ) | 0.5 |
| | | | ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ) | 0.0 |
| | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด | 4 | ใช้วัสดุในประเทศมาก | 1.0 |
| | | | ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง | 0.5 |
| | | | ใช้วัสดุในประเทศน้อย | 0.0 |

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร และที่ปรึกษา โดยมีการปรับปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน (พ.ศ. 2554)

**ตารางที่ 6.1.4 - 3 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา (ต่อ)**

| ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|---|---|---|---|---|
| | 2.4 การผูกพันงบประมาณ | 3 | ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี) | 0.5 |
| | | | สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป) | 0.0 |
| 3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33) | 3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน | 4 | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก | 1.0 |
| | | | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง | 0.5 |
| | | | มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ | 0.0 |
| | 3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค | 8 | มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง | 1.0 |
| | | | มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง | 0.5 |
| | | | ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง | 0.0 |
| | 3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ | 8 | มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง | 1.0 |
| | | | มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง | 0.5 |
| | | | ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง | 0.0 |
| | 3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง | 8 | สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณมาก / มีความครอบคลุมในวงกว้าง | 1.0 |
| | | | สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง / มีความครอบคลุมปานกลาง | 0.5 |
| | | | สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณน้อย / มีความครอบคลุมน้อย | 0.0 |
| | 3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส | 5 | มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง | 1.0 |
| | | | มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง | 0.5 |
| | | | มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ | 0.0 |

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร และที่ปรึกษา โดยมีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน (พ.ศ. 2554)

**ตารางที่ 6.1.4 - 3 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา (ต่อ)**

| ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|---|---|---|---|---|
| 4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8) | | 8 | ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม | 1.0 |
| | | | ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) | 0.5 |
| | | | ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE / EIA | 0.0 |
| 5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16) | 5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน | 8 | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก | 1.0 |
| | | | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง | 0.5 |
| | | | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ | 0.0 |
| | 5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ | 8 | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย | 1.0 |
| | | | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง | 0.5 |
| | | | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก | 0.0 |
| 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4) | | 4 | ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง | 1.0 |
| | | | เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน | 0.5 |
| | | | ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน | 0.0 |

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร และที่ปรึกษา โดยมีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน (พ.ศ. 2554)

## 6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)

การศึกษาความเหมาะสม / ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นข้อมูลช่วยในการตัดสินใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ได้นำเสนอแนะภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการสำหรับการศึกษาความเหมาะสม / ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ดังนี้

1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน
2) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้จัดสรรงบประมาณ
3) เป็นโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ยังไม่มีผลการศึกษาสนับสนุน และจำเป็นต้องใช้ผลการศึกษาประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการต่อไป

อย่างไรก็ตาม โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะมีการประมาณค่าก่อสร้างเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเท่านั้น โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

การศึกษาความเหมาะสม / ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) จะใช้ผล**การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ**เป็นตัวประเมิน ซึ่งได้จากการคำนวณต้นทุนและค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ รวมถึงการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นของโครงการที่เสนอแนะภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ตลอดระยะเวลาการวิเคราะห์ จำนวน 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง) โดยเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ” ด้วยวิธี Cost - Benefit Analysis ซึ่งวิธีนี้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าอยู่บนหลักการของเหตุผลที่เหมาะสมสำหรับใช้วิเคราะห์โครงการที่มีผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจในภาพรวมและนำมาใช้เป็นแนวทางการวิเคราะห์โครงการทางด้านเศรษฐกิจของโครงการด้านคมนาคมขนส่งเกือบทั้งหมดของหน่วยงานต่าง ๆ

**การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ**ที่ใช้ในการศึกษาความเหมาะสม / ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) จะคำนวณในรูปดัชนีหลักทางด้านเศรษฐกิจ 3 ตัว คือ

**1) มูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (NPV : Net Present Value)** เป็นการคำนวณเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนด้านเศรษฐกิจในปีต่าง ๆ กับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดช่วงอายุโครงการ โดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) แปลงค่าเป็นเงินปัจจุบัน ในกรณีที่ผลการคำนวณค่า NPV ได้ค่าเป็นบวกแสดงว่าโครงการให้ผลตอบแทนคุ้มค่า จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับค่า NPV ว่ามีค่าบวกมากหรือค่าบวกน้อย ในทางกลับกัน หากผลการคำนวณค่า NPV ได้ค่าเป็นลบ แสดงว่าโครงการนั้นไม่คุ้มค่าที่จะลงทุน วิธีการคำนวณมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (NPV)

$$\text{NPV} = \sum_{t=0}^{n} \frac{(B_t - C_t)}{(1+r)^t}$$

โดยที่ $n$ = จำนวนปีที่ใช้ประเมินทางด้านเศรษฐกิจ

$B_t$ = ผลประโยชน์ในปีที่ $t$

$C_t$ = ค่าใช้จ่ายในปีที่ $t$

$r$ = อัตราส่วนลด

**2) อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR : Economic Internal Rate of Return)** คือ อัตราส่วนลดที่ทำให้มูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิของโครงการมีค่าเท่ากับศูนย์ อัตรานี้จะแสดงให้เห็นถึงผลตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุนในโครงการ ซึ่งสามารถนำมาใช้เปรียบเทียบว่าโครงการใดให้ผลตอบแทนในอัตราที่สูงกว่ากัน ดังมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$\sum_{t=0}^{n} \frac{(B_t - C_t)}{(1+R)^t} = 0$$

โดยที่ n = จำนวนปีที่ใช้ประเมินทางด้านเศรษฐกิจ

$B_t$ = ผลประโยชน์ในปีที่ $t$

$C_t$ = ค่าใช้จ่ายในปีที่ $t$

$R$ = อัตราผลตอบแทนภายใน

**3) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C : Benefit Cost Ratio)** เป็นดัชนีทางเศรษฐกิจที่แสดงให้เห็นถึงสัดส่วนมูลค่าเงินปัจจุบันของผลประโยชน์กับมูลค่าปัจจุบันของเงินลงทุนด้านโครงการ ถ้าอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน มากกว่า 1 หมายถึง โครงการจะให้ผลตอบแทนคุ้มค่าที่จะลงทุน ดังมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^{n} \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^{n} \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

โดยที่ n = จำนวนปีที่ใช้ประเมินทางด้านเศรษฐกิจ

Bt = ผลประโยชน์ในปีที่ t

Ct = ค่าใช้จ่ายในปีที่ t

r = อัตราส่วนลด

สำหรับสมมติฐานในการวิเคราะห์และประเมินผลด้านเศรษฐกิจของโครงการ เป็นดังนี้

1) มูลค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินการโครงการ จะพิจารณาเป็นมูลค่าทางการเงินคงที่ที่ปีปัจจุบัน (Constant Price) ซึ่งสามารถคำนวณราคาทางเศรษฐศาสตร์จากราคาทางการเงินได้ โดยใช้ตัวคูณปรับค่าทางการเงินให้เป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Conversion Factor) ดัง**ตารางที่ 6.2 - 1**

**ตารางที่ 6.2 - 1 ตัวปรับค่าทางการเงินเป็นค่าทางเศรษฐกิจ (Conversion Factors)**

| รายการ | Conversion Factors |
|---|---|
| ค่าชดเชยที่ดิน | 1.00 |
| ค่าก่อสร้าง | 0.88 |
| ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา | 0.92 |
| ค่าออกแบบรายละเอียด | 0.92 |
| ค่าควบคุมงานก่อสร้าง | 0.92 |

ที่มา : Sading Ahmed; Shadow Price for Economic Appraisal of Projects :An Application to Thailand, World Bank Staff Working Paper, No.609

2) ค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ ของโครงการ ที่ใช้ในการประเมินความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ ใช้สมมติฐานในการกระจายการลงทุน เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมฯ ออกแบบรายละเอียด การเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน จนกระทั่งก่อสร้างแล้วเสร็จ การกระจายค่าลงทุนของโครงการตามค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทคิดเป็นร้อยละในแต่ละปี นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและดำเนินการระหว่างการเปิดใช้บริการของโครงการ

3) ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ จะพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางด้านการจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (Cost Saving) และการประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า (Time Saving) รวมทั้งการประหยัดอื่น ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งต้องพิจารณาตามลักษณะโครงการที่เสนอแนะ

4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12 ซึ่งเป็นอัตราที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยโดย สศช. และเป็นอัตราซึ่งใช้ในการวิเคราะห์โครงการภาครัฐในหลาย ๆ หน่วยงานในปัจจุบัน โดยเฉพาะโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น สนข. กรมทางหลวง (ทล.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นต้น

ในการศึกษาความเหมาะสม / ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ สามารถจัดกลุ่มโครงการเพื่อทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ” ได้ทั้งหมด 10 กลุ่ม ดังนี้

### 6.2.1 โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรถนนสายหลัก

**1) หลักการและเหตุผล**

ปัจจุบันการขนส่งทางถนนถือเป็นการขนส่งหลักของประเทศไทย เนื่องจากเป็นการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทาง (Door - to - Door Transportation) ที่มีความสะดวกสูง และมีโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทั่วประเทศ สามารถรองรับการขนส่งระยะใกล้ - ไกล ทั้งการขนส่งระหว่างภูมิภาค ตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยในปี 2565 โครงข่ายคมนาคมทางถนนของประเทศไทย มีระยะทางความยาวประมาณ 702,989.176 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นถนนในความรับผิดชอบของ ทล. ระยะทาง 52,189.444 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 48,123.785 กิโลเมตร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง 224.600 กิโลเมตร และเป็นถนนส่วนท้องถิ่น (กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น และกรุงเทพมหานคร) ระยะทาง 601.451.350 กิโลเมตร สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างสะดวก อย่างไรก็ตาม สัดส่วนถนนที่เป็นทาง 2 ช่องจราจรมีมากกว่าร้อยละ 60 ของความยาวถนนทั่วประเทศ นอกจากนี้การเดินทางและการขนส่งสินค้าบนถนนสายหลักในปี 2565 มีปริมาณสูงถึง 230,884 ล้านคัน - กิโลเมตร โดยมีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยต่อปี (Annual Average Growth Rate) คิดเป็นร้อยละ 3.978 ต่อปี ซึ่งส่งผลให้อาจเกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลักได้ในอนาคต

ที่ปรึกษาดำเนินการคัดเลือกสายทางที่จะมีปัญหาการจราจรด้วยการวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณจราจรและขีดความสามารถของถนน (Volume Capacity Ratio : V/C) เพื่อเป็นการวัดประสิทธิภาพของถนนสายสำคัญของพื้นที่ศึกษาของในกลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ รวมถึงเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนก่อสร้างปรับปรุงขยายช่องจราจรของโครงข่ายถนนสายหลักและศึกษาความความเหมาะสมทางเศรษฐกิจต่อไป

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจร จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการขยายช่องจราจร และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการขยายช่องจราจร โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

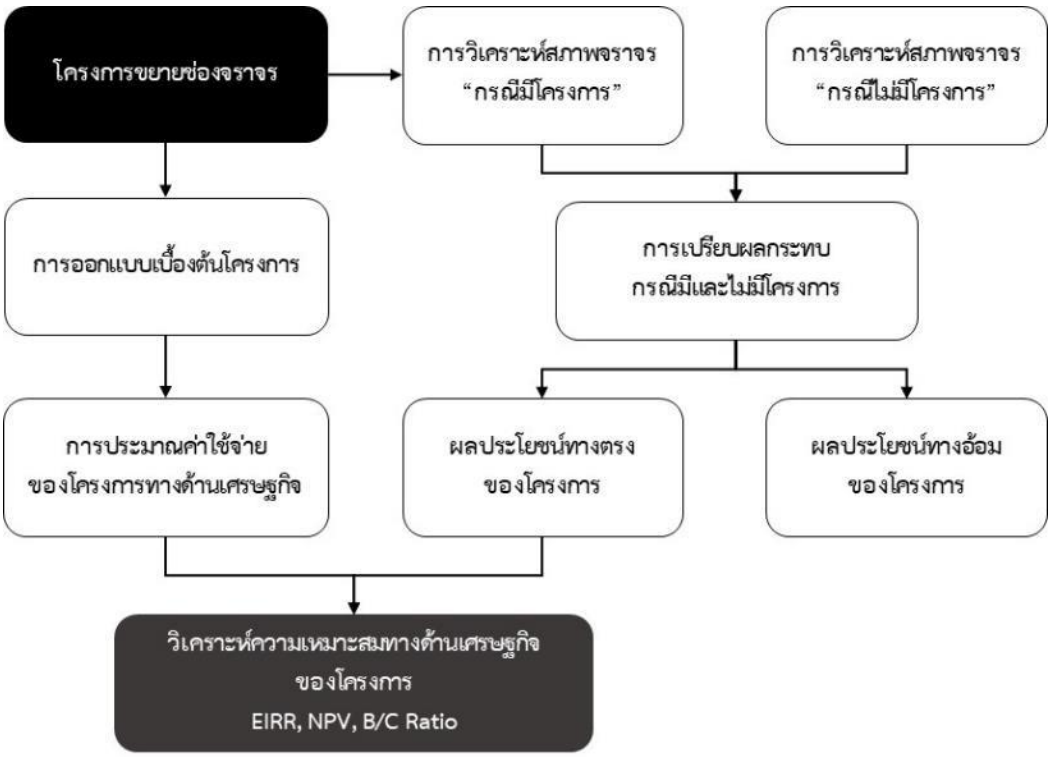
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการขยายช่องจราจร ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการขยายช่องจราจร ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) และระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT)




**รูปที่ 6.2.1 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการขยายช่องจราจร**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.1 - 1**

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการศึกษาออกแบบ ทล.3196 เพื่อเชื่อมต่อเส้นทาง MR - MAP จ.ลพบุรี (ระยะทาง 30.000 กม.) | ลพบุรี | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2574 | 1,144.50 | 12.13 | 18.20 | 26.69 | 13.27% | 62.72 | 1.12 |
| 2 | โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวหลัก จ.ลพบุรี | ลพบุรี | ก่อสร้าง | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.1 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3017 (ระยะทาง 4.000 กม.) | ลพบุรี | ก่อสร้าง | - | 2577 | 144.20 | 1.62 | 2.43 | 3.56 | 18.37% | 30.71 | 1.67 |
| 2.2 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3326 ตอน วังเพลิง - สระโบสถ์ (ระยะทาง 4.000 กม.) | ลพบุรี | ก่อสร้าง | - | 2577 | 142.10 | 1.62 | 2.43 | 3.56 | 12.24% | 0.98 | 1.02 |
| 2.3 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3333 ตอน โคกตูม - มะนาวหวาน (ระยะทาง 15.000 กม.) | ลพบุรี | ก่อสร้าง | - | 2577 | 534.45 | 6.07 | 9.10 | 13.35 | 15.61% | 58.61 | 1.34 |
| 2.4 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3334 ตอน ธารเกษม - สถานีรถไฟเขาสูง (ระยะทาง 25.000 กม.) | ลพบุรี | ก่อสร้าง | - | 2577 | 885.50 | 10.11 | 15.17 | 22.24 | 16.25% | 116.28 | 1.41 |
| 3 | โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทล.3412 ตอน อยุธยา - บางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา | พระนครศรีอยุธยา | ก่อสร้าง | - | 2580 | 108.5 | 1.01 | 1.52 | 2.22 | 8.25% | -7.74 | 0.68 |
| 4 | โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ จ.ชัยนาท | ชัยนาท | ก่อสร้าง | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4.1 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3183 ตอน แยกไปเขื่อนเจ้าพระยา - คลองมอญ (ระยะทาง 6.000 กม.) | ชัยนาท | ก่อสร้าง | - | 2580 | 222.60 | 2.43 | 3.64 | 5.34 | 4.85% | 27.38 | 0.46 |
| 4.2 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3212 ตอน คุ้งสำเภา - ไร่พัฒนา (ระยะทาง 2.000 กม.) | ชัยนาท | ก่อสร้าง | - | 2580 | 72.94 | 0.81 | 1.21 | 1.78 | 9.48% | 3.63 | 0.78 |
| 4.3 | - ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3211 ตอน ทางเข้าหันคา - กะบกเตี้ย (ระยะทาง 6.000 กม.) | ชัยนาท | ก่อสร้าง | - | 2580 | 218.82 | 2.43 | 3.64 | 5.34 | 2.81% | 32.55 | 0.34 |
| 5 | โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อการขนส่งพืชผลเกษตร ทล.3032 ตอน บุ้งกี๋ - ท่าศาลา จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 6.000 กม.) | สิงห์บุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 202.90 | 2.22 | 3.34 | 4.89 | 12.37% | 1.64 | 1.04 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | โครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทล.3303 ตอน บางระจัน - โพทะเล (ระยะทาง 2.086 กม.) | สิงห์บุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 76.95 | 0.84 | 1.27 | 1.86 | 10.49% | -2.34 | 0.87 |
| 7 | โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ทล.3022 ตอน พระพุทธบาท - ท่าเรือ ต.บางโขมด อ.บ้านหมอ จ.สระบุรี (ระยะทาง 6.500 กม.) | สระบุรี | ก่อสร้าง | - | 2575 | 245.93 | 2.63 | 3.94 | 5.78 | 15.26% | 35.30 | 1.36 |
| 8 | โครงการปรับปรุงเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวแหล่งอารยธรรมเตาเผาแม่น้ำน้อย ทล.3030 ตอน ดงมะขามเทศ - บางระจัน จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 1.000 กม.) | สิงห์บุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 36.89 | 0.40 | 0.61 | 0.89 | 9.77% | -1.67 | 0.80 |
| 9 | งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.3454 ตอน ชัญสูตร - ท่าช้าง จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 9.000 กม.) | สิงห์บุรี | ก่อสร้าง | - | 2579 | 332.00 | 3.64 | 5.46 | 8.01 | 12.91% | 7.63 | 1.09 |
| 10 | งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทล.3285 ตอน อินทร์บุรี - หนองสุ่ม จ.สิงห์บุรี | สิงห์บุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 147.56 | 1.62 | 2.43 | 3.56 | 2.91% | -21.43 | 0.36 |
| 11 | โครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมและเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยว สาย แยก สบ.1003 - ศูนย์ฝึกอบรม (เจ็ดคต - โป่งก้อนเส้า) ต.ท่ามะปราง อ.แก่งคอย จ.สระบุรี | สระบุรี | ก่อสร้าง | - | 2576 | 184.87 | 2.02 | 3.03 | 4.45 | 12.49% | 3.58 | 1.05 |
| 12 | โครงการปรับปรุงสะพานเพื่อการขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยา จ.ชัยนาท | ชัยนาท | ศึกษาออกแบบ | 80.00 | 2579 | 1,800 | 8.28 | 12.42 | 18.62 | N/A | -399.87 | 0.02 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | | | | | | | | | | | | |
| 13 | โครงการปรับปรุงถนนเพื่อขนส่งสินค้าทางการเกษตรเพิ่มประสิทธิภาพ ทล.3206 ตอนห้วยศาลา - จอมบึง ต.บ้านบึง อ.บ้านคา จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 111.30 | 1.21 | 1.82 | 2.67 | N/A | -59.82 | 0.20 |
| 14 | โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4064 สายแยก ทล.3208 - บ้านห้วยผาก อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 355.25 | 4.04 | 6.07 | 8.90 | N/A | -227.00 | 0.05 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)**

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 15 | โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4019 สายแยก ทล.3208 - บ้านพัฒนา อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 355.25 | 4.04 | 6.07 | 8.90 | N/A | -230.79 | 0.03 |
| 16 | โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4020 สายแยก ทล.3208 - บ้านตะโกล่าง อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 355.25 | 4.04 | 6.07 | 8.90 | N/A | -229.85 | 0.03 |
| 17 | โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.5051 สายแยก รบ.4061 - บ้านชายน้ำ อ.บ้านคา จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 284.20 | 3.24 | 4.85 | 7.12 | N/A | -178.39 | 0.06 |
| 18 | โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน กจ.4004 สายแยก ทล.3209 - บ้านไร่โคก (ตอนราชบุรี) อ.จอมบึง จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 360.50 | 4.04 | 6.07 | 8.90 | N/A | -227.24 | 0.06 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | | | | | | | | |
| 19 | โครงการขยายช่องจราจร ทล.3459 ตอน สามแยกบ้านกรูด - ปากคลองบ้านกรูด จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะทาง 11.000 กม.) | ประจวบคีรีขันธ์ | ก่อสร้าง | - | 2580 | 390.78 | 4.45 | 6.67 | 9.79 | N/A | -225.61 | 0.14 |
| 20 | โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สค.2004 แยก ทล.35 - บ้านพันท้ายนรสิงห์ ต.พันท้ายนรสิงห์ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 11.000 กม.) | สมุทรสาคร | ก่อสร้าง | - | 2579 | 390.78 | 4.45 | 6.67 | 9.79 | 12.34% | 3.83 | 1.01 |
| 21 | โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สค.5009 แยก สค.1018 - บ้านแคราย ต.แคราย อ.กระทุ่มแบน จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 5.000 กม.) | สมุทรสาคร | ก่อสร้าง | - | 2570 | 177.63 | 2.02 | 3.03 | 4.45 | 12.60% | 9.43 | 1.03 |
| 22 | โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สค.2028 แยก ทล.35 - บ้านชายทะเลกาหลง ต.กาหลง อ.เมือง จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 6.000 กม.) | สมุทรสาคร | ก่อสร้าง | - | 2580 | 213.15 | 2.43 | 3.64 | 5.34 | N/A | -120.04 | 0.16 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23 | โครงการปรับปรุงถนนคลองโคน - บ้านแหลม - ชะอำ จ.เพชรบุรี | เพชรบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 201.25 | 2.02 | 3.03 | 4.45 | N/A | -93.57 | 0.31 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | | | | | | | | | | | | |
| 24 | โครงการศึกษาปรับปรุงสะพานเพื่อการขนส่งและเดินทางทางน้ำ จ.นครปฐม | นครปฐม | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2580 | 1,350.00 | 6.21 | 9.32 | 13.97 | -6.39% | -288.02 | 0.07 |
| 25 | โครงการศึกษาและออกแบบก่อสร้างขยาย ทล.305 ตอน ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ จ.ปทุมธานี | ปทุมธานี | ศึกษาออกแบบ | 45.00 | 2575 | 4,200.00 | 12.13 | 18.20 | 26.69 | 21.32% | 2,1446.66 | 1.43 |
| 26 | โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางเข้า - ออกหอนาฬิกา และ Bypass จ.นครปฐม | นครปฐม | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2571 | 35.00 | 0.40 | 0.61 | 0.89 | 16.61% | 28.22 | 1.43 |
| 27 | โครงการศึกษาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่ง และแก้ไขปัญหาจราจรทางบกในพื้นที่ จ.นนทบุรี | นนทบุรี | ศึกษาออกแบบ | 25.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 27.1 | - โครงการขยายถนนสาย นบ.1026 แยก ทล. 9 - อ.บางคูลัด จ.นนทบุรี | นนทบุรี | ศึกษาออกแบบ | 12.50 | 2580 | 980.00 | 2.83 | 4.25 | 6.23 | N/A | -442.38 | 0.33 |
| 27.2 | - โครงการขยายถนนสาย ทล.306 ตอน พระราม 7 - แคราย จ.นนทบุรี | นนทบุรี | ศึกษาออกแบบ | 12.50 | 2580 | 563.50 | 1.42 | 2.12 | 3.11 | N/A | 248.05 | 0.35 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | | | | | | | | |
| 28 | โครงการพัฒนาผังระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และอ.บางละมุง จ.ชลบุรี จ้างออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างถนนผังเมืองสาย ช6 (ถนนเก้ากิโล) เชื่อมถนน ทล.7 (ถนนสุขาภิบาล 6) อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ระยะทาง 6.000 กม.) | ชลบุรี | ศึกษาออกแบบ | 12.00 | 2570 | 504.00 | 3.64 | 5.46 | 8.01 | 17.95% | 251.86 | 1.71 |
| 29 | โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 9.000 กม.) | ฉะเชิงเทรา | ก่อสร้าง | - | 2570 | 273.00 | 2.43 | 3.64 | 5.34 | 16.81% | 107.15 | 1.78 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 | โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.3481 - ทล.3312 อ.บางน้ำเปรี้ยว อ.องครักษ์ จ.ฉะเชิงเทรา | ฉะเชิงเทรา | ก่อสร้าง | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 30.1 | โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.4016 อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 10.000 กม.) | ฉะเชิงเทรา | ก่อสร้าง | - | 2575 | 392.00 | 4.04 | 6.07 | 8.90 | 13.70% | 32.49 | 1.21 |
| 30.2 | โครงการก่อสร้างถนน ฉช.5006 อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 13.000 กม.) | ฉะเชิงเทรา | ก่อสร้าง | - | 2575 | 480.94 | 5.26 | 7.89 | 11.57 | 12.68% | 7.42 | 1.07 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | | | | | | | | | | | | |
| 31 | โครงการขยายช่องจราจร ทล.348 วงเวียนบ้านใหม่ไทยถาวร - เขาช่องตะโก - อ.โนนดินแดง จ.สระแก้ว | สระแก้ว | ก่อสร้าง | - | 2580 | 593.93 | 6.51 | 9.77 | 14.32 | 12.29% | 3.55 | 1.03 |
| 32 | โครงการปรับปรุง ทล.3446 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.สระแก้ว (ระยะทาง 21.100 กม.) | สระแก้ว | ก่อสร้าง | - | 2572 | 745.15 | 8.53 | 12.80 | 18.77 | 13.01% | 47.68 | 1.11 |
| 33 | โครงการปรับปรุง นย.3001 แยก ทล.305 - บางน้ำเปรี้ยว จ.นครนายก (ระยะทาง 18.400 กม.) | นครนายก | ก่อสร้าง | - | 2578 | 701.96 | 7.44 | 11.16 | 16.37 | 13.04 | 25.29 | 1.13 |
| 34 | โครงการขยายช่องจราจร ทล.3486 ช่วง บ.กุดเตย - บ.ใหม่ไทยถาวร จ.สระแก้ว (ระยะทาง 11.000 กม.) | สระแก้ว | ก่อสร้าง | - | 2572 | 391.93 | 4.45 | 6.67 | 9.79 | 12.38% | 8.91 | 1.04 |
| 35 | โครงการขยายช่องจราจรถนนเพื่อการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ สาย จบ.3010 แยก ทล.317 - บ.ทุ่งตาอิน อ.มะขาม อ.เขาคิชฌกูฏ จ.จันทบุรี (ระยะทาง 16.600 กม.) | จันทบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 624.58 | 6.71 | 10.07 | 14.77 | 12.47% | 6.45 | 1.05 |
| 36 | โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง ถนน จบ.3007 สายแยก ทล.317 - บ.ทุ่งขนาน ต.ปะตง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี (ระยะทาง 13.600 กม.) | จันทบุรี | ก่อสร้าง | - | 2571 | 494.56 | 5.50 | 8.25 | 12.10 | 14.43% | 114.91 | 1.37 |
| 37 | โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง นย.2003 อ.บ้านนา จ.นครนายก (ระยะทาง 15.500 กม.) | นครนายก | ก่อสร้าง | - | 2580 | 591.33 | 6.27 | 9.40 | 13.79 | 2.95% | -87.47 | 0.35 |
| 38 | โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง นย.4009 อ.องครักษ์ จ.นครนายก (ระยะทาง 4.900 กม.) | นครนายก | ก่อสร้าง | - | 2580 | 185.91 | 1.98 | 2.97 | 4.36 | 9.46% | 9.47 | 0.78 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 39 | โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง จบ.1036 สายแยก ทล.3 - หาดคุ้งวิมาน ต.วังโตนด อ.นายายอาม จ.จันทบุรี (ระยะทาง 13.200 กม.) | จันทบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 466.16 | 5.34 | 8.01 | 11.74 | 0.30% | -76.16 | 0.28 |
| 40 | โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง จบ.1008 สายแยก ทล.3 - บ.สนามไชย ต.สนามไชย อ.นายายอาม จ.จันทบุรี (ระยะทาง 9.300 กม.) | จันทบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 328.43 | 3.76 | 5.64 | 8.27 | -1.33% | -57.38 | 0.23 |
| 41 | โครงการปรับปรุงถนนสาย ปจ.2006 แยก ทล.33 - บ.โปร่งใหญ่ ต.บ่อทอง ต.วังตะเคียน ต.วังท่าช้าง ต.ทุ่งพระยา อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 22.700 กม.) | ปราจีนบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 801.65 | 9.18 | 13.77 | 20.20 | 12.13% | 2.07 | 1.01 |
| 42 | โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.4036 แยก ทล.3347 - บ.คลองหัวกรด ต.บางพลวง อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 6.200 กม.) | ปราจีนบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 219.60 | 2.51 | 3.76 | 5.52 | N/A | -49.38 | 0.01 |
| 43 | โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.2020 แยก ทล.33 - บ.เนิน อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 10.500 กม.) | ปราจีนบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 378.53 | 4.25 | 6.37 | 9.34 | N/A | -84.26 | 0.02 |
| 44 | โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.3022 แยก ทล.319 - บ.วังขอน อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 11.600 กม.) | ปราจีนบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 410.87 | 4.69 | 7.04 | 10.32 | -6.34% | -80.30 | 0.14 |
| 45 | โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.3021 แยก ทล.33 - บ.ห้วยเกษียรน้อย ต.ดงขี้เหล็ก อ.เมืองปราจีนบุรี จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 11.800 กม.) | ปราจีนบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 422.91 | 4.77 | 7.16 | 10.50 | 3.43% | -57.98 | 0.40 |
| 46 | โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ถนนสาย รย.4036 เฉลิมบูรพาชลทิต ต.คลองขุด อ.ท่าใหม่ จ.จันทบุรี (ระยะทาง 19.400 กม.) | จันทบุรี | ก่อสร้าง | - | 2580 | 695.30 | 7.85 | 11.77 | 17.26 | N/A | -155.59 | 0.01 |
| 47 | โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนเชื่อมโยง EEC และประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงถนนสาย สก.3008 แยก ทล.317 - อ.สอยดาว จ.สระแก้ว (ระยะทาง 8.000 กม.) | สระแก้ว | ก่อสร้าง | - | 2580 | 282.52 | 3.24 | 4.85 | 7.12 | N/A | -110.31 | 0.42 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | | | | | | | | | | | | |
| 48 | โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อรองรับการจราจรบนโครงข่ายสายหลัก (ถ.เพชรเกษม) และการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งทางราง ทล.3374 ตอน หนองหัดไท - ดอนยาง จ.ชุมพร (ระยะทาง 11.200 กม.) | ชุมพร | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 401.41 | 4.53 | 6.79 | 9.96 | N/A | -140.04 | 0.48 |
| 49 | โครงการพัฒนา ทล.4121 ตอน แม่ขรี - โหล๊ะจังกระ จ.พัทลุง (ระยะทาง 9.200 กม.) | พัทลุง | ก่อสร้าง | - | 2580 | 324.90 | 3.72 | 5.58 | 8.19 | N/A | -193.31 | 0.11 |
| 50 | โครงการขยายช่องจราจร ทล.4081 ตอน เขาชัยสน - จองถนน จ.พัทลุง (ระยะทาง 15.000 กม.) | พัทลุง | ก่อสร้าง | - | 2580 | 603.75 | 6.07 | 9.10 | 13.35 | N/A | -279.15 | 0.31 |
| 51 | โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทล.401 ตอน ท่าแพ - นครศรีธรรมราช ต.ปากพูน อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช (ระยะทาง 14.200 กม.) | นครศรีธรรมราช | ก่อสร้าง | - | 2571 | 601.37 | 5.74 | 8.61 | 12.63 | 12.94% | 41.18 | 1.04 |
| 52 | โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ ทล.4 กับ ทล.4369 (ทางหลวงสายพรุเตียว) - ด่านสะเดาแห่งใหม่ อ.สะเดา จ.สงขลา | สงขลา | ก่อสร้าง | - | 2580 | 260.40 | 2.43 | 3.64 | 5.34 | N/A | -168.63 | 0.03 |
| 53 | โครงการก่อสร้างถนน ทล.4009 ขยายจาก 2 ช่อง เป็น 4 ช่องจราจร รวมงานขยายความกว้างสะพาน 5 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี (ระยะทาง 19.400 กม.) | สุราษฎร์ธานี | ก่อสร้าง | - | 2570 | 715.67 | 7.85 | 11.77 | 17.26 | 12.92% | 61.85 | 1.04 |
| 54 | โครงการขยายเขตถนนทางหลวงแผ่นดินเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งผลิตผลทางการเกษตร ทล.4041 ตอน คลองเหลง - ขนอม จ.นครศรีธรรมราช (ระยะทาง 16.400 กม.) | นครศรีธรรมราช | ก่อสร้าง | - | 2580 | 598.11 | 6.63 | 9.95 | 14.59 | N/A | -344.56 | 0.14 |
| 55 | โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนการเกษตรและอุตสาหกรรม ปรับปรุงถนนสาย นศ.3011 แยก ทล. 403 - บ.ทางพูน อ.ร่อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช | นครศรีธรรมราช | ก่อสร้าง | - | 2580 | 483.84 | 5.46 | 8.19 | 12.01 | N/A | -246.38 | 0.24 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 56 | โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช ปรับปรุงถนนสาย นศ.4037 แยก ทล.4013 - บ.ศาลาบางปู อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช | นครศรีธรรมราช | ก่อสร้าง | - | 2578 | 297.47 | 3.36 | 5.03 | 7.38 | 12.08% | 0.74 | 1.00 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | | | | | | | | | | | | |
| 57 | โครงการขยายช่องจราจร กบ.1002 แยก อ่าวลึก - แยก ทล.415 จ.กระบี่ | กระบี่ | ก่อสร้าง | - | 2572 | 503.58 | 5.34 | 8.01 | 11.74 | 12.41% | 13.12 | 1.05 |
| 58 | โครงการปรับปรุงโครงข่ายถนนเชื่อมต่อท่าเรือระนอง จ.ระนอง | ระนอง | ก่อสร้าง | - | 2573 | 3,496.14 | 7.76 | 34.95 | 54.37 | 12.52% | 129.80 | 1.10 |
| 59 | โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.4240 ตอน ทุ่งมะพร้าว - ลำภี จ.พังงา | พังงา | ก่อสร้าง | - | 2580 | 508.31 | 5.70 | 8.55 | 12.54 | 12.06% | 0.66 | 1.01 |
| 60 | โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.4090 ตอน ลำภี - ปากหรา จ.พังงา | พังงา | ก่อสร้าง | - | 2580 | 501.08 | 5.54 | 8.31 | 12.19 | 7.24% | -44.93 | 0.60 |
| 61 | โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน พง.5007 ตอน บางทอง - ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา | พังงา | ก่อสร้าง | - | 2580 | 545.94 | 6.11 | 9.16 | 13.43 | -1.09% | -96.45 | 0.22 |
| 62 | โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน อ่าวลึก - แหลมสัก จ.กระบี่ | กระบี่ | ศึกษาออกแบบ | - | 2571 | 572.25 | 6.07 | 9.10 | 13.35 | 12.77% | 31.49 | 1.09 |
| 63 | โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมต่อท่าอากาศยานและท่าเรือปากเมง / ท่าเรือควนตุ้งกู จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 63.1 | โครงการขยายถนน ทล.4046 ตอน ตรัง - สิเกา จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | - | 2573 | 563.92 | 6.15 | 9.22 | 13.52 | 13.19% | 35.08 | 1.12 |
| 63.2 | โครงการขยายถนน ทล.4162 ตอน ต้นมะม่วง - ปากเมง จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | - | 2573 | 449.83 | 5.14 | 7.70 | 11.30 | 13.18% | 29.30 | 1.13 |
| 64 | โครงการปรับปรุงถนน ตง.4008 ตอน โคกยาง - บางสัก เชื่อมต่อท่าเรือ จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | 65.00 | 2580 | 241.83 | 2.63 | 3.94 | 5.78 | 8.09% | -17.74 | 0.68 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 6.2.1 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลักที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)**

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 65 | โครงการศึกษาปรับปรุงโครงข่ายถนนสายย่อย ทล.4197 เชื่อมระหว่าง ทล.415 ทล.4009 ทล.44 เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบในเขตอุตสาหกรรม จ.กระบี่ | กระบี่ | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2571 | 553.89 | 6.27 | 9.40 | 13.79 | 12.59% | 24.53 | 1.07 |
| 66 | โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง โดยขยายทางจราจรและปรับปรุง ทล.4046 ตอน สิเกา - ควนกุน จ.ตรัง | ตรัง | ก่อสร้าง | - | 2580 | 563.92 | 6.15 | 9.22 | 13.52 | -2.39% | -106.93 | 0.16 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.2 โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่

**1) หลักการและเหตุผล**

กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดต่าง ๆ เพิ่มขึ้น ประกอบกับปัจจุบัน คค. โดย ทล. และ รฟท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - MAP) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566 - 2585) แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ หากในอนาคตมีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ จะยิ่งทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มสูงมากขึ้น ดังนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ทั้งยังเป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเข้าเขตตัวเมือง ตลอดจนเสริมโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นและเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาจังหวัด โดยในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการประเภทก่อสร้างทางแนวใหม่จะต้องคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้นและคาดการณ์ปริมาณจราจร จากนั้นวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณจราจรและขีดความสามารถของถนนบริเวณโดยรอบเพื่อตรวจสอบดัชนีการจราจร (Volume Capacity Ratio : V/C) เมื่อมีโครงการ

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการก่อสร้างทางแนวใหม่ และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการก่อสร้างทางแนวใหม่ โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

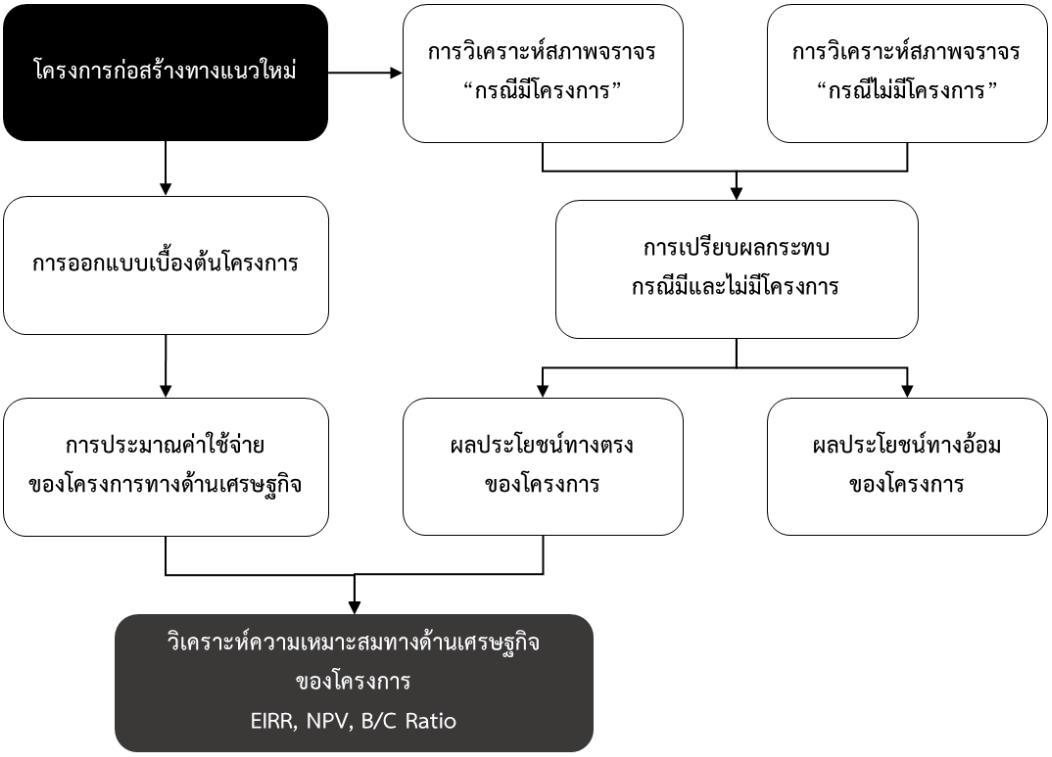
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) และระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT)




**รูปที่ 6.2.2 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.2 - 1**

## ตารางที่ 6.2.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทาด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจใหม่เลียบทางรถไฟเชื่อม อ.เมืองสระบุรี กับ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี (ระยะทาง 12.000 กม.) | สระบุรี | ก่อสร้าง | - | 2572 | 684.00 | 2.72 | 4.08 | 6.12 | 13.95% | 63.97 | 1.17 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | | | | | | | | | | | | |
| 2 | โครงการศึกษาและออกแบบการก่อสร้างถนนเชื่อมจากสุพรรณบุรีไปยังภาคใต้เลี่ยงเมืองนครปฐม (ระยะทาง 15.000 กม.) | สุพรรณบุรี | ศึกษาออกแบบ | 110.00 | 2574 | 1,029.60 | 7.28 | 10.92 | 16.38 | 12.39% | 17.58 | 1.03 |
| 3 | โครงการก่อสร้างถนนและสะพานตามแผนงานที่ 5 แผนพัฒนาภาคก่อสร้างถนน สาย ข7 ผังเมืองรวมเมืองราชบุรี อ.เมือง จ.ราชบุรี (1.500 กม.) | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2570 | 77.40 | 0.34 | 0.51 | 0.77 | 12.93% | 4.67 | 1.08 |
| 4 | โครงการก่อสร้างถนนและสะพานตามแผนงานที่ 5 แผนพัฒนาภาค ก่อสร้างถนน สาย ผังเมืองรวมจอมบึง อ.จอมบึง จ.ราชบุรี (10.000 กม.) | ราชบุรี | ก่อสร้าง | - | 2575 | 340.50 | 2.27 | 3.40 | 5.10 | 12.69% | 8.18 | 1.06 |
| 5 | โครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อนศรีนครินทร์พร้อมปรับปรุงภูมิทัศน์ จ.กาญจนบุรี | กาญจนบุรี | ก่อสร้าง | - | 2573 | 1,600.00 | 12.96 | 19.44 | 29.16 | 12.45% | 41.56 | 1.04 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | | | | | | | | |
| 6 | โครงการศึกษาออกแบบถนนเชื่อมต่อ ทล.35 กับ สส.2003 บริเวณท่าเรือไฟร์ซัน จ.สมุทรสงคราม (2.000 กม.) | สมุทรสงคราม | ศึกษาออกแบบ | 28.00 | 2579 | 119.20 | 0.81 | 1.21 | 1.82 | 12.65% | 1.81 | 1.06 |
| 7 | โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งเชื่อมต่อหว้ากอ - ห้วยยาง จ.ประจวบคีรีขันธ์ (14.540 กม.) | ประจวบคีรีขันธ์ | ศึกษาออกแบบ | 28.00 | 2574 | 1,424.92 | 5.88 | 8.82 | 13.23 | 16.62% | 266.43 | 1.43 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | | | | | | | | | | | | |
| 8 | โครงการศึกษาออกแบบเส้นทางเชื่อมโยงถนนกาญจนาภิเษกกับ ทล.346 จ.ปทุมธานี (ระยะทาง 7.000 กม.) | ปทุมธานี | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2572 | 1,513.20 | 3.15 | 4.73 | 7.10 | 12.80% | 60.95 | 1.07 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทาด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | | | | | | | | |
| 9 | โครงการพัฒนาผังระบบคมนาคมขนส่ง (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี จ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างถนนผังเมือง สาย ช4 เชื่อมต่อถนนผังเมืองสาย ช5 เชื่อมต่อถนนผังเมืองสาย ฎ2 เชื่อมต่อถนนผังเมืองสาย ฌ13 (ง1 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา) อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี | ชลบุรี | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2569 | 2,982.00 | 6.07 | 9.10 | 13.65 | 19.73% | 1,741.01 | 1.75 |
| 10 | โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จ.ชลบุรี (ระยะทาง 7.800 กม.) | ชลบุรี | ศึกษาออกแบบ | 60.00 | 2571 | 1,550.64 | 3.15 | 4.73 | 7.10 | 13.31% | 108.75 | 1.11 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | | | | | | | | | | | | |
| 11 | โครงการศึกษาออกแบบวงแหวนบ้านนา อ.บ้านนา จ.นครนายก (ระยะทาง 15.000 กม.) | นครนายก | ศึกษาออกแบบ | 60.00 | 2570 | 2,190.00 | 6.07 | 9.10 | 13.65 | 46.89% | 6,565.41 | 5.34 |
| 12 | โครงการศึกษาออกแบบการเชื่อมต่อถนนลำลูกกาสู่เมืองนครนายก จ.นครนายก (ระยะทาง 29.000 กม.) | นครนายก | ศึกษาออกแบบ | 60.00 | 2571 | 2,842.00 | 11.73 | 17.59 | 26.39 | 13.86% | 289.51 | 1.17 |
| 13 | โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและประเทศเพื่อนบ้าน ก่อสร้างถนนสายสนับสนุนจุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก (ถนนเลี่ยงเมืองคลองใหญ่) อ.คลองใหญ่ จ.ตราด (ระยะทาง 6.900 กม.) | ตราด | ก่อสร้าง | - | 2580 | 225.63 | 1.56 | 2.35 | 3.52 | 6.76% | -19.60 | 0.60 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** | | | | | | | | | | | | |
| 14 | โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนเบตงและพรมแดนสุไหงโก - ลก จ.ยะลา | ยะลา | ศึกษาออกแบบ | 75.00 | 2571 | 3,580.65 | 24.83 | 37.25 | 55.88 | 51.65% | 9,822.61 | 5.55 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | | | | | | | | | | | | |
| 15 | โครงการศึกษาออกแบบพัฒนาโครงการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อม ต.บ้านนา อ.กะเปอร์ ไป อ.ไชยา จ.ระนอง | ระนอง | ก่อสร้าง | - | 2571 | 882.00 | 5.44 | 8.16 | 12.25 | 95.83% | 6,929.87 | 13.97 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.3 โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์

**1) หลักการและเหตุผล**

กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดต่าง ๆ เพิ่มขึ้น โดยโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถ รวมถึงลดอุบัติเหตุ

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์เพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น แก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถ รวมถึงลดอุบัติเหตุ และเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาจังหวัด โดยในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการประเภทก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์จะต้องคาดการณ์ปริมาณจราจร จากนั้นวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณจราจรและขีดความสามารถของถนนและทางแยกบริเวณโดยรอบเพื่อตรวจสอบดัชนีการจราจร (Volume Capacity Ratio : V/C) เมื่อมีโครงการ

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

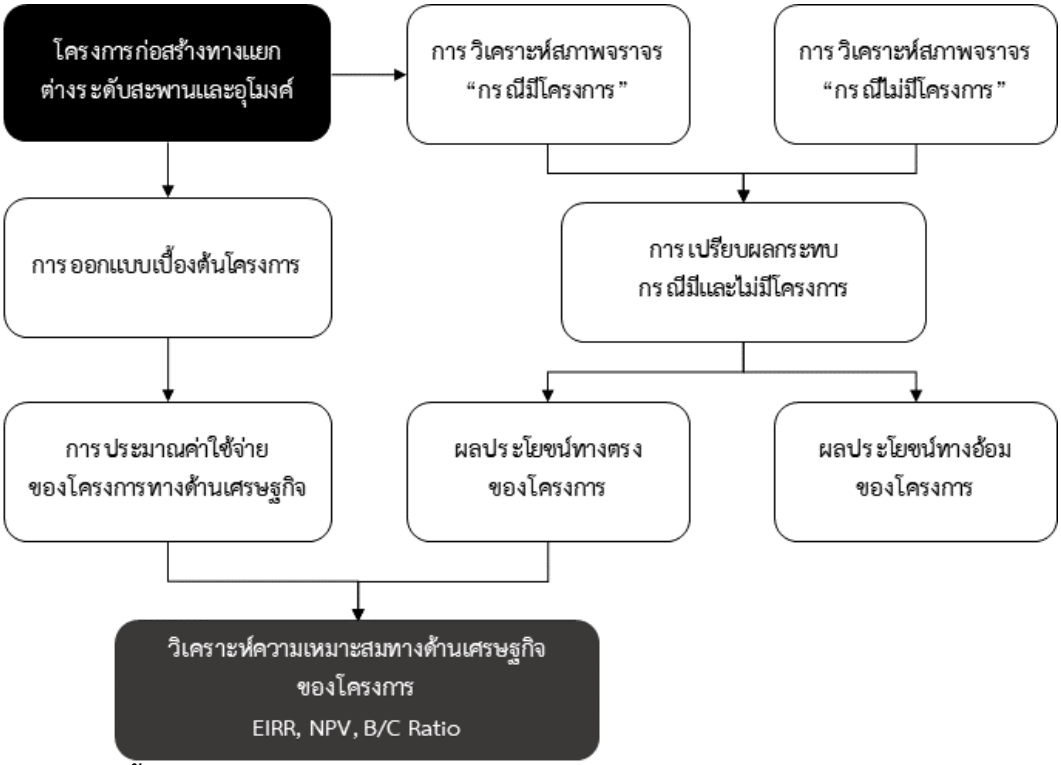
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) และระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT)




**รูปที่ 6.2.3 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.3 - 1**

## ตารางที่ 6.2.3 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 3 ปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา 7 ปี (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทาด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการก่อสร้างสะพานข้ามถนนมิตรภาพ ข้ามแยกทางเข้า อ.แก่งคอย จ.สระบุรี | สระบุรี | ก่อสร้าง | - | 2572 | 384.00 | 0.28 | 0.42 | 0.62 | 13.19% | 20.60 | 1.11 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | | | | | | | | | | | | |
| 2 | โครงการศึกษาออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามแยกตั้งแต่พื้นที่คลอง 1 ถึง คลอง 6 จ.ปทุมธานี | ปทุมธานี | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2570 | 6,144 | 3.55 | 5.32 | 7.98 | 14.03% | 826.98 | 1.21 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | | | | | | | | |
| 3 | โครงการศึกษาออกแบบก่อสร้างทางเชื่อมระหว่าง ชบ.3009 และ ทล.7 จ.ชลบุรี | ชลบุรี | ศึกษาออกแบบ | 60.00 | 2574 | 484.80 | 0.28 | 0.42 | 0.62 | 12.51% | 8.68 | 1.04 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | | | | | | | | | | | | |
| 4 | โครงการศึกษาออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยก ทล.33 (บ้านนา - แก่งคอย) ตลาดสี่แยกบ้านนา - ไปสระบุรี จ.นครนายก | นครนายก | ศึกษาออกแบบ | 60.00 | 2577 | 432.00 | 0.28 | 0.42 | 0.62 | 13.26% | 15.16 | 1.12 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.4 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY)

**1) หลักการและเหตุผล**

การขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการพัฒนาและเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2555 - 2564) การขนส่งทางถนนถือเป็นการขนส่งหลักของประเทศไทย มีสัดส่วนการขนส่งทางถนนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งทั้งประเทศ[1] เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทาง (Door - to - Door Transportation) ที่มีความสะดวกสูง และมีโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทั่วประเทศ สามารถรองรับการขนส่งทั้งระยะใกล้และระยะไกล รวมถึงการขนส่งระหว่างภูมิภาค ตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ความไม่สมดุลในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลักส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนการขนส่งสูงประมาณ 2.12 บาท/ตัน - กิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางรางมีต้นทุนการส่งประมาณ 0.95 บาท/ตัน - กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนการขนส่งประมาณ 0.65 บาท/ตัน - กิโลเมตร ซึ่งทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ในปี 2562 อยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 13.2 โดยในจำนวนนี้เป็นต้นทุนการขนส่งประมาณร้อยละ 49.4 อีกทั้ง การขนส่งทางถนนยังส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ มลพิษทางอากาศ และปัญหาสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ การขนส่งทางถนนยังส่งผลต่อสัดส่วนการใช้พลังงานของประเทศ

ปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล กำหนดแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางราง โดยเร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟ ขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางราง เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เพื่อเอื้อต่อการขนถ่ายสินค้าระหว่างการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) เป็นต้น โดยโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าทางรางดังกล่าวมีหน้าที่รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการประเภทพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จะต้องคัดเลือกที่ตั้งที่เหมาะสมเบื้องต้นและคาดการณ์ปริมาณสินค้า เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นต่อไป

[1] ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง (กระทรวงคมนาคม, สืบค้น 26 เมษายน พ.ศ. 2566)

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

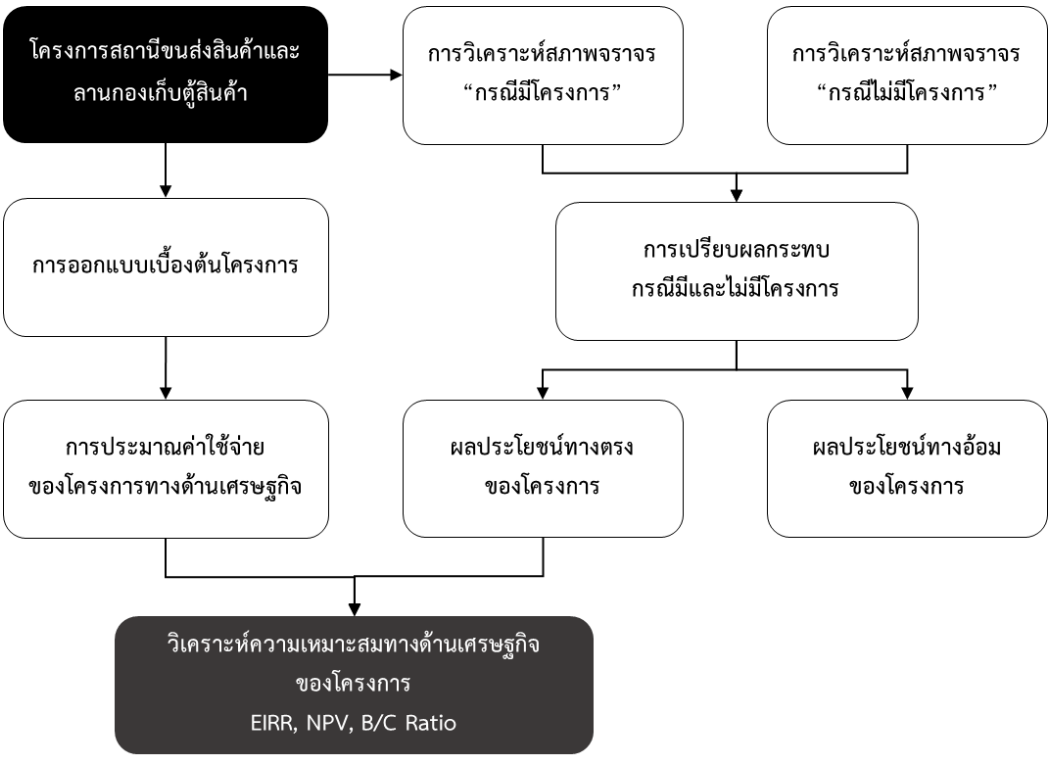
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) ระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT) และการประหยัดต้นทุนการขนส่งจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปใช้ทางราง




**รูปที่ 6.2.4 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.4 - 1**

**ตารางที่ 6.2.4 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ**

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าดำเนินการและบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษาตามกำหนด (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบลานกองเก็บตู้สินค้าเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางราง จ.ลพบุรี | ลพบุรี | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2574 | 214.09 | 1.28 | 1.00 | 14.69% | 25.27 | 1.28 |
| 2 | โครงการศึกษาการบูรณาการการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนน ทางราง และทางแม่น้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา | พระนครศรีอยุธยา | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2580 | 206.21 | 1.18 | 0.90 | 16.57% | 21.32 | 1.48 |
| 3 | โครงการศึกษาออกแบบศูนย์กลางของโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นชุมทางการขนส่งคมนาคมและกระจายสินค้า จ.สระบุรี | สระบุรี | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2575 | 370.47 | 1.89 | 1.62 | 12.36% | 4.80 | 1.03 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | | | | | | | | | | | |
| 4 | โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาวเพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลางภาคเหนือ จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ศึกษาออกแบบ | 35.00 | 2580 | 180.49 | 1.13 | 0.85 | 13.37% | 10.54 | 1.14 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | | | | | | | |
| 5 | โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จ.เพชรบุรี | เพชรบุรี | ศึกษาออกแบบ | 25.00 | 2580 | 152.50 | 1.02 | 0.74 | 11.68% | -0.99 | 0.97 |
| 6 | โครงการศึกษาการพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้สินค้าทุ่งมะเม่า/หว้ากอ/นาผักขวง จ.ประจวบคีรีขันธ์ | ประจวบคีรีขันธ์ | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 151.94 | 1.02 | 0.74 | 12.32% | 0.99 | 1.03 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | | | | | | | |
| 7 | โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้า จ.ระยอง | ระยอง | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2573 | 148.26 | 0.98 | 0.70 | 14.38% | 16.60 | 1.24 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

**ตารางที่ 6.2.4 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)**

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** | | | | | | | | | | | |
| 8 | โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ - ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช | นครศรีธรรมราช | ก่อสร้าง | - | 2574 | 169.65 | 1.05 | 0.76 | 14.17% | 15.74 | 1.22 |
| 9 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายสินค้าทางรางโต๊ะลือเบ จ.นราธิวาส | นราธิวาส | ศึกษาออกแบบ | 25.00 | 2580 | 137.87 | 0.97 | 0.69 | 10.90% | -3.08 | 0.90 |
| 10 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายและกระจายสินค้าร่วมจังหวัดปัตตานีและยะลา | ปัตตานี / ยะลา | ศึกษาออกแบบ | 25.00 | 2580 | 245.11 | 1.41 | 1.14 | 6.90% | (21.89) | 0.58 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.5 โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

**1) หลักการและเหตุผล**

กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัจจุบัน คค. โดย ทล. และ รฟท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - MAP) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566 - 2585) แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง หากในอนาคตมีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ซึ่งส่งผลให้เกิดความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้นทั้งคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การเดินทางในเขตเมืองของคนในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเดินทางโดยพึ่งพาการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลักทั้งในส่วนของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในขณะที่การเดินทางของนักท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ของจังหวัด จะพึ่งพาการใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เช่าเป็นหลัก ส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะยังพบในสัดส่วนที่จำกัด เนื่องจากการขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดเพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ซึ่งจะเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่เน้นการเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟ สถานีรถไฟความเร็วสูง และท่าอากาศยานไปยังพื้นที่เขตเมืองและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการประเภทระบบขนส่งสาธารณะจะต้องกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นและคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นต่อไป

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

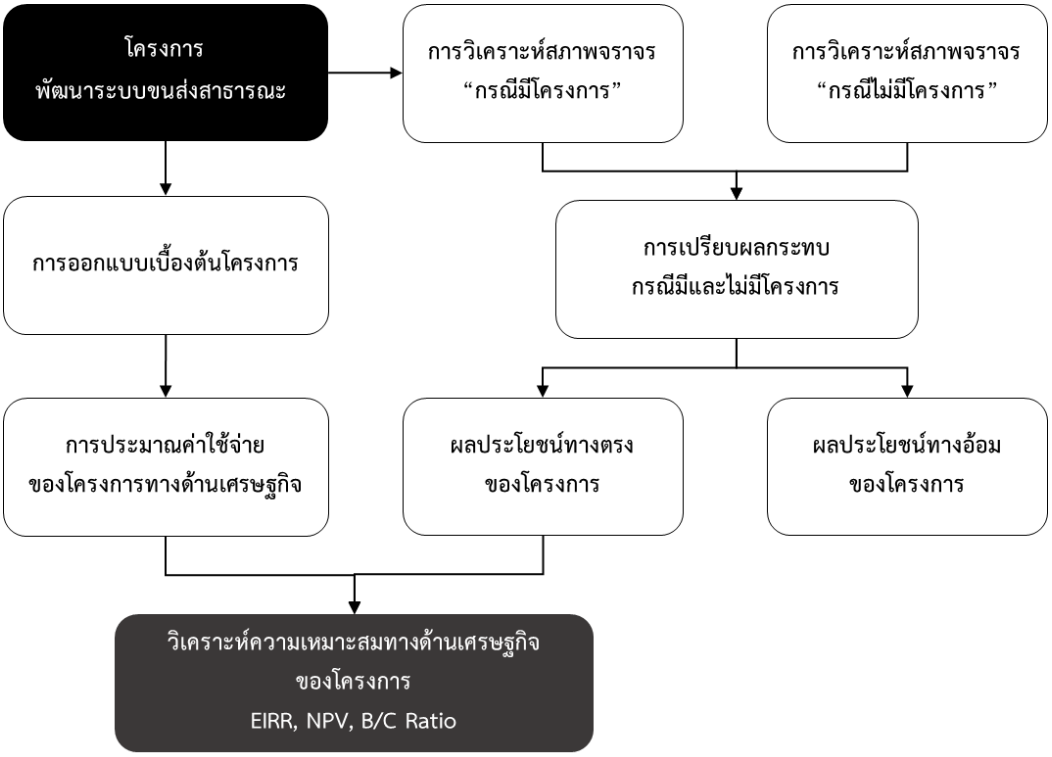
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) และระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT)




**รูปที่ 6.2.5 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.5 - 1**

## ตารางที่ 6.2.5 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง (สถานีบ้านม้า) เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.พระนครศรีอยุธยา | พระนครศรีอยุธยา | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2580 | 395.97 | 3.00 | 2.02 | 0.11% | -177.60 | 0.39 |
| 2 | โครงการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟความเร็วสูงมายังตัวเมือง จ.ชัยนาท | ชัยนาท | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2580 | 310.24 | 2.53 | 1.64 | 9.11% | -11.91 | 0.81 |
| 3 | โครงการศึกษาการเชื่อมโยงระบบขนส่งต่าง ๆ ในพื้นที่ จ.สระบุรี | สระบุรี | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2580 | 771.21 | 4.97 | 3.66 | 10.91% | -12.13 | 0.92 |
| 4 | โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการพัฒนาระบบขนส่งรองเพื่อเชื่อมต่อสถานีลพบุรี 2 | ลพบุรี | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2580 | 274.89 | 1.83 | 1.74 | N/A | 79.41 | 0.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | | | | | | | | | | | |
| 5 | โครงการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเน้นเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟ จ.ราชบุรี | ราชบุรี | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 126.08 | 1.14 | 0.80 | N/A | 62.37 | 0.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | | | | | | | | | | | |
| 6 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบรถรับจ้างเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟและสถานีขนส่ง จ.เพชรบุรี | เพชรบุรี | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 397.66 | 2.30 | 2.37 | N/A | 154.18 | 0.00 |
| 7 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สมุทรสาคร | สมุทรสาคร | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 619.82 | 3.69 | 2.53 | N/A | 124.58 | 0.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | | | | | | | | | | | |
| 8 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งรองเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง จ.นครปฐม | นครปฐม | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 1,468.11 | 9.51 | 7.40 | 0.11% | -177.60 | 0.39 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.5 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | | | | | | | | | | | |
| 9 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สระแก้ว | สระแก้ว | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 1,691.69 | 11.14 | 8.75 | 0.88% | -211.14 | 0.37 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | | | | | | | | | | | |
| 10 | โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งทางราง จ.สุราษฎร์ธานี | สุราษฎร์ธานี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 924.45 | 5.56 | 4.13 | 6.48% | -59.80 | 0.68 |
| 11 | โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ และตัวเมืองหาดใหญ่ จ.สงขลา | สงขลา | ศึกษาออกแบบ | 18.00 | 2580 | 699.39 | 3.35 | 3.79 | N/A | 292.29 | 0.00 |
| 12 | โครงการศึกษาออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดให้เชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยว จ.นครศรีธรรมราช | นครศรีธรรมราช | ศึกษาออกแบบ | 12.00 | 2580 | 1,390.43 | 9.51 | 7.20 | N/A | 276.58 | 0.00 |
| 13 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟชุมพร | ชุมพร | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 326.74 | 1.83 | 1.74 | N/A | 336.23 | 0.00 |
| 14 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายใน จ.พัทลุง | พัทลุง | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 470.55 | 3.58 | 2.43 | N/A | 94.15 | 0.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | | | | | | | | | | | |
| 15 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง จ.ยะลา | ยะลา | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 1,396.19 | 9.39 | 7.32 | N/A | -210.27 | 0.24 |
| 16 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง จ.นราธิวาส | นราธิวาส | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 307.98 | 2.53 | 1.59 | N/A | 61.91 | 0.00 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.5 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายใน จ.ปัตตานี | ปัตตานี | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 146.15 | 1.48 | 0.76 | N/A | 29.81 | 0.00 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | | | | | | | | | | | |
| 18 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder System) รองรับโครงการระบบขนส่งมวลชน | ภูเก็ต | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2580 | 977.82 | 5.56 | 4.14 | 5.21% | -72.76 | 0.63 |
| 19 | โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่ จ.ระนอง | ระนอง | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 635.18 | 4.51 | 3.27 | N/A | 184.99 | 0.00 |
| 20 | จัดทำระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน จ.กระบี่ | กระบี่ | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 1,016.05 | 6.37 | 4.82 | 8.24% | -37.19 | 0.76 |
| **กรุงเทพมหานคร** | | | | | | | | | | | |
| 21 | ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการนำส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งทางราง โดยรถเวียน (Shuttle Bus) พื้นที่ท่องเที่ยวรอบกรุงรัตนโกสินทร์ | กรุงเทพมหานคร | ศึกษาออกแบบ | 10.40 | 2580 | 1,754.27 | 1.84 | 0.30 | N/A | 1,485.18 | 0.00 |
| 22 | โครงการศึกษาออกแบบระบบ feeder และสถานที่ตั้งจุดจอดรถบัสสำหรับการท่องเที่ยวแบบกลุ่มบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในกรุงเทพมหานคร | กรุงเทพมหานคร | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2580 | 2,278.63 | 3.99 | 0.66 | N/A | 1,707.39 | 0.00 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.6 โครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

**1) หลักการและเหตุผล**

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาเมือง ชุมชน และสภาพแวดล้อม ตลอดแนวเส้นทางคมนาคมโดยเฉพาะบริเวณโดยรอบสถานี อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและการพัฒนาเมืองที่เกิดขึ้นยังขาดการบูรณาการร่วมกัน คค. โดย สนข. จึงมีแนวคิดในการพัฒนาเมืองบริเวณโดยรอบสถานีทั้งระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง (รถไฟฟ้า) รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ด้วยแนวคิด Transit - Oriental Development (TOD) ประกอบด้วยการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และพื้นที่กิจกรรมที่หลากหลายควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) เพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ซึ่งจะเน้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง โดยในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการประเภทพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) จะต้องกำหนดผังการพัฒนาเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นต่อไป

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการพัฒนาเมือง และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการพัฒนาเมือง โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

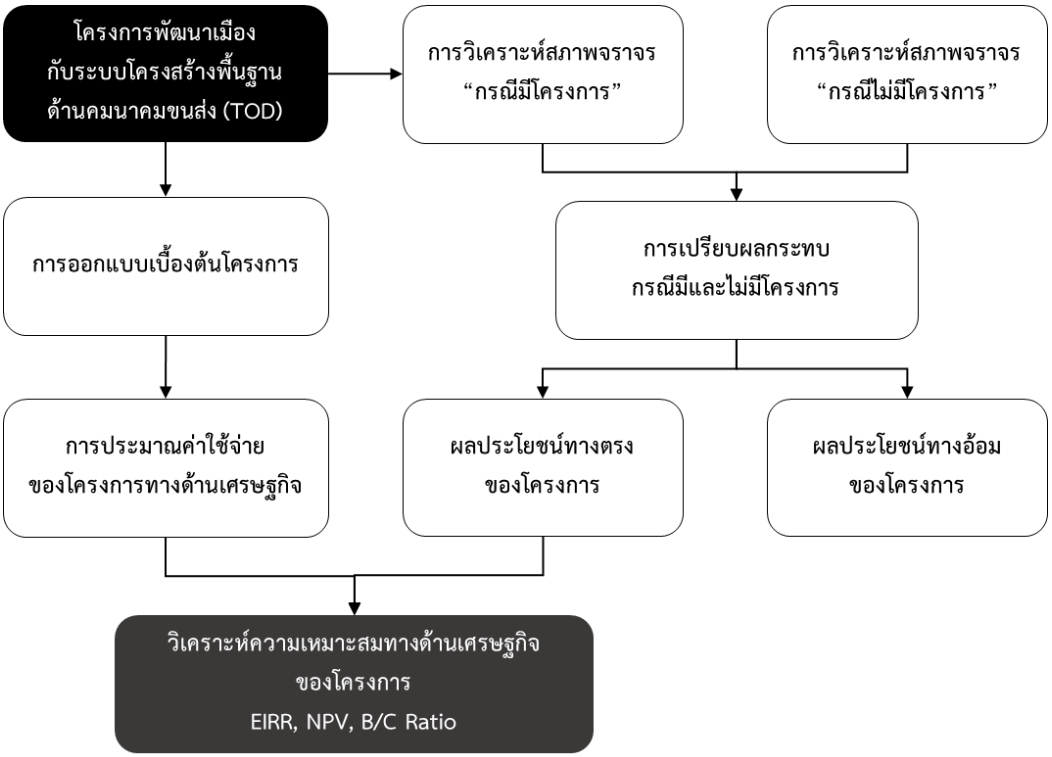
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ได้แก่ มูลค่าตัวคูณทางการคลัง




**รูปที่ 6.2.6 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจโครงการพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.6 - 1**

**ตารางที่ 6.2.6 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ**

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟบ้านป่าหวาย จ.ลพบุรี | ลพบุรี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2576 | 8,274.08 | 73.50 | 41.00 | 13.33% | 184.31 | 1.05 |
| 2 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสระบุรี จ.สระบุรี | สระบุรี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2578 | 10,332.46 | 98.96 | 51.21 | 13.47% | 207.43 | 1.05 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1** | | | | | | | | | | | |
| 3 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟราชบุรี | ราชบุรี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2575 | 4,700.78 | 45.11 | 23.30 | 13.48% | 132.99 | 1.05 |
| 4 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟบ้านโป่ง | ราชบุรี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2577 | 4,476.53 | 42.57 | 22.18 | 13.46% | 99.51 | 1.05 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | | | | | | | |
| 5 | โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมหาชัยและพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวระยะสั้นแบบวันเดียว ต.มหาชัย อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร | สมุทรสาคร | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2574 | 2,137.44 | 20.20 | 10.59 | 13.45% | 66.09 | 1.05 |
| 6 | โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงเขาหลวง จ.เพชรบุรี | เพชรบุรี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2575 | 3,676.72 | 39.94 | 18.22 | 13.73% | 125.82 | 1.06 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล** | | | | | | | | | | | |
| 7 | โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟศาลายา จ.นครปฐม | นครปฐม | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2575 | 10,298.52 | 119.06 | 51.04 | 13.86% | 386.22 | 1.07 |
| 8 | โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟรังสิต จ.ปทุมธานี | ปทุมธานี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2575 | 12,023.63 | 141.49 | 59.59 | 13.89% | 462.63 | 1.07 |
| 9 | โครงการสำรวจและออกแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า จ.สมุทรปราการ | สมุทรปราการ | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2575 | 8,352.00 | 98.73 | 41.39 | 13.90% | 323.44 | 1.07 |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.6 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | ค่าศึกษา/มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | | | | | | | |
| 10 | โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี | ชลบุรี | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2574 | 11,124.76 | 128.32 | 55.13 | 13.85% | 465.70 | 1.07 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | | | | | | | | | | | |
| 11 | โครงการศึกษาวางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟปราจีนบุรี | ปราจีนบุรี | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2571 | 4,170.17 | 41.55 | 20.67 | 13.55% | 196.93 | 1.05 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** | | | | | | | | | | | |
| 12 | โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชุมพร | ชุมพร | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2578 | 8,928.58 | 86.44 | 44.25 | 13.49% | 182.32 | 1.05 |
| 13 | โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงสุราษฎร์ธานี | สุราษฎร์ธานี | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2579 | 9,851.87 | 104.37 | 48.82 | 13.67% | 206.42 | 1.06 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** | | | | | | | | | | | |
| 14 | โครงการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสุไหงโก-ลกให้เป็นศูนย์กลางการค้า จ.นราธิวาส | นราธิวาส | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2572 | 4,181.59 | 44.12 | 20.72 | 13.67% | 192.51 | 1.06 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน** | | | | | | | | | | | |
| 15 | โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (Transit-Oriented Development) | ภูเก็ต | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2574 | 9,902.97 | 106.43 | 49.08 | 13.70% | 373.67 | 1.06 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.7 โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว

**1) หลักการและเหตุผล**

จากแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมุ่งเน้นการสร้างคุณค่าทางการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญกับการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลก รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ครอบคลุมการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ และการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง ด้วยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่ โดยกลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ เป็นพื้นที่สำคัญที่ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคตะวันออกมีลุ่มน้ำสำคัญไหลผ่าน อีกทั้งยังมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ในขณะที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้มีพื้นที่ติดทะเลทั้ง 2 ฝั่ง ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวเพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการประเภทพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวจะต้องคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นต่อไป

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวจะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

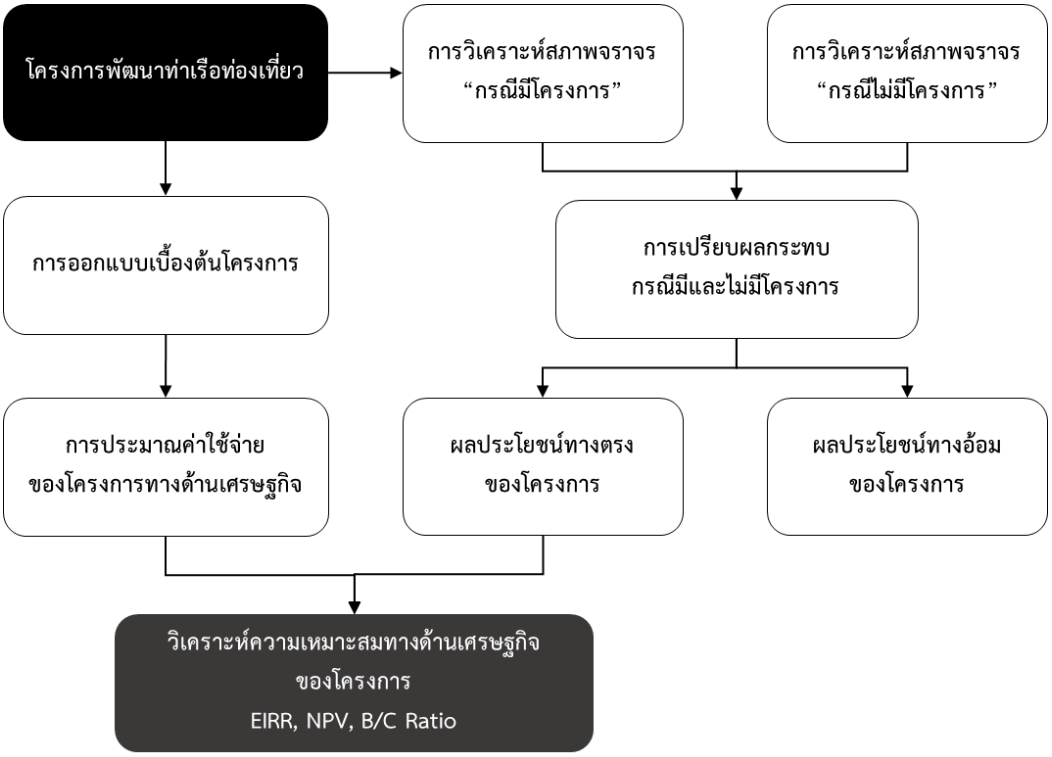
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) และระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT)




**รูปที่ 6.2.7 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.7 - 1**

## ตารางที่ 6.2.7 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว จ.ชัยนาท | ชัยนาท | ศึกษาออกแบบ | 36.00 | 2571 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 21.56% | 114.15 | 1.59 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | | | | | | | |
| 2 | โครงการพัฒนาท่าเรือมาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ อ.บางคนที จ.สมุทรสงคราม | สมุทรสาคร | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2570 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 81.64% | 1,641.52 | 8.56 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1** | | | | | | | | | | | |
| 3 | โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 2 อ.บางละมุง จ.ชลบุรี | ชลบุรี | ก่อสร้าง | - | 2568 | 800.00 | 2.00 | 0.08 | 234.71% | 80,703.15 | 60.27 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2** | | | | | | | | | | | |
| 4 | ก่อสร้างท่าเรือสาธารณะบริเวณท่าเทียบเรือบ้านด่านใหม่ อ.เกาะช้าง จ.ตราด | ตราด | ก่อสร้าง | - | 2568 | 190.00 | 0.48 | 0.02 | 38.65% | 3,061.92 | 3.25 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย** | | | | | | | | | | | |
| 5 | ปรับปรุงท่าเรือแหลมคอกวาง จากท่าเรือขนส่งสินค้าเป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยว | ชุมพร | ศึกษาออกแบบ | 20.00 | 2572 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 72.13% | 938.13 | 6.42 |
| 6 | โครงการเรือข้ามฟาก ระโนด - หาดแสนสุขลำป่า จ.สงขลา | สงขลา | ศึกษาออกแบบ | 12.00 | 2569 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 206.70% | 9,905.02 | 41.74 |
| 7 | โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่างเก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา จ.สุราษฎร์ธานี | สุราษฎร์ธานี | ก่อสร้าง | - | 2570 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 300.68% | 15,199.96 | 71.01 |
| 8 | โครงการก่อสร้างท่าเทียบแพขนานยนต์ จ.สงขลา | สงขลา | ศึกษาออกแบบ | 27.00 | 2569 | 800.00 | 2.00 | 0.08 | 80.69% | 8,932.39 | 8.35 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

## ตารางที่ 6.2.7 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าบริหารจัดการและดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษา (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | | | | | | | | | | | |
| 9 | โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวระดับจังหวัด จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | 60.00 | 2571 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 78.78% | 1,156.41 | 6.97 |
| 10 | โครงการพัฒนาท่าเรือตำมะลัง จ.สตูล | สตูล | ศึกษาออกแบบ | 12.00 | 2569 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 47.74% | 2,325.28 | 4.19 |
| 11 | โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมหยงสตาร์ บ.ทุ่งรวงทอง ต.ท่าข้าม อ.ปะเหลียน จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | 42.00 | 2570 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 77.18% | 1,265.09 | 6.83 |
| 12 | โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรืออ่าวนุ่นและสิ่งอำนวยความสะดวก จ.สตูล | สตูล | ก่อสร้าง | - | 2570 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 106.75% | 2,625.33 | 13.09 |
| 13 | โครงการท่าเรือท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน จ.กระบี่ | กระบี่ | ศึกษาออกแบบ | 15.00 | 2568 | 600.00 | 1.50 | 0.60 | 132.04% | 12,598.82 | 16.42 |
| 14 | โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือควนตุ้งกู | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | 25.00 | 2569 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 75.59% | 1,382.27 | 6.68 |
| 15 | โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสิเกา จ.ตรัง | ตรัง | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2573 | 200.00 | 0.50 | 0.02 | 81.98% | 962.24 | 7.23 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

### 6.2.8 โครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า

**1) หลักการและเหตุผล**

กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักไหลผ่าน อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ในขณะที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้มีพื้นที่ติดทะเลทั้ง 2 ฝั่ง ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ทำให้ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย จึงมีจุดต้นทาง - ปลายทางในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางน้ำจะไม่ใช่เป็นการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทาง (Door - to - Door Transportation) ทำให้ต้องมีการพัฒนาท่าเรือ พัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือ และโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เชื่อมโยงท่าเรือต่าง ๆ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศ

ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการเสนอแนะโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้าเพิ่มเติมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ในการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้าจะต้องคาดการณ์ปริมาณสินค้า เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์หาผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นต่อไป

**2) ผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ**

ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้าจะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีไม่มีโครงการ” กล่าวคือ ไม่มีการพัฒนาท่าเรือสินค้า และ “กรณีมีโครงการ” กล่าวคือ มีการพัฒนาท่าเรือสินค้า โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

2.1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)

2.2) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 - 4 ปี

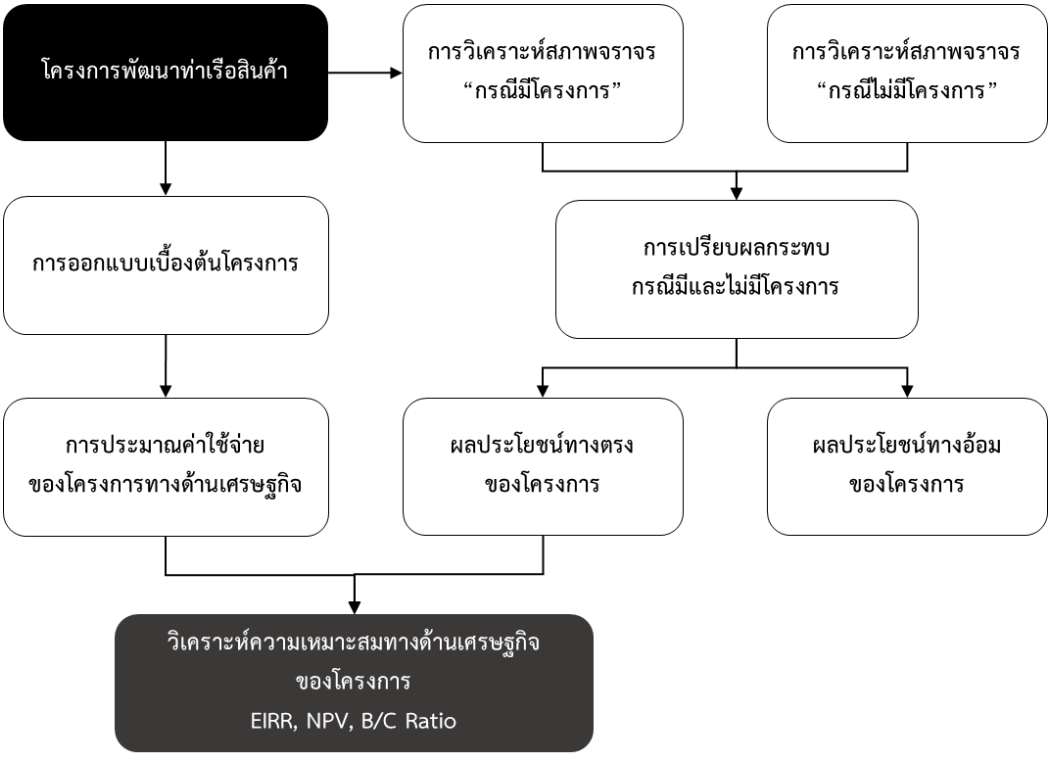
2.3) ระยะเวลาในการวิเคราะห์เริ่มตั้งแต่ปีก่อสร้างจนถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการ 30 ปี

2.4) อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 12

2.5) ราคาฐานมูลค่าปี 2565

2.6) ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า ได้แก่ มูลค่าสำรวจออกแบบ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม

2.7) ผลประโยชน์โครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า ได้แก่ มูลค่าประหยัดของค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) ระยะเวลาในการเดินทางที่ลดลง (Value of Time : VOT) และและการประหยัดต้นทุนการขนส่งจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปใช้ทางรางและทางน้ำ




**รูปที่ 6.2.8 - 1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า**

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้าที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2.8 - 1**

## ตารางที่ 6.2.8 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้าที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

| ลำดับ | โครงการที่เสนอแนะ | จังหวัด | ประเภทโครงการ | ค่าศึกษา (ล้านบาท) | ปี พ.ศ. เปิดให้บริการ | มูลค่าโครงการเริ่มต้น (ล้านบาท) | ค่าดำเนินการและบำรุงรักษาประจำปี (ล้านบาท/ปี) | ค่าบำรุงรักษาตามกำหนด (ล้านบาท/ปี) | อัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) | มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน** | | | | | | | | | | | |
| 1 | โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จ.พระนครศรีอุยธยา | พระนครศรีอยุธยา | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2580 | 3,185.29 | 27.01 | 23.50 | 12.75% | 46.40 | 1.07 |
| 2 | โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการก่อสร้างท่าเรือและศูนย์รวบรวมสินค้าเกษตร อ.สรรพยา | ชัยนาท | ศึกษาออกแบบ | 45.00 | 2578 | 815.01 | 8.39 | 6.73 | 3.35% | -113.45 | 0.38 |
| 3 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างท่าเรือรวบรวมสินค้า ใต้สะพานอำเภอเมือง จ.อ่างทอง | อ่างทอง | ศึกษาออกแบบ | 45.00 | 2580 | 483.06 | 5.08 | 3.68 | 12.81% | 8.34 | 1.08 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2** | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 4 | โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไป จ.สมุทรปราการและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดความหนาแน่นการจราจรทางถนน จ.สมุทรสาคร | สมุทรสาคร | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2570 | 1,248.91 | 10.49 | 8.55 | 16.41% | 395.44 | 1.47 |
| 4.1 | โครงการศึกษาออกแบบโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำเพื่อลดต้นทุนการขนส่งเกลือ จ.สมุทรสาคร | | | | | | | | | | |
| 5 | โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบท่าเรือประจวบคีรีขันธ์ จ.ประจวบคีรีขันธ์ | ประจวบคีรีขันธ์ | ศึกษาออกแบบ | 90.00 | 2580 | 435.13 | 4.89 | 3.48 | 11.86% | (1.28) | 0.99 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน** | | | | | | | | | | | |
| 6 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปะนาเระ จ.ปัตตานี | ปัตตานี | ศึกษาออกแบบ | 30.00 | 2580 | 431.17 | 4.87 | 3.47 | 1.69% | -66.70 | 0.33 |
| **กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน** | | | | | | | | | | | |
| 7 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือสินค้าเพื่อการส่งออก จ.กระบี่ | กระบี่ | ศึกษาออกแบบ | 40.00 | 2580 | 424.99 | 4.85 | 3.44 | 2.77% | -61.47 | 0.37 |

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

จากผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า โครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 65 โครงการ ยังไม่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) น้อยกว่าร้อยละ 12 ในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาเห็นว่าโครงการดังกล่าว มีบทบาทในการเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ ตอบสนองความต้องการของจังหวัด และช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ในภาพรวม จึงเห็นควรให้บรรจุโครงการดังกล่าวข้างต้นไว้ในแผนปฏิบัติการฯ เพื่อศึกษาความเหมาะสมและปรับปรุงการออกแบบและการดำเนินการให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจต่อไป

## 6.3 รายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

### 6.3.1 การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้พิจารณาประกอบการจัดลำดับความสำคัญโครงการและการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการที่มีความสำคัญ และมีความเป็นไปได้ (Pre - Feasibility Study) สรุปได้ดังนี้

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และกฎหมายที่ออกตามพระราชบัญญัติมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนและองค์กรเอกชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำหรับประกาศกระทรวงที่ออกตามมาตรา 48 และเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการด้านคมนาคม ประกอบด้วย

**1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

1.1) เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม 2567 โดยประเภทโครงการคมนาคมซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังแสดงใน**ตารางที่ 6.3.1 - 1** และ**ตารางที่ 6.3.1 - 2**

**ตารางที่ 6.3.1 - 1 เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)**

| ลำดับ | ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ | ขนาด |
|---|---|---|
| 2 | สนามบินน้ำ | ทุกขนาด |

**ตารางที่ 6.3.1 - 2 เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)**

| ลำดับ | ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ | ขนาด |
|---|---|---|
| 19 | ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ | ทุกขนาด |
| 20 | ทางหลวงหรือถนนซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่<br>20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า<br>20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ<br>20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2<br>20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ<br>20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติธรรมชาติ<br>20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร<br>20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง | ทุกขนาด |
| 21 | ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง | ทุกขนาด |
| 23 | ท่าเทียบเรือ<br>(ยกเว้นโครงการ กิจการหรือการดำเนินการเพื่อความมั่นคงแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยสภาความมั่นคงแห่งชาติที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี) | ที่รองรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส ขึ้นไปหรือมีความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 เมตร หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตร แต่ไม่ถึง 10,000 ตารางเมตร |
| 24 | การถมที่ดินในทะเล หรือทะเลสาบสงขลานอกแนวชายฝั่งเดิม ยกเว้นการถมทะเลที่เป็นการฟื้นฟูชายหาด | ที่มีขนาดไม่ถึง 300 ไร่ |
| 25 | การก่อสร้างหรือขยายสิ่งก่อสร้างบริเวณหรือในทะเล<br>25.1 รอดักทราย เขื่อนกันทรายและคลื่นรอบังคับกระแสน้ำ<br>25.2 แนวเขื่อนกันคลื่นนอกฝั่งทะเล | ทุกขนาด |
| 26 | ระบบขนส่งทางอากาศ<br>(เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ) | ที่มีความยาวของทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร |
| 33 | โครงการ กิจการหรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ยกเว้น<br>33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี<br>33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน<br>33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าไปใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ประกาศนี้มีผลบังคับใช้ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิมและไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม | ทุกขนาด |

1.2) เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม 2567 โดยประเภทโครงการคมนาคม ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังแสดงใน**ตารางที่ 6.3.1 - 3**

**ตารางที่ 6.3.1 - 3 เงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง (Environmental and Heath Impact Assessment: EHIA)**

| ลำดับ | ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ | ขนาด |
|---|---|---|
| 1 | การถมที่ดินในทะเลหรือทะเลสาบสงขลา นอกแนวชายฝั่งเดิมยกเว้นการถมทะเลที่เป็นการฟื้นฟูชายหาด | ที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ไร่ขึ้นไป |
| 8 | โครงการระบบขนส่งทางอากาศ<br>(เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ) | ที่มีความยาวของทางวิ่งตั้งแต่ 3,000 เมตรขึ้นไป |
| 9 | ท่าเทียบเรือ<br>(ยกเว้นโครงการ กิจการหรือการดำเนินการเพื่อความมั่นคงแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยสภาความมั่นคงแห่งชาติที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี) | 1. ที่มีความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 300 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป ยกเว้นท่าเรือที่ชาวบ้านใช้สอยในชีวิตประจำวันและการท่องเที่ยว<br>2. ที่มีการขุดลอกร่องน้ำตั้งแต่ 100,000 ลูกบาศก์เมตรขึ้นไป<br>3. ที่มีการขนถ่ายวัตถุอันตรายหรือกากของเสียอันตราย ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็งกลุ่ม 1 มีปริมาณรวมกันในเดือนใดเดือนหนึ่งของรอบปีตั้งแต่ 25,000 ตันต่อเดือนขึ้นไปหรือมีปริมาณรวมกันทั้งปีตั้งแต่ 250,000 ตันต่อปีขึ้นไป |

**2) มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (วันที่ 13 กันยายน 2537)**

มติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้วที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และสำหรับโครงการทุกชนิดที่ไม่เข้าข่ายประเภทและขนาดของโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้จัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

**3) กฎกระทรวงและประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม**

สำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธาร หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่แตกต่างจากพื้นที่อื่นโดยทั่วไป หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่อาจถูกทำลาย หรืออาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ได้โดยง่าย หรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติหรือศิลปกรรมอันควรแก่การอนุรักษ์ และพื้นที่นั้นยังมิได้ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ โดยประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนที่จะทำการก่อสร้างหรือดำเนินการในพื้นที่นั้น มีหน้าที่ต้องเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันการประกาศเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่ออกตามกฎกระทรวงและประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมพื้นที่ 9 จังหวัดในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง สมุทรปราการ เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงา และภูเก็ต สรุปได้ดังนี้

3.1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณท้องที่ตำบลตลิ่งงาม ตำบลบ่อผุด ตำบลมะเร็ต ตำบลแม่น้ำ ตำบลหน้าเมือง ตำบลอ่างทอง ตำบลลิปะน้อย อำเภอเกาะสมุย และตำบลเกาะพะงัน ตำบลบ้านใต้ ตำบลเกาะเต่า อำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2557 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2557

3.2) กฎกระทรวง ฉบับ 3 พ.ศ. 2535 ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 30 กันยายน 2535 กำหนดให้พื้นที่บริเวณ เกาะยูง เกาะไม้ไผ่ เกาะพีพีดอน เกาะพีพีเล เกาะบิด๊ะ จังหวัดกระบี่ และบริเวณน่านน้ำรอบเกาะดังกล่าววัดจากแนวน้ำลงต่ำสุดไปในทะเลระยะ 3 กิโลเมตร ที่ไม่ได้อยู่ในแนวเขตตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม บริเวณเกาะพีพี จังหวัดกระบี่ ปี 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

3.3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภออ่าวลึก อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเหนือคลอง อำเภอคลองท่อม และอำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ปี 2559 ลงวันที่ 16 มีนาคม 2559

3.4) กฎกระทรวง ฉบับ 2 พ.ศ. 2535 ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 30 กันยายน 2535 กำหนดให้พื้นที่บริเวณ เกาะภูเก็ต และเกาะอื่น ๆ ของจังหวัดภูเก็ต และบริเวณน่านน้ำรอบเกาะดังกล่าววัดจากแนวน้ำลงต่ำสุดไปในทะเลระยะทาง 3 กิโลเมตร ที่ไม่ได้อยู่ในแนวเขตตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดภูเก็ต 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

3.5) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ปี 2560 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560

3.6) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน 2560 แผนที่ท้ายประกาศกระทรวง ตามข้อ 2) และข้อ 3)

3.7) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่อำเภอบ้านแหลม อำเภอเมืองเพชรบุรี อำเภอท่ายาง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี และอำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปี 2561 ลงวันที่ 27 มิถุนายน 2561

3.8) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในท้องที่อำเภอคุระบุรี อำเภอตะกั่วป่า อำเภอท้ายเหมือง อำเภอทับปุด อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง และอำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา ปี 2559 ลงวันที่ 16 มีนาคม 2559

3.9) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภอคุระบุรี อำเภอตะกั่วป่า อำเภอท้ายเหมือง อำเภอทับปุด อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง และอำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2563

3.10) กฎกระทรวง พ.ศ. 2535 ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 30 กันยายน 2535 กำหนดให้พื้นที่บริเวณ เกาะสาก เกาะล้าน เกาะครก และบริเวณน่านน้ำรอบเกาะดังกล่าว รวมทั้งน่านน้ำชายฝั่งเมืองพัทยาบริเวนอ่าวกระทิงลาย อ่าวท้องกะทะ อ่าวพัทยา อ่าวพระจันทร์ และหาดไม้ลวกที่ไม่ได้อยู่ในแนวเขตตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ปี 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

3.11) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ปี 2563 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563

3.12) กฎกระทรวงกำหนดให้พื้นที่ตำบลบางกะเจ้า ตำบลบางกอบัว ตำบลบางน้ำผึ้ง ตำบลบางยอ ตำบลบางกระสอบ และตำบลทรงคนอง อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 18 มกราคม 2562

3.13) กฎกระทรวงกำหนดให้พื้นที่ตำบลตาสิทธิ์ ตำบลหนองไร่ ตำบลมาบยางพร ตำบลปลวกแดง ตำบลละหาร ตำบลแม่น้ำคู้ อำเภอปลวกแดง ตำบลหนองบัว ตำบลหนองละลอก อำเภอบ้านค่าย และตำบลพนัสนิคม ตำบลมะขามคู่ ตำบลนิคมพัฒนา ตำบลมาบข่า อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง เป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2565

**4) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินงานตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ พ.ศ. 2559 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 8 ง 12 มกราคม 2559**

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรม และทางธรรมชาติ ค.ศ. 1972 และต้องปฏิบัติตามแนวทางการอนุวัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลก เพื่อให้มีกลไกในการกำหนดนโยบายและดำเนินงานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจุบันมีแหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียนของประเทศไทยทั้งหมด 7 แห่ง แหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก จำนวน 7 แห่ง และอยู่ในแหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย จำนวน 10 แห่ง สำหรับแหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียน แหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลกและแหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษามีรายละเอียด ดังนี้

**4.1) แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นทะเบียน**

ประกอบด้วย พื้นที่กลุ่มป่าแก่งกระจานประเภทมรดกโลกทางธรรมชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง (ห้วยขาแข้ง) ประเภทมรดกโลกทางธรรมชาติ พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ (เขาใหญ่) ประเภทมรดกโลกทางธรรมชาติ นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ประเภทมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.1.1) พื้นที่กลุ่มป่าแก่งกระจาน** ประเภทแหล่งมรดกทางธรรมชาติขึ้นทะเบียนในปี 2564 เป็นกลุ่มป่าตั้งอยู่บนเทือกเขาตะนาวศรีมีพื้นที่สำคัญ ประกอบด้วย เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่าแม่น้ำภาชี อุทยานแห่งชาติเฉลิมพระเกียรติไทยประจัน อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน และอุทยานแห่งชาติกุยบุรี มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2,938,910 ไร่

**4.1.2) นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา** ประเภทแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมขึ้นทะเบียนในปี 2534 พื้นที่มรดกโลกครอบคลุมพื้นที่ 1,810 ไร่ ตั้งอยู่ในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พื้นที่ดังกล่าวได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานของชาติและกำหนดขอบเขตแล้วตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เรื่อง กำหนดที่ดินโบราณสถาน ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2519 ภายในพื้นที่ประกอบด้วยโบราณสถานสำคัญ เช่น พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดมหาธาตุ เป็นต้น รวมถึงโบราณสถานประเภทวัด ถนน คูคลอง และย่านโบราณ ทั้งที่ดำเนินงานทางโบราณคดีและและยังไม่ได้ดำเนินงาน

**4.1.3) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร - ห้วยขาแข้ง (ห้วยขาแข้ง)** ประเภทแหล่งมรดกทางธรรมชาติขึ้นทะเบียนในปี 2534 เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่ - ห้วยขาแข้ง มีพื้นที่รวม 4,017,087 ไร่ หรือ 6,427.34 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุทัยธานี กาญจนบุรี และตาก ประกอบด้วยผืนป่าอนุรักษ์ 3 แห่ง ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวรด้านตะวันตก เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวรด้านตะวันออก และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทั้งสามแห่งนี้ เป็นป่าต้นน้ำของลำน้ำสำคัญทางธรรมชาติที่สำคัญ 2 สาย คือ แม่น้ำแควใหญ่ตอนบน (แม่น้ำแม่กลอง และลำห้วยขาแข้ง)

**4.1.4) พื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่ (เขาใหญ่)** ประเภทแหล่งมรดกทางธรรมชาติขึ้นทะเบียนในปี 2548 มีพื้นที่รวม 3,846,875 ไร่ หรือ 6,155 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของจังหวัดสระบุรี นครนายก นครราชสีมา ปราจีนบุรี สระแก้ว และบุรีรัมย์ ประกอบด้วย ผืนป่าอนุรักษ์ 5 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อุทยานแห่งชาติทับลาน อุทยานแห่งชาติปางสีดา อุทยานแห่งชาติตาพระยา และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่ เป็นถิ่นที่อยู่อาศัยที่มีความสำคัญสูงสุดสำหรับการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพในถิ่นกำเนิด ซึ่งรวมไปถึงถิ่นที่อยู่อาศัยของชนิดพันธุ์พืช และ/หรือชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีคุณค่าโดดเด่นเชิงวิทยาศาสตร์ หรือเชิงอนุรักษ์ระดับโลก

**4.2) แหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก (Tentative List)** ประกอบด้วย

**4.2.1) วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร** จังหวัดนครศรีธรรมราช ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม มีคุณค่าความเป็นสากล ประกอบด้วย เป็นตัวแทนที่แสดงถึงความเป็นเอกลักษณ์ด้านศิลปกรรม หรือตัวแทนของความงดงามและเป็นผลงานชิ้นเอกที่จัดทำขึ้นด้วยการสร้างสรรค์อันชาญฉลาด แสดงถึงความสำคัญของการแลกเปลี่ยนคุณค่าของมนุษย์ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง หรือในพื้นที่วัฒนธรรมใด ๆ ของโลกผ่านการพัฒนาด้านสถาปัตยกรรมหรือทางเทคโนโลยี อนุสรณ์ศิลป์ การวางผังเมือง หรือการออกแบบภูมิทัศน์ และมีความคิดหรือความเชื่อที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเหตุการณ์หรือบุคคลที่มีความสำคัญในประวัติศาสตร์

**4.2.2) พื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (อันดามัน)** ตั้งอยู่ในจังหวัดระนอง พังงา และภูเก็ต ประกอบด้วย 3 นิเวศภูมิภาค คือ (1) ป่าชายเลนและกลุ่มเกาะชายฝั่ง (จังหวัดระนอง) (2) หมู่เกาะทะเลลึก (จังหวัดพังงา) และ (3) ชายหาดและป่าสันทรายชายฝั่ง (จังหวัดพังงา และภูเก็ต) โดยครอบคลุมพื้นที่ 6 อุทยานแห่งชาติ (ประกอบด้วย อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง แหลมสน หมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน เขาลำปี - ท้ายเหมือง และสิรินาถ) ป่าชายเลนจังหวัดระนอง และพื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง ประเภทแหล่งมรดกโลกทางธรรมชาติ มีคุณค่าความเป็นสากล ประกอบด้วย การเป็นแหล่งที่เกิดจากปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ มีความโดดเด่นอย่างเห็นได้ชัด หรือเป็นพื้นที่ที่มีความงดงามตามธรรมชาติหาพื้นที่อื่นเปรียบมิได้ การเป็นตัวอย่างที่มีความโดดเด่นสะท้อนถึงกระบวนการนิเวศวิทยาและชีววิทยา ซึ่งก่อให้เกิดและมีพัฒนาการของระบบนิเวศทางบก หรือระบบนิเวศน้ำจืด หรือระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งสังคมสัตว์และพืช การเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยที่มีความสำคัญสูงสุดสำหรับการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพในถิ่นกำเนิด รวมไปถึงถิ่นที่อยู่อาศัยของชนิดพันธุ์พืช และ / หรือชนิดพันธุ์สัตว์ ที่มีความโดดเด่นเชิงวิทยาศาสตร์ หรือเชิงอนุรักษ์ระดับโลก

สำหรับแหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก (Tentative List) ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช และพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (อันดามัน) ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดระนอง พังงา และภูเก็ต

**4.3) แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย**

**4.3.1) วัดราชนัดดารามวรวิหาร (โลหะปราสาท)** กรุงเทพมหานคร แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.3.2) วัดสุทัศนเทพวราราม (วัดสุทัศน์)** กรุงเทพมหานคร แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.3.3) วัดพระปฐมเจดีย์ราชวรมหาวิหาร (พระปฐมเจดีย์)** จังหวัดนครปฐม แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.3.4) ทางรถไฟสายมรณะ (ทางรถไฟสายมรณะ)** จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.3.5) เส้นทางวัฒนธรรมไชยา นครศรีธรรมราช สทิงพระ ยะรัง ไทรบุรี (รัฐเกอดะฮ์ สหพันธรัฐมาเลเซีย) (เส้นทางวัฒนธรรมไชยา)** แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.3.6) ภูมิทัศน์แห่งแม่น้ำเจ้าพระยา (ภูมิทัศน์แห่งแม่น้ำเจ้าพระยา)** แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**4.3.7) สถาปัตยกรรมสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ (รวมวัดเบญจมบพิตรดุสิตวนาราม)** แหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย ประเภทแหล่งมรดกโลกทางวัฒนธรรม

**5) พื้นที่ชุ่มน้ำ**

คำจำกัดความตามอนุสัญญาแรมซาร์ (Ramsar Convention) หรืออนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ หมายถึง ที่ลุ่ม ที่ราบลุ่ม ที่ลุ่มชื้นแฉะ พรุ แหล่งน้ำ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขัง ท่วมอยู่ถาวร หรือชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำไหล น้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม รวมไปถึงที่ชายฝั่งทะเล และที่ในทะเล ในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุด มีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ ปัจจุบันพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในประเทศไทยมีจำนวนทั้งหมด 15 แห่ง ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการทั้ง 3 ภาค (ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้) 11 แห่ง ที่จะต้องทำการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

5.1) ดอนหอยหลอด พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดสมุทรสงคราม

5.2) อุทยานแห่งชาติเขาสามร้อยยอด พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

5.3) พรุควนขี้เสียน พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพัทลุง

5.4) ปากแม่น้ำกระบี่ พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดกระบี่

5.5) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ (พรุโต๊ะแดง) พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดนราธิวาส

5.6) อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - หมู่เกาะลิบง - ปากแม่น้ำตรัง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดตรัง

5.7) อุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบุรี - ปากคลองกะเปอร์ พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา - จังหวัดระนอง

5.8) อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

5.9) อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา

5.10) เกาะกระ พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช

5.11) หมู่เกาะระ - เกาะพระทอง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา

สรุปข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำระหว่างประเทศ จำนวน 15 แห่ง ระดับนานาชาติจำนวน 50 แห่ง และระดับชาติจำนวน 47 แห่ง ของประเทศไทยใน ปี 2564 โดยพบว่า พื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติในพื้นที่ศึกษาโครงการ มีจำนวน 32 แห่ง และพื้นที่ชุ่มน้ำระดับชาติ มีจำนวน 26 แห่ง และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 ได้กำหนดมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุน เพื่อดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว โดยมาตรการข้อที่ 10 ได้ระบุให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามประกาศที่ออกตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

สำหรับในส่วนของจังหวัดระนองจากการตรวจสอบ พบว่า พื้นที่จังหวัดระนองถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในท้องที่อำเภอคุระบุรี อำเภอตะกั่วป่า อำเภอท้ายเหมือง อำเภอทับปุด อำเภอเมืองพังงา อำเภอตะกั่วทุ่ง และอำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2563 และมีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ตั้งอยู่โดยพื้นที่ชุ่มน้ำที่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบุรี - ปากคลองกะเปอร์ โดย

- <u>อุทยานแห่งชาติแหลมสน</u> - ครอบคลุมอำเภอกะเปอร์ จังหวัดระนอง อำเภอคุระบุรี จังหวัดพังงา
- <u>ปากแม่น้ำกระบุรี</u> - ครอบคลุมเขตเมืองอำเภอกะเปอร์ จังหวัดระนอง และอำเภอคุระบุรี จังหวัดพังงา
- <u>ปากคลองกะเปอร์</u> - ครอบคลุมเขตเมืองอำเภอกะเปอร์ จังหวัดระนอง และอำเภอคุระบุรี จังหวัดพังงา

โดยทั้ง 3 พื้นที่มีขนาดพื้นที่รวมกัน 762,787.5 ไร่ และมีลักษณะเป็นพื้นที่ป่าชายเลนขนาดใหญ่ มีระบบนิเวศแบบผสมผสาน สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมรดกโลก ปัจจุบันแหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามัน (อันดามัน) ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 6 อุทยานแห่งชาติ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง แหลมสน หมู่เกาะสุรินทร์ หมู่เกาะสิมิลัน ลำปี - ท้ายเหมือง และสิรินาถ ถูกจัดอยู่ในแหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก (Tentative List)

**6) ป่าชายเลน**

เป็นระบบนิเวศที่ประกอบไปด้วยพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ หลายชนิด ดำรงชีวิตร่วมกันในสภาพแวดล้อมที่เป็นดินเลน น้ำกร่อย และมีน้ำทะเลท่วมถึงอย่างสม่ำเสมอ ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน ประกอบด้วย

6.1) พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

6.2) พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507

6.3) พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562

6.4) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

6.5) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

นอกจากนี้ยังมีมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งรวมถึงการขอผ่อนผันการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน การป้องกันการบุกรุกป่าชายเลน และการฟื้นฟูป่าชายเลน แสดงดัง**ตารางที่ 6.3.1 - 4**

**7) อุทยานแห่งชาติ**

จากฐานข้อมูลสำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชปี 2562 พบว่า อุทยานแห่งชาติทางบกที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามีจำนวน 110 แห่ง และเตรียมประกาศในราชกิจจานุเบกษา 19 แห่ง สำหรับอุทยานแห่งชาติทางทะเลที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามี 23 แห่ง และเตรียมประกาศในราชกิจจานุเบกษา 19 แห่ง

### 8) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เป็นการแบ่งเขตพื้นที่ลุ่มน้ำโดยมุ่งเน้นที่คุณสมบัติของพื้นที่เกี่ยวกับการพังทลายของดิน และความเปราะบางทางสิ่งแวดล้อมเป็นหลักปฏิบัติในการกำหนดขอบเขต พื้นที่ใดที่มีดินและสิ่งแวดล้อมเปราะบางง่ายต่อการชะล้างพังทลายจะต้องเก็บรักษาไว้เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ส่วนพื้นที่ใดมีความคงทนต่อการพังทลายของดินก็สามารถนำไปใช้ในกิจกรรมอื่น ๆ ที่เหมาะสมตามลำดับต่อไป ฐานข้อมูลชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามขอบเขต 22 ลุ่มน้ำที่ใช้ในการศึกษาโครงการได้จากฐานข้อมูลที่ปรากฏใน Open Government Data of Thailand ซึ่งเป็นฐานข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาโครงการทุกประเภท ทุกขนาดในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงทุกขนาดที่ตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ต้องจัดเตรียมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทย ปี 2565**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **ตราด** | เกาะช้าง | เกาะช้าง | เกาะช้าง | 31.31 |
| | เกาะช้าง | เกาะช้างใต้ | เกาะช้างใต้ | 48.08 |
| | แหลมงอบ | คลองใหญ่ | คลองใหญ่ | 957.83 |
| | เมืองตราด | ชำราก | ชำราก | 9,161.01 |
| | เมืองตราด | ท่ากุ่ม | ท่ากุ่ม | 141.06 |
| | เขาสมิง | ท่าโสม | ท่าโสม | 1,152.70 |
| | เมืองตราด | เนินทราย | เนินทราย | 4,248.21 |
| | เขาสมิง | ประณีต | ประณีต | 304.83 |
| | เมืองตราด | วังกระแจะ | วังกระแจะ | 2,293.00 |
| | เมืองตราด | หนองคันทรง | หนองคันทรง | 5,531.56 |
| | เมืองตราด | หนองโสน | หนองโสน | 4,908.40 |
| | เมืองตราด | ห้วยแร้ง | ห้วยแร้ง | 301.28 |
| | เมืองตราด | แหลมกลัด | แหลมกลัด | 2,355.54 |
| | เมืองตราด | อ่าวใหญ่ | อ่าวใหญ่ | 567.30 |
| **รวม** | | | | **32,002.11** |
| **จันทบุรี** | ขลุง | เกวียนหัก | เกวียนหัก | 3,011.39 |
| | แหลมสิงห์ | เกาะเปริด | เกาะเปริด | 650.57 |
| | ท่าใหม่ | โขมง | เกาะเปริด | 3,269.03 |
| | แหลมสิงห์ | คลองน้ำเค็ม | คลองน้ำเค็ม | 564.78 |
| | เมืองจันทบุรี | ตลาด | ตลาด | 287.62 |
| | ขลุง | ตะปอน | ตะปอน | 153.86 |
| | ท่าใหม่ | ท่าใหม่ | ท่าใหม่ | 1,551.79 |
| | ท่าใหม่ | บ่อพุ | บ่อพุ | 45.09 |
| | เมืองจันทบุรี | บางกะจะ | บางกะจะ | 5,172.23 |
| | ขลุง | บางชัน | บางชัน | 37,517.64 |
| | แหลมสิงห์ | ปากน้ำแหลมสิงห์ | ปากน้ำแหลมสิงห์ | 1,608.79 |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **จันทบุรี** | ท่าใหม่ | ยายร้า | ยายร้า | 1,094.93 |
| | เมืองจันทบุรี | วัดใหม่ | วัดใหม่ | 15.94 |
| | นายายอาม | สนามไชย | สนามไชย | 889.75 |
| | แหลมสิงห์ | หนองชิ่ม | หนองชิ่ม | 9,363.81 |
| **รวม** | | | | **65,197.22** |
| **ระยอง** | แกลง | กร่ำ | กร่ำ | 569.25 |
| | แกลง | คลองปูน | คลองปูน | 1,392.45 |
| | แกลง | ชากโดน | ชากโดน | 87.24 |
| | เมืองระยอง | เชิงเนิน | เชิงเนิน | 113.26 |
| | เมืองระยอง | ท่าประดู่ | ท่าประดู่ | 358.85 |
| | แกลง | เนินฆ้อ | เนินฆ้อ | 2,402.65 |
| | แกลง | บ้านนา | บ้านนา | 74.26 |
| | แกลง | พังราด | พังราด | 1,913.28 |
| **รวม** | | | | **6,911.24** |
| **ชลบุรี** | เมืองชลบุรี | คลองตำหรุ | คลองตำหรุ | 3,971.01 |
| | เมืองชลบุรี | บางทราย | บางทราย | 206.56 |
| | เมืองชลบุรี | บางปลาสร้อย | บางปลาสร้อย | 95.53 |
| | พานทอง | บ้านเก่า | บ้านเก่า | 8.15 |
| | เมืองชลบุรี | บ้านปึก | บ้านปึก | 105.97 |
| | สัตหีบ | พลูตาหลวง | พลูตาหลวง | 68.95 |
| | สัตหีบ | สัตหีบ | สัตหีบ | 102.36 |
| | เมืองชลบุรี | แสนสุข | แสนสุข | 98.06 |
| | เมืองชลบุรี | อ่างศิลา | อ่างศิลา | 53.65 |
| **รวม** | | | | **4,710.24** |
| **ฉะเชิงเทรา** | เมืองฉะเชิงเทรา | คลองจุกกระเฌอ | คลองจุกกระเฌอ | 81.78 |
| | บ้านโพธิ์ | คลองบ้านโพธ์ | คลองบ้านโพธ์ | 345.08 |
| | ท่าสะอ้าน | ท่าไข่ | ท่าไข่ | 2.09 |
| | บางปะกง | ท่าสะอ้าน | ท่าสะอ้าน | 152.13 |
| | เมืองฉะเชิงเทรา | บางแก้ว | บางแก้ว | 150.57 |
| | บ้านโพธิ์ | บางซ่อน | บางซ่อน | 384.86 |
| | บางปะกง | บางปะกง | บางปะกง | 2,496.89 |
| | เมืองฉะเชิงเทรา | บางไผ่ | บางไผ่ | 133.14 |
| | คลองเขื่อน | บางเล่า | บางเล่า | 4.87 |
| | เมืองฉะเชิงเทรา | บ้านใหม่ | บ้านใหม่ | 6.44 |
| | บ้านโพธิ์ | สนามจันทร์ | สนามจันทร์ | 264.43 |
| | บางคล้า | สาวชะโงก | สาวชะโงก | 47.51 |
| | เมืองฉะเชิงเทรา | โสธร | โสธร | 10.68 |
| **รวม** | | | | **4,080.47** |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **สมุทรปราการ** | บางบ่อ | คลองด่าน | คลองด่าน | 3,797.19 |
| | เมืองสมุทรปราการ | ท้ายบ้าน | ท้ายบ้าน | 1,137.01 |
| | พระสมุทรเจดีย์ | ในคลองบางปลากด | ในคลองบางปลากด | 935.43 |
| | เมืองสมุทรปราการ | บางด้วน | บางด้วน | 1,100.15 |
| | เมืองสมุทรปราการ | บางปูใหม่ | บางปูใหม่ | 1,156.11 |
| | เมืองสมุทรปราการ | บางปู | บางปู | 887.38 |
| | พระประแดง | บางหญ้าแพรก | บางหญ้าแพรก | 210.25 |
| | พระสมุทรเจดีย์ | บ้านคลองสวน | บ้านคลองสวน | 2,237.79 |
| | เมืองสมุทรปราการ | ปากน้ำ | ปากน้ำ | 113.22 |
| **รวม** | | | | **11,574.53** |
| **กรุงเทพมหานคร** | เขตบางขุนเทียน | ท่าข้าม | ท่าข้าม | 0.38 |
| | เขตทุ่งครุ | ทุ่งครุ | ทุ่งครุ | 15.24 |
| **รวม** | | | | **15.62** |
| **สมุทรสาคร** | เมือง | คอกกระบือ | คอกกระบือ | 29.38 |
| | เมือง | กาหลง | กาหลง | 1,856.33 |
| | เมือง | ชัยมงคล | ชัยมงคล | 130.66 |
| | เมือง | ท่าทราย | ท่าทราย | 2,251.27 |
| | เมือง | นาดี | นาดี | 73.85 |
| | เมือง | บางโทรัด | บางโทรัด | 3,825.67 |
| | เมือง | บางหญ้าแพรก | บางหญ้าแพรก | 3,864.06 |
| | เมือง | บ้านบ่อ | บ้านบ่อ | 1,150.30 |
| | เมือง | มหาชัย | มหาชัย | 63.30 |
| | บ้านแพ้ว | โรงเข้ | โรงเข้ | 342.89 |
| **รวม** | | | | **13,587.71** |
| **สมุทรสงคราม** | เมือง | นางตะเคียน | นางตะเคียน | 2.33 |
| | เมือง | บางขันแตก | บางขันแตก | 113.63 |
| | อัมพวา | แพรกหนามแดง | แพรกหนามแดง | 1,258.75 |
| | อัมพวา | ยี่สาร | ยี่สาร | 12,787.96 |
| | เมือง | แหลมใหญ่ | แหลมใหญ่ | 3,698.75 |
| **รวม** | | | | **17,861.42** |
| **เพชรบุรี** | ชะอำ | ชะอำ | ชะอำ | 267.60 |
| | บ้านแหลม | บางแก้ว | บางแก้ว | 248.05 |
| | บ้านแหลม | บางครก | บางครก | 1,883.99 |
| | บ้านแหลม | บางตะบูนออก | บางตะบูนออก | 66.68 |
| | บ้านแหลม | บางตะบูน | บางตะบูน | 5,332.54 |
| | บ้านแหลม | ปากทะเล | ปากทะเล | 988.33 |
| | เขาย้อย | สระพัง | สระพัง | 3.89 |
| | เขาย้อย | หนองปลาไหล | หนองปลาไหล | 644.54 |
| | บ้านแหลม | แหลมผักเบี้ย | แหลมผักเบี้ย | 2,164.63 |
| **รวม** | | | | **11,600.25** |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **ประจวบคีรีขันธ์** | เมือง | เกาะหลัก | เกาะหลัก | 9.00 |
| | กุยบุรี | เขาแดง | เขาแดง | 396.81 |
| | กุยบุรี | ดอนยายหนู | ดอนยายหนู | 918.23 |
| | เมือง | บ่อนอก | บ่อนอก | 298.12 |
| | ปราณบุรี | ปากน้ำปราณ | ปากน้ำปราณ | 1,368.28 |
| | บางสะพาน | แม่รำพึง | แม่รำพึง | 2,820.67 |
| | สามร้อยยอด | สามร้อยยอด | สามร้อยยอด | 173.57 |
| | เมือง | อ่าวน้อย | อ่าวน้อย | 31.06 |
| **รวม** | | | | **6,015.74** |
| **ชุมพร** | ปะทิว | ชุมโค | ชุมโค | 798.36 |
| | สวี | ด่านสวี | ด่านสวี | 171.29 |
| | เมือง | ท่ายาง | ท่ายาง | 4,462.69 |
| | สวี | ท่าหิน | ท่าหิน | 2.75 |
| | เมือง | ทุ่งคา | ทุ่งคา | 9,286.45 |
| | ทุ่งตะโก | ทุ่งตะไคร | ทุ่งตะไคร | 772.61 |
| | เมือง | นาชะอัง | นาชะอัง | 64.17 |
| | หลังสวน | นาพญา | นาพญา | 1,552.43 |
| | หลังสวน | บางน้ำจืด | บางน้ำจืด | 3,440.16 |
| | ปะทิว | บางสน | บางสน | 610.15 |
| | ปะทิว | ปากคลอง | ปากคลอง | 4,552.25 |
| | ทุ่งตะโก | ปากตะโก | ปากตะโก | 2,434.57 |
| | เมือง | ปากน้ำ | ปากน้ำ | 784.03 |
| | สวี | ปากแพรก | ปากแพรก | 599.74 |
| | สวี | วิสัยใต้ | วิสัยใต้ | 1,262.02 |
| | เมือง | วิสัยเหนือ | วิสัยเหนือ | 1,054.11 |
| | สวี | สวี | สวี | 9.22 |
| | เมือง | หาดทรายรี | หาดทรายรี | 2,073.08 |
| **รวม** | | | | **33,930.08** |
| **สุราษฎร์ธานี** | กาญจนดิษฐ์ | กะแตะ | กะแตะ | 931.18 |
| | เมือง | คลองฉนาก | คลองฉนาก | 6,941.03 |
| | ดอนสัก | ไชยคราม | ไชยคราม | 3,735.01 |
| | ไชยา | ตะกรบ | ตะกรบ | 2,560.55 |
| | ท่าฉาง | ท่าเคย | ท่าเคย | 1,765.41 |
| | กาญจนดิษฐ์ | ท่าทอง | ท่าทอง | 4,705.62 |
| | กาญจนดิษฐ์ | ทุ่งกง | ทุ่งกง | 13.14 |
| | เมือง | บางกุ้ง | บางกุ้ง | 1,368.53 |
| | เมือง | บางไทร | บางไทร | 95.57 |
| | ไชยา | พุมเรียง | พุมเรียง | 4,932.09 |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **สุราษฎร์ธานี** | ไชยา | เสม็ด | เสม็ด | 2,737.41 |
| | ท่าชนะ | วัง | วัง | 132.56 |
| **รวม** | | | | **29,918.10** |
| **นครศรีธรรมราช** | ขนอม | ขนอม | ขนอม | 1,397.79 |
| | ปากพนัง | คลองน้อย | คลองน้อย | 6,777.24 |
| | ขนอม | ท้องเนียน | ท้องเนียน | 4,657.27 |
| | หัวไทร | ท่าซอม | ท่าซอม | 10.66 |
| | ปากพนัง | ท่าพยา | ท่าพยา | 904.49 |
| | เมือง | ท่าไร่ | ท่าไร่ | 5,274.91 |
| | เมือง | บางจาก | บางจาก | 974.80 |
| | เชียรใหญ่ | บ้านเนิน | บ้านเนิน | 168.86 |
| | เมือง | ปากนคร | ปากนคร | 1,832.07 |
| | ปากพนัง | ปากพนังฝั่งตะวันออก | ปากพนังฝั่งตะวันออก | 37,139.57 |
| | เมือง | ปากพูน | ปากพูน | 10,894.11 |
| | เชียรใหญ่ | เสือหึง | เสือหึง | 285.36 |
| | ปากพนัง | แหลมตะลุมพุก | แหลมตะลุมพุก | 13,296.85 |
| **รวม** | | | | **83,613.98** |
| **พัทลุง** | ปากพะยูน | เกาะหมาก | เกาะหมาก | 918.96 |
| | ปากพะยูน | ดอนประดู่ | ดอนประดู่ | 29.34 |
| | ปากพะยูน | ปากพะยูน | ปากพะยูน | 285.58 |
| | เขาชัยสน | หานโพธิ์ | หานโพธิ์ | 3.14 |
| **รวม** | | | | **1,237.02** |
| **สงขลา** | เมือง | เกาะแต้ว | เกาะแต้ว | 102.38 |
| | กระแสสินธุ์ | เกาะใหญ่ | เกาะใหญ่ | 178.44 |
| | จะนะ | คลองเปียะ | คลองเปียะ | 266.28 |
| | ควนเนียง | ควนโส | ควนโส | 323.91 |
| | หาดใหญ่ | คูเต่า | คูเต่า | 431.67 |
| | สิงหนคร | ชะแล้ | ชะแล้ | 629.48 |
| | จะนะ | ตลิ่งชัน | ตลิ่งชัน | 133.64 |
| | เทพา | เทพา | เทพา | 334.05 |
| | หาดใหญ่ | น้ำน้อย | น้ำน้อย | 1,703.54 |
| | บางกล่ำ | บางกล่ำ | บางกล่ำ | 462.38 |
| | ควนเนียง | บางเหรียง | บางเหรียง | 457.50 |
| | สิงหนคร | ปากรอ | ปากรอ | 520.84 |
| | เมือง | พะวง | พะวง | 164.60 |
| | สิงหนคร | สทิงหม้อ | สทิงหม้อ | 45.41 |
| | จะนะ | สะกอม | สะกอม | 216.99 |
| | สิงหนคร | หัวเขา | หัวเขา | 65.53 |
| **รวม** | | | | **6,036.64** |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **นราธิวาส** | เมือง | กะลุวอเหนือ | กะลุวอเหนือ | 23.46 |
| | ตากใบ | เจ๊ะเห | เจ๊ะเห | 632.11 |
| **รวม** | | | | **655.57** |
| **ปัตตานี** | ไม้แก่น | ดอนทราย | ดอนทราย | 341.22 |
| | สายบุรี | ตะลุบัน | ตะลุบัน | 402.30 |
| | เมือง | ตันหยงลุโละ | ตันหยงลุโละ | 9.25 |
| | หนองจิก | ดุยง | ดุยง | 22.49 |
| | โคกโพธิ์ | ท่าเรือ | ท่าเรือ | 32.47 |
| | หนองจิก | บางเขา | บางเขา | 3,561.61 |
| | ยะหริ่ง | บางปู | บางปู | 4,242.11 |
| | เมือง | บาราโหม | บาราโหม | 52.18 |
| | ไม้แก่น | ไม้แก่น | ไม้แก่น | 96.60 |
| | เมือง | รูสะมีแล | รูสะมีแล | 461.86 |
| | ยะหริ่ง | หนองแรด | หนองแรด | 362.52 |
| **รวม** | | | | **9,584.61** |
| **ระนอง** | สุขสำราญ | กำพวน | กำพวน | 4,526.96 |
| | เมือง | เกาะพยาม | เกาะพยาม | 922.31 |
| | เมือง | เขานิเวศน์ | เขานิเวศน์ | 77.12 |
| | เมือง | ทรายแดง | ทรายแดง | 3,337.54 |
| | สุขสำราญ | นาคา | นาคา | 16,034.78 |
| | กระบุรี | น้ำจืด | น้ำจืด | 1,443.35 |
| | ละอุ่น | บางแก้ว | บางแก้ว | 1,728.83 |
| | เมือง | บางนอน | บางนอน | 1,817.03 |
| | เมือง | บางริ้น | บางริ้น | 28.22 |
| | กะเปอร์ | บางหิน | บางหิน | 750.05 |
| | กระบุรี | บางใหญ่ | บางใหญ่ | 8,858.17 |
| | กระบุรี | ปากจั่น | ปากจั่น | 68.45 |
| | เมือง | ปากน้ำ | ปากน้ำ | 881.33 |
| | กะเปอร์ | ม่วงกลาง | ม่วงกลาง | 191.43 |
| | กะเปอร์ | ม่วงกลาง | ม่วงกลาง | 12,947.47 |
| | เมือง | ราชกรูด | ราชกรูด | 971.18 |
| | เมือง | ราชกรูด | ราชกรูด | 1,722.61 |
| | กระบุรี | ลำเลียง | ลำเลียง | 2,221.05 |
| | เมือง | หงาว | หงาว | 33,379.34 |
| **รวม** | | | | **91,907.22** |
| **ภูเก็ต** | เมือง | ฉลอง | ฉลอง | 209.78 |
| | เมือง | ตลาดใหญ่ | ตลาดใหญ่ | 49.02 |
| | ถลาง | ป่าคลอก | ป่าคลอก | 5,645.04 |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **ภูเก็ต** | เมือง | รัษฎา | รัษฎา | 2,357.13 |
| | ถลาง | ศรีสุนทร | ศรีสุนทร | 435.86 |
| **รวม** | | | | **8,696.83** |
| **พังงา** | ตะกั่วทุ่ง | กระโสม | กระโสม | 13,719.99 |
| | ตะกั่วทุ่ง | กะไหล | กะไหล | 9,198.87 |
| | ตะกั่วป่า | เกาะคอเขา | เกาะคอเขา | 11,419.35 |
| | เมือง | เกาะปันหยี | เกาะปันหยี | 14,665.66 |
| | เกาะยาว | เกาะยาวน้อย | เกาะยาวน้อย | 195.46 |
| | เกาะยาว | เกาะยาวใหญ่ | เกาะยาวใหญ่ | 236.99 |
| | ตะกั่วทุ่ง | คลองเคียน | คลองเคียน | 5,039.78 |
| | คุระบุรี | คุระ | คุระ | 338.01 |
| | ตะกั่วทุ่ง | โคกกลอย | โคกกลอย | 1,122.29 |
| | เมือง | ตากแดด | ตากแดด | 1,639.71 |
| | เมือง | ท้ายช้าง | ท้ายช้าง | 44.25 |
| | ท้ายเหมือง | ท้ายเหมือง | ท้ายเหมือง | 4,843.47 |
| | ตะกั่วทุ่ง | ท่าอยู่ | ท่าอยู่ | 2,121.95 |
| | ทับปุด | บ่อแสน | บ่อแสน | 4,569.29 |
| | ตะกั่วป่า | บางนายสี | บางนายสี | 41,037.04 |
| | คุระบุรี | บางวัน | บางวัน | 26,818.17 |
| | ทับปุด | มะรุ่ย | มะรุ่ย | 11,143.51 |
| | ท้ายเหมือง | ลำแก่น | ลำแก่น | 1,396.37 |
| | ตะกั่วทุ่ง | หล่อยูง | หล่อยูง | 4,132.18 |
| **รวม** | | | | **153,682.34** |
| **ตรัง** | สิเกา | กะลาเส | กะลาเส | 2,661.47 |
| | กันตัง | กันตัง | กันตัง | 8.70 |
| | กันตัง | เกาะลิบง | เกาะลิบง | 13,603.29 |
| | สิเกา | เขาไม้แก้ว | เขาไม้แก้ว | 14,457.06 |
| | กันตัง | คลองลุ | คลองลุ | 705.80 |
| | เมือง | ควนปริง | ควนปริง | 3.58 |
| | ปะเหลียน | ท่าข้าม | ท่าข้าม | 16,292.90 |
| | ย่านคาขาว | ทุ่งค่าย | ทุ่งค่าย | 727.47 |
| | กันตัง | นาเกลือ | นาเกลือ | 12,093.54 |
| | สิเกา | บ่อหิน | บ่อหิน | 6,762.48 |
| | กันตัง | บางสัก | บางสัก | 110.95 |
| | กันตัง | บางหมาก | บางหมาก | 673.03 |
| | หาดสำราญ | บ้าหวี | บ้าหวี | 10,207.85 |
| | สิเกา | ไม้ฝาด | ไม้ฝาด | 9,172.98 |
| | ปะเหลียน | ลิพัง | ลิพัง | 12,993.23 |
| | ปะเหลียน | สุโสะ | สุโสะ | 18,737.21 |
| **รวม** | | | | **119,211.54** |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**ตารางที่ 6.3.1 - 4 สรุปพื้นที่ป่าชายเลนรายจังหวัดของประเทศไทยปี 2565 (ต่อ)**

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | ป่าชายเลน | พื้นที่ (ไร่) |
|---|---|---|---|---|
| **กระบี่** | เมือง | กระบี่ใหญ่ | กระบี่ใหญ่ | 332.56 |
| | เกาะลันตา | เกาะกลาง | เกาะกลาง | 18,317.96 |
| | เกาะลันตา | เกาะลันตาใหญ่ | เกาะลันตาใหญ่ | 842.55 |
| | เมือง | เขาคราม | เขาคราม | 6,380.25 |
| | เมือง | เขาทอง | เขาทอง | 5,330.46 |
| | เหนือคลอง | คลองขนาน | คลองขนาน | 15,080.14 |
| | เหนือคลอง | คลองเขม้า | คลองเขม้า | 6,610.66 |
| | เมือง | คลองประสงค์ | คลองประสงค์ | 83.43 |
| | คลองท่อม | คลองพน | คลองพน | 15,622.64 |
| | เกาะลันตา | คลองยาง | คลองยาง | 13,285.14 |
| | เหนือคลอง | ตลิ่งชัน | ตลิ่งชัน | 1,936.24 |
| | อ่าวลึก | นาเหนือ | นาเหนือ | 97.03 |
| | เมือง | ปากน้ำ | ปากน้ำ | 233.48 |
| | เกาะลันตา | ศาลาด่าน | ศาลาด่าน | 3,181.56 |
| | เมือง | ไสไทย | ไสไทย | 8,974.05 |
| | เมือง | หนองทะเล | หนองทะเล | 187.80 |
| | เหนือคลอง | เหนือคลอง | เหนือคลอง | 2,110.14 |
| | อ่าวลึก | แหลมสัก | แหลมสัก | 858.20 |
| | เมือง | อ่าวนาง | อ่าวนาง | 171.44 |
| | อ่าวลึก | อ่าวลึกใต้ | อ่าวลึกใต้ | 676.73 |
| | อ่าวลึก | อ่าวลึกน้อย | อ่าวลึกน้อย | 213.51 |
| **รวม** | | | | **100,525.97** |
| **สตูล** | ละงู | กำแพง | กำแพง | 7,457.41 |
| | เมือง | เกาะสาหร่าย | เกาะสาหร่าย | 5,361.84 |
| | เมือง | คลองขุด | คลองขุด | 524.55 |
| | เมือง | ควนขัน | ควนขัน | 5,690.78 |
| | เมือง | เจ๊ะบิลัง | เจ๊ะบิลัง | 32,754.14 |
| | เมือง | ตันหยงโป | ตันหยงโป | 19,379.73 |
| | ท่าแพ | ท่าแพ | ท่าแพ | 8,465.48 |
| | ทุ่งหว้า | ทุ่งบุหลัง | ทุ่งบุหลัง | 7,787.93 |
| | ทุ่งหว้า | นาทอน | นาทอน | 13,734.76 |
| | ละงู | ปากน้ำ | ปากน้ำ | 10,622.36 |
| | เมือง | ปูยู | ปูยู | 28,159.69 |
| | ละงู | ละงู | ละงู | 142.65 |
| | ท่าแพ | สาคร | สาคร | 19,761.44 |
| | ละงู | แหลมสน | แหลมสน | 14,480.66 |
| **รวม** | | | | **174,323.42** |

ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (พ.ศ. 2565)

**6.3.2 การจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม**

**1) การตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)**

ในขั้นตอนการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ได้ดำเนินการโดยนำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ที่ได้ดำเนินการแล้วในบทที่ 5 มาทำการตรวจสอบภายใต้รายการและข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการในระยะยาวด้านสิ่งแวดล้อม โดยแสดงผลการตรวจสอบใน**ภาคผนวก ข.1.1 ถึงภาคผนวก ข.1.10**

**2) กรอบการจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)**

ในการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญดำเนินการตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม 2555) เพื่อศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report) สรุปได้ดังนี้

**2.1) วัตถุประสงค์**

(1) เพื่อทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการตรวจสอบรายการข้อมูลและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

(2) เพื่อศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและแหล่งพื้นที่เสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)

(3) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในลักษณะของ Checklist เพื่อเสนอแนะหรือให้คำแนะนำถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

**2.2) ขั้นตอนการศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)**

สำหรับขั้นตอนการศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) มี 5 ขั้นตอน ดังนี้

(1) **ส่วนที่ 1 การรวบรวมข้อมูล และการแสดงผลข้อมูลทั่วไป** ประกอบด้วย ชื่อโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ที่ตั้งโครงการทางกายภาพ ทางภูมิศาสตร์และสัณฐานวิทยา ข้อมูลและแผนผังแสดงพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ลุ่มน้ำ พื้นที่เขตอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนและอื่น ๆ (ถ้ามี) ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งแสดงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ เป็นต้น

(2) **ส่วนที่ 2 รายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม** การตรวจสอบประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยวิธี Checklist ซึ่งเป็นเทคนิคในการบ่งชี้ผลกระทบที่มีนัยสำคัญ (Significant Impact) โดยจะทำการศึกษาข้อมูลสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ ครอบคลุมปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ รวม 4 ประเภท ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยพิจารณาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ

(3) **ส่วนที่ 3 การจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)** โดยจัดระดับความสำคัญของแต่ละโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามปัจจัยทั้ง 4 ประเภท ตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 2

(4) **ส่วนที่ 4 รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ดำเนินการสรุปประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลางขึ้นไปซึ่งมีนัยสำคัญ แล้วนำมากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ นอกจากนี้จะพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปได้สำหรับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบทางบวก เพื่อให้เป็นการพัฒนาโครงการมีความยั่งยืนมากขึ้น

(5) **ส่วนที่ 5 สรุปผลการดำเนินงาน** ผลดีและผลเสียของการมีและดำเนินโครงการและมาตรการลดผลกระทบสำหรับผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ตลอดจนแผนการเฝ้าระวังและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

**3) การคัดเลือกโครงการที่สำคัญเพื่อจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)**

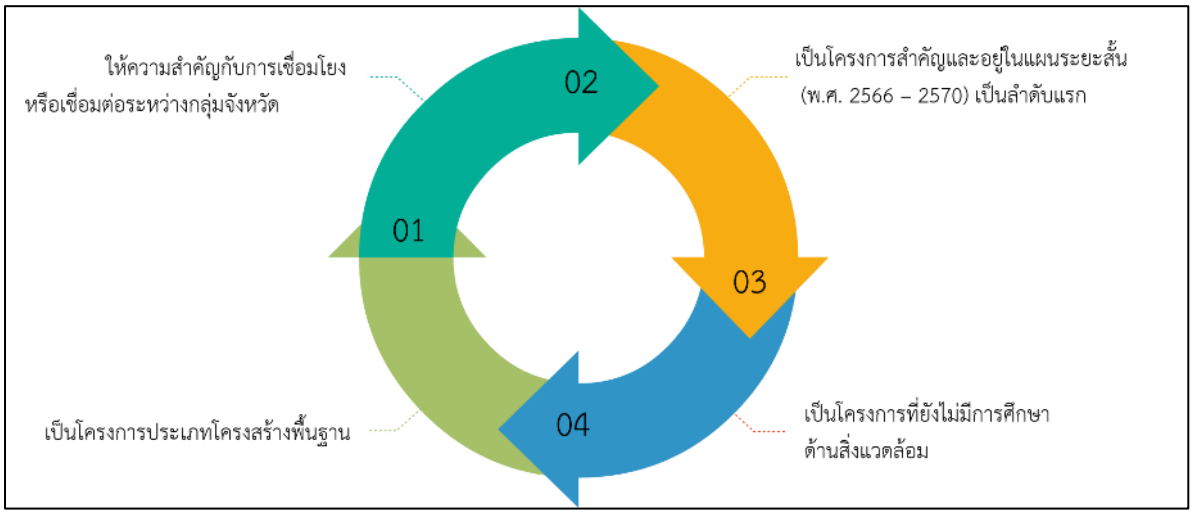
ในการคัดเลือกโครงการสำคัญจากผลการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมใน**ข้อ 6.3** โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือก ดังนี้

3.1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน

3.2) ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดเดียวกัน

3.3) เป็นโครงการสำคัญและอยู่ในแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นลำดับแรก

3.4) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้มีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมมาก่อน




**รูปที่ 6.3.2 - 1 เกณฑ์การคัดเลือกโครงการ สำหรับการจัดทำรายการตรวจสอบสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)**

สรุปผลการศึกษาเพื่อคัดเลือกโครงการที่สำคัญ เพื่อจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report) รวม 9 โครงการ (กลุ่มจังหวัดละ 1 โครงการ) ได้ดังนี้

**ตารางที่ 6.3.2 - 1 รายชื่อโครงการที่จะจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)**

| กลุ่มจังหวัด | ชื่อโครงการ | จังหวัด | หน่วยงาน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด | งบประมาณ (ลบ.) |
|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน | โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนน และทางราง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | พระนครศรีอยุธยา | กรมเจ้าท่า | 2569 | 27.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 | โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 | ชลบุรี | กรมทางหลวงชนบท | 2568 - 2571 | 60.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 | โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน - อำเภอกบินทร์บุรี ตอน ตำบลเขาหินซ้อน - บ้านคลองรั้ง จังหวัดปราจีนบุรี | ปราจีนบุรี | กรมทางหลวง | 2569 - 2572 | 3,200.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล | งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ช่องจราจร (สร้างใหม่บนทางขนาน) บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จังหวัดปทุมธานี | ปทุมธานี | กรมทางหลวง | 2569 | 1,150.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ ภาคใต้ ภาคกลาง และภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี | ราชบุรี | กรมการขนส่งทางบก | 2569 | 35.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี | เพชรบุรี | การรถไฟแห่งประเทศไทย | 2567 | 25.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน | โครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วงราชกรูด - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง | ระนอง | กรมทางหลวง | 2567 | 5,000.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย | โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายทะเลฝั่งอ่าวไทย จาก อำเภอท่าศาลา เลียบชายฝั่งไปถึงอำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี | นครศรีธรรมราช | กรมทางหลวงชนบท | 2570 - 2573 | 20.00 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนเบตงและพรมแดนสุไหงโก - ลก จ.นราธิวาส | นราธิวาส | กรมทางหลวง | 2568 - 2572 | 75.00 |

**หมายเหตุ** :

จท. = กรมเจ้าท่า ขบ. = กรมการขนส่งทางบก

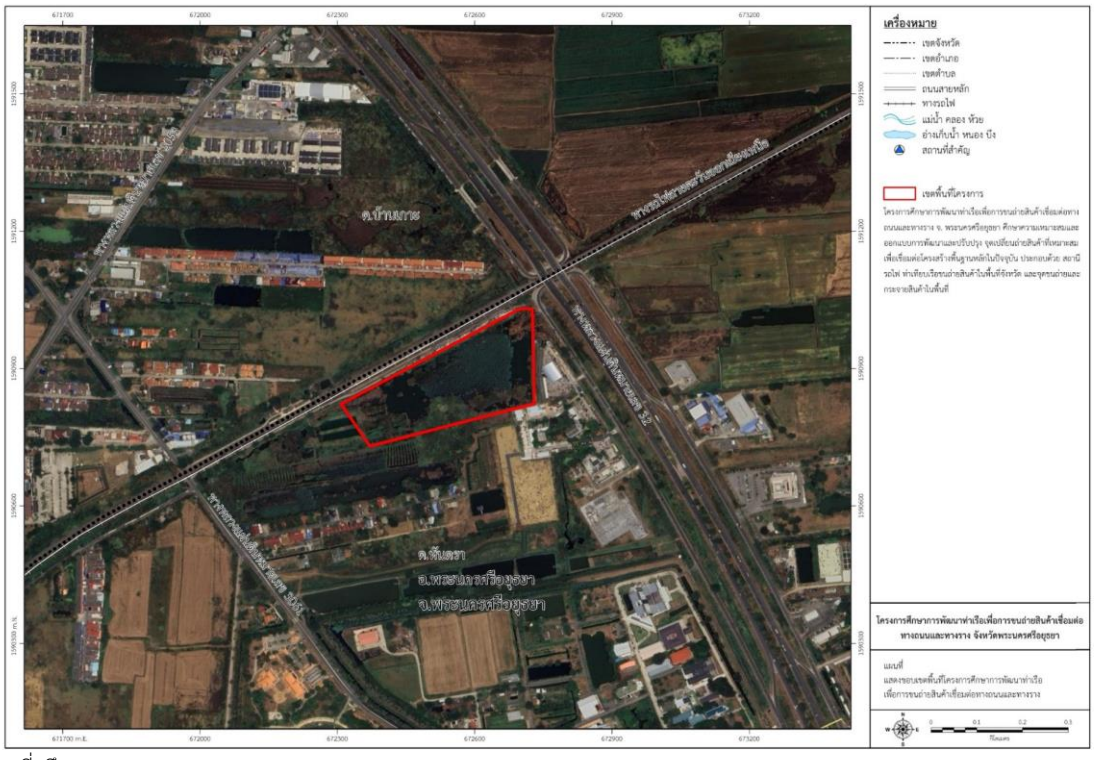
ทช. = กรมทางหลวงชนบท รฟท. = การรถไฟแห่งประเทศไทย

ทล. = กรมทางหลวง

**4) การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) จำนวน 9 โครงการ**

**4.1) โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือ เพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นโครงการในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางราง กรมเจ้าท่าเป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการพัฒนาและปรับปรุงจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานหลักในปัจจุบัน ประกอบด้วย สถานีรถไฟ ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าในพื้นที่จังหวัด จุดขนถ่ายและกระจายสินค้า ในพื้นที่ในวงเงิน 27 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2569 ซึ่งในภาพรวมจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ค**

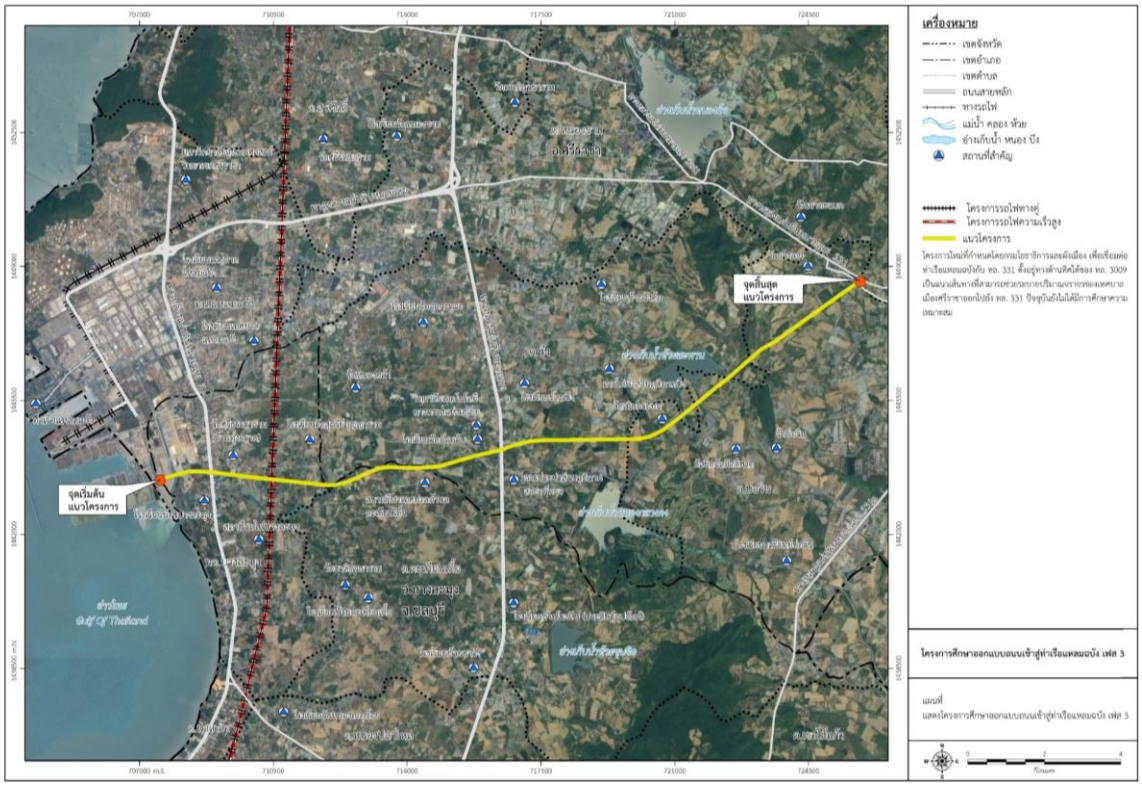



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 2 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือ เพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

**4.2) โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จังหวัดชลบุรี**

โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จังหวัดชลบุรี เป็นโครงการในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางราง กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการศึกษาออกแบบในปีงบประมาณ 2568 - 2571 ในวงเงินงบประมาณ 60 ล้านบาท เป็นการพัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ง**

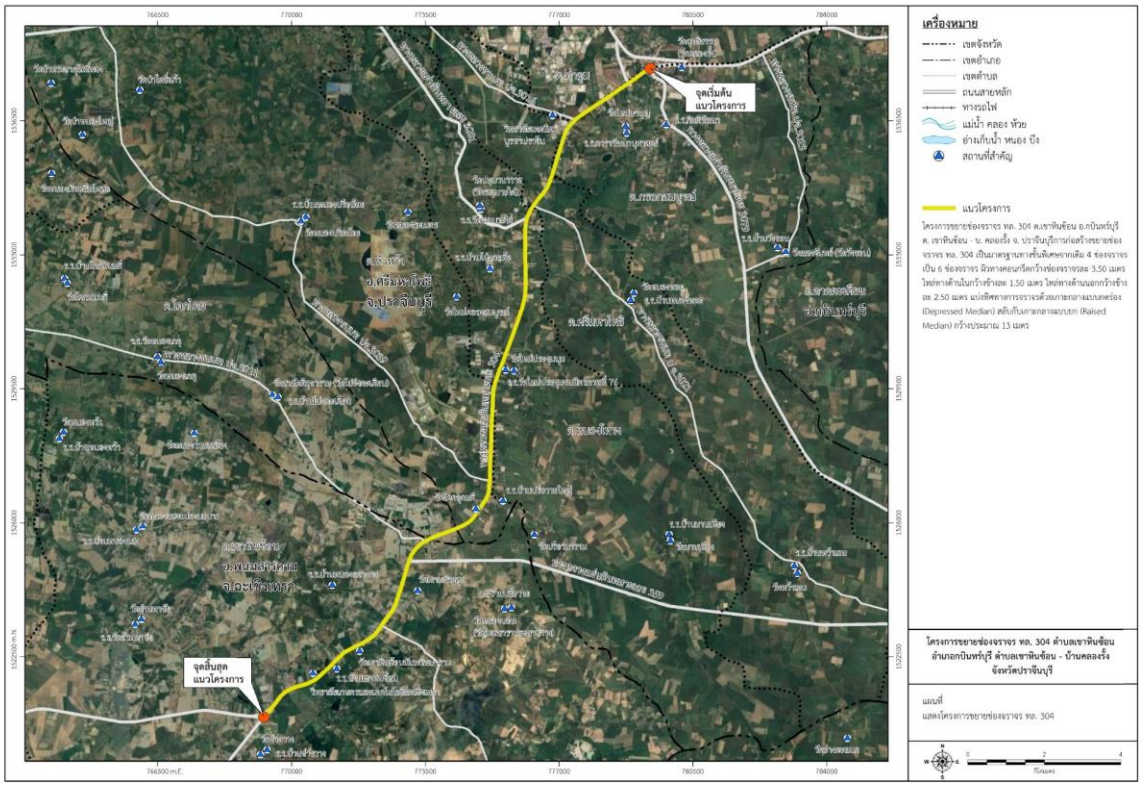



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 3 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จังหวัดชลบุรี**

**4.3) โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน - อำเภอกบินทร์บุรี ตอน ตำบลเขาหินซ้อน - บ้านคลองรั้ง จังหวัดปราจีนบุรี**

โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน - อำเภอกบินทร์บุรี ตอน ตำบลเขาหินซ้อน - บ้านคลองรั้ง จังหวัดปราจีนบุรี เป็นโครงการในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 และในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบก กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาโครงการ ในปีงบประมาณ 2569 - 2572 ในวงเงินงบประมาณ 3,200 ล้านบาท เป็นการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่ง ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก จ**

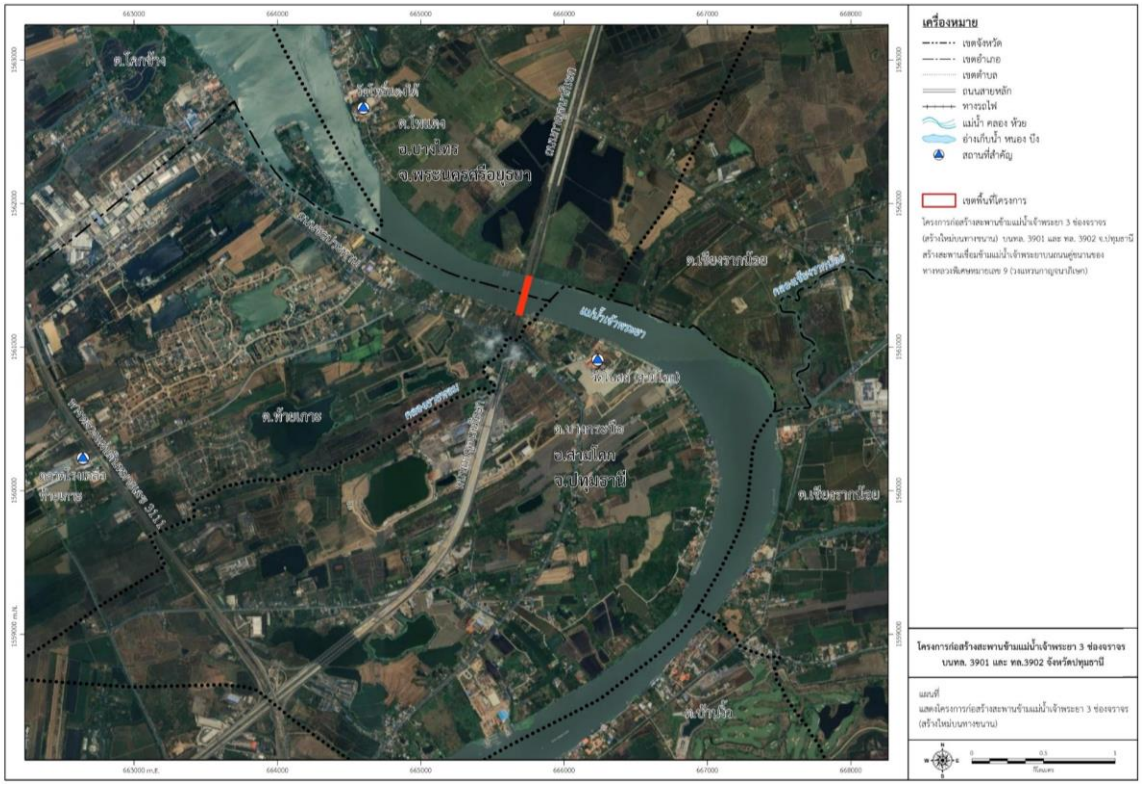



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 4 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน - อำเภอกบินทร์บุรี ตอน ตำบลเขาหินซ้อน - บ้านคลองรั้ง จังหวัดปราจีนบุรี**

**4.4) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ช่องจราจร (สร้างใหม่บนทางขนาน) บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จังหวัดปทุมธานี**

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ช่องจราจร สร้างใหม่บนทางขนานบนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จังหวัดปทุมธานี เป็นโครงการในกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลเป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบก กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาโครงการในปีงบประมาณ 2569 ในวงเงินงบประมาณ 1,150 ล้านบาท เป็นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ฉ**




ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 5 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ช่องจราจร (สร้างใหม่บนทางขนาน) บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จังหวัดปทุมธานี**

**4.5) โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี**

โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี เป็นโครงการในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาโครงการในปีงบประมาณ 2569 ในวงเงินงบประมาณ 35 ล้านบาท เป็นการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ช**

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 6 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี**

**4.6) โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี**

โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี เป็นโครงการในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ กรมการขนส่งทางรางเป็นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาโครงการในปีงบประมาณ 2567 ในวงเงินงบประมาณ 25 ล้านบาท เป็นการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ซ**

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

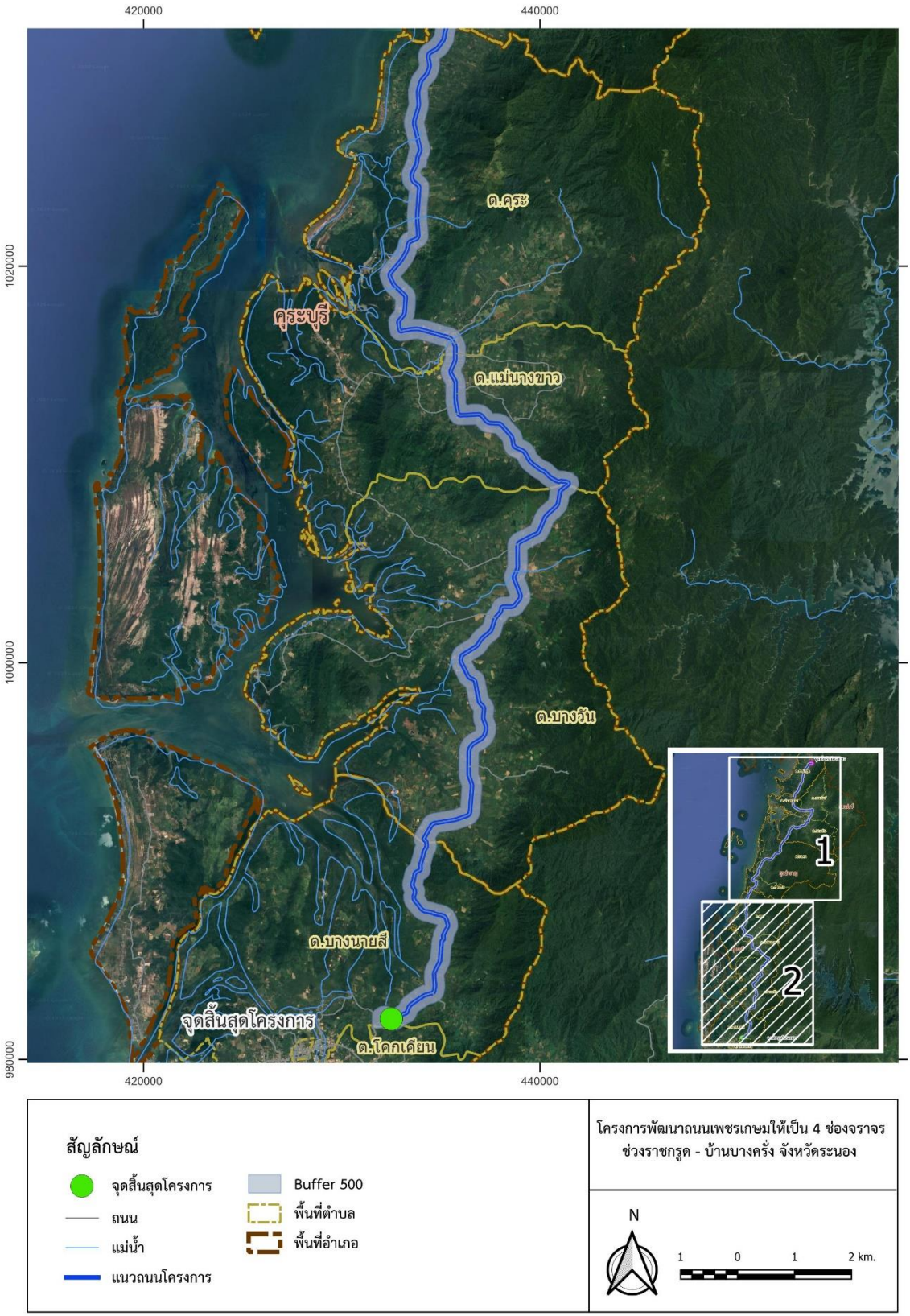
**รูปที่ 6.3.2 - 7 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ที่สถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี**

**4.7) โครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วงราชกรูด - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง**

โครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วงราชกรูด - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง เป็นโครงการกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศ กรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินโครงการ งบประมาณในการก่อสร้างโครงการ 5,000 ล้านบาท โดยโครงการดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การเดินทางของนักท่องเที่ยว ส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและภาคชุมชนต่อไป ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ฌ**

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 7 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วงราชกรูด - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง (ช่วงที่ 1)**

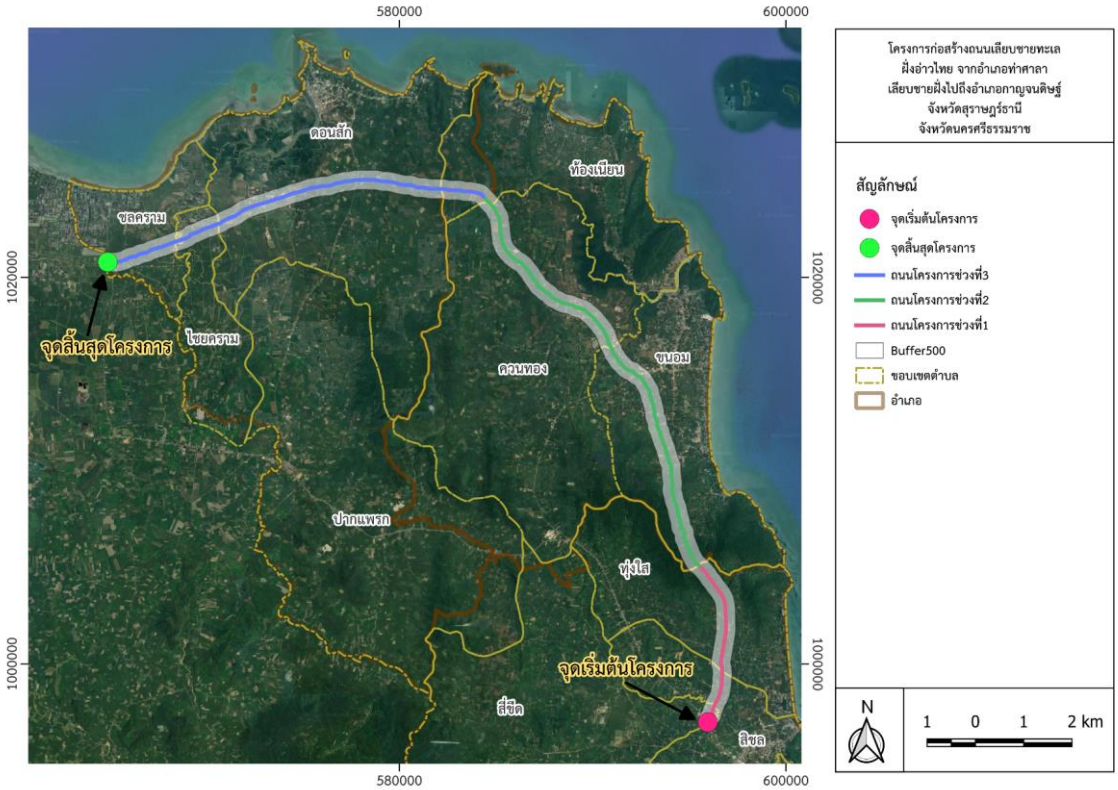



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 8 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วงราชกรูด - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง (ช่วงที่ 2)**

**4.8) โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายทะเลฝั่งอ่าวไทย จากอำเภอท่าศาลา เลียบชายฝั่งไปถึง อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ของจังหวัดนครศรีธรรมราช**

โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายทะเลฝั่งอ่าวไทย จากอำเภอท่าศาลา เลียบชายฝั่งไปถึง อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นโครงการกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินโครงการ งบประมาณในการก่อสร้างโครงการ 20 ล้านบาท โดยโครงการดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวทางด้านชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และการเชื่อมโยงกับโครงข่ายสายทางตามนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) ส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมแสดงใน**ภาคผนวก ญ**



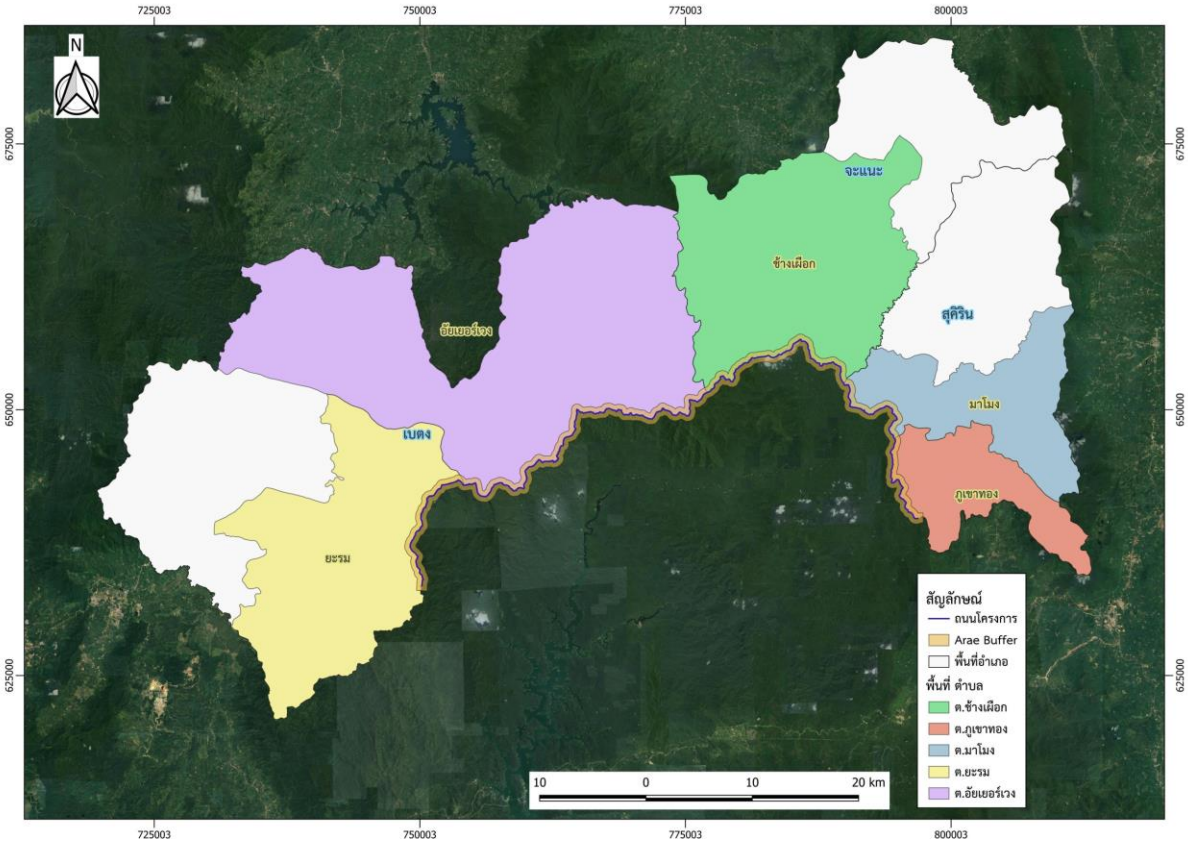

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 9 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายทะเลฝั่งอ่าวไทยจาก อำเภอท่าศาลา เลียบชายฝั่งไปถึง อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ของจังหวัดนครศรีธรรมราช**

**4.9) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนเบตงและพรมแดนสุไหงโก - ลก จังหวัดนราธิวาส**

โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมตอด่านพรมแดนเบตงและพรมแดนสุไหงโก - ลก จังหวัดนราธิวาส เป็นโครงการกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประเภทโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินโครงการ งบประมาณในการก่อสร้างโครงการ 75 ล้านบาท โดยโครงการดังกล่าวสามารถเปิดด่านการค้าติดกับด่านเปรักของมาเลเซีย เพิ่มมูลค่าด้านเศรษฐกิจของประเทศ เพิ่มเส้นทางการท่องเที่ยวธรรมชาติ การคมนาคมด้านโลจิสติกส์ (logistics) รวมทั้งการค้าขนส่ง ทั้งในและระหว่างประเทศ สนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่

และภาพรวมการพัฒนาในพื้นที่ชายแดนภาคใต้ดียิ่งขึ้น ดังแสดงพื้นที่ศึกษาโครงการส่วนรายละเอียดของรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม แสดงใน**ภาคผนวก ฎ**




ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.3.2 - 10 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนเบตงและพรมแดนสุไหงโก - ลก จังหวัดนราธิวาส**

## 6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

ที่ปรึกษาดำเนินการสรุปหลักการในการจัดทำและเสนอแผนระดับที่ 3 ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ซึ่งแผนปฏิบัติการฯ จะมีความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนระดับ 2 โดยเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ และแผนระดับที่ 3 อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดกรอบเวลาของแผนปฏิบัติการฯ ระยะต่าง ๆ พร้อมทั้งระบุรายละเอียดแผนงาน / โครงการ / กิจกรรม ระยะเวลาปีที่ดำเนินงาน / สิ้นสุดประมาณการงบประมาณที่ต้องใช้รายปี และหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก รวมทั้งระบุเป้าหมาย ผลลัพธ์ที่จะได้รับ ตัวชี้วัดที่สะท้อนผลลัพธ์ของเป้าหมาย และวิธีการติดตามผลการดำเนินงาน โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานประกอบด้วย

1) การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3

2) การจัดทำแผนการลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

3) เสนอแนวทางการติดตามและประเมินความก้าวหน้าของแผนงาน / โครงการ

### 6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3

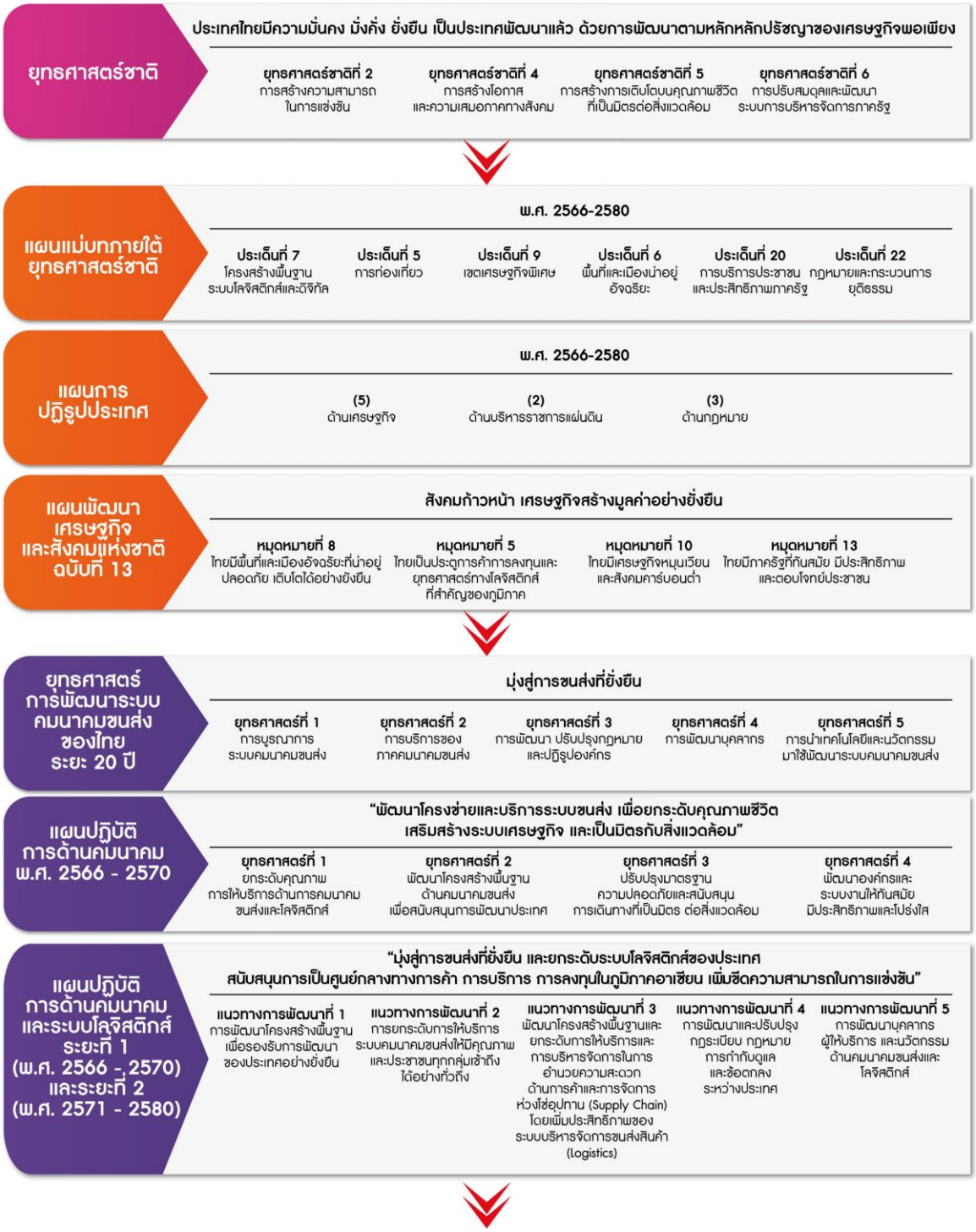
การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนทั้งสามระดับตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

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

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

**แผนระดับที่ 3** ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

รวมทั้งยังสอดคล้องของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) และยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (Bioeconomy, Circular Economy and Green Economy : BCG) ด้วย ดังแสดงใน**รูปที่ 6.4.1 - 1**




ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

**รูปที่ 6.4.1 - 1 สรุปความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง**

### 6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

ที่ปรึกษานำข้อมูลโครงการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญจากปัจจัยต่าง ๆ มาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการฯ ตามห้วงระยะเวลา 5 ปี 10 ปี และ 15 ปี สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

**1) ช่วงระยะเวลาการลงทุนของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์**

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)** กำหนดให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ มีความท้าทาย นำไปสู่การพัฒนา รวมทั้งคำนึงถึงผู้ได้รับผลประโยชน์และลักษณะของผลประโยชน์ที่ได้รับในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ การลงทุนระยะสั้น การลงทุนระยะกลาง และการลงทุนระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนี้

**<u>การลงทุนระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570)</u>** มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ไม่สมบูรณ์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในระยะสั้น และลดอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่ง

**<u>การลงทุนระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)</u>** เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และศักยภาพบุคลากรเพื่อให้มีความสามารถในการบริหารจัดการและรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม

**<u>การลงทุนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)</u>** เป็นการพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการตัดสินใจและวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องแม่นยำ ด้วยหลักการบริหารตลอดห่วงโซ่อุปทาน ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สะดวกสบาย เข้าถึงได้ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**2) การประเมินความสำคัญของโครงการ**

ที่ปรึกษาพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการจากกลุ่มปัจจัยที่เหมาะสมดัง**หัวข้อ 6.1**

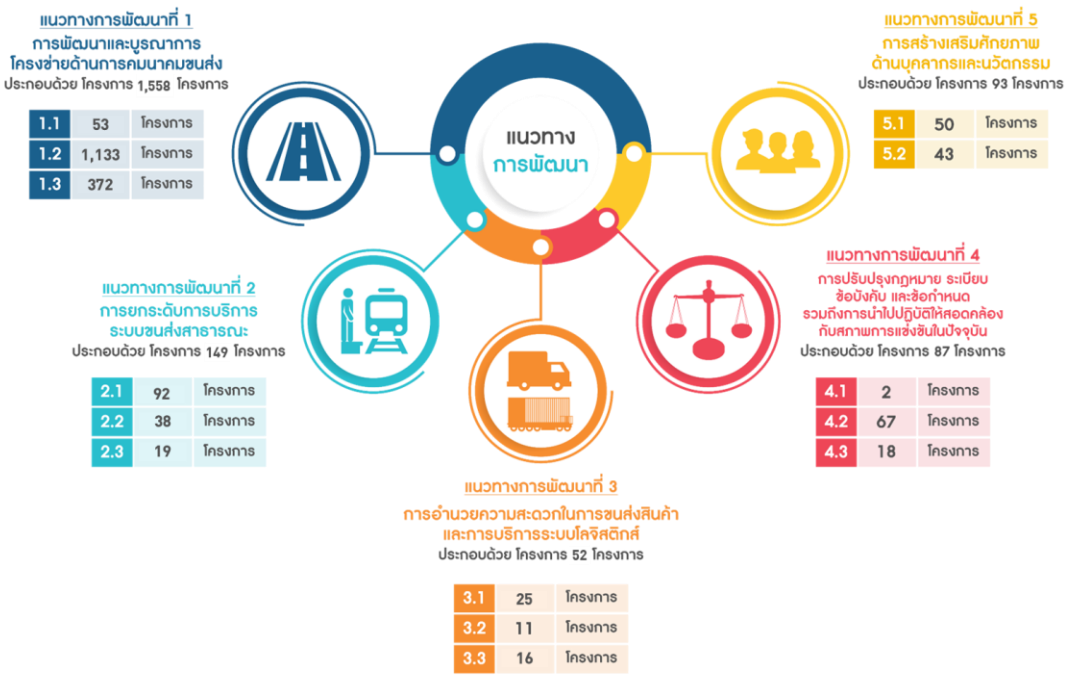
**3) รูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม**

ที่ปรึกษาจะพิจารณารายละเอียดรูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมของแต่ละโครงการ โดยการศึกษาเป็นการลงทุนโดยภาครัฐทั้งโครงการ และรัฐ - เอกชนร่วมลงทุน (Public - Private Partnership : PPP)

นอกจากนี้ที่ปรึกษาจะแสดงรายละเอียดของการดำเนินงานในกิจกรรมและขั้นตอนต่าง ๆ อาทิ ประมาณการการลงทุน แหล่งเงินทุน การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การศึกษาผลกระทบและมาตรการการแก้ไขสิ่งแวดล้อม

**4) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)**

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่ปรึกษาได้นำแผนงาน / โครงการมาบรรจุไว้ตามแนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง โดยได้พิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการตามหลักเกณฑ์ในการการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) และผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่ได้นำเสนอไว้ใน**หัวข้อ 6.1 - 6.3** ข้างต้น แผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย ชื่อแผนงาน / โครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ ตัวชี้วัด แหล่งเงิน ปีดำเนินการ ที่มาของแผนงาน / โครงการ และวงเงินงบประมาณ แยกตามกลุ่มจังหวัด ซึ่งรายละเอียดทั้งหมดแสดงแยกไว้ในรายงานแผนปฏิบัติการฯ แยกรายกลุ่มจังหวัด ซึ่งพบว่าแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วยแผนงาน / โครงการรวมทั้งสิ้น 1,939 โครงการ คิดเป็นวงเงินลงทุนรวมกันทั้งสิ้น 2.06 ล้านล้านบาท ตลอดระยะเวลา 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) ดังแสดงใน**รูปที่ 6.4.2 - 1** และ**ตารางที่ 6.4.2 - 1** โดยส่วนใหญ่แผนงาน / โครงการจะปรากฏอยู่ในแนวทางการพัฒนาที่ 1 มากที่สุด คือ 1,558 โครงการ และคิดเป็นวงเงินลงทุนจำนวน 1.19 ล้านล้านบาท




ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

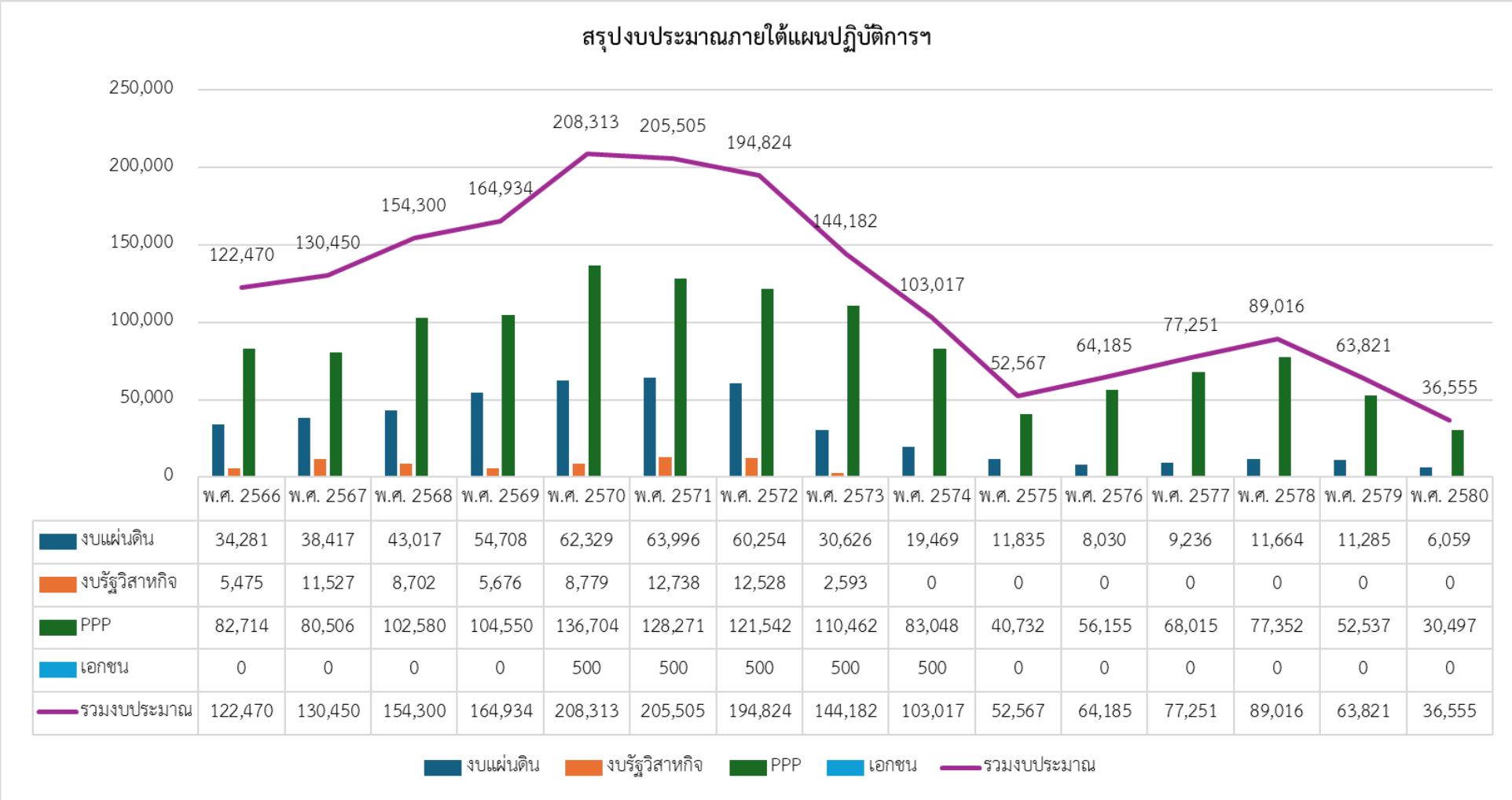
**รูปที่ 6.4.2 - 1 สรุปภาพรวมแผนงาน / โครงการ และวงเงินลงทุนรวมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)**

**ตารางที่ 6.4.2 - 1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุน**

| แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ | จำนวน (โครงการ) | มูลค่าการลงทุน (ลบ.) |
|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง** | **1,558** | **1,190,145.93** |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | 53 | 22,262.30 |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | 1,133 | 253,368.30 |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | 372 | 914,515.33 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ** | **149** | **858,467.33** |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | 92 | 798,438.63 |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | 38 | 252.00 |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | 12 | 59,776.70 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์** | **52** | **1,720.61** |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | 25 | 752.79 |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | 11 | 305.00 |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | 16 | 662.82 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน** | **87** | **517.80** |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | 2 | 15.00 |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล | 67 | 139.80 |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | 18 | 363.00 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม** | **93** | **5,321.39** |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 50 | 660.04 |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 43 | 4,661.35 |
| **รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)** | **1,939** | **2,056,173.05** |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณารายละเอียดแหล่งเงินของแผนปฏิบัติการฯ พบว่า ประกอบด้วย งบประมาณแผ่นดิน งบรัฐวิสาหกิจ เงินลงทุนจากภาคเอกชนภายใต้ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ดังแสดงรายละเอียดใน**รูปที่ 6.4.2 - 2**




| | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| งบแผ่นดิน | 34,281 | 38,417 | 43,017 | 54,708 | 62,329 | 63,996 | 60,254 | 30,626 | 19,469 | 11,835 | 8,030 | 9,236 | 11,664 | 11,285 | 6,059 |
| งบรัฐวิสาหกิจ | 5,475 | 11,527 | 8,702 | 5,676 | 8,779 | 12,738 | 12,528 | 2,593 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PPP | 82,714 | 80,506 | 102,580 | 104,550 | 136,704 | 128,271 | 121,542 | 110,462 | 83,048 | 40,732 | 56,155 | 68,015 | 77,352 | 52,537 | 30,497 |
| เอกชน | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| รวมงบประมาณ | 122,470 | 130,450 | 154,300 | 164,934 | 208,313 | 205,505 | 194,824 | 144,182 | 103,017 | 52,567 | 64,185 | 77,251 | 89,016 | 63,821 | 36,555 |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**รูปที่ 6.4.2 - 2 สรุปภาพรวมแผนงาน / โครงการ และวงเงินลงทุนรวมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) แยกตามแหล่งเงิน**

นอกจากนี้ ในการขับเคลื่อนแผนงานภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าวไปสู่ปฏิบัติได้ จำเป็นต้องพิจารณาความสามารถในการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินของแผนปฏิบัติการที่มีทั้งหมดของ สนข. อันประกอบด้วย แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) แผนปฏิบัติการฯ GMS ในส่วนของภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก (แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้) รวมทั้งแผนปฏิบัติการฯ GMS ในส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่กำลังดำเนินการศึกษาอยู่ เพื่อให้งบประมาณของแผนปฏิบัติการทั้งหมดอยู่ภายในกรอบวงเงินลงทุนภายใต้งบประมาณประจำปีในช่วงปี พ.ศ. 2568 - 2580

ขณะที่ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ ตามแนวทางการพัฒนาของทั้ง 10 กลุ่มจังหวัด แสดงไว้ใน **ตารางที่ 6.4.2 - 2** ถึง **ตารางที่ 6.4.2 - 11**

**ตารางที่ 6.4.2 - 2 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน (จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (215 โครงการ)** | 67,169.82 | 3,883.17 | 4,418.77 | 4,704.37 | 7,178.29 | 10,517.54 | 13,849.54 | 10,393.18 | 2,588.15 | 1,339.18 | 910.05 | 783.90 | 356.88 | 510.96 | 484.72 | 125.43 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | 190.00 | 95.00 | 39.21 | - | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | 30,344.93 | 3,366.62 | 3,048.74 | 1,476.19 | 2,711.24 | 4,803.94 | 5,891.94 | 2,888.00 | 1,176.00 | 512.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุนและคุณภาพชีวิตประชาชน | 36,634.89 | 421.55 | 1,330.82 | 3,228.18 | 4,447.05 | 5,713.60 | 7,957.60 | 7,505.18 | 1,412.15 | 827.18 | 910.05 | 783.90 | 356.88 | 510.96 | 484.72 | 125.43 | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (12 โครงการ)** | 14,333.00 | - | - | - | 22.00 | 22.00 | 60.00 | 10.00 | 17.50 | 13.50 | 2,135.85 | 2,135.85 | 3,543.25 | 3,543.25 | 2,829.80 | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | 96.00 | - | - | - | 22.00 | 22.00 | 32.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | 28.00 | - | - | - | - | - | 28.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | 14,209.00 | - | - | - | - | - | - | - | 7.50 | 13.50 | 2,135.85 | 2,135.85 | 3,543.25 | 3,543.25 | 2,829.80 | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (6 โครงการ)** | 290.00 | - | - | - | 40.00 | 40.00 | 35.00 | 50.00 | 70.00 | 55.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | 120.00 | - | - | - | 40.00 | 40.00 | 20.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กลุ่มจังหวัดไม่มีพื้นที่ติดกับด่านชายแดน |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | 170.00 | - | - | - | - | - | 15.00 | 30.00 | 70.00 | 55.00 | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (12 โครงการ)** | 38.80 | - | - | 0.80 | 20.00 | 18.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | 8.80 | - | - | 0.80 | 5.00 | 3.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | 30.00 | - | - | - | 15.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 2 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน (จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (4 โครงการ)** | 2,598.00 | - | - | - | - | 565.00 | 505.00 | 506.00 | 506.00 | 506.00 | 6.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 38.00 | - | - | - | - | 5.00 | 5.00 | 6.00 | 6.00 | 6.00 | 6.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 2,560.00 | - | - | - | - | 560.00 | 500.00 | 500.00 | 500.00 | 500.00 | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 84,429.62 | 3,883.17 | 4,418.77 | 4,705.17 | 7,260.29 | 11,162.54 | 14,622.04 | 10,959.18 | 3,181.65 | 1,976.68 | 3,177.90 | 2,920.75 | 3,901.13 | 4,055.21 | 3,315.52 | 125.43 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 3 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี สุพรรณบุรี)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (167 โครงการ)** | **147,153.04** | **2,861.35** | **3,718.98** | **4,417.82** | **5,957.89** | **4,348.00** | **3,022.00** | **2,626.60** | **2,996.70** | **1,840.20** | **890.00** | **1,653.17** | **15,542.41** | **36,790.70** | **34,624.37** | **22,547.11** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **580.56** | 95.53 | 250.57 | - | - | 30.00 | 30.00 | 12.50 | 12.50 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **30,917.35** | 2,340.14 | 2,879.15 | 3,077.66 | 4,353.99 | 3,490.00 | 2,300.00 | 1,542.00 | 1,604.00 | 904.00 | 290.00 | 520.00 | 1,040.00 | 1,580.00 | 1,680.00 | 1,070.00 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **115,655.13** | 425.68 | 589.27 | 1,340.16 | 1,603.90 | 828.00 | 692.00 | 1,072.10 | 1,380.20 | 936.20 | 600.00 | 1,133.17 | 14,502.41 | 35,210.70 | 32,944.37 | 21,477.11 | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (6 โครงการ)** | **98.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **38.00** | **15.00** | **30.00** | **15.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **20.00** | - | - | - | - | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **18.00** | - | - | - | - | 18.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **60.00** | - | - | - | - | - | 15.00 | 30.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (3 โครงการ)** | **120.00** | **-** | **-** | **-** | **7.00** | **14.00** | **14.00** | **-** | **17.00** | **34.00** | **34.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | **35.00** | - | - | - | 7.00 | 14.00 | 14.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **85.00** | - | - | - | - | - | - | - | 17.00 | 34.00 | 34.00 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | จุดปลายทางการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในระยะใกล้ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำไม่ช่วยลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากมีค่ายกขนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายคงที่สูง |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (7 โครงการ)** | **105.00** | **-** | **-** | **-** | **18.00** | **2.00** | **7.00** | **38.00** | **40.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **20.00** | - | - | - | 18.00 | 2.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **85.00** | - | - | - | - | - | 7.00 | 38.00 | 40.00 | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 3 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี สุพรรณบุรี) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (5 โครงการ)** | 25.00 | - | - | - | 2.50 | 12.50 | - | - | 10.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 2.00 | - | - | - | 1.00 | 1.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 23.00 | - | - | - | 1.50 | 11.50 | - | - | 10.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 147,501.04 | 2,861.35 | 3,718.98 | 4,417.82 | 5,985.39 | 4,414.50 | 3,058.00 | 2,694.60 | 3,078.70 | 1,874.20 | 924.00 | 1,653.17 | 15,542.41 | 36,790.70 | 34,624.37 | 22,547.11 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 4 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (131 โครงการ)** | **26,675.36** | **1,585.59** | **2,450.44** | **2,077.69** | **1,961.41** | **2,916.28** | **2,422.65** | **2,462.65** | **1,348.65** | **807.05** | **849.05** | **1,067.21** | **912.73** | **1,060.34** | **1,144.28** | **889.55** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **528.00** | 42.50 | 35.42 | 63.58 | 21.60 | 65.60 | 65.60 | 65.60 | 65.60 | 44.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **17,739.48** | 990.05 | 1,477.15 | 1,145.96 | 1,327.81 | 2,212.68 | 1,917.05 | 1,507.05 | 389.05 | 699.05 | 849.05 | 989.05 | 529.05 | 409.05 | 609.05 | 809.05 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **8,407.88** | 553.05 | 937.87 | 868.15 | 612.00 | 638.00 | 440.00 | 890.00 | 894.00 | 64.00 | - | 78.16 | 383.68 | 651.29 | 535.23 | 80.50 | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (10 โครงการ)** | **154.00** | **-** | **-** | **-** | **20.00** | **74.00** | **10.00** | **20.00** | **30.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **80.00** | - | - | - | 20.00 | 40.00 | - | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **24.00** | - | - | - | - | 24.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **50.00** | - | - | - | - | 10.00 | 10.00 | - | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (8 โครงการ)** | **285.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **107.50** | **12.50** | **135.00** | **30.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | **100.00** | - | - | - | - | 12.50 | 12.50 | 45.00 | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **30.00** | - | - | - | - | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **155.00** | - | - | - | - | 65.00 | - | 90.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (6 โครงการ)** | **6.00** | **-** | **-** | **0.80** | **4.00** | **1.20** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **6.00** | - | - | 0.80 | 4.00 | 1.20 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | การใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสอดคล้องกับกิจกรรมการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 4 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (9 โครงการ)** | 149.00 | 25.00 | - | - | 2.00 | 22.00 | 20.00 | 20.00 | 20.00 | 20.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 124.00 | 10.5 | - | - | 2.00 | 22.00 | 20.00 | 20.00 | 20.00 | 20.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 25.00 | 25.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 27,269.36 | 1,610.59 | 2,450.44 | 2,078.49 | 1,987.41 | 3,120.98 | 2,465.15 | 2,637.65 | 1,428.65 | 827.05 | 869.05 | 1,067.21 | 912.73 | 1,060.34 | 1,144.28 | 889.55 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 5 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (136 โครงการ)** | 131,247.46 | 3,092.01 | 4,884.85 | 12,464.02 | 13,673.89 | 20,095.68 | 31,232.73 | 24,138.31 | 14,251.38 | 202.72 | 242.72 | 282.72 | 582.72 | 802.72 | 682.72 | 322.72 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | โครงข่ายคมนาคมสายย่อยที่เชื่อมต่อไปยังสายหลักมีความสมบูรณ์ครบถ้วนแล้ว |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | 27,611.58 | 2,349.08 | 3,379.98 | 3,618.26 | 2,861.85 | 3,359.33 | 2,270.72 | 2,334.72 | 730.72 | 202.72 | 242.72 | 282.72 | 582.72 | 802.72 | 682.72 | 322.72 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | 103,635.88 | 742.92 | 1,504.87 | 8,845.75 | 10,812.03 | 16,736.35 | 28,962.01 | 21,803.59 | 13,520.66 | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (11 โครงการ)** | 237.00 | 59.00 | - | - | 30.00 | 40.00 | 43.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 5.00 | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | 119.00 | 59.00 | - | - | 30.00 | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | 28.00 | - | - | - | - | - | 28.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | 90.00 | - | - | - | - | 10.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 5.00 | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (2 โครงการ)** | 55.00 | - | - | - | 10.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | 12.50 | 12.50 | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | 55.00 | - | - | - | 10.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | 12.50 | 12.50 | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กลุ่มจังหวัดไม่มีพื้นที่ติดกับด่านชายแดน |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | จุดปลายทางการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในระยะใกล้ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำไม่ช่วยลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากมีค่ายกขนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายคงที่สูง |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (9 โครงการ)** | 24.40 | - | - | 2.40 | 4.00 | 8.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | 6.40 | - | - | 2.40 | 4.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | 18.00 | - | - | - | - | 8.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 5 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (5 โครงการ)** | 135.00 | 25.00 | - | - | 6.25 | 18.39 | 18.39 | 18.39 | 12.14 | 12.14 | 12.14 | 12.14 | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 60.00 | - | - | - | - | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 75.00 | 25.00 | - | - | 6.25 | 9.82 | 9.82 | 9.82 | 3.57 | 3.57 | 3.57 | 3.57 | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 131,698.86 | 3,176.01 | 4,884.85 | 12,466.42 | 13,724.14 | 20,172.07 | 31,314.13 | 24,171.71 | 14,278.53 | 229.87 | 269.87 | 299.87 | 595.22 | 815.22 | 682.72 | 322.72 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 6 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (142 โครงการ)** | **101,541.00** | **5,745.29** | **4,824.08** | **6,383.43** | **11,096.32** | **15,948.22** | **18,469.42** | **18,440.73** | **8,828.77** | **3,404.20** | **44.20** | **218.79** | **306.09** | **306.09** | **218.79** | **44.20** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **9,360.92** | 2,731.09 | 1,412.04 | 515.93 | 273.80 | 42.50 | 12.50 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **15,885.77** | 1,229.60 | 1,115.77 | 1,918.27 | 3,225.76 | 4,225.76 | 2,124.20 | 884.20 | 204.20 | 44.20 | 44.20 | 44.20 | 44.20 | 44.20 | 44.20 | 44.20 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **76,294.31** | 1,784.61 | 2,296.27 | 3,949.24 | 7,596.77 | 11,679.96 | 16,332.72 | 17,556.53 | 8,624.57 | 3,360.00 | - | 174.59 | 261.89 | 261.89 | 174.59 | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (14 โครงการ)** | **104,787.04** | **53.88** | **57.23** | **133.13** | **2,614.94** | **8,029.36** | **9,677.82** | **13,137.82** | **13,421.32** | **9,748.80** | **2,748.80** | **6,764.66** | **6,764.66** | **11,274.43** | **11,274.43** | **9,019.54** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **59,595.34** | 53.88 | 57.23 | 133.13 | 2,600.94 | 7,989.36 | 9,637.82 | 13,137.82 | 13,421.32 | 9,748.80 | 2,748.80 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **14.00** | - | - | - | 14.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **45,177.70** | - | - | - | - | 40.00 | 40.00 | - | - | - | - | 6,764.66 | 6,764.66 | 11,274.43 | 11,274.43 | 9,019.54 | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (3 โครงการ)** | **130.00** | **-** | **6.00** | **15.08** | **48.93** | **20.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **20.00** | **20.00** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | **90.00** | - | 6.00 | 15.08 | 48.93 | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กลุ่มจังหวัดไม่มีพื้นที่ติดกับด่านชายแดน |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **40.00** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 20.00 | 20.00 | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (6 โครงการ)** | **98.00** | **-** | **-** | **-** | **38.00** | **40.00** | **20.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **3.00** | - | - | - | 3.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **95.00** | - | - | - | 35.00 | 40.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 6 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (13 โครงการ)** | 1,565.37 | 3.26 | 12.11 | 1,275.00 | 34.50 | 30.50 | 63.83 | 63.83 | 51.33 | 18.00 | 13.00 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 165.00 | - | - | - | 13.43 | 9.43 | 42.76 | 42.76 | 42.76 | 9.43 | 4.43 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 1,400.37 | 3.26 | 12.11 | 1,275.00 | 21.07 | 21.07 | 21.07 | 21.07 | 8.57 | 8.57 | 8.57 | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 208,121.41 | 5,802.43 | 4,899.41 | 7,806.64 | 13,832.69 | 24,068.07 | 28,231.07 | 31,642.38 | 22,301.42 | 13,171.00 | 2,806.00 | 7,003.45 | 7,090.74 | 11,580.51 | 11,493.22 | 9,063.74 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 7 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (152 โครงการ)** | **58,863.21** | **4,486.34** | **4,660.60** | **4,352.23** | **3,442.66** | **2,903.33** | **5,162.01** | **8,114.62** | **6,943.78** | **6,327.96** | **1,437.05** | **138.00** | **1,337.47** | **2,490.94** | **2,490.94** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **1,385.35** | 93.93 | - | 12.00 | 33.00 | 60.00 | 20.00 | 40.00 | 40.00 | - | - | - | 175.29 | 350.58 | 350.58 | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **28,657.26** | 4,096.58 | 4,147.35 | 3,594.23 | 2,436.16 | 1,690.00 | 1,385.00 | 1,980.00 | 2,280.00 | 1,992.00 | 658.00 | 138.00 | 92.00 | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุนและคุณภาพชีวิตประชาชน | **28,820.60** | 295.83 | 513.25 | 746.00 | 973.50 | 1,153.33 | 3,757.01 | 6,094.62 | 4,623.78 | 4,335.96 | 779.05 | - | 1,070.18 | 2,140.36 | 2,140.36 | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (11 โครงการ)** | **587.50** | **-** | **151.00** | **207.00** | **151.50** | **55.00** | **23.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **516.50** | - | 151.00 | 207.00 | 143.50 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **31.00** | - | - | - | - | 24.00 | 7.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **40.00** | - | - | - | 8.00 | 16.00 | 16.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (7 โครงการ)** | **175.00** | **3.00** | **3.00** | **3.00** | **21.00** | **40.00** | **75.00** | **6.00** | **24.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | 75.00 | - | - | - | 18.00 | 37.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **70.00** | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 55.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **30.00** | - | - | - | - | - | - | 6.00 | 24.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (14 โครงการ)** | **63.40** | **-** | **-** | **-** | **5.00** | **8.40** | **-** | **45.00** | **5.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **10.00** | - | - | - | - | - | - | 5.00 | 5.00 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **13.40** | - | - | - | 5.00 | 8.40 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **40.00** | - | - | - | - | - | - | 40.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (11 โครงการ)** | **182.01** | **-** | **-** | **43.00** | **50.00** | **50.00** | **-** | **28.00** | **11.01** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | **14.01** | - | - | 3.00 | - | - | - | - | 11.01 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | **168.00** | - | - | 40.00 | 50.00 | 50.00 | - | 28.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | **59,871.11** | **4,489.34** | **4,814.60** | **4,605.23** | **3,670.16** | **3,056.73** | **5,260.01** | **8,193.62** | **6,983.79** | **6,327.96** | **1,437.05** | **138.00** | **1,337.47** | **2,490.94** | **2,490.94** | **-** | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 8 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (278 โครงการ)** | **106,555.25** | **6,804.39** | **6,026.23** | **5,153.00** | **6,843.79** | **7,959.33** | **12,672.28** | **13,673.90** | **11,815.57** | **9,465.09** | **2,514.14** | **2,224.14** | **2,578.34** | **2,282.54** | **1,994.54** | **1,622.14** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **2,617.10** | 464.73 | 378.45 | 170.00 | 170.00 | - | 20.00 | 220.00 | 400.00 | 400.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **43,586.01** | 5,309.88 | 4,604.03 | 2,946.70 | 4,537.50 | 4,004.75 | 1,334.14 | 1,414.14 | 634.14 | 1,064.14 | 1,414.14 | 1,504.14 | 1,464.14 | 1,014.14 | 654.14 | 1,238.14 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **60,352.14** | 1,029.77 | 1,043.75 | 2,036.31 | 2,136.30 | 3,954.58 | 11,318.14 | 12,039.76 | 10,781.43 | 8,000.95 | 1,100.00 | 720.00 | 1,114.20 | 1,268.40 | 1,340.40 | 384.00 | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (22 โครงการ)** | **18,385.91** | **101.27** | **37.37** | **101.85** | **3,582.43** | **5,327.73** | **5,360.20** | **3,596.20** | **36.00** | **20.00** | **20.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **18,265.91** | 101.27 | 37.37 | 92.85 | 3,582.43 | 5,303.73 | 5,313.20 | 3,556.20 | 36.00 | 20.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **40.00** | - | - | 9.00 | - | 24.00 | 7.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **80.00** | - | - | - | - | - | 40.00 | 40.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (8 โครงการ)** | **341.32** | **37.96** | **28.97** | **74.45** | **80.60** | **83.10** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | **133.50** | - | 7.00 | 25.30 | 50.60 | 50.60 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **30.00** | - | - | - | 15.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **177.82** | 37.96 | 21.97 | 49.15 | 15.00 | 17.50 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (11 โครงการ)** | **37.60** | **-** | **-** | **-** | **30.00** | **5.60** | **2.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **5.00** | - | - | - | 1.00 | 2.00 | 2.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **8.60** | - | - | - | 5.00 | 3.60 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **24.00** | - | - | - | 24.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (9 โครงการ)** | **87.00** | **-** | **-** | **-** | **33.00** | **14.00** | **10.00** | **10.00** | **10.00** | **10.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | **64.00** | - | - | - | 10.00 | 14.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | **23.00** | - | - | - | 23.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | **125,407.07** | **6,943.62** | **6,092.57** | **5,329.30** | **10,569.82** | **13,389.76** | **18,044.48** | **17,280.10** | **11,861.57** | **9,495.09** | **2,534.14** | **2,224.14** | **2,578.34** | **2,282.54** | **1,994.54** | **1,622.14** | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 9 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี ยะลา)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (120 โครงการ)** | **22,178.54** | **1,552.57** | **1,903.19** | **1,278.16** | **1,956.21** | **2,019.21** | **1,537.97** | **2,097.47** | **1,333.47** | **759.47** | **1,579.47** | **2,089.47** | **1,109.47** | **879.47** | **439.47** | **549.47** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **1,603.65** | 102.36 | 246.14 | 120.00 | 240.00 | 292.50 | 52.50 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **18,714.68** | 1,369.96 | 1,440.10 | 623.71 | 1,073.71 | 1,441.71 | 1,485.47 | 2,097.47 | 1,313.47 | 739.47 | 1,579.47 | 2,089.47 | 1,109.47 | 879.47 | 439.47 | 549.47 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **1,860.22** | 80.25 | 216.95 | 534.45 | 642.50 | 285.00 | - | - | 20.00 | 20.00 | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (7 โครงการ)** | **111.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **30.00** | **66.00** | **15.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **60.00** | - | - | - | - | 30.00 | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **21.00** | - | - | - | - | - | 21.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **30.00** | - | - | - | - | - | 15.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (6 โครงการ)** | **155.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **100.00** | **40.00** | **15.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | **50.00** | - | - | - | - | 10.00 | 25.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **75.00** | - | - | - | - | 75.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **30.00** | - | - | - | - | 15.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (7 โครงการ)** | **36.00** | **-** | **-** | **-** | **3.00** | **3.00** | **15.00** | **15.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **6.00** | - | - | - | 3.00 | 3.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **30.00** | - | - | - | - | - | 15.00 | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 9 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี ยะลา) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (9 โครงการ)** | 87.00 | - | - | 26.33 | 10.33 | 10.33 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 64.00 | - | - | 3.33 | 10.33 | 10.33 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 23.00 | - | - | 23.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 22,567.54 | 1,552.57 | 1,903.19 | 1,304.50 | 1,969.54 | 2,162.54 | 1,668.97 | 2,152.47 | 1,343.47 | 769.47 | 1,579.47 | 2,089.47 | 1,109.47 | 879.47 | 439.47 | 549.47 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 10 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน (จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง สตูล)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (172 โครงการ)** | **110,664.13** | **2,848.72** | **5,240.72** | **8,316.17** | **19,109.22** | **26,326.82** | **14,475.27** | **14,070.13** | **3,988.90** | **2,044.90** | **1,084.90** | **672.90** | **677.12** | **1,161.33** | **1,501.33** | **1,516.90** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **5,996.72** | 47.00 | 97.50 | 636.97 | 997.68 | 1,420.66 | 1,398.46 | 1,398.46 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **34,661.89** | 2,358.00 | 2,701.76 | 1,912.56 | 2,554.17 | 1,720.90 | 2,343.90 | 3,706.90 | 3,988.90 | 1,944.90 | 884.90 | 472.90 | 477.12 | 761.33 | 1,101.33 | 1,516.90 | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **70,005.52** | 443.73 | 2,441.46 | 5,766.64 | 15,557.37 | 23,185.26 | 10,732.91 | 8,964.77 | - | 100.00 | 200.00 | 200.00 | 200.00 | 400.00 | 400.00 | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (36 โครงการ)** | **37,936.56** | **23.46** | **127.90** | **504.18** | **938.03** | **662.98** | **304.92** | **8,730.21** | **10,457.65** | **10,363.76** | **5,739.38** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **37,873.56** | 23.46 | 127.90 | 486.18 | 938.03 | 617.98 | 304.92 | 8,730.21 | 10,457.65 | 10,363.76 | 5,739.38 | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **48.00** | - | - | 18.00 | - | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **15.00** | - | - | - | - | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (6 โครงการ)** | **130.00** | **-** | **-** | **-** | **20.00** | **-** | **20.00** | **40.00** | **-** | **-** | **15.00** | **15.00** | **-** | **-** | **6.67** | **6.67** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | **55.00** | - | - | - | 5.00 | - | - | - | - | - | 15.00 | 15.00 | - | - | 6.67 | 6.67 | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | **15.00** | - | - | - | 15.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | **60.00** | - | - | - | - | - | 20.00 | 40.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (14 โครงการ)** | **103.60** | **-** | **-** | **11.33** | **27.33** | **24.93** | **37.33** | **1.33** | **1.33** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วราชอาณาจักร ซึ่งอยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | **67.60** | - | - | 11.33 | 27.33 | 24.93 | 1.33 | 1.33 | 1.33 | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | **36.00** | - | - | - | - | - | 36.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 10 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน (จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง สตูล) (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (19 โครงการ)** | 260.60 | - | - | 28.94 | 19.67 | 173.97 | 8.77 | 14.77 | 11.50 | 3.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 27.03 | - | - | 6.57 | 1.12 | 4.12 | 4.12 | 4.12 | 4.00 | 3.00 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 233.57 | - | - | 22.37 | 18.55 | 169.85 | 4.65 | 10.65 | 7.50 | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | 149,094.89 | 2,872.18 | 5,368.62 | 8,860.62 | 20,114.25 | 27,188.70 | 14,846.29 | 22,856.44 | 14,459.38 | 12,411.66 | 6,839.28 | 687.90 | 677.12 | 1,161.33 | 1,508.00 | 1,523.57 | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 11 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกรุงเทพมหานคร**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (60 โครงการ)** | 418,098.13 | 6,528.27 | 17,288.21 | 17,790.62 | 14,694.21 | 17,328.21 | 24,743.83 | 50,635.63 | 49,087.88 | 44,620.51 | 32,250.88 | 46,134.77 | 43,575.00 | 28,058.66 | 6,216.90 | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | โครงข่ายคมนาคมสายย่อยที่เชื่อมต่อไปยังสายหลักมีความสมบูรณ์ครบถ้วนแล้ว |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | 5,249.37 | 1,034.68 | 1,508.09 | 581.19 | 550.92 | 95.20 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | 412,848.77 | 5,493.59 | 15,780.12 | 17,209.43 | 14,143.29 | 17,233.01 | 24,743.83 | 50,635.63 | 49,087.88 | 44,620.51 | 32,250.88 | 46,134.77 | 43,575.00 | 28,058.66 | 6,216.90 | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (10 โครงการ)** | 681,837.32 | 82,737.40 | 74,587.79 | 84,850.70 | 71,099.96 | 82,220.96 | 61,395.07 | 21,571.40 | 16,171.40 | 11,371.40 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | 681,812.32 | 82,712.40 | 74,587.79 | 84,850.70 | 71,099.96 | 82,220.96 | 61,395.07 | 21,571.40 | 16,171.40 | 11,371.40 | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | การกำหนดราคาค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะและรถรับจ้างสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครอยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | 25.00 | 25.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (1 โครงการ)** | 39.29 | 13.36 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | 39.29 | 13.36 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กรุงเทพมหานครไม่มีพื้นที่ติดกับด่านชายแดน |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | แผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพสำหรับขนส่งสินค้าอยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฯ |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (1 โครงการ)** | 5.00 | - | - | - | 5.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ดังนั้นจึงยังไม่มีความจำเป็นในการเสนอข้อกฎหมายใหม่ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิผล | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | มีการนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดไปปฏิบัติใช้อย่างเหมาะสมแล้ว |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | 5.00 | - | - | - | 5.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.4.2 - 11 สรุปงบประมาณแผนงาน / โครงการของกรุงเทพมหานคร (ต่อ)**

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2566 | พ.ศ. 2567 | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (9 โครงการ)** | 232.41 | - | 22.21 | 84.12 | 21.46 | 27.46 | 28.46 | 28.46 | 5.21 | 5.21 | 5.21 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | **102.00** | - | 3.75 | 27.17 | 10.92 | 16.92 | 17.92 | 17.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | 0.92 | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | **130.41** | - | 18.46 | 56.95 | 10.54 | 10.54 | 10.54 | 10.54 | 4.29 | 4.29 | 4.29 | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | **1,100,212.15** | **89,279.02** | **91,898.22** | **102,725.44** | **85,820.63** | **99,576.63** | **86,167.36** | **72,235.49** | **65,264.49** | **55,997.12** | **32,256.09** | **46,135.69** | **43,575.92** | **28,059.58** | **6,217.82** | **0.92** | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

รายละเอียดและเนื้อหาของแผนงาน / โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ แสดงในเล่มรายงานแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ของแต่ละกลุ่มจังหวัด

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)**

**สารบัญ**

**ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร**

**ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยของมติรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560**

2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)

2.2 แผนระดับที่ 2

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

2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ

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

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง

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

2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

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

**ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ**

**ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ**

4.1 การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการฯ

4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ

4.2.1 วัตถุประสงค์

4.2.2 เป้าหมายและตัวชี้วัด

4.2.3 วิสัยทัศน์

4.2.4 แนวทางการดำเนินการ / พัฒนา

4.3 โครงการสำคัญ

4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

### 6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน / โครงการ

เพื่อให้การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงานหรือโครงการมีความสอดคล้องกับรูปแบบและหลักการของ สนข. ที่ปรึกษาจึงได้ทบทวนแนวทางการประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน โครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

**1) การทบทวนการประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน / โครงการ**

จากการศึกษาการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน / โครงการด้านการจราจรและขนส่งของ สนข. (2547) สามารถสรุปได้ว่า การติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการทำให้ทราบผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานหรือโครงการว่าบรรลุเป้าหมายหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อทราบถึงปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินโครงการและเป็นการติดตามการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการติดตามและประเมินผลแผนงาน / โครงการต้องครอบคลุมประเด็นสำคัญต่อไปนี้

**ระยะเวลาในการดำเนินงาน** ต้องระบุวันที่เริ่มดำเนินการและวันสิ้นสุดของโครงการ

**งบประมาณ** ต้องรายงานการใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละงวดที่มีการใช้จ่ายเงิน รวมถึงการใช้เงินในแต่ละช่วงเวลา

**ความก้าวหน้าของโครงการ** เป็นการเปรียบเทียบความก้าวหน้าของการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงกับแผนที่วางไว้ ในลักษณะของร้อยละของการดำเนินงาน และร้อยละของการใช้จ่ายเงินเปรียบเทียบกับแผนการใช้เงินในแต่ละเดือน

**1.1) ระบบประเมินผล**

ระบบประเมินผลแบ่งออกเป็น 3 ระดับตามพื้นที่ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ โดยการประเมินผลในระดับต่าง ๆ มีรายละเอียด ดังนี้

**1.1.1) ระดับจังหวัด** แบ่งย่อยออกเป็น ระดับโครงการ และกลุ่มงาน

**(1) ระดับโครงการ**

ระบบประเมินโครงการ ประกอบด้วย การเลือกดัชนีตัวชี้วัด การถ่วงน้ำหนักของดัชนีชี้วัด และเกณฑ์ของดัชนีชี้วัดและการแปลงคะแนนความสำเร็จ

**(1.1) การเลือกดัชนีตัวชี้วัด** เลือกดัชนีชี้วัดที่จะใช้ในการประเมินผลโครงการ สามารถเลือกดัชนีชี้วัดเพียงตัวเดียวหรือมากกว่า ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะวัตถุประสงค์ และเป้าหมายโครงการเป็นสำคัญ

**(1.2) การถ่วงน้ำหนักของดัชนีชี้วัด** มุ่งเน้นวัดผลผลิตและผลลัพธ์ (Output and Outcome) ของการดำเนินงานและการจัดการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ตามผลผลิตและผลลัพธ์ ได้แก่ ดัชนีชี้วัดหลัก (Major indicators) และดัชนีชี้วัดรอง (Minor indicators)

(1.2.1) ดัชนีชี้วัดหลัก (Major indicators) แสดงถึงความสำเร็จระดับผลลัพธ์ (Outcome) ของการดำเนินโครงการ มีน้ำหนักเท่ากับ 2

(1.2.2) ดัชนีชี้วัดรอง (Minor indicators) แสดงถึงความสำเร็จในระดับผลผลิต (Output) ของการดำเนินโครงการมีน้ำหนักเท่ากับ 1

**(1.3) เกณฑ์ของดัชนีชี้วัดและการแปลงคะแนนความสำเร็จ** เพื่อการประเมินผลอยู่ในรูปแบบเดียวกันและสามารถพิจารณาดัชนีชี้วัดร่วมกัน การแปลงเป็นคะแนนความสำเร็จใน 3 ระดับ คือ 0 1 และ 2 คะแนน ซึ่งตัวเลขแต่ละตัวจะมีความหมายในตัวเอง ไม่ว่าจะเป็นดัชนีชี้วัดในเชิงปริมาณหรือเชิงคุณภาพ

โดยคะแนน 0 คะแนน หมายถึง ความไม่สำเร็จหรือมีความพึงพอใจอยู่ในระดับต่ำ คะแนน 1 คะแนน หมายถึง ความสำเร็จหรือความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง และคะแนน 2 คะแนน หมายถึง ความสำเร็จหรือมีความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง สำหรับเกณฑ์การวัดผลของดัชนีชี้วัดแต่ละตัวสามารถแบ่งออกเป็น 2 แบบ ได้แก่

(1.3.1) **เกณฑ์ที่เป็นตัวเลขเดี่ยว** มี 2 ลักษณะ คือ การให้คะแนน 3 ระดับ (0 1 และ 2) และการให้คะแนน 2 ระดับ (0 และ 2)

**คะแนน 3 ระดับ** ได้แก่ ความเร็วในการเดินทาง ระยะเวลาในการรอใช้บริการ เป็นต้น โดยค่าของข้อมูลที่รวบรวมได้ จะแปลงเป็นค่าคะแนนแต่ละระดับ โดยคะแนน 0 คะแนน หมายถึง ค่าที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล ต่ำกว่าเกณฑ์ คะแนน 1 คะแนน หมายถึง ค่าที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเท่ากับเกณฑ์ และคะแนน 2 คะแนน หมายถึง ค่าที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลสูงกว่าเกณฑ์

**คะแนน 2 ระดับ** ใช้กับดัชนีชี้วัดที่มีเกณฑ์ในระดับสูงสุดไม่สามารถทำได้สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นกรณีสุดขั้ว (Extreme case) เช่น จำนวนเส้นทางที่ต้องซ่อมบำรุงก่อนระยะเวลากำหนด เกณฑ์ที่กำหนดไว้ คือ 0 โดยที่คะแนน 0 คะแนน หมายถึง การดำเนินงานไม่สำเร็จหรืออยู่ในระดับที่ไม่พึงประสงค์ คะแนน 2 คะแนน หมายถึง การดำเนินงานสำเร็จอยู่ในระดับที่พึงพอใจหรือได้มีการพัฒนาดีขึ้น

(1.3.2) **เกณฑ์คะแนนเป็นช่วง** จะมีความต่อเนื่องของข้อมูลที่รวบรวมได้ เช่น ข้อมูลความพึงพอใจ หรือระดับการบริการของโครงข่ายถนนด้านความล่าช้าที่ทางแยก โดยกำหนดคะแนนออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ 0 1 และ 2 ตัวอย่างการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนด้านความล่าช้าที่ทางแยกกำหนดแสดงดัง **รูปที่ 6.4.3 - 1**

| ระดับการให้บริการ | ความล่าช้าที่ต้องหยุด (วินาที) | |
|---|---|---|
| A | < 5.0 | ได้คะแนน 2 คะแนน |
| B | 5.1 – 15.0 | |
| C | 15.1 – 25.0 | ได้คะแนน 1 คะแนน |
| D | 25.1 – 40.0 | |
| E | 40.1 – 60.0 | ได้คะแนน 0 คะแนน |
| F | > 60.0 | |

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 1 ตัวอย่างการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนด้านความล่าช้าที่ทางแยก**

เมื่อรวมคะแนนความสำเร็จทั้งหมดโดยการหาค่าความสำเร็จของโครงการในรูปดัชนีเดี่ยว "Single indicator" รูปอัตราส่วนร้อยละจะสามารถบอกได้ว่าโดยรวมแล้วโครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จหรือไม่ หากโครงการได้คะแนนเกินกว่าร้อยละ 50 ถือว่าโครงการดังกล่าวโดยเฉลี่ยแล้วมีความสำเร็จในการดำเนินงาน แสดงตัวอย่างการประเมินผลมาตรการจัดเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Rapid Bus) ดัง**ตารางที่ 6.4.3 - 1**

**ตารางที่ 6.4.3 - 1 ตัวอย่างการประเมินผลมาตรการจัดเดินรถเมล์เร็วพิเศษ (Rapid Bus)**

| ดัชนีชี้วัด | ประเภทดัชนีชี้วัด (น้ำหนัก) | ค่าที่ได้จากการสำรวจ / รวบรวม* | เกณฑ์ | คะแนน (0 1 2) | คะแนนความสำเร็จ (คำแนนที่ได้ x น้ำหนัก) | คะแนนเต็ม (คะแนนสูงสุด x น้ำหนัก) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. ระยะเวลาในการรอใช้บริการ | Major indicator (2) | 20 นาที | 20 นาที | 0 | 0 (0x2) | 4 (2x2) |
| 2. ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง | Major indicator (2) | 15 กม./ชม. | 15 กม./ชม. | 0 | 0 (0x2) | 4 (2x2) |
| 3. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อระยะเวลาในการรอใช้บริการ | Major indicator (2) | 3.78 | 1.00 - 2.33<br>2.34 - 3.66<br>3.67 - 5.00 | 2 | 4 (2x2) | 4 (2x2) |
| 4. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อความเร็วในการเดินทาง | Major indicator (2) | 2.57 | 1.00 - 2.33<br>2.34 - 3.66<br>3.67 - 5.00 | 1 | 2 (1x2) | 4 (2x2) |
| 5. จำนวนผู้โดยสารต่อที่นั่ง | Major indicator (2) | 135% | 150% | 2 | 2 (2x1) | 2 (2x1) |
| **รวม** | | | | | **8** | **18** |

หมายเหตุ * หมายถึง ตัวเลขสมมติ ความเร็วสำเร็จของมาตรการเดินรถเมล์เร็วพิเศษ = (8/18)x100 = 44.44%

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ.2547)

**(2) ระดับกลุ่มงาน**

คำนวณได้จากการหาค่าเฉลี่ยร้อยละของความสำเร็จในระดับโครงการเป็นฐานในการคำนวณ ดัง**สมการที่ 6.4.3 - 1** การจัดโครงการแก้ไขปัญหาจราจรอยู่ในรูปของกลุ่มงาน 6 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มงานที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- กลุ่มงานที่ 2 การจัดการจราจรบนถนน
- กลุ่มงานที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนน
- กลุ่มงานที่ 4 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน
- กลุ่มงานที่ 5 การบริหารและการจัดการ
- กลุ่มงานที่ 6 กลุ่มงานพิเศษ

$$\text{ความสำเร็จของโครงการในกลุ่มงานโดยเฉลี่ย (\%)} = \frac{\text{ผลรวมของร้อยละความสำเร็จของโครงการในกลุ่มงาน}}{\text{ผลรวมของจำนวนโครงการทั้งหมดในกลุ่มงาน}}$$ **สมการที่ 6.4.3 - 1**

ตัวอย่าง โครงการในกลุ่มงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ มีโครงการภายในกลุ่มงาน 3 โครงการ ประเมินคะแนนความสำเร็จของแต่ละโครงการดังนี้

- มาตรการจัดเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ คะแนนความสำเร็จร้อยละ 44.44
- มาตรการจัดเดินรถโดยสารสำหรับสตรี คะแนนความสำเร็จร้อยละ 58.33
- โครงการ Park and Ride คะแนนความสำเร็จร้อยละ 50.00

ดังนั้น ความสำเร็จของโครงการในกลุ่มงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉลี่ยเท่ากับ

$$= \frac{44.44\%+58.33\%+50.00\%}{3} = 50.92\%$$

**1.1.2) ระดับภูมิภาคและระดับประเทศ**

พิจารณาจากกลยุทธ์ที่จะนำไปสู่ “ระบบการจราจรที่ดี” ประกอบด้วย

**(1) ความสะดวกรวดเร็ว (Mobility and Accessibility)** มีความสะดวกรวดเร็ว และราคาเป็นธรรม รวมถึงประชาชนมีโอกาสใช้บริการใกล้เคียงกัน

**(2) ความปลอดภัย (Safety)** มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงประสิทธิผลของระบบการจราจร

**(3) ผลกระทบทางมลภาวะ (Environmental Impact)** ศึกษาประสิทธิผลของระบบการจราจรและขนส่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นถึงสาเหตุของการเกิด และชนิดของการเกิดมลภาวะ

**(4) การประหยัดทรัพยากร (Resource Conservation)** การจราจรที่ดีต้องสนองตอบต่อการประหยัดพลังงาน

**(5) เศรษฐกิจ (Economy)** มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2544 - 2563 ในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม (มหภาค) และท้องถิ่น (จุลภาค)

ในแต่ละกลยุทธ์ได้กำหนดเป็นประเด็นต่าง ๆ โดยในแต่ละประเด็นจะประกอบด้วยดัชนีชี้วัด ซึ่งการประเมินผลจะพิจารณาในแต่ละประเด็นและใช้ข้อมูลทุติยภูมิทั้งหมด ยกตัวอย่างกลยุทธ์ที่ 1 ความสะดวกรวดเร็ว ดัง**ตารางที่ 6.4.3 - 2**

**ตารางที่ 6.4.3 - 2 ตัวอย่างการประเมินกลยุทธ์**

| ประเด็น | ดัชนีตัวชี้วัด | 2545 | 2544 | เพิ่มขึ้น / ลดลง | หน่วยวัด |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. เพิ่มความสะดวกในการเข้าถึง | 1) ความยาวโครงข่ายถนน / พื้นที่<br>- ภาคเหนือ<br>- ภาคกลาง<br>- ภาคใต้<br>- ภาคตะวันออก<br>- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ<br>- กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล<br>- ภาคตะวันตก | | | | กิโลเมตร / พื้นที่ กิโลเมตร |

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

### 1.2) การรายงานผลติดตามโครงการ

รูปแบบของรายงานผลติดตามโครงการจะครอบคลุมประเด็นของการติดตาม ได้แก่ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ความก้าวหน้าของงาน และงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยแสดงผลในรูปแบบตารางแสดงผลและร้อยละของการดำเนินงานเปรียบเทียบกับแผนงาน และร้อยละของการใช้จ่ายเงินเปรียบเทียบกับแผนการใช้เงินในแต่ละเดือน สามารถแบ่งรายงานออกเป็นรายเดือน ราย 3 เดือน ราย 6 เดือน ราย 9 เดือน รายไตรมาส หรือรายปี โดยรูปแบบของรายงานความก้าวหน้าของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 6.4.3 - 3** ถึง **รูปที่ 6.4.3 - 6**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รายงานความก้าวหน้าโครงการ.....

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| กลุ่มงานที่ | | | | เดือน/ปีที่รายงาน ..... | | |
| เลขที่โครงการ | ชื่อโครงการ ..... | | | | | |
| หน่วยงานที่รับผิดชอบ | | | | | | |
| เวลาดำเนินโครงการ | วันที่เริ่มงาน | ระยะเวลา (วัน) | วันสิ้นสุด | ขยาย (วัน) | วันสิ้นสุด | |
| แผนงานโครงการ | | | | | | |
| รูปกราฟเส้นตรงแสดงความก้าวหน้า | | รูปภาพความก้าวหน้าโครงการ | | | | |
| สรุปผลความก้าวหน้า | | | | | | |
| กิจกรรม | ผลงาน (ร้อยละ) | | | | | |
| | แผนงาน | แล้วเสร็จ | + เร็ว | - ช้า | | |
| 1 .....<br>2 .....<br>3 .....<br>4 ..... | | | | | | |
| สรุปมูลค่าโครงการ | จำนวนเงินที่ได้รับ | | จำนวนเงินที่เบิกจ่ายสะสม | | | |
| | | | | | | |
| ปัญหาและอุปสรรค | | | | | | |
| ข้อเสนอแนะ | | | | | | |
| ข้อมูลอื่นๆ | | | | | | |
| กิจกรรมที่ดำเนินการในช่วงเวลาที่รายงาน | | | | | | |
| กิจกรรมที่จะดำเนินการในช่วงเวลาต่อไป | | | | | | |

โครงการศึกษาการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร (TTME) พิมพ์รายงานเมื่อ

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 3 รูปแบบรายงานความก้าวหน้าโครงการแยกตามกิจกรรมของโครงการ**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

**รายงานเปรียบเทียบความก้าวหน้าแยกตามกิจกรรมของโครงการ .....**

| กิจกรรม | การติดตาม | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | ม.ค. | ก.พ. | มี.ค | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | เป้าหมายงาน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลการดำเนินงาน | | | | | | | | | | | | |
| | เป้าหมายเงิน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลเงิน | | | | | | | | | | | | |
| 2 | เป้าหมายงาน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลการดำเนินงาน | | | | | | | | | | | | |
| | เป้าหมายเงิน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลเงิน | | | | | | | | | | | | |
| 3 | เป้าหมายงาน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลการดำเนินงาน | | | | | | | | | | | | |
| | เป้าหมายเงิน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลเงิน | | | | | | | | | | | | |
| ภาพรวมโครงการ | เป้าหมายงาน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลการดำเนินงาน | | | | | | | | | | | | |
| | เป้าหมายเงิน | | | | | | | | | | | | |
| | ผลเงิน | | | | | | | | | | | | |

โครงการศึกษาการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร (TTME) พิมพ์รายงานเมื่อ

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 4 รูปแบบรายงานเปรียบเทียบความก้าวหน้าแยกตามกิจกรรมของโครงการ**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

**รายงานผลติดตามโครงการ**

**เดือน/ปีที่รายงาน.....**

**เลขที่โครงการ.....ชื่อโครงการ.....**

- ❑ **หลักการและ เหตุผล**

.....

- ❑ **เป้าหมาย**

.....

- ❑ **วัตถุประสงค์**

.....

- ❑ **ความสอดคล้องกับนโยบาย**

.....

- ❑ **ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของโครงการ/งาน**

.....

- ❑ **ผลผลิตและผลลัพธ์กับเป้าหมาย**

.....

- ❑ **ระยะเวลาดำเนินการ**

.....

- ❑ **งบประมาณ**

.....

- ❑ **ผลการติดตาม**

.....

- ❑ **สรุปการติดตาม**

.....

- ❑ **ปัญหาและอุปสรรค**

.....

- ❑ **ข้อเสนอแนะ**

.....

- ❑ **ข้อมูลอื่นๆ**

.....

โครงการศึกษาการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร (TTME) พิมพ์รายงานเมื่อ

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 5 รูปแบบรายงานผลติดตามโครงการ**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

**รายงานผลติดตามโครงการ ราย 3 เดือน**

**เดือน/ปีที่รายงาน**.....

**เลขที่โครงการ**.....**ชื่อโครงการ**.....

**หลักการและ เหตุผล**

.....

**เป้าหมาย**

.....

**วัตถุประสงค์**

.....

**ความสอดคล้องกับนโยบาย**

.....

**ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของโครงการ/งาน**

.....

**ผลผลิตและผลลัพธ์กับเป้าหมาย**

.....

**ระยะเวลาดำเนินการ**

.....

**งบประมาณ**

.....

**ผลการติดตาม**

.....

**ปัญหาและอุปสรรค**

.....

**ข้อเสนอแนะ**

.....

โครงการศึกษาการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร (TTME) พิมพ์รายงานเมื่อ

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 6 รูปแบบรายงานผลติดตามโครงการ ราย 3 เดือน**

### 1.3) การรายงานผลการประเมินโครงการ

การรายงานผล การประเมินโครงการแบ่งออกเป็น การประเมินผลในระดับโครงการ กลุ่มงาน และภาพรวมในระดับภูมิภาคและประเทศ ดัง**รูปที่ 6.4.3 - 7** ถึง **รูปที่ 6.4.3 - 9**

**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)**

**รายงานผลการประเมินโครงการ**

**เลขที่โครงการ.....ชื่อโครงการ.....**

- ❑ **หลักการและเหตุผล**

.....

- ❑ **เป้าหมาย**

.....

- ❑ **วัตถุประสงค์**

.....

- ❑ **ความสอดคล้องกับนโยบาย**

.....

- ❑ **ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของโครงการ/งาน**

.....

- ❑ **ผลผลิตและผลลัพธ์กับเป้าหมาย**

.....

- ❑ **ระยะเวลาดำเนินการ**

.....

- ❑ **งบประมาณ**

.....

- ❑ **การดำเนินงาน**

.....

- ❑ **ผลการประเมิน**

.....

- ❑ **สรุปผลการประเมิน**

.....

- ❑ **ปัญหาและอุปสรรค**

.....

- ❑ **ข้อเสนอแนะ**

.....

**โครงการศึกษาการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร (TTME)** **พิมพ์รายงานเมื่อ**

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 7 รูปแบบรายงานผลการประเมินโครงการ**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รายงานผลการประเมินกลุ่ม

ชื่อกลุ่ม.....

❑ หลักการและเหตุผล

.....

❑ เป้าหมาย

.....

❑ วัตถุประสงค์

.....

❑ ระยะเวลาดำเนินการ

.....

❑ ผลการประเมิน

.....

ข้อมูลสรุปร้อยละของความสำเร็จในการดำเนินงานของโครงการ กลุ่มงานที่.....

(เรียงลำดับจากมากไปน้อย)

❑ สรุปผลการประเมิน

.....

❑ ปัญหาและอุปสรรค

.....

❑ ข้อเสนอแนะ

.....

ระบบติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจร (TTME) พิมพ์รายงานเมื่อ

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 8 รูปแบบรายงานผลการประเมินกลุ่มงาน**

รายงานผลการประเมินระดับภูมิภาค/ประเทศ

ชื่อ.....เลขที่พื้นที่.....

- ❑ หลักการและเหตุผล

.....

- ❑ เป้าหมาย

.....

- ❑ วัตถุประสงค์

.....

- ❑ การดำเนินงาน

.....

- ❑ ผลการประเมิน

.....

- ❑ สรุปผลการประเมิน

.....

- ❑ ปัญหาและอุปสรรค

.....

- ❑ ข้อเสนอแนะ

.....

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2547)

**รูปที่ 6.4.3 - 9 รูปแบบรายงานผลการประเมินระดับภูมิภาค / ประเทศ**

**2) การเสนอรูปแบบการประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน / โครงการ**

ที่ปรึกษาจะประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน / โครงการ ให้ครอบคลุมตามแนวทางการประเมินผลตามการศึกษาการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน / โครงการด้านการจราจรและขนส่งของ สนข. ซึ่งสามารถรายงานตามช่วงเวลา รายเดือน ราย 3 เดือน ราย 6 เดือน ราย 9 เดือน รายไตรมาส หรือรายปี

**2.1) รูปแบบรายงานความก้าวหน้า** จะครอบคลุมประเด็น ได้แก่ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ความก้าวหน้าของงาน และงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงาน

**2.2) รูปแบบรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์** จะประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการจากตัวชี้วัด

## 6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์

ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อส่งเสริมให้เกิดโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์นโยบายจากแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติราชการที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาของประเทศไทยในมิติต่าง ๆ อย่างชัดเจน โดย คค. มีส่วนสนับสนุนให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบรรลุเป้าหมายของนโยบายดังกล่าวได้ ซึ่งสามารถพิจารณาแนวทางที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของ คค. ได้ ดังนี้

### 6.5.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านเศรษฐกิจและการค้า

กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) เพื่อนำไปสู่กรอบแนวทางในการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติของกระทรวงพาณิชย์ ให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่มุ่งเน้น ***"เป็นองค์กรหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้าด้วยการตลาด 5.0 ภายในปี 2570"*** ภายใต้บริบทที่ตอบสนองและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการ เกษตรกร และประชาชน รวมทั้งผลักดันเศรษฐกิจการค้าไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยกระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดแผนย่อยภายใต้แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี จำนวน 4 ประเด็น ดังนี้

**ประเด็นที่ 1** พัฒนาศักยภาพทางการค้าของเกษตรกรและผู้ประกอบการ

**ประเด็นที่ 2** พัฒนาระบบนิเวศทางการค้า

**ประเด็นที่ 3** สร้างขีดความสามารถการแข่งขันระหว่างประเทศ

**ประเด็นที่ 4** ยกระดับองค์กรให้มีประสิทธิภาพและส่งเสริมธรรมาภิบาล

ทั้งนี้ ภารกิจของ คค.ที่มีส่วนสนับสนุนการดำเนินการด้านเศรษฐกิจและการค้าของกระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ **ประเด็นที่ 3 สร้างขีดความสามารถการแข่งขันระหว่างประเทศ เป้าหมายที่ 3.2 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการขยายตลาดและดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศและการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น**[2] ซึ่ง คค. ควรมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการค้าชายแดน เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนของไทย ให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค

<u>ตัวอย่างแผนงาน / โครงการที่เสนอแนะ</u>

- โครงการศึกษาออกแบบการแก้ปัญหาจราจรที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา
- โครงการศึกษาปรับปรุงผังเมืองเพื่อการรองรับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดกาญจนบุรี
- โครงการพัฒนาและส่งเสริมให้มีระบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน จังหวัดนราธิวาส

---

[2] แผนปฏิบัติราชการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ของกระทรวงพาณิชย์ หน้า 32
(URL: https://www.moc.go.th/th/content/category/detail/id/179/iid/5213) เข้าถึงเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2567

- โครงการศึกษาออกแบบการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) และการจัดทำกระบวนการมาตรฐานร่วมกัน จังหวัดสระแก้ว
- โครงการพัฒนาความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จังหวัดสงขลา
- โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปานาเระ จังหวัดปัตตานี

### 6.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้จัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุน 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570[3] โดยมีเป้าหมายเพื่อปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทยไปสู่เศรษฐกิจใหม่ที่เพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศในระยะยาว โดยวางเป้าหมายให้บรรลุผล 3 ด้าน ได้แก่

1) **Innovative** เป็นเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์

2) **Competitive** เป็นเศรษฐกิจที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สามารถปรับตัวเร็ว และสร้างการเติบโตสูง

3) **Inclusive** เป็นเศรษฐกิจที่คำนึงถึงความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมทั้งการสร้างโอกาสและลดปัญหาความเหลื่อมล้ำ

จากกระแสการเปลี่ยนแปลงในระดับโลก นำไปสู่การปรับห่วงโซ่อุปทานและการย้ายฐานการผลิตครั้งใหญ่ ก่อให้เกิดโอกาสด้านการลงทุนในการพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางการลงทุนของภูมิภาค (Regional Hub) อย่างน้อยใน 5 ด้าน ได้แก่

1) **Tech Hub** เป็นศูนย์กลางการลงทุนด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ไม่ว่าจะเป็นด้านดิจิทัล ศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านต่าง ๆ และอุตสาหกรรมอนาคต เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ เป็นต้น

2) **BCG Hub** เป็นศูนย์กลางการลงทุนตามโมเดลเศรษฐกิจ BCG เพื่อตอบโจทย์การพัฒนาที่ยั่งยืน เช่น อุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร อุตสาหกรรมชีวภาพ พลังงานหมุนเวียน อุตสาหกรรมสุขภาพและการแพทย์ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เป็นต้น

3) **Talent Hub** เป็นศูนย์รวมผู้มีศักยภาพจากทั่วโลก เช่น ผู้เชี่ยวชาญและบุคลากรทักษะสูง ผู้ที่ต้องการทำงานจากประเทศไทย กลุ่มธุรกิจแบบใหม่ (Startup) ไปจนถึงนักลงทุนและผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจสูง เป็นต้น

4) **Logistics & Business Hub** เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ตลอดจนเป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจระหว่างประเทศ โดยเป็นที่ตั้งของสำนักงานภูมิภาค (Regional Headquarter) ธุรกิจบริการ ธุรกิจด้านการเงินและการค้าระหว่างประเทศ

5) **Creative Hub** เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบ แฟชั่นและไลฟ์สไตล์ อุตสาหกรรมภาพยนตร์ ดิจิทัลคอนเทนต์ เกมและกีฬาอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้ศักยภาพด้านวัฒนธรรมของไทยผสมผสานกับความคิดสร้างสรรค์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อผลักดันอุตสาหกรรมสร้างสรรค์สู่เวทีโลกดัง**รูปที่ 6.5.2 - 1**

[3] นฤตม์ เทอดสถีรศักดิ์ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (8 มีนาคม 2566) มุ่งสู่ “เศรษฐกิจใหม่” หนุนผู้ประกอบการไทย ด้วยนโยบายส่งเสริมการลงทุนใหม่

ที่มา : Thailand Board of Investment (2566) บีโอไอเคาะยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุน 5 ปี พลิกโฉมไทยสู่เศรษฐกิจใหม่ เพิ่มความสามารถการแข่งขันของประเทศ (URL: https://www.boi.go.th/index.php?page=press_releases_detail&topic_id=133090) เข้าถึงเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2567

**รูปที่ 6.5.2 - 1 ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุน 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)**

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุน 5 ปี ได้กำหนดหมุดหมายสำคัญในการส่งเสริมการลงทุนเพื่อมุ่งสู่เศรษฐกิจใหม่ และยกระดับให้ไทยเป็นศูนย์กลางการลงทุนของภูมิภาค ดังนี้

1) การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม โดยยกระดับอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยมีความโดดเด่น ควบคู่กับการสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ที่ไทยมีศักยภาพ และสร้างความเข้มแข็งของ Supply Chain
2) เร่งเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมไปสู่ Smart & Sustainability
3) ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศและประตูการค้าการลงทุนของภูมิภาค
4) ส่งเสริม SMEs และ Startup ให้เข้มแข็งและเชื่อมต่อกับโลก
5) ส่งเสริมการลงทุนตามศักยภาพพื้นที่ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างทั่วถึง
6) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคม
7) ส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีศักยภาพให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศ เพื่อขยายโอกาสทางธุรกิจ

โดยบีโอไอจะใช้เครื่องมือสำคัญ 3 ด้าน เพื่อขับเคลื่อน 7 หมุดหมายให้บรรลุผลสำเร็จ คือ

1) สิทธิประโยชน์ทั้งภาษีและไม่ใช่ภาษี
2) การบริการแบบครบวงจรทั้งก่อนและหลังการลงทุน
3) การสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) และปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการลงทุน

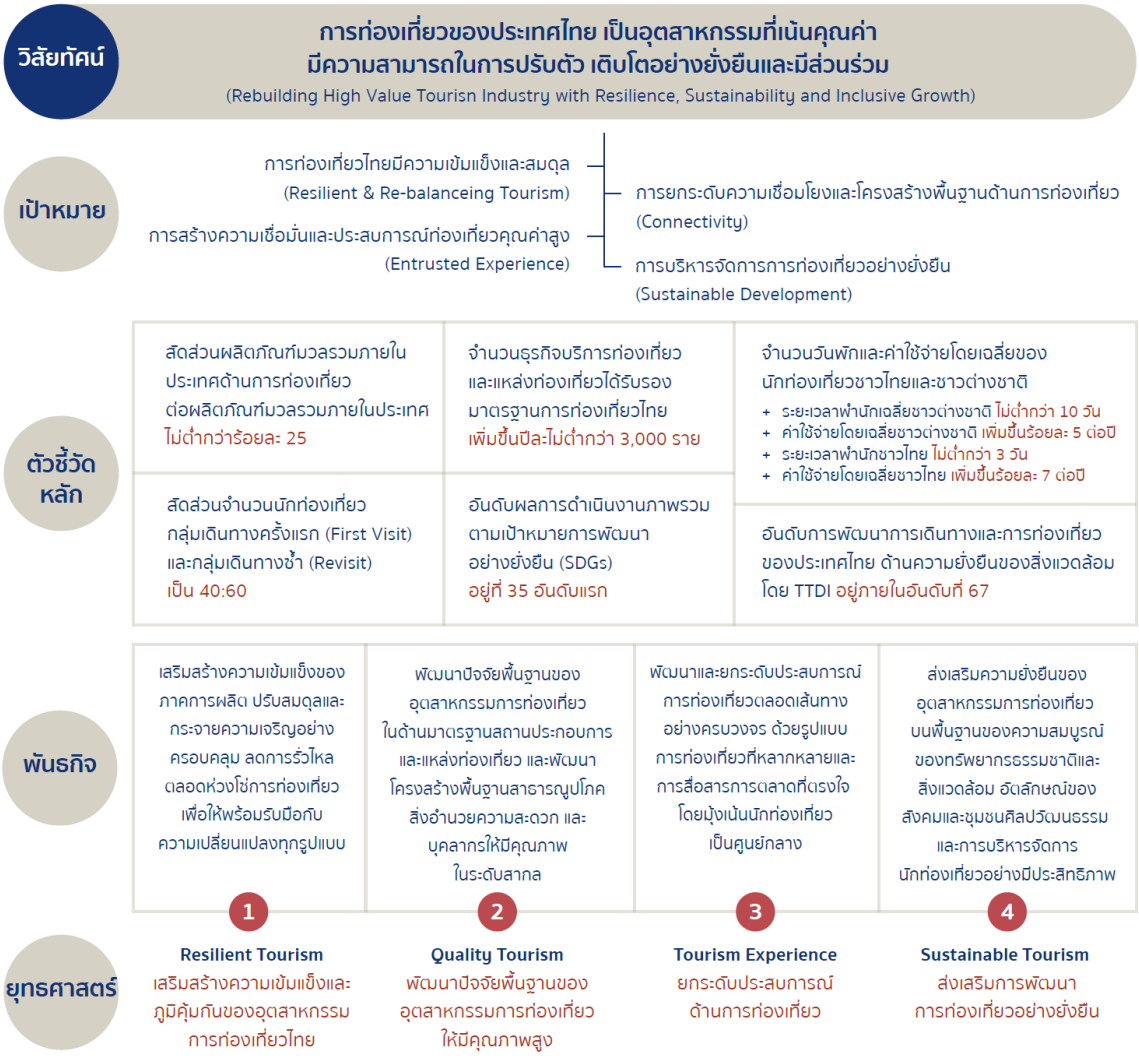
ทั้งนี้ **คค. มีบทบาทสนับสนุนด้านการส่งเสริมการลงทุนในมิติของการสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เอื้อต่อการลงทุน โดยเน้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย** เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติมั่นใจว่าหากเลือกลงทุนในประเทศไทยแล้วจะได้รับการอำนวยความสะดวก โดยจะตัดสินใจเข้ามาลงทุนในที่สุด

<u>ตัวอย่างแผนงาน / โครงการที่เสนอแนะ</u>

- โครงการพัฒนาผังระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
- โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ภายใต้โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก จังหวัดฉะเชิงเทรา
- โครงการศึกษาออกแบบศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าโซ่ความเย็นของสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมโดยการขนส่งหลายรูปแบบ จังหวัดระยอง
- โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.304 ตัด ทล.3076 (แยกพนมสารคาม) จังหวัดฉะเชิงเทรา
- โครงการขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.3148 ตราด - แหลมงอบ จังหวัดตราด
- โครงการศึกษาออกแบบการแก้ปัญหาจราจรที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

### 6.5.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการท่องเที่ยว

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬากำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยภายในปี 2570 คือ *“การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัวเติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม”* โดยให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงทุกรูปแบบและพร้อมที่จะเติบโตอย่างยั่งยืน ประกอบกับการสร้างความเข้มแข็งจากภายในมุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัยผ่านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพเข้าใจและสามารถปรับตัวให้เข้ากับบริบทของการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) ตลอดจนการให้ความสำคัญกับการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคประชาชน โดยมีคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ และเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นกลไกในการขับเคลื่อนและพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย เพื่อให้สามารถใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในการพัฒนาการท่องเที่ยวสู่วิสัยทัศน์และเป้าหมายได้อย่างแท้จริง โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจำนวน 4 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงใน**รูปที่ 6.5.3 - 1**




ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา “แผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570” หน้า 108 (URL: https://secretary.mots.go.th/more_news.php?cid=60) เข้าถึงเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2567

**รูปที่ 6.5.3 - 1 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570**

ซึ่งภารกิจของ คค. มีส่วนสนับสนุนการดำเนินการจำนวน 3 แนวทางการพัฒนา ดังนี้

1) **แนวทางการพัฒนาที่ 2** พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)

2) **แนวทางการพัฒนาที่ 3** ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)

3) **แนวทางการพัฒนาที่ 4** ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

โดยควรมุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการท่องเที่ยวจำนวน 5 แนวทาง[4] ดังนี้

1) แนวทางที่ 2.1.2 พัฒนาและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงกำกับดูแลนักท่องเที่ยวตลอดการท่องเที่ยว เพื่อให้ได้รับสินค้าและบริการอย่างปลอดภัย (Tourist Safety)

2) แนวทางที่ 2.3.1 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น (Value - Added Destination) พร้อมทั้งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในการลงทุน

3) แนวทางที่ 2.3.2 เชื่อมโยงและบริหารจัดการระบบคมนาคมทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างไร้รอยต่อด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงเครือข่ายพันธมิตรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Connecting - the - dot Transportation)

4) แนวทางที่ 3.1.2 สนับสนุนการสร้างและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวรอบสถานีและระบบขนส่งมวลชน (TOD - Transit - Oriented Development)

5) แนวทางที่ 4.1.4 ส่งเสริมรูปแบบการเดินทางและขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ (Low Emission Transportation)

<u>ตัวอย่างแผนงาน / โครงการที่เสนอแนะ</u>

- โครงการพัฒนาระบบความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวทางทะเลด้วยระบบติดตามตำแหน่งอัจฉริยะ จังหวัดตรัง
- ศึกษาออกแบบเพื่อปรับปรุงเส้นทางสนับสนุนการท่องเที่ยวสู่ถิ่นวีรชนบ้านบางระจัน ทล.3032 จังหวัดสิงห์บุรี
- โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงท่าอากาศยานกระบี่กับแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดกระบี่
- งานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลก บน ทล.304 สายอำเภอกบินทร์บุรี - ปักธงชัย (ระยะที่ 4) จังหวัดปราจีนบุรี
- โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแนวทางการให้สัมปทานการเดินรถแก่เอกชน เพื่อสนับสนุนการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต
- โครงการถ่ายทอดความรู้ด้านกฎหมายการให้สิทธิสัมปทานสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในภาคขนส่ง จังหวัดปราจีนบุรี ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

[4] สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา “แผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570” หน้า 112, 113, 115 และ118 (URL: https://secretary.mots.go.th/more_news.php?cid=60) เข้าถึงเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2567

### 6.5.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านระบบโลจิสติกส์

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยตาม “**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570**” มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อผลักดันสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์ภายในปี 2570 และกำหนดเป้าหมายระยะต่อไปที่จะพัฒนาสู่การเป็นประตูและศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค มุ่งสู่ความเป็นชาติการค้าและการบริการ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากโซ่มูลค่าในภูมิภาค และใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและพัฒนานวัตกรรมภายในปี 2580 ทั้งนี้ สศช. กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายในปี 2570 จำนวน 5 แนวทางการพัฒนา ดังแสดงใน**รูปที่ 6.5.4 - 1**

ซึ่งภารกิจของ คค. มีส่วนสนับสนุนการดำเนินการ จำนวน 3 แนวทางการพัฒนา ดังนี้

**แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

**แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

**แนวทางการพัฒนาที่ 3** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2566) "แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิกสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570" หน้า 16 (URL: https://www.nesdc.go.th/main.php?filename=logistics)

**รูปที่ 6.5.4 - 1 แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570**

โดยควรมุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านโลจิสติกส์ จำนวน 6 แนวทาง ดังนี้

1) **สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์**[5] อาทิ
   - 1.1) พัฒนาถนนเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรกรรม และแหล่งท่องเที่ยว
   - 1.2) ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อเพิ่มความคล่องตัว
   - 1.3) พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าเรือในลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง
   - 1.4) เพิ่มการใช้ประโยชน์จากท่าเรือในลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง

[5] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 แนวทางการพัฒนา : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 1 (หน้า 24)

**2) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์**[6] อาทิ

2.1) จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง

2.2) ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางลำน้ำ

2.3) จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง

2.4) ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ อาทิ การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาความเหมาะสมและความต้องการลงทุนของภาคเอกชนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ

2.5) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการ โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้ โดยมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน

**3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล**[7] โดยการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนและยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม

**4) พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร**[8] โดยสนับสนุนการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร โดยส่งเสริมให้เกษตรกรลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ การใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) เป็นต้น

**5) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**[9] โดยผลักดันให้มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานทางเลือก เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องตามแนวทาง BCG

---

[6] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 แนวทางการพัฒนา : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 2 (หน้า 25) และกลยุทธ์ที่ 3 (หน้า 26)

[7] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 แนวทางการพัฒนา : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 4 (หน้า 27)

[8] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 แนวทางการพัฒนา : การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 (หน้า 30)

[9] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 แนวทางการพัฒนา : การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 3 (หน้า 31)

**6) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ**[10] อาทิ

6.1) บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก สินค้าให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

6.2) ผลักดันและพัฒนาความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ สำหรับการดำเนินการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA)

6.3) พิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ เช่น พระราชบัญญัติและประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำ

<u>ตัวอย่างแผนงาน / โครงการที่เสนอแนะ</u>

- โครงการศึกษาออกแบบ ทล.3196 เพื่อเชื่อมต่อ MR - MAP สำหรับขนส่งสินค้า จังหวัดลพบุรี
- โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไปจังหวัดสมุทรปราการ และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดสมุทรสาคร
- โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำและพัฒนาศักยภาพลำน้ำป่าสักเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ จังหวัดสระบุรี
- โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการการจราจรเพื่อความปลอดภัยในสินค้าและผู้โดยสารในลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี และกรุงเทพมหานคร
- โครงการศึกษาความเหมาะสมจัดตั้งคลังสินค้า Cold Chain ที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- โครงการศึกษาออกแบบสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี
- โครงการศึกษาออกแบบการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) และการจัดทำกระบวนการมาตรฐานร่วมกัน จังหวัดสระแก้ว
- โครงการพัฒนาความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จังหวัดสงขลา

[10] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 แนวทางการพัฒนา : การพัฒนาพิธีการศุลกากรกระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กลยุทธ์ที่ 3 (หน้า 35)

# บทที่ 7

## การประชาสัมพันธ์ และ
## การมีส่วนร่วมของประชาชน

# บทที่ 7

# การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

- *แผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน*
- *สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง*
- *สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)*
- *สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น*
- *สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ*
- *การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน*
- *งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายเดือน*

## 7.1 แผนงานด้านการประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาจัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานศึกษาต่าง ๆ ของโครงการที่วางไว้ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) **พื้นที่ดำเนินงาน** จะครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออก และพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2) **รูปแบบและช่วงเวลาของการจัดประชุม/สัมมนา** จะมีเนื้อหาเพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการส่งมอบรายงาน

3) **กลุ่มเป้าหมาย** เพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม (Stakeholder) ทั้งภาคประชาชน องค์กรเอกชน กลุ่มธุรกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่

4) **แผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน** ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ เพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีแผนการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.1 - 1**

## ตารางที่ 7.1 - 1 แผนการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน

| รายละเอียดของงาน | ระยะเวลาปฏิบัติงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2564 | | | | พ.ศ. 2565 | | | | | | | | | | | | พ.ศ. 2566 | | | | | | | | | | | | พ.ศ. 2567 | | | |
| | กันยายน | ตุลาคม | พฤศจิกายน | ธันวาคม | มกราคม | กุมภาพันธ์ | มีนาคม | เมษายน | พฤษภาคม | มิถุนายน | กรกฎาคม | สิงหาคม | กันยายน | ตุลาคม | พฤศจิกายน | ธันวาคม | มกราคม | กุมภาพันธ์ | มีนาคม | เมษายน | พฤษภาคม | มิถุนายน | กรกฎาคม | สิงหาคม | กันยายน | ตุลาคม | พฤศจิกายน | ธันวาคม | มกราคม | กุมภาพันธ์ | มีนาคม | เมษายน |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 |
| **1. แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.4 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 8 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 9 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 8 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 6 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.5 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 8 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่ และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.4 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.5 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.4 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.5 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 1 ครั้ง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2. การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. เอกสารประกอบการประชุม - ประชาสัมพันธ์ | | | ● | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | ● |
| 2. บอร์ดนิทรรศการ | | | ● | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | ● |
| 3. วีดิทัศน์ประชาสัมพันธ์ | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | ● |
| 4. เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. ข่าวประชาสัมพันธ์โครงการ (เดือนละ 1 ครั้ง) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## 7.2 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา ทั้งนี้ในการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน จะดำเนินการตามรัฐธรรมนูญและระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2558 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ องค์กรเอกชน ประชาชนในท้องถิ่นที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจ โดยการเผยแพร่ข้อมูลของโครงการผ่านสื่อในรูปแบบต่าง ๆ

2) เพื่อให้องค์กรที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนที่สนใจมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนพัฒนาโครงการ

3) เพื่อจัดให้มีการติดต่อสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะสื่อบุคคล เพื่อให้สามารถส่งผ่านหรือกระจายข้อมูลข่าวสารโครงการ และรับฟังประเด็นที่เป็นข้อกังวล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่พัฒนาของโครงการ อันจะเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ในการประกอบการศึกษา

การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการภายใน 45 วัน หลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยดำเนินการจัดการสัมมนาจำนวน 5 พื้นที่ มีกำหนดการ กลุ่มเป้าหมายและสรุปผลการดำเนินงาน ดัง**ตารางที่ 7.2 - 1** สำหรับรายละเอียดผลการจัดสัมมนาดังแสดงในรายงานสรุปผลการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง

**ตารางที่ 7.2 - 1 ช่วงเวลาจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ**

| กลุ่มที่ | วันที่/เวลา/สถานที่จัดงาน | กลุ่มพื้นที่ | จำนวนผู้เข้าร่วม (คน) |
|---|---|---|---|
| 1 | วันที่ 1 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. (ช่วงเช้า) ณ ห้องประชุมทวาราวดี โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม | พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 | 124 |
| 2 | วันที่ 15 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. (ช่วงเช้า) ณ ห้องประชุมกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอบบนและพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 | 121 |
| 3 | วันที่ 13 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. (ช่วงเช้า) ณ ห้องประชุมเทพทาโร โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | 85 |
| 4 | วันที่ 14 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. (ช่วงเช้า) ณ ห้องประชุมธารา โรงแรมมาริไทม์ ปาร์ค แอนด์ สปา รีสอร์ท อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 68 |
| 5 | วันที่ 2 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. (ช่วงเช้า) ณ ห้องประชุมสร้อยเพชร โรงแรมโกลเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก | 103 |
| **รวม** | | | **501** |

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาเพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1) **ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัด สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นต้น

2) **ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ** ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด เป็นต้น

3) **ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่** ได้แก่ ผู้ประสานงานเครือข่ายการพัฒนาและภาคประชาสังคมจังหวัด สมาคมกำนันผู้ใหญ่บ้านจังหวัด เป็นต้น

### 7.2.1 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

พื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุมทวารวดี โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม โดยมีนายธนิศร์ วงศ์ปิยะสถิตย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม เป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **124** คน

**นายธนิศร์ วงศ์ปิยะสถิตย์**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พยากรณ์
ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**ดร. อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วม

**นายทินกร คุณสมิตปัญญา**
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญสำนักบำรุงทาง
กรมทางหลวงชนบท

**ดร. สมจินต์ ชาญกระบี่**
ผู้จัดการพื้นที่พิเศษ 7 (อพท.)

**นายอรรถพล อรุโรรส**
รองประธานสภาอุตสาหกรรม
จังหวัดปทุมธานี

**รูปที่ 7.2.1 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

**<u>สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้</u>**

**1) ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

1.1) ขอให้เพิ่มเติมข้อมูลโครงข่ายทางหลวงชนบทซึ่งเป็นโครงข่ายสายรองในการจัดทำ Model สนับสนุนการพัฒนาด้านต่าง ๆ เช่น การขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว เป็นต้น โดยประสานขอข้อมูลจากกรมทางหลวงชนบท เพื่อไปประกอบการพิจารณาในการศึกษาต่อไป

1.2) ขอให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนแนวใหม่สำหรับรถขนส่งขนาดใหญ่และรถบรรทุก (Truck Route) เท่านั้น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะส่วนบุคคลบนท้องถนน

1.3) ขอให้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ช่วงจังหวัดปทุมธานี (รังสิต) - กรุงเทพฯ นอกจากนี้ ทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต - นครนายก) จังหวัดปทุมธานี ไม่สามารถขยายเขตทางได้ จะมีแนวทางแก้ไขปัญหาอย่างไร

1.4) ขอให้พัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีแดงในจังหวัดปทุมธานี

1.5) ขอให้ศึกษารูปแบบการเดินทาง (Mode Choice) ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายคน/แรงงานของชาวไทยและต่างชาติ รวมถึงนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการเดินทางทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ โดยเฉพาะการเดินทางถนนด้วยรถโดยสาร เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารให้ครอบคลุมแหล่งดึงดูดการเดินทางของจังหวัด เช่น แหล่งท่องเที่ยว แหล่งจ้างงาน เป็นต้น เนื่องจากปัจจุบันการกำหนดเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารในปัจจุบันจะกำหนดเฉพาะเส้นทางระหว่างเมืองเท่านั้น นอกจากนี้ขอให้ปรับปรุงเพิ่มเติมเส้นทางที่จะมีการเคลื่อนย้ายแรงงานและการท่องเที่ยวด้วยรถโดยสารต่าง ๆ เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ - บ้านน้ำพุร้อน - ทวาย เส้นทางมหาชัย - แม่สอด และเส้นทางชุมพร - แม่สอด เป็นต้น

1.6) ขอให้นำยานพาหนะประเภทรถยนต์/รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้ามาประกอบการพิจารณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สามารถรองรับการเติบโตของปริมาณรถยนต์/รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้าในอนาคต

1.7) ขอให้พิจารณาขยายช่องจราจรเส้นทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อให้เกิดความคล่องตัว ตลอดจนเชื่อมต่อการเดินทางให้ประชาชนที่อยู่ระหว่างพื้นที่ 2 ข้างของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

1.8) ขอให้พิจารณานำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วยการบูรณาการการพัฒนาโครงการข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

1.9) ในการศึกษาของโครงการนี้มีการศึกษาการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทย - อันดามันหรือไม่

1.10) การเชื่อมโยงโครงข่ายภาคกลางไปภาคใต้ มีสายหลักในการคมนาคม 2 สาย คือ ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) และทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ซึ่งมีลักษณะเป็นคอขวด อีกทั้ง ถนนทั้ง 2 เส้นทางมีการปรับปรุงถนนที่ล่าช้า ควรมีการพิจารณาแนวทางการเพิ่มหรือขยายเส้นทางลงสู่ภาคใต้เพื่อขยายเศรษฐกิจในทุก ๆ ด้าน นอกจากนี้ควรคำนึงถึงความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม

1.11) ขอให้มีการศึกษาจุดรวบรวมตู้สินค้ารองรับการขนส่งทางรางเพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการนอกจากการขนส่งทางถนน

1.12) การขนส่งทางอากาศรองรับกลุ่มจังหวัดพร้อมเส้นทางการเดินทางรองรับผู้โดยสารเชื่อมโยงทุกระบบ

**2) ด้านการท่องเที่ยว**

2.1) ขอให้มีการศึกษาแผนการพัฒนาเรื่องการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับการแบ่งกลุ่ม (Cluster) ของการท่องเที่ยวซึ่งกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาจัดทำไว้

2.2) ขอให้เพิ่มเติมข้อมูลการท่องเที่ยวชุมชน รวมทั้งการท่องเที่ยวเกษตรอินทรีย์ ซึ่งเป็นนโยบายหลักของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนการท่องเที่ยวชุมชน/การท่องเที่ยวเกษตรอินทรีย์ในอนาคต เนื่องจากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เช่น สายทางบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) เป็นต้น จะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวชุมชนโดยตรง เพราะผู้ใช้บริการจะเดินทางข้ามผ่านพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง (จากจุดต้นทาง - ปลายทาง) โดยไม่จำเป็นต้องแวะพักระหว่างทาง

2.3) ขอให้ศึกษาในเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์บริการความปลอดภัย ป้ายเตือนต่าง ๆ

2.4) การท่องเที่ยวชุมชนบางแห่งต้องใช้ถนนของกรมชลประทานเป็นหลัก เนื่องจากชุมชนอยู่ในพื้นที่ชลประทาน ในโครงการนี้จะมีการศึกษาถนนสายรองเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวชุมชนหรือไม่

2.5) ปัจจุบันรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัดที่ให้บริการผ่านแหล่งท่องเที่ยวมีจำนวนไม่มากหรือบางจังหวัดไม่มีให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

- ขอให้ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการสนับสนุนผู้ประกอบการการขนส่งรถโดยสารประจำทางเพื่อให้สามารถจัดรถให้บริการ และมีความคุ้มทุนในการจัดการเดินรถ
- เสนอแนะให้หน่วยงานท้องถิ่นในจังหวัดนั้น ๆ มีบริการรถโดยสารประจำทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว

2.6) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ดีขึ้นจะส่งผลต่อเศรษฐกิจในภาพรวมทั้งผู้ประกอบการจะได้รับผลประโยชน์จากการขนส่ง/ต้นทุนลดลง และนักท่องเที่ยวสามารถไปถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญได้สะดวกมากยิ่งขึ้น จึงอยากทราบถึงมุมมองด้านสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การขนส่งระดับชุมชน และจำลองตนเองเป็นผู้ใช้แรงงานจะได้รับประโยชน์อย่างไร

2.7) โครงข่ายทางหลวงของท้องถิ่นจะเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงสายหลักอย่างไร

2.8) หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล เป็นต้น

**3) ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน**

3.1) ขอให้วิเคราะห์ความคุ้มทุนของเส้นทางรถไฟแต่ละสาย ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายแม่กลองและเส้นทางรถไฟสายสุพรรณบุรี พร้อมเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงหรือต่อขยายเส้นทางเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการขนส่งสินค้า เช่น การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการต่อขยายเส้นทางรถไฟจากจังหวัดสุพรรณบุรี - ชัยนาท เป็นต้น

3.2) การลงทุนหากให้หน่วยงานภาครัฐ หรือรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนเพียงอย่างเดียว เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการบริหารของรัฐบาล ส่งผลให้โครงการเกิดความล่าช้า ควรเปิดให้มีการลงทุนจากต่างประเทศ (Global Investment)

3.3) ควรพิจารณาเรื่องของสินค้าประมงทั้งภาครัฐ (องค์การสะพานปลา) และภาคเอกชน

**4) ด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย**

4.1) ขอให้ (1) มีการวิเคราะห์ข้อมูลผลกระทบของปัญหาจากการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง เช่น ปัญหาด้านการจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเทียบเรือ เป็นต้น (2) มีการศึกษาข้อมูลพื้นที่อ่อนไหว เช่น ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ลุ่มน้ำ เป็นต้น (3) ศึกษาข้อมูลสภาพลุ่มน้ำและการระบายน้ำ และ (4) ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การปรับตัวเพื่อรองรับภัยธรรมชาติ

4.2) เน้นเครือข่ายเชื่อมโยงและมาตรฐานความปลอดภัย

4.3) พิจารณาถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ต่าง ๆ อาจส่งผลต่อต้นทุนด้านสุขภาพของประชาชน เช่น ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากการคมนาคม เป็นต้น

**5) ด้านอื่น ๆ**

5.1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ของโครงการในระดับพื้นที่และการเผยแพร่ผลการศึกษา จะใช้ระยะเวลาประมาณเท่าไหร่

5.2) ในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ขอให้มีการแบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมเป็นกลุ่มท่องเที่ยว กลุ่มทางหลวง กลุ่มเกษตร กลุ่มอุตสาหกรรม กลุ่มการค้าการลงทุน และนำเสนอข้อมูล/ความต้องการของแต่ละกลุ่มร่วมกัน

5.3) ในการสัมมนาฯ ครั้งนี้จะเป็นกลไกที่จะนำไปสู่การพัฒนาอย่างจริงจังหรือไม่

### 7.2.2 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุมกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนายประทีป การมิตรี รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **121** คน

**นายประทีป การมิตรี**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พยากรณ์
ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**ดร. อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วม

**นายศานิต เกษสุวรรณ**
ประธานสภาอุตสาหกรรม
จังหวัดสระบุรี

**นายอธิษฐ์ พุ่มเข็ม**
รองประธานสภาอุตสาหกรรม
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**นายเกรียงไกร ด่านชัยวิจิตร**
ประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัด
ภาคกลางตอนบน

**รูปที่ 7.2.2 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

**<u>สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้</u>**

**1) ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

1.1) การขนส่งทางรางที่ผ่านมาไม่เพียงพอต่อความต้องการของภูมิภาค ขอเสนอแนะให้มีการศึกษาพัฒนาการขนส่งทางราง ตลอดจนศูนย์การเปลี่ยนถ่ายสินค้าทางราง ให้เหมาะสมกับความต้องการในภูมิภาค

1.2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนมีแม่น้ำหลายสาย ขอให้มีการศึกษาพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำให้สามารถใช้ประโยชน์ได้จริง

1.3) ปัจจุบัน อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุยา มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย แต่พื้นที่หลังท่าไม่ได้มีการออกแบบให้รองรับกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ตามศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

1.4) ท่าเรือศาลาลอย อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุยา ก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ปัจจุบันยังไม่มีการใช้งาน เพราะต้นทุนในการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูง อีกทั้งลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าท่าไม่เอื้ออำนวยต่อการใช้งาน

1.5) จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อีกทั้งยังมีโครงข่ายการขนส่งครอบคลุมทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ รวมถึงในอนาคตจะมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit - Oriented Development : TOD) รถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ทำให้มีปริมาณความต้องการเดินทางของคนและขนส่งสินค้าผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจำนวนมาก ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของจังหวัดอาจไม่เพียงพอ และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรภายในพื้นที่

1.6) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างจะมีรูปแบบเป็นทางพิเศษอยู่ตรงกลางร่วมกับทางคู่ขนานด้านข้างใช่หรือไม่

1.7) ขอให้พิจารณาปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายบางปะอิน - นครสวรรค์ จากเดิมบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) เป็นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งจะช่วยสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและภาคการขนส่งของพื้นที่อำเภอเชียงรากน้อย อำเภอบางปะหัน รวมถึงนิคมอุตสาหกรรมนครหลวง อีกทั้งยังเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณอำเภอบางปะอิน

1.8) ขอให้ศึกษาการเชื่อมโยงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายบางปะอิน - นครสวรรค์ กับพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพของจังหวัดทั้งในด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

1.9) ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะอยู่ใกล้จุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 และ 356 โดยแนวเส้นทางจะยกระดับข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) เส้นทางรถไฟสายสีแดง รถไฟทางไกล และรถไฟความเร็วสูง สำหรับผู้ใช้บริการที่มาจากจังหวัดสิงห์บุรี อ่างทอง ชัยนาท และนครสวรรค์ จะต้องผ่านบริเวณศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเพื่อไปยังทางขึ้นด่านเก็บค่าธรรมเนียม ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณพื้นที่เมืองพระนครศรีอยุธยา ขอให้พิจารณาปรับเปลี่ยนทางขึ้นด่านเก็บค่าธรรมเนียมไปยังบริเวณเหนือแม่น้ำป่าสัก

1.10) ขอให้พิจารณาศึกษาพัฒนาสถานีชุมทางบ้านภาชีเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เนื่องจากเป็นจุดแยกทางรถไฟที่สามารถเชื่อมไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

1.11) ขอให้ศึกษาการเชื่อมโยงการเข้าถึง (Accessibility) สถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยให้สอดคล้องกับการออกแบบพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit - Oriented Development : TOD)

และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายบางปะอิน - นครสวรรค์ ที่ผ่านพื้นที่เมืองพระนครศรีอยุธยา

1.12) ขอให้ศึกษาการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมจังหวัดอื่น ๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนนอกเหนือจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และสระบุรีอย่างเหมาะสมเพื่อรองรับการขนส่งภาคเกษตรของแต่ละจังหวัด

1.13) ขอให้พิจารณาศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับในจังหวัดสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและลดการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่

1.14) เนื่องจากพื้นที่เมืองสระบุรีมีความแออัดสูง จึงจำเป็นต้องวางแผนพัฒนาสถานีรถไฟความเร็วสูงโดยตั้งอยู่นอกพื้นที่เมืองสระบุรีบริเวณถนนบายพาสมุ่งหน้าจังหวัดลพบุรี ในการศึกษานี้ขอให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงจากสถานีรถไฟความเร็วสูงของจังหวัดสระบุรีไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เช่น พื้นที่เมืองสระบุรี และพื้นที่เมืองลพบุรี เป็นต้น เพื่อรองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

1.15) ขอให้มีการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นทีสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอยให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub)

1.16) ผลการศึกษาของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายบางปะอิน - นครสวรรค์ จะมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 บริเวณอำเภอบางปะอิน อีกทั้งแนวเส้นทางขนานกับทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรตลอดแนวจนถึงพื้นที่เมืองพระนครศรีอยุธยา ในการศึกษานี้ขอให้พิจารณาปรับเปลี่ยนจุดเริ่มต้นไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 บริเวณเมืองทองธานี และแนวเส้นทางไปเชื่อมทางหลวงหมายเลข 347 ผ่านอำเภอบางปะหัน เพื่อลดความหนาแน่นของปริมาณการจราจรบริเวณอำเภอบางปะอิน และทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย)

1.17) ขอให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าการเกษตรระหว่างภูมิภาคที่สะดวกและต้นทุนค่าขนส่งที่ไม่สูง เพื่อสนับสนุนการขนส่งภาคการเกษตร

1.18) ขอให้มีการเชื่อมโยงระบบคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศที่เข้าถึงได้สะดวก

1.19) ขอให้พิจารณาแผนสนับสนุน/ศึกษาพัฒนาจัดตั้งศูนย์กลางการกระจายสินค้าบริเวณพื้นที่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำผังเมืองรวมชุมชนวังน้อย)

1.20) ขอให้กำหนดแนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 33 ซึ่งเป็นถนนเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดอ่างทอง - พระนครศรีอยุธยา - สระบุรี สอดคล้องกับการวางผังเมืองรวมชุมชนอำเภอบางปะหัน

1.21) ขอให้พัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางถนนและทางน้ำของอำเภอนครหลวงสอดรับกับศักยภาพของพื้นที่

**2) ด้านการท่องเที่ยว**

2.1) ปัจจุบันภาคอุตสาหกรรมมีความสำคัญต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นอย่างมาก ขอให้พิจารณาการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคการท่องเที่ยวมากขึ้น

2.2) การรวบรวมและการสร้างมูลค่าที่เป็นเอกลักษณ์ ขอให้ส่งเสริมให้ชัดเจนมากขึ้น เพื่อสนับสนุนส่งเสริมโครงข่ายการท่องเที่ยว การกระจายคน และกระจายความเสี่ยง

2.3) ขอให้พิจารณาแนวเส้นทางในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ (ปราสาทนครหลวง)

**3) ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน**

3.1) เนื้อหาการศึกษาตามที่กำหนดใน พ.รบ. มีการร่วมทุนเลยหรือไม่

3.2) หากการศึกษาไม่เกินขอบเขตงาน (Terms of Reference : TOR) ขอให้พิจารณาเรื่องจุดเชื่อมโยงของโครงข่ายโดยสามารถบูรณาการให้เป็นศูนย์กลางด้านการค้าได้หรือไม่

3.3) จังหวัดทางผ่านจะได้ประโยชน์อะไรจากโครงการนี้

**4) ด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย**

4.1) ทุก ๆ กิจกรรมนำไปสู่ความสำเร็จของตัวชี้วัด แต่ขอให้คำนึงถึงมาตรการลดผลกระทบของสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่

4.2) การสร้างมูลค่าเพิ่มในด้านต่าง ๆ รวมถึงด้านอุตสาหกรรม ขอให้คำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

4.3) ภาคกลางเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมโดยเฉพาะข้าว เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทำให้เกิดความเจริญในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลต่อภาคการเกษตรกรรมเนื่องจากสิ่งแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการผลิต

4.4) ขอให้คำนึงถึงการควบคุมมลพิษทางอากาศ PM 2.5

**5) ด้านอื่น ๆ**

5.1) จังหวัดพระนครศรีอยุธยาอยู่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) ในการศึกษาของโครงการนี้ขอให้มีการบูรณาการการศึกษาร่วมกับกระทรวงมหาดไทย โดยเฉพาะในเรื่องการวางผังเมืองเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการขนส่งทางน้ำ

5.2) จังหวัดพระนครศรีอยุธยากำหนดแนวทางการพัฒนาสอดคล้องกับโมเดลเศรษฐกิจ BCG (BCG Model) โดยจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีผลผลิตทางการเกษตรค่อนข้างสูง จึงสามารถนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตพลังงานชีวมวล อีกทั้งยังเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมถึงลดการปล่อย PM 2.5

5.3) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้จะมีการเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) อย่างไร

5.4) ขอให้นำเสนอโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบครอบคลุมทุกกลุ่มจังหวัดในการประชุมกลุ่มย่อย เพื่อให้ข้อคิดเห็นร่วมกัน

5.5) ขอให้มีการแบ่งปันข้อมูล/แผนงานโครงการของแต่ละจังหวัด เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาจังหวัดอื่น ๆ

5.6) ขอให้มีการศึกษาทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับแผนงบประมาณภาพรวมของประเทศ

5.7) ขอให้มีการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 เพิ่มเติม นอกเหนือจากแผนพัฒนาจังหวัดปี พ.ศ. 2561 - 2565 (ฉบับทบทวน)

5.8) แผนงานสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจรควรมีความชัดเจนและแยกหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับ สศช. เพื่อความสะดวกในการเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่

### 7.2.3 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา นราธิวาส ปัตตานี และยะลา มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุมเทพทาโร โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมีนางสุรียพรรณ์ ณ สงขลา รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา เป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯจำนวน **85** คน

**นางสุรียพรรณ์ ณ สงขลา**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

วิทยากร

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.2.3 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

**<u>สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้</u>**

**1) ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

1.1) เห็นด้วยกับโครงการและจะเป็นการทบทวนโครงการในพื้นที่ให้เหมาะสม และมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานหรือโครงข่ายด้านการคมนาคมและขนส่งอย่างแท้จริง

1.2) ควรใช้ระบบราง คือ รถไฟทางคู่ภาคใต้และทางหลวงหมายเลข 4 เป็นหลักในการวางโครงข่ายการคมนาคมร่วมกับโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ เพื่อกระจายการเดินทางและการขนส่ง

1.3) กระทรวงคมนาคม และ สนข. มีโครงการในช่วงเดียวกันหลายโครงการไม่ว่าจะเป็น Landbridge ชุมพร - ระนอง โครงการนี้และอีกหลาย ๆ โครงการจึงทำให้เกิดความสับสนในพื้นที่ จึงขอให้ สนข. ช่วยมานำเสนอข้อมูลเบื้องต้นแต่ละโครงการและความเชื่อมโยงกันให้กับการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจร ทางบก (อจร.) จังหวัดนราธิวาส หรือจังหวัดอื่น ๆ ด้วย เพราะน่าจะมีความสับสนคล้าย ๆ กัน

1.4) ควรศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมระบบรางในด้านการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ GMS และกลุ่มประเทศ ASEAN เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุดด้านระบบรางในอนาคต

1.5) ควรศึกษาโครงข่ายคมนาคมด้านการใช้พลังงานสะอาด เพื่อประหยัดพลังงานและลดภาวะโลกร้อน

**2) ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน**

2.1) ขอให้สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลเพื่อการส่งออก

**3) ด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย**

3.1) ขอให้พิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาโครงการควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาข้อดีและข้อเสียของการพัฒนา ถ้ามีผลกระทบสิ่งแวดล้อมมาก ขอให้เสนอมาตรการ แนวทาง และวิธีการที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่สังคม ความเป็นอยู่ของประชาชน สภาพแวดล้อม ป่าไม้ สัตว์น้ำ และสัตว์ป่า เช่น การดำเนินการของทางหลวงชนบทในทะเลน้อยจังหวัดพัทลุง เป็นต้น

**4) ด้านอื่น ๆ**

4.1) ขอให้ที่ปรึกษาและ สนข. หารือในรายละเอียดของแผนการพัฒนากับภาคเอกชน โดยเฉพาะหอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จะได้ข้อมูลจากมุมมองภาคเอกชนไปประกอบการศึกษาโครงการได้ถูกต้องและชัดเจน และผ่านกลไกในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) สภาหอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สมาคมอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวจังหวัด โดยหอการค้าจังหวัดสงขลายินดีที่จะประสานงานและอำนวยความสะดวกในการจัดประชุมทั้งจาก 3 สมาคม ในจังหวัดสงขลาและจากหอการค้าจังหวัดอื่น ๆ ฝั่งอ่าวไทยด้วย

4.2) นโยบายของรัฐบาลไม่ทันสมัย ไม่ทันต่อสถานการณ์และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เมื่อเปลี่ยนรัฐบาลก็เปลี่ยนนโยบายบางนโยบาย แผนงาน โครงการที่กำหนดไว้ 10 - 20 ปี ที่ผ่านมายังไม่มีการดำเนินการใด ๆ ที่เป็นรูปธรรม จึงมีความเห็นว่า นโยบาย แผนงาน โครงการ ที่ไม่ทันต่อยุคสมัยและสภาพปัจจุบัน ควรมีการทบทวนเพื่อยกเลิก กำหนดช่วงเวลาใหม่ให้เหมาะสม และปรับปรุงทบทวนให้ทันสมัยทั้งแนวทางการดำเนินงานงบประมาณที่ใช้ดำเนินการและการกำหนดช่วงเวลา

4.3) การดำเนินงาน ควรทบทวนบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วย และพื้นที่ที่จะดำเนินการว่าควรทำอะไร ไม่ควรทำอะไร ควรทำในพื้นที่ไหน ควรพัฒนาอะไรก่อนหลัง (ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร อย่างไร)

4.4) แนวทางการดำเนินการควรมีข้อมูลพื้นฐานในแผนที่แผนเดียวกันทั้งในระดับภาคใต้ อ่าวไทย หรืออันดามัน และระดับจังหวัด เพื่อให้ทุกส่วนมองเห็นภาพเดียวกัน และในแผนที่ควรมีเวลาการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ควรมีประเด็นปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดของการพัฒนาเพื่อนำมาสู่การร่วมกันคิด ร่วมกันทำ ระหว่างกระทรวงคมนาคม สนข. ภาคเอกชน ส่วนราชการระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในเวทีการประชุมกลุ่มย่อย ขณะดำเนินโครงการ หรือการประชุมร่วมกับภาคเอกชนตามที่เอกชนเสนอและจะนำไปสู่การวางแผนจัดทำ Model พื้นฐานที่ร่วมกันแบบบูรณาการอย่างแท้จริง

### 7.2.4 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุมธารา โรงแรมมาริไทม์ ปาร์ค แอนด์ สปา รีสอร์ท อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ โดยมีนายสมชาย หาญภักดีปฏิมา รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่เป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **68** คน

**นายสมชาย หาญภักดีปฏิมา**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

วิทยากร

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.2.4 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

**<u>สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้</u>**

**1) ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

1.1) ภาคใต้ฝั่งอันดามันไม่มีเส้นทางรถไฟ ซึ่งถ้ามีจะทำให้ลดต้นทุนการขนส่งและการเดินทางได้มาก ควรเชื่อมโยงกับฝั่งอ่าวไทยตามแนวทางรถไฟที่เคยศึกษาเดิม คือ สุราษฎร์ธานี - ท่านุ่น หรืออาจวางแนวใหม่ไปตามถนนเดิม สุราษฎร์ธานี - กระบี่ - พังงา ที่มีเขตทางที่ใหญ่มาก

1.2) ขอให้ศึกษาข้อมูลพื้นที่ เช่น สินค้าที่ขนส่งจากภาคใต้ไปสู่ภาคกลางและสินค้าที่ขนส่งจากภาคกลางมาภาคใต้ว่ามีสินค้าอะไรที่สำคัญ ปริมาณเท่าไร ช่วงไหนขนส่ง ขนส่งจากไหนไปไหน เป็นต้น เพื่อความถูกต้องมากที่สุด

1.3) กรมเจ้าท่าได้จัดทำแผนแม่บทการเดินทางโดยเรือสำราญ (Cruise) และแผนการพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทางฝั่งอันดามัน ขอให้พิจารณาเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

1.4) ขอให้พัฒนาแผนการบิน และการบินพาณิชย์ และการขนส่งทางอากาศ (Cargo)

1.5) การบริหารจัดการราง โดยเฉพาะรถไฟรางคู่ควรมีการศึกษาหรือมีการบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์สูงที่สุด

1.6) ควรตรวจสอบการให้บริการหลุมจอดในท่าอากาศยานภูเก็ตและอื่น ๆ ให้สามารถรับเครื่องบินส่วนตัวได้

1.7) ควรนำข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ทั้งในปัจจุบันและแผนอนาคตมาวางในแผนที่และตรวจสอบกรอบระยะเวลาการพัฒนา เพื่อนำมาสู่การวางแผนหรือจัดทำ Model ของการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งได้เหมาะสม

1.8) ควรพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรางที่เป็นเส้นทางหลัก เช่น ทางรถไฟฝั่งอันดามัน

1.9) ควรพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมือง เช่น รถไฟรางเบาจังหวัดภูเก็ต

1.10) ควรสนับสนุนการพัฒนาอุโมงค์กระทู้ - ป่าตอง

1.11) ควรพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมืองภูเก็ต (ขาเข้า)

1.12) ควรเชื่อมโยงระบบรางมายังฝั่งอันดามัน สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวในสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ โดยสามารถรองรับคนได้ทุกกลุ่ม เช่น สามารถไปท่องเที่ยวหรือเดินทางเข้าเมือง โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

1.13) ให้ศึกษาการขนส่งทางอากาศ (Cargo)

1.14) ควรใช้ระบบรางในการกระจายสินค้าเป็นหลักเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

1.15) การมีโครงข่ายคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงจังหวัดระนองมายังจังหวัดอื่น ๆ ได้รวดเร็วกว่าในปัจจุบัน เช่น การขุดอุโมงค์เพื่อลดเวลาการเดินทางในเส้นทางที่สำคัญและมีการใช้บริการมาก

**2) ด้านการท่องเที่ยว**

2.1) ควรส่งเสริมให้มีการเชื่อมโยงกันโดยเฉพาะการท่องเที่ยว ซึ่งในปัจจุบันพฤติกรรมนักท่องเที่ยวได้เปลี่ยนแปลงเป็นการท่องเที่ยวด้วยตนเองทำให้ต้องสนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยตัวเองของนักท่องเที่ยว เช่น จุดประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูล ป้ายข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ การวางโครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งสาธารณะรองจากท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง ไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ

2.2) ควรมีรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดอันดามัน เช่น กระบี่ - ภูเก็ต - พังงา - ระนอง

2.3) ควรศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวให้ชัดเจน เพื่อนำมาสู่การกำหนดระยะเวลาและแผนการพัฒนา

**3) ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน**

3.1) ค่าใช้จ่าย/ค่าครองชีพในภาคใต้จะสูงกว่าภาคอื่น ๆ เพราะมีต้นทุนการขนส่งที่สูง ทางภาคใต้ต้องนำผักและผลไม้มาจากภาคกลาง โดยการขนส่งที่ถูกที่สุด คือ ทางรถไฟ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่เชื่อมโยงกันซึ่งมีความจำเป็นต้องพัฒนาเพิ่มเติม เช่น รถไฟสายสุราษฎร์ธานี - ท่านุ่น

3.2) ขอให้ตรวจสอบ/พิจารณาความคุ้มค่าการลงทุนของแต่ละโครงสร้างพื้นฐานที่จะพัฒนา โดยให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น รถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ

3.3) ขอให้ทบทวนข้อมูลการขนส่ง เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือปากบารา ท่าเรือกลันตัน เป็นต้น เพื่อนำมาสู่การวางแผน/Model ได้อย่างถูกต้อง

3.4) ภาคใต้ฝั่งอันดามันขาดการขนส่งสินค้างทางราง ทำให้ต้นทุนค่าครองชีพสูงมาก

3.5) ในปัจจุบันต้นทุนการผลิตและการขนส่งด้านการเกษตรของฝั่งอันดามันและจังหวัดกระบี่สูงมาก ควรหาวิธีการทำอย่างไรจึงจะสามารถลดต้นทุนลงได้เท่าปัจจุบัน

**4) ด้านอื่น ๆ**

4.1) เห็นด้วยกับโครงการที่จะมาช่วยในการมองภาพรวมการพัฒนาในเชิงพื้นที่ทั้งหมดของภาคใต้ ทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภายในจังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคใต้เข้าสู่ภาคกลางและภาคตะวันออก รวมทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก และ GMS

4.2) การพัฒนาถนนควรร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง การพัฒนาเมืองจะเติบโตไปกับถนน ควรพัฒนาให้รอบคอบ และกำหนดแนวทางในการลดอุบัติเหตุ

4.3) สนข. จท. ทล. กรมทางหลวงชนบท และ รฟท. มีการศึกษาแบบนี้เยอะมากและยังไม่บูรณาการกันอย่างแท้จริง ต่างคนต่างทำ ถ้าโครงการนี้ทำได้จะเป็นเรื่องที่ดีมาก และจะดีมากขึ้นถ้าสามารถนำโครงการศึกษาทั้งหมดไปสู่การปฏิบัติได้

4.4) ควรศึกษาและนำข้อมูลจากพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Bottom up) ควรเลิกการเอานโยบายมาเป็นตัวตั้ง (Top down) อย่างเดียว โดยไม่สอบถามพื้นที่ ควรมีจุดเหมาะสมที่มาเจอกันทั้งพื้นที่และนโยบาย จะทำให้เกิดการขับเคลื่อนโครงการได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น ถ้าไม่เหมาะสม หรือต่อต้าน ควรยกเลิก

4.5) ถ้าโครงการมีข้อมูลและผลการวิเคราะห์สำคัญ ๆ เช่น การขนส่ง การเดินทาง แนวเส้นทางการขนส่ง หรือโครงการ ขอให้ส่งมาให้กับทางจังหวัดด้วย

4.6) ควรแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะทำงานของโครงการนี้ในระดับพื้นที่ จังหวัด หรือกลุ่มจังหวัด

4.7) นโยบายการพัฒนาต้องชัดเจน การส่งเสริมแหล่งต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว แหล่งชุมชน หรือเมือง แหล่งอุตสาหกรรม ต้องมีแผนและนโยบายที่ชัดเจน

4.8) การขับเคลื่อนโครงการต่าง ๆ ค่อนข้างล่าช้ามาก บางพื้นที่สถานการณ์และสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้บางโครงการอาจไม่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ปัจจุบัน ดังนั้นควรมีการทบทวน

4.9) การศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชนให้ความสำคัญในการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาให้ชัดเจน

4.10) จังหวัดระนองเป็นเมืองที่ถูกลืม ไกลจากจังหวัดอื่น ๆ ในอันดามัน ควรมีแนวทางการพัฒนาหรือเชื่อมโยงมายังจังหวัดระนอง

4.11) ควรส่งเสริมการพัฒนา Landbridge อย่างจริงจัง อย่าใช้ระยะเวลาดำเนินการนาน

### 7.2.5 ผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุมสร้อยเพชร โรงแรมโกลเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง โดยมีว่าที่ร้อยตรี พิรุณ เหมะรักษ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยองเป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **103** คน

**ว่าที่ร้อยตรี พิรุณ เหมะรักษ์**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**ดร. อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
และการมีส่วนร่วม

**นายประเสริฐ เหล่ากาญจนิกุล**
รองประธานหอการค้าจังหวัดระยอง

**นายอารมณ์ มณีเทพ**
รองปลัด อบจ.จังหวัดนครนายก

**นางวิไลวรรณ บุดาสา**
หัวหน้าสำนักงานจังหวัดตราด

**รูปที่ 7.2.5 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

**<u>สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้</u>**

**1) ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**

1.1) การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมลงสู่ภาคใต้ ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก

1.2) ขอให้เร่งรัดการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ

1.3) ถนนบางนา - ตราด หากสามารถพัฒนาให้ดีขึ้นจะเป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่เคลื่อนย้ายสินค้า แรงงาน และการท่องเที่ยวได้รวดเร็วขึ้น

1.4) แผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 จะมีจุดสิ้นสุดโครงการที่จังหวัดตราด ซึ่งแนวเส้นทางจะวิ่งขนานกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ในการศึกษานี้ขอให้พิจารณาเพิ่มจุดทางเข้า - ออก เชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 3 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

1.5) เมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ จะทำให้มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ขอให้พิจารณาศึกษาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

1.6) ขอให้พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมโดยเฉพาะระบบรางมายังจังหวัดจันทบุรี เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าเกษตร เกษตรแปรรูป โดยเฉพาะทุเรียน

1.7) จังหวัดปราจีนบุรีมีโรงงานในพื้นที่ 1,500 โรงงาน และพยายามผลักดันเข้าสู่เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในการศึกษานี้ขอให้ปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงจากจังหวัดปราจีนบุรีไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เช่น จังหวัดระยอง ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา และกรุงเทพมหานคร เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า

1.8) ขอให้เร่งรัด/ผลักดันการพัฒนาโครงข่ายระบบรางมายังจังหวัดปราจีนบุรี เพื่อลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรม และสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น ๆ ได้สะดวกมากขึ้น

1.9) ประเทศจีนและเกาหลีใต้มีความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี ขอให้เร่งรัดการพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางด้านการคมนาคมขนส่งภายในจังหวัด

1.10)ขอให้มีจุดเชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองออกไปทางทางถนนสุวินทวงศ์ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

1.11)ขอให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงจากสถานีรถไฟความเร็วสูงจังหวัดฉะเชิงเทราไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของจังหวัด เพื่อส่งเสริมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น รวมถึงเป็นการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

1.12)ขอให้พิจารณาศึกษาการพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำของจังหวัดฉะเชิงเทรา เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ริมน้ำเป็นจำนวนมาก เช่น วัดโสธรวรารามวรวิหาร ตลาดบ้านใหม่ และวัดสมาน เป็นต้น อีกทั้งแม่น้ำบางปะกงยังสามารถใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าทางน้ำ

1.13)ขอให้ศึกษาเส้นทางการส่งออกผลไม้จากจังหวัดจันทบุรี และตราดไปถึงประเทศจีนเพราะส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางถนนผ่านจังหวัดสระแก้วหรือจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - ประเทศลาว และสิ้นสุดที่ประเทศจีน ถนนจากจังหวัดจันทบุรีควรมีความคล่องตัว เพื่อร่นระยะทางเวลาการขนส่งให้ถึงมือผู้บริโภคให้เร็วที่สุด

**2) ด้านการท่องเที่ยว**

2.1) ขอให้มีการศึกษาพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

2.2) ขอสอบถามความก้าวหน้าของโครงการรถไฟทางคู่สายศรีราชา - ตราด โดยเส้นทางรถไฟผ่านอำเภอเขาสมิง อำเภอเมืองตราด สิ้นสุดที่อำเภอคลองใหญ่ ซึ่งจะส่งเสริมการส่งออกผลผลิตทางการเกษตร การท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

2.3) ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดระยอง ไม่ควรสร้างให้รวมตัวอยู่เพียงแค่ในตัวเมือง เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่กว้าง แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งกระจายตัวไปแต่ละอำเภอ ขอให้มีการคิดรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางและกลุ่มประชาชน เช่น กลุ่มคนทำงาน กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนเดินทางภายในจังหวัดให้เชื่อมถึงกัน โดยเน้นความสะดวกสบาย ตรงต่อเวลา ทั่วถึงแต่ละสถานที่ คุ้มค่าทั้งเวลาและราคา และนักท่องเที่ยวที่เข้ามาสามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

**3) ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน**

3.1) ขอให้พิจารณาพัฒนาโครงข่ายระบบรางเชื่อมต่อด่านชายแดนบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด เพื่อใช้ในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม

3.2) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจยังไม่มีเท่าที่ควร

3.3) ในปัจจุบันมีการผลักดันเรื่องของ Cambodia - Vietnam - Thailand Economic Corridor (CVTEC) เป็นความร่วมมือของประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ในเรื่องของมาตรการสิ่งอำนวยความสะดวก ขอให้มีการผลักดันไปพร้อม ๆ กัน

**4) ด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย**

4.1) ขอให้ศึกษาผลกระทบของโครงการเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี - เลี่ยงเมืองชลบุรี ให้ครบทุกด้าน

**5) ด้านอื่น ๆ**

5.1) ในการสัมมนาฯ ครั้งต่อไป ขอให้แสดงรูปแบบและรายละเอียดของระบบคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการเกษตร ด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น

5.2) ขอให้มีการเชิญตัวแทนจากแขวงทางหลวงและแขวงทางหลวงชนบทของจังหวัดนั้น ๆ เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อย เพื่อให้ข้อคิดเห็นในการจัดทำนโยบายของแต่ละจังหวัด

## 7.3 สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

### 7.3.1 สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท ลพบุรี และสระบุรี (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมคาปูชิโน่ โรงแรมเดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัด พระนครศรีอยุธยา โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 1.2) ภาคเอกชน | 8 | คน |
| 1.3) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 1.4) ที่ปรึกษาโครงการ | 5 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดัง**รูปที่ 7.3.1 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดัง**ตารางที่ 7.3.1 - 1**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**นางฉัตรโสภา กลิ่นพันธุ์**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พยากรณ์
ความต้องการเดินทางและขนส่ง

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.1 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

**ตารางที่ 7.3.1 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัดและผิวทางชำรุดเสียหาย | ขอให้ขยายช่องจราจรและปรับปรุง/ซ่อมแซมผิวทางที่เสียหาย เพื่อให้เหมาะกับสภาพการใช้งานทั้งทางด้านอุตสาหกรรม และการคมนาคมของประชาชน |
| 2. ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมทุกอำเภอ ทำให้ไม่สะดวกในการเดินทาง | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟไปยังแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ เช่น เรือขนส่งชนเสาตอม่อสะพาน เป็นต้น รวมถึงปัญหาตลิ่งชำรุดเสียหายจากการเดินเรือ | ขอให้มีการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำเพื่อลดผลกระทบจากการเดินเรือ และการขนส่งสินค้าทางน้ำ รวมถึงจัดเตรียมปักหลักผูกเรือ การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ และการติดตั้งอุปกรณ์กันชนตอม่อสะพานบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำจำนวนมาก |
| 2. ปัญหาร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้ามีร่องน้ำเป็นลักษณะตัววี (V) ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินเรือ | ปรับปรุงร่องน้ำให้มีลักษณะตัวยู (U) เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสิงห์บุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสิงห์บุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมอักษรา โรงแรมโกลเด้นดราก้อน รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดสิงห์บุรี โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **35** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 2 | คน |
| 2.3) ภาคเอกชน | 5 | คน |
| 2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 19 | คน |
| 2.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสิงห์บุรี ดัง**รูปที่ 7.3.1 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสิงห์บุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.1 - 2**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**ดร. สมศิริ เขียววัฒกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.1 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสิงห์บุรี**

**ตารางที่ 7.3.1 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสิงห์บุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. เส้นทางคมนาคมภายในจังหวัดบางส่วนยังไม่ได้มาตรฐานและขาดความปลอดภัย เช่น ยังไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยก เป็นต้น | ขอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกต่าง ๆ |
| 2. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม โดยบางสถานที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยรถประจำทางหรือรถโดยสารสาธารณะ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น |
| 3. ไม่มีโครงข่ายระบบขนส่งทางรางในพื้นที่จังหวัดสิงห์บุรี | เสนอให้มีสถานีรถไฟใกล้ตัวเมืองของจังหวัดสิงห์บุรี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และเอื้อต่อการขนส่งสินค้า |
| 4. การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเข้าไปยังกรุงเทพมหานครเกิดการล่าช้าเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด | ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร |
| 5. สินค้าตกหล่นจากรถบรรทุกระหว่างการขนส่ง เช่น รถฟาง รถอ้อย รถแกลบ รถข้าว เป็นต้น ส่งผลต่อความปลอดภัยของการขนส่ง และประชาชนทั่วไปที่ใช้ถนน | เสนอให้มีมาตรการควบคุมความปลอดภัย |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชัยนาท**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชัยนาทจัดขึ้นเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมทองธารา โรงแรมเจ้าพระยาธารา ริเวอร์ไซด์ อำเภอเมือง จังหวัดชัยนาท โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **27** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 3 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 1 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 6 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 3 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดชัยนาท ดัง**รูปที่ 7.3.1 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชัยนาท ดัง**ตารางที่ 7.3.1 - 3**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.1 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดชัยนาท**

**ตารางที่ 7.3.1 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชัยนาท**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การขนส่งสินค้าทางบกยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ | พัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น |
| 2. การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทำให้ถนนชำรุดเสียหาย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาปรับปรุง/ซ่อมบำรุง |
| 3. ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทำให้เดินทางไม่สะดวก | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ขาดเส้นทางการเดินทางทางน้ำที่จะเชื่อมต่อไปจังหวัดใกล้เคียง | เพิ่มเส้นทางการเดินทางทางน้ำให้มากขึ้น |
| 2. ปัญหาเรือขนส่งสินค้าติดใต้ท้องสะพาน | ควรมีการออกแบบปรับปรุงสะพานให้สูงขึ้น |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดศูนย์กลางการคมนาคม | เสนอให้อำเภอวังน้อยเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ต้องการพัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมต่อสู่ภายในประเทศและภายนอกประเทศ |
| 2. ระบบขนส่งทางราง เส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเมียนมาพบปัญหาขนาดรางมีรูปแบบและขนาดไม่เท่ากัน ซึ่งทำให้เกิดอุปสรรคในการเดินทางเชื่อมต่อทางราง | ควรมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางให้ได้ขนาดมาตรฐานสากล |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**4) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดลพบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดลพบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมหนุมาน โรงแรมลพบุรี อินน์ รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **29** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 4.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 4.2) หน่วยงานราชการ | 2 | คน |
| 4.3) ภาคเอกชน | 5 | คน |
| 4.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 4.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดลพบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.1 - 4** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดลพบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.1 - 4**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**นางฉัตรโสภา กลิ่นพันธุ์**
รองผู้จัดการโครงการ

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.1 - 4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดลพบุรี**

**ตารางที่ 7.3.1 - 4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดลพบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การนำสินค้าลงรถบรรทุกบริเวณท่าเรือนครหลวง (อยุธยา) จากเรือขึ้นรถบรรทุกพบปัญหาฝุ่นแร่สีดำและฝุ่นแป้งแพร่กระจายอย่างมาก ก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อคนในชุมชน | ควรมีระบบปิด (โดม) เพื่อลดและป้องกันปัญหาฝุ่นดังกล่าว |
| 2. บริเวณวงเวียนสมเด็จพระนารายณ์มีจำนวนจุดกลับรถระดับพื้นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. การแบ่งช่องจราจรสำหรับแต่ละประเภทรถที่สัญจรบนถนน | ควรแยกรถเล็กออกจากรถใหญ่ เช่น แยกรถจักรยานยนต์ออกจากรถยนต์และรถบรรทุก เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น รถ Tram เป็นต้น | เสนอให้พัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง กำหนดแนวเส้นทางจากศาลากลางไปถึงนิคมอุตสาหกรรมโดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด โดยรัฐเป็นผู้ทุนหรือให้เอกชนลงทุน |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. จังหวัดลพบุรียังไม่มีท่าอากาศยาน | ปัจจุบันมีท่าอากาศยาน 2 แห่ง ซึ่งเป็นของกองทัพอากาศ สามารถนำมาให้บริการเชิงพาณิชย์ได้ โดยขยายทางวิ่งเดิม ซึ่งเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าไม่สูงมาก การมีท่าอากาศยานจะเพิ่มโอกาสการขนส่งและโลจิสติกส์ |

**5) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดอ่างทอง**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดอ่างทองจัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมรับขวัญ เรือนรับขวัญ อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **27** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 5.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 5.2) หน่วยงานราชการ | 3 | คน |
| 5.3) ภาคเอกชน | 7 | คน |
| 5.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 10 | คน |
| 5.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 3 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดอ่างทอง ดัง**รูปที่ 7.3.1 - 5** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดอ่างทอง ดัง**ตารางที่ 7.3.1 - 5**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบ
การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.1 - 5 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดอ่างทอง**

**ตารางที่ 7.3.1 - 5 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดอ่างทอง**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. รถบรรทุกมีการบรรทุกน้ำหนักเกิน | ขอให้มีการควบคุมการขนส่งสินค้าอย่างเคร่งครัด |
| 2. การขนส่งทางบกลำบากเพราะถนนมีขนาดเล็กเกินไป | พัฒนาถนนสายหลักของจังหวัดให้เหมาะแก่การขนส่งที่สะดวก โดยขยายช่องทางจราจรเดิม |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. ห่างไกลการขนส่งระบบราง | เพิ่มเส้นทางขนส่งระบบรางตัดผ่านตัวจังหวัดอ่างทอง |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**6) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมใกล้กัน โรงแรมใกล้กันเพลส อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **35** คน ประกอบด้วย

6.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 5 คน

6.2) หน่วยงานราชการ 1 คน

6.3) ภาคเอกชน 16 คน

6.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ 9 คน

6.5) ที่ปรึกษาโครงการ 4 คน

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสระบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.1 - 6** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.1 - 6**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.1 - 6 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสระบุรี**

**ตารางที่ 7.3.1 - 6 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมือง | ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร |
| 2. ป้ายบอกทางไม่ครอบคลุม | พัฒนาเส้นทาง ป้ายบอกทาง และระบบการรักษาความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว |
| 3. ปัญหาการคมนาคมขนส่งและการจราจรในพื้นที่เนื่องจากถนนแคบ | ขอให้มีการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร |
| 4. สินค้าตกหล่นจากรถบรรทุกระหว่างการขนส่ง เช่น รถฟาง รถอ้อย รถแกลบ รถข้าว เป็นต้น ส่งผลต่อความปลอดภัยของการขนส่ง และประชาชนทั่วไปที่ใช้ถนน | เสนอให้มีมาตรการควบคุมความปลอดภัย |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. สถานีรถไฟชุมทางแก่งคอยมีโครงสร้างพื้นฐานไม่พร้อม | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

### 7.3.2 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดราชบุรี กาญจนบุรี และสุพรรณบุรี (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดราชบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดราชบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมเวลาดี โรงแรม ณ เวลา ตำบลดอนตะโก อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **42** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 5 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 7 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 10 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดราชบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.2 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดราชบุรีดัง**ตารางที่ 7.3.2 - 1**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.2 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดราชบุรี**

**ตารางที่ 7.3.2 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดราชบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ขาดจุดรวบรวมและกระจายสินค้าและโครงข่ายการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ | ขอให้มีจุดเชื่อมต่อการขนถ่ายสินค้า โดยพื้นที่ที่เหมาะสมมี 3 จุด คือ ชุมทางหนองปลาดุก สามแยกวังมะนาว และทางเลี่ยงเมืองราชบุรี |
| 2. เกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากบริเวณตลาดเก่าโคยกี๊ เนื่องจากการขนส่งบรรทุกน้ำหนักเกิน (ทางจังหวัดมีการพยายามควบคุมการบรรทุกน้ำหนักไม่ให้เกิน 4 ตัน) | ควรมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด |
| 3. จุดพักรถ (Rest Area) ไม่เพียงพอ | ขอให้เพิ่มจุดพักรถ (Rest Area) ให้เพียงพอต่อความต้องการ |
| 4. การจราจรค่อนข้างแออัด | แก้ไขปัญหาการจราจร |
| 5. โครงข่ายถนนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน | ขอให้ขยายช่องจราจรแยกพุทธสาคร/ถนนเศรษฐกิจ 1 เพื่อใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) และทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) |
| 6. โครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวไม่สะดวกปลอดภัย เช่น ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง และไม่มีป้ายบอกทาง เป็นต้น | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ขาดโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำ | ขอให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่และลดต้นทุนค่าขนส่ง |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง | ขอให้พัฒนาโครงข่ายระบบรางเพื่อใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางราง |
| 2. ขาดลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ | ขอให้มีการพัฒนาลานกองเก็บตู้คอนเทอนเนอร์ในพื้นที่หรือการพัฒนา Dry Port เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า |
| 3. โครงข่ายระบบรางไม่เชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ | ขอให้พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงจากสถานีรถไฟ เช่น สถานีราชบุรี สถานีโพธาราม เป็นต้น ไปยังแหล่งท่องเที่ยว |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกาญจนบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกาญจนบุรีจัดขึ้นเมื่อพุธที่ 11 พฤษภาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมสังขละบุรี 1 โรงแรมริเวอร์แคว ตำบลบ้านเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 1 | คน |
| 2.3) ภาคเอกชน | 8 | คน |
| 2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 13 | คน |
| 2.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 5 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดกาญจนบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.2 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกาญจนบุรีดัง**ตารางที่ 7.3.2 - 2**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.2 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดกาญจนบุรี**

**ตารางที่ 7.3.2 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกาญจนบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีการจำกัดเรื่องน้ำหนักบรรทุก ทำให้รถเทรลเลอร์/รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถใช้เส้นทางนี้ได้ | พัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักและลดข้อจำกัดเรื่องเวลา หรือก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่สำหรับรถบรรทุกหรือจัดให้มีช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกบนถนนสายหลักเชื่อมต่อพื้นที่อุตสาหกรรม เช่น จังหวัดสระบุรี เป็นต้น เนื่องจากมีความต้องการขนส่งสินค้าผ่านจังหวัดกาญจนบุรีไปยังประเทศเมียนมา |
| 2. เส้นทางสำหรับรถบรรทุกยังไม่เพียงพอ | เพิ่มเส้นทางแนวใหม่เฉพาะรถบรรทุกสินค้า |
| 3. ถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนรวมถึงวันหยุด เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้ามาในจังหวัดกาญจนบุรี | จัดทำช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมกับเส้นทางขนส่งระหว่างเมือง/พัฒนาเส้นทางแนวใหม่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยว |
| 4. จำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถโดยสารลดลงเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ทำให้ธุรกิจรถโดยสารต้องเลิกกิจการ | ขอให้ภาครัฐช่วยเหลือภาคธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง ประกอบกับความขัดแย้งระหว่างประเทศส่งผลให้น้ำมันเชื้อเพลิงพลังงานหลักมีราคาสูงขึ้น ค่าครองชีพ ค่าขนส่งและค่าแรงงานสูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องเลิกกิจการ ธุรกิจชะลอตัว สินค้าราคาแพงขึ้น และเกิดเงินเฟ้อตามมา |
| 5. ปัญหาด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและเมียนมาโดยต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถหัวลากบริเวณด่านชายแดน | ต้องการให้พัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศเมียนมา โดยการนำระบบการลงทะเบียนขอรับใบอนุญาตนำรถบรรทุกข้ามแดนมาใช้เพื่อที่จะสามารถขนส่งผ่านแดนได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนหัวลากที่บริเวณด่านชายแดน |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ขาดการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำแม่กลอง | ขอให้ส่งเสริมการขนส่งผ่านแม่น้ำแม่กลองไปยังจุดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง เพื่อลดตุ้นค่าขนส่ง |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางราง | ขอให้พัฒนาโครงข่ายระบบรางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - กาญจนบุรี - ทวาย เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมากและลดต้นทุนค่าขนส่ง |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสุพรรณบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสุพรรณบุรีจัดขึ้นเมื่อพฤหัสบดีที่ 12 พฤษภาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมบุษราคัม โรงแรมศรีอู่ทอง ตำบลท่าพี่เลี้ยง อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **37** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 4 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 8 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 7 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสุพรรณบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.2 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยประชุมจังหวัดสุพรรณบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.2 - 3**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.2 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสุพรรณบุรี**

**ตารางที่ 7.3.2 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสุพรรณบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการขนส่งอ้อยและผลิตภัณฑ์จากอ้อย ไปหลายพื้นที่ตั้งแต่กรุงเทพฯ - จังหวัดชลบุรี โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 333 ทางหลวงหมายเลข 3502 และทางหลวงหมายเลข 340 | ขอให้ขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 333 เพื่อรองรับการขนส่งด้วยรถบรรทุก |
| 2. รถบรรทุกหนาแน่นบริเวณด้านหน้าโรงงาน | ขอให้ขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3502 ช่วง ด่านช้าง - สามชุก ผ่านหน้าโรงงานน้ำตาลมิตรผล |
| 3. ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ | ขอให้พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือระบบ Taxi on Demand เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่หรือระหว่างจังหวัดใกล้เคียง (จังหวัดกาญจนบุรี และราชบุรี) |
| 4. ขาดจุดเชื่อมต่อเส้นทางทางถนน | ทบทวนการเชื่อมต่อทางถนนระหว่างบ่อพลอย มะขามเตี้ย และสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี |
| 5. ปัญหาการจราจรหนาแน่นและไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอบนทางหลวงหมายเลข 333 ขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งเชื่อมเส้นทางอู่ทอง - ด่านช้าง ในช่วงเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม เนื่องจากเป็นฤดูกาลขนส่งอ้อย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 6. ปัญหาการจราจรหนาแน่นบนทางหลวงหมายเลข 33 ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม - พฤษภาคม เนื่องจากเป็นฤดูกาลขนส่งอ้อย มันสำปะหลัง เข้าโรงงาน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 7. มีจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงหมายเลข 3422 บริเวณอำเภอสองพี่น้อง วัดไผ่โรงวัว สุ่มปลายักษ์ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 8. ปัญหาพื้นที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ | พัฒนาลานกองเก็บตู้คอนเทอนเนอร์ (Container Yard) ร่วมกับการพัฒนารถไฟทางคู่เพื่อให้สุพรรณบุรีเป็นศูนย์ขนส่งกระจายสินค้า |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. ระบบรางยังไม่เชื่อมโยงไปอำเภอสองพี่น้อง | ขอให้เชื่อมโยงโครงข่ายระบบราง โดยเฉพาะในบริเวณอำเภอสองพี่น้อง สำหรับการจัดส่งสินค้า (End product) ด้านการเกษตร |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

### 7.3.3 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จัดขึ้นเมื่ออังคารที่ 26 เมษายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุม Blue Whale โรงแรมแอททีบูทีค อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีนางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **31** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 1 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 8 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 11 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 6 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดัง**รูปที่ 7.3.3 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดัง**ตารางที่ 7.3.3 - 1**

**นางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.3 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์**

**ตารางที่ 7.3.3 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ | เสนอให้เปิดด่านสิงขรเป็นด่านถาวร การขนส่งอาหารทะเลไม่สามารถเข้า - ออกได้ ต้องออกไปทางจังหวัดระนองใช้เวลา 6 - 7 ชั่วโมง แต่จากมะริด - ด่านสิงขร - เข้าประจวบฯ ใช้เวลาน้อยกว่า ถ้าเปิดด่านได้จะค้าขายสินค้าเกษตรและผลไม้ได้ |
| 2. ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นโครงข่ายหลักที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่น | ก่อสร้างถนนแนวใหม่สำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ โดยเสนอเส้นทางเลียบแนวเขาตะนาวศรี |
| 3. การจราจรแออัดในถนนเส้นปราณบุรี - เมืองประจวบคีรีขันธ์ | ทำถนนเลี่ยงเมือง ปราณบุรี - เมืองประจวบคีรีขันธ์ ลดความหนาแน่นของการจราจรโดยแยกเส้นทางกับการท่องเที่ยว |
| 4. ปัญหาการจราจรติดขัดในอำเภอบางสะพาน | ขอให้ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด |
| 5. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ขาดการส่งเสริมการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำทางน้ำ | ผลักดันในเรื่องการเดินทางทางน้ำและการขนส่งให้มีศักยภาพ |
| 2. ปัญหาการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำท่าเรือคลองวาฬ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. ขาดการสนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ (Yacht) | จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีศักยภาพและมีจุดเด่น ควรมีท่าเรือยอชท์ซึ่งสามารถตั้งได้ใกล้อำเภอเมือง เพื่อตอบสนองเชิงพาณิชย์ชาวต่างชาติชื่นชมและสนับสนุนการท่องเที่ยว |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดโครงข่ายระบบรางเชื่อมโยงไปยังท่าเรือประจวบ | ขอให้พิจารณาเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางจากสถานีนาผักขวงไปยังท่าเรือประจวบ |
| 2. ขาดลานกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ | ขอให้มีการพัฒนาพื้นที่สถานีทุ่งมะเม่าเป็นลานเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. ท่าอากาศยานและรถไฟยังไม่เชื่อมโยงกัน | สร้างท่าอากาศยานนานาชาติหัวหิน ให้เชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เกิดการลงทุนของภาคเอเชียในอนาคต |
| 2. ท่าอากาศยานหัวหินยังไม่ผ่านมาตรฐานของ ICAO | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดเพชรบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดเพชรบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมมุกดา โรงแรมรอยัลไดมอนด์ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยมีนางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **33** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 3 | คน |
| 2.3) ภาคเอกชน | 5 | คน |
| 2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 13 | คน |
| 2.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 7 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดเพชรบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.3 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดเพชรบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.3 - 2**

**นางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.3 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดเพชรบุรี**

**ตารางที่ 7.3.3 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดเพชรบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. เส้นทางคมนาคมมีการก่อสร้าง ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งและมีค่าใช้จ่าย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ปัญหาการเข้าออกเมืองเพชรบุรีจากทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ค่อนข้างยาก และไม่ปลอดภัยในการขับขี่ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. สภาพการจราจรถนนสายหลักในปัจจุบันติดขัดด้วยรถบรรทุกโดยเฉพาะช่วงวันหยุด (เสาร์ - อาทิตย์) | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ปัญหาเส้นทางการเชื่อมโยงทางน้ำ | การเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสินค้ากับท่าเรือโดยสาร สำหรับท่าเรือจังหวัดเพชรบุรีมีศักยภาพแต่ขาดเรื่องของการเตรียมพื้นที่บริเวณท่าเรือประมงมีศักยภาพเข้าออกง่าย |
| **ทางราง** | |
| 1. จุดรวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ | พัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟปากท่อเป็นลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) เพื่อใช้ในการรวบรวมและกระจายสินค้า |
| 2. รถไฟมีความล่าช้า ไม่ตรงเวลา | ต้องกำหนดเวลาเดินทางให้ตรงเวลาสำหรับการท่องเที่ยว แต่หากมีการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าการเกษตร ต้องมีความสะดวก รวดเร็ว เข้าถึงในการใช้งาน |
| 3. ปัญหาการเข้าถึงสถานีรถไฟเขาย้อยและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและกระจายสินค้าไม่เพียงพอ | ขยายเขตทางของถนนเข้าสู่สถานีรถไฟเขาย้อยและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและกระจายสินค้า |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสงคราม**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสงครามจัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมโคโค่ฮัท โรงแรมโคโค่ วิวอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **43** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 7 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 5 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 9 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 9 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 13 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสมุทรสงคราม ดัง**รูปที่ 7.3.3 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสงคราม ดัง**ตารางที่ 7.3.3 - 3**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.3 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสมุทรสงคราม**

**ตารางที่ 7.3.3 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสงคราม**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. โครงข่ายถนนของจังหวัดมีเขตทางค่อนข้างแคบ ทำให้ไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า และเกิดปัญหาการจราจรติดขัด | ปรับปรุงขยายทางหลวงหมายเลข 325 และ 3093 เพื่อการขนส่งสินค้าเกษตรไปยังจังหวัดราชบุรี และอำเภอปากท่อ โดยเสนอให้ทำถนนวิ่งเลียบกับทางรถไฟ |
| 2. ปัญหารรถขนส่งสินค้าบรรทุกน้ำหนักเกิน | ควรมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด |
| 3. เส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือไฟร์ซันในปัจจุบันต้องผ่านชุมชน บางจะเกร็งที่มีความหนาแน่น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งมีการร้องเรียกเรื่องการสั่นสะเทือนไม่ให้รถบรรทุกเข้า - ออกก่อนเวลา 21.00 น. | การขนส่งทางน้ำควรได้รับการฟื้นฟูควบคู่กับการขนส่งทางบก เพราะจังหวัดในภาคกลางส่วนใหญ่มีแม่น้ำเป็นหลัก และคลองขนาดใหญ่เชื่อมเป็นโครงข่ายการขนส่งมาแต่อดีต |
| 4. ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรองรับนักท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ปัญหาท่าเทียบเรือไม่ครอบคลุมบริเวณแหล่งท่องเที่ยว | ปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟสายแม่กลองไปยังสถานีรถไฟปากท่อ | เสนอให้เชื่อมทางรถไฟสายแม่กลองเข้ากับสถานีปากท่อสำหรับขนส่งสินค้า และพัฒนาพื้นที่สถานีปากท่อเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง |
| 2. ขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟระหว่างสถานีรถไฟมหาชัยและสถานีรถไฟบ้านแหลม | เสนอให้เชื่อมโครงข่ายรถไฟข้ามแม่น้ำท่าจีนเพื่อความสะดวกในการเดินทาง |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**4) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาคร**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาครจัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมควีน โรงแรมมหาชัย กรีน บูทีค อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **45** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 4.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 4.2) หน่วยงานราชการ | 5 | คน |
| 4.3) ภาคเอกชน | 3 | คน |
| 4.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 21 | คน |
| 4.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 11 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสมุทรสาคร ดัง**รูปที่ 7.3.3 - 4** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาคร ดัง**ตารางที่ 7.3.3 - 4**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**รศ.ดร. พิสุทธิ์ กุลธนวิทย์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.3 - 4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสมุทรสาคร**

**ตารางที่ 7.3.3 - 4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรสาคร**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัด | ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยการพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักและสายรอง รวมถึงเพิ่มจุดกลับรถฝั่งขาเข้ากรุงเทพมหานคร |
| 2. ปัญหาความล่าช้าบริเวณด่านชั่งน้ำหนัก | ขอให้มีการบริหารจัดการที่ด่านชั่งน้ำหนักให้รวดเร็วมากขึ้น รวมถึงลดจำนวนด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อแก้ไขปัญหาความล่าช้าในการขนส่งสินค้า |
| 3. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรองรับนักท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ไม่มีท่าเทียบเรือสาธารณะ | ขอให้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือสาธารณะในจังหวัด |
| 2. ไม่มีท่าเรือสินค้า | ขอให้มีการพัฒนาท่าเรือสินค้าเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟระหว่างสถานีรถไฟมหาชัยและสถานีรถไฟบ้านแหลม | เสนอให้เชื่อมโครงข่ายรถไฟข้ามแม่น้ำท่าจีนเพื่อความสะดวกในการเดินทาง |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

### 7.3.4 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย จังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐม**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐมจัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมอาคารฟิตเนส โรงแรมเดอะมิวเซียม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยมีนายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **31** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 3 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 8 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 10 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนครปฐม ดัง**รูปที่ 7.3.4 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐม ดัง**ตารางที่ 7.3.4 - 1**

**นางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์**
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
วิเคราะห์นโยบายและแผน

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์
และพยากรณ์ความต้องการเดินทาง
และขนส่ง

**ดร. สมศิริ เซียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.4 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนครปฐม**

**ตารางที่ 7.3.4 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครปฐม**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. พนักงานขนส่งสินค้า (Rider) ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถเร็วและประมาท เป็นต้น | ควบคุมวินัยการจราจรของผู้ขับขี่ เพราะอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ |
| 2. ในตัวเมืองนครปฐมมีระบบขนส่งสาธารณะและมีสหกรณ์รถสองแถว แต่ไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ | สนับสนุนให้มีรถสองแถวหรือรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่เมืองนครปฐมเพิ่มเติม เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้เดินทางและนักท่องเที่ยว |
| 3. ปัญหาการพัฒนาจังหวัดนครปฐมเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าระหว่างภาคกลางและภาคใต้ให้เป็นรูปธรรม | เสนอให้จังหวัดนครปฐมเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าเชื่อมระหว่างภาคกลาง ภาคใต้ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด |
| 4. การยกเลิกการให้บริการรถโดยสารประจำทางสาย 81 | รถโดยสารประจำทางสาย 81 มีกำหนดจะยกเลิกการให้บริการ ขอให้ ขสมก. พิจารณาให้บริการรถโดยสารประจำทางสาย 81 ตามเส้นทางเดิม เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดนครปฐม |
| 5. อุบัติเหตุจากการบรรทุกและขนส่งสินค้า | แก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางแยกกับทางรถไฟบริเวณวัดงิ้วราย และบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนจากอำเภอกำแพงแสน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกและจะเกิดอุบัติเหตุบ่อย อีกจุดหนึ่ง บริเวณหอนาฬิกาทางออกตัวเมืองนครปฐมซึ่งจะผ่านโรงพยาบาลสนามจันทร์ โลตัส รถจะเบียดกันขึ้นสะพานไปบ้านแพ้วจังหวัดสมุทรสงคราม เกิดการตัดกระแสจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง |
| 6. ปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 338 | ขอให้พิจารณาการก่อสร้างถนนส่วนต่อขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. การขนส่งทางน้ำของจังหวัดนครปฐมมีข้อจำกัด | พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ |
| **ทางราง** | |
| 1. รถไฟออกไม่ตรงเวลา | เสนอบทบาทของระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครปฐมต้องมีรถไฟที่ตรงเวลาสามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็ว เพราะจังหวัดนครปฐมยังต้องการแรงงานที่มีความรู้หรือพนักงานออฟฟิศเข้ามาทำงานในพื้นที่ ดังนั้น การมีรถไฟที่มีเที่ยวการเดินรถที่แน่นอนจะเอื้อประโยชน์ต่อแรงงานและการท่องเที่ยว |
| 2. ไม่มีลานกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์สนับสนุนการขนส่งทางราง | พัฒนาลานกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่สถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก พร้อมกับจัดตั้งศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ของศุลกากร เพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตรล่าช้า |
| 3. ปัญหาความล่าช้าในการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง | ขอให้เร่งรัดการเปิดให้บริการรถไฟสายสีแดงช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนนทบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนนทบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมเจ้าพระยา 2 ริเวอร์ไรน์เพลส โฮเทล แอนด์ เรสซิเดนซ์ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี โดยมีนางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 3 | คน |
| 2.3) ภาคเอกชน | 10 | คน |
| 2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 8 | คน |
| 2.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 7 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนนทบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.4 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มจังหวัดนนทบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.4 - 2**

**นางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**รศ.ดร. พิสุทธิ์ กุลธนวิทย์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง

**ดร.นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์
และพยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.4 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนนทบุรี**

**ตารางที่ 7.3.4 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนนทบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การตั้งด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางหลวงหมายเลข 340 (ถนนตลิ่งชัน - สุพรรณบุรี) ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด | ขอให้ยกเลิกด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ |
| 2. การจำกัดเวลาเดินรถบรรทุกสินค้า | ขอให้ขยายเวลาเดินรถบรรทุกสินค้าเพิ่มมากขึ้นหรือพัฒนาถนนแนวใหม่สำหรับรถบรรทุกโดยเฉพาะ (Truck Route) |
| 3. ปัญหาจราจรติดขัด | ขอให้เชื่อมต่อถนนสายย่อยกับถนนสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร |
| 4. สะพานข้ามแยกหรือทางลอดใต้สะพานบางแห่งมีการจำกัดความสูง ทำให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งผ่านได้ | ควรมีการออกแบบยกสะพานให้สูงขึ้น |
| 5. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกบนบางบัวทอง บริเวณศูนย์กระจายสินค้า เช่น ขับรถย้อนศร การไม่เปิดสัญญาณไฟ เป็นต้น ส่งผลให้เกิดให้อุบัติเหตุ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 6. จุดกลับรถไม่เพียงพอ/มีระยะไกล | ขอให้เพิ่มจำนวนจุดกลับรถให้มากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง |
| 7. การก่อสร้างถนนตามจุดต่าง ๆ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด | ขอให้เร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนด |
| 8. ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมถึงแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ท่าเรือนนทบุรี - ปากเกร็ด ไฟส่องสว่างมีไม่เพียงพอ | ขอให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม |
| 2. ระบบการคมนาคมทางน้ำยังไม่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว | ขอให้พัฒนาระบบการคมนาคมทางน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยา |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปทุมธานี**

การประชุมกลุ่มย่อจังหวัดปทุมธานีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมบัวหลวง โรงแรมทินิดี บางกอก กอล์ฟ คลับ อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี โดยมีนายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 5 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 10 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 6 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 5 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดปทุมธานี ดัง**รูปที่ 7.3.4 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปทุมธานี ดัง**ตารางที่ 7.3.4 - 3**

**นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์**
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ
ด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.4 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดปทุมธานี**

**ตารางที่ 7.3.4 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปทุมธานี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัด | 1. แก้ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่คลอง 1 คลอง 2 และคลอง 3 2. แก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต - นครนายก) 3. ระบายรถบรรทุกให้ออกนอกเมือง (ถนนเลี่ยงเมือง) เพื่อไม่ให้รถบรรทุกเข้าเมืองมากเกินไป 3. เชื่อมโยงถนนสายรองกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร 4. ก่อสร้างทางยกระดับ/ทางแยกต่างระดับตั้งแต่พื้นที่คลอง 1 ถึงคลอง 6 |
| 2. การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทำให้กระทบต่อวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ ขอให้เปลี่ยนเป็นการสร้างรถไฟฟ้าแทน |
| 3. ที่จอดรถตามสถานีรถไฟฟ้ามีพื้นที่ไม่เพียงพอ อีกทั้งยังเข้าถึงลำบาก | จัดสรรที่จดรถให้เพียงพอต่อความต้องการ |
| 4. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน และแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. ขาดการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางไปยังพื้นที่คลังสินค้า | ขอให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางไปยังพื้นที่คลังสินค้า |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**4) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการ**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการจัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมอ่าวไทย โรงแรมคูณ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีนายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **38** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 4.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 4.2) หน่วยงานราชการ | 11 | คน |
| 4.3) ภาคเอกชน | 9 | คน |
| 4.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 7 | คน |
| 4.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 5 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสมุทรปราการ ดัง**รูปที่ 7.3.4 - 4** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการ ดัง**ตารางที่ 7.3.4 - 4**

**นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์**
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
วิเคราะห์นโยบายและแผน

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.4 - 4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสมุทรปราการ**

**ตารางที่ 7.3.4 - 4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสมุทรปราการ**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลักภายในเมือง | ขอให้มีการเชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรอง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและขนส่งสินค้า |
| 2. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงงานเนื่องจากมีรถรับส่งพนักงานของโรงงานเป็นจำนวนมาก | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. ถนนในจังหวัดสมุทรปราการไม่รองรับการขนส่งสินค้า | ปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐาน |
| 4. ถนนสายเลียบคลองส่งน้ำสุรรณภูมิเชื่อมทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา - ตราด) มีสภาพทรุดโทรม | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 5. ปัญหาที่จอดรถยนต์บริเวณแหล่งท่องเที่ยวไม่เพียงพอ | ขอให้เพิ่มที่จอดรถยนต์บริเวณแหล่งท่องเที่ยวให้มากขึ้น |
| 6. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. เรือขนส่งสินค้าไม่สามารถเดินเรือได้ เมื่อน้ำทะเลลดระดับทำให้เกิดสันดอน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. เรือไม่เพียงพอ | เสนอให้มีเรือด่วนเจ้าพระยาเพิ่มขึ้น |
| 3. ท่าเรือส่วนใหญ่ภายในจังหวัดสมุทรปราการเป็นของเอกชน | เสนอให้มีท่าเรือของรัฐในจังหวัด |
| 4. ท่าเรือสาธารณะส่วนใหญ่มีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ | ขอให้มีการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือให้ดีขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและผู้โดยสาร |
| **ทางราง** | |
| 1. เส้นทางรถไฟฟ้ายังไม่เพียงพอ | เสนอให้เพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้า 2 สาย |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

### 7.3.5 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร**

การระชุมกลุ่มย่อยพื้นที่กรุงเทพมหานครจัดขึ้นเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมเรนโบว์ ชั้น 17 โรงแรมใบหยกสกาย กรุงเทพมหานคร โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **47** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 13 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 7 | คน |
| 1.3) รัฐวิสาหกิจ | 2 | คน |
| 1.4) ภาคเอกชน | 5 | คน |
| 1.5) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 1.6) ที่ปรึกษาโครงการ | 6 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) พื้นที่กรุงเทพมหานคร ดัง**รูปที่ 7.3.5 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยกรุงเทพมหานคร ดัง**ตารางที่ 7.3.5 - 1**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบ
การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**รศ.ดร. พิสุทธิ์ กุลธนวิทย์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.5 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กรุงเทพมหานคร**

**ตารางที่ 7.3.5 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยกรุงเทพมหานคร**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนบนถนนสายย่อย (ตรอก/ซอย) | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ปัญหาการจราจรติดขัด เพราะมีรถโดยสารขนาดใหญ่เข้ามาในตัวเมืองเป็นจำนวนมาก | ขอให้ย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารไปนอกเมือง |
| 3. ถนนสายย่อย (ตรอก/ซอย) บางแห่งมีเขตทางค่อนข้างแคบ ทำให้รถขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงได้ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. ปัญหาที่จอดรถยนต์บริเวณแหล่งท่องเที่ยวไม่เพียงพอ | ขอให้เพิ่มที่จอดรถยนต์บริเวณแหล่งท่องเที่ยวให้มากขึ้น |
| 5. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว |
| 6. ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมพื้นที่สำคัญและไม่เพียงพอต่อการเดินทาง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ปัญหาท่าเทียบเรือไม่ครอบคลุมบริเวณแหล่งท่องเที่ยว | ปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

### 7.3.6 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชลบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชลบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมนพเก้า โรงแรมรัตนชล อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยมีนางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **29** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 3 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 5 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 12 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 3 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดชลบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.6 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชลบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.6 - 1**

**นางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.6 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดชลบุรี**

**ตารางที่ 7.3.6 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชลบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ความจุถนนไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนหรือวันหยุดราชการ เช่น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นต้น | ขอให้พิจารณาขยายช่องจราจร |
| 2. ปัญหาการจราจรติดขัดและการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบริเวณด่านฯ หนองขาม เพราะมีเส้นทางตัดกัน/ไขว้กัน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. รถบรรทุกเข้าไปรับหรือคืนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลานานประมาณ 10 - 12 ชั่วโมง เพราะต้องต่อคิวนาน การจัดการไม่เป็นระบบ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีรถบรรทุกมารับสินค้าเป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่ในปัจจุบันไม่สามารถรองรับรถบรรทุกได้ทุกคัน | ขยายพื้นที่จอดรถบรรทุกให้เพียงพอต่อความต้องการ |
| 5. ทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง กม.2+000 - กม.3+000 เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เพราะการก่อสร้างมีความล่าช้า | ขอให้เร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนด |
| 6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงงานเครือสหพัฒน์ เนื่องจากมีรถรับส่งพนักงานของโรงงานเป็นจำนวนมาก | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 7. การก่อสร้างสะพานหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง | ขอให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนรับทราบก่อนจะเริ่มก่อสร้าง |
| 8. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณหน้าลาน Evergreen สี่แยกห้วยเฝ้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 9. รถบรรทุกขนแป้งมันสำปะหลังไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น ฝุ่นจากแป้งมันฟุ้งกระจาย เพราะไม่มีผ้าใบคลุม เป็นต้น | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 10. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม โดยบางสถานที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยรถประจำทางหรือรถโดยสารสาธารณะ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระยอง**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระยองจัดขึ้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมสร้อยเพชร 3 โรงแรมโกเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยมีนายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **35** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 7 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 7 | คน |
| 2.3) รัฐวิสาหกิจ | 3 | คน |
| 2.4) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 2.5) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 10 | คน |
| 2.6) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดระยอง ดัง**รูปที่ 7.3.6 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระยอง ดัง**ตารางที่ 7.3.6 - 2**

**นายศิริเกษ อภิรัตน์**
ผู้อำนวยการกองจัดระบบ
การจราจรทางบก

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และ
พยากรณ์ความต้องการเดินทาง
และขนส่ง

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.6 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดระยอง**

**ตารางที่ 7.3.6 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระยอง**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวลดลงเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) อีกทั้งต้นทุนค่าน้ำมันสูงขึ้น | ผลักดันให้รถโดยสารเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้า (EV) เพื่อลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ |
| 2. การก่อสร้างขยายช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 331 เกิดความล่าช้าเป็นบางช่วง ทำให้การจราจรติดขัด | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | ควรกวดขันเรื่องการใช้ความเร็วของรถชนิดต่าง ๆ อย่างเข้มงวด เพราะผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด |
| 4. การติดตั้งไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟจราจรไม่เพียงพอ | ขอให้มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ รวมถึงติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยก เพื่อลดอุบัติเหตุ |
| 5. เครื่องหมายแสดงการแบ่งช่องจราจร/การแบ่งทิศทางจราจร (เส้นสีขาวและสีเหลือง) บนพื้นถนนไม่สามารถเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 6. ถนนในจังหวัดระยองส่วนมากเป็นทางโค้ง ทำให้ผู้ที่ไม่คุ้นเคยเส้นทางเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 7. ราวกันอันตรายข้างทาง (Guardrails) ชำรุดเสียหาย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 8. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม โดยบางสถานที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยรถประจำทางหรือรถโดยสารสาธารณะ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดฉะเชิงเทรา**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดฉะเชิงเทราจัดขึ้นเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมชลธี 1 โรงแรมซันธารา เวลเนส รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีนายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **28** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 2 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 3 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 15 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดฉะเชิงเทรา ดัง**รูปที่ 7.3.6 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดฉะเชิงเทรา ดัง**ตารางที่ 7.3.6 - 3**

**นายศิริเกษ อภิรัตน์**
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และพยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.6 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดฉะเชิงเทรา**

**ตารางที่ 7.3.6 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดฉะเชิงเทรา**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การจำกัดน้ำหนักบรรทุกส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเกษตร | เสนอให้ทำระบบรางควบคู่กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อขนสินค้าการเกษตร |
| 2. ถนนอ่อนนุช - เทพราช มีสภาพชำรุดเสียหายและไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน ทำให้เกิดปัญหาในการขนส่ง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. ถนนมีสภาพชำรุดเสียหายและไม่ได้รับการซ่อมแซม | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. การติดตั้งไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ | ขอให้มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอบนถนนสายแปดริ้วเพื่อลดอุบัติเหตุในระหว่างก่อสร้าง |
| 5. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนสุวินทวงศ์) บริเวณแยกสตาร์ไลท์ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 6. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุก เช่น ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น | ขอให้ทางบริษัทขนส่งต่าง ๆ มีการอบรมวินัยจราจรและเข้มงวดกับผู้ขับขี่ |
| 7. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม โดยบางสถานที่ไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยรถประจำทางหรือรถโดยสารสาธารณะ | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งดึงดูดการเดินทางสำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวจากท่าเทียบเรือทำได้ค่อนข้างยาก | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางราง** | |
| 1. ที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงของจังหวัดยังไม่ชัดเจน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ขาดศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง | สนับสนุนให้มีท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณสถานีบ้านโพธิ์ |
| 3. ขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรางเข้าสู่พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม | ขอให้พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรางเข้าสู่พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเพื่อลดปริมาณรถบรรทุก |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

### 7.3.7 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย จังหวัดปราจีนบุรี นครนายก สระแก้ว ตราด และจันทบุรี (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปราจีนบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปราจีนบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมศรีปราจีน โรงแรมทวาราวดี รีสอร์ท อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี โดยมีนางฉัตรโสภา กลิ่นพันธุ์ รองผู้จัดการโครงการ เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **41** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 3 | คน |
| 1.2) อุทยานแห่งชาติ | 7 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 23 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดปราจีนบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.7 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปราจีนบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.7 - 1**

**นางฉัตรโสภา กลิ่นพันธุ์**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.7 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดปราจีนบุรี**

**ตารางที่ 7.3.7 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปราจีนบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงบนทางหลวงหมายเลข 304 และถนนไปจังหวัดชลบุรี ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียง รวมถึงติดตั้งป้ายเตือนให้มองเห็นได้ชัดเจน |
| 2. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณจุดกลับรถ | ขอให้ปรับปรุงจุดกลับรถเป็นแบบเกือกม้า |
| 3. ไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกคลองริ้ว ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | ขอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก เพื่อลดอุบัติเหตุ |
| 3. การจำกัดน้ำหนักบรรทุกส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. ทางหลวงหมายเลข 3077 ทิศทางมุ่งเขาใหญ่ มีสภาพชำรุด | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 5. ความล่าช้าในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข MR2 | ขอให้เร่งรัดแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข MR2 อยู่ในระยะเร่งสั้น เพื่อลดเวลาในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครนายก**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครนายกจัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมทับทิม โรงแรมอิงธาร รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก โดยมีนายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **35** คน ประกอบด้วย

2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 4 คน

2.2) ภาคเอกชน 11 คน

2.3) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ 15 คน

2.4) ที่ปรึกษาโครงการ 5 คน

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนครนายก ดัง**รูปที่ 7.3.7 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครนายก ดัง**ตารางที่ 7.3.7 - 2**

**นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์**
ผู้แทนสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาตร์

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.7 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนครนายก**

**ตารางที่ 7.3.7 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครนายก**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัดและกระจุกตัวบนทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต - นครนายก) | เสนอให้สร้างถนนยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 305 เริ่มจากคลอง 6 มาถึงคลอง 10 เพื่อแก้ปัญหาการจราจร |
| 2. ปัญหาการจราจรติดขัดช่วงระหว่างคลอง 7 และคลอง 8 | เสนอให้มีเส้นทางเลี่ยงแม่น้ำที่บริเวณศูนย์วิจัยนิวเคลียร์ |
| 3. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ท่องเที่ยวตำบลสาริกา และเขื่อนขุนด่านปราการชล | พัฒนาทางหลวงหมายเลข 3239 ให้เป็นทางเลือกการเดินทางระหว่างตัวเมืองและเขื่อนขุนด่านปราการชล |
| 4. ถนนเลี่ยงเมืองนครนายกไม่รองรับกับรถขนาดใหญ่ ทำให้เกิดการชำรุดอยู่บ่อยครั้ง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 5. ไม่ควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒเพราะปริมาณรถเข้า - ออกโรงพยาบาลค่อนข้างน้อย | ยกเลิกสัญญาณไฟจราจร หรือปรับจังหวะการปล่อยสัญญาณไฟให้เหมาะสม |
| 4. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบ Taxi on Demand เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. ไม่มีรถไฟท่องเที่ยวให้บริการ | จัดให้มีขบวนรถไฟท่องเที่ยวเข้าถึงเขื่อนขุนด่านปราการชล |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระแก้ว**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระแก้วจัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมจันทรา โรงแรมจันทรา อำเภอเมือง จังหวัดสระแก้ว โดยมีนายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 3.2) อุทยานแห่งชาติ | 2 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 7 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 13 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสระแก้ว ดัง**รูปที่ 7.3.7 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระแก้ว ดัง**ตารางที่ 7.3.7 - 3**

**นายศิริเกษ อภิรัตน์**
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.7 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสระแก้ว**

**ตารางที่ 7.3.7 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสระแก้ว**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านอรัญประเทศ โดยรถบรรทุกต่อคิวเข้าด่านยาว 23 กิโลเมตร | พัฒนาด่านหนองเอี่ยนสำหรับสินค้าผ่านแดน และให้ด่านอรัญประเทศเป็นด่านสำหรับผู้เดินทางข้ามแดน |
| 2. โครงข่ายถนนไม่เพียงพอ ทำให้รถบรรทุกกระจุกตัวอยู่บนถนนสายหลัก เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้า | ขอให้เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 348 โดยเฉพาะที่เขาช่องตะโก เพื่อเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างกับเขตพื้นที่ EEC |
| 3. ขาดเส้นทางเชื่อมต่อไปยังปราสาทสด๊กก๊อกธม | พัฒนาเส้นทางเลียบชายแดนเพื่อให้เดินทางสู่ปราสาทได้สะดวก |
| 4. การส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศติดกฎหมายส่งออก ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 5. ถนนมีเขตทางค่อนข้างแคบและมีรถบรรทุกวิ่งจำนวนมาก ส่งผลให้ถนนชำรุดและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 6. การจำกัดน้ำหนักบรรทุกส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 7. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**4) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตราด**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตราดจัดขึ้นเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลลูม บ้านปูรีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดตราด โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน **41** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 4.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 7 | คน |
| 4.2) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 4.3) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 26 | คน |
| 4.4) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดตราด ดัง**รูปที่ 7.3.7 - 4** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตราด ดัง**ตารางที่ 7.3.7 - 4**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**นายศิริเกษ อภิรัตน์**
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.7 - 4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดตราด**

**ตารางที่ 7.3.7 - 4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตราด**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. สัญญาณไฟจราจรในอำเภอบ้านบึง จังหวัดตราด มีจำนวนมาก ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทิศทางมุ่งจังหวัดตราด มีการซ่อมแซ่มค่อนข้างบ่อย ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. แนวชายแดนที่เป็นพื้นที่ทับซ้อนทางภาครัฐไม่เข้ามาดูแล | อยากให้ภาครัฐอำนวยความสะดวกในการขนสินค้าข้ามแดนได้อย่างรวดเร็ว |
| 4. ข้อจำกัดในการส่งออกสินค้าที่ตำบลบ้านท่าเส้น | ยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านท่าเส้นเป็นด่านถาวร เพื่อใช้เป็นจุดส่งออกสินค้า และเพิ่มช่องทางการขนส่งให้กับผู้ประกอบการ |
| 5. ทางหลวงหมายเลข 3157 และ 3159 มี 2 ช่องจราจร | ขอให้ขยายเป็นถนน 4 ช่องจราจร |
| 6. ถนนมีเขตทางค่อนข้างแคบทำให้รถบรรทุกขนส่งสินค้าไม่สะดวก | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 7. ระบบขนส่งสาธารณะไม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ท่าเรือในจังหวัดตราดไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางราง** | |
| 1. ไม่มีโครงข่ายระบบรางเชื่อมเข้ามาภายในจังหวัด | ขอให้เร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งสินค้า |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. ท่าอากาศยานมีขนาดเล็ก | ขอให้ขยายท่าอากาศยานตราดให้มีขนาดใหญ่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น |

**5) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดจันทบุรี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดจันทบุรีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมมณีจันทร์ โรงแรมมณีจันท์ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **37** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 5.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 7 | คน |
| 5.2) ภาคเอกชน | 3 | คน |
| 5.3) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 24 | คน |
| 5.4) ที่ปรึกษาโครงการ | 3 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดจันทบุรี ดัง**รูปที่ 7.3.7 - 5** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดจันทบุรี ดัง**ตารางที่ 7.3.7 - 5**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**นายศิริเกษ อภิรัตน์**
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พยากรณ์
ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.7 - 5 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดจันทบุรี**

**ตารางที่ 7.3.7 - 5 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดจันทบุรี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. มีการซ่อมถนนโดยที่ถนนไม่มีการชำรุดเสียหาย | อยากให้นำงบประมาณส่วนนี้ไปพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ |
| 2. ถนนบูรพาชลทิศมีเพียง 2 ช่องจราจร | ขยายถนนบูรพาชลทิศเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับการขนส่ง |
| 3. การขนส่งล่าช้า | เสนอให้ตัดถนนให้เป็นเส้นตรงเพื่อลดเวลาการขนส่งสินค้า |
| 4. ถนนเส้นอำเภอสอยดาวมีเพียง 2 ช่องจราจร ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเมื่อมีการตั้งด่านตรวจ | ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร |
| 5. การเดินทางไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีเส้นทางให้เลือกใช้น้อย | ตัดทางหลวงหมายเลข 344 ให้เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 317 เพื่อไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. ท่าอากาศยานในจังหวัดมีขนาดเล็ก | ขอให้ขยายท่าอากาศยานท่าใหม่ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศ |

### 7.3.8 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ยะลา และปัตตานี (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนราธิวาส**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนราธิวาสจัดขึ้นเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องพิกุลทอง โรงแรมอิมพีเรียล นราธิวาส อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คนประกอบด้วย

1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 6 คน

1.2) หน่วยงานราชการ 12 คน

1.3) ภาคเอกชน 5 คน

1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ 6 คน

1.5) ที่ปรึกษาโครงการ 3 คน

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนราธิวาส ดัง**รูปที่ 7.3.8 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนราธิวาส ดัง**ตารางที่ 7.3.8 - 1**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.8 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนราธิวาส**

**ตารางที่ 7.3.8 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนราธิวาส**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาด้านคุณภาพของถนน ผิวถนนบางช่วงชำรุด เนื่องจากการขนส่งสินค้าการเกษตร สินค้านำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเส้นทางการขนส่งที่ไม่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายรอง ทำให้ต้องใช้เวลาและต้นทุนการขนส่งที่มากขึ้น | พัฒนาคุณภาพของถนน ด้วยการซ่อมแซมถนน เพื่อให้เหมาะกับสภาพการใช้งานทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและการคมนาคมของประชาชน ปรับปรุงเส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับจังหวัด |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. โครงข่ายทางถนนที่จะเข้าสู่สถานีไม่สามารถรองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้ รวมถึงไม่มีสถานที่หรือจุดรองรับสินค้าที่จะเปลี่ยนถ่ายเพื่อการขนส่งทางรางได้สะดวก | ก่อสร้างถนนใหม่และปรับปรุงถนน รวมถึงพัฒนาจุดขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ เพื่อกระตุ้นให้เกิดความต้องการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. จำนวนเที่ยวบินตรงจากต่างประเทศมีน้อย ทำให้ต้องเดินทางไปใช้บริการที่ท่าอากาศยานอื่น ซึ่งค่อนข้างไกลและทำให้ใช้เวลารวมในการเดินทางมาก | เพิ่มเที่ยวบินตรงสู่แหล่งท่องเที่ยว |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดยะลา**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดยะลาจัดขึ้นเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องปานัน โรงแรมปาร์ควิวยะลา อำเภอเมือง จังหวัดยะลา โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **30** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 13 | คน |
| 2.3) ภาคเอกชน | 2 | คน |
| 2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 7 | คน |
| 2.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดยะลา ดัง**รูปที่ 7.3.8 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดยะลา ดัง**ตารางที่ 7.3.8 - 1**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.8 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดยะลา**

**ตารางที่ 7.3.8 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดยะลา**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การเดินทางเข้าเมืองยะลาค่อนข้างลำบาก เขตทางค่อนข้างแคบ และทางโค้งค่อนข้างเยอะ อีกทั้งมีแยกสัญญาณไฟจราจรเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความล่าช้า | ก่อสร้างวงแหวนรอบนอกเมืองหรือทางเบี่ยง เพื่อลดการติดขัดของปริมาณการจราจร และปรับปรุงผิวทางที่ชำรุด |
| 2. ท่าอากาศยานตั้งอยู่ค่อนข้างไกลจากเขตเมืองยะลา การเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองค่อนข้างใช้ระยะเวลานาน รวมถึงมีรถโดยสารประจำทางค่อนข้างน้อย ทำให้นักท่องเที่ยวหรือผู้ใช้บริการท่าอากาศยานมักเลือกใช้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีราคาค่าโดยสารค่อนข้างสูง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปัตตานี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดยะลาจัดขึ้นเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องจะบังติกอ โรงแรม ซี เอส ปัตตานี อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยมีนายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **36** คน ประกอบด้วย

3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 5 คน

3.2) หน่วยงานราชการ 11 คน

3.3) ภาคเอกชน 3 คน

3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ 13 คน

3.5) ที่ปรึกษาโครงการ 4 คน

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดปัตตานี ดัง**รูปที่ 7.3.8 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปัตตานี ดัง**ตารางที่ 7.3.8 - 3**

**นายศิริเกษ อภิรัตน์**

ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.8 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดปัตตานี**

**ตารางที่ 7.3.8 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดปัตตานี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การเดินทางเพื่อเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างไม่สะดวก เนื่องจากปัญหารถโดยสารสาธารณะที่มีจำนวนน้อย มีราคาค่อนข้างสูง รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่ต่อเนื่อง | เพิ่มรอบความถี่การเดินรถจากสถานีขนส่งผู้โดยสารไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวผ่านเว็บไซต์ต่าง ๆ หรือป้ายโฆษณาในแหล่งชุมชนเมือง |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ร่องน้ำในพื้นที่ค่อนข้างตื้น ซึ่งไม่สามารถรองรับการคมนาคมทางน้ำของเรือที่มีขนาดใหญ่ได้ | การก่อสร้างสะพานขนส่งสินค้า เพื่อเป็นท่าเรือน้ำลึกรองรับการขนถ่ายสินค้า |
| **ทางราง** | |
| 1. การขนส่งสินค้าทางรางมายังสถานีรถไฟนาประดู่ โดยผู้ประกอบการต้องเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือการขนย้ายสินค้า รวมถึงการจราจรที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง เนื่องจากขนาดถนนเข้าไปยังสถานีรถไฟนาประดู่แคบและชำรุด | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. ปัญหาข้อจำกัดในการขยายท่าอากาศยานจังหวัดปัตตานี เนื่องด้วยขาดความพร้อมในการรองรับการเดินทาง อีกทั้งจำนวนนักท่องเที่ยวค่อนข้างน้อย | ปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกันและรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว |

### 7.3.9 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดตรัง กระบี่ พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตรัง**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตรังจัดขึ้นเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมธนารินทร์ 2 โรงแรมธรรมรินทร์ ธนา ตรัง อำเภอเมือง จังหวัดตรัง โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน **28** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 2 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 9 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 9 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดตรัง ดัง**รูปที่ 7.3.9 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตรัง ดัง**ตารางที่ 7.3.9 - 1**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**นายกษิดิ วิชิตอักษรพงศ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม 2

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.9 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดตรัง**

**ตารางที่ 7.3.9 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตรัง**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่รองรับการเดินทางมีค่อนข้างน้อย เช่น รถโดยสารประจำทางเส้นทางที่เชื่อมท่าอากาศยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ไม่มีให้บริการ หรือรถโดยสารที่สามารถรับ - ส่งนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้มีน้อย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. เส้นทางคมนาคมภายในจังหวัดชำรุดบ่อย ทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ท่าเรือไม่สามารถรองรับการให้บริการได้เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากสภาพพื้นที่เมืองเริ่มหนาแน่นมากขึ้น | หากมีการพัฒนาท่าเรือสินค้าเสนอให้มีการศึกษาบริเวณนอกเขตเมืองหรือบริเวณที่จำนวนประชากรไม่หนาแน่น |
| **ทางราง** | |
| 1. อุปสรรคการขนส่งทางรางส่วนใหญ่เป็นด้านการขนถ่ายสินค้าจากระบบรางไปสู่ระบบการขนส่งอื่น ๆ เช่น จำเป็นต้องใช้รถยก หรือต้องมีที่พักสินค้าเพื่อรอการขนส่งสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยที่ไม่มีสถานที่รองรับสินค้า หรือบางครั้งทำให้เกิดความแออัดในพื้นที่ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกระบี่**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกระบี่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้อง Hornbill 2 โรงแรมดีวาน่า พลาซ่า กระบี่ อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **31** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 2 | คน |
| 2.2) หน่วยงานราชการ | 12 | คน |
| 2.3) ภาคเอกชน | 2 | คน |
| 2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 12 | คน |
| 2.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 3 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดกระบี่ ดัง**รูปที่ 7.3.9 - 2** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกระบี่ ดัง**ตารางที่ 7.3.9 - 2**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.9 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดกระบี่**

**ตารางที่ 7.3.9 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกระบี่**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. บริเวณแยกตลาดเก่า ทางหลวงหมายเลข 402 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) มีการจราจรที่หนาแน่น เนื่องจากมีปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น แต่จำนวนช่องจราจรเท่าเดิม | เสนอให้มีการขยายเขตทางเพื่อลดความแออัดของปริมาณการจราจร |
| 2. เส้นทางบางจุดของจังหวัดยังคงเป็นถนนลูกรัง ทำให้เกิดความลำบากต่อการขนส่งสินค้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. เส้นทางคมนาคมถนนชำรุดบ่อย และใช้เวลาในการซ่อมนาน ทำให้การขนส่งล่าช้าอีกทั้งทำให้สินค้าเสียหาย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการนักท่องเที่ยว ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดมีค่าใช้จ่ายสูง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพังงา**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพังงาจัดขึ้นเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมปรายฟ้า โรงแรมเลอเอราวัณ พังงา อำเภอเมือง จังหวัดพังงา โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **31** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 6 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 3 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 14 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดพังงา ดัง**รูปที่ 7.3.9 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพังงา ดัง**ตารางที่ 7.3.9 - 3**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริม
ระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.9 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดพังงา**

**ตารางที่ 7.3.9 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพังงา**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ถนนสายทางที่เข้าพื้นที่ท่องเที่ยวมีขนาดเล็กและแคบ ความกว้างไหล่ทางค่อนข้างน้อย และกิ่งไม้ริมทางเป็นอุปสรรคในการจราจร ทำให้บริษัทนำเที่ยวส่วนใหญ่เลี่ยงเส้นทางดังกล่าว หรือเลี่ยงการเข้าพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ ซึ่งส่งผลกับรายได้ของผู้ประกอบการต่าง ๆ ในพื้นที่ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ป้ายบอกทางในพื้นที่ไม่ชัดเจน ถูกบดบังและขาดความต่อเนื่อง ทำให้คนภายนอกพื้นที่เกิดความสับสนในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ส่วนใหญ่ต้องใช้ระยะเวลาการเดินทางมากขึ้น | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. การเดินทางที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ชุมชนหรือแหล่งท่องเที่ยวชุมชนขนาดเล็กมีการเดินทางค่อนข้างยากลำบาก เนื่องจากถนนที่จะเข้าสู่ชุมชนมีขนาดเล็กและแคบ | เสนอให้มีการพัฒนาเส้นทางหรือถนนขนาดเล็กเพื่อให้สามารถรองรับการเดินทาง ท่องเที่ยวและพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชน |
| 4. ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดไม่ครอบคลุม ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวมีราคาแพง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**4) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดภูเก็ต**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดภูเก็ตจัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมเฮ นาคา โรงแรมรอยัล ภูเก็ต ซิตี้ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 4.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 4 | คน |
| 4.2) หน่วยงานราชการ | 10 | คน |
| 4.3) ภาคเอกชน | 7 | คน |
| 4.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 7 | คน |
| 4.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดภูเก็ต ดัง**รูปที่ 7.3.9 - 4** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดภูเก็ต ดัง**ตารางที่ 7.3.9 - 4**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริม
ระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.9 - 4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดภูเก็ต**

**ตารางที่ 7.3.9 - 4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดภูเก็ต**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง รถโดยสารสาธารณะที่มีราคาต่ำไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากมีจำนวนน้อย มีความล่าช้าของรอบการเดินทาง ระยะทางที่ให้บริการค่อนข้างอ้อมเมือง รวมถึงการสัมปทานการให้บริการที่ไม่มีความพร้อม | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ปัญหาด้านเส้นทางจราจรที่ถูกน้ำท่วมขัง (ช่วงที่มีฝนตกหนัก) | พัฒนาสายทางหรือปรับปรุงเส้นทางเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือถนนขาดเนื่องจากการกัดเซาะ |
| 3. โครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะในปัจจุบันประสบปัญหาด้านราคาค่าโดยสาร รวมถึงเส้นทางของรถโดยสารประจำทางค่อนข้างเป็นเส้นทางอ้อมเมือง ปัจจุบันมีบริษัทที่เอกชนเปิดให้บริการรถโดยสารในเส้นทางระยะสั้นจากท่าอากาศยานสู่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ แต่การเดินทางเพื่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวขนาดเล็กยังจำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารรับจ้าง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. การสัมปทานสายการเดินรถ เกิดปัญหาการได้สัมปทานเส้นทาง แต่ไม่มีการให้บริการรถโดยสาร ทำให้เกิดผลกระทบกับประชาชนในพื้นที่ | เสนอให้มีการตรวจสอบความพร้อมของผู้ยื่นสัมปทาน |
| 5. การพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City ประเด็นการจัดการท่าเรืออัจฉริยะ จัดให้มีระบบการจัดการด้านต่าง ๆ เช่น ระบบตั๋ว ระบบการบันทึกลูกเรือ ป้ายอัจฉริยะ ป้ายประชาสัมพันธ์งานต่าง ๆ รวมถึงประเด็นด้านความปลอดภัย กล้อง CCTV ในพื้นที่จังหวัด แต่ปัจจุบันยังขาดศูนย์บัญชาการหลักเพื่อรวบรวมและรับส่งข้อมูลระบบ CCTV เนื่องด้วยปัญหาการแบ่งเขตความรับผิดชอบของหน่วยงานยังไม่สามารถรวมเป็นระบบกลางได้ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**5) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระนอง**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระนองจัดขึ้นเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องจันทร์กระพ้อ โรงแรมเฮอริเทจ แกรนด์ คอนเวนชั่น ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน **39** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 5.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 5.2) หน่วยงานราชการ | 10 | คน |
| 5.3) ภาคเอกชน | 11 | คน |
| 5.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 11 | คน |
| 5.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 2 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดระนอง ดัง**รูปที่ 7.3.9 - 5** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระนอง ดัง**ตารางที่ 7.3.9 - 5**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และพยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.9 - 5 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดระนอง**

**ตารางที่ 7.3.9 - 5 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดระนอง**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปัญหาจุดกลับรถในเขตพื้นที่เมือง เนื่องจากมีสายทางไม่เหมาะสมในหลาย ๆ ตำแหน่งทำให้เกิดความวุ่นวายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในการใช้ถนน | เสนอให้มีการก่อสร้างอุโมงค์ลอดถนน หรือการทำวงเวียนบริเวณโรงแรมบ้านหญ้าหมู เพื่อลดอันตรายจากการขับขี่ รวมถึงการพัฒนาเมืองระนองตอนบนให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก |
| 2. ปัญหาความซับซ้อนและความคดเคี้ยวของสายทางจากจังหวัดอื่น ๆ เข้าสู่พื้นที่เมืองระนองค่อนข้างซับซ้อน ต้องใช้ระยะเวลาการเดินทางมาก เส้นทางค่อนข้างอันตราย เช่น สายทางพะโต๊ะ - เมืองระนอง ระนอง - ตะกั่วป่า ซึ่งถือเป็นปัจจัยหนึ่งในการเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดระนอง | หากมีเส้นทางที่สะดวกมากขึ้น คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่จะเพิ่มขึ้น รวมถึงการจราจรมีความปลอดภัยมากขึ้น |
| 3. ข้อกำจัดในการส่งออกสินค้า เนื่องจากท่าเรือในจังหวัดระนองส่วนใหญ่ไม่ได้รับการรับรองให้เป็นท่าเรือนานาชาติ ทำให้ต้องขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือจังหวัดกระบี่ก่อน จึงจะสามารถส่งออกสินค้าไปยังประเทศเมียนมาได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง อีกทั้งยังเพิ่มระยะเวลาการขนส่งสินค้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**6) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสตูล**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสตูลจัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมอภัยนุราช 3 โรงแรมสินเกียรติบุรี อำเภอเมือง จังหวัดสตูล โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 6.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 6.2) หน่วยงานราชการ | 7 | คน |
| 6.3) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 6.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 10 | คน |
| 6.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 5 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสตูล ดัง**รูปที่ 7.3.9 - 6** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสตูล ดัง**ตารางที่ 7.3.9 - 6**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. ปรีดา พิชยพันธ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่อง
หลายรูปแบบ 1

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.9 - 6 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสตูล**

**ตารางที่ 7.3.9 - 6 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสตูล**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่รองรับการท่องเที่ยวในเมืองสตูลมีค่อนข้างน้อย เนื่องจากปัญหาด้านความคุ้มทุนของการบริการ | เสนอให้มีการเพิ่มเที่ยวรถบริการด้านการท่องเที่ยวที่มีโครงข่ายครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด |
| 2. จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งลดลง เนื่องจากปัจจุบันมีการควบคุมการขนส่งสินค้า ควบคุมชนิด และขนาดของรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้า | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. โครงข่ายคมนาคมที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไม่เชื่อมโยงเท่าที่ควร | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 4. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนน | เพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ |
| 5. การพัฒนาภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณด่านพรมแดนวังประจันค่อนข้างช้า เนื่องจากติดปัญหาการขอใช้พื้นที่จากหน่วยงานราชการ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. การผลักดันการก่อสร้างท่าอากาศยานมีความเป็นไปได้ แต่เนื่องด้วยลักษณะเมืองและความแออัดต่าง ๆ ซึ่งต้องมีการศึกษาความสามารถในรองรับการเติบโตของเมือง และความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวก่อน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |

### 7.3.10 ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย จังหวัดนครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ชุมพร สงขลา และพัทลุง (รายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย)

**1) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครศรีธรรมราช**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครศรีธรรมราชจัดขึ้นเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมกิตติศักดิ์ โรงแรมปุระนคร อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน **27** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 1.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 2 | คน |
| 1.2) หน่วยงานราชการ | 9 | คน |
| 1.3) ภาคเอกชน | 8 | คน |
| 1.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 4 | คน |
| 1.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนครศรีธรรมราช ดัง**รูปที่ 7.3.10 - 1** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครศรีธรรมราช ดัง**ตารางที่ 7.3.10 - 1**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**นายกษิดิ วิชิตอักษรพงศ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม 2

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.10 - 1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดนครศรีธรรมราช**

**ตารางที่ 7.3.10 - 1 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดนครศรีธรรมราช**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ปรับปรุงการซ่อมบำรุงถนนให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา รวมถึงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีความรวดเร็วและปลอดภัยต่อประชาชน | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาจัดการปัญหาดังกล่าว |
| 2. ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองไม่ได้มาตรฐานและไม่มีความปลอดภัย มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ | เสนอให้พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพ |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**2) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชุมพร**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชุมพรจัดขึ้นเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุม Boss Mania โรงแรมลอฟท์ มาเนีย บูติค โฮเทล อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคเป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **28** คน ประกอบด้วย

2.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 5 คน

2.2) หน่วยงานราชการ 9 คน

2.3) ภาคเอกชน 4 คน

2.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ 8 คน

2.5) ที่ปรึกษาโครงการ 2 คน

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดชุมพรดัง**รูปที่ 7.3.10 - 2** โดยสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อยในเวทีประชุมจังหวัดชุมพรดัง**ตารางที่ 7.3.10 - 2**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**

ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**

ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.10 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดชุมพร**

**ตารางที่ 7.3.10 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดชุมพร**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. การคมนาคมขนส่งของจังหวัดชุมพรไม่มีความสะดวกสบาย ทำให้ภาคเอกชนไม่กล้าเข้ามาลงทุน รวมถึงไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในเรื่องของข้อบังคับ เงื่อนไข และข้อกฎหมายต่างๆ เป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในจังหวัดได้ยาก ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ถนนภายในจังหวัดชุมพรแคบเกินไป เหมาะกับรถมอเตอร์ไซค์หรือรถที่มีขนาดเล็กมากกว่า หากเกิดปัญหารถติดช่วงวงเวียนหรือสี่แยกเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อันตรายเป็นอย่างมาก | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. ทางหลวงหมายเลข 4 และทางหลวงหมายเลข 41 บริเวณทางแยกมีปัญหาเรื่องสัญญาณไฟจราจร และไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | |
| **ทางราง** | |
| 1. ปัจจุบันรถไฟรางคู่ของจังหวัดชุมพรไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากสถานีรถไฟไม่เชื่อมโยงกับชุมชนในพื้นที่ | เสนอให้มีการกระจายสถานีรถไฟเพื่อให้ผู้โดยสารเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**3) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสงขลา**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสงขลาจัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องประชุมแมกโนเลีย โรงแรมบุรีศรีภู อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **33** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 3.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 3.2) หน่วยงานราชการ | 6 | คน |
| 3.3) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 3.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 11 | คน |
| 3.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 6 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสงขลา ดัง**รูปที่ 7.3.10 - 3** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสงขลา ดัง**ตารางที่ 7.3.10 - 3**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.10 - 3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสงขลา**

**ตารางที่ 7.3.10 - 3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสงขลา**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. รถโดยสารของจังหวัดสงขลาวิ่งข้ามจังหวัดไม่ได้ อัตราค่าโดยสารจึงไม่ชัดเจน จึงต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนในการเชื่อมโยงเส้นทางโดยเฉพาะท่าอากาศยานหาดใหญ่เป็นหลัก เนื่องจากจังหวัดสงขลามีจุดยุทธศาสตร์หลักที่สามารถเชื่อมเส้นทางเดินเรือได้ | ส่งเสริมการเชื่อมโยงเส้นทางจากจังหวัดชลบุรีมาที่ท่าเรือสงขลา จะช่วยทำให้รถโดยสารสามารถไปที่ด่านนอกอำเภอสะเดาได้ |
| 2. ปัจจุบันหน้าด่านสะเดาประสบปัญหารถติดและแออัด เนื่องจากรถบรรทุกขนส่งและรถโดยสาร ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในการเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 3. มีรถจากประเทศมาเลเซียเข้ามาเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ปัจจุบันการขนส่งทางน้ำไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร | ต้องการให้ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ เช่น พัฒนาท่าเรือสงขลาระยะที่ 1 เนื่องจากมีการส่งออกสินค้าไปขายที่ประเทศจีนและประเทศแถบตะวันออกเป็นจำนวนมาก |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

**4) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพัทลุง**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพัทลุงจัดขึ้นเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้องศิวา 2 โรงแรม ศิวา รอยัล อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง โดยมีนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 4.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 6 | คน |
| 4.2) หน่วยงานราชการ | 10 | คน |
| 4.3) ภาคเอกชน | 4 | คน |
| 4.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 7 | คน |
| 4.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 5 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดพัทลุง ดัง**รูปที่ 7.3.10 - 4** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพัทลุง ดัง**ตารางที่ 7.3.10 - 4**

**นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.10 - 4 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดพัทลุง**

**ตารางที่ 7.3.10 - 4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดพัทลุง**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. เพิ่มป้ายแสดงสถานที่แหล่งท่องเที่ยว รวมถึงระบบ GPS เพื่อที่นักท่องเที่ยวจะได้ไม่หลงทาง สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนท่องเที่ยวได้ง่าย | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนของจังหวัดพัทลุง | เสนอให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอในเวลากลางคืน เพื่อให้การเดินทางมีความปลอดภัยและเดินทางได้ง่ายยิ่งขึ้น รวมทั้งต้องการให้มีระบบเครือข่ายอินเตอร์เน็ตทั่วเมือง |
| 3. ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่ได้มาตรฐาน ถนนแคบ มีพื้นผิวขรุขระ | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางน้ำ** | |
| - | - |
| **ทางราง** | |
| 1. รถไฟในจังหวัดพัทลุงไม่ค่อยได้รับการพัฒนา นอกจากนี้ยังพบปัญหาในเรื่องของระยะเวลาที่รอรถไฟนานเกินไป รวมถึงสภาพรถไฟ ไม่สะอาดและมีกลิ่นเหม็น | พัฒนาเรื่องความปลอดภัย ค่าโดยสาร และค่าขนส่ง |
| **ทางอากาศ** | |
| 1. ผลักดันให้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานพัทลุง เพื่อส่งเสริมด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |

**5) ผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสุราษฎร์ธานี**

การประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสุราษฎร์ธานีจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 เวลา 09.00 - 14.30 น. ณ ห้อง S.Hall โรงแรมเอส 22 อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีนายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน **32** คน ประกอบด้วย

| | | |
|---|---|---|
| 5.1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | 5 | คน |
| 5.2) หน่วยงานราชการ | 8 | คน |
| 5.3) ภาคเอกชน | 7 | คน |
| 5.4) สมาคม/ชมรม/ผู้ประกอบการ | 8 | คน |
| 5.5) ที่ปรึกษาโครงการ | 4 | คน |

บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดัง**รูปที่ 7.3.10 - 5** โดยสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดสุราษฎร์ธานี ดัง**ตารางที่ 7.3.10 - 5**

**นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์**

ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**

ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการประชุมฯ

**รูปที่ 7.3.10 - 2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จังหวัดสุราษฎร์ธานี**

**ตารางที่ 7.3.10 - 2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อยสุราษฎร์ธานี**

| ปัญหา | ความต้องการให้หน่วยงานแก้ไข/ดำเนินการ |
|---|---|
| **ทางบก** | |
| 1. ถนนชำรุดเสียหาย ทำให้การขนส่งล่าช้า | แก้ไขปัญหาการจราจร |
| **ทางน้ำ** | |
| 1. ท่าเทียบเรือเกาะสมุยแห่งที่ 2 ไม่ได้รับการดูแลบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่กำหนด และการแก้ปัญหาของราชการ (เทศบาล) เกิดความล่าช้าในการตอบรับ นอกจากนี้ไม่มีผู้รับผิดชอบในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ทำให้เป็นอุปสรรคในการท่องเที่ยวของภาครัฐและเกาะสมุย รวมถึงส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในภาพรวม | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| 2. ท่าเรือที่รองรับการท่องเที่ยวปัจจุบันบางแห่งมีสภาพชำรุดและไม่พร้อมใช้งาน เช่น เกาะพะงัน และเกาะเต่า ซึ่งจุดนี้ถือว่าเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวใช้บริการเป็นจำนวนมาก จากการสอบถามผู้เกี่ยวข้อง พบว่า มีปัญหาเรื่องงบประมาณในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลแก้ไข |
| **ทางราง** | |
| - | |
| **ทางอากาศ** | |
| - | |

## 7.4 สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

2) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาฯ ในพื้นที่ โดยจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และกำหนดแนวทางการพัฒนาของโครงการให้เกิดความเหมาะสมครอบคลุมประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น

2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาวัฒนธรรม สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัด เครือข่าย OTOP จังหวัด เป็นต้น

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ครอบคลุม 9 พื้นที่ศึกษา มีกำหนดการ กลุ่มเป้าหมาย และสามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ดัง**ตารางที่ 7.4 - 1** สำหรับรายละเอียดผลการจัดสัมมนาฯ ดังแสดงในรายงานสรุปผลการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

**ตารางที่ 7.4 - 1 ช่วงเวลาจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น**

| ลำดับที่ | วันที่/เวลา/สถานที่จัดงาน | พื้นที่ | จำนวนผู้เข้าร่วม (คน) |
|---|---|---|---|
| 1 | วันที่ 9 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี | 124 |
| 2 | วันที่ 10 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเดอะเกรซ อัมพวา รีสอร์ท จังหวัดสมุทรสงคราม | พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร | 162 |
| 3 | วันที่ 11 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอไรซ์ โฮเต็ล ศรีราชา จังหวัดชลบุรี | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง | 62 |
| 4 | วันที่ 12 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเดอะ เวโล โฮเต็ล แอนด์ บีเอ็มเอ็กซ์ ปั๊มพ์ แทร็ค จังหวัดสระแก้ว | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว | 106 |
| 5 | วันที่ 16 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเอส 22 จังหวัดสุราษฎร์ธานี | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร และนครศรีธรรมราช | 47 |
| 6 | วันที่ 17 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเขาหลักเมอร์ลิน รีสอร์ท จังหวัดพังงา | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 ประกอบด้วย จังหวัดพังงา ภูเก็ต และระนอง | 47 |
| 7 | วันที่ 18 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเรือรัษฎา จังหวัดตรัง | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 ประกอบด้วย จังหวัดกระบี่ ตรัง และสตูล | 53 |
| 8 | วันที่ 19 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเซาเทิร์นวิว โฮเต็ล จังหวัดปัตตานี | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา | 55 |
| 9 | วันที่ 20 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 ประกอบด้วย จังหวัดพัทลุง และสงขลา | 41 |
| **รวม** | | | **697** |

### 7.4.1 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนและพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ โรงแรมเดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนายธีรศักดิ์ โฉมศิริ รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **124** คน

**นายธีรศักดิ์ โฉมศิริ**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**ดร. สมศิริ เชียววัฒนกุล**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.1 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | เสนอให้มีท่าเรือบกหรือ Container yard บริเวณอำเภอภาชี เพื่อเป็นจุดกระจายสินค้าและเชื่อมโยงในแต่ละภาค ซึ่งอำเภอภาชีมีความเหมาะสมที่จะเป็นจุดพักสินค้า เนื่องจากไม่มีอุตสาหกรรมใหม่ โดยสามารถเป็นพื้นที่รองรับการพัฒนาได้ จุดแข็งของอำเภอภาชี คือ น้ำไม่ท่วมและมีระยะห่างจากอำเภอนครหลวง ประมาณ 15 กิโลเมตร | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็มรอง ประธานสภาอุตสาหกรรมพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การขนส่งสินค้าภาคเกษตรของพระนครศรีอยุธยาสามารถขนส่งสินค้าไปทั่วประเทศ แต่ขาดการเชื่อมต่อระบบขนส่งที่สะดวก | | |
| | 3 | เสนอให้เชื่อมระบบถนนและระบบราง โดยมีจุดขนถ่ายที่อำเภอนครหลวง พระนครศรีอยุธยา | | |
| | 4 | การพัฒนาทางหลวงหมายเลข 33 โดยเชื่อมโยงอำเภอวังน้อย อำเภอองครักษ์ และจังหวัดสระบุรี สามารถขนสินค้าภาคเกษตรได้มากกว่าเส้นทางไปยังจังหวัดปทุมธานี | | |
| | 5 | หากการขนส่งสินค้าจากจังหวัดหนองคายเชื่อมต่ออำเภอแก่งคอยโดยตรงจะสามารถขนสินค้าได้สองทางทั้งเข้า - ออก และเสนอให้มีเส้นทางเชื่อมต่อการขนส่งไปด้านตะวันตก เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่ง | | |
| | 6 | จังหวัดสระบุรีมีทางหลวงหมายเลข 33 เชื่อมต่ออำเภอภาชี อำเภอพระนครศรีอยุธยา และอำเภอหินกอง จังหวัดสระบุรี มีผลิตภัณฑ์มวลรวม (Gross Domestic Product : GDP) เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่น โรงปูนซีเมนต์ เป็นต้น จึงเสนอให้มีการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 33 ให้เชื่อมต่ออำเภอวังน้อย อำเภอองครักษ์ และจังหวัดสระบุรี | | |
| | 7 | ควรให้ความสำคัญกับถนนสายรอง เช่น ทางหลวงหมายเลข 347 โดยพัฒนาป้ายบอกทาง การขยายถนน ให้มีสะพานต่างระดับข้ามแยกวรเชษฐ์และทุ่งมะขามหย่อง | | |
| | 8 | ควรเพิ่มสะพานกลับรถหรือจุดกลับรถบริเวณจุดตัดบนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และปรับปรุงผิวจราจรให้ดี เพื่อการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และลดอุบัติเหตุ | นายวีระศักดิ์ สนิทมาก Asst. Supt. Thai Industrial Estate | แบบประเมิน |
| | 9 | มีปัญหาการจราจรติดขัดช่วงคอขวดในพื้นที่พระนครศรีอยุธยาหลายจุด เช่น บริเวณวังน้อย บางปะอิน เป็นต้น | นายปิยะ วีระศิริ รองผู้อำนวยการ บริษัท ทีซีซี ภูมิพัฒน์ จำกัด | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 10 | จัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางถนนกับการขนส่งทางน้ำในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ 1) จุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดกับแม่น้ำป่าสัก และ 2) จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ตัดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลโพแตง อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | นายปิยะ วีระศิริ รองผู้อำนวยการ บริษัท ทีซีซี ภูมิพัฒน์ จำกัด | แบบประเมิน |
| | 11 | ในภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันการขนส่งทางบกมีความสะดวกและคุ้มค่า โดยมีคลังกระจายสินค้ารับช่วงต่อประหยัดเวลาและกระจายสินค้าได้รวดเร็ว | นายคมฐิพัฒน์ ราชมณี เจ้าหน้าที่ประสานงาน สำนักงานพัฒนาชุมชน จังหวัดอ่างทอง | แบบประเมิน |
| | 12 | สนับสนุนให้อำเภอนครหลวงเป็นจุดดูแลเศรษฐกิจทางภาคตะวันตก ตั้งแต่จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี สามารถขนส่งสินค้าเกษตรและการท่องเที่ยว และจังหวัดสุพรรณบุรีมีสินค้าทางเกษตรจำนวนมาก | นายพีรพัทธ์ วงค์กมลพร ประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดสุพรรณบุรี | แบบประเมิน |
| | 13 | เสนอการตั้งท่าเรือบก (Dry port) บริเวณปากท่อ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไปยังภาคใต้ โดยเชื่อมจากจังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่งจะครบวงจรทั้ง 3 ทิศทาง | | |
| | 14 | การสร้างสะพานข้ามแยกหรืออุโมงค์บริเวณสี่แยกวรเชษฐ์ ทางหลวงหมายเลข 347 ตัดถนนอยุธยา - เสนา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่มีประชาชนใช้สัญจรจำนวนมากการจราจรติดขัด | นายอัศวิน ไหมมาลา นายช่างสำรวจชำนาญงาน สำนักงานธนารักษ์พื้นที่อ่างทอง | แบบประเมิน |
| | 15 | การขยายถนนหมายเลข 352 เพื่อรองรับรถบรรทุกและกระจายการจราจร | นายทวีศักดิ์ อุดมไพชยนต์ รองประธานหอการค้า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |
| | 16 | ให้ขยายถนนทุกเส้นทางเป็น 4 ช่องจราจร และให้ก่อสร้างวงแหวนรอบเมืองลพบุรีโดยเร็ว | นายวิเชียรโยติ บวรศุภการกุล วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลพบุรี | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | สนับสนุนให้มีสถานที่จอดรถที่สถานีบ้านโพธิ์ บริเวณทางหลวงหมายเลข 356 ที่จะขยายเป็น 4 ช่องจราจร | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็มรอง ประธานสภาอุตสาหกรรม พระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ผลักดันให้ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงรังสิต - อยุธยา เพื่อส่งเสริมการเดินทางและขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากมีรถไฟชานเมืองจากภาคเหนือมายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยาแล้ว โดยสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงต่อมายังกรุงเทพฯ ได้ | | |
| | 3 | ระบบรถไฟรางคู่เป็นส่วนที่ช่วยการพัฒนาระบบการขนส่ง | | |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 4 | เสนอบริเวณสถานีบ้านม้า บริเวณทางหลวงสายเอเชีย เป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางสายหลัก และใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร (บขส.) เป็นจุดศูนย์กลางเพื่อสร้างเป็นเมืองใหม่ (New Town) | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็มรอง ประธานสภาอุตสาหกรรม พระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 5 | อยุธยานำเข้าเคมีภัณฑ์และปุ๋ยจำนวนมาก การใช้ระบบรางจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง | | |
| | 6 | พื้นที่การเชื่อมต่อกับเส้นทางหลักของการขนส่งทางรางควรเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้า | นายอนุวัฒน์ ชาตรี วิศวกรปฏิบัติการ สำนักงานพลังงานจังหวัดชัยนาท | แบบประเมิน |
| | 7 | เสนอให้มีเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างจังหวัดสุพรรณบุรี - พระนครศรีอยุธยา และเส้นทางรถไฟผ่านจังหวัดชัยนาท - อุทัยธานี - นครสวรรค์ | นายพีรพัทธ์ วงค์กมลพร ประธานสภาอุตสาหกรรม สุพรรณบุรี | แบบประเมิน |
| | 8 | จัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถยนต์กับรถไฟในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาบริเวณสถานีรถไฟบ้านม้าและสถานีรถไฟบางปะอิน | นายปิยะ วีระศิริ รองผู้อำนวยการ บริษัท ทีซีซี ภูมิพัฒน์ จำกัด | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | สนับสนุนให้จังหวัดชัยนาทและจังหวัดสิงห์บุรีมีท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้น เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำลงมาด้านล่าง | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็มรอง ประธานสภาอุตสาหกรรม พระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การขนส่งทางน้ำมีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งขึ้นไปยังจังหวัดชัยนาท สิงห์บุรี และอ่างทอง ใช้เวลานาน ปัจจุบันไม่ค่อยมีการขนส่งสินค้าทางน้ำจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปจังหวัดชัยนาท เนื่องจากเรือเดินสวนทางน้ำใช้เวลา 2 - 3 วัน หากขนส่งทางบกใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น | | |
| | 3 | จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีการขนส่งสินค้าการเกษตรเป็นจำนวนมาก เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง เป็นต้น ผ่านแม่น้ำป่าสัก | | |
| | 4 | การขนส่งทางน้ำกับการขนส่งทางบกมีต้นทุนการขนส่งและการขนถ่ายแตกต่างกัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีท่าเรือบางไทร ท่าเรือบางปะอิน และท่าเรือนครหลวงเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าภาคเกษตรที่ดี ดังนั้นสินค้าเกษตร ส่วนใหญ่ของภาคต่างๆ จึงขนส่งมายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | | |
| | 5 | การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาขาดการบูรณาการและงบประมาณไม่ต่อเนื่อง จึงควรพิจารณากรอบการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำให้เกิดประโยชน์มากขึ้น | | |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางน้ำ (ต่อ) | 6 | การขนส่งที่มีจุดเปลี่ยนจากการขนส่งทางบกเปลี่ยนเป็นทางน้ำจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งสามารถดึงดูดให้นักธุรกิจเข้ามาลงทุนเพิ่มขึ้น | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็มรอง ประธานสภาอุตสาหกรรมพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 7 | การศึกษาระบบขนส่งทางน้ำในภาคกลาง ควรวิเคราะห์เกี่ยวกับฤดูกาล สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่มีผลกระทบต่อการขนส่งทางน้ำ และความคุ้มค่าในการขนส่ง | นางสมศักดิ์ศรี ประจงจิตร นักวิชาการศึกษาปฏิบัติการ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสระบุรี | แบบประเมิน |
| | 8 | สะพานนวลฉวี สะพานกรุงธน สะพานพุทธ เป็นอุปสรรคในการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากสะพานมีระดับต่ำ | นายปิยะ วีระศิริ รองผู้อำนวยการ บริษัท ทีซีซี ภูมิพัฒน์ จำกัด | แบบประเมิน |
| ทางอากาศ | 1 | สนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ในจังหวัดลพบุรี | นายวิเชียรโยติ บวรศุภการกุล วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดลพบุรี | แบบประเมิน |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | อำเภอสังขละบุรีและพื้นที่อื่น ๆ ในจังหวัดกาญจนบุรี ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยว | นางสมนึก สิทธิการณา พลังงานจังหวัดกาญจนบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ปัญหาขาดระบบขนส่งรอง (Feeder) โครงข่ายคมนาคมยังไม่เพียงพอ โดยการพัฒนาควรเจาะจงตามศักยภาพ ความต้องการและปัญหาของแต่ละจังหวัด | นายเอื้อการย์ ผดุงรัตน์ รองกรรมการเลขาธิการหอการค้าสระบุรี | แบบประเมิน |
| | 3 | ปัญหาไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขาดความต่อเนื่อง | นายขวัญ ทัพน้อย เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์ชำนาญการ สำนักงานธนารักษ์จังหวัดชัยนาท | แบบประเมิน |
| | 4 | เสนอแนะให้หน่วยงานท้องถิ่น (องค์การบริหารส่วนจังหวัด) เข้ามาให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยไม่มุ่งหวังผลกำไร หรือให้การสนับสนุนผู้ประการขนส่งสาธารณะ ปัญหาการขาดทุนเนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารไม่คุ้มต่อการลงทุนและจัดการเดินทางรถ โดยปัญหาเรื่องระเบียบและกฎหมาย | | |
| | 5 | การส่งเสริมการใช้รถขนส่งสาธารณะเป็นระบบพลังงานไฟฟ้า | นางสุจิตรา สงวนศรี นักวิชาการพลังงานชำนาญการพิเศษ สำนักงานพลังงานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |
| | 6 | การขนส่งสาธารณะที่ไม่ครอบคลุมทั้งพื้นที่อย่างเป็นระบบ | นางไพบูลย์ พจนรุ่งวกุล ธนารักษ์พื้นที่จังหวัดสิงห์บุรี | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระเบียบกฎหมาย | 1 | ผังเมืองเป็นอุปสรรคที่ไม่สามารถสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ได้ ซึ่งเป็นด้านการท่องเที่ยวภาคกลางตอนบนเป็นการเชื่อมโยงด้านวัฒนธรรมเป็นหลักควบคู่กับการกิน | นายนริสร์พงษ์ เรืองรุ่งชัยกุล เลขาธิการผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัดสระบุรี | แบบประเมิน |
| | 2 | การปรับปรุงผังเมืองให้สอดคล้องกับบริบทในการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและกระจายสินค้า | | |
| | 3 | ปัญหาข้อกฎหมายที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่โครงข่ายการคมนาคม เช่น กฎหมายผังเมือง กฎหมายป่าไม้หรือกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เป็นต้น | นายขวัญ ทัพน้อย เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์ชำนาญการ สำนักงานธนารักษ์จังหวัดชัยนาท | แบบประเมิน |
| | 4 | ปัญหาด้านกฎหมายระเบียบข้อบังคับของแต่ละหน่วยงานเป็นอุปสรรคต่อการบูรณาการ เชื่อมโยงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน (ต่างคนต่างทำไม่สอดคล้องเชื่องโยงกัน) | นางไพบูลย์ พจนรุ่งวกุล ธนารักษ์พื้นที่จังหวัดสิงห์บุรี | แบบประเมิน |
| | 5 | พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่อุทยานฯ ทำให้โครงการต่าง ๆ ต้องบูรณาการเป็นหนึ่งเดียวกัน เพราะมีปัญหาข้อกฎหมายต่อการพัฒนา | นายวาคิน ทองดี พลังงานจังหวัดชัยนาท | แบบประเมิน |
| | 6 | แก้ไขผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมและพาณิชย์ด้านฝั่งตะวันออกของแม่น้ำจ้าพระยาได้ ปัจจุบันถูกจำกัดด้วยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งขัดกับการพัฒนาจังหวัดและประเทศ โดยเฉพาะอำเภอวังน้อย อำเภอบางปะอิน และอำเภอบางไทร ที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศ | นายปิยะ วีระศิริ รองผู้อำนวยการ บริษัท ทีซีซี ภูมิพัฒน์ จำกัด | แบบประเมิน |
| การจัดทำแผน | 1 | ให้พิจารณาการทับซ้อนของโครงการ/แผนงานต่าง ๆ ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็มรอง ประธานสภาอุตสาหกรรมพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | เสนอให้นำนโยบายทุกจังหวัดมาพิจารณาจัดลำดับศักยภาพให้สอดคล้องกับงบประมาณ เพื่อให้การพัฒนามีความต่อเนื่อง | | |
| | 3 | เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเรื่องการขนส่งและโลจิสติกส์ | | |
| | 4 | การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานให้คำนึงถึงฤดูกาล ควรดำเนินการช่วงเดือนพฤศจิกายน - เมษายน เพราะหลังจากนั้นจะเป็นช่วงเก็บสินค้าไว้ในคลัง | | |
| | 5 | จังหวัดสระบุรีและพระนครศรีอยุธยามีศักยภาพสูงในการขนส่งสินค้าเข้าและออก เป็นการกระจายสินค้า เพื่อลดต้นทุนด้านการขนส่งที่เกิดศักยภาพต่อประเทศ เพราะเรามีฐานการผลิตและมีการเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ถ้าเกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างเมืองและจังหวัดจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็ม รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน (ต่อ) | 6 | โครงการที่นำเสนอในแผนปฏิบัติการฯ มีความครอบคลุมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ซึ่งจะเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงเล็งเห็นว่ามีโครงการครบถ้วนแล้ว | นางนันท์นภัส สงวนแก้ว นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดกาญจนบุรี | แบบประเมิน |
| | 7 | ควรบรรจุแผนงาน/โครงการของจังหวัดที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายทางหลวงชนบทไว้ในแผนปฏิบัติการฯ | นางสภารัตน์ วิรัณนานนญ์ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |
| | 8 | ควรศึกษาสถานการณ์ แนวโน้ม ปัญหาความเชื่อมโยงการพัฒนาโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกให้ทั่วถึงและครอบคลุม | นางสาวธัญรัศมี พลแจกุญ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสุพรรณบุรี | แบบประเมิน |
| | 9 | เสนอให้ สนข. นำข้อมูลอุปทานด้านการค้ามาประกอบการพิจารณาในการศึกษาครั้งนี้ | นายพีรพัทธ์ วงค์กมลพร ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสุพรรณบุรี | แบบประเมิน |
| | 10 | การจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาระบบต่าง ๆ ในประเทศให้คำนึงถึงฝั่งตะวันตกด้วย | | |
| | 11 | เสนอพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางระบบคมนาคมทั้ง 3 ระบบ ทั้งทางบก ทางเรือ และทางราง | | |
| | 12 | เสนอให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยาแยกระบบทางบกบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน และระบบทางน้ำบริเวณแยกวัดพนัญเชิงวรวิหาร และระบบรางบริเวณอำเภอภาชี | นายทวีศักดิ์ อุดมไพชยนต์ รองประธานหอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |
| | 13 | การทำ MR - MAP ควรมีศูนย์พักสินค้าและท่าเรือบกเพื่อรองรับการขนส่งทั้งทางบกและทางรางทั้ง 4 จังหวัด ให้สามารถขนส่งไปยังท่าเรือน้ำลึกทวาย เพื่อลดต้นทุนการขนส่งไม่ต้องอ้อมไปประเทศสิงคโปร์ | นายทวีศักดิ์ อุดมไพชยนต์ รองประธานหอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |
| | 14 | การก่อสร้างศูนย์พักสินค้า ควรกระจายและแยกกันแต่ละสถานี | | |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน (ต่อ) | 15 | จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเหมาะสมที่สุดที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง เพราะเป็นศูนย์กลางไปภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคอีสาน จึงควรบรรจุแผนพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งจังหวัด แต่ต้องไม่กระทบประชาชนในพื้นที่และไม่ขัดต่อวัฒนธรรม ซึ่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นเมืองท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและมรดกโลกต้องวางแผนเป็นกรณีพิเศษกว่าจังหวัดอื่น ๆ | นายสิทธิพร เกตุชีพ เจ้าพนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |
| | 16 | ปัญหาสำคัญของการพัฒนาโครงการคมนาคมทั้งภาคกลางและภาคใต้ คือความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมและแผนการพัฒนาที่วางไว้ไม่เป็นระบบและซ้ำซ้อนกัน | | แบบประเมิน |
| | 17 | ทุกโครงการในแผนปฏิบัติการฯ เป็นการพัฒนาที่ดี แต่ต้องเจาะลึกลงไปในพื้นที่ให้ละเอียดว่า ผลประโยชน์และผลเสียจะคุ้มค่าหรือไม่ | นายนริสร์พงษ์ เรืองรุ่งชัยกุล เลขาธิการผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัดสระบุรี | แบบประเมิน |
| | 18 | ทุกโครงการที่จะมีการดำเนินการหรือปรับปรุงขอให้ศึกษาอย่างละเอียด เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อภาคเอกชนและประชาชนให้น้อยที่สุด เนื่องจากหลายโครงการชนชั้นรากหญ้าต้องเสียสละได้รับผลกระทบ โดยไม่มีแผนการช่วยเหลือ | | |
| อื่นๆ | 1 | การท่องเที่ยวภาคกลางตอนบน คือ การเชื่อมโยงวัฒนธรรมควบคู่กับพักแรม แต่มีอุปสรรคด้านผังเมืองไม่สามารถสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ได้ | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็ม รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | แนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนต้องไม่กระทบต่อมรดกโลก | | |
| | 3 | การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษควรบริหารแบบองค์รวมหรือบูรณาการร่วมกัน แต่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไม่มีผู้บริหารอยู่ในกลุ่มภาคกลาง จึงขาดแนวคิดการพัฒนาเพิ่มศักยภาพด้านเศรษฐกิจการค้าในทิศทางและภาพเดียวกัน ส่งผลให้การพัฒนาด้านเศรษฐกิจการค้าไม่เติบโต | | |
| | 4 | เสนอให้ตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์พลังงานไฟฟ้าตามเส้นทางคมนาคม เพราะปัจจุบันใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น | นางสมนึก สิทธิการณา พลังงานจังหวัดกาญจนบุรี | การสัมมนฯ |
| | 5 | พื้นที่เส้นทางอำเภอสังขละบุรีเป็นพื้นที่ผืนป่าการมีโครงการ เช่น โครงการเกี่ยวกับรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจะติดปัญหาพื้นที่อนุรักษ์ | | |

**ตารางที่ 7.4.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่นๆ (ต่อ) | 6 | เสนอโครงการเกี่ยวกับพลังงานไฟฟ้า (EV) ให้มีการใช้รถไฟฟ้าในเส้นทางไปยังอำเภอสังขละบุรี | นายอธิษฐ์ พุ่มเข็ม รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 7 | โครงข่ายคมนาคมที่ดีต้องมีมาตรฐานการก่อสร้าง การใช้ประโยชน์อย่างถูกวิธี และการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีปัญหาผิวทางชำรุด ควรปรับปรุงเพื่อประโยชน์ ความสะดวก และความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน | นายทเนตร นาคแย้ม แรงงานจังหวัดชัยนาท สำนักงานแรงงานจังหวัดชัยนาท | แบบประเมิน |
| | 8 | การพัฒนาและอนุรักษ์โบราณสถานของหน่วยงานภาครัฐ ควรดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ก่อนวางแผนในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม | นายสิทธิพร เกตุชีพ เจ้าพนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | แบบประเมิน |

### 7.4.2 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

พื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ เดอะเกรช อัมพวา รีสอร์ท อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม โดยมีนายศิริศักดิ์ ศิริมังคะลา รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสงครามเป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **162** คน

**นายศิริศักดิ์ ศิริมังคะลา**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสงคราม

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**รศ.ดร. พิสุทธิ์ กุลธนวิทย์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง

**นายสำเริง สุนทรแสง**
ประธานสภาเกษตรจังหวัดนนทบุรี

**ดร. สมจินต์ ชาญกระบี่**
ผู้จัดการสำนักงานพื้นที่พิเศษ 7

**รูปที่ 7.4.2 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

**ตารางที่ 7.4.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | ย่านกองเก็บตู้สินค้า หรือ Container yard ที่ศึกษาในพื้นที่หนองปลาดุกหรืองิ้วรายเป็นประโยชน์ต่อจังหวัดนครปฐม โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าให้ครบวงจร จะลดต้นทุนการขนส่งและกระจายสินค้าได้มาก และเสนอให้มีระบบศุลกากรแบบครบวงจรเพื่อดำเนินการด้านศุลกากรได้สะดวก โดยไม่ต้องเดินทางไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง | นายวิชัย โกสมนึก ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดนครปฐม | การสัมมนาฯ |
| | 2 | เสนอให้มีจุดพักรถเพิ่มเติมบนทางหลวงระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี เพื่อสร้างโอกาสในการเดินทางและขนส่ง | | |
| | 3 | จุดกลับรถในพื้นที่จังหวัดนครปฐมมีจำนวนน้อย เพื่อความปลอดภัยจึงเสนอให้เพิ่มสะพานทางเบี่ยงเข้าหรือออกจังหวัดนครปฐม ไปอำเภอบ้านแพ้ว ถึงถนนพระราม 2 เพื่อแก้ไขปัญหาตัดกระแสการจราจรและอุบัติเหตุ | | |
| | 4 | ให้ก่อสร้างเส้นทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครปฐมเพิ่มอีก 1 เส้นทาง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และในอนาคตห้างเซ็นทรัลจะเปิดดำเนินการ โดยจะส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและคับคั่งเพิ่มขึ้น | | |
| | 5 | เสนอให้ยกระดับสะพานให้มีความสูงเพียงพอ เพื่อเป็นจุดกลับรถ โดยให้รถยนต์กลับรถใต้สะพานได้สะดวก ไม่ต้องสร้างสะพานกลับรถ โดยจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจร เพราะจุดกลับรถระดับดินหากอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสมจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ | | |
| | 6 | เสนอให้ก่อสร้างย่านกองเก็บสินค้า หรือ Container yard อำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี เพื่อการขนส่งและกระจายสินค้า โดยเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมสามารถเชื่อมโยงไปยังภาคใต้ได้ | นางสาวตวงคุณ ทรงธรรมวัฒน์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 7 | บริเวณท่าเรือซีฟู้ดและสะพานปลาเก่าจะใช้การขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุก 10 ล้อหรือ 6 ล้อ โดยจอดรับสินค้าบริเวณใต้สะพานแม่น้ำท่าจีน แต่ไม่มีพื้นที่ให้จอดรถเพียงพอ เมื่อรถบรรทุกรับสินค้าเสร็จต้องไปกลับรถที่ถนนเศรษฐกิจ (กม.39) เกือบถึงพื้นที่กรุงเทพมหานคร | นายธนชัย เรืองชัยสิทธิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| | 8 | เสนอให้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเพิ่มขึ้น เนื่องจากประชากรอยู่อาศัยในจังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานีมากขึ้น ปริมาณยานพาหนะเพิ่มขึ้นต้องใช้สะพานร่วมกันส่งผลให้การจราจรติดขัดเป็นคอขวด | นายสำเริง สุนทรแสง ประธานสภาเกษตรจังหวัดนนทบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 9 | เส้นทางมุ่งสู่ภาคใต้มีเพียงถนนเพชรเกษมเท่านั้น ส่งผลให้การจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล หรือกรณีเกิดอุบัติเหตุ | นางสาวสิริวิมล พวงทอง นักวิชาการพาณิชย์ สำนักงานพาณิชย์เพชบุรี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 10 | โครงข่ายคมนาคมยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการและศักยภาพในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงทุกกลุ่ม โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป | นายสุนทร อุหานิฤทธิ์ พลังงานจังหวัด สมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 11 | จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีสะพานข้ามแยกน้อย และมีจุดกลับรถที่ปลอดภัยน้อยเกินไป ส่งผลให้การเดินทางไม่คล่องตัว เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต | นายรัฐพล ทิพย์สุวรรณ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ | การสัมมนาฯ |
| | 12 | ควรมีโครงการจุดพักรถระหว่างเมืองในเขตจังหวัด ช่วงระยะกลางของแผนปฏิบัติการฯ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างเมือง และให้โอกาสการจำหน่ายสินค้าของชุมชนและสามารถมีจุดสำหรับชาร์ตไฟสำหรับรถขนส่งและรถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นรถไฟฟ้า | นายนภดล สงวงประดิษฐ์ พลังงานจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ | การสัมมนาฯ |
| | 13 | แก้ไขจุดกลับรถให้มีรูปแบบที่ปลอดภัย เนื่องจากเกิดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุรุนแรงหลายครั้งในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ยกตัวอย่างจุดกลับรถที่มีความปลอดภัย คือ จุดกลับรถบริเวณอำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี การเดินทางจากจังหวัดสมุทรสงครามเข้าสู่จังหวัดเพชรบุรีมีจุดกลับรถจำนวนน้อยและตำแหน่งไม่เหมาะสม เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณเส้นทางจากจังหวัดสมุทรสงครามถึงแยกวังมะนาว | นายชัยยันต์ เจียมศิริ ประธานกลุ่มปรับปรุงคุณภาพไม้ผลจังหวัดสมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 14 | เสนอให้นำโครงการก่อสร้างขยายทางหลวง 3316 เพิ่มในแผนงาน เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมถนนสายหลักและเป็นเส้นทางการท่องเที่ยว การขนส่งทางน้ำ (เรือ) โดยสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก | นายชุติมันต์ จีระบุญพิทักษ์ นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| ทางราง | 1 | เร่งรัดดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม - ชะอำ เพื่อช่วยเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าเกษตร และลดค่าใช้จ่ายของการขนส่ง | นายวิชัย โกสมนึก ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดนครปฐม | การสัมมนาฯ |
| | 2 | หากมีการย้ายสถานีรถไฟบางตะบูนไปตำแหน่งหลังศูนย์ราชการจังหวัดสมุทรสงคราม จะส่งผลให้การเดินทางและขนส่งสินค้าไม่สะดวก เนื่องจากอยู่ห่างไกล ยังไม่มีระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ | นายวีระนิจ เหลืองรัตนเจริญ รองประธานภาคกลาง สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ให้ขับเคลื่อนโครงการระบบขนส่งทางรางเป็นรางคู่ ตลอดเส้นทางจากชุมพร - หาดใหญ่ โดยเร็ว เพื่อความสะดวกในการเดินทางและระบบโลจิสติกส์ | ไม่ระบุ | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 4 | สนับสนุนการขนส่งทางราง โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟจากวงเวียนใหญ่ถึงมหาชัย และเพิ่มแผนงานหรือโครงการศึกษาเพื่อการพัฒนาการขนส่งทั้งระบบระหว่างพื้นที่มหาชัยถึงตำบลท่าฉลอมเพื่อการขนส่งและการท่องเที่ยวของจังหวัดสมุทรสาคร เพราะหากต้องการไปท่าฉลอม จะต้องต่อรถและลงเรือ เพื่อข้ามฝั่งไป | นายธนชัย เรืองชัยสิทธิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| ทางน้ำ | 1 | ควรส่งเสริมการขนส่งทางเรือเป็นการเดินทางอีกรูปแบบหนึ่ง ในอดีตเคยมีเรือโดยสารในพื้นที่ และการสัญจรของชาวนนทบุรีจะใช้เรือเป็นหลัก เรือที่ให้บริการในคลองบางกอกน้อย จากบางอ้อไปท่าช้าง - ท่าพระจันทร์ - ท่าศิริราช เคยให้บริการ 4 - 10 ลำ/วัน แต่ปัจจุบันเหลือเพียงประมาณ 2 - 3 ลำ เท่านั้น เนื่องจากมีถนนตัดผ่านอีกด้าน โดยเสนอให้ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือ เดินทางท่องเที่ยวในคลองย่อยและแม่น้ำเจ้าพระยา | นายสำเริง สุนทรแสง ประธานสภาเกษตรจังหวัดนนทบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ข้อกังวลเรื่องการก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อส่งเสริมการเดินทางหรือการขนส่งทางเรือของจังหวัดสมุทรสงคราม อาจจะไม่สามารถดำเนินการหรือพัฒนาได้เนื่องจากติดปัญหาพื้นที่อนุรักษ์ | นางสาวตวงคุณ ทรงธรรมวัฒน์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 3 | จังหวัดสมุทรสาครไม่มีท่าเรือขนส่งสินค้าแบบบรรทุกตู้ต้องใช้รถบรรทุกขนส่ง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอันตรายจากอุบัติเหตุ เสนอให้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังฝั่งตะวันออก | นายวีระนิจ เหลืองรัตนเจริญ รองประธานภาคกลาง สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | การสัมมนาฯ |
| | 4 | กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ให้คำแนะนำ อำนวยความสะดวก และให้ความอนุเคราะห์ในกิจกรรมและกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตทางน้ำและทางเรือ และยินดีให้ความสนับสนุนและช่วยเหลือในเรื่องการพิจารณาแบบก่อสร้างหรือการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ | นายยุทธชัย จิตอารีรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ขอให้มีการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของการใช้พื้นที่และการขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมเจ้าท่า | | |
| | 6 | เสนอแนะให้หน่วยงานเจ้าของประสานกับกรมเจ้าท่าโดยตรงสำหรับโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง | | |
| | 7 | เรือโดยสารแม่น้ำเจ้าพระยาจากอำเภอปากเกร็ด - วัดราชสิงขร เป็นอีก 1 ช่องทางการเดินทางของคนในจังหวัดนนทบุรีเข้าสู่กรุงเทพมหานคร แต่การเดินทางโดยเรือไม่สามารถถึงจุดหมายได้โดยตรง ต้องต่อรถหรือเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะหลายระบบ ประชาชนจึงใช้บริการน้อย | นายสำเริง สุนทรแสง ประธานสภาเกษตรจังหวัดนนทบุรี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางน้ำ (ต่อ) | 8 | การขนส่งทางน้ำบางพื้นที่ไม่ได้มีการพัฒนา เพื่อรองรับการเติบโต เช่น พื้นที่หน้าท่า พื้นที่หลังท่า พื้นที่จอดรถ ต้องแก้ปัญหาข้อจำกัดในการเข้า - ออก โดยให้มีความสะดวก | นายเจษฎา งูตูล เจ้าพนักงานตรวจท่าปฏิบัติการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 9 | จังหวัดสมุทรสาครบริเวณมหาชัยมีการเดินทางโดยเรือโดยสาร จึงเกิดปัญหากับบ้านเรือนของชาวบ้านที่ได้รับความเดือดร้อนจากปัญหาน้ำกัดเซาะตลิ่ง ทำให้บ้านเรือนได้รับความเสียหาย | นางสาวกัญญารัตน์ สมพงษ์ นักประชาสัมพันธ์ปฏิบัติการ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| | 10 | เสนอให้ผลักดันท่าเรือน้ำลึกประจวบคีรีขันธ์เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าส่งออกไปประเทศฝั่งภาคตะวันตก เพื่อลดภาระการขนส่งสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง | นางจีรวรรณ เจียมบุญ ผู้จัดการอาวุโส บมจ.สหวิริยาสตีลอินดัสตรี | การสัมมนาฯ |
| ทางอากาศ | 1 | เสนอให้พัฒนาท่าอากาศยานหัวหินเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ โดยไม่ต้องรอให้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ควรพัฒนาขยายทางวิ่งเตรียมความพร้อม เพื่อดึงดูดให้สายการบินมาใช้บริการ | ไม่ระบุ | แบบประเมิน |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | รถไฟฟ้าสามารถตอบโจทย์การเดินทางของประชาชนจังหวัดนนทบุรี จากที่พักอาศัยไปทำงานยังกรุงเทพมหานครได้ดี เพราะเดินทางได้สะดวกและรวดเร็ว | นายสำเริง สุนทรแสง ประธานสภาเกษตร จังหวัดนนทบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | จังหวัดเพชรบุรีขาดการเชื่อมต่อระบบการเดินทางและการขนส่ง ไม่มีศูนย์รวมของรถโดยสารสาธารณะในกลุ่มจังหวัด จึงมีการหารือถึงความต้องการพื้นที่สถานีหรือจุดศูนย์รวมของรถ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและเดินทาง ซึ่งองค์กรปกครองท้องถิ่นมีภารกิจต้องให้บริการด้านขนส่งสาธารณะและการบริการรวมทั้งพื้นที่จุดจอดต่าง ๆ แต่ที่ผ่านมาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่มีงบประมาณ จึงไม่สามารถขับเคลื่อนศูนย์รวมหรือสถานีจอดรถได้ | นางสาวณภัสนันทน์ พ่วงบัลลังก์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่ง จังหวัดเพชรบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ปัญหาขนส่งสาธารณะไม่ทันสมัย ไม่ครบวงจร การใช้งานค่อนข้างลำบากและใช้เวลานาน รวมทั้งปัญหาถนนชำรุดและการจราจรติดขัด ส่งผลให้ประชาชนนิยมใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าใช้ระบบขนส่งสาธารณะ | นางสาวเบญจรัตน์ ทองสุทธิ เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป การท่าเรือแห่งประเทศไทย | แบบประเมิน |
| | 4 | ปัญหาใหญ่ของระบบขนส่งสาธารณะเรื่องขาดการเชื่อมต่อไม่ได้รับการแก้ไข โดยส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว | นายสัมพันธ์ พงษ์พรรณากูล ประธานหอกาค้ากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง | แบบประเมิน |
| อื่น ๆ | 1 | การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงที่นำเสนอเป็นโครงการที่ดีมาก แต่มีข้อห่วงกังวลเพราะถนนส่วนใหญ่เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เมื่อมีการก่อสร้างถนนจะส่งผลให้ประชาชนสองฝั่ง ถูกตัดขาดออกจากกันทำให้การเดินทางไม่สะดวกกลายเป็นการทำลายวิถีชีวิตชุมชน | ดร. สมจินต์ ชาญกระบี่ ผู้จัดการสำนักงานพื้นที่พิเศษ 7 | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่น ๆ (ต่อ) | 2 | สินค้าหลักของจังหวัดนครปฐม ได้แก่ ไข่ไก่ กุ้ง สินค้าเกษตร ปลาน้ำจืด และเป็นแหล่งกระจายสินค้าปลาน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดและในประเทศไทย | นายวิชัย โกสมนึก ประธานกิตติมศักดิ์หอการค้าจังหวัดนครปฐม | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ยุทธศาสตร์ด้านการค้าการลงทุน พบว่า พื้นที่ตำบลคลองมหาชัย และตำบลท่าฉลอม ซึ่งเป็นพื้นที่ตามแนวคลองมหาชัย ยังไม่มีเขื่อนป้องกันน้ำท่วม 2 แห่ง คือ บริเวณวัดเจษฎาราม หรือถนนเจษฎาวิถี และบริเวณหลังวัดช่องลม - ศาลกวนอู หากมีปรากฏการณ์น้ำขึ้นหรือน้ำทะเลหนุน จะเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่เป็นวงกว้าง เสนอให้ก่อสร้างเขื่อนป้องกันน้ำท่วมทั้ง 2 แห่ง | นายธนชัย เรืองชัยสิทธิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ปัญหาการระบายน้ำจากเมืองสู่ทะเล อาจจะเกิดจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมกีดขวางการระบายน้ำ ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำจากในเขตพื้นที่เมืองออกสู่ทะเลได้สะดวก | นายวีระนิจ เหลืองรัตนเจริญ รองประธานภาคกลาง สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ขอให้พิจารณาประเด็นเรื่องท่อระบายและการระบายน้ำประกอบการวางแผนดำเนินการ เพื่อให้การระบายน้ำได้มีประสิทธิภาพ | | |
| | 6 | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีจุดเข้าหรือออกเฉพาะ ชุมชนไม่สามารถขายสินค้าท้องถิ่นหรือสินค้าเกษตรหรือไม่สามารถนำสินค้าเข้าไปขายในเขตทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ หากจะเข้าไปขายจะต้องเสียค่าเดินทางจำนวนมาก | นายธนชัย เรืองชัยสิทธิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| | 7 | ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการวางแผนและทำการศึกษาผลกระทบต่อชุมชน และให้กรมทางหลวงทำการศึกษาออกแบบและหาเส้นทางรองเพื่อเชื่อมต่อระหว่างชุมชน | นายสำเริง สุนทรแสง ประธานสภาเกษตรจังหวัดนนทบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 8 | ระบบโครงข่ายการคมนาคมเป็นการพัฒนาที่มาพร้อมกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับ ควรมีการศึกษาผลกระทบให้ครบถ้วน เพื่อก่อให้เกิดความคุ้มค่าที่สุด | นางสาวนรินทร ปรางเทศ สำนักงานธนารักษ์จังหวัดนครปฐม | แบบประเมิน |
| | 9 | พื้นที่/เส้นทางการพัฒนาเพิ่มเติมมีขีดจำกัด เนื่องจากพื้นที่การขยายถนนหรือรางรถไฟค่อนข้างแคบ ต้องเวนคืนที่ดินของประชาชนบริเวณที่จะดำเนินการขยายเส้นทาง ซึ่งจะต้องทำความเข้าใจในการพัฒนาหรือชี้แจงการได้รับประโยชน์จากการเวนคืนหรือการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น | นางสาวมยุรา ภักดีประเสริฐ นักวิชาการพลังงานชำนาญการ สำนักงานพลังงานจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ | แบบประเมิน |
| | 10 | ควรทำความเข้าใจกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ เรื่องที่ดิน ที่อยู่อาศัย และงบประมาณโครงการ ผลลัพธ์ที่เกิดจากการลงทุนโครงการ | นายชุติมันต์ จีระบุญพิทักษ์ นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงสมุทรสาคร | แบบประเมิน |

### 7.4.3 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ อไรซ์ โฮเต็ล ศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยมี นางสาวฐิติลักษณ์ คำพา รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีเป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน 62 คน

**นางสาวฐิติลักษณ์ คำพา**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. รวินกานต์ ศรีนนท์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ดร. อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.3 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | เส้นทางที่ต้องมีการพัฒนาเร่งด่วนและควรบรรจุในโครงการ MR - Map มี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแหลมฉบัง - หนองคาย เนื่องจากมีความจำเป็นต้องระบายตู้สินค้าออก และเส้นทางที่วิ่งผ่านจังหวัดชลบุรี - จังหวัดจันทบุรี เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | จุดพักสินค้า (ICD) ที่จังหวัดฉะเชิงเทราไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะไม่คุ้มค่าเหมือนกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางด่วนพิเศษบูรพาวิถี ถ้าสามารถขยายเส้นทางถึงจังหวัดชลบุรีจะทำให้รถที่ใช้บริการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ลดลง | | |
| | 3 | เส้น MR - Map เขาชะเมา - แกลง - จันทบุรี กำหนดเส้นทางมีจุดตัดทางแยกบนทางหลวงหมายเลข 3 และทางหลวงหมายเลข 3466 ขอให้มีการปรับแนวเส้นทางเพื่อให้สามารถเข้านิคมอุตสาหกรรมไปทางหลวงหมายเลข 3 ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น | | |
| | 4 | การผลักดันโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 23 ตอนหนองเสม็ด - บ่อทอง ซึ่งจะศึกษาแล้วเสร็จภายในปี 2567 ดังนั้น จึงเสนอให้ปรับแผนมาดำเนินการในปี 2569 เพราะเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าเกษตร | | |
| | 5 | การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกมีความล่าช้า ระยะเวลาดำเนินการไม่ชัดเจน ซึ่งการดำเนินงานแต่ละช่วงยังไม่แล้วเสร็จ | ว่าที่พันตรีวราห์ ประดับพงษ์ หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์พัฒนา การเกษตร สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 6 | จังหวัดชลบุรีได้เปรียบเรื่องเส้นทางคมนาคมด้านการท่องเที่ยว ส่วนเส้นทางคมนาคมของจังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา ยังต้องได้รับการแก้ไขและพัฒนาเส้นทางรอง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการขนส่ง | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| | 7 | รถขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมของจังหวัดระยองส่วนใหญ่ไม่มีที่จอดรถ ทำให้ต้องไปจอดริมทางทางหลวงหมายเลข 36 ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ และปัญหาเรื่องไม่มีสถานีรถบรรทุก (Truck Terminal) และพื้นที่จอดรถสินค้า (Truck Air area) หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบ เคยมีการเสนอเส้นทางวิ่งของรถบรรทุกโดยเฉพาะ โดยให้แยกระหว่างรถบรรทุกกับรถส่วนบุคคล เมื่อมีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมากทำให้เข้าไปรับ - ส่งสินค้าไม่ทันตามเวลาที่กำหนด จึงถูกปรับ ซึ่งผู้ประกอบการต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง | | |

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 8 | ต้องการให้มีถนนเลี่ยงเมืองระยองเพื่อเดินทางไปยังจังหวัดจันทบุรีหรือสะพานข้ามแยกยกระดับหรือทางเลี่ยงอื่น ๆ โดยให้สามารถเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 344 | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| | 9 | เสนอแนะให้แยกเส้นทางวิ่งของรถบรรทุกออกอย่างชัดเจน | | |
| ทางราง | 1 | รถไฟรางคู่ เริ่มพัฒนาตู้รถไฟและหัวรถจักร มีการพัฒนาอย่างดี สามารถขนสินค้าได้ถึง 40 ตู้ แต่ไม่มีการพัฒนาจุดตัดและจุดแยกบนเส้นทางอย่างจริงจัง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | แนวทางระบบรางที่นักลงทุนสนใจ คือ เส้นทางจากศรีราชาไปพัทยา เพราะได้มีศึกษาความเหมาะสมของโครงการไว้แล้ว | | |
| | 3 | ความสำคัญของรถไฟตู้เย็น เป็นโครงการของ ปตท. ที่ผลิตก๊าซธรรมชาติเหลว (NGV) มีพลังงานเย็นที่เหลือใช้บรรจุและบรรทุกเป็นไอความเย็น เป็นถังความดัน (ISO tank) บนรถไฟ ซึ่งขอให้โครงการนี้เกิดขึ้นเพราะจะเป็นประโยชน์ต่อภาคการเกษตร | | |
| | 4 | จังหวัดฉะเชิงเทรามีการคมนาคมที่ดี มีผลกระทบเล็กน้อย แต่ในอนาคตอีก 4 ปี จะมีโครงข่ายคมนาคมทางราง ซึ่งจะส่งผลให้มีการคมนาคมสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น จังหวัดฉะเชิงเทรามีพื้นที่เกษตรจำนวน 2 ล้านไร่ จากจำนวนทั้งหมด 3.3 ล้านไร่ เมื่อมีการพัฒนาการส่งออกด้วยระบบรางแล้ว ขอให้สนับสนุนภาคเกษตรเข้าไปมีส่วนร่วมการส่งออกผ่านระบบรางมากขึ้น | นางเกศิณี แปลงสมบูรณ์ รองประธานสภาเกษตรกรจังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ปัจจุบันมีโครงการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ KIHA ในวันหยุด ซึ่งตอบโจทย์เกษตรกร เพราะสนับสนุนการท่องเที่ยวของชุมชน จังหวัดฉะเชิงเทราขอให้มีการขยายเส้นทางท่องเที่ยวและจำนวนเที่ยวให้มากขึ้น เพราะจังหวัดฉะเชิงเทราไม่ได้มีแหล่งท่องเที่ยวในเขตเมืองอย่างเดียว ปัจจุบันมีการเที่ยวสวนมะพร้าว ปลูกผักและมีความพร้อมรองรับการท่องเที่ยว โดยมีฟาร์มในเครือข่ายมากกว่า 10 แห่ง จึงอยากให้มีแนวทางการพัฒนาและงบประมาณมาสนับสนุนเกษตรกรให้มีความพร้อมมากขึ้น | | |
| | 6 | หากมีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางระบบรางได้ จะลดปริมาณรถบรรทุกที่วิ่งบนท้องถนนลง หน่วยงานมีแนวคิดการไปรับ - ส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงด้วยการขนส่งทางรางหรือไม่ | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| ทางน้ำ | 1 | ท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อมีเฟส 3 จำเป็นต้องมีการเติบโตของลานตู้ แต่ไม่มีเทศบัญญัติกำหนดไว้ว่าจะตั้งตู้สินค้าได้สูงเท่าใด ต้องมีพื้นที่ลานตู้จำนวนเท่าไรสำหรับให้รถสามารถจอดได้ ปัจจุบันรถขนส่งสินค้าจอดข้างทาง วิธีแก้ไขคือการออกเทศบัญญัติ | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางน้ำ (ต่อ) | 2 | เรื่องการท่องเที่ยวทางเรือจากจังหวัดชลบุรีไปเกาะเสม็ดมีหรือไม่ ลดจำนวนคนจากรถไปเรือจะเป็นไปได้หรือไม่ | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| ทางอากาศ | 1 | จังหวัดชลบุรีเป็นเมืองท่องเที่ยว แต่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาไม่มีผู้มาใช้บริการไม่เหมือนท่าอากาศยานภูเก็ต อยากให้มีการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาอย่างจริงจัง ขอมีส่วนร่วมในการวางแผน แต่เดิมเคยจะมีโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย (Residence) ในจังหวัดฉะเชิงเทรา แต่กลับไปดำเนินการที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ปัญหาของท่าอากาศยานอู่ตะเภา คือ เมื่อเครื่องบินลงที่สนามบินผู้โดยสารจะเดินทางไปเที่ยวที่พัทยา จังหวัดชลบุรี จึงทำให้ไม่มีนักท่องเที่ยวแวะมาเที่ยวที่จังหวัดระยอง | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | เรื่องรถสาธารณะที่เสนอให้ใช้แอปพลิเคชัน (Application) ได้มีการสำรวจความต้องการใช้แล้วแต่ไม่มีผู้สนใจ เนื่องจากราคาที่ให้บริการตามข้อกำหนดของขนส่ง ถูกกว่าความเป็นจริง ตัวอย่างเช่น ระยะเดินทางจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง ขนส่งกำหนดให้เก็บค่าโดยสาร 40 บาท แต่ความเป็นจริง คือ 60 บาท ผู้ให้บริการจึงไม่ใช้แอปพลิเคชัน เพราะไม่สามารถเรียกเก็บได้ตามอิสระและถูกตรวจสอบได้ ความคุ้มค่าในการลงทุนและการพัฒนา การลงทุนเรื่องของการขนส่งสาธารณะใน 3 จังหวัด เกิดขึ้นยาก ไม่มีกำไร ไม่มีผู้ใช้บริการ รวมถึงได้มีการสำรวจการพัฒนาเมือง (Transit Oriented Development : TOD) หลายจุดแต่ไม่มีการลงทุน เนื่องจากต้องใช้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายสูง โดยที่รัฐบาลไม่ได้สนับสนุนงบประมาณ เช่น โครงการพัฒนาระบบรางที่เมืองพัทยาในช่วงปลายปี ผู้ลงทุนดูแล้วไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ปัญหาเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยจังหวัดชลบุรีจะทำเป็นรถแดง (รถโดยสารสองแถว) ทำได้หรือไม่ | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| | 3 | รถขนส่งสาธารณะไปยังท่าอากาศยาน มีรถ 3 สาย คือ<br>1. สายจากจังหวัดตราดมาอู่ตะเภา<br>2. จากจังหวัดระยองไปอู่ตะเภา<br>3. จังหวัดชลบุรีไปอู่ตะเภา<br>หลังโควิดจำนวนนักท่องเที่ยวลดลง การเดินทางน้อยลง ถ้าจะทำการแก้ไขเรื่องการลงของเครื่องบินไม่รวมเช่าเหมาลำ (Charter flight) ให้เน้นเรื่องการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการขนส่งในทุก ๆ ด้าน | | |

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระบบขนส่งสาธารณะ (ต่อ) | 4 | โครงการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจะช่วยทำให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาด้านการเกษตรและท่องเที่ยว | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | แบบประเมิน |
| | 5 | การพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันควบคู่กับการพัฒนาระยะยาวเพื่อให้ผู้ประกอบการมีการปรับตัวหรือรับรู้พร้อมกัน | นายอภิชาติ จันทร์หอม ผู้อำนวยการกองท่องเที่ยวและกีฬา องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี | แบบประเมิน |
| ระเบียบกฎหมาย | 1 | โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองทางหลวงหมายเลข 304 วังตะเคียน จุดตัดสะพานข้ามแม่น้ำแห่งที่ 3 ออกมาเสม็ดใต้ ถูกออกแบบตั้งแต่ปี 2552 แต่ติดขัดเรื่องกฎระเบียบ จึงยุติการก่อสร้าง จึงขอให้ทาง สนข. ช่วยบรรจุโครงการดังกล่าวไว้ในร่างแผนปฏิบัติการฯ เพราะถนนดังกล่าวจะส่งเสริมการขนส่งสินค้าเกษตร รวมถึงการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวให้กับชุมชน และช่วยลดการจราจรที่แออัด เนื่องจากมีโรงเรียนขนาดใหญ่จำนวน 10 แห่ง แต่ละแห่งมีนักเรียนจำนวนประมาณ 3,000 คน | ว่าที่พันตรีวรราห์ ประดับพงษ์ หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์พัฒนาการเกษตร สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การแก้กฎหมายการค้าชายแดนที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | การจะนำเงินงบประมาณของหน่วยงานท้องถิ่นมาใช้ในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการต่าง ๆ มีระเบียบกำหนดไว้ หากไม่มีหนังสือสั่งการหรือมีความจำเป็นเร่งด่วนตามข้อกำหนดของกฎหมายอาจทำให้ไม่สามารถนำงบประมาณมาใช้ได้ | นายอภิชาติ จันทร์หอม ผู้อำนวยการกองท่องเที่ยวและกีฬา องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี | แบบประเมิน |
| การจัดทำแผน | 1 | สภาอุตสาหกรรมมีความสนใจในรายละเอียดของโครงการหลาย ๆ โครงการที่ทาง สนข. เสนอ อยากให้ทาง สนข. จัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี เพื่อเตรียมการวางแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอนาคต ซึ่งทางสภาอุตสาหกรรมมองว่าเมื่อได้งบประมาณปี 2568 ต่างจังหวัดจะไม่มีแผนใช้งบประมาณ เพราะปัจจุบันได้ดำเนินโครงการไปเป็นจำนวนมาก การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็ว แต่ยังไม่มีผู้รับผิดชอบหลัก เช่น ปัจจุบันการขนส่งชายฝั่งของจังหวัดชลบุรีจะไม่มีการพัฒนาแล้ว เนื่องจากบริษัท เจดับเบิ้ลยูดีอินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งทำธุรกิจด้านการขนส่งน้ำไม่ประสบความสำเร็จ เกิดการขาดทุน จึงยกเลิกการให้บริการ ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ที่มาจากกรุงเทพมหานคร จำนวน 200,000 ตู้ ต้องใช้บริการการขนส่งทางถนนแทน | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน (ต่อ) | 2 | ปัญหางบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ทำให้แผนงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ มีจำนวนน้อยและการดำเนินการเป็นไปด้วยความล่าช้า | นางสาวศคิพิมพ์ แสนบุญคิริ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1 | แบบประเมิน |
| | 3 | เป็นโครงการที่ดี โดยขอให้ทางที่ปรึกษาพิจารณาปรับแนวทางการพัฒนาของโครงการที่มีความเร่งด่วน | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | แบบประเมิน |
| | 4 | การปฏิบัติตามแผนงานอาจดำเนินการได้ยาก เพราะมีข้อจำกัดด้านงบประมาณและกฎหมาย | นางสาวถิราช สอ้านวงค์ TAC สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ความเป็นไปได้ในการดำเนินการตามแผนงานในแผนปฏิบัติการฯ ที่เสนอ ระยะเวลาที่มีการปรับเพื่อให้สามารถดำเนินการได้จริง ซึ่งจะนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผนให้เกิดความเหมาะสมต่อไป | นางสาวอัจฉรา เทพไชย นักผังเมืองชำนาญการพิเศษ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 6 | ขอให้พิจารณาเรื่องการเกิดอุบัติเหตุของรถ EV (Electrical Vehicle) เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การดับไฟกระทำได้ยาก การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถ EV ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านกู้ภัยและกู้ชีพไม่ทราบวิธีการช่วยเหลือเบื้องต้นที่ถูกต้องว่าจะต้องตัดไฟจุดใดก่อน เพราะเป็นเรื่องใหม่ | นายอาทร เสริมศักดิ์ศิธร ประธาน YEC จังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 7 | ควรมีการปรับข้อมูลโครงการเกี่ยวกับงบประมาณ สามารถเปลี่ยนแปลงได้หรือไม่ ทั้งนี้ หากได้รับจัดสรรงบประมาณจะมีการปรับระยะเวลาในร่างแผนปฏิบัติการฯ หรือไม่ | นางสาวอัจฉรา เทพไชย นักผังเมืองชำนาญการพิเศษ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา | แบบประเมิน |
| อื่น ๆ | 1 | สภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรีได้รับการจัดสรรงบประมาณส่งเสริมอุตสาหกรรมด้าน EV โดยจะมีการบรรจุแผนงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของรถยนต์ EV ไว้ | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | แบบประเมิน |
| | 2 | ปัญหาผู้ประกอบการขนส่งสินค้า (Shipping) จัดทำเอกสารไม่สอดคล้องกับระบบของศุลกากร | นายณัฏฐ์ธน สารทจีนพงษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ขอให้จัดประชุมเฉพาะกลุ่ม เพื่อแลกเปลี่ยนรายละเอียดของแผนงาน/โครงการแต่ละกลุ่ม ที่มีความเป็นไปได้และเป็นไปไม่ได้ เพื่อร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์ | | |
| | 4 | ปีงบประมาณ 2567 กลุ่มจังหวัดตั้งงบประมาณไว้ 400 ล้านบาท แต่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพียง 200 ล้านบาท เพราะการก่อสร้างถนนมีข้อจำกัดด้านเวลา หากดำเนินการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จภายใน 150 วัน โครงการดังกล่าวจะถูกตัดออกไป | | |

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่น ๆ (ต่อ) | 5 | จังหวัดระยองสามารถพัฒนาเป็นเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City) ได้หรือไม่ | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| | 6 | จะมีการเพิ่มเติมแผนงาน/โครงการที่สนับสนุนการท่องเที่ยวใน (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ได้อีกหรือไม่ | นางเกศิณี แปลงสมบูรณ์ รองประธานสภาเกษตรกรจังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 7 | ปัญหาการขนส่ง คือ มีนายทุนมารับซื้อสินค้าเกษตรและกดราคา เพราะเกษตรกรไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าเอง จึงโดนตัดราคา แต่ทั้งนี้ยังมีกลุ่มวิสาหกิจชุมชนคอยช่วยเหลือเกษตรกรในเรื่องการขนส่งสินค้า | | |
| | 8 | แผนการพัฒนามีระยะเวลานานพอสมควร มีกรอบเวลาการเริ่มโครงการเมื่อไร และภายในอีก 5 ปี แผนงาน/โครงการจะสามารถดำเนินการได้จริงหรือไม่ | | |
| | 9 | ภาคีเครือข่ายของเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤาไน ขอความร่วมมือในการขนส่งกล้าไม้ไปยังศูนย์เกษตรจังหวัดชลบุรี เพื่อจัดกิจกรรม แต่ช่วงนั้นจะมีช้างป่า จึงไม่สามารถดำเนินการขนส่งได้ เพราะมีความเสี่ยง จึงต้องประสานให้ทางทหารช่วยดำเนินการขนส่งกล้าไม้ | นางสาวกันธิมา แสงจีน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดชลบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 10 | อยากให้เปิดช่องทางการขนส่งพิเศษในการขนส่งสินค้าเกษตรของจังหวัดชลบุรีไปยังจังหวัดระยอง เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทันเวลา เพราะสินค้าบางอย่าง เช่น ขนุนที่ไปส่งล้งที่จังหวัดระยองเป็นสินค้าอัตลักษณ์ | | |
| | 11 | รถ EV หากเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่กู้ภัยจะเป็นผู้เผชิญเหตุระดับต้น | นายเจนวิทย์ ปัญญาภู นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ | การสัมมนาฯ |
| | 12 | การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งที่สำคัญ | นางสาวอัจฉรา เทพไชย นักผังเมืองชำนาญการพิเศษ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 13 | ปัจจุบันมีประกาศนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปี 2562 ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับสายโครงการถนนหรือแนวคลองมีการดำเนินการไว้แล้ว อยากจะทราบแนวทางที่ได้วางแผนไว้แล้วในรูปแบบข้อกำหนดตัวอาคารที่เหมาะสม เพื่อแก้ไขข้อกฎหมายให้สอดคล้อง ซึ่งทางจังหวัดฉะเชิงเทราได้ทยอยทำแผนของอำเภอบางน้ำเปรี้ยว อำเภอสนามชัยเขต และอำเภอราชสาส์นไปแล้ว | | |

**ตารางที่ 7.4.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่น ๆ (ต่อ) | 14 | จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่เกษตรจำนวนมาก มีความเหลี่ยมล้ำสูง เพราะมีการพัฒนาแต่ในตัวเมือง ส่วนพื้นที่ด้านนอกที่ติดกับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอ่างฤาไนไม่ได้มีการพัฒนา | ว่าที่พันตรีวราห์ ประดับพงษ์ หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์พัฒนาการเกษตร สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 15 | จังหวัดฉะเชิงเทราต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเกษตร การขนส่ง และการท่องเที่ยว โดยจังหวัดฉะเชิงเทรามีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก เช่น วัด แหล่งอาหาร เป็นต้น | | |
| | 16 | โครงข่ายภาคสมาคมที่ดีสามารถทำให้การท่องเที่ยวและเศรษฐกิจดีขึ้น | นายเตรียม เมืองไร้งาม นายช่างโยธา แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 | การสัมมนาฯ |

### 7.4.4 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ เดอะ เวโล โฮเต็ล แอนด์ บีเอ็มเอ็กซ์ ปั๊มพ์ แทร็ค จังหวัดสระแก้ว โดยมีนายภูมิวัชร์ อุดมทรัพย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้วเป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **106** คน

**นายภูมิวัชร์ อุดมทรัพย์**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**นายคณิต คงช่วย**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.4 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | จังหวัดสระแก้วได้มีการศึกษาเรื่องจุดผ่านแดนถาวร โดยจังหวัดสระแก้วตอนนี้มีจุดผ่านแดน 2 จุด (จุดที่กำลังจะเปิดใหม่ที่หมู่บ้านหนองเอี่ยน) จุดผ่อนปรนการค้ามี 3 จุด (ตาพระยา หนองปรือ และกำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการจัดทำแนวเขตแดนอีก 1 จุด) เพื่อเป็นจุดผ่อนปรนการค้า ซึ่งจังหวัดสระแก้วสามารถดูแลถนนที่มีอยู่เท่าที่จังหวัดมีศักยภาพ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ โดยถนนของจังหวัดสระแก้วไม่สามารถรองรับการขนส่งของรถขนาดใหญ่ได้ | นายภูมิวัชร์ อุดมทรัพย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ระบบการขนส่งที่จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ บ้านหนองเอี่ยน ที่กำลังจะเปิดปลายปี 2566 กรมทางหลวงได้สร้างถนน 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 20 - 30 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีต มีปัญหา คือ ไม่มีจุดพักรถ จังหวัดสระแก้วได้มีศึกษาเรื่องสถานีขนส่งสินค้าที่จะแลกเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ แต่ภาคเอกชนเห็นว่าปัจจุบันยังไม่มีความจำเป็น เพราะจังหวัดสระแก้วอยู่ใกล้แหล่งผลิต สามารถส่งข้ามแดนได้ภายในวันเดียว ขอให้ทาง สนข.ช่วยบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการฯด้วย เพราะปัญหาในปัจจุบันรถขนส่งสินค้าจำนวนมากจอดรอริมทางเกิดอันตราย และมีการทิ้งขยะจำนวนมาก โดยไม่มีผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน จึงเห็นควรสร้างจุดพักรถที่มีที่ให้บริการที่ครบวงจร | | |
| | 3 | เห็นควรให้มีการขยายถนนธนวิถี (ช่องตะโก) เนื่องจากปัจจุบันเป็นคอขวด มีความลาดชั้นสูง รถบรรทุกเบรกแตกลงข้างทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อย ซึ่งช่วงเทศกาลรถจะติดมาก โดยการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะต้องใช้เวลาในการจัดการจราจร 3 - 4 ชั่วโมง ส่วนถนนศรีเพ็งเป็นถนนด้านความมั่นคง ยังคงมีวัตถุระเบิดหลงเหลืออยู่ กองทัพอนุญาตให้ใช้เป็นครั้งคราว อยากให้กรมทางหลวงตั้งงบประมาณในการศึกษาความเหมาะสมเพื่อศึกษาว่าเส้นทางช่องตะโกสามารถมีแนวทางในการพัฒนากี่แนวทางหรือต้องตัดถนนใหม่ หรือก่อสร้างเป็นทางข้าม | | |
| | 4 | อยากให้มีสถานีสำหรับกระจายสินค้าและควรเป็นสถานีรถไฟแบบตรวจปล่อยด้านศุลกากร | | |
| | 5 | ให้มีการศึกษาการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางหลวงหมาย 305 ตอนรังสิต - นครนายก ทั้งนี้ ให้มีทางเชื่อมเพื่อลงจังหวัดนครนายก | นายคณิต คงช่วย รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 6 | โครงการก่อสร้างวงแหวนบ้านนาในร่างแผนปฏิบัติการฯ ระบุว่าจะดำเนินการในปี 2571 - 2572 ให้พิจารณาปรับแผนการดำเนินการมาเป็นปี 2567 - 2568 | นายคณิต คงช่วย รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 7 | คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) และ สนข. เคยมีการศึกษาแผนแม่บทก่อสร้างทางยกระดับไว้ และได้เสนอรัฐบาลให้ทำทางยกระดับเหมือนถนนบรมราชชนนี เพื่อเป็นเส้นทางเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดนครนายก โดยไม่ต้องใช้ถนนด้านล่าง เพราะปัจจุบันการจราจรติดขัดมากตั้งแต่คลอง 1 - 8 ประกอบกับมีหมู่บ้านที่อยู่อาศัยจำนวนมาก ซึ่งโครงการดังกล่าวได้มียกเลิกไป รวมถึงโครงการเส้นทางด่วนศรีรัชที่มาจากอำเภอลำลูกกาผ่านอำเภอบ้านนาและอำเภอแก่งคอย ก็ได้ถูกยกเลิกด้วยเช่น จึงเห็นควรให้ สนข. ติดตามโครงการดังกล่าวที่ถูกยกเลิก | จ่าเอกสมชาย อิศรานุกูล รองปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 8 | เห็นควรให้มีการเพิ่มโครงการปรับปรุงขยายถนนเลียบชายแดนให้ได้มาตรฐาน (เส้นจันทบุรี - คลองหาด - อรัญประเทศ - ทางหลวงหมายเลข 348) และเชื่อมกับเขาช่องตะโก | จ่าสิบเอกชริน อยู่ถาวร รองประธานหอการค้าจังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 9 | เห็นควรให้มีการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวจากห้วยสะหมอ - น้ำตกปางสีดา - ท่ากะบาก - โพงพาง | | |
| | 10 | ให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกบนถนนทุกเส้นทางก่อนที่จะเข้าจังหวัดสระแก้ว | | |
| | 11 | เห็นควรให้เพิ่มโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกกบินทร์บุรี รวมถึงทางแยกสำคัญ ทางแยกขนาดใหญ่ ทางแยกหลัก โดยก่อสร้างเป็นสะพานข้ามแยก เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุ สะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง | | |
| | 12 | ให้เร่งรัดการก่อสร้างสะพานข้ามแยกท่าจุ้ยบนทางหลวงหมายเลข 3 | นายประพันธ์ จันทสร ประธานสภาเกษตรกรจังหวัดจันทบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 13 | ปัญหาจราจรติดขัดและอันตรายจากการจอดรถซื้อผลไม้การขับรถย้อนศร | พันตำรวจโทมณฑล สังข์วัย รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองจันทบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 14 | การพัฒนาทางแยกของจังหวัดจันทบุรีให้มีความปลอดภัย | | |
| | 15 | ให้เร่งรัดการก่อสร้างถนนให้ใช้ระยะเวลาให้น้อยลง | | |

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 16 | ถนนสายปากพลีไปประจันตคาม เป็นถนน 4 ช่องจราจร ดำเนินการเสร็จปี 2565 แต่มีถนนที่วิ่งสวนอยู่ประมาณ 11 กิโลเมตร และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 2 - 3 คน | นายสุภาพ พุทธิสังข์ ประธานสภาเกษตรกร จังหวัดปราจีนบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 17 | เส้นทางแหล่งท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ถนนสายหลักดีมาก แต่พอเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีความเสียหาย เช่น ถนนเส้นทางประจันตคาม ถนนส้มป่อย แก่งหินเพิง ยังไม่มีการปรับปรุงแก้ไขไหล่ทาง มีต้นไม้ที่ขึ้นตามธรรมชาติปกคลุมตลอดแนวถนนสามารถวิ่งได้แค่ 1 ช่องจราจร ขอให้ปรับปรุงแก้ไข | นายบุญเลื่อน แสนโคตร หัวหน้าหน่วยพิทักษ์อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ที่ 9 (แก่งหินเพิง) | การสัมมนาฯ |
| | 18 | การก่อสร้างถนนจะมีผลกระทบกับคุณภาพชีวิตคนในพื้นที่ มีปัญหาด้านสภาพแวดล้อม เช่น ปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ที่ติดถนนเส้นหลัก ไม่มีระบบทางระบายน้ำส่งผลทำให้น้ำท่วมบ้านเรือนริมถนน | นางพิมจันทร์ นาดฤทธิ์รอง ผู้อำนวยการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 19 | มาตรฐานของระบบคมนาคม อยากให้ถนนมีไหล่ทางกว้างขึ้น เพื่อเอื้อประโยชน์ให้รถเล็กในท้องถิ่นรองรับการใช้รถบนถนนได้ | นาสาวอาภาภรณ์ มะลิหอมนัก ส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ปฏิบัติการ สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดตราด | แบบประเมิน |
| | 20 | การก่อสร้างถนนจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร บางเส้นทางใช้งานได้ระยะสั้นแล้วเกิดปัญหาถนนเป็นหลุมบ่อ ทำให้การจราจรช้าลง | นางสาวจิตติมา แก่นอ้วน นักวิชาการป่าไม้ปฏิบัติการ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสระแก้ว | แบบประเมิน |
| | 21 | ควรพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง เพราะหากบางช่วงเปลี่ยนจาก 4 ช่องจราจร เป็น 2 ช่องจราจร จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ | | |
| | 22 | โครงข่ายยังมีเชื่อมต่อกันและยังมีสถานที่เป็นโครงข่ายขนาดเล็กคับแคบเส้นทางชำรุด | ร้อยเอกสมชาย อิศรานุกูล รองปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครนายก | แบบประเมิน |
| | 23 | การก่อสร้างเส้นทางคมนาคมเป็นโครงการใหญ่ ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน สร้างความลำบากในการสัญจรให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น ควรมีทางเลี่ยงหรือเส้นทางสำรอง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร | นางสาวจุฑามาศ รุ่งเจริญทอง นักวิเคราะห์นโยบายและแผน องค์การบริหารส่วนจังหวัดปราจีนบุรี | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 24 | ปัญหาการพัฒนาโครงข่าย (ด้านถนน) มีผลกระทบโดยตรงกับผู้ประกอบการที่อยู่ใกล้บริเวณนั้น ๆ ทำให้ธุรกิจต้องหยุดชะงัก เนื่องจากเส้นทางไม่เอื้อต่อการลงทุน | นางอรอำนวย คำเนตรดำ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดปราจีนบุรี | แบบประเมิน |
| | 25 | ควรมีการพัฒนาการคมนาคมทางถนนเป็นหลัก เพราะบางพื้นที่ยังน้ำท่วมและถนนไม่ดี ถนนชำรุด | นางสาวญาตาวี เหล่าจันทร์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสระแก้ว | แบบประเมิน |
| | 26 | จังหวัดสระแก้วเห็นควรให้ความสำคัญเร่งด่วนกับโครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 348 | สิบตำรวจตรีดิษฑะปัญญา แพงอ่อน นักส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัด | แบบประเมิน |
| | 27 | การก่อสร้างสะพานหรืออุโมงค์ข้ามจุดแยก/จุดตัด เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดปัญหาอุบัติเหตุ | | |
| | 28 | เสนอแผนการขยายทางหลวงหมายเลข 3369 ที่เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 3369 เชื่อมทางหลวงหมายเลข 305 เข้าเมืองนครนายก | นางสาวสุภารัตน์ ขันตสิกรรม นายช่างโยธาปฏิบัติงาน แขวงทางหลวงนครนายก | แบบประเมิน |
| | 29 | เสนอให้มีการก่อสร้างถนนเลียบชายแดนไทย - กัมพูชา | นายพัฒนศักดิ์ รุ่งสิริวานิช นักวิชาการพัฒนาชุมชนปฏิบัติการ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดปราจีนบุรี | แบบประเมิน |
| | 30 | ให้แก้ปัญหาน้ำท่วมถนนจากอำเภออรัญประเทศไปชายแดนกัมพูชา เนื่องจากมีปัญหาน้ำท่วมในช่วงฤดูฝน | คุณชยพร เล่าพะเนาว์ศรี ประชาชนผู้สนใจ | Facebook |
| ทางราง | 1 | มีการเชื่อมต่อทางรางตั้งแต่มาบตาพุด - แยกทางหลวงหมายเลข 304 ไปจังหวัดสระแก้วและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เมื่อปี 2562 นายกรัฐมนตรีและผู้นำประเทศกัมพูชาได้ทำพิธีเปิดการขนส่งทางราง โดยเป็นการทดลองขนคนไปยังฝั่งปอยเปรต หลังจากปี 2562 ไม่มีการเดินรถอีกเลย เมื่อเดือนกันยายน 2566 บริษัทในเครือของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ได้มีการทดลองเดินรถขนส่งสินค้าจากบ้านคลองลึกไปยังเมืองพนมเปญ ประเทศกัมพูชา โดยใช้เวลา 10 ชั่วโมง พบปัญหาเล็กน้อย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอสรุปผลการทดลองเดินรถดังกล่าว หากได้สรุปผลฯ แล้ว จะเชิญผู้เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมที่จังหวัดสระแก้ว ทั้งนี้ ภาคเอกชนมีความสนใจการขนส่งทางรางเป็นจำนวนมาก เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง โดยเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง จึงเห็นควรให้ สนข. รับไปพิจารณา | นายภูมิวัชร์ อุดมทรัพย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 2 | เสนอให้เพิ่มจำนวนตู้ปรับอากาศบนรถไฟ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว และให้รถไฟสามารถวิ่งเข้าไปยังประเทศกัมพูชาได้ | จ่าสิบเอกชริน อยู่ถาวร รองประธานหอการค้าจังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ขอให้เพิ่มโครงการเส้นทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวผ่านจังหวัดตราด - จันทบุรี - สระแก้ว - สุรินทร์ | | |
| | 4 | สถานีรถไฟศาลาลำดวน เป็นเส้นทางที่สามารถลำเลียงพืชผลทางการเกษตรได้ ซึ่งสอดคล้องกับการแก้ปัญหาลดการใช้พลังงาน | | |
| | 5 | เสนอให้มีรถไฟเชื่อมโยงจากจังหวัดระยอง - ตราด - สระแก้ว - ภาคอีสานตอนใต้ เพื่อเป็นการลดการใช้พลังงานจากน้ำมันเชื้อเพลิง และใช้ในการขนส่งสินค้า | | |
| | 6 | ควรส่งเสริมการขนส่งทางรถไฟเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้า โดยจะเป็นการแยกรถขนส่งสินค้าออกจากถนน จะช่วยลดเวลาการเดินทาง เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน | นางชยพร เล่านะนาวว์ศรี กรรมการสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว | แบบประเมิน |
| ทางอากาศ | 1 | จังหวัดสระแก้วมีสนามบินทหารอากาศที่อำเภอวัฒนานคร ไม่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่มีการพัฒนาอากาศยานไร้คนขับ (โดรน) | นายภูมิวัชร์ อุดมทรัพย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดนครนายกจากสถานีรถไฟบางพลีไปยังแหล่งท่องเที่ยว | นายคณิต คงช่วย รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 2 | อยากทราบกรอบเวลาในการเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามไปยังเกาะช้าง | นางสาวสุนทรี แขถนอม หัวหน้าฝ่ายวิจัยและประเมินผลรักษาการในตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายส่งเสริมการท่องเที่ยว องค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด | การสัมมนาฯ |
| | 3 | เสนอให้มีโครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี โดยมุ่งเน้นการเชื่อมต่อไปยังสวนผลไม้และแหล่งท่องเที่ยว | นางสาวสุรีย สิงหรัตน์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจันทบุรี | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระเบียบกฎหมาย | 1 | ปัญหาเรื่องของพื้นที่ไม่สามารถพัฒนาได้ เนื่องจากติดกรอบของระเบียบและกฎหมาย | สิบตำรวจตรีดิษฐะปัญญา แพงอ่อน นักส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัด | แบบประเมิน |
| การจัดทำแผน | 1 | ขอให้ สนข. ศึกษาแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อใช้เป็นคู่มือในการกำหนดจุดพักรถ จุดเชื่อมต่อ และรูปแบบของระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | นายณัฐ บุญข้าเหลือ นักวิเคราะห์ผังเมืองชำนาญการพิเศษ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การกำหนดพื้นที่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยให้ที่ปรึกษานำแผนที่โครงข่ายคมนาคมของกระทรวงคมนาคมมาผนวกรวมกับแผนที่ผังเมืองรวม เพื่อออกแบบการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน | นายณัฐ บุญข้าเหลือ นักวิเคราะห์ผังเมืองชำนาญการพิเศษ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 3 | การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ควรนำข้อมูลความต้องการของคนในพื้นที่และความเดือดร้อนของประชาชนมาพิจารณา เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน | นางพิมจันทร์ นาดฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครนายก | แบบประเมิน |
| | 4 | แต่ละพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ มีพื้นที่ติดชายแดนหลายแห่ง ไม่สามารถจะพัฒนาจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งได้ ต้องพัฒนาโครงข่ายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดให้สอดรับกัน ดังนั้นขอ สนข. รวบรวมและปรับปรุงการเชื่อมโยงเครือข่ายทั้งหมด โดยทำเป็นแผนแม่บท เพื่อหน่วยงานต่าง ๆ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผน และเป็นประโยชน์ต่อประเทศเพื่อนบ้าน ที่จะเห็นภาพรวมของการพัฒนาของประเทศไทย เพื่อสามารถวางแผนการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ | นายภูมิวัชร์ อุดมทรัพย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ไม่มีแผนงาน/โครงการที่สนับสนุนภาคเกษตรของจังหวัดนครนายกในแผนปฏิบัติการดังกล่าว | นายบุญนาค ภูมิราช ประธานสภาเกษตรกรนครนายก | การสัมมนาฯ |
| | 6 | ขอให้ช่วยเร่งรัดแผนงาน/โครงการของจังหวัดจันทบุรีให้ดำเนินการเร็วขึ้น | นายประพันธ์ จันทสร ประธานสภาเกษตรกรจังหวัดจันทบุรี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน (ต่อ) | 7 | งบประมาณที่มีจำกัดแผนการดำเนินการเป็นแผนระยะยาว จึงใช้เวลานานในการตอบปัญหาในชุมชน | นางสาวอารีย์ ประสิทธิ์สุวรรณ นักวิชาการพัฒนาชุมชนชำนาญการ สำนักงานพัฒนาชุมชน จังหวัดนครนายก | แบบประเมิน |
| อื่น ๆ | 1 | ขอทราบความเป็นไปได้ของโครงการขยายถนนช่วงช่องตะโก | จ่าสิบเอกชริน อยู่ถาวร รองประธานหอการค้า จังหวัดสระแก้ว | แบบประเมิน |
| | 2 | เสนอให้แต่ละจังหวัดประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวหรือสินค้าทางสื่อออนไลน์ เพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยว | ร้อยตำรวจตรีหญิงธนัทน์ทร ณมา รองสารวัตรสอบสวน ตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดปราจีนบุรี | แบบประเมิน |
| | 3 | จังหวัดปราจีนบุรีเป็นศูนย์กลางที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่น ๆ ได้หลายจังหวัด และมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมากที่ใช้เวลาเดินทางไม่นาน แต่ไม่ได้รับการสนับสนุน | | |
| | 4 | ปัญหาการขยายเขตทางในพื้นที่ที่ชุมชนค่อนข้างเป็นไปได้ยาก เนื่องจากประชาชนมีความเคยชินใช้สัญจรในชีวิตประจำวัน | นางสาวสุภารัตน์ ขันตสิกรรม นายช่างโยธาปฏิบัติงาน แขวงทางหลวงนครนายก | แบบประเมิน |
| | 5 | ปัญหาความไม่พร้อมของพื้นที่ ข้อจำกัดด้านงบประมาณ ระบบขนส่งมวลชนไม่เชื่อมโยงกับการพัฒนาระดับพื้นที่ | นายพัฒนศักดิ์ รุ่งสิริวานิช นักวิชาการพัฒนาชุมชนปฏิบัติการ สำนักงานพัฒนาชุมชน จังหวัดปราจีนบุรี | แบบประเมิน |

### 7.4.5 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1

พื้นที่กลุ่มภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎรานี นครศรีธรรมราช และชุมพร มีการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม Shall โรงแรมเอส 22 จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีนายบันดาล สถิรชวาล รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **47** คน

**นายบันดาล สถิรชวาล**
รองผู้ว่าราชการจังหวัด
สุราษฎร์ธานี

**นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.5 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1**

**ตารางที่ 7.4.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | ขอให้พิจารณาเพิ่มเติมและให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะ รถหมวด 3 และหมวด 4 เพื่อเชื่อมต่อรถไฟ รถบัส เรือเฟอร์รี่ ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี | นายพีระพล นันทวงษ์ รองประธานหอการค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ขอให้พิจารณาปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4015 ช่วงท่าศาลา - ทุ่งสง เพื่อส่งเสริมด้านการศึกษาและขับเคลื่อนเศรษฐกิจ รวมทั้งทางหลวงหมายเลข 4142 ช่วงขนอม - ดอนสัก ให้เป็น 4 ช่องจราจร | นายอลงกต วัชรสินธุ์ ประธาน YEC หอการค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ขอให้พิจารณาการเชื่อมต่อและเชื่อมโยงทางหลวงหายเลข 4142 และทางหลวงหมาเลข 4014 รวมถึงโครงการเส้นเลียบชายทะเล (ริเวียร่า) ที่เชื่อมต่อท่าชนะ - พุนพิน - เมือง - กาญจนดิษฐ์ - ดอนสัก และ ทางหลวงหมายเลข 4112 | นายเกษียร ไลยโฆษิต ประธานหอการค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ นอกจากถนน เช่น ป้ายบอกทางแหล่งท่องเที่ยว จุดพักรถ ห้องน้ำสาธารณะ เป็นต้น | นางสาวกมุทตรัยยศ จูตะเสน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครศรีธรรมราช | แบบประเมิน |
| | 5 | ควรพัฒนาและปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการเติบโตในอนาคตของเกาะสมุย | นายวโรจน์ สกุลโต นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรปฏิบัติการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 6 | ควรพัฒนาเส้นทางถนนเพื่อการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางเข้ากับศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ (ทุ่งสง) เพื่อขนส่งสินค้าทางการเกษตรไปยังภูมิภาคอื่นในประเทศไทย | นายอลงกรณ์ คงชิต นักวิชาการสหกรณ์ปฏิบัติการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวันครศรีธรรมราช | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง | 1 | การพัฒนาเส้นทางรถไฟดอนสัก - นครศรีธรรมราช (สิชล - ขนอม - ท่าศาลา) รวมทั้งเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจังหวัดภูเก็ต - กระบี่ - พังงา - กันตัง | นายอลงกต วัชรสินธุ์ ประธาน YEC หอการค้า จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การพัฒนระบบรถไฟความเร็วสูงให้ถึงจังหวัดสุราษฎร์ธานี | นายวโรจน์ สกุลโต นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรปฏิบัติการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 3 | การนำแอฟพลิเคชัน (Application) มาใช้แทนการจำหน่ายตั๋วรถไฟในปัจจุบัน | นายพีระพล นันทวงษ์ รองประธานหอการค้า จังหวัดสุราษฎร์ธานี | การสัมมนาฯ |
| ทางน้ำ | 1 | ควรพัฒนาท่าเรือในอำเภอสิชล เพื่อเป็นศูนย์กลางสำหรับการเดินทางไปอำเภอเกาะสมุย และเกาะเต่า เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชมากกกว่าที่อำเภอขนอม | นายอลงกต วัชรสินธุ์ ประธาน YEC หอการค้า จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| ทางอากาศ | 1 | ที่ตั้งของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชอยู่ใกล้อำเภอเกาะสมุย ดังนั้น ควรพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจากท่าอากาศยานดังกล่าวเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ | นายอลงกต วัชรสินธุ์ ประธาน YEC หอการค้า จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ในปัจจุบันยังไม่มีระบบการขนส่งสิงค้าเกษตรโดยทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จึงควรสนับสนุน เนื่องจากปัจจุบันหากจะส่งสินค้าเกษตรทางอากาศต้องเสียเวลาและมีค่าใช้จ่ายในการจัดส่งไปยังท่าอากาศยานภูเก็ตสูง | นางสาววัตถาภรณ์ จันทร์แก้ว นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรชำนาญการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 3 | การพัฒนาระบบขนส่งสินค้าเกษตรมูลค่าสูงทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี | นายวโรจน์ สกุลโต นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรปฏิบัติการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | ปัจจุบันผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีจำนวนลดลงไปเรื่อยๆ เนื่องจากการเข้ามาของรถรับจ้างในรูปแบบของ Grab ซึ่งไม่ได้จดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทำให้ผู้ประกอบการรถสาธารณะอยู่ไม่ได้ จึงจำเป็นต้องหาแนวทางการให้ความช่วยเหลือ ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานให้สามารถแข่งขันกับระบบอื่น ๆ ได้ | นางสาวชญานี ภูมิไชยา เจ้าพนักงานธุรการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระบบขนส่งสาธารณะ (ต่อ) | 2 | ควรปรับปรุงและกำกับดูแลระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งทางถนนให้มีมาตรฐานบริการและความปลอดภัยเดียวกัน | คุณอัญชัญ ไชยพงษ์ ผู้จัดการสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| ระเบียบกฎหมาย | 1 | ควรปรับปรุงด้านกฎหมายพื้นที่ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายในการเข้าพื้นที่บริกาขนส่งสาธารณะให้เข้มงวดกว่าปัจจุบัน | นางสาวอรณิชา ขบวนพล เจ้าหน้าที่สนับสนุนงานวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดนครศรีธรรมราช | แบบประเมิน |
| | 2 | ควรกำหนดมาตรฐานของกฎหมายเพื่อควบคุมระบบการขนส่งทางถนนและสินค้าให้เกิดความปลอดภัย | คุณอัญชัญ ไชยพงษ์ ผู้จัดการสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| การจัดทำแผน | 1 | ขอให้พิจารณาแผนปฏิบัติการฯ กับแผนงานของโครงการ New นครศรีธรรมราชที่มีแผนจะดำเนินการพัฒนาให้สอดคล้องกัน | นายอลงกต วัชรสินธุ์ ประธานผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้า จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การวางแผน/โครงการให้ครอบคลุมถึงแหล่งท่องเที่ยวในทุกพื้นที่ของจังหวัดนครศรีธรรมราชดำเนินการได้ยาก เนื่องจากมีพื้นที่กว้าง จึงต้องวางแผนงานให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด เพื่อให้เกิดความชัดเจนและกำหนดขอบเขตได้ตามเป้าหมาย | นางสาวกมุทตรัยยศ จูตะเสน นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครศรีธรรมราช | แบบประเมิน |
| | 3 | การจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ควรพิจารณาแผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ เพื่อรับรองการพัฒนาที่สอดคล้องกัน | นางวิภารัตน์ วรรณนุช ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมและพัฒนาท้องถิ่น จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 4 | การเสนอโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด หากไม่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม จะทำให้การพัฒนาทำให้ช้าลง | นายอลงกรณ์ คงชิต นักวิชาการสหกรณ์ปฏิบัติการ สำนักงานสหกรณ์จังหวัดนครศรีธรรมราช | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่น ๆ | 1 | การตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการในพื้นที่ต้องรวบรวมข้อมูลและจัดลำดับความสำคัญจากพื้นที่เป็นหลัก โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่หลากหลาย | นางสาวกมุทตรัยยศ จูตะเสน นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครศรีธรรมราช | แบบประเมิน |
| | 2 | ควรพิจารณาตรวจสอบและปรับปรุงแผนงาน/โครงการตามแนวทาง การพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์ | นายณัฐพล ยุวัฒนะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 3 | การเข้าถึงของข้อมูลการสร้างการรับรู้ และความเข้าใจระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการยังมีน้อย และยังขาดความร่วมมือในการพัฒนา | นายสาวิตร ชุมจินดา นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรชำนาญการ สำนักงานเกษตรจังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 4 | การศึกษาโครงการฯ ควรศึกษาปัญหาของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อการพัฒนาทั้งโครงข่าย แผนงาน และโครงการที่สมบูรณ์ | คุณวัตถาภรณ์ จันทร์แก้ว นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรปฏิบัติการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 5 | การสนับสนุนด้านการขนส่งจากภาครัฐที่ชัดเจน เช่น เงินอุดหนุนรถไฟฟ้า การใช้รถไฟฟ้า รถไฟจากสุราษฎร์ธานี - อุบลราชธานี | นายพีระพล นันทวงษ์ รองประธานหอการค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี | การสัมมนาฯ |
| | 6 | ขอให้เข้มงวดกับรถที่ใช้แอปพลิเคชัน (Application) ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย | นายพีระพล นันทวงษ์ รองประธานหอการค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี | การสัมมนาฯ |

### 7.4.6 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1

พื้นที่กลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 ประกอบด้วย จังหวัดพังงา ภูเก็ต และระนอง ได้ดำเนินการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องเขาหลักแกรนด์บอลรูม A โรงแรมเขาหลักเมอร์ลิน รีสอร์ท จังหวัดพังงา โดยมีนายสุพจน์ รอดเรือง ณ หนองคาย ผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา เป็นประธานการสัมมนาฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **47** คน

**นายสุพจน์ รอดเรือง ณ หนองคาย**
ผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา

**นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร**
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.6 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1**

**ตารางที่ 7.4.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | ในปัจจุบันเกิดปัญหาจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นอย่างมาก รวมทั้งยังไม่สามารถแก้ไขได้ ขอให้ปรับปรุงและขยายถนนบริเวณท่าอากาศยานเข้าสู่ในอำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต และเข้าป่าตองซึ่งจะมีเส้นทางหลักเส้นดียว | นายไชยา ระพือพล รองประธานหอการค้า จังหวัดภูเก็ต | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ขอเพิ่มเติมสะพานข้ามไปเกาะคอเขาและเกาะพระทอง | นายกัณฐัศ กุลวานิช ประธานหอการค้า จังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ถนนในจังหวัดพังงามีปัญหาน้ำท่วมเส้นทาง เนื่องจากท่อระบายน้ำมีขนาดเล็ก ไม่มีทางม้าลายบริเวณสี่แยกให้นักท่องเที่ยวเดินข้ามถนน ทางเท้าที่มีอยู่ยังไม่สามารถรองรับสำหรับคนทุกกลุ่ม จึงควรมีการพัฒนาและปรับปรุงให้มีมาตรฐาน | ประธานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวพังงา | แบบประเมิน |
| | 4 | จังหวัดระนองมีปัญหาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมต่อจังหวัดพังงาและจังหวัดชุมพร โดยไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาเหมือนกับจังหวัดอื่น ๆ และไม่ค่อยมีหน่วยงานเข้ามารับฟังความคิดเห็นของพี่น้องชาวจังหวัดระนอง ทั้งที่จังหวัดระนองมีแหล่งท่องเที่ยวและภาคเกษตรกรรมเยอะพอสมควร รวมทั้งยังขาดความเท่าเทียม จึงควรพัฒนาให้เท่าเทียมกับจังหวัดอื่น ๆ ในกลุ่มอันดามัน โดยเฉพาะการขยายถนนเพชรเกษมพร้อมระบบแสงสว่างจากระนองมายังเขาหลัก ซึ่งจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยและความรวดเร็วในการเดินทาง | นายภานุวัฒน์ พูลสวัสดิ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดระนอง | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ควรพัฒนาเส้นทางถนนในจังหวัดระนองเพื่อการคมนาคมที่เชื่อมต่อกันอย่างต่อเนื่องและมีจุดชมวิวในพื้นที่หลายแห่งที่มีธรรมชาติที่สวยงาม | นางพรจันทร์ ปิ่นสุวรรณ เจ้าพนักงานประมงชำนาญการ สำนักงานประมง จังหวัดระนอง | แบบประเมิน |
| | 6 | ควรปรับปรุงและขยายถนนจากอำเภอเมืองไปอำเภอกะปง จังหวัดพังงา | นางสาวนฤมล แก่นอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย สำนักงานส่งเสริมการปกครองท่องถิ่น จังหวัดพังงา | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 7 | ควรพัฒนาเส้นทางยกระดับจากจังหวัดภูเก็ตไปจังหวัดพังงา หรือจังหวัดกระบี่ เพื่อเชื่อมโยงจังหวัดสู่จังหวัด เหมือนทางด่วนหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง | นางณัฐริกา ส่งศรีบุญสิทธิ์ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดภูเก็ต | แบบประเมิน |
| | 8 | ควรขยายถนนเพชนเกษมช่วงจังหวัดระนองถึงจังหวัดพังงา รวมถึงก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากภาคกลางไปภาคใต้ เพื่อรองรับภาคการขนส่ง อุตสาหกรรม และท่องเที่ยว | นายณัฐพร ดวงแป้น รองปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง | แบบประเมิน |
| | 9 | การก่อสร้างสะพานข้ามเกาะยาว พร้อมทั้งพัฒนาระบบระบายน้ำและระบบไฟฟ้า เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคต | นายกัณฐัศ กุลวานิช หอการค้าจังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| ทางราง | 1 | ควรพัฒนาเรื่องระบบขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ไปยังตำบลท่านุ่น เพื่อเชื่อมต่อเข้าไปยังจังหวัดภูเก็ต | นายกัณฐัศ กุลวานิช หอการค้าจังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ขอให้พิจารณาขยายเส้นทางรถไฟให้ถึงจังหวัดพังงา | นางสาวนฤมล แก่นอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | การพัฒนาท่าเรือเกาะยาวน้อยเพิ่มเติมให้มีจำนวนมากกว่าในปัจจุบัน | นายพงศกร เกตุประภากร ประธานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ขอให้เร่งการก่อสร้างท่าเรืออ่าวปอ เพื่อเชื่อมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดกระบี่ ภูเก็ต และพังงา | | การสัมมนาฯ |
| | 3 | การพัฒนาท่าเรือสำราญหรือเฟอรี่ที่ทับละมุและเกาะคอเขา จังหวัดพังงา | นายกัณฐัศ กุลวาณิช ประธานหอการค้าจังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 4 | การก่อสร้างท่าเรือที่หาดนาใต้ บริเวณตำบลโคกกลอย | | การสัมมนาฯ |
| | 5 | โครงการพัฒนาท่าเรือจังหวัดพังงา ซึ่งบริเวณดังกล่าวเกือบทั้งหมดเป็นพื้นที่อนุรักษ์ จึงควรให้ธนารักษ์เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดูแลและพัฒนา โดยมีโอกาสที่จะเกิดการพัฒนาได้มากกว่าที่รับผิดชอบโดยหน่วยงานอื่น ๆ | นายอดิศักดิ์ คงสะอาด ธนารักษ์พื้นที่พังงา | แบบประเมิน |
| | 6 | ปัจุบันยังไม่มีเส้นทางขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก | นางสาวนฤมล แก่นอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางอากาศ | 1 | ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสนับสนุน Coldchain Logistics เพื่อรองรับการส่งสินค้าจากภาคใต้ไปยังส่วนอื่น ๆ ในประเทศ เช่น การพัฒนาและปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้ามูลค่าสูงทางอากาศที่ท่าอากาศยานภูเก็ต | นายกัณฐัศ กุลวาณิช ประธานหอการค้า จังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | จังหวัดพังงากำลังจะก่อสร้างท่าอากาศยานอันดามันในพื้นที่ตำบลโคกกลอย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มอันดามัน ทั้งนี้เสนอแนะให้แก้ไขผังเมืองเพื่อรองรับความเจริญที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งคาดว่าจะสร้างท่าอากาศยานเสร็จภายในปี 2570 โดยให้คำนึงถึงการพัฒนาด้านอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นในตำบลโคกกลอย รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งของจังหวัดต่าง ๆ ภายในกลุ่มจังหวัด (จังหวัดกระบี่ ระนอง และภูเก็ต) รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียง | นายกัณฐัศ กุลวานิช หอการค้าจังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 3 | จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการค้าขายระหว่างประเทศ แต่ด้วยข้อจำกัดของสถานที่มีความคับแคบทำให้สัตว์บางชนิดเกิดความเสียหายจากการขนส่ง หากมีการสร้างท่าอากาศยานพังงา ควรมีการออกแบบสถานที่เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ได้มาตรฐาน | นายสุนันท์ สีหมัด เจ้าพนักงานประมง ปฏิบัติงาน สำนักงานประมง จังหวัดภูเก็ต | แบบประเมิน |
| | 4 | ควรเร่งการพัฒนาโครงการก่อสร้างพื้นฐานอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนและรองรับการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอันดามัน | นายอดิศักดิ์ คงสะอาด ธนารักษ์พื้นที่พังงา | แบบประเมิน |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | รถสมาร์ทบัสของจังหวัดภูเก็ตกำลังเปลี่ยนไปเป็นรถไฟฟ้า ซึ่งได้มีการทดลองวิ่งช่วงเทศกาลกินเจในปัจจุบัน และในอนาคตควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้เปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าทั้งหมด | นายไชยา ระพือพล รองประธานหอการค้า จังหวัดภูเก็ต | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดระนองแห่งใหม่ | นายณัฐพร ดวงแป้น องค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง | แบบประเมิน |
| ระเบียบกฎหมาย | 1 | ปัญหาพื้นที่อนุรักษ์ที่มีจำนวนมากในจังหวัดพังงา เช่น กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช โดยมีกฎหมายดูแลเฉพาะ ทำให้การพัฒนาดำเนินการได้ยาก ทั้งนี้ จะมีแนวทางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกระทรวงเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามแผน | นายชูเกียรติ ปิ่นสุวรรณ สำนักงานประมง จังหวัดระนอง | แบบประเมิน |
| การจัดทำแผน | 1 | ควรมีแผนการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางอันดามัน - อ่าวไทยเพื่อการท่องเที่ยว | นายภูวนาถ สุขสม ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ สำนักงานจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่น ๆ | 1 | จังหวัดพังงาส่วนใหญ่มีสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาและพื้นที่ธรรมชาติ ควรใช้ประโยชน์จากที่ดินอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยสร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนาและการอนุรักษ์ | นายกิตติศักดิ์ ทองสงฆ์ วิศวกรปฏิบัติการ พลังงานจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| | 2 | ขอให้เพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์หรือช่องทางแสดงความคิดเห็นโครงการภาคใต้และแผนปฏิบัติการฯ | นางสาวนฤมล แก่นอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| | 3 | โครงการเกาะคอเขา Smart and sustainable island จะทำให้เกิดขยายตัวทางการท่องเที่ยวในพื้นที่เขาหลัก อำเภอท้ายเหมือง แต่ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและสะพานเพื่อสนับสนุน | นายกัณฐัศ กุลวาณิช ประธานหอการค้า จังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |

### 7.4.7 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2

พื้นที่กลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 ประกอบด้วย จังหวัดตรัง กระบี่ และสตูล ได้ดำเนินการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องนคราแกรนด์บอลรูม โรงแรมเรือรัษฎา จังหวัดตรัง โดยมีนางสาวณัฐยาน์ ทวีวงศ์ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดตรัง เป็นประธานการสัมมนาฯ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน 53 คน

**นางสาวณัฐยาน์ ทวีวงศ์**
หัวหน้าสำนักงานจังหวัดตรัง

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มอบของที่ระลึก

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และพยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.7 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน 2**

**ตารางที่ 7.4.7 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | เส้นทางถนนจากจังหวัดสตูลมายังทุ่งหว้าและเขื่องท่ามีจุดคอขวด ควรสร้างทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว | นางธัญรัศน์ ไตรพันธ์รัชตะ หัวหน้าสำนักงาน จังหวัดสตูล | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ถนนสายหลักที่ใช้เดินทางระหว่างจังหวัดชุมพรและพัทลุง ควรมีมาตรฐานสูงกว่าในปัจจุบัน เช่น ความราบเรียบของถนนความขรุขระ | นายทวีศักดิ์ แหละหมัน วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล | แบบประเมิน |
| | 3 | ควรสร้างความปลอดภัยในการคมนาคมทางถนนของจังหวัดตรัง เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน | นางสาวลัดดาวัลย์ ปานมตี สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| | 4 | พัฒนาให้ระบบการคมนาคมขนส่งและการให้บริการระหว่างอำเภอภายในจังหวัดตรังให้มีความหลากหลาย มีการกระจายการเดินทาง โดยการพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อลดการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่เมือง | นายกีรติ สงเอียด นักผังเมืองปฏิบัติการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| | 5 | ควรพัฒนาเส้นทางถนนที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวพื้นที่เกาะระหว่างเกาะมุก - เกาะกระดาน เกาะต่าง ๆ ของจังหวัดตรัง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว | คุณกนกวรรร เคลือบเกตุ พนักงานผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | ระบบรางมีความสำคัญต่อการพัฒนาเมือง เป็นปัจจัยพื้นฐานที่ควรจะเชื่อมโยงไปทุกจังหวัด รวมถึงจังหวัดพัทลุง ซึ่งมีความจำเป็นสำหรับการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งยังช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และยังมีความจำเป็นในเวลาเกิดวิกฤติ | นายกฤษฎา อึ้งสกุล ประธานหอการค้า จังหวัดสตูล | Facebook |
| | 2 | จังหวัดกระบี่ควรมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการเชื่อมระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เป็นทางเลือกให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางสำหรับท่องเที่ยว เพราะในพื้นที่ของจังหวัดกระบี่มีนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศมาเลเซียเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก หากมีเส้นทางรถไฟเชื่อมจากจังหวัดตรัง - สงขลา - สตูล น่าจะเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว | นางสาวฤทัยรัตน ใจสุข นักผังเมืองชำนาญการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 3 | ควรมีการพัฒนาระบบรางมายัง จังหวัดกระบี่ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและเกิดความรวดเร็วในการเดินทางที่เชื่อมต่อและเชื่อมโยงมายังพื้นที่อันดามัน | นายสุรัตน์ จุรณโยนิน สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 4 | ควรมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟจากตรัง - สตูล และสงขลา - สตูล | นายกฤษฎา อึ้งสกุล ประธานหอการค้า จังหวัดสตูล | Facebook |

**ตารางที่ 7.4.7 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 5 | ควรพัฒนาระบบรางจากสถานีรถไฟกันตังเพื่อเชื่อมเส้นทางไปที่ท่าเรือเพื่อรองรับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางทะเล | ผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์ สำนักงานแรงงาน จังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| | 6 | การเดินทางโดยรถไฟจากจังหวัดตรัง - กรุงเทพฯ ยังไม่ตรงเวลา ทำให้เสียโอกาส ควรปรับปรุงการบริการให้ตรงต่อเวลา และควรพัฒนาการเชื่อมโยงกับจังหวัดอื่นที่สำคัญ | นางสาวจริญญา กู้เจริญพันธ์ นักวิชาการเกษตร การยางแห่งประเทศไทย จังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | การเชื่อมโยงเส้นทางทางทะเลให้มีความสะดวก การปรับปรุงท่าเรือท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดกระบี่ | นายสุรัตน์ จุรณโยนิน ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดกระบี่ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 2 | ควรพัฒนาท่าเรือและส่งเสริมการเดินทางทางน้ำในจังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล โดยสนับสนุนให้เป็นเส้นทางขนส่งหรือท่องเที่ยวหลัก | นางสาวจริญญา กู้เจริญพันธ์ นักวิชาการเกษตร การยางแห่งประเทศไทย จังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| | 3 | จากท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า ระบบเวลาการขนส่งทางรถไฟไม่มีความแน่นอน ทำให้มีปัญการการเชื่อมโยงการขนส่งจากจังหวัดกระบี่ - กทม. | นางสาวภาวิตา ยกเล้ง นักวิเคราะห์ผังเมือง ปฏิบัติการ | แบบประเมิน |
| ทางอากาศ | 1 | การเชื่อมเส้นทางจากท่าอากาศยานตรังกับอุทยาน Geopark จังหวัดสตูล ให้มีความสะดวก ปลอดภัย และเชื่อมโยงไปยังท่าเรือปากปารา | นายกฤษฎา อึ้งสกุล ประธานหอการค้า จังหวัดสตูล | Facebook |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | ควรมีแผนการเพิ่มบริการรถโดยสารสาธารณะให้กับนักท่องเที่ยว รวมทั้งคนที่พักอาศัยอยู่ในจังหวัด | นางสาวโสรญา รันนัย นักจัดการงานทั่วไป สำนักงานพาณิชย์ จังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 2 | ขยายธุรกิจการขนส่งรับจ้างในท้องถิ่นเพิ่มเติมในแต่ละจังหวัด จากการสังเกตรถรับจ้างประจำทางน้อยลงกว่าเดิม ทำให้ประชาชนใช้รถส่วนตัวมากขึ้น ทำให้การจราจรติดขัด การโดยสารรถรับจ้างประจำทางจึงเป็นนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงและการให้บริการมีจำนวนไม่เพียงพอ | นางสาวพิมพ์ภิลา ศุภเจริญกูล นักวิชาการเกษตร การยางแห่งประเทศไทย จังหวัดตรัง | แบบประเมิน |
| | 3 | เร่งรัดโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เร็วขึ้น | นายวิรุจเทพ รัฐการวงศ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ สำนักงานจังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.7 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระบบขนส่งสาธารณะ (ต่อ) | 4 | ควรจัดระบบการขนส่งผู้โดยสารจากท่าอากาศยานกระบี่ - อำเภอเมือง - อ่าวนางใต้ให้มีทุกชั่วโมง | นางสาวภาวิตา ยกเล้ง นักวิเคราะห์ผังเมืองปฏิบัติการ | แบบประเมิน |
| ระเบียบกฎหมาย | | - | | |
| การจัดทำแผน | 1 | การจัดทำแผนงาน/โครงการควรเน้นเรื่องการบูรณาการภาพใหญ่ทั้งอันดามัน (ถนนอัจฉริยะและไฟส่องสว่าง) | นายวิรุจเทพ รัฐการวงศ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ สำนักงานจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ขอให้ตรวจสอบความสอดคล้องของแผนงาน เช่น โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปะเหลียน (อำเภอหาดสำราญ จังหวัดตรัง) ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเสร็จปี 2572 แต่ก่อสร้างสะพานเสร็จปี 2568 | นางสาวณัฐรินทร์ เต็มดี ผู้อำนวยการกลุ่มยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนา จังหวัดตรัง | การสัมมนาฯ |
| อื่น ๆ | 1 | ปัญหาการขนส่งระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก ที่ทำให้เกิดปัญหาบนถนนทุ่งใหญ่ - กระบี่ | นางสาวภาวิตา ยกเล้ง นักวิเคราะห์ผังเมืองปฏิบัติการ | แบบประเมิน |

### 7.4.8 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ยะลา และปัตตานี ได้ดำเนินการจัดสัมมนาฯ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องศรีนาฆารา ชั้น 3 โรงแรมเซาเทิร์นวิว โฮเต็ล จังหวัดปัตตานี โดยมีว่าที่ร้อยตรีตระกูล โทธรรม รองผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี เป็นประธานการสัมมนาฯ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **55** คน

**ว่าที่ร้อยตรีตระกูล โทธรรม**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร

**นางฉัตรโสภา กลิ่นพันธุ์**
รองผู้จัดการโครงการ

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์
และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.8 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

**ตารางที่ 7.4.8 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | เห็นด้วยกับการก่อสร้างอุโมงค์บ้านกระป่อง ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าออกด่านเบตงมีความสะดวกมากขึ้น (ตัวอุโมงค์ยาวประมาณ 700 เมตร) | ว่าที่ร้อยตรีพงศธร รัตนประพันธ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | เส้นทางการเชื่อมโยงคมนาคมทางบกและระบบขนส่งของจังหวัดปัตตานียังมีน้อย | สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ปัตตานี | แบบประเมิน |
| | 3 | ทางหลวงหมายเลข 410 ช่วงยะลา - เบตง ควรขยายเป็น 4 ช่องจราจร | สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| | 4 | ควรพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพิ่มเติมให้เพียงพอต่อการขนส่งสินค้าเกษตร โดยพัฒนาและปรับปรุงถนนระหว่างยะลา - ปัตตานี และปัตตานี - นราธิวาส ให้สามารถใช้งานได้ทุกฤดูกาล | นางมุขดา จันทรโชติ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| | 5 | พัฒนาโครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณสี่แยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 43 และทางหลวงหมายเลข 42 เพื่อเป็นการยกระดับระบบโครงข่ายคมนาคม | ไม่ระบุ | แบบประเมิน |
| | 6 | ถนนที่เชื่อมต่อหรือเชื่อมโยงกัน ควรทำให้พื้นผิวการจราจรสม่ำเสมอ ถนนในตัวเมืองจังหวัดปัตตานีมีสภาพชำรุด หากผิวการจราจรดีจะทำให้การจราจรไม่ติดขัด | นางสาวมณฑิรา เพรชอุไร กรรมการเครือข่าย Otop ปัตตานี | แบบประเมิน |
| | 7 | ควรพัฒนาโครงข่ายพัฒนาคมนาคมเชื่อมโยงถึงชนบทแหล่งผลิตสินค้าเกษตรของจังหวัดนราธิวาส | นายเทิดศักดิ์ รัญจวน เกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |
| | 8 | ปัจจุบันถนนในจังหวัดนราธิวาสมีสภาพชำรุดเสียหายและไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ แต่ยังคงเปิดให้ใช้งานโดยไม่มีการปรับปรุง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ | นายอัลบัฮรีย์ ลาเต๊ะ ผู้จัดการ SME นราธิวาส สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) จังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |
| | 9 | ควรพัฒนาถนนเลียบทางรถไฟ ถนนเลียบแม่น้ำ ถนนเลียบทะเล และถนนเลียบชายแดน เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวและเป็นการพัฒนาพื้นที่ปิด หรือพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่ยังไม่เป็นที่รู้จักให้มีความเจริญทางเศรษฐกิจ | ว่าที่ร้อยตรีพงศธร รัตนประพันธ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.8 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 10 | พัฒนาโดยการเจาะอุโมงค์บนทางหลวงหมายเลข 410 รวมทั้งสะพานรอบอ่างเก็บน้ำบางลาง ซึ่งจะช่วยลดระยะทาง เวลาเดินทาง เวลาขนส่งสินค้าไปยังเบตง โดยควรพิจารณาโครงข่ายคมนาคม ให้เชื่อมต่อและเชื่อมโยงในพื้นที่ รวมถึงต้องพิจารณาระบบสาธารณูปโภคให้ครบถ้วน | นายอรรถพร กฤตยานาถ ผู้จัดการ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) จังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | เห็นด้วยกับการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมไปยังโคกโพธิ์ โดยขอทราบรายละเอียดของแผนการดำเนินงานรถไฟทางคู่ 3 จังหวัดชายแดน | นายเทิดศักดิ์ รัญจวน เกษตรและสหกรณ์ จังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |
| | 2 | ควรพัฒนาโครงสร้างระบบการขนส่งทางรางของจังหวัดปัตตานีเพิ่มเติม | สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ปัตตานี | แบบประเมิน |
| | 3 | ควรพัฒนาสะพานรถไฟที่เชื่อมข้ามชายแดน ไทย - มาเลเซีย แห่งที่ 2 รวมถึงสะพานและเส้นทางจากปัตตานีไปยังปีนังเพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเล ทั้งทางบกและทางราง | นายปฐวี ใจโต เลขาธิการหอการค้าจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรมีการพัฒนาระบบรางของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานเทียบเท่ากับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากปัจจุบันไม่ได้มาตรฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกทำให้ประชาชนใช้บริการลดลง | ไม่ระบุ | แบบประเมิน |
| | 5 | ควรเร่งรัดพัฒนารถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง รถไฟเชื่อมเมือง ระบบขนส่งระบบรางและคลังสิงค้า ท่าอากาศยานนราธิวาสและปัตตานี ทางเชื่อมระบบรางสุไหงโก-ลก - มาเลเซีย | ว่าที่ร้อยตรีพงศธร รัตนประพันธ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| ทางน้ำ | 1 | ขอให้ทบทวนการศึกษาท่าเรือน้ำลึกของปานาเระ เนื่องจากใช้เวลาในการเดินทางจากจังหวัดปัตตานีไปปานาเระค่อนข้างนาน (ประมาณ 1 ชั่วโมง) อีกทั้งยังควรพิจารณาความเหมาะสมของสถานที่ก่อสร้างว่าควรก่อสร้างที่ปานาและหรือในเมือง เนื่องจากนักลงทุนต้องการลงทุนในเมือง | นายปฐวี ใจโต เลขาธิการหอการค้า จังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| ทางอากาศ | 1 | การเดินทางจากท่าอากาศยานปัตตานี - ไปท่าอากาศยานนราธิวาส ไม่สะดวกและมีค่าใช้จ่ายสูง | นายปฐวี ใจโต เลขาธิการหอการค้า จังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.4.8 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | เสนอให้เพิ่มระบบขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัด (Intercity) เนื่องจากในปัจจุบันประชาชนเดินทางไปทำงานระหว่างจังหวัดทุกวัน เช่น ปัตตานี - ยะลา มีรถโดยสารเพียงสายเดียว ซึ่งรถโดยสารเส้นทางระหว่างปัตตานี - นราธิวาสถูกยกเลิกไปแล้ว | นายปฐวี ใจโต เลขาธิการหอการค้าจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันยังเป็นรูปแบบเดิม ในอนาคตควรใช้รถยนต์ไฟฟ้าแทน | ว่าที่ร้อยตรีพงศธร รัตนประพันธ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ รถโดยสารหมวดที่ 1 หมวด 4 ในภูมิภาคต้องได้รับการแก้ไขและพัฒนา เพื่อรองรับการให้บริการประชาชนและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคม | นางสาวจักราวุธ ช้าบท สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| ระเบียบกฎหมาย | 1 | กฎระเบียบการเข้า/ออกผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองไม่สะดวก เช่น การสแกนนิ้วทั้ง 10 นิ้ว ทำให้เสียเวลา อยากให้ปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและมีความคล่องตัว รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้า/ออกผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง | ว่าที่ร้อยตรีพงศธร รัตนประพันธ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| การจัดทำแผน | 1 | สนับสนุนการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างด่านชายแดน ได้แก่ ด่านเบตง - ด่านสะเดา และด่านเบตง - ด่านสุไหงโก-ลก เพื่อเชื่อมโยงกับด่านชายแดนประเทศมาเลเซีย | ว่าที่ร้อยตรีพงศธร รัตนประพันธ์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ขอทราบกรอบเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ โดยขอให้มีแผนสนับสนุนการขนส่งเลียบชายทะเล | นายเทิดศักดิ์ รัญจวน เกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.8 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| อื่น ๆ | 1 | ไม่มีผู้ลงทุนจากภายนอกที่จะเข้ามาลงทุนใน 3 จังหวัดชายแดน ซึ่งขาดการชี้นำการลงทุนจากภาครัฐ/กลันตัน โดยมีข่าวว่าจะมีการย้ายธุรกิจ Chip จากเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมายังโกตาบารู (ใช้ทรายซิลิกาเป็นวัตถุดิบ) | นายกิตติ หวังธรรมมั่ง ประธานหอการค้าจังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การขนส่งทุเรียนจำเป็นต้องมีห้องเย็นในพื้นที่ โดยปัจจุบันมีห้องเย็นจำนวน 5 ห้องเย็น (จังหวัดนราธิวาสจำนวน 4 ห้องเย็น และเจาะไอร้องจำนวน 1 ห้องเย็น) และจังหวัดภูเก็ตจำนวน 1 ห้องเย็น โดยเสนอแนะให้สร้างห้องเย็นเพิ่มเติมบริเวณสถานีขนส่งสินค้า | นายเทิดศักดิ์ รัญจวน เกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |
| | 3 | สาเหตุที่ไม่มีนักลงทุนมาลงทุนในนราธิวาส คือ การขาดโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ จำเป็นต้องอาศัยการสนับสนุนของ สนข. ถ้ามีโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งโดยรวมดี จะทำให้การลงทุนเพิ่มขึ้น | นายปฐวี ใจโต เลขาธิการหอการค้าจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |

### 7.4.9 ผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 ประกอบด้วย จังหวัดสงขลา และพัทลุง ได้ดำเนินการจัดสัมมนาฯ เมื่อวัน 20 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องแมกโนเลีย โรงแรมบุรีศรีภู คอนเว่นชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา โดยมีนายสมนึก พรหมเขียว ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา เป็นประธานการสัมมนาฯ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **41** คน

**นายสมนึก พรหมเขียว**
ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**นางฉัตรโสภา กลิ่นพันธุ์**
รองผู้จัดการโครงการ

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และพยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.4.9 - 1 บรรยากาศการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย 2**

**ตารางที่ 7.4.9 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | การปรับปรุงถนนของทางหลวงชนบทให้กว้างมากกว่าที่เสนอในแผน รวมทั้งพัฒนาถนนเลียบทะเลสาบสงขลา เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของชาวประมง | นายภูษิต จันทร์เพชร ประมงจังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพิจารณาให้ละเอียดถึงผลกระทบจากการปรับปรุงและขยายถนน จะส่งผลกระทบกับอาคารที่ค้าขายข้างทาง ทำให้ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบไม่สามารถค้าขาย | นางสาวสุนันทา สกุลสันต์ สำนักงานธนารักษ์ พื้นที่พัทลุง | แบบประเมิน |
| | 3 | ปัญหาความคล่องตัวทางด้านการจราจร ควรสร้างทางเชื่อม สร้างถนนเพื่อรองรับการขนส่งได้ดีขึ้น และขอสนับสนุนให้มีการก่อสร้างและเพิ่มโครงข่ายคมนาคม เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพัทลุง | นางวัชรีย์ หนูเจริญ นายช่างสำรวจอาวุโส สำนักงานธนารักษ์ พื้นที่พัทลุง | แบบประเมิน |
| | 4 | ควรพัฒนาโครงการเส้นทางเลี่ยงเมือง ปรับขอบถนนเพื่อความปลอดภัย หรือก่อสร้างเส้นทางใหม่เพื่อป้องกันปัญหาการจราจร และเป็นเส้นทางท่องเที่ยว | นายอาจหาญ มาสรัตน์ นายช่างสำรวจอาวุโส สำนักงานธนารักษ์พื้นที่สงขลา | แบบประเมิน |
| | 5 | ขอให้บรรจุโครงการถนนสี่แยกโพธิ์ทอง - พัทลุง ถนนสายควนขนุน - ทุ่งเลน้อย ช่องโพธิ์ทอง - ตลาดควนขนุน เนื่องจากเกิดปัญหาน้ำท่วมช่วงเดือน พ.ย. - ธ.ค. ของทุกปี จึงต้องการให้ยกระดับถนนให้สูงขึ้น | นางมาลี พันธ์วงศ์ ประธานเครือข่าย OTOP พัทลุง | แบบประเมิน |
| | 6 | ควรปรับปรุงถนนในอำเภอหาดใหญ่ให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียใช้ถนนดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง | นางสาวกษมา ราญฎร รองผู้อำนวยการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ | แบบประเมิน |
| | 7 | ควรมีแนวทางการพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหารถติดในเวลาเร่งด่วนของตัวเมืองหาดใหญ่และจังหวัดสงขลา | นางสาวกัญญาภัค วงปัทมศรี นักวิชาการเกษตร การยางแห่งประเทศไทย จังหวัดสงขลา | แบบประเมิน |
| | 8 | ควรขยายถนนคู่ขนานเลียบเทือกเขาจากแยกแม่บุรี - แยกรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร เนื่องจากเป็นเส้นทางแหล่งท่องเที่ยว | นางสาวประกอบ รัตนานุกูล เลขานุการ OTOP จังหวัดสงขลา | แบบประเมิน |
| | 9 | ควรพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจการเกษตรของจังหวัดที่สำคัญ เช่น เส้นทางท่องเที่ยวเชิงเกษตร เพื่อเพิ่มความสะดวก รวมทั้งพัฒนาจุดรวบรวมสินค้าด้านการเกษตรที่สำคัญ | นางสาวภัทรสุดา เลียนสุย นักวิชาการส่งเสริมเกษตร ชำนาญการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดพัทลุง | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.9 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 10 | ควรปรับปรุงถนนกาญจนาวนิช 6 เส้นทางหลักในการเชื่อมอำเภอหาดใหญ่ - สงขลา เนื่องจากมีปริมาณการใช้งานหนาแน่นและก่อสร้างสะพานข้ามแยก | นางสาวกษมา ราญฎร รองผู้อำนวยการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | ควรพัฒนาระบบรางที่สนับสนุนการเดินทางเชื่อมโยงระหว่าง 16 อำเภอ ในจังหวัดสงขลา เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวไปยังอำเภอต่าง ๆ ได้สะดวกและเข้าสู่ชุมชนได้มากขึ้น | นางสาววิลาสินี ดำชุม นักวิชาการประมง ชำนาญการพิเศษ สำนักงานประมง จังหวัดสงขลา | แบบประเมิน |
| | 2 | ควรพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมต่ออำเภอหาดใหญ่ - สงขลา ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งเชื่อมกับท่าเรือน้ำลึกสงขลา | นางสาวกษมา ราญฎร รองผู้อำนวยการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | ควรศึกษาศักยภาพของการขนส่งทางเรือโดยสารในทะเลสาบสงขลา โดยพัฒนาให้มีขนาดที่เหมาะสม และเสนอเส้นทางท่องเที่ยวปากพะยูน เส้นทางท่องเที่ยวเขาบรรทัด รวมทั้งพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวในทะเลสาบสงขลาและทะเลน้อย | นายณรงค์ อ่อนอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงาน ยุทธศาสตร์และข้อมูล เพื่อการพัฒนาจังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวทะเลสาบสงขลา | นางสาววิลาสินี ดำชุม นักวิชาการประมง ชำนาญการพิเศษ สำนักงานประมง จังหวัดสงขลา | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.9 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางอากาศ | 1 | การมีท่าอากาศยานพัทลุงจะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยว การจัดส่งผลผลิตทางการเกษตรผ่านท่าอากาศยานใหม่ | นายณรงค์ อ่อนอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การพัฒนาท่าอากาศยานพัทลุงควรพัฒนาถนนเชื่อมเข้าท่าอากาศยานพัทลุง (ทางหลวงแนวใหม่) ไปพร้อมกัน โดยปรับปรุงถนนทางหลวงชนบท โดยไม่ควรใช้ถนนมโนราเพราะผ่านชุมชน | | |
| | 3 | ปัจจุบันได้มีการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมที่ตำบลควนมะพร้าว จำนวน 1,200 ไร่ (ที่ราชพัสดุ) สำหรับก่อสร้างท่าอากาศยานพัทลุง | นางสาวสุนันทา สกุลสันต์ ธนารักษ์พื้นที่พัทลุง | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ขอให้เร่งรัดการก่อสร้างท่าอากาศยานพัทลุง ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว การเกษตร การค้า และการลงทุน | นายณรงค์ อ่อนอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ควรปรับปรุงท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ เพื่อเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ตอนล่างฝั่งอ่าวไทยให้มีศักยภาพและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อรับรองปริมาณการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยว พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้า และการเดินทางทางอากาศ | นางสาวกษมา ราญฎร รองผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ | การสัมมนาฯ |
| | 6 | ต้องการให้ สนข. สนับสนุนการสร้างท่าอากาศยานจังหวัดพัทลุง | นางวณัฐฌา ยอดราช นักวิเคราะห์นชำนาญการ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | ควรเพิ่มการขนส่งสาธารณะอำเภอหาดใหญ่และอำเภอสงขลา เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟ เพื่อส่งเสริมการเดินทางของนักท่องเที่ยว | นางสาวกษมา ราญฎร รองผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ | แบบประเมิน |
| | 2 | ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ โดยสามารถเดินทางถึงจุดหมายได้ง่ายขึ้น | นางสาวกัญญาภัค วงปัทมศรี นักวิชาการเกษตรการยางแห่งประเทศไทย จังหวัดสงขลา | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.4.9 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในเวทีการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน | 1 | จังหวัดกำลังดำเนินการผลักดันด้านการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์เกษตร การมีระบบคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ครอบคลุม เชื่อมต่อ และเชื่อมโยง จะช่วยทำให้บรรลุเป้าหมาย | นายณรงค์ อ่อนอินทร์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลจากโครงการศึกษาฯ เช่น การลงพิกัดแผนที่ โดยจะขอข้อมูลจาก สนข. เพื่อนำไปต่อยอดในงานที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) ซึ่ งสามารถนำผลการศึกษาฯ ไปประกอบการจัดทำผังเมืองรวมต่อไป | นายกอพัชร บุญมา วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดพัทลุง | แบบประเมิน |
| อื่น ๆ | 1 | ควรเชื่อมโยงการขนส่งทางรางและทางน้ำ (รถไฟกับท่าเรือน้ำลึกสงขลา) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำ เชื่อมระบบราง (สถานีรถไฟหาดใหญ่) และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ | นางสาวกษมา ราญฎร รองผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ | แบบประเมิน |

## 7.5 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลผลการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

2) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาในพื้นที่ โดยจะนำข้อมูลดังกล่าวไปปรับปรุงรายงานฉบับสมบูรณ์ให้มีความครบถ้วน ครอบคลุม และสมบูรณ์

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น

2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาวัฒนธรรม สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัด เครือข่าย OTOP จังหวัด เป็นต้น

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ครอบคลุม 6 พื้นที่ศึกษา มีกำหนดการ กลุ่มเป้าหมาย และสามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ ดัง**ตารางที่ 7.5 - 1** สำหรับรายละเอียดผลการจัดสัมมนาฯ ดังแสดงในรายงานสรุปผลการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ

**ตารางที่ 7.5 - 1 ช่วงเวลาจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ**

| ลำดับที่ | วันที่/เวลา/สถานที่จัดงาน | พื้นที่ | จำนวนผู้เข้าร่วม (คน) |
|---|---|---|---|
| 1 | วันที่ 9 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเอสเปรซโซ่ เดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี | 112 |
| 2 | วันที่ 10 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมทวาราวดี โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม | พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร | 102 |
| 3 | วันที่ 11 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสร้อยทอง โรงแรมโกลเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว | 97 |
| 4 | วันที่ 17 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมจะบังติกอ โรงแรม ซี.เอส.ปัตตานี อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา | 54 |
| 5 | วันที่ 18 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมฟอร์จูน 1 ชั้น 1 โรงแรมแกรนด์ฟอร์จูน อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา | 61 |
| 6 | วันที่ 19 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องกนกบอลรูม ฮอลิเดย์อินน์ รีสอร์ท กระบี่ หาดอ่าวนาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ | พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล | 74 |
| **รวม** | | | **500** |

### 7.5.1 ผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี) เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเอสเปรซโซ่ เดอะคาวาลิคาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีนายกกชัย ฉายรัศมีกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **112** คน

**นายกกชัย ฉายรัศมีกุล**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

**นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**รศ.ดร. เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช**
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**รศ.ดร. พิสุทธิ์ กุลธนวิทย์**
ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.5.1 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

**ตารางที่ 7.5.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | สนามชัย แยกบ่อเงิน แยกวัดไก่ มีไฟแดงเป็นวงเวียน ควรให้รถในวงเวียนไปก่อน และควรมีสะพานข้ามแยก | นายประทีป คัมภีรทัศน์ รองประธานสภาเกษตรกร จังหวัดลพบุรี คนที่ 1 | การสัมมนาฯ |
| | 2 | บริเวณแยกบ่อเงิน/โพธิ์เก้าต้น (วงเวียน) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำ ควรมีระบบความคุมการจราจรที่รัดกุม เพื่อความปลอดภัยของประชาชน | | |
| | 3 | บริเวณเส้นทางจังหวัดลพบุรี - พระนครศรีอยุธยา มีตอม่อรถไฟบดบังทัศนวิสัยในการขับรถ ควรมีการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว | | |
| | 4 | ทางเลี่ยงเมืองลพบุรีเดิม ทางหลวงหมายเลข 366 เป็นด้านใต้ แต่กระทรวงคมนาคมจะก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือต่อจากทางเลี่ยงเมืองเดิม ทางหลวงหมายเลข 366 ในกรณีมีทางแยกหรือเป็นแม่น้ำควรมีการสร้างเป็นสะพานข้ามแยก | | แบบประเมิน |
| | 5 | เห็นด้วยกับการปรับปรุงผังเมือง เพื่อเพิ่มศักยภาพของเมือง และรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ | นายชัยกฤต พุ่มเข็ม ประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 6 | รถไฟทางคู่ที่ไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่น จังหวัดสิงห์บุรี อ่างทอง อุทัยธานี นครสวรรค์ และตาก จะเป็นผลดีต่อการคมนาคมขนส่งทางราง | | |
| | 7 | ถนนเข้าตัวเมืองอ่างทองควรปรับปรุงเป็น 6 ช่องจราจร เพื่อแก้ไขการจราจรติดขัด และลดอุบัติเหตุ | | |
| | 8 | ทางเลี่ยงเมืองไม่ควรมีแยกไฟแดง เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ | | |
| | 9 | เสนอให้ทำสะพานกลับรถบริเวณท่าน้ำสาครเนื่องจากมีรถบรรทุกมาจากที่อื่นเป็นจำนวนมากเป็นอันตรายต่อคนที่ใช้รถใช้ถนน | นายสมาน เมืองนิล รองประธานสภาเกษตรกร จังหวัดชัยนาท คนที่ 1 | การสัมมนาฯ |
| | 10 | ระบบขนส่งมวลชนไม่ควรตัดผ่านตัวเมืองบริเวณอำเภอแก่งคอย ควรพิจารณาทำถนนเลี่ยงเมือง 4 - 8 ช่องจราจร เพื่อเลี่ยงไม่ให้รถเข้าไปในตัวเมืองสระบุรี | นายนริสร์พงษ์ เรืองรุ่งชัยกุล เลขาธิการ YEC จังหวัดสระบุรี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 11 | เสนอให้พัฒนาถนนแยกสาลีเข้าไปยังตัวเมืองจังหวัดสุพรรณบุรี เพื่อให้เกิดการพัฒนาถนนเชื่อม 3 จังหวัด คือ จังหวัดสุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และราชบุรี เป็นเส้นทางหลัก เพื่อเพิ่มศักยภาพในการคมนาคม เพื่อส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน | นายสมจินต์ ชาญกระบี่ ผู้จัดการสำนักงานพื้นที่พิเศษ 7 (อพท.) เลขาคณะกรรมการพัฒนาเมืองสร้างสรรค์สุพรรณบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 12 | ต้องการขนส่งกระจายสินค้าฝั่งบางแค - ดำเนินสะดวก และจากต่างอำเภอเข้าไปยังตัวเมือง โดยการพัฒนาด้านการขนส่งให้มากขึ้น | นางสาวดาริณ ซินพรมราช นักวิชาการพลังงานปฏิบัติการ พลังงานจังหวัดราชบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 13 | สะพานธนารักษ์หน้าค่ายภาณุรังษีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง เพราะสะพานแคบ และสะพานอีกด้านรถบรรทุกไม่สามารถวิ่งผ่านได้ ทำให้การจราจรติดขัดบริเวณนั้นเป็นอย่างมาก | | |
| | 14 | ปัจจุบันแรงงานในจังหวัดอยุธยาที่ทำงานในนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ มีจำนวนลดลงจาก 300,000 คน ลดลงเหลือ 156,000 คน ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาพื้นที่ภาคกลางตอนบนให้เชื่องโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC | นายทวีศักดิ์ อุดมไพชยนต์ รองประธานหอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 15 | เสนอขยายทางต่างระดับ ทล.356 - ทล.347 เต็มรูปแบบ เพื่อรองรับรถยนต์จำนวนมากช่วงก่อสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ส่วนต่อขยายในปี 2567 - 2568 | | แบบประเมิน |
| | 16 | อยากให้ก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแก่งคอยเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อให้รถบรรทุกเลี่ยงไม่เข้าไปในเมือง ลดปัญหาการจราจรติดขัด | นายนริสร์พงษ์ เรืองรุ่งชัยกุล เลขาธิการ YEC จังหวัดสระบุรี | การสัมมนาฯ |
| | 17 | ขยายถนน ทล.3196 เชื่อมการขนส่งพืชไร่ของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อเลี่ยงไม่ให้เข้าถนนสายเอเชีย (Asian highway 1) | นายชัยกฤต พุ่มเข็ม ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| | 18 | จังหวัดสุพรรณบุรี อ่างทอง และสระบุรี เป็นถนนที่มีรถจำนวนมาก ควรมีการขยายเป็น 4 ช่องจราจร | นายทรงพล พูลสวัสดิ์ ประธานสภาเกษตรกรจังหวัดอ่างทอง | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | เสนอให้สร้างเขื่อนเจ้าพระยาที่ 2 จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนจังหวัดสิงห์บุรีและจังหวัดใกล้เคียงที่ขาดแคลนน้ำ | นายโสพล งามขำ รองประธานสภาเกษตรกรจังหวัดสิงห์บุรี คนที่ 2 | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.1 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางน้ำ (ต่อ) | 2 | ควรปรับปรุงหรือขยายท่าเรือสาธารณะสาทร - กระทรวงพาณิชย์ สาทร - ปากเกร็ด และกำหนดมาตรฐานของเรือสาธารณะ | นางสิรพินยา ภู่ทอง พนักงานวิเคราะห์นโยบายและแผนสำนักงานจังหวัดกาญจนบุรี | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ (ต่อ) | 3 | โครงการพัฒนาการขนส่งและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดสิงห์บุรี และเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี และชัยนาท | นายณัฐพงษ์ นิรมล เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานช่วยเหลือนักท่องเที่ยวจังหวัดสิงห์บุรี | แบบประเมิน |
| | 4 | พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำให้ดีขึ้น เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมบางปะอินและนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ โดยก่อสร้างท่าเรือจากแม่น้ำป่าสักไปยังแม่น้ำเจ้าพระยา และทำท่าเรือบกเชื่อมกับชุมทางรถไฟบ้านภาชี | นายทวีศักดิ์ อุดมไพชยนต์ ประธานหอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| ทางราง | 1 | เห็นด้วยกับโครงการที่พัฒนาระบบรางจากภาคกลางผ่านจังหวัดสุพรรณบุรีลงไปภาคใต้ แต่ไม่เห็นด้วยกับการเชื่อมระบบขนส่งทางน้ำกับทางรางที่อำเภอภาชี แต่ควรเชื่อมที่อำเภอท่าเรือ และไม่เห็นด้วยกับโครงการพัฒนาท่าเรือที่อำเภอเชียงรากน้อย | | |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | เร่งให้ดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้าสายสีแดง | | |
| | 2 | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคตได้ | | |
| | 3 | พัฒนาทางหลวงหมายเลข 356 เป็น 6 ช่องจราจร ทำให้เชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยตัดเข้าถนนจอมพลได้ และเชื่อมถนนจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | | |
| การจัดทำแผน | 1 | ขอให้ทาง สนข. พัฒนาการคมนาคม อุตสาหกรรมการเกษตร ในพื้นที่เป็นหลักสำคัญ | นายชัยกฤต พุ่มเข็ม ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | การสัมมนาฯ |
| อื่นๆ | 1 | ทำให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าทางการเกษตร โดยไม่ต้องส่งสินค้าไปยังตลาดไท โดยทำ CY รองรับ คาร์บอนเครดิต ให้อยู่ในกลุ่ม 8 จังหวัดภาคกลางตอนล่าง โดยมีจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลาง | | |

### 7.5.2 ผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร) เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมทวาราวดี โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม โดยมีนายอรรถวุฒิ พึ่งเนียม รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐมเป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **102** คน

**นายอรรถวุฒิ พึ่งเนียม**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม

**นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**รศ.ดร. สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา**
ผู้จัดการโครงการ

**ดร. นทชัย วงษ์ชวลิตกุล**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์และพยากรณ์ความต้องการเดินทางและขนส่ง

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.5.2 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

**ตารางที่ 7.5.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | โครงการที่ 3 ปทุมธานี - นครนายก ดำเนินโครงการมา 15 ปี ยังไม่แล้วเสร็จต้องการสร้างให้เป็นสะพานบกทั้ง 14 คลอง โดยประชาชนต้องการสะพานเพิ่ม 3 - 4 แห่ง แบ่งเป็นสะพานกลับรถ เพื่อลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่น | นายปกรณ์พัฒน์ เทพเอื้อตะกูล นายกสมาคมส่งเสริมการค้าธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | เสนอให้ติดตั้งกล้อง CCTV ตามแยกไฟแดงต่าง ๆ แล้วใช้ AI กำหนดจังหวะสัญญาณไฟจราจร เพื่อความคล่องตัวของการจราจร และกวดขันการจอดรถบนไหล่ทาง | นายธนวัฒน์ ศรีสุข สมาชิกสมาคมส่งเสริมการค้าธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | เสนอให้ทาง สนข. สนับสนุนการท่องเที่ยวด้านกีฬา เช่น การปั่นจักรยาน โดยกิจกรรมเหล่านี้จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจภายในจังหวัดได้ | นายคิว อรุโณรส สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |
| | 4 | เสนอให้ก่อสร้างสะพานบกและจุดกลับรถ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบน ทล.305 | นางสาวสุจินต์ ธำรงเทพพิทักษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ปีที่จะดำเนินโครงการในปีต่าง ๆ มีการตั้งงบประมาณไว้แล้วหรือไม่ | นายภัสพลภ์ ชัยสุริยาทวิกูล ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |
| | 6 | การแก้ปัญหาจราจรในถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ เช่น ทล.305 มีการจราจรติดขัดอย่างมาก ควรเร่งแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วน และแก้ปัญหาการจราจรในระยะยาวโดยการสร้างสะพานยกข้ามจุดกลับรถตั้งแต่คลอง 1 ถึงคลอง 14 | | แบบประเมิน |
| | 7 | ถนนข้ามทางรถไฟยังไม่ได้มาตรฐาน ควรมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น และควรมีการปรับปรุงจุดกลับรถที่ชำรุดเสียหาย | นายวัชรชัย องคเรียน หัวหน้าสำนักงานสภาเกษตรกรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ | การสัมมนาฯ |
| | 8 | การปรับปรุงถนนเส้นทางบ้านแพ้ว ทางลัดถนนท้องถิ่นเดิม ถนนมีขนาดเล็กคับแคบ โดยปรับปรุงขยายถนนเป็นสี่ช่องจราจร | ดร. กชนิภา อินทสุวรรณ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |
| | 9 | ปรับปรุงถนนบ้านแพ้ว - กระทุมแบนให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และการขนส่งสินค้าทางการเกษตร | | |

**ตารางที่ 7.5.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 10 | เสนอให้ยกเลิกเกาะกลางถนนที่เป็นถนน 4 ช่องจราจร และให้เร่งก่อสร้างถนน ทล.71 - ทล.72 ให้เร็วขึ้น เพื่อรองรับรถบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน | นายกำจร เพชรยวน รองประธานสภาเกษตรกร จังหวัดนครปฐม คนที่ 1 | การสัมมนาฯ |
| | 11 | แยกท่าแยกมีจุดกลับรถมากเกินไป อาจจะเกิดอุบัติเหตุ | นายสมฤทธิ์ วงษ์สวัสดิ์ ประธานสภาเกษตรกร จังหวัดสมุทรสงคราม | การสัมมนาฯ |
| | 12 | ทล. 305 จังหวัดปทุมธานี อยากให้เพิ่มโครงการปรับปรุงทางกลับรถ | นางสาวสุจินต์ ธำรงเทพพิทักษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดปทุมธานี | แบบประเมิน |
| | 13 | ปัญหาการจราจรโดยรอบห้างเซ็นทรัลนครปฐม และถนนเพชรเกษมช่วงอำเภอเมืองนครปฐม ต่อเนื่องไปถึงอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ให้มีการขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้น | นายธนธรณ์ หมื่นรักษ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดนครปฐม | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | เสนอให้เพิ่มระบบขนส่งสาธารณะทางเรือผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน | นายธนวัฒน์ ศรีสุข สมาชิกสมาคมส่งเสริมการค้าธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ปรับปรุงท่าเรือบางสะพานให้ได้มาตรฐานเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า | นายวัชรชัย องคเรียน หัวหน้าสำนักงานสภาเกษตรกร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ | การสัมมนาฯ |
| | 3 | การพัฒนาท่าเรือให้ได้มาตรฐาน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ | | |
| | 4 | การศึกษาท่าเทียบเรือในจังหวัดสมุทรสาคร จากแผนจะมีการดำเนินการในปี 2572 อาจจะล่าช้าไป อยากให้เร่งดำเนินการให้เร็วขึ้น | นายทศพล เจริญสุขใส รองประธานสภาเกษตรกร จังหวัดสมุทรสาคร คนที่ 1 | การสัมมนาฯ |
| ทางอากาศ | 1 | พัฒนาท่าอากาศยานประจวบคีรีขันธ์เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ | นายวัชรชัย องคเรียน หัวหน้าสำนักงานสภาเกษตรกร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ | การสัมมนาฯ |
| ทางราง | 1 | เสนอให้เชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีเขียว เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด จะช่วยให้ประชาชนเดินทางได้สะดวก และลดภาระของผู้ที่จะเข้าไปทำงานในกรุงเทพฯ ได้มากขึ้น | นายสวัสดิวงศ์ พิชัยสวัสดิ์ เลขาธิการสภาอุตสาหกรรม จังหวัดปทุมธานี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.2 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ประเด็นข้อคิดเห็น | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 2 | การพัฒนาโครงข่ายระบบรางไม่เชื่อมโยงกัน เนื่องจากมีจุดสิ้นสุดแค่เมืองมหาชัยไม่สามารถเชื่อมระบบรางกับฝั่งทางลงภาคใต้ เสนอให้มีการพัฒนาสะพานข้ามทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากวงเวียนใหญ่ไปยังจังหวัดสมุทรสาคร โดยจะทำให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกขึ้น | นางสาวชนัดดา อยู่สุวรรณ นักผังเมืองชำนาญการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสมุทรสาคร | แบบประเมิน |
| | 3 | จังหวัดสมุทรปราการมีรถไฟฟ้า 3 สายต้องการให้สายสุขสวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมต่อกับสายสีเหลืองและสายสีเขียวที่สำโรง เพื่อเชื่อมการขนส่งทางรางให้ครบวงจร | พันเอกสุรพงษ์ รัตนโกสินทร์ รองประธานสภาสมาคมท่องเที่ยวจังหวัดสมุทรปราการ | แบบประเมิน |
| | 4 | การขนส่งสินค้าแปรรูปทางการเกษตรทางราง โดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ จะช่วยลดการขนส่งทางถนน ลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดปัญหาของถนนที่ชำรุด | นายวัชรชัย องคเรียน หัวหน้าสำนักงานสภาเกษตรกรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ | การสัมมนาฯ |
| การจัดทำแผน | 1 | ผลักดันให้ด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางการเกษตรและประมง | | |
| อื่นๆ | 1 | อยากให้เปิดพื้นที่ของ รฟท. ให้ประชาชนเข้าไปจอดรถยนต์ได้ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ปัจจุบันทาง รฟท. ยังไม่อนุญาตให้ประชาชนทั่วไปเข้าไปจอดรถได้ | ดร. กชนิภา อินทสุวรรณ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสมุทรสาคร | การสัมมนาฯ |

### 7.5.3 ผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว) เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสร้อยทอง โรงแรมโกลเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง โดยมีนายกัฬชัย เทพวรชัย รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยองเป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **97** คน

**นายกัฬชัย เทพวรชัย**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง

**นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**นายอภิสิทธิ์ ภู่วราวุฒิพานิช**
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ รักษาการในตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้ากลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

**ผศ.ดร. ศิรดล ศิริธร**
รองผู้จัดการโครงการ

**นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว**
ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ผศ.ดร. วศพร เตชะพีรพานิช**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.5.3 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

**ตารางที่ 7.5.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | ทางแยก PMY ถนนสุขุมวิทเข้าตัวเมืองจังหวัดระยอง มีปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากถนนมีความคับแคบ อยากให้ทาง สนข. พิจารณาปรับปรุงและแก้ไขถนนเส้นนี้โดยด่วนที่สุด | นายวินัย แก้วอิ่ม กรรมการสภาอุตสาหกรรม จังหวัดระยอง | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ปัจจุบันการเดินทางไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรม ต้องใช้รถส่วนตัวอยากให้ทาง สนข. จัดทำระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้บริการกับคนในกลุ่มนี้ เพื่อการเดินทางไปทำงานได้สะดวกขึ้นและรองรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัดระยองด้วย | | |
| | 3 | ควรพิจารณาปรับปรุง ทล. 3 สายสุวรรณศร อย่างเร่งด่วน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกัมพูชา เพราะปัจจุบันสภาพถนนชำรุดเป็นอย่างมาก | นายกรรณสูตร ภาวะโสภณ กรรมการบริหารหอการค้า จังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 4 | เขาช่องตะโก - สระแก้ว เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์อยู่บ่อยครั้ง และปัจจุบันยังไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และยังมีรถบรทุกน้ำหนักเกินวิ่งผ่าน ทำให้สภาพของถนนชำรุด ดังนั้น สนข. ควรปรับปรุงถนนเส้นนี้โดยเร็วที่สุด เพราะเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้า | | |
| | 5 | จังหวัดสระแก้วเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดกับประเทศกัมพูชา เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจจำนวนมาก ดังนั้น อยากให้ทาง สนข. ทำการปรับปรุงเส้นทางเลียบชายแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าสะดวกมากยิ่งขึ้น | | |
| | 6 | ปัจจุบันในจังหวัดฉะเชิงเทรามีปัญหาการจราจรติดขัดจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าวัดหลวงพ่อโสธร ควรเร่งปรับปรุงถนนหน้าวัดหลวงพ่อโสธรให้เร็วที่สุด เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณดังกล่าว | นางสาวศรุตยา แก้วเมืองเพชร กรรมการ YEC ฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 7 | อยากให้พิจารณาถนนสุขุมวิทเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยให้มีระบบขนส่งสาธารณะรองรับนักท่องเที่ยวหรือคนที่เดินทางมาทำงานที่เข้ามาในพื้นที่แทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด | นายธนากร ภูมิจิตร รองผู้จัดการ สำนักงานพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเมืองพัทยา | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 8 | ทล. 314 ที่ตัดกับ ทล. 315 เข้าไปยังตัวเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง อยากให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าไปแก้ไขปัญหานี้โดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรติดขัด | นางสาวศรุตยา แก้วเมืองเพชร กรรมการ YEC ฉะเชิงเทรา | การสัมมนาฯ |
| | 9 | อยากให้ปิดทางแยกถนนเทพคุณากรและให้ไปกลับรถบริเวณถนนประชาสวรรค์แทน และเร่งแก้ปัญหาถนนเลี่ยงเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา | | |
| | 10 | แยกกบินทร์บุรี ทล.304 เป็นแยกอันตรายมีรถสัญจรพอๆ กับอำเภอปากช่อง อยากให้เร่งปรับปรุงทางแยกโดยเร็ว | นายวรเชษฐ์ สุริยะหน่อคำชัย หัวหน้าสำนักงาน สภาเกษตรกร จังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 11 | อยากให้มีการศึกษาเส้นทางช่องเขาตะโก จังหวัดสระแก้วใหม่ เพราะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากภาคอีสาน | | |
| | 12 | แผนการพัฒนา ทล. 3245 เป็นเส้นคู่ขนาน ทล.331 ซึ่ง ทล. 3245 เป็นเส้นทางที่แบ่งเขตการจราจรจากปลวกแดง จังหวัดระยอง ไปหนองใหญ่ บ่อทอง เกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี สนามชัยเขต พนมสารคาม และฉะเชิงเทรา ซึ่งมีทั้งนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ของแต่ละอำเภอ ซึ่งเป็นเขตท่องเที่ยวทางธรรมชาติ จึงอยากให้ขยายเป็น 4 ช่องจราจรตลอดทั้งสาย | นายดำรงค์ศักดิ์ สงกอก นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1 | แบบประเมิน |
| | 13 | การสร้างสะพานข้ามแยกบ้านเพ เกาะเสม็ด เนื่องจากเกาะเสม็ดเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของจังหวัดระยอง ในช่วงวันหยุดเทศกาลจะมีการปิดแยกกลับรถ ทำให้รถติดบริเวณแยกไฟแดงบ้านเพ | นายสมผล จัตุรัส รองผู้อำนวยการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานระยอง | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | ควรเพิ่มช่องทางการขนส่งทางราง เพื่อลดการบรรทุกหนักที่ส่งผลต่อผิวการจราจร | พ.ต.ท.อมรศักดิ์ แสงวรรณ รองผู้กับการตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสระแก้ว | แบบประเมิน |
| | 2 | เพิ่มเติมแผนงานโครงการด้านการขนส่งทางรางในแผนปฏิบัติการฯ เช่น การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟมาบตาพุด - คลองลึก | นางสาวสุภาพร แม่นปืน นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานจังหวัดสระแก้ว | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | ขอให้ทาง สนข. แก้ไขปัญหาการขุดลอกร่องน้ำเดินเรือเฟอร์รี่ไปเกาะช้าง เพื่อให้สามารถเดินเรือข้ามฟากได้สะดวก เพราะปัจจุบันมีสภาพตื้นเขินเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ | นางสาวนราภรณ์ หาญมนต์ ตัวแทนสภาอุตสาหกรรม ภาคตะวันออก จังหวัดตราด | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.3 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงาน ของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน | 1 | การวางแผนงานของ สนข. ในกลุ่มของภาคเกษตร ยังไม่เหมาะสมในประเด็นของช่องทางการขนส่ง และการขยายช่องจราจร เพื่อรองรับการขนส่ง อยากให้ดำเนินการตามแผนระยะสั้นก่อน | นายกรรณสูตร ภาวะโสภณ กรรมการบริหารหอการค้า จังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ทล. 110 จุดผ่านแดนเขาดิน แผนงานกำหนดดำเนินการในปี 2566 - 2570 เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อยากให้เร่งรัดเวลาก่อสร้างให้เร็วขึ้น | | |
| | 3 | โครงการขยาย ทล. 348 กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ปี 2576 - 2579 ควรเลื่อนเป็นระยะสั้น/กลาง (2572 - 2576) การก่อสร้างถนน ทล. 3076 จากปี 2571 - 2574 ควรเลื่อนเป็นระยะสั้น (2569 - 2572) | นายวรเชษฐ์ สุริยะหน่อคำชัย หัวหน้าสำนักงาน สภาเกษตรกร จังหวัดสระแก้ว | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรปรับปรุงแก้ไขระเบียบด้านการเกษตร การควบคุมโรคระบาด 8 จังหวัด โดยไม่นำเข้าสัตว์จากต่างจังหวัดเข้ามาในพื้นที่ อยากให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาระเบียบและคำสั่งต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านเกษตรกรรม | | |

### 7.5.4 ผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (จังหวัดปัตตานี ยะลา และปัตตานี) เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ โรงแรม ซี.เอส.ปัตตานี อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยมีนางพาตีเมาะ สะดียามู ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี เป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **54** คน

**นางพาตีเมาะ สะดียามู**
ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี

**นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

วิทยากร

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.5.4 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

**ตารางที่ 7.5.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | ควรพัฒนาเส้นทางถนนที่จะเชื่อมต่อไปยังสนามบินน้ำ (Seaplane) เพื่อรองรับการพัฒนาสนามบินน้ำที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต | นางพาตีเมาะ สะดียามู ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับแผน นโยบาย ความคุ้มค่าในการดำเนินการ มุ่งเน้นความสำคัญกับคนในพื้นที่ก่อนเป็นลำดับแรก ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น ทางแยกต่างระดับบริเวณ ทล.42 และ ทล.43 แยกดอนยาง อาจไม่มีความจำเป็นต้องก่อสร้าง | นายอุดมศักดิ์ คุรุปรีชารักษ์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | จังหวัดนราธิวาส มีถนนที่มีศักยภาพที่ควรปรับปรุงทั้งสิ้น 3 สาย ได้แก่<br>- สาย ก (ถนนเลียบชายหาดบ้านทอน) จากทล. 4066 ลงเขายือลาแปลงไปตรงบ้านแพ จรด 3 แยก ควรพัฒนาเป็น 4 แยก ให้สามารถทะลุไปหาดบ้านทอน<br>- ถนนพนาสณฑ์ใกล้มหาวิทยาลัยนราธิวาส - ราชนครินทร์ (ทางหลวงชนบท 4007) มีสภาพการจราจรติดขัด เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีศูนย์ราชการและสถานศึกษา<br>- ถนนสายสุไหงโก - ลกตัดกับทางหลวงชนบท 4031 เชื่อมต่อกับ ทล. 4057 มีสภาพการจราจรติดขัด | นายทัณฑวัต พุทธวงศ์ นักวิเคราะห์ผังเมืองปฏิบัติการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรพัฒนา ทล. 410 (ยะลา - เบตง) ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และพัฒนาร่วมกับถนนในผังเมืองรวมเบตงและเมืองยะลา และพิจารณาผังสีกับถนนให้สอดคล้องกัน และสามารถรองรับการพัฒนาเมืองในอนาคต รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังพื้นที่หรือจังหวัดข้างเคียงได้ | นายสมบัติ สุวรรณมณี อุตสาหกรรมจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ควรพัฒนาถนนที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยว เช่น เบตง อัยเยอร์เวง ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย | | |
| | 6 | บริเวณตลาดมูมัชมีการจราจรที่ติดขัด เนื่องจากเป็นทางแคบ ขอให้กรมโยธาธิการและผังเมืองหรือกรมทางหลวง ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยอาจสร้างสะพานข้ามหรือถนนเลี่ยงเมืองเพื่อระบายรถและเพิ่มเส้นทางขนส่งผลผลิตจากอำเภอสุคิรินและอำเภอระแงะ | นายซูฮัยมี เจะแต นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 7 | ควรพัฒนาถนน 1) เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมต่อจากอำเภอเบตง ผ่านอำเภอสุคิริน ตรงไปอำเภอสุไหงโก - ลก 2) เส้นทางสุคิริน - เบตง 3) พัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำที่ตากใบ 4) เส้นทางขนส่งสินค้าเกษตรและผลไม้ เช่น เส้นทางระแงะ - สุคิริน และ 5) ปรับปรุงเส้นทางเดิม (ขยายถนน/สร้างทางเลี่ยงเมือง) ที่ผ่านตลาดตันหยังมัส จะช่วยลดเวลาได้ 30 - 60 นาที | นายตะวัน พรหมวงศ์<br>นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ<br>สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 8 | ขอให้เพิ่มเติมโครงการทางเลี่ยงเมืองสุไหงโก - ลก เพื่อรองรับปริมาณจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในตัวอำเภอสุไหงโก - ลก และสามารถกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจและรองรับการขนส่งสินค้าให้สามารถขนส่งได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น | นางสาวชลธิดา เจะมะ<br>นักวิชาการวิเคราะห์ชำนาญการ<br>สำนักงานจังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |
| | 9 | จังหวัดยะลาควรเร่งสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งและเกษตร และเสริมสร้างการท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองการส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด | นายประพัฒน์พงศ์ ทักษิณสัมพันธ์<br>นักวิชาการประมงชำนาญการ<br>สำนักงานประมงจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| | 10 | ขอให้เพิ่มเติมแผนการจัดทำถนนเลียบตลาดตันหยงและก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ | นายชูฮัยมี เจะแต<br>นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ<br>สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | ควรผลักดันและเพิ่มศักยภาพของระบบรถไฟทางคู่อย่างต่อเนื่องและพร้อมต่อการใช้งาน และสามารถเชื่อมต่อจากส่วนกลางข้ามพรมแดนไปยังประเทศมาเลเซีย | นางพาตีเมาะ สะดียามู<br>ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพัฒนาทางรถไฟสายใหม่เส้นนาประดู่มายังตัวเมืองปัตตานี เนื่องจากสามารถใช้เป็นเส้นทางโหลดตู้คอนเทนเนอร์จากจังหวัดสงขลามายังจังหวัดปัตตานีได้ | นายอุดมศักดิ์ คุรุปรีชารักษ์<br>รองประธานอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ควรพัฒนาและขับเคลื่อนการขนส่งทางรถไฟ พัฒนาเส้นทางท่าเรือปัตตานี - ตัวเมืองปัตตานี - นราธิวาส - สุไหงโก - ลก - มาเลเซีย - ปีนัง รวมทั้งเส้นทางรถไฟที่จะเชื่อมต่อไปยังจังหวัดยะลาอีกด้วย | | |
| | 4 | การกำหนดเส้นทางรถไฟทางคู่ จังหวัดปัตตานี ขอให้มีการจัดเวทีแสดงความคิดเห็นเฉพาะเอกชนด้วย เนื่องจากข้อคิดเห็นและปัญหาที่ได้จะเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการ ประชาชนในพื้นที่ท้องถิ่นและจังหวัด | | |

**ตารางที่ 7.5.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 5 | ควรพัฒนาและยกระดับคลังสินค้าตามแนวทางที่ผังเมืองวางไว้ และใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟจังหวัดยะลา และพัฒนาการเชื่อมต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น การเชื่อมต่อของเทคโนโลยี ระบบ และวิศวกรรม | นายสมบัติ สุวรรณมณี อุตสาหกรรมจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| | 6 | ควรเพิ่มระบบและความถี่การเดินรถไฟสายท่องเที่ยวให้เหมาะสมและเพียงพอต่อจำนวนและเวลาการท่องเที่ยว เช่น ทักษิณารัถย์ที่ปัจจุบันสิ้นสุดที่อำเภอหาดใหญ่ เปิดเส้นทางให้ต่อเนื่องมายังกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน เพื่อเป้าหมายการเพิ่มนักท่องเที่ยวใน 3 จังหวัดภาคใต้ชายแดน | นายอัสมัน ดือราแมหะย์ ผู้จัดการส่วนการให้บริการครบวงจรจังหวัดปัตตานี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) | การสัมมนาฯ |
| | 7 | สนับสนุนให้มีการศึกษาและออกแบบเส้นทางรถไฟทางคู่เข้ามายังตัวเมืองปัตตานี เนื่องจากตัวเมืองปัตตานีมีเขตพัฒนาอุตสาหกรรมอยู่บริเวณบานา ใกล้ท่าเทียบเรือ หากมีการศึกษาเส้นทางจะเป็นประโยชน์กับนักลงทุนและผู้ประกอบการที่จะมาลงทุนในเขตนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดปัตตานี | นางสาวสุภัชรี กุกุทพันธ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 8 | ควรเพิ่มขบวนตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นในระบบรางเพื่อยืดอายุผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดนราธิวาส เช่น ทุเรียนที่ขนส่งไปยังกรุงเทพฯ | นายซูฮัยมี เจะแต นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 9 | สนับสนุนให้พัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ บริเวณสะพานดำ อำเภอสุไหงโก - ลก เชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย เพื่อขนส่งสินค้าและเป็นเส้นทางรองรับนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ | นายตะวัน พรหมวงศ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 10 | ควรพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่เชื่อมต่อไปสุไหงโก - ลก และด่านชายแดนจนถึงประเทศมาเลเซีย | นายกำพู เพชรธำมรงค์ พลังงานจังหวัดนราธิวาส สำนักงานพลังงานจังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 11 | ควรเร่งเพิ่มระยะทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - หาดใหญ่ เป็นกรุงเทพฯ - ยะลา หรือกรุงเทพฯ - สุไหงโก - ลก เนื่องจากการเดินทางจาก 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถไฟและรถทัวร์ โดยเฉพาะจังหวัดยะลาและปัตตานีที่ไม่มีท่าอากาศยาน | นางอญาณา อาบู นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.5.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 12 | ควรเร่งรัดแผนรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่ นาประดู่ - เมืองปัตตานี | นางสาวพัชราวดี สีตะสิทธิ์ นิติกรปฏิบัติการ สำนักงานประมงจังหวัดปัตตานี | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | ในแผนงานควรมีโครงการพัฒนาสนามบินน้ำ (Sea plane) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต | นางพาตีเมาะ สะดียามู ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพัฒนาท่าเทียบเรือจังหวัดปัตตานี ปี 2565 และ 2566 การนำเข้าประมาณ 2,000 - 2,100 TEU และส่งออกประมาณ 1,500 - 1,800 TEU ต่อปีจะสามารถร่นระยะทางการขนส่งและสามารถขนส่งไปยังมาเลเซีย และขอให้กรมเจ้าท่าปรับปรุงและขุดลอกร่องน้ำแม่น้ำปัตตานีให้มีความลึกเพียงพอต่อการเดินเรือชายฝั่ง | นายอุดมศักดิ์ คุรุปรีชารักษ์ รองประธานอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ควรพัฒนาท่าเทียบเรือพาณิชย์และท่าเทียบเรือท่องเที่ยวจังหวัดนราธิวาส เพื่อสนับสนุนเรือนำเที่ยว ถ่ายโอนผู้โดยสารจากท่าเรือมาท่องเที่ยวบริเวณอ่าวมะนาว อ่าวมะนิลา และแม่น้ำบางนรา | นายซูฮัยมี เจะแต นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ขอให้เพิ่มเติมแผนการพัฒนาท่าเทียบเรือประมงนราธิวาสเป็นท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ | | แบบประเมิน |
| | 5 | สนับสนุนให้มีการพัฒนาบริเวณด่านตากใบ ซึ่งในปัจจุบันเป็นการเดินทางผ่านระบบขนส่งทางน้ำได้ทางเดียว เช่น เรือเฟอร์รี่ที่มีรอบเดินทางน้อย ควรมีแนวทางพัฒนาเป็นสะพานร่วมกับประเทศมาเลเซีย เพื่อใช้ในการข้ามแม่น้ำได้สะดวก | นายตะวัน พรหมวงศ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนราธิวาส | การสัมมนาฯ |
| ทางอากาศ | 1 | ควรพิจารณาถึงการใช้งานท่าอากาศยานในจังหวัดภาคใต้ชายแดน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันระหว่างการพาณิชย์และความมั่นคง | นางพาตีเมาะ สะดียามู ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 2 | สนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยานจังหวัดปัตตานี (บ่อทอง) ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพานิชย์ เนื่องจากจังหวัดปัตตานีเป็นเมืองหน้าด่านของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ หากมีการก่อสร้างท่าอากาศยานขึ้น ก็ไม่จำเป็นต้องไปขึ้นเครื่องบินที่อำเภอหาดใหญ่ หรือในจังหวัดยะลา หากไม่สะดวกขึ้นเครื่องบินที่อำเภอเบตงก็สามารถมาขึ้นเครื่องบินที่จังหวัดปัตตานีได้ | นางสาวสุภัชรี กุกุทพันธ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | สนับสนุนให้เพิ่มการขนส่งทางอากาศมายังจังหวัดปัตตานี โดยเริ่มพัฒนาจากสายการบินขนาดเล็ก | นายอัชมันต์ สาแยตือปะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานสหกรณ์จังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางอากาศ (ต่อ) | 4 | สนับสนุนให้มีท่าอากาศเชิงพาณิชย์จังหวัดปัตตานี เพื่อลดขั้นตอนในการเดินทางที่ต้องเดินทางจากอำเภอหาดใหญ่ และเพื่อรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวยังพื้นที่ 3 จังหวัดภาคใต้ชายแดน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว | นายอาชีด ฉาดหลี<br>นายช่างสำรวจชำนาญงาน<br>สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ยะลา | แบบประเมิน |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยง/เชื่อมต่อระหว่างรถทัวร์ ท่าอากาศยาน รถไฟ ควรมีรถรับส่ง รถรับจ้าง รถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่สะดวก | นางสาวพัชราวดี สีตะสิทธิ์<br>นิติกรปฏิบัติการ<br>สำนักงานประมงจังหวัดปัตตานี | แบบประเมิน |
| | 2 | พัฒนาการเชื่อมโยงเครือข่ายโครงสร้างทางคมนาคมผ่านบริการขนส่งสาธารณะที่สามารถเชื่อมโยง 3 จังหวัดภาคใต้ชายแดนที่สะดวกสำหรับประชาชน (ทางรถยนต์) ที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะคนที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตน ตลอดจนการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัดภาคใต้ชายแดน โดยบริการสาธารณะที่สะดวกและรวดเร็ว | นางสาวเพียงเพ็ญ มีนา<br>นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ<br>สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดปัตตานี | แบบประเมิน |
| ระเบียบข้อกฎหมาย | 1 | ควรเพิ่มเติมแผนการปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบเรื่องของการประมงเนื่องจากมีปัญหามาก และกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ การทำสินค้าทางทะเลของจังหวัดปัตตานี | ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม | แบบประเมิน |
| การจัดทำแผน | 1 | ควรพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโครงข่ายขนส่งสาธารณะในบางพื้นที่ของจังหวัดยะลาที่มีศักยภาพในการพัฒนาสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว อาทิ อำเภอเบตง หรือตำบลอัยเยอร์เวง | นายสมบัติ สุวรรณมณี<br>อุตสาหกรรมจังหวัดยะลา<br>สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดยะลา | การสัมมนาฯ |
| | 2 | จังหวัดยะลามีการกำหนดเขตพื้นที่รองรับทั้งอุตสาหกรรมและพื้นที่คลังสินค้า จึงควรกำหนดแผนการพัฒนาระบบรางให้สอดคล้องกับผังเมืองและสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ | | |
| | 3 | แผนงานโครงการต่าง ๆ ที่ศึกษา ควรมีการกระจายข้อมูลและข่าวสารให้ชุมชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง และเมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ควรมีหน่วยงานเข้ามาติดตามและตรวจสอบประสิทธิภาพการดำเนินงานของโครงการ | นายอัชมันต์ สาแยตือปะ<br>นักวิเคราะห์นโยบายและแผน<br>สำนักงานสหกรณ์จังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรเพิ่มเติมแผนงานการสนับสนุนทางอากาศ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดปัตตานี เพื่อสนับสนุนให้เป็นท่าอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากจังหวัดปัตตานีเป็นเมืองหน้าด่านที่จะเข้าสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน | นางสาวสุภัชรี กุกุทพันธ์<br>นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ<br>สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.5.4 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน (ต่อ) | 4 | โครงการของจังหวัดยะลามีขนาดเล็กเกินไปไม่เห็นภาพใหญ่ของแผนการพัฒนาโครงสร้างการขนส่งของจังหวัด | นายสุพจน์ จิตร์เพ็ชร์ ท้องถิ่นจังหวัดยะลา สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| | 6 | ควรเร่งรัดแผนการขยายทางเลี่ยงเมืองยะลา และแผนการพัฒนารถไฟให้ทันสมัยและสะดวกสบาย | นางสาวไหมอุมา บัวแก้ว หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกร สำนักงานเกษตรจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| | 7 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายและการกระจายสินค้าร่วมจังหวัดปัตตานีและยะลา บริเวณสถานีรถไฟนาประดู่ ควรกำหนดระยะทางเวลาดำเนินการปี พ.ศ. 2570 เนื่องจากจะช่วยกระจายสินค้าผลผลิตทางการเกษตรเพื่อการส่งออกและการเริ่มต้นจัดการอย่างรวดเร็ว | นายลูไร อาดำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมและพัฒนาท้องถิ่น สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดปัตตานี | แบบประเมิน |
| | 8 | การวางผังพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในแผนนี้ควรคำถึงระบบคมนาคมอื่น ๆ ในผังเมืองที่เกี่ยวข้อง เช่น การวางผังเมืองรวม | นายสมบัติ สุวรรณมณี อุตสาหกรรมจังหวัดยะลา | แบบประเมิน |
| อื่น ๆ | 1 | ควรพัฒนาระบบคมนาคนขนส่งในด้านการค้าและการลงทุนมากกว่าเพื่อความมั่นคง | ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม | แบบประเมิน |
| | 2 | ควรพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในจังหวัดภาคใต้ชายแดนที่ยังล้าหลัง ขรุขระ และไม่ปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพ มีความเท่าเทียมกับพื้นที่อื่น ๆ และสามารถเชื่อมต่อและเชื่อมโยงไปยังประเทศในอาเซียน เช่น ประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียได้ ซึ่งจะทำให้เกิดความมั่นคง ความเชื่อมั่น การยอมรับของประชาชน และสันติสุขในพื้นที่ | นางพาตีเมาะ สะดียามู ผู้ว่าราชการจังหวัดปัตตานี | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามด่านชายแดนทุกด่านให้สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซียได้อย่างสะดวกสบาย | | |

### 7.5.5 ผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา) เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ห้องประชุมฟอร์จูน 1 ชั้น 1 โรงแรมแกรนด์ฟอร์จูน อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยนายศรีธรรม ราชแก้ว รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **61** คน

**นายศรีธรรม ราชแก้ว**

รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช

**นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ**

ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

วิทยากร

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.5.5 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

**ตารางที่ 7.5.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | เร่งรัดพัฒนาเส้นทางจากกาญจนบุรี - ราชบุรี - หนองหญ้าปล้อง - แก่งกระจาน - ท่ายาง ให้มีทางเลือกในการเดินทางมายังภาคใต้เพิ่มเติมนอกจาก ทล. 4 หากพัฒนาช้าจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางและท่องเที่ยวที่จะมายังภาคใต้ | นายศรีธรรม ราชแก้ว รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการใช้เส้นทางกระบี่ - ขนอมในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งการปรับปรุงก่อสร้างและเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายหลักในแนวเหนือ - ใต้ จะทำให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ที่จะย้ายจากฝั่งอันดามันมายังอ่าวไทย | | |
| | 3 | ควรพัฒนาเส้นทางสายวัฒนธรรมและเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ที่จะผลักดันเป็นมรดกโลก เช่น วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร และรอบทะเลสาบสงขลา เป็นต้น | | |
| | 4 | ควรพัฒนาปรับปรุงเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งผลิตยางพาราที่มีความสำคัญต่อการส่งออก ให้มีประสิทธิภาพเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และขนส่งได้ทุกฤดูกาล | | |
| | 5 | ควรพัฒนาปรับปรุงเส้นทางเชื่อมต่อจากพื้นที่แหล่งผลิตภาคการเกษตรของจังหวัดนครศรีธรรมราชที่มีการพัฒนาพื้นที่เกษตรแปลงใหญ่ที่ทันสมัย เช่น ผัก ผลไม้ รวมทั้งท่าเรือและแหล่งประมง และสามารถส่งไปยังพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่มีพื้นที่เกษตร เช่น จังหวัดภูเก็ต กระบี่ เป็นต้น ให้เป็นเส้นทางขนส่งที่มีประสิทธิภาพ | | |
| | 6 | ควรพัฒนาเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวรองอื่น ๆ ที่ไม่ใช่จังหวัดภูเก็ตและเกาะสมุย (มีมากกว่า 41% ของนักท่องเที่ยวในภาคใต้) เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของการท่องเที่ยวและกระจายรายได้ไปยังพื้นที่อื่น ๆ | | |
| | 7 | มีการสำรวจและออกแบบเส้นทางหลักที่สามารถเชื่อมโยงจังหวัดในภาคใต้เข้าด้วยกัน เช่น เส้นทางเชื่อมกระบี่ - ขนอม ให้เกิดความสมบูรณ์ตลอดแนวเส้นนทางและเชื่อมต่อเข้าสู่เส้นทางหลัก โดยเฉพาะจุดเริ่มต้นและจุดปลายของเส้นทาง เพราะจะทำให้เกิดการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยไปสู่อันดามันได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ปรับปรุงถนนที่เชื่อมจากถนนใหญ่เข้าสู่สถานีขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากเป็นทางแคบ ควรขยายทางหรือเพิ่มช่องจราจร เพื่อรองรับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ได้ | นายอรรจน์ สุวรรณนุรักษ์ ประธานสภาอุสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 8 | ในอดีตเคยมีการศึกษาเส้นทางทุ่งสง - อ่าวลึก แต่โครงการไม่ได้ดำเนินการต่อ จึงเสนอให้ผลักดันโครงการให้เกิดขึ้นจริง เนื่องจากเส้นทางทุ่งสง - ทุ่งใหญ่ เป็นทางคดเคี้ยวและมีระยะทางไกล จึงมีความไม่ปลอดภัยหรืออาจเกิดอุบัติเหตุ | นายวีระชัย เค้าไพบูลย์ ประธานอาวุโส สภาอุตสาหกรรม จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 9 | ควรปรับปรุง ทล. 401 ช่วงหมู่ 9 บ้านด่านภาษี ไปยังท่าเทียบเรือ เนื่องจากปัจจุบันถนนดังกล่าวไม่ได้มาตรฐาน | | |
| | 10 | ควรดูแลบำรุงรักษาถนนช่วงที่ผ่าน บขส. จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากมีสภาพชรุดชระและทรุดโทรม | นางอรัญยา อินรงค์ หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 11 | ควรขยายช่องจราจร ทล. 41 ช่วงบ้านตาล - ช้างกลาง เพื่อรองรับปริมาณจราจรจากภาคการท่องเที่ยวและการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร | | |
| | 12 | ควรปรับปรุงถนนสาย พช.4050 ไปยังทางหลวงชนบท นบ.1011 เนื่องจากมีสภาพชำรุดและทรุดโทรม | นางสุนันทา สกุลสันติ์ ผู้แทนธนารักษ์พื้นที่ จังหวัดพัทลุง | การสัมมนาฯ |
| ทางราง | 1 | ควรพัฒนาเส้นทางรถไฟเลียบชายฝั่งอ่าวไทย เพื่อเชื่อมต่อจังหวัดนครศรีธรรมราชกับสุราษฎร์ธานี และสงขลา และควรพัฒนาเส้นทางจากประเทศมาเลเซีย - หาดใหญ่ – ทุ่งสง ก่อนการพัฒนาเส้นทางจากชุมพร - ทุ่งสง - หาดใหญ่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ และเพิ่มเส้นทางรถไฟจากอำเภอหาดใหญ่มายังตัวเมืองนครศรีธรรมราช เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภายในตัวอำเภอเมือง | นายอรรจน์ สุวรรณนุรักษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | พัฒนาระบบขนส่งทางรางเพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้า โดยปรับปรุงให้มีคุณภาพและทันสมัย | นายเฉลิมพล เอียดวุ่น นายช่างโยธาปฏิบัติงาน แขวงทางหลวงพัทลุง | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | พัฒนาท่าเทียบเรือเอกชนให้เป็นท่าเทียบเรือน้ำลึก เนื่องจากจังหวัดนครศรีธรรมราชส่งออกแร่ไปต่างประเทศหลายแสนตันต่อปี | นายวีระชัย เค้าไพบูลย์ ประธานอาวุโสสภาอุตสาหกรรม จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | พัฒนาพื้นที่บริเวณอ่าวปากพนังเป็นท่าเรือชายฝั่ง เพื่อเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนามและมาเลเซีย รวมถึงภาคกลางและภาคตะวันออกผ่านอ่าวไทย | นายรุจาธิตย์ สุชาโต ประธานอาวุโสสภาอุตสาหกรรม จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางน้ำ (ต่อ) | 3 | ทบทวนโครงการท่าเรือข้ามฟากระโพด - หาดแสนสุข สำป่า เพราะอาจจะมีผลกระทบต่อวิถีชาวบ้านและชุมชนในพื้นที่ | นายนิพนธ์ วงประสูต นายช่างเทคนิคชำนาญงาน ศูนย์ราชการจังหวัดสงขลา | แบบประเมิน |
| ทางอากาศ | 1 | ควรติดตั้งป้ายบอกทางไปยังท่าอากาศยานจังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากมีจำนวนน้อย รวมถึงควรกระตุ้นหรือสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น | นายอรรจน์ สุวรรณนุรักษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | พัฒนาระบบขนส่ง (Feeder) ผ่านเส้นทางจากสิชล - ขนอม เพื่อสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวผ่านระบบขนส่งอื่นนอกเหนือจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น | นางสาวฐานนันท์ อุบลจง พนักงานการตลาด 6 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพัฒนาระบบขนส่งเข้าถึงอำเภอควนขนุนและอำเภอเมืองพัทลุงบางส่วน เพื่อเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ในจังหวัด | | |
| | 3 | สถานีขนส่งของจังหวัดนครศรีธรรมราชมีสภาพทรุดโทรม ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ไม่สามารถให้บริการเพื่อรองรับผู้โดยสารได้ และไม่มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ทดแทน เพื่อช่วยกระจายผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้เลย อาทิ รถโดยสารสาธารณะหรือรถเช่า เป็นต้น | นางอรัญยา อินรงค์ หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรพัฒนาคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะในตัวเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราชให้ดีขึ้น เช่น รถสองแถว รถตู้ หรือรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น เนื่องจากมีโครงข่ายและแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเดิมในพื้นที่ที่ครอบคลุมแล้ว | นางสาวมยุรีย์ สาชุม นักวิชาการแรงงานชำนาญการ สำนักงานแรงงานจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 5 | ควรปรับปรุงสถานีขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากมีความทรุดโทรม เสนอให้พัฒนาเป็นสถานีขนส่งกึ่งศูนย์การค้าฯ โดยพัฒนาควบคู่ไปกับเส้นทางการเข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการสาธารณะที่ครบวงจร | นายอรรจน์ สุวรรณนุรักษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 6 | พัฒนาระบบโครงข่ายสาธารณะให้มีความพร้อมในการใช้บริการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพครบวงจร | นายสาวิตร ชุมจินดา นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรชำนาญการ สำนักงานเกษตรจังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.5.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การจัดทำแผน | 1 | แผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจะช่วยสนับสนุนแผนการพัฒนาทั้งในด้านของการท่องเที่ยว การขนส่งสินค้า และอุตสาหกรรม | นายศรีธรรม ราชแก้ว รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพัฒนาระบบการคมนาคมเพื่อกระจายกลุ่มนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ออกจากอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ | | |
| | 3 | ควรพิจารณาแผนการจัดการระบบการขนส่งให้เชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว รวมถึงสอดคล้องกับการจัดการผังเมือง เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดินและระยะถอยร่น เป็นต้น ยกตัวอย่างเส้นทางที่มุ่งสู่พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าในจังหวัด แต่ทั้งสองฝั่งถนนถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ทำให้ไม่สามารถพัฒนาหรือใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งลงได้ | นายอรรจน์ สุวรรณนุรักษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ขอให้เพิ่มโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมฝั่งอ่าวไทย - ฝั่งอันดามัน ลงในแผนปฏิบัติการฯ | | แบบประเมิน |
| | 5 | บริเวณชายฝั่งอำเภอขนอมเป็นช่องรับลมและมีกระแสน้ำแรง จึงมีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลายได้ อาทิ การก่อสร้างสะพาน หรือการติดตั้งกังหันลม เป็นต้น | นายรุจาธิตย์ สุชาโต ประธานอาวุโส สภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 6 | แผนการปรับปรุงและพัฒนาถนนเชื่อมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและการพัฒนาระบบขนส่งจากศูนย์กลางขนส่ง (Hub) สู่แหล่งท่องเที่ยวโครงการย่อยภายในจังหวันครศรีธรรมราชยังไม่มีความชัดเจน เนื่องจากมีขอบเขตการศึกษาที่กว้างและยังไม่ระบุเจาะจงพื้นที่ รวมถึงควรกำหนดให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) | นางสาวฐานนันท์ อุบลจง พนักงานการตลาด 6 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| การท่องเที่ยว | 1 | ควรหาแนวทางโครงการ หรือแหล่งท่องเที่ยวที่จะจูงใจนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซีย เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่อื่นนอกเหนือจากอำเภอหาดใหญ่ | นายรุจาธิตย์ สุชาโต ประธานอาวุโส สภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในตัวเมืองนครศรีธรรมราชช่วงกลางคืน | นางสาวมยุรีย์ สาชุม นักวิชาการแรงงานชำนาญการ สำนักงานแรงงานจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.5 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อ่าวไทย (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| การท่องเที่ยว (ต่อ) | 3 | ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูงมาก แต่การเจริญเติบโตเกิดการหยุดชะงักไม่พัฒนา หรือขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง จะมีวิธีการอย่างไรให้ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพอย่างยั่งยืน และมีศักยภาพการพัฒนาหลายด้านอย่างเหมาะสม เต็มศักยภาพของพื้นที่ และการรักษาสิ่งแวดล้อม | นายอนุสรณ์ ปราโมทย์มณีรัตน์ ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| อื่น ๆ | 1 | การกำหนดแนวทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม การอำนวยความสะดวกการเดินทาง เพื่อการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียเดินทางจากหาดใหญ่มายังจังหวัดนครศรีธรรมราช - ชุมพร ได้อย่างสะดวก | นายศรีธรรม ราชแก้ว รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 2 | เขตพื้นที่คลังสินค้าในจังหวัดนครศรีธรรมราชไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการ ควรมีการกำหนดหรือขยายพื้นที่ในการจัดผังเมืองเพิ่มเติม | นายอรรจน์ สุวรรณนุรักษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 3 | ควรเพิ่มพื้นที่กระจายผลผลิตทางการเกษตรและประมงจังหวัดนครศรีธรรมราช อาทิ ตลาดหรืออุตสาหกรรมแปรรูป เป็นต้น | นายรุจาธิตย์ สุชาโต ประธานอาวุโส สภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินประเภทเกษตรกรรมและอนุรักษ์ ทำให้ไม่สามารถพัฒนาหรือต่อยอดผลผลิตภายในจังหวัดได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จึงควรปรับปรุงการใช้ประโยชน์ผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราชให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้มากขึ้น | นายรุจาธิตย์ สุชาโต ประธานอาวุโส สภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช | การสัมมนาฯ |
| | 5 | พัฒนาโครงการศูนย์กลางขนส่งสินค้าเกษตรจังหวัดสุราษฎร์ธานี | นายกำพล ลอยชื่น ประมงจังหวัดสุราษฎร์ธานี สำนักงานประมงจังหวัดสุราษฎร์ธานี | แบบประเมิน |
| | 6 | โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ - ทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าทางรางและทางบกของจังหวัดนครศรีธรรมราชเชื่อมโยงกับจังหวัดตรังและกระบี่ | นายสาวิตร ชุมจินดา นักวิชาการส่งเสริมการเกษตรชำนาญการ สำนักงานเกษตรจังหวัด | แบบประเมิน |

### 7.5.6 ผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน (จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล) เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องกนกบอลรูม ฮอลิเดย์อินน์ รีสอร์ท กระบี่ หาดอ่าวนาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ โดยมีนายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ เป็นประธาน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ จำนวน **74** คน

**นายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง**
รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่

**นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ**
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

มอบของที่ระลึก

วิทยากร

บรรยากาศการสัมมนาฯ

**รูปที่ 7.5.6 - 1 บรรยากาศการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน**

**ตารางที่ 7.5.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก | 1 | ควรพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางถนนที่เชื่อมโยงระหว่างอันดามันกับอ่าวไทย ให้มีทางเลือกในการเดินทางหลาย ๆ เส้นทาง และเป็นถนนที่มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว | นายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางถนนที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยง/เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่ง กับแหล่งท่องเที่ยว เกษตร และอุตสาหกรรม | | |
| | 3 | การพัฒนาเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวมีความล่าช้า เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อนุรักษ์ และในการพัฒนาควรมีการประสานระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการ เนื่องจากการดำเนินงานของภาครัฐเพียงอย่างเดียว อาจถูกจำกัดในเรื่องของงบประมาณและระเบียบข้อกฎหมาย | - | การสัมมนาฯ |
| | 4 | ควรผลักดันและพัฒนา ทล. 44 (Southern Seaboard, Land Bridge) จากจังหวัดระนอง - ชุมพรเชื่อมต่อไปยังอ่าวไทย ผ่าน ทล. 44 (บ.วังจา) ไปยัง อบต.นาเหนือ และลงมาบ้านโคกไคร จังหวัดพังงา เพื่อเป็นเส้นทางนำเข้า - ส่งออกสินค้าจากภาคใต้สู่ภาคกลางและประเทศข้างเคียง โดยเลือกใช้เส้นทางนี้เนื่องจากเส้นทางอื่นมีข้อจำกัดคือใกล้พื้นที่ท่องเที่ยวหรือพื้นที่อนุรักษ์ และเสนอให้มีการพัฒนาแนวเส้นทางอื่นควบคู่ เช่น เส้นทางไปยังเขาทะลุ อำเภอสวี เส้นทางไปยังอำเภอพะโต๊ะและอำเภอชะอุ่ม เป็นต้น | ดร. อดุลย์ ลือชัย ผู้แทนหอการค้าจังหวัดระนอง | การสัมมนาฯ |
| | 5 | สนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานควบคู่ไปกับเส้นทางเดินรถ โดยเพิ่มเส้นทางจักรยานจากท่าอากาศยานผ่านอำเภอเหนือคลองไปยังสระมรกต (ถนนสายโรแมนติก) เส้นทางไปยังอำเภออ่าวลึก และท่าเลน - ในสระ เป็นต้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับเกษตรกรในฤดูรอเก็บเกี่ยว | นายตรรก ศิริวรรณ รองประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| | 6 | ควรสร้างสะพานเชื่อมแผ่นดินไปเกาะลันตา และสร้างโครงข่ายถนนรอบเกาะลันตา เพื่อรองรับการท่องเที่ยว | นายไชยรัตน์ โอภาสพิมลธรรม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางบก (ต่อ) | 7 | ควรขยายช่องจราจรเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด เช่น ตรัง - กระบี่ ตำบลควนกุน และเชื่อมต่อไปยังถนนทางหลวงหรือถนนทางชนบท เพื่อใช้เป็นเส้นทางหลักขนส่งสินค้าเพื่อการเกษตรระหว่างจังหวัด | นายสิทธิชญาน์ ชลวิศิษฎ์ เลขาธิการหอการค้าจังหวัดตรัง | การสัมมนาฯ |
| | 8 | ดูและบำรุงรักษาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและแหล่งท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าภาคเกษตร | นายณัฐพงศ์ เพียรดี นักวิชาการพลังงานชำนาญการ สำนักงานพลังงานจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| | | การขนส่งสินค้าประเภทยางก้นถ้วยหรือประมงจะปล่อยน้ำเสียลงบนถนน ควรสร้างจุดสำหรับทิ้งน้ำเสียโดยเฉพาะ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน | | |
| | 9 | พัฒนาถนนสายรองที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและชุมชน อาทิ บริเวณท่าดินแดง อำเภอท้ายเหมือง บ้านโคกไคร หรือตำบลคลองเคียน เป็นต้น โดยพิจารณาถึงความปลอดภัย | นายธีรวัฒน์ หัสนี ผู้แทนองค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา | การสัมมนาฯ |
| | 10 | ทล. 4 บริเวณจังหวัดพังงาควรพัฒนาเป็นช่องจราจร 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง | | |
| | 11 | ควรเร่งรัดแผนงานการซ่อมแซมถนนต่าง ๆ โดยเฉพาะถนนที่เชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัด ส่งเสริมให้มีสภาพการจราจรที่ดี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัด | นางสาวปิยาพัชร เครือเอียด นักศึกษาฝึกงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 12 | เสนอให้พัฒนาระบบคมนาคมทางถนน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัด เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวกและลดต้นทุนในการเดินทาง ทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม | นายธณาสาร ลักษะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดภูเก็ต | แบบประเมิน |
| | 13 | สนับสนุนให้มีโครงการขยายเขตทางถนนเป็น 4 ช่องจราจรในเส้นทางระหว่างจังหวัดระนอง - พังงา | นายณัฐพร ดวงแป้น รองปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดระนอง | แบบประเมิน |
| ทางราง | 1 | ควรพัฒนาระบบรางภาคใต้ทั้งสายหลัก และสายรองให้สมบูรณ์และต่อเนื่อง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางเนื่องจากมีต้นทุนต่ำ และประหยัดพลังงาน เช่น เส้นทาง สุราษฎร์ธานี - พังงา - กระบี่ - ภูเก็ต | นายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| | 2 | การพัฒนาบริเวณสถานีเป็นลานกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) บริเวณสถานีรถไฟกันตัง | นายสิทธิชญาน์ ชลวิศิษฎ์ เลขาธิการหอการค้าจังหวัดตรัง | การสัมมนาฯ |

**ตารางที่ 7.5.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ทางราง (ต่อ) | 3 | ขอให้ทบทวนโครงการส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางในจังหวัดพังงา โดยเฉพาะรถไฟฟ้า | นายณรงค์ทรรศน์ กลิ่นเกษร นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| | 4 | สนับสนุนให้การดำเนินการขยายโครงข่ายคมนาคมทางรางในพื้นที่จังหวัดพังงา | นายวิศิษฎร์ ขวัญดี เจ้าพนักงานประมงอาวุโส สำนักงานประมงจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| | 5 | จังหวัดระนองมีการเพาะปลูกและขนส่งปาล์มทุกวัน รวมถึงการส่งออกทุเรียน ซึ่งมีความจำเป็นที่ต้องมีระบบขนส่งทางรางที่ดี เพื่อขนถ่ายสินค้าทางการเกษตร | นายนพรัตน์ รัสภา พนักงานขับรถยนต์ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระนอง | แบบประเมิน |
| | 6 | สนับสนุนให้มีระบบขนส่งทางรางที่มีคุณภาพและครอบคลุมจังหวัดกระบี่ | ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม สำนักงานจังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |
| ทางน้ำ | 1 | เพิ่มศักยภาพให้แก่ท่าเรือชุมชน ท่าเรือเอกชน และท่าเรือพาณิชย์ และควรประชาสัมพันธ์ให้มาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น | นายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ควรพิจารณาสร้างสะพานท่าเรือกันตัง - ปะเหลียง เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำ เรือสินค้าและเรือประมง บริเวณปากแม่น้ำ จังหวัดตรังประสบปัญหาการขนส่งสามารถขนส่งได้เฉพาะช่วงน้ำขึ้นเท่านั้น จึงขอให้มีการขุดลอกร่องน้ำตลอดเส้นทางเดินเรือ | นายสิทธิชญาน์ ชลวิศิษฎ์ เลขาธิการหอการค้าจังหวัดตรัง | การสัมมนาฯ |
| | 3 | สนับสนุนให้การดำเนินการขยายโครงข่ายคมนาคมทางน้ำหรือท่าเรือน้ำลึกในพื้นที่จังหวัดพังงา | นายวิศิษฎร์ ขวัญดี เจ้าพนักงานประมงอาวุโส สำนักงานประมงจังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| | 4 | ขอให้ทบทวนการศึกษาเส้นทางการคมนาคมทางน้ำ และจัดหางบประมาณเพื่อขุดลอกร่องน้ำ ท่าเทียบเรือและแพปลาต่างๆ เช่น แพปลาพื้นบ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน | นางสาวอังคณา หนองทะเล ผู้แทนสมาคมชาวประมงจังหวัดกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 5 | ควรมีการเพิ่มเติมข้อมูลของการท่องเที่ยว เส้นทางการสัญจรบริเวณอ่าวทะเลนอก และท่าเรือท่องเที่ยวภายในอำเภอสุขสำราญ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือสำราญและท่าเรือพาณิชย์ สำหรับชาวประมงเพื่อจับปลาในฤดูฝน | นางสาวกชกร พรหมพิญญา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระนอง | แบบประเมิน |

**ตารางที่ 7.5.6 - 1 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการสัมมนาฯ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน (ต่อ)**

| รายการ | ลำดับ | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ | ชื่อ/หน่วยงานของผู้แสดงความคิดเห็น | ที่มา |
|---|---|---|---|---|
| ระบบขนส่งสาธารณะ | 1 | พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงได้ทั้งทางอากาศ ทางบก ทางรางและทางน้ำ | นายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| การจัดทำแผน | 1 | แผนงานโครงการควรมีการตรวจสอบเพื่อให้เกิดความคุ้มค่า สร้างมูลค่า ยกระดับคุณภาพชีวิต สร้างรายได้ และเพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงมองภาพรวมประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต | นายอนุวรรตน์ โหมดพริ้ง รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ | การสัมมนาฯ |
| อื่น ๆ | 1 | ควรชี้แจงเป้าหมายของการมีระบบรางและการใช้ระบบขนส่งมวลชน จะสามารถช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างไร | นายกิตติพงศ์ เพทาย วิศวกรชำนาญการ สำนักงานพลังงานจังหวัดตรัง | การสัมมนาฯ |
| | 2 | ทบทวนและหารือการรื้อโครงสร้างสัมปทานรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดกระบี่ ให้มีกำหนดระยะเวลา และเปิดสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ ๆ ที่ได้เสนอให้รัฐได้รับประโยชน์ต่อพื้นที่จริง ๆ | นางสาวรวีวรรณ แสงจันทร์ รองผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานกระบี่ | แบบประเมิน |
| | 3 | เห็นควรเร่งรัดบรรจุแผนงานโครงการทุกโครงการในระยะเร่งด่วน เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เพราะหากล่วงเลยเวลามากเกินไป ทำให้มีความเสี่ยงของบริบทพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละปี เช่น ถนนที่เขาหลักที่บริบทพื้นที่เปลี่ยนแปลง ทำให้แผนการก่อสร้างไม่สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่ในปัจจุบัน | ว่าที่ ร.ต. มังกาน อภิชาติ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดพังงา | แบบประเมิน |
| | 4 | กระทรวงคมนาคมควรดำเนินการศึกษาผลจากการวิจัยหรือ Model สู่การปฏิบัติเพราะการวางงบประมาณดังกล่าวมีความจำเป็น ดังนั้น จึงมุ่งเน้นการผลักดันสู่การพัฒนาตามแผนที่กำหนด เพราะตรงตามความต้องการของพื้นที่อยู่แล้ว | | |
| | 5 | เสนอให้มีการเผยแพร่คิวอาร์โค้ดโครงการให้เป็นสาธารณะและเข้าถึงได้ | นางสาวรัชดาภรณ์ จันทร์ชู พนักงานบริหารงานทั่วไป สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระนอง | แบบประเมิน |

## 7.6 การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

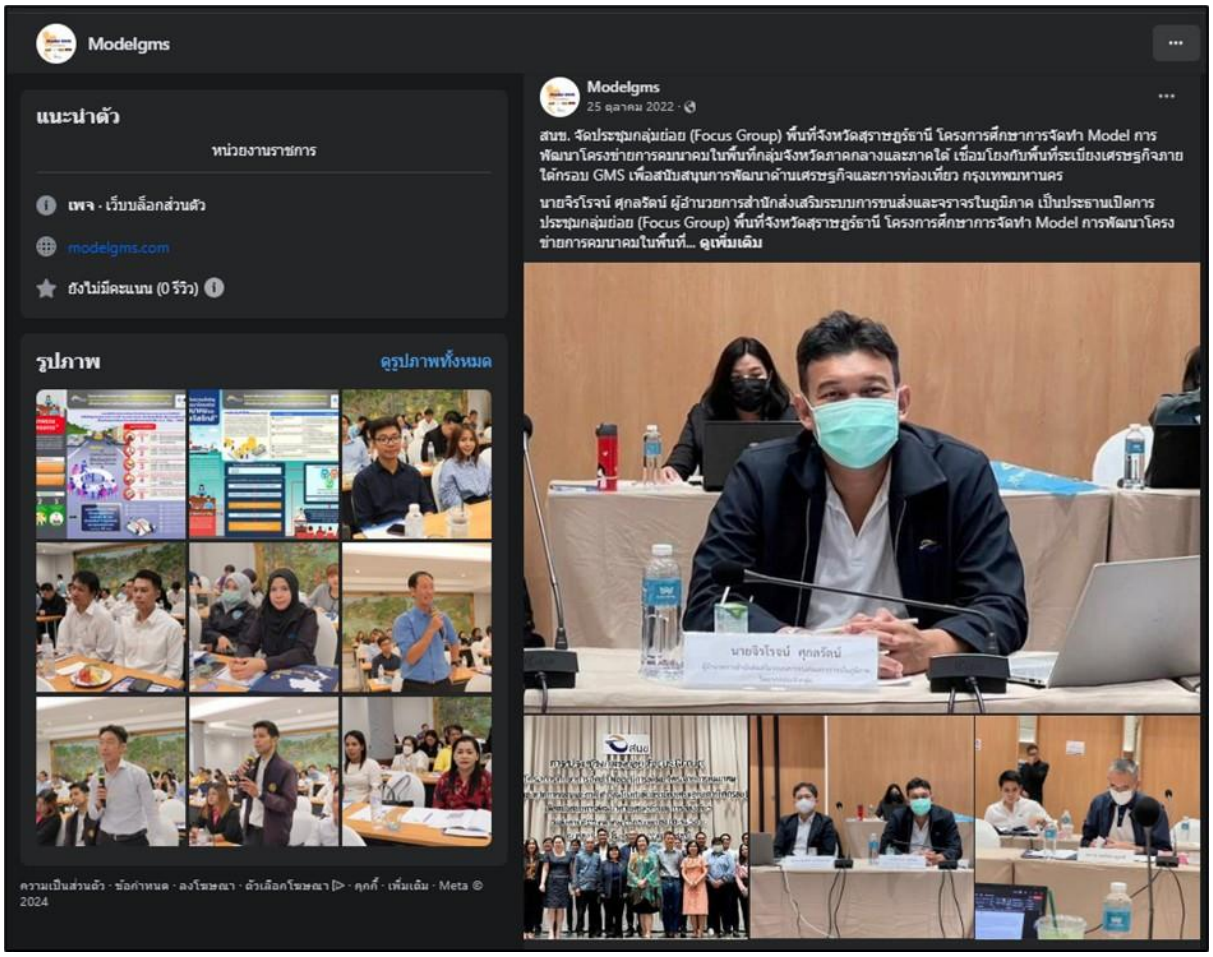
ที่ปรึกษาดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ www.modelgms.com เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ซึ่งเป็นที่นิยมทาง Social Media ในปัจจุบัน

สรุปจำนวนสถิติผู้เข้าชมข้อมูลข่าวสารและกิจกรรมโครงการ (อัพเดทข้อมูล ณ เดือนเมษายน)

1) ทางเว็บไซต์โครงการ www.modelgms.com จำนวน 9,055 คน
2) ทาง Facebook โครงการ https://web.facebook.com/Modelgms จำนวน 3,900 คน

**รูปที่ 7.6 - 1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ**

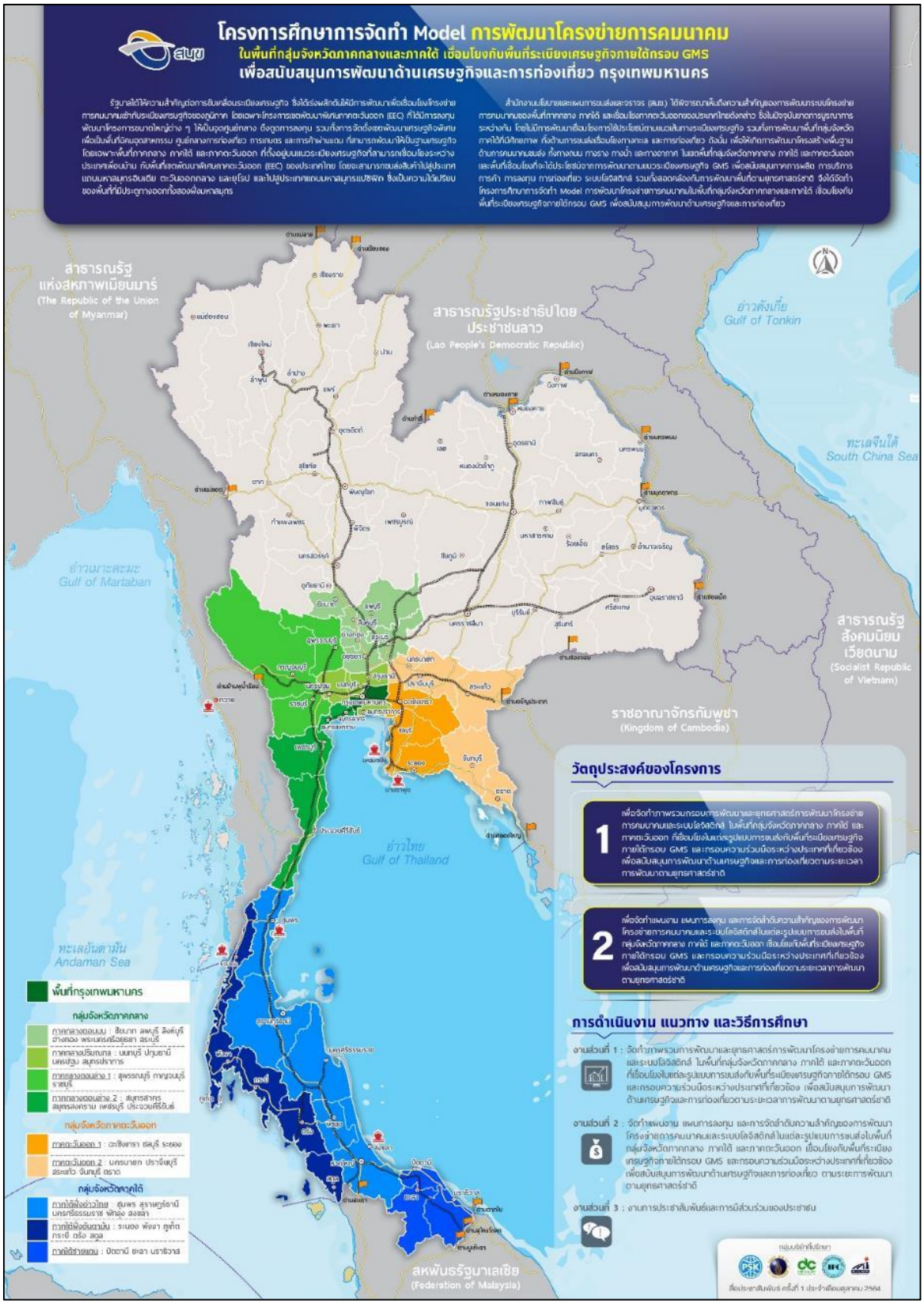
รูปที่ 7.6 - 2 ภาพตัวอย่าง Facebook ของโครงการ



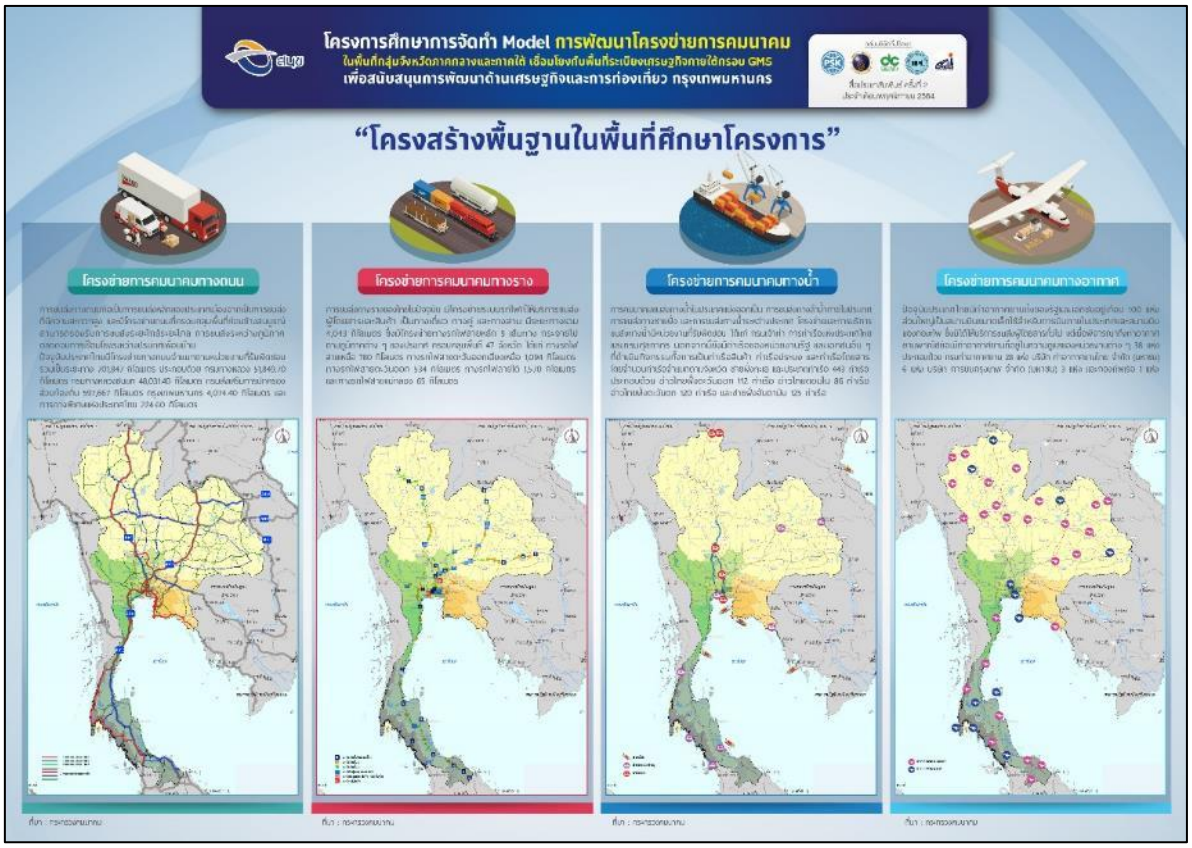

รูปที่ 7.6 - 2 ภาพตัวอย่าง Facebook ของโครงการ (ต่อ)

## 7.7 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายเดือน

นำข้อมูลหรือความรู้สรุปเป็นสารสนเทศ หรือการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์สำคัญ หรือมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ในลักษณะของ Infographic ที่ออกแบบเป็นภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหว ดูแล้วเข้าใจง่ายในเวลารวดเร็วและชัดเจน ทุกระยะ 1 เดือน ตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ

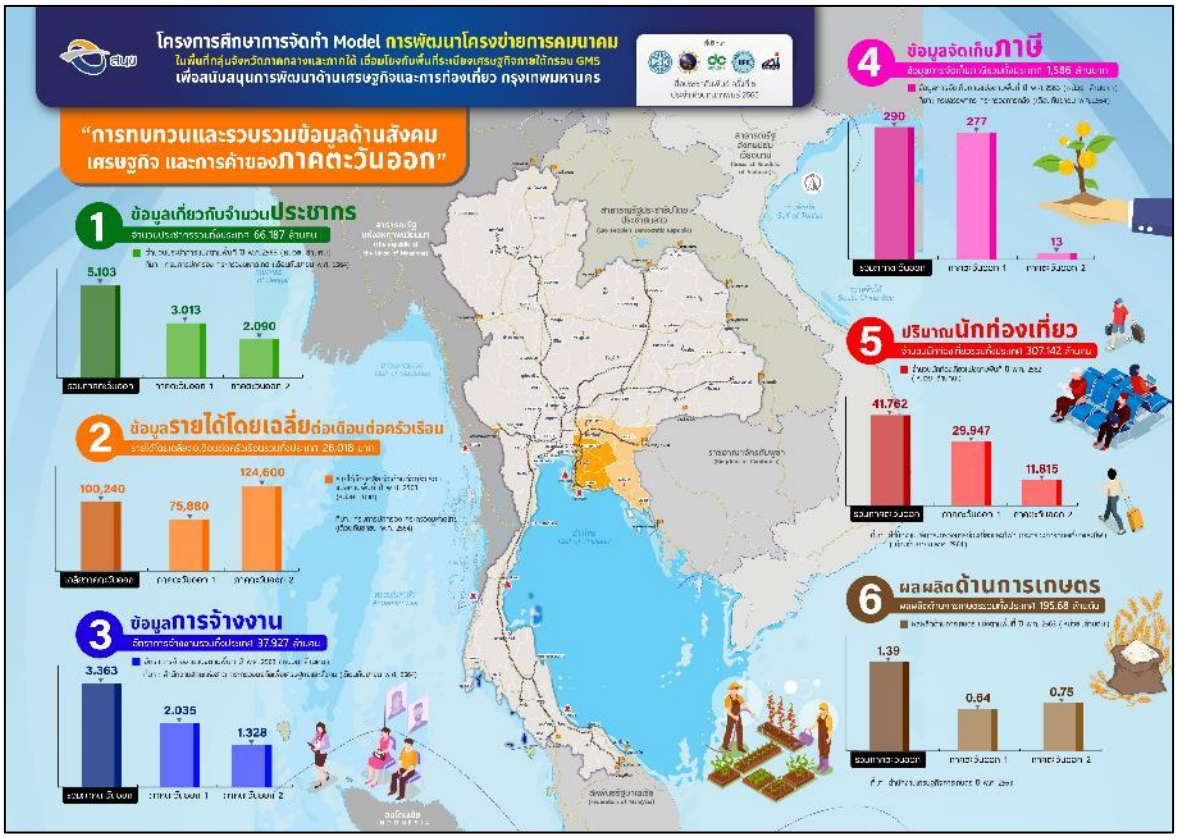



**รูปที่ 7.7 - 1 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนตุลาคม 2564**

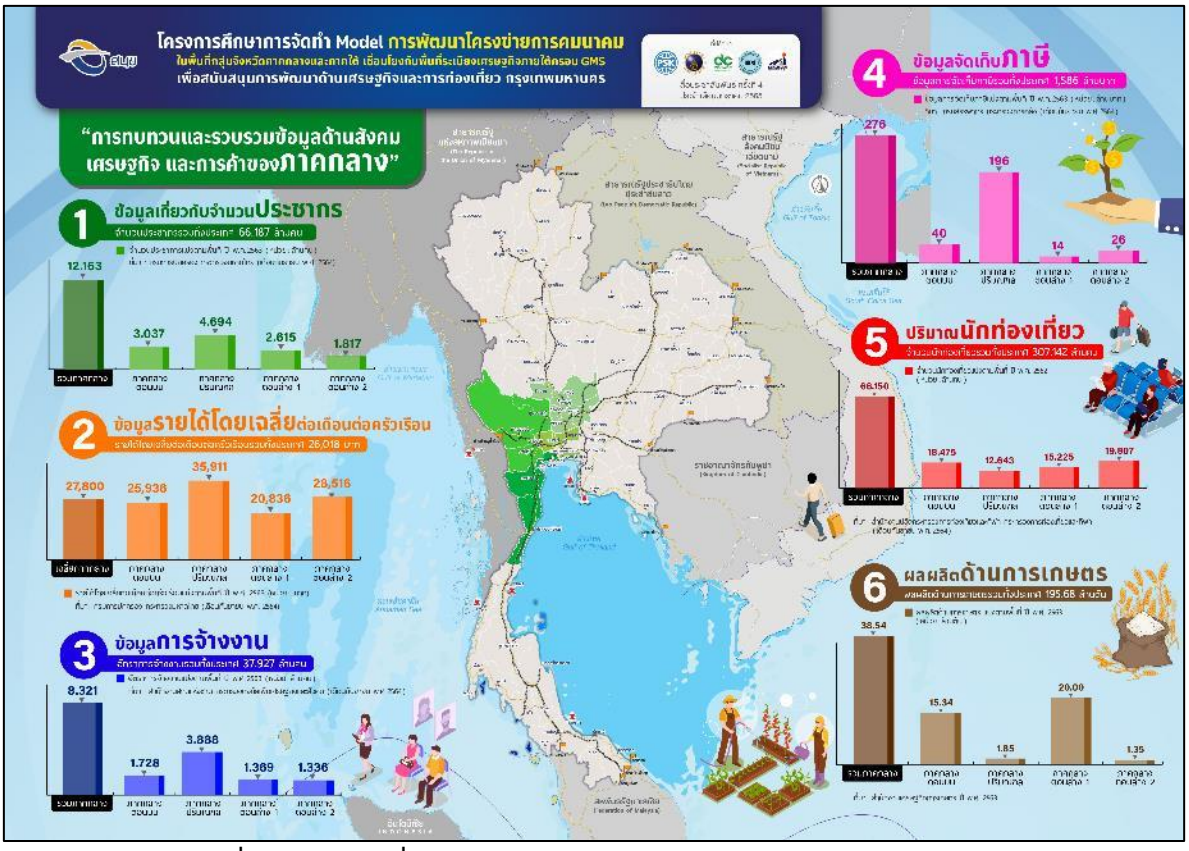



รูปที่ 7.7 - 2 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนพฤศจิกายน 2564

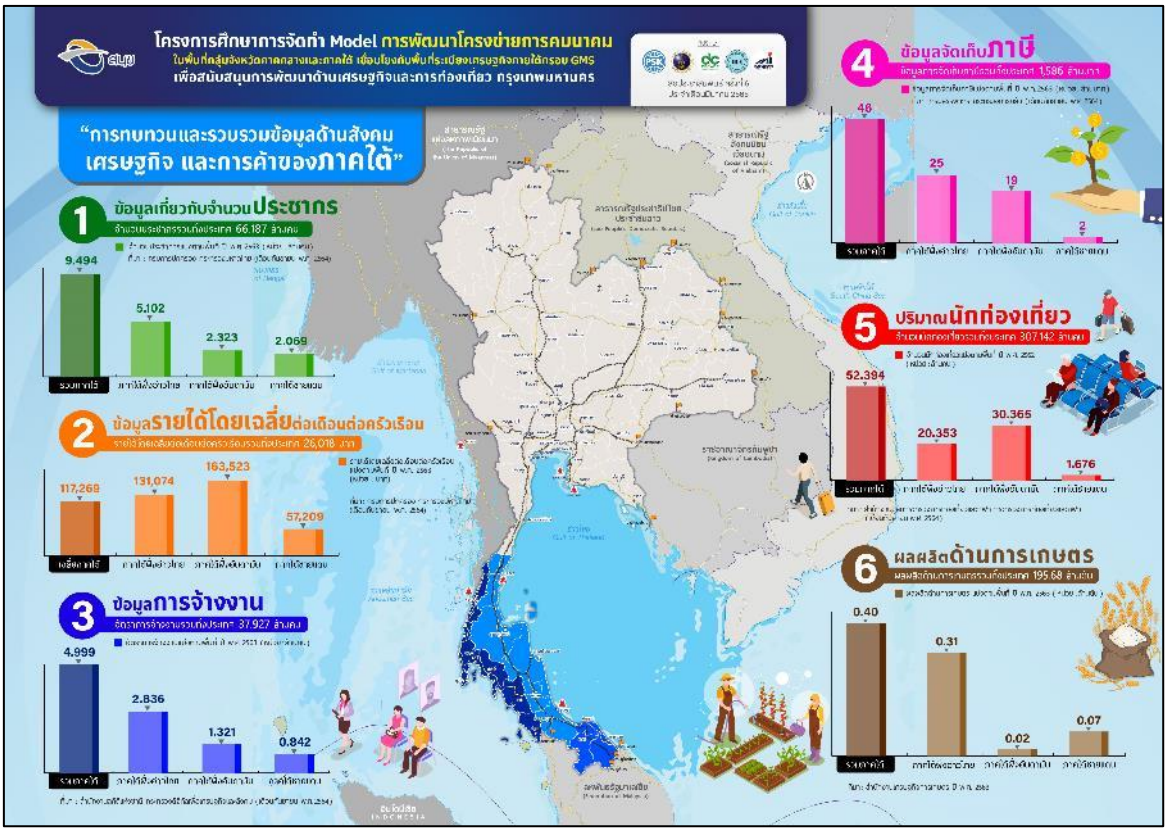
รูปที่ 7.7 - 3 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนธันวาคม 2564




รูปที่ 7.7 - 4 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมกราคม 2565




รูปที่ 7.7 - 5 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2565

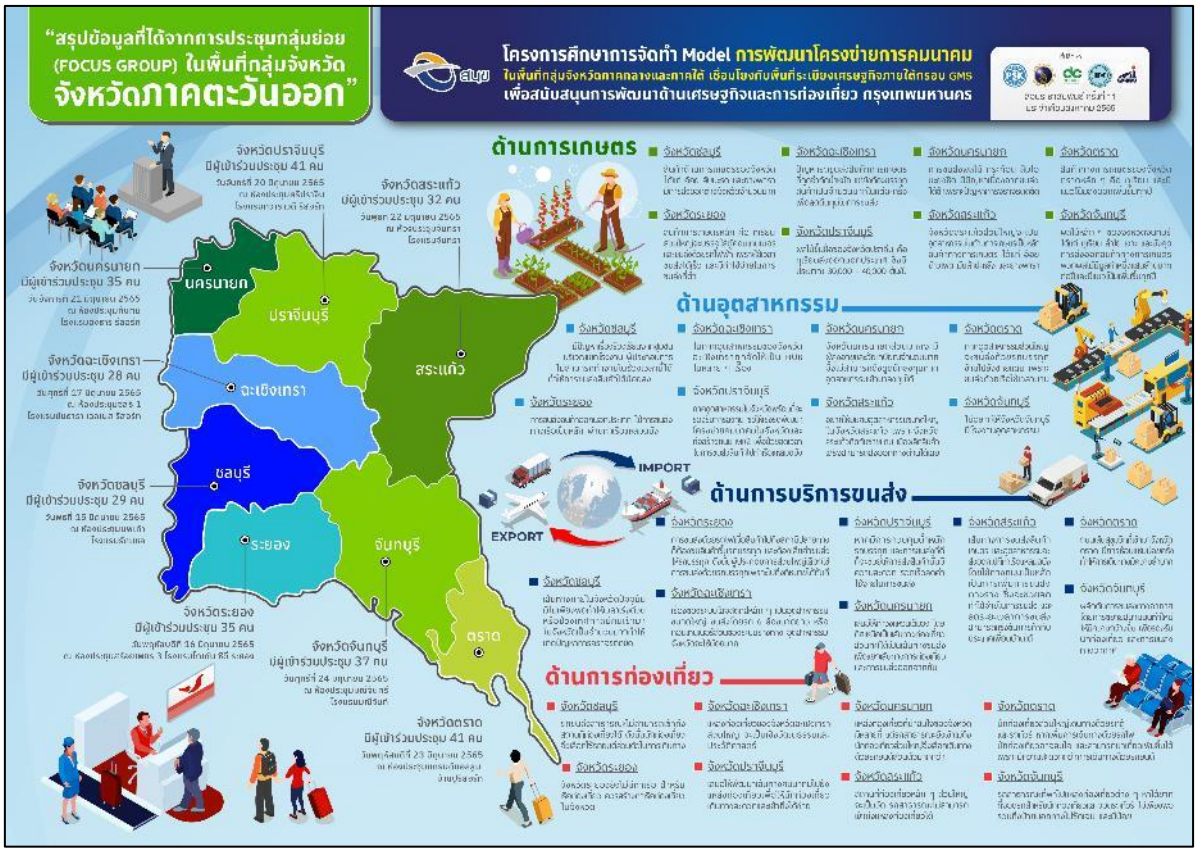



รูปที่ 7.7 - 6 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมีนาคม 2565

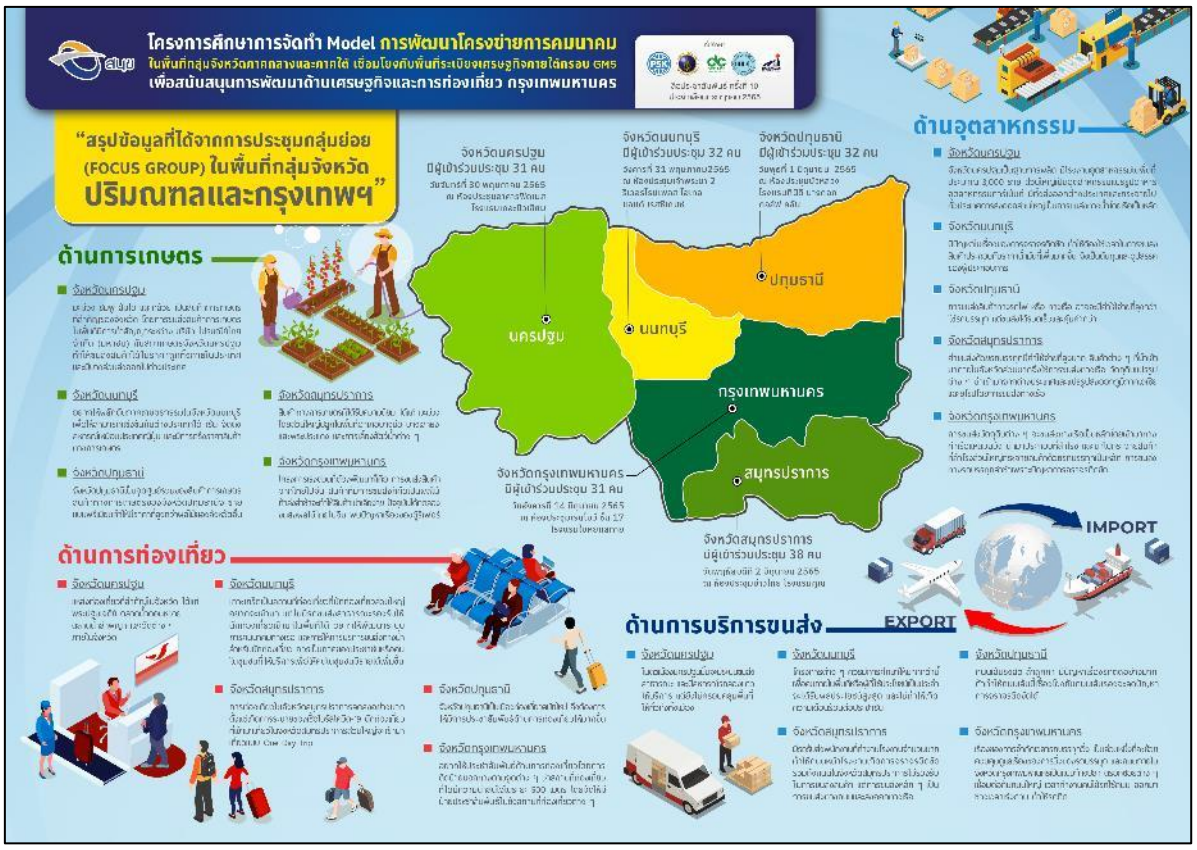
รูปที่ 7.7 - 7 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนเมษายน 2565

รูปที่ 7.7 - 8 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนพฤษภาคม 2565

รูปที่ 7.7 - 9 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมิถุนายน 2565

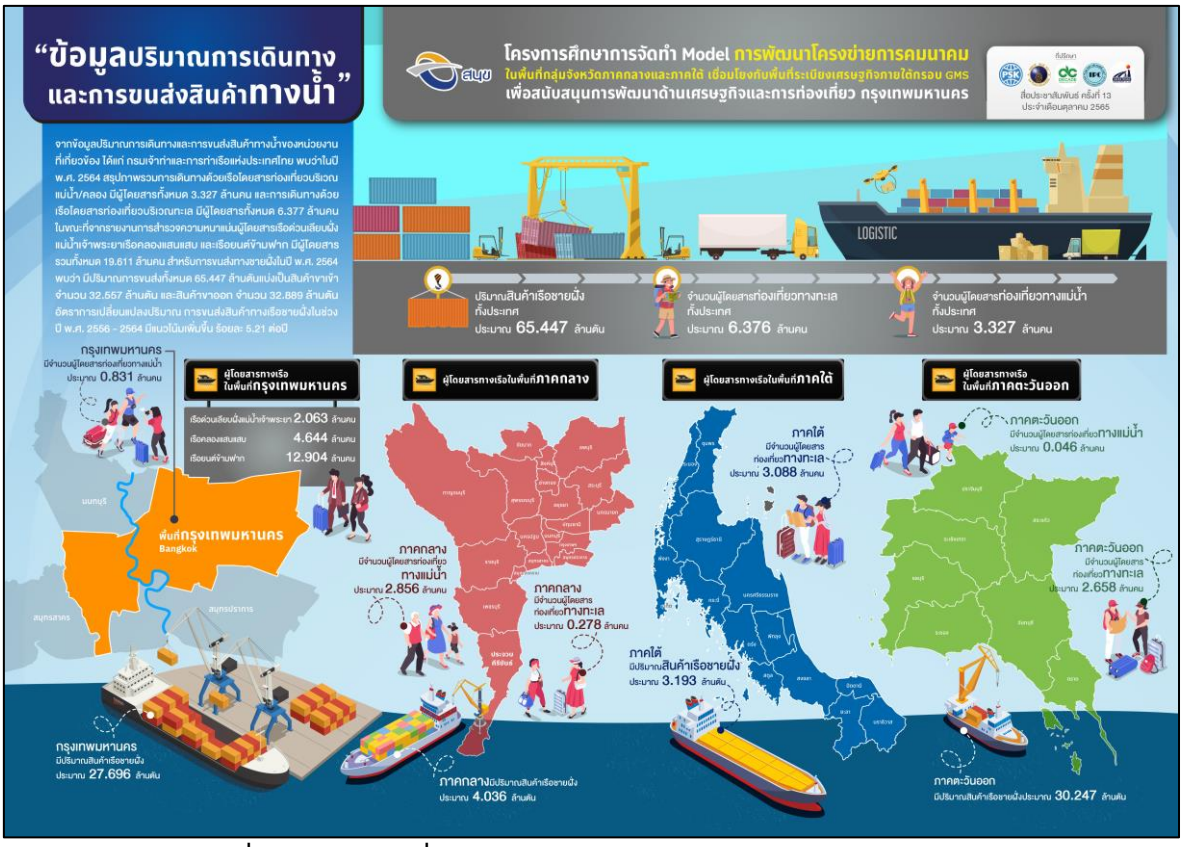



รูปที่ 7.7 - 10 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกรกฎาคม 2565




รูปที่ 7.7 - 11 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนสิงหาคม 2565

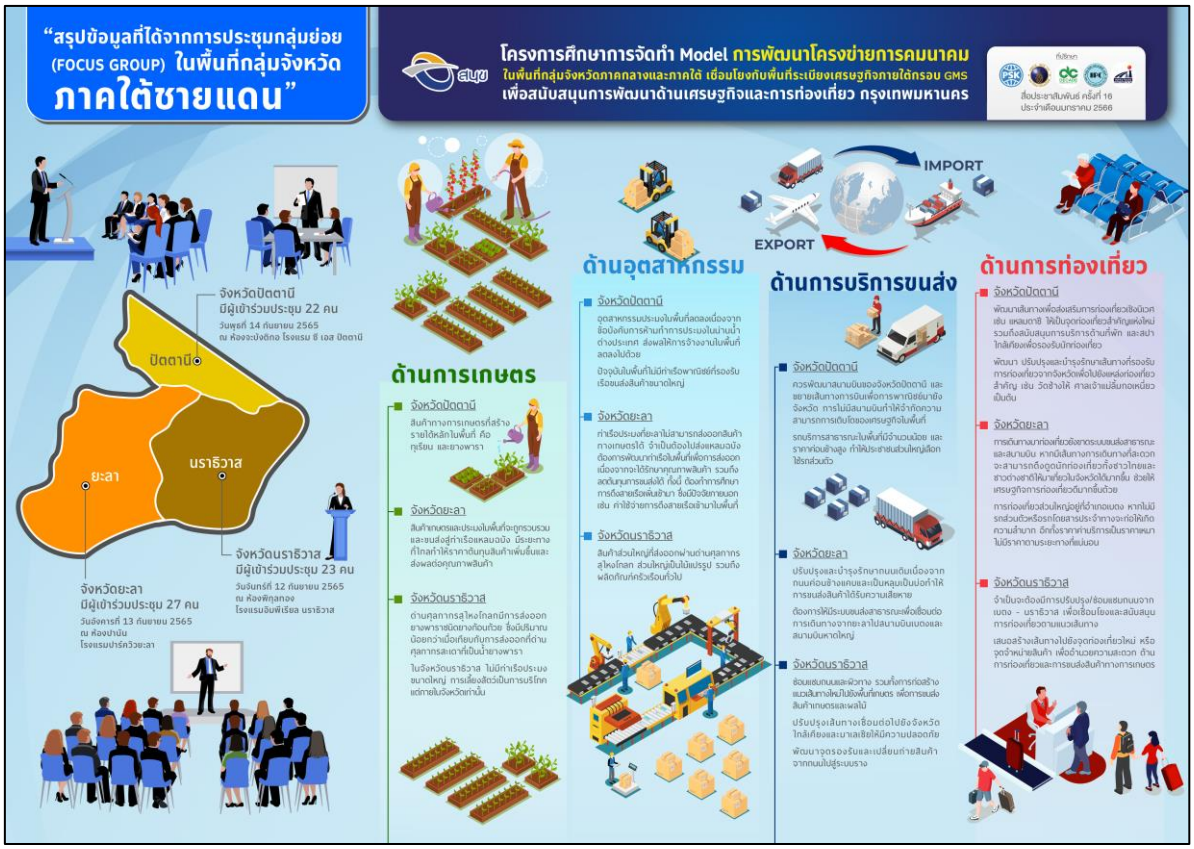
รูปที่ 7.7 - 12 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกันยายน 2565



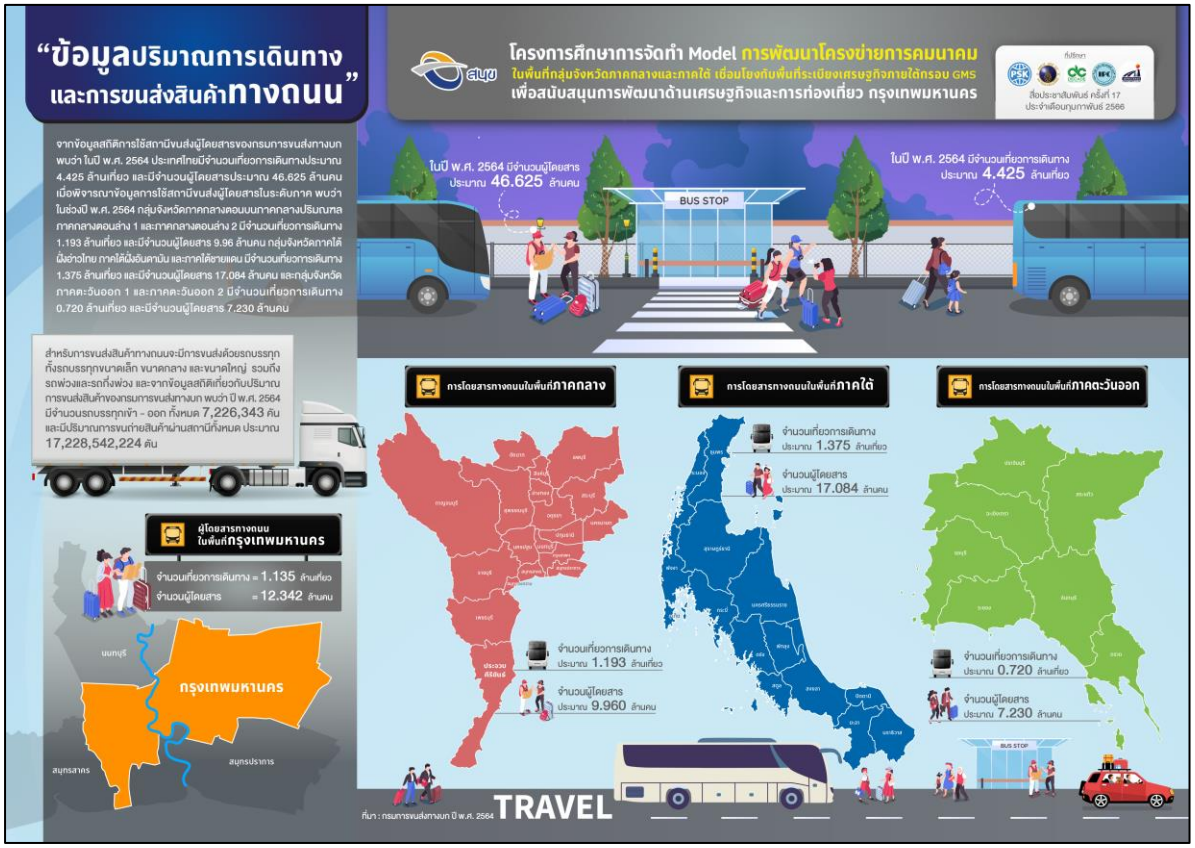

รูปที่ 7.7 - 13 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนตุลาคม 2565

รูปที่ 7.7 - 14 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนพฤศจิกายน 2565

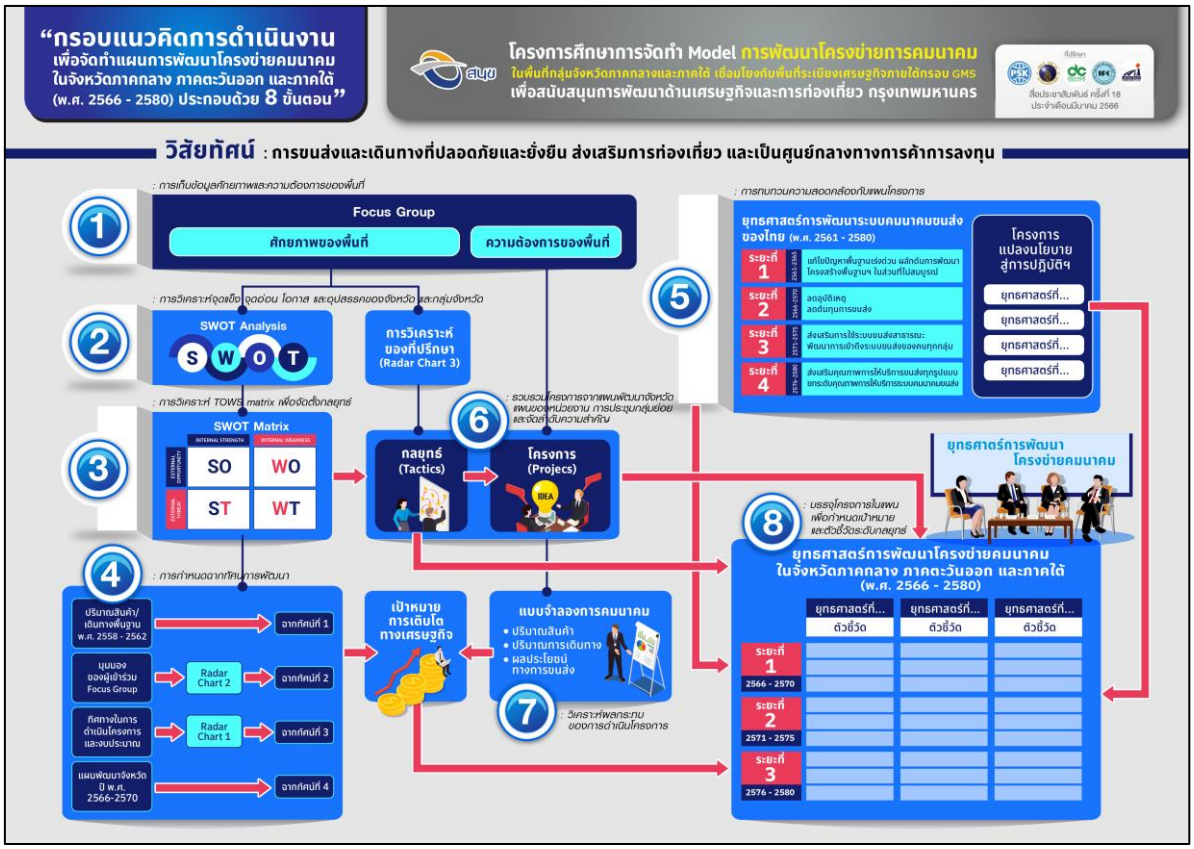
รูปที่ 7.7 - 15 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนธันวาคม 2565




รูปที่ 7.7 - 16 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมกราคม 2566

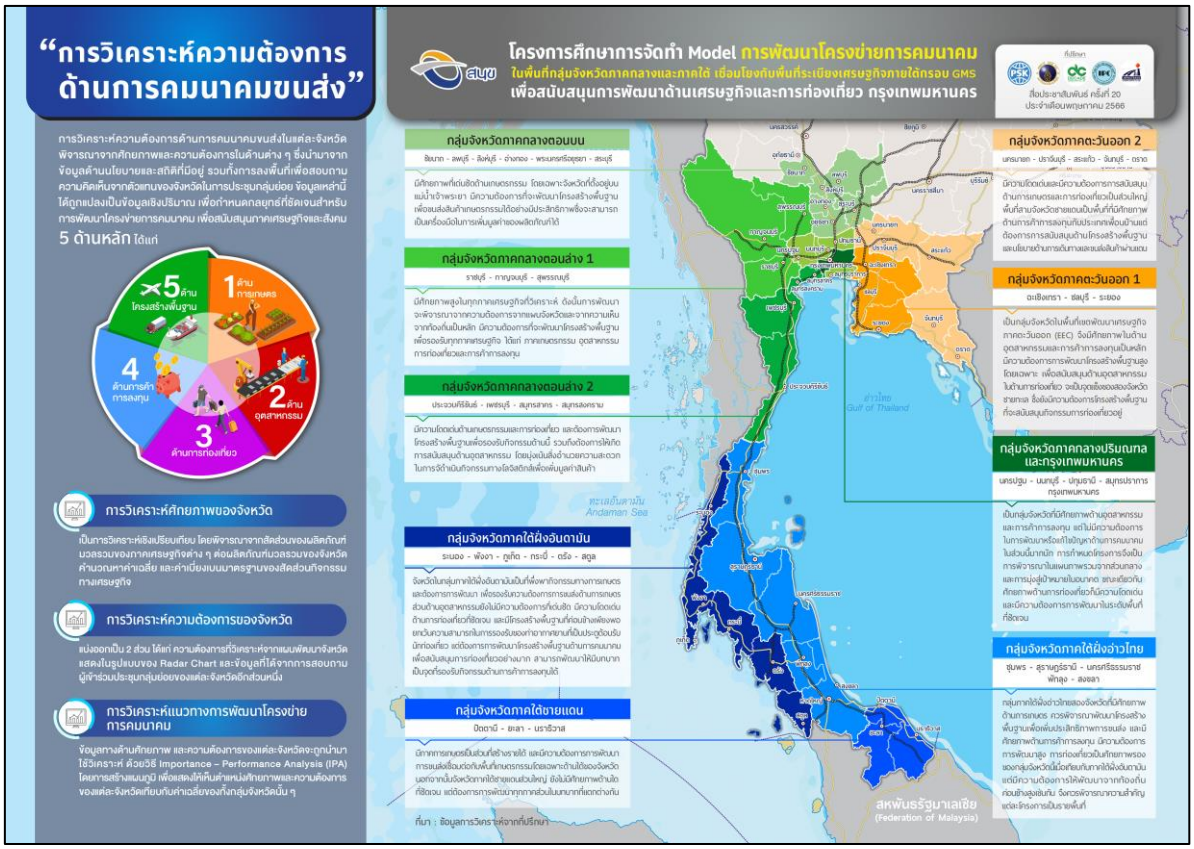



รูปที่ 7.7 - 17 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2566




รูปที่ 7.7 - 18 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมีนาคม 2566

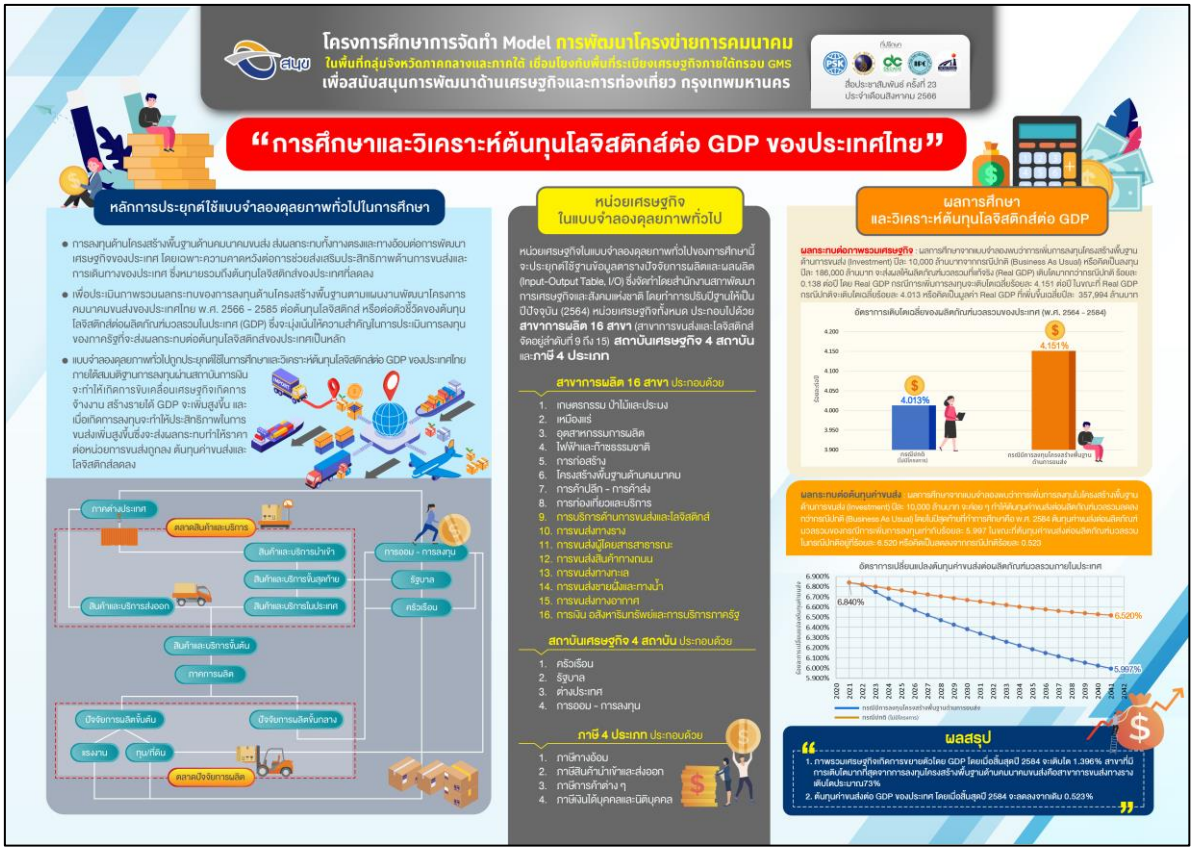
รูปที่ 7.7 - 19 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนเมษายน 2566



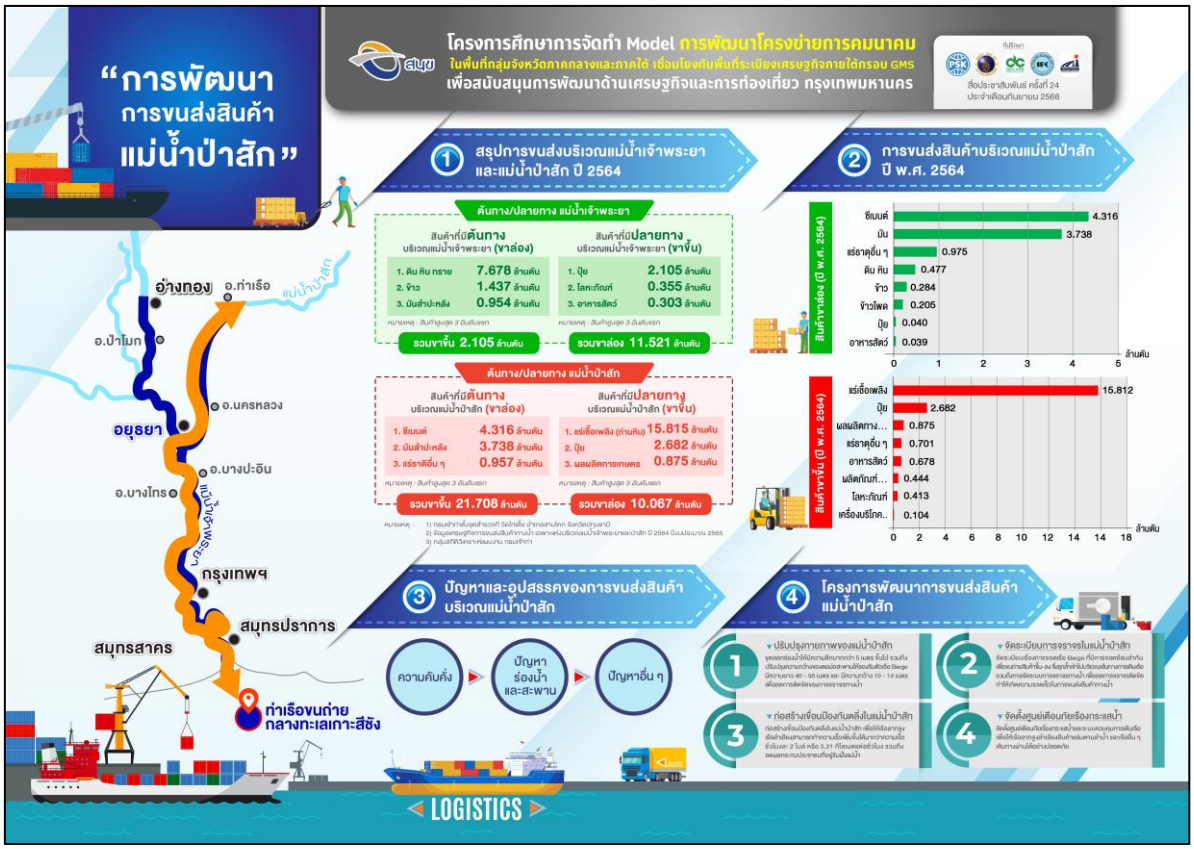

รูปที่ 7.7 - 20 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนพฤษภาคม 2566

รูปที่ 7.7 - 21 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมิถุนายน 2566

รูปที่ 7.7 - 22 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกรกฎาคม 2566

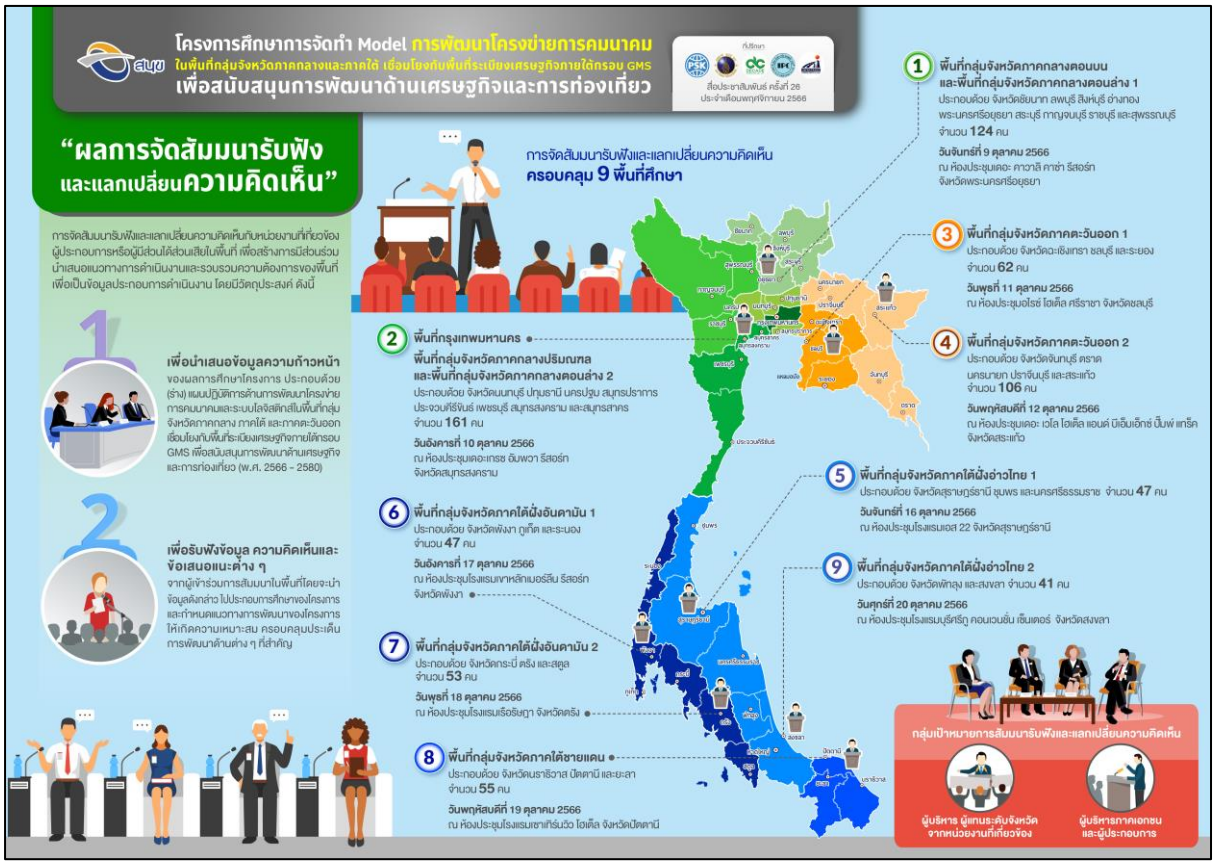



รูปที่ 7.7 - 23 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนสิงหาคม 2566




รูปที่ 7.7 - 24 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกันยายน 2566

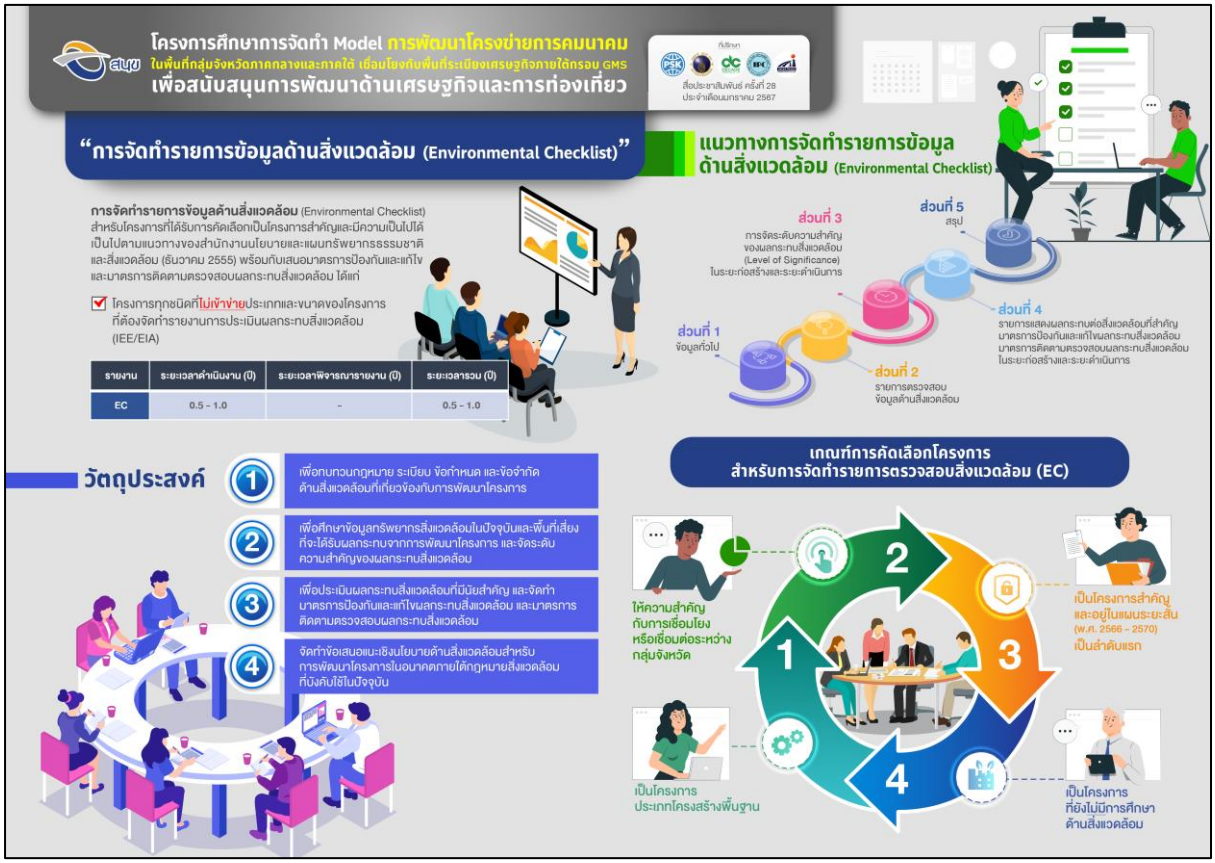
รูปที่ 7.7 - 25 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนตุลาคม 2566



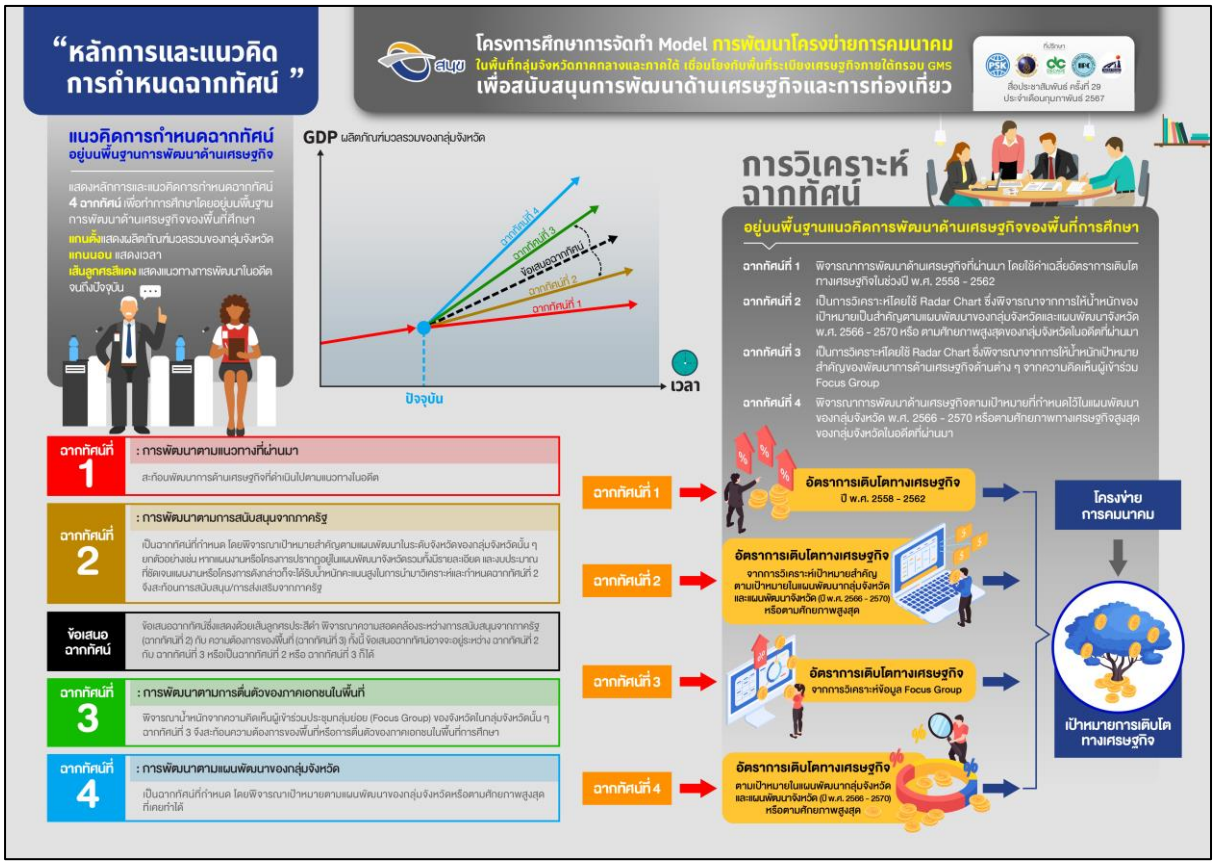

รูปที่ 7.7 - 26 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนพฤศจิกายน 2566

"สรุปข้อเสนอแนะจากการสัมมนา รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น"
โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
สื่อประชาสัมพันธ์ ครั้งที่ 27
ประจำเดือนธันวาคม 2566
การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาโครงการฯ และเพื่อรับฟังข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดย ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการฯ ทั้งนี้ สามารถสรุปข้อเสนอแนะจากการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังนี้
การเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือคลองเตยกับพื้นที่ฝั่งตะวันตกของ กล.32
โครงการปรับปรุง กล.3063 เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าของท่าเรือคลองเตย
การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อถนนสายหลัก เพื่อการขนส่งสินค้า
โครงการศึกษาออกแบบ กล.3196 เพื่อเชื่อมต่อ MR-MAP สำหรับขนส่งสินค้า
แก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร เช่น จุดคัด และกองแยกอันตราย
โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จุดคัด กล.32 กับ กล.3212 (แยกทางน้ำสาคร)
แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง
โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร กล.3196 กาลชิงเมืองอ่างทอง
สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ
โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำ และพัฒนาศักยภาพลำน้ำป่าสัก เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ปรับปรุงผังเมืองให้รองรับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการศึกษาปรับปรุงผังเมืองเพื่อการรองรับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
การพัฒนาถนนสายรองโดยพัฒนาป้ายบอกทางการขยายถนน และให้มีสะพานต่างระดับ
โครงการขยายถนน 4 ช่องจราจร สำหรับถนน 3 หลัก และ 4 หลัก เช่น กล.352
การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry port) บริเวณ จ.ปากท่อ จ.ราชบุรี
โครงการศึกษาความเหมาะสมสถานีขนถ่ายสินค้าบริเวณพื้นที่วังมะนาว
การตั้งศูนย์ท่าเรือบกหรือ Container yard บริเวณ จ.กาญจ์
โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาลานกองเก็บสินค้า จ.กาญจ์
การพัฒนาระบบคมนาคมให้เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร
โครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร – สุพรรณบุรี
แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่
โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม ขนส่ง และแก้ไขปัญหาจราจรทางบกในพื้นที่ จ.นนทบุรี เพื่อสนับสนุนความต้องการที่ภาคอุตสาหกรรม และท่องเที่ยว
การสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
โครงการศึกษาความเหมาะสม และออกแบบพัฒนาการเดินทางและขนส่งทางน้ำ จ.นครปฐม
การพัฒนา Container Yard ที่เขาย้อย จ.เพชรบุรี
โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าสถานีรถไฟเขาย้อย
การพัฒนาสถานีรถไฟจีน - จีน (บางตะบูน) เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ตีนพวา
โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อจุดจอดรถไฟจีน - จีน
เร่งรัดโครงการก่อสร้างถนนนวดแหวนรอบนอกเมืองฉะเชิงเทรา
โครงการก่อสร้างถนนนวดแหวนสี่เมืองฉะเชิงเทรา
แก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองศรีราชา
โครงการปรับปรุงถนนเก้าทิโล
โครงการพัฒนาถนนตามแนวผังเมือง (ถ2 และถนนเลนใหม่ขึ้นคู่ต่อกับ กล.331)
ปรับปรุงผังเมืองให้รองรับกิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์
โครงการศึกษาปรับปรุงผังเมืองเพื่อรับในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามแผนนิ ระยะที่ 3
แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน กล.305 ช่วงรังสิต – นครนายก
โครงการศึกษาออกแบบการเชื่อมต่อถนนสำลูกลาดูเมืองนครนายก
การก่อสร้างทางจักษแยกเพื่อลดความล่าช้าที่แยกถนนกันตุ่ม
โครงการศึกษาออกแบบทางแยกต่างระดับกันตุ่ม (กล.33 ต่อกับ กล.304)
การพัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ที่ก็อกอม
โครงการศึกษาออกแบบปรับปรุง กล.3446 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
การพัฒนาระบบรางเบาเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เมืองพัทยากับศรีราชา
โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อพัทยา – ศรีราชา
ส่งเสริมให้เกิด Logistics Hub เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง
โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งและศูนย์รวมการเปลี่ยนถ่ายสินค้าเกตเวยสูงสุด
การพัฒนาโครงข่ายถนน ช่วงรังสิต - ลำลูกกา และพื้นที่คลอง 3 เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
โครงการขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร กล.3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16
การพัฒนาพื้นที่จอดรถบริเวณโกสิลสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหญ่
โครงการศึกษาออกแบบระบบ feeder และสถานที่ตั้งจุดจอดรถการท่องเที่ยวแบบกลุ่มในกรุงเทพมหานคร
สนับสนุนระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน
โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางราง ในเขต จ.สมุทรปราการ
การพัฒนาท่าเรือเพื่อขนส่งอาหารทะเลจาก จ.สมุทรสาคร
โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไป จ.สมุทรปราการ และทำเรือเหลมฉบัง
ส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณสถานีมหาชัยและบ้านแหลม
โครงการพัฒนาพื้นที่ติดชายสถานีรถไฟมหาชัย และพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวระยะสั้น
การพัฒนาศูนย์รวบรวมสินค้าเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งทางราง
โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้สินค้าคานข้อยอดตาชุมนม/หน้าทอง/บางพึงจง

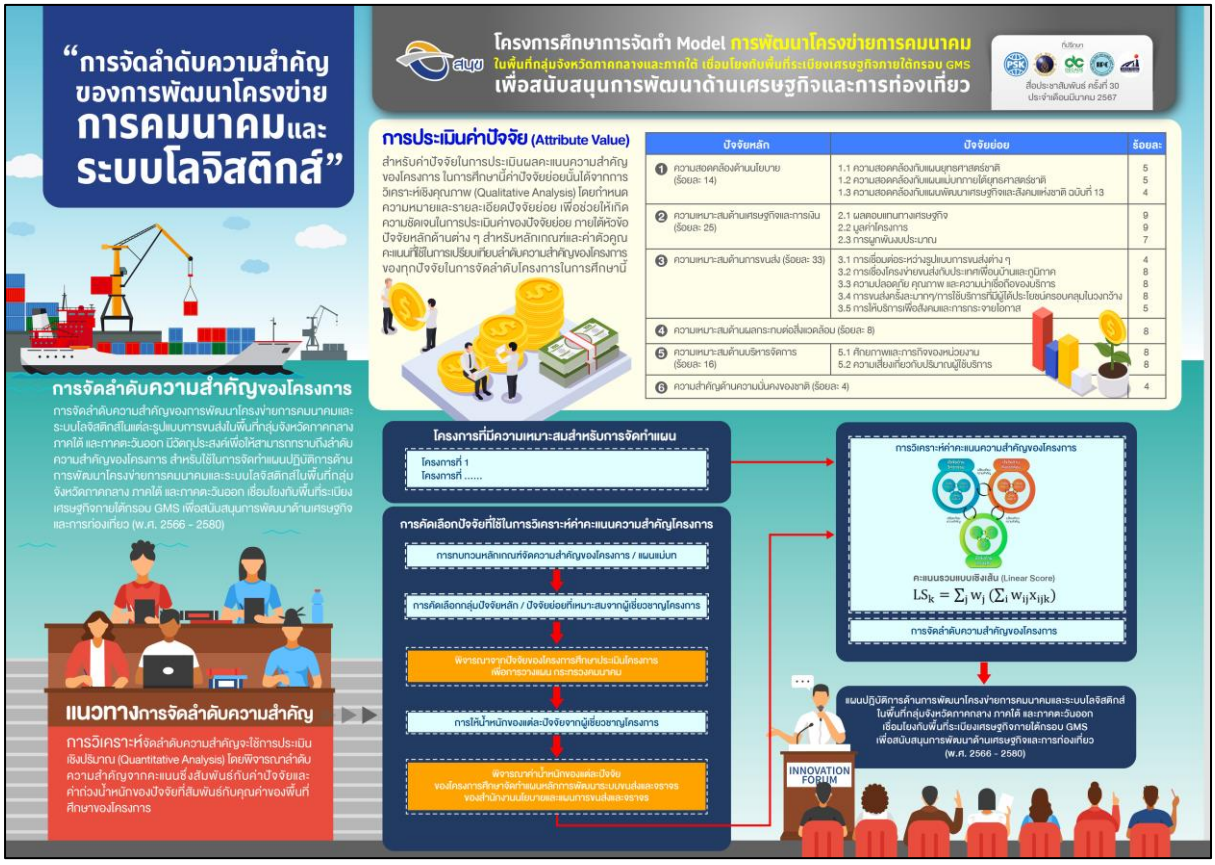
รูปที่ 7.7 - 28 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนธันวาคม 2566




รูปที่ 7.7 - 29 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมกราคม 2567




รูปที่ 7.7 - 30 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2567




รูปที่ 7.7 - 31 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนมีนาคม 2567

รูปที่ 7.7 - 32 ภาพสื่อประชาสัมพันธ์โครงการประจำเดือนเมษายน 2567