รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการแผนงาน
การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค
เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

โดย รองศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ
และคณะ

เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

สัญญาเลขที่ ORG6420002

โครงการแผนงาน
การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

คณะผู้วิจัย	**สังกัด**
1.รศ.ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ	มหาวิทยาลัยนเรศวร
2. ดร.จตุภูมิ ภูมิบุญชู	มหาวิทยาลัยนเรศวร
3. ดร.ปวีรัฐ ภักดีณรงค์	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ล้านนา พิษณุโลก
4. นางสาวสุภัคญาดา กุลธัญหิรัญ	มหาวิทยาลัยนเรศวร
5. นายนันทวุฒิ เงินจันทร์	มหาวิทยาลัยนเรศวร

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

Executive Summary

โครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

1.รศ.ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ	มหาวิทยาลัยนเรศวร
2. ดร.จตุภูมิ ภูมิบุญชู	มหาวิทยาลัยนเรศวร
3. ดร.ปวีรัฐ ภักดีณรงค์	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ล้านนา พิษณุโลก
4. นางสาวสุภัคญาดา กุลธัญหิรัญ	มหาวิทยาลัยนเรศวร
5. นายนันทวุฒิ เงินจันทร์	มหาวิทยาลัยนเรศวร

1. ที่มาและความสำคัญ

ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งในแผนพัฒนาแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ กระจายความเจริญและความเข้มแข็งของภาคสังคม และปรับบทบาทโครงสร้าง และกลไกสถาบันบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศการบริหารงานที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 1) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง 2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง 3) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย 4) การเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคและ 5) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่างแผนการปฏิรูปรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง), 2563) ประเทศไทยยังให้ความสำคัญการขับเคลื่อนยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่าง ๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษทางด้านต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการค้า การลงทุน

โดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาค เพื่อสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

โดยนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

แผนพัฒนาภาคเหนือ ฉบับทบทวน (พ.ศ.2560-2565) กล่าวถึง เขตเศรษฐกิจพิเศษในยุทธศาสตร์ที่ 2 การใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจ โดยมีเป้าหมายในการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนภาคเหนือ และอัตราการขยายตัวของการผลิตสาขาอุตสาหกรรมภาคเหนือ แนวทางการพัฒนา โดยเสริมสร้างศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน และวางผังเมืองทั้งเมืองหลักและเมืองชายแดน ให้สอดคล้องและสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งจะรองรับ การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญเชื่อมโยงอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC การพัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบรางที่นครสวรค์ แพร่ (อำเภอเด่นชัย) เชียงราย (อำเภอเชียงของ) และเมืองในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ อำเภอแม่สอด อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ โดยจัดทำแผนแม่บทพื้นที่และแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินตามความเหมาะสมของการใช้พื้นที่ของแต่ละเมือง พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้ทั่วถึงสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งส่งเสริมกิจกรรมเศรษฐกิจที่เหมาะสมกับพื้นที่ การพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรให้มีความรู้ มีทักษะฝีมือเข้าถึงข้อมูล กฎระเบียบการดำเนินธุรกิจ ในธุรกิจระดับภูมิภาคและสากล รวมถึงเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมและมนุษยธรรมที่ถูกนำมาเป็นข้อกีดกันทางการค้า รวมทั้งสนับสนุนให้องค์กรภาคธุรกิจเอกชนที่มีความเข้มแข็งร่วมพัฒนาเครือข่ายกับธุรกิจท้องถิ่นที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับขีดความสามารถให้เข้าสู่ Supply Chain ของธุรกิจใหญ่ได้ และการพัฒนาสินค้าที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้ รวมทั้งสินค้าที่ตอบสนองตลาด ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและ AEC โดยให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบอย่างเกื้อกูลกัน บทความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนทั้งไทยและเพื่อนบ้าน ซึ่งจะสอดรับกับการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดเชียงราย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

และตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 แผนการปฏิรูปประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ใน 5 ด้าน ประกอบด้วย 1) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง

2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง 3) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย 4) การเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคและ 5) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , ร่างแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) , 2563) นั้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญที่จะพัฒนาภูมิภาคของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม สนับสนุนและขับเคลื่อนระบบการวิจัยและนวัตกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมของประเทศ จึงได้พิจารณาสนับสนุนอุดหนุนการวิจัย เพื่อดำเนินการวิจัย แผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) โดยพื้นที่การศึกษาครอบคลุม ดังนี้ 1) พื้นที่ภาคเหนือบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นกลุ่มจังหวัดที่ทุนทางสังคมและวัฒนธรรมประเพณีที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น ที่เอื้อต่อเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ 2) พื้นที่ภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มียุทธศาสตร์ทางการค้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยว ตอนเหนือเป็นประตูสู่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) 3) พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดเพชรบูรณ์ ที่เป็นแหล่งผลิตทางการเกษตร และยังเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวพัฒนา East-West Economic Corridor และ 4) พื้นที่ภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส รวมถึงพื้นที่เชื่อมโยงประกอบด้วย จังหวัดสตูล จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดพัทลุง ซึ่งเป็นแหล่งอารยธรรมเก่าแก่ที่เป็นอัตลักษณ์มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติ ความหลากหลายทางธรรมชาติ โดยเฉพาะ ทะเล และทะเลสาบ

จากการที่คณะผู้วิจัยได้หารือกับคณะกรรมาธิการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดน ยุทธศาสตร์ชาติ และการปฏิรูปประเทศ (โดยนายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน รองประธานกรรมาธิการฯ และคณะกรรมาธิการฯ) ได้ขอให้ศึกษาพื้นที่ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติม ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร เพื่อเป็นการขยายการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ในภูมิภาค

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ให้ความสำคัญเกี่ยวกับพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สร้างความเข้มแข็งสามารถเชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ตั้งแต่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์ อยุธยา กรุงเทพฯ และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 นับเป็นเมืองอู่ข้าวอู่น้ำ โดยมีข้าวเป็นสินค้าเกษตรสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด เป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญของประเทศ และภาคการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความโดดเด่นด้านวัฒนธรรมและธรรมชาติ วิถีชีวิต วิถีชุมชน ผู้คนมีความเป็นมิตร และมีแหล่งมรดกโลกทั้งด้านประวัติศาสตร์ และเชิงนิเวศ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู บึงกาฬ ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดที่โดดเด่นในเรื่องของการคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) มากกว่ากลุ่มจังหวัดอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีศักยภาพของที่ตั้งและอาณาเขต ลักษณะภูมิประเทศโดยรวมเป็นที่ราบสูง สลับภูเขา มีเทือกเขาเพชรบูรณ์ผ่านพื้นที่จังหวัดเลย และเทือกเขาภูพานผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรธานี โดยเทือกเขาเพชรบูรณ์เป็นแหล่งต้นน้ำป่าสัก เทือกเขาภูพานเป็นแหล่งต้นน้ำที่สำคัญ เช่น ลำน้ำสงคราม น้ำพุง เป็นต้น พื้นที่ราบของกลุ่มจังหวัดอยู่ในแอ่งสกลนครมีอาณาเขตทิศเหนือจรดแม่น้ำโขง ทิศตะวันตกจรดเทือกเขาเพชรบูรณ์ ซึ่งแอ่งสกลนครครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเลย หนองบัวลำภู อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร ซึ่งลักษณะภูมิประเทศที่ติดแม่น้ำโขง และชายแดนติด สปป. ลาว มีป่าไม้และภูเขาที่อุดมสมบูรณ์ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างชาติ มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ตั้งอยู่ในตอนภาคอีสานตอนล่างของประเทศไทย ประกอบด้วย 4 จังหวัด จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ระยะทางรวม 601 กิโลเมตร โดย จังหวัดอุบลราชธานีมีอาณาเขต ติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทาง 361 กิโลเมตร และมีอาณาเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ระยะทาง 67 กิโลเมตร จังหวัดศรีสะเกษ มีอาณาเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ระยะทาง 135 กิโลเมตร และจังหวัดอำนาจเจริญ มีอาณาเขต ติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทาง 38 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศ เป็นพื้นที่ลาดเอียงจากทิศตะววันตกไปทิศตะวันออก พื้นที่ทางตอนเหนือเป็นพื้นที่ราบสูง ภูเขา สลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่น ป่าและภูเขา มีแหล่งน้ำขนาดกลางเป็นที่ราบลุ่มสลับซับซ้อนกับดินริมน้ำ ด้านการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจด้านการเกษตร การค้าปลีก ค่าส่งและการบริการ มีการนำเข้าส่งออก สินค้าโดยเฉพาะสินค้าเกษตร เนื่องจากกลุ่มจังหวัดมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป. ลาว และกัมพูชา เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดมีการขยายตัวอย่างช้า ๆ เนื่องจากมีความต่างของขนาดเศรษฐกิจและทรัพยากรภายในกลุ่มจังหวัด พืชเศรษฐกิจที่สำคัญและทำรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัด 5 อันดับ ได้แก่ ข้าว รองลงมาคือ มันสำปะหลัง ยางพารา ผลไม้ และอ้อย ด้านการปศุสัตว์ จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่มีจำนวนโคและกระบือมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ และยังเป็นจังหวัดที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่าทุกจังหวัดในกลุ่มจังหวัด ศักยภาพด้านการประกอบอาชีพ ของประชากรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ได้แก่ การทำนา ทำไร่ และนอกภาคการเกษตร เช่น พาณิชยกรรม และบริการ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วยจังหวัด สกลนคร นครพนม มุกดาหาร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว ที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนม โดยมีเส้นกั้นพรมแดนตามแนวลำน้ำโขง ระยะทาง 246 กิโลเมตร (จังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 72 กิโลเมตร และจังหวัดนครพนม ระยะทาง 174 กิโลเมตร) ซึ่งมี จุดผ่านแดนไทย-สปป. ลาว จำนวน 8 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง และจุดผ่อนปรน 4 แห่ง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ สามเหลี่ยมเศรษฐกิจเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร นครพนม มุกดาหาร) เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยว โดยมีจุดเด่นทางด้านภูมิศาสตร์มีเทือกเขาภูพาน เป็นพื้นที่โดดเด่นด้าน 3 ธรรม คือ ธรรมะ ธรรมชาติ และวัฒนธรรม มี กิจกรรมงานประเพณี ที่เป็นเอกลักษณ์

กลุ่มจังหวัดพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เชื่อมทะเล 2 ฝั่ง ได้แก่ทะเลฝั่งอ่าวไทย และทะเลอันดามัน เนื่องจากเป็นพื้นที่ภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนแห่งใหม่ของโลก ตลอดจนเป็นเส้นทางการขนส่งทางเรือแห่งใหม่ของโลกที่สามารถประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่งประหยัดพลังงานมากกว่าเรือแล่นผ่าน ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบ็อก ซึ่งรายได้จากการพัฒนาเขตพิเศษขวานทองคลองไทยภาคใต้นี้ สามารถเทียบเคียงรายได้ด้านต่าง ๆ จากการให้เรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวทั่วโลกมาแล่นผ่านคลองไทย นอกจากนั้นเป็นแหล่งอารยธรรมเก่าแก่ที่เป็นอัตลักษณ์ และมีความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ เนื่องจากลักษณะทางกายภาพที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ส่งผลให้เกิดการการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว มีความพร้อมในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติโดยเฉพาะ พื้นที่ภูเขา ทะเล ที่ราบ พื้นที่ชุ่มน้ำ ทะเลสาบ ป่าพรุ นอกจากความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแล้วนั้น พื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และพื้นที่เชื่อมโยงยังมีความหลากหลายของผู้คนที่ประกอบด้วย ไทยพุธ ไทยมุสลิม และไทยจีน ซึ่งมีความสัมพันธ์กันมาอย่างยาวนาน ที่ผูกพันเชื่อมโยงถึง วิถีชีวิต ความเชื่อ พิธีกรรม ศาสนา และชาติพันธุ์ต่าง ๆ

โดยพื้นที่จังหวัดสงขลา หนึ่งในกลุ่มจังหวัดพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร เป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงอาเซียนเนื่องจากมีด่านชายแดนที่สำคัญซึ่งเชื่อมกับประเทศมาเลเซียซึ่งถือว่าเป็นประตูสู่อาเซียน และภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าการค้าผ่านด่านชายแดนสูงที่สุดของประเทศ จากการค้าผ่านด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์ และด่านสะเดา ในจังหวัดสงขลา นอกจากนั้นโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ยังทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางระหว่างไทย มาเลเซีย และยังมีสนามบินนานาชาติ (International airport) และสนามบินในประเทศ (Domestic airport) รวมทั้งมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงไทยมาเลเซียอีกด้วย

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ คณะผู้วิจัยจึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงการศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยง และกฎหมายและนโยบาย ที่ส่งผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนด้านการพัฒนาในเชิงภูมิภาคและภาพรวมของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของแผนงาน

1) เพื่อวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
2) เพื่อจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
3) เพื่อวิเคราะห์การเชื่อมโยงของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษระยะที่ 1 และ 2 ในด้านผลประโยชน์และแผน

3. ขอบเขตของงานวิจัย

ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา

1) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ข้อกฎหมายและนโยบายโครงสร้างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนแนวปฏิบัติของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ส่งผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษการศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่ จำนวน 5 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

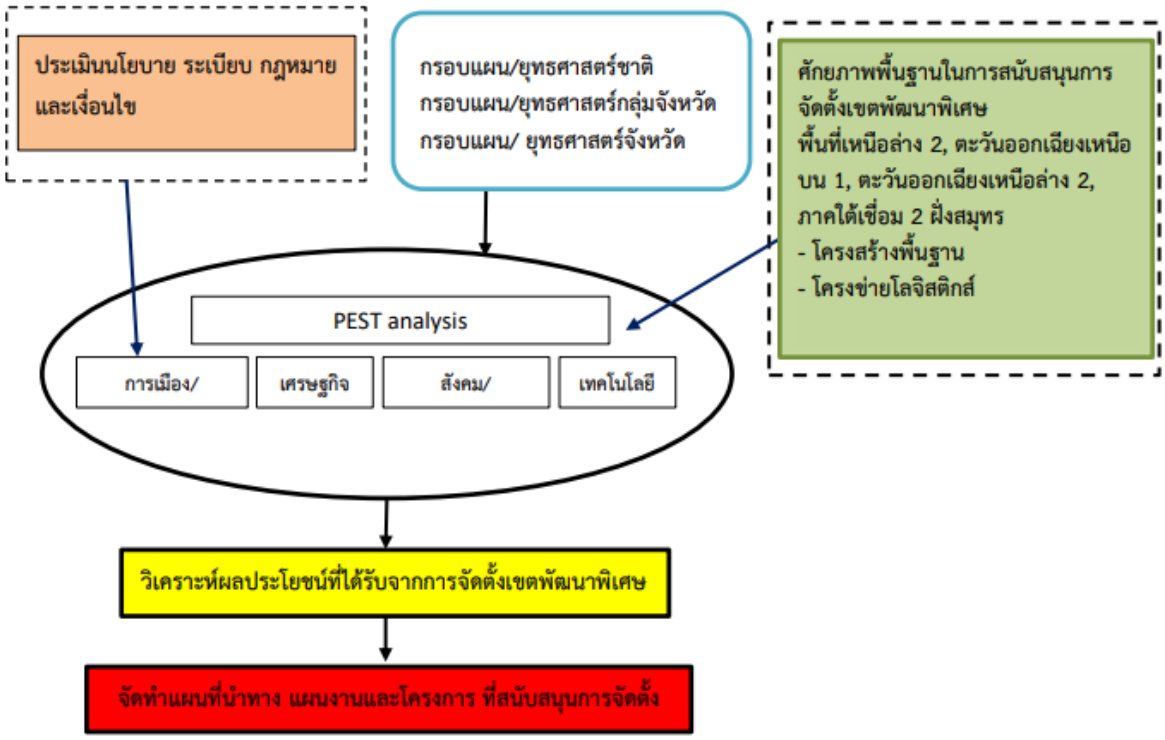
- พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ
- พื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช

2) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษการศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่ จำนวน 5 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

- พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ
- พื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช

การศึกษาในครั้งนี้กำหนดระยะเวลาทั้งสิ้น 12 เดือน ตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 ถึง วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565

4. ทฤษฎี สมมติฐาน และ/หรือกรอบแนวคิดของงานวิจัย



5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ส่งเสริมการตระหนักรู้และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เกิดการบูรณาการเพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยคำนึงถึงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงโครงข่ายโลจิสติกส์

6. สรุปผลการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคือ จังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ เศรษฐกิจหลักที่สำคัญได้แก่ ภาคบริการ ภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม ด้านการเกษตร พื้นที่ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูก พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดนครสวรรค์มีโรงงานมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ โดยจังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนแรงงานมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ และเป็นแรงงานที่มีศักยภาพและทักษะที่ดี สภาพภูมิเศรษฐกิจ-สังคมเอื้อต่อการพัฒนาภาคธุรกิจบริการ สภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรมมีศักยภาพสำหรับภาคธุรกิจบริการ เช่น งานแสดงสินค้า งานประชุมวิชาการ บริการทางการศึกษา ธุรกิจบริการสุขภาพและทางการแพทย์ และธุรกิจด้านโลจิ

สติกส์ เป็นต้น มีสถาบันการศึกษาที่รองรับและสนับสนุนการพัฒนา ด้านการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแนวทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและยั่งยืน ได้มาตรฐานและปลอดภัยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ชูการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ ส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทาง รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากสุด คือจังหวัด นครสวรรค์ รองลงมา คือ จังหวัดอุทัยธานี จังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดพิจิตร ตามลำดับ ส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด กำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร ตามลำดับ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญของประเทศมีโครงข่ายโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางราง และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) และตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) โดยมีจังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลาง ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามีการเติบโตและเกิดประสิทธิภาพทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ที่สำคัญของแต่ละจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ คือ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตย น้ำตาลสดเกษชัย จังหวัดกำแพงเพชร คือ กล้วยไข่ จังหวัดพิจิตร คือ ส้มโอท่าข่อยเมืองพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี คือ ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี สำหรับการเปรียบเทียบศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า ด้านเศรษฐกิจ คือ จังหวัดกำแพงเพชร ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ คือจังหวัดนครสวรรค์ ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ลำดับที่ 1 ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว ลำดับที่ 3 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 4 การค้าการลงทุน ลำดับที่ 5 ด้านอุตสาหกรรม และลำดับที่ 6 ด้านบริการสุขภาพ ตามลำดับ

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือ ในด้านปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political) มีนโยบายผลักดันกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในด้านการการท่องเที่ยวโดยให้กลุ่มจังหวัดสามารถจัดทำแผนหรือโครงการเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดผล อีกทั้งมีนโยบายส่งเสริมการผลิตอาหารปลอดภัยให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ เนื่องจากความต้องการของตลาดมีมากมายทั้งในและต่างประเทศจึงเป็นโอกาสสร้างรายได้ของเกษตรกร เพื่อสร้างรสร้างแรงจูงใจให้เกษตรกรผลิตอาหารปลอดภัยเพื่อป้อนตลาดโลก จึงจัดทำโซนนิ่งภาคเกษตร สร้างมาตรฐาน สร้างความน่าเชื่อถือ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ยังมีนโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๒ มีวัตถุดิบทางการเกษตรหลายอย่างที่สามารถมาพัฒนาเป็นพลังงานทดแทน เช่น พืช แกลบ เศษไม้ เป็นต้น พลังงานทดแทนจะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน

ของประชาชนได้ทางหนึ่ง ทิศทางในอนาคตพลังงานจะเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศ เนื่องจากประเทศไทยพึ่งพิงพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน พลังงานทดแทนจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือก ด้านเศรษฐกิจแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วยประเทศไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนาน) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกันโดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การบริการ และการเพิ่มขีดความสามารถ และโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีตลาดโลก เป็นโอกาสที่กลุ่มจังหวัดฯ ซึ่งอยู่บนแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) มีโอกาสในช่องทางการตลาดในประเทศอนุภูมิภาคได้กว้างขวางมากขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ GMS ทำให้กลุ่มจังหวัดฯ มีโอกาสในการพัฒนาระบบขนส่งและคลังสินค้าเพื่อรองรับเส้นทางการพัฒนา NSECอีกทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC) เป็นโอกาสสำคัญในการขยายตลาดส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์อาหารไปยังภูมิภาคอาเซียนได้แก่ ข้าว น้ำตาลทราย กลุ่มสินค้าวัตถุดิบอาหารสัตว์ ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูป ไก่เนื้อ ไข่ไก่ ผลไม้ จึงเป็นโอกาสที่จะต้องเตรียมการรองรับขยายการผลิต แต่ต้องสอดคล้องกับชนิดคุณภาพมาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ ในด้านสังคมและเทคโนโลยีนั้น มีการรักษาศิลปวัฒนธรรมประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น ของคนท้องถิ่นเป็นรากฐานของสังคมให้เข้มแข็งและความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E – commerce มากขึ้น ส่งผลให้การขยายตัวทางการค้าผ่านระบบ Internet เป็นไปอย่างกว้างขวาง สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศกลายเป็นสิ่งจำเป็นของการดำรงชีวิตไปแล้ว ดังนั้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการระดับต่าง ๆ มีความรู้ ความเข้าใจ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศในมติของการดำเนินธุรกิจ เป็นสิ่งที่ควรให้ความสนใจและสนับสนุนโดยเฉพาะเทคโนโลยีในด้านการพัฒนาทางด้านการเกษตร

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคืออุดรธานี อันดับ 2 ได้แก่ จังหวัดเลย อันดับ 3 จังหวัดหนองคาย อันดับ 4 จังหวัดหนองบัวลำภู และ อันดับ 5 จังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่าการค้าชายแดน 74,426.44 ล้านบาท โดยมีมูลค่าส่งออก 60,984.16 ล้านบาทและมูลค่านำเข้า 13,442.28 ล้านบาท ภาคการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตทางการเกษตรสูงที่สุดคือ อ้อยโรงงาน จังหวัดที่ผลิตได้มากที่สุดคืออุดรธานี ผลผลิตอันดับ 2 คือ มันสำปะหลัง จังหวัดที่ผลิตได้มากที่สุดคือ จังหวัดเลย และผลผลิตอันดับ 3 คือ ข้าวนาปี จังหวัดที่ผลิตได้มากที่สุดคือ จังหวัดอุดรธานี โดยกลุ่มจังหวัดมีวิสัยทัศน์ในการผลักดันการเกษตรชั้นนำเกษตรกรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้มีอาชีพ มีรายได้ และนำผลผลิตจากการเกษตรชั้นนำเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ตามความต้องการของตลาด ด้วยเทคโนโลยีนวัตกรรมชั้นนำ ซึ่งด้านอุตสาหกรรมพบว่าจังหวัดที่มีมูลค่าการลงทุนมากที่สุดคือจังหวัดหนองคาย ตามด้วยอุดรธานีและหนองบัวลำภู ด้านการท่องเที่ยวอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ

มากที่สุดเป็นอันดับที่1 รองลงมาอันดับ 2 คือจังหวัดหนองคาย อันดับ 3 จังหวัดเลย อันดับ 4 จังหวัดบึงกาฬมี และอันดับ 5 จังหวัดหนองบัวลำภูมี ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวสอดคล้องกับจำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัด โดยที่จังหวัดอุดรธานี มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาอันดับ 2 คือจังหวัดหนองคาย อันดับ 3 จังหวัดเลย อันดับ 4 จังหวัดบึงกาฬ และอันดับ 5 จังหวัดหนองบัวลำภู ด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญตามแต่ละจังหวัด เช่น งานประเพณีชนสามเผ่าชาวศรีธาตุ งานแห่บุญบั้งไฟ ของจังหวัดอุดรธานี งานนมัสการหลวงพ่อพระใสของจังหวัดหนองคาย งานประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขนของจังหวัดเลย งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราชและงานกาชาดจังหวัด งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณของจังหวัดหนองบัวลำภู เป็นต้น โดยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีชนเผ่าที่หลากหลายเช่น กลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มคนเวียดนาม ชาวไทใต้ และกลุ่มคนจีน-ญวน เป็นต้น

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือ ในด้านปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political) มีนโยบายสนับสนุนเขตอุตสาหกรรม และจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่กลุ่มจังหวัด นโยบายเร่งพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงมีการส่งเสริมการพัฒนาเกษตรมาตรฐานสูง การส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตอีกทั้งยังส่งเสริมให้ประชาชนมีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำมีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามโครงสร้างพื้นฐานภายในกลุ่มจังหวัดยังมีประสิทธิภาพที่ดีไม่เพียงพอ และยังพบปัญหาการลักลอบเข้าเมือง ขนย้ายสินค้าผิดกฎหมาย และการกระทำผิดกฎหมายบริเวณชายแดนอยู่ ด้านเศรษฐกิจมีที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงติดต่อกับ 3 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว เวียดนาม และจีนและมีช่องทางและมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงภูมิภาคอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน ที่หลากหลายทำให้การค้าชายแดนในพื้นที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีศักยภาพในการปลูกสินค้าเกษตรที่สูง เช่น ยางพารา (มีพื้นที่และสัดส่วนปริมาณปลูกยางพารามากที่สุดในภาคอีสาน) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และอ้อยโรงงาน ซึ่งจะสอดคล้องกับการท่องเที่ยวที่จะเป็นการสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ และมีความสัมพันธ์กับด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตร ในเส้นทางการท่องเที่ยวนั้นจะต้องส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่และกลุ่มเกษตรกรสามารถสร้างรายได้จากการขายสินค้าทางการเกษตร OTOP และสินค้าแปรรูปต่าง ๆ ได้ ถนนที่เชื่อมโยงสู่กลุ่มจังหวัดนั้น จะต้องเป็นถนนที่มีความปลอดภัยสามารถเดินทางท่องเที่ยว และขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกสบาย สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนว่าถ้าได้ตัดสินใจมาลงทุนภาคอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 แล้ว จะต้องเป็นฐานการผลิตที่มีศักยภาพได้แรงงานมีการพัฒนาความรู้ และทักษะที่จำเป็นต่อการผลิต สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ กลุ่มจังหวัดยังขาดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่จะดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Historical and Cultural Attraction) หรือ Man-made มีน้อยมาก รวมถึงสิ่งอนวยความสะดวก (Facilities) ที่รองรับการเดินทางท่องเที่ยว การเข้าถึงได้ (Accessibilities) ของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจจำนวนมาก (พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ) อาจส่งผลกระทบในด้านสังคม และสิ่งแวดล้อม

เพิ่มมากขึ้น ด้านสังคม มีทุนทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่โดดเด่นแตกต่าง ได้แก่ มรดกโลกบ้านเชียง ผีตาโขน (และอื่น ๆ ที่โดดเด่นกว่าพื้นที่อื่น) อีกทั้งประชาชนได้รับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคที่ค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบคือ การเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุที่อาจส่งผมต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ จึงต้องให้ความสำคัญเพื่อเตรียมพร้อมการเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุที่กำลังพบได้ทั่วโลก ด้านเทคโนโลยีมีการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี 4.0 และ ICT เข้ามาใช้ในการพัฒนา มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สร้างความสมดุลระหว่างคนกับธรรมชาติ เน้นการพัฒนาศักยภาพของประชาชน กำลังแรงงาน เกษตรกร และผู้ประกอบการให้สามารถแข่งขันกับตลาดเศรษฐกิจและประชาคมอาเซียนโดยการใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนากลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความเข้มแข็งและยั่งยืนต่อไป

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ศักยภาพที่สำคัญของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดคือ การมีพื้นที่ติดกับลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว จะพบว่านับตั้งแต่จังหวัดนครพนม-จังหวัดมุกดาหาร -อำนาจเจริญมาจนถึงจังหวัดอุบลราชธานีถือว่าเป็น 4 จังหวัด ที่มีพื้นที่ติดกับเขตประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กรณีศักยภาพที่ติดกับลุ่มน้ำโขงนี้สะท้อนออกมาให้เห็นภายใต้ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดเกี่ยวกับการค้าชายแดน รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรม ดังจะพบว่าจังหวัดนครพนมตรงข้ามกับ สปป.ลาว แขวงคำม่วน มีการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมเกี่ยวกับวิถีลุ่มน้ำโขง วัฒนธรรมศาสนาพระธาตุต่างๆ รวมทั้งวัฒนธรรมประเพณีเกี่ยวกับชาติพันธุ์ซึ่งมีความหลากหลายเป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ขณะเดียวกันที่จังหวัดมุกดาหารก็มีพื้นที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ในแง่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ล้วนเป็นศักยภาพที่เกิดขึ้นจากมีพื้นที่ติดลำน้ำโขงเป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพ นอกนากนี้อำเภอชานุมานของจังหวัดอำนาจเจริญก็เช่นเดียวกัน ศักยภาพของแม่น้ำโขงทำให้อำเภอชานุมานเป็นอำเภอที่มีการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวกับสปป.ลาว เช่นเดียวกันกับจังหวัดอุบลราชธานีซึ่งมีที่ตั้งติดกับแขวงสำคัญสำคัญของ สปป.ลาวคือแขวงจำปาสักและแขวงสาละวัน ล้วนเป็นศักยภาพที่ส่งผลให้เกิดมูลค่าการค้าขาย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนที่จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นจังหวัดขนาดใหญ่และมีการค้าชายแดนกับสปป.ลาวมาอย่างยาวนาน จึงถือว่าเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและด้านหนึ่งเพราะเป็นจังหวัดที่มีลำน้ำโขงที่ไหลผ่าน ศักยภาพที่สำคัญของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดคือการมีพื้นที่ติดกับลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว ดังที่คณะวิจัยได้เสนอแผนที่กายภาพให้เห็น จะพบว่านับตั้งแต่จังหวัดนครพนม-จังหวัดมุกดาหาร -อำนาจเจริญมาจนถึงจังหวัดอุบลราชธานีถือว่าเป็น 4 จังหวัด ที่มีพื้นที่ติดกับเขตประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กรณีศักยภาพที่ติดกับลุ่มน้ำโขงนี้สะท้อนออกมาให้เห็นภายใต้ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดเกี่ยวกับการค้าชายแดน รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรม ดังจะพบว่าจังหวัดนครพนมตรงข้ามกับ สปป.ลาว แขวงคำม่วน มีการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมเกี่ยวกับวิถีลุ่มน้ำโขง วัฒนธรรมศาสนาพระธาตุต่างๆ รวมทั้งวัฒนธรรมประเพณีเกี่ยวกับชาติพันธุ์ซึ่งมีความหลากหลายเป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ขณะเดียวกันที่จังหวัดมุกดาหารก็มีพื้นที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ในแง่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ล้วนเป็นศักยภาพที่เกิดขึ้นจากมีพื้นที่ติดลำน้ำโขงเป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพ นอกนากนี้อำเภอชานุมานของจังหวัดอำนาจเจริญก็เช่นเดียวกัน ศักยภาพของ

แม่น้ำโขงทำให้อำเภอชานุมานเป็นอำเภอที่มีการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวกับสปป.ลาว เช่นเดียวกันกับจังหวัดอุบลราชธานีซึ่งมีที่ตั้งติดกับแขวงสำคัญสำคัญของ สปป.ลาวคือแขวงจำปาสักและแขวงสาละวัน ล้วนเป็นศักยภาพที่ส่งผลให้เกิดมูลค่าการค้าขาย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนที่จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นจังหวัดขนาดใหญ่และมีการค้าชายแดนกับสปป.ลาวมาอย่างยาวนาน จึงถือว่าเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและด้านหนึ่งเพราะเป็นจังหวัดที่มีลำน้ำโขงที่ไหลผ่าน

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือ มีนโยบายการสนับสนุนและส่งเสริมการค้าการลงทุนกับประเทศในกลุ่มอาเซียน รัฐบาลจึงมีการวางแผนและผลักดันโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่มากขึ้นทั้งระบบถนน และระบบราง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและฟื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ที่ดี โดยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถผ่านเข้าไปจีนได้ อย่างไรก็ตาม สาธารณรัฐประชาชนจีน จะยอมรับสินค้าประเภทผลไม้จากประเทศไทยตามกระบวนการCIQ ในกรณีที่ส่งผ่านทางสะพานมิตรภาพ 2 (จังหวัดมุกดาหาร) เท่านั้น แต่สำหรับสินค้าผลไม้ที่ส่งผ่านมาทางสะพานมิตรภาพ 3 (จังหวัดนครพนม) จะส่งออกไปได้ถึงเฉพาะประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ปัจจัยด้านเศรษฐกิจเป็นประตูเชื่อมโยงระหว่างไทย ไปสู่สปป. ลาวและเวียดนามมีแนวโน้มการค้าผ่านชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกับ สปป. ลาว ที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุด โดยสินค้านำเข้ายังเป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ วัตถุดิบ ในขณะที่สินค้าส่งออกมีทั้งสินค้าอุปโภค บริโภค และวัตถุดิบ มียอดขายผลิตภัณฑ์ OTOP ที่โตต่อเนื่อง แต่ในอัตราที่ถือว่าค่อนข้างต่ำหากเทียบกับกลุ่มจังหวัด อื่น ๆ ของรายได้จาการขายสินค้า OTOP โดยจังหวัดสกลนครมีสัดส่วนการจำหน่ายสูงสุดที่สุดและมีแหล่งท่องเที่ยว และประเพณีทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่โดนเด่น ซึ่งประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมะ รวมถึงเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีประเพณี วัฒนธรรมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างมากเนื่องจากในอดีตพื้นที่สองฝั่งลำน้ำโขงเคยเป็นอาณาบริเวณเดียวกันก่อนถูกแบ่งแยกออกเป็นสองประเทศทำให้มีความใกล้ชิดกับประเทศเพื่อนบ้านมีการส่งเสริมการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีทางการเกษตรที่เหมาะสมได้มาตรฐาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มจำนวนผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปอีกด้วยนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาลและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทำให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ อย่างไรก็ตามปัญหากฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกฎหมายการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา และประเทศไทยกับประเทศลาวเรื่องข้อบังคับการใช้บริการบริษัทนำเที่ยวของประเทศลาวและมัคคุเทศก์ในพื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อรายได้ที่จะเข้ามาอีกด้วย

กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคือสงขลา อันดับ 2 จังหวัดนครศรีธรรมราช อันดับ 3 จังหวัดกระบี่ อันดับ 4จังหวัดตรัง และอันดับ 5 จังหวัดพัทลุง โดยพืชไร่ที่มีผลผลิตมากที่สุดคือปาล์มน้ำมัน 6,239,830 ตัน รองลงมาคือยางพารา 1,488,344 ตัน ข้าวนาปี 301,511 ตัน และข้าวนาปรัง 89,382 ตันตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดคือจังหวัดกระบี่ ตามด้วยนครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สงขลาตามลำดับจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่ม

จังหวัดภาคใต้ พบว่า จำนวนโรงงานที่จดทะเบียนกับอุตสาหกรรม จังหวัดสงขลามีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช อันดับที่ 3 คือ ตรัง อันดับที่ 4 กระบี่ และอันดับที่ 5 พัทลุง 10 แห่ง เมื่อพิจารเงินลงทุนพบว่าอันดับ 1 คือ สงขลา อันดับที่ 2 คือ กระบี่ อันดับที่ 3 นครศรีธรรมราช อันดับที่ 4 ตรัง และอันดับที่ 5 พัทลุง ด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จังหวัดที่มีรายได้การท่องเที่ยวมากที่สุดคือ กระบี่ รองลงมาอันดับที่ 2 คือ สงขลา อันดับที่ 3 นครศรีธรรมราช อันดับที่ 4 ตรัง 9 และอันดับที่ 5 พัทลุง โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุดคือ สงขลา กระบี่ นครศรีธรรมราช พัทลุง และตรัง ตามลำดับ ด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้เป็นดินแดนแห่งหมู่เกาะและท้องทะเลอันงดงามอีกทั้งยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติมากมาย นอกจากนี้ ศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ยังโดดเด่นมีเอกลักษณ์ เช่น ดนตรีพื้นบ้านดนตรีโนรา มโนราห์ หนังตะลุง เพลงพื้นบ้านที่ขับร้องต่อ ๆ กันมาแตกต่างกันไปตามเทศกาล เช่น เพลงเรือ เพลงบอก เพลงนาคำตัก เพลงกล่อมนาคหรือเพลงแห่นาค ส่วนที่ร้องไม่จำกัดโอกาสก็มี เช่น เพลงตันหยง ซึ่งนิยมร้องในงานบวช งานแต่งงาน งานขึ้นนปีใหม่ และงานมงคลต่าง ๆ

กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือรัฐบาลมียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) ที่ชัดเจนและมีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาระดับพื้นที่อีกทั้งแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) แผนงาน IMT-GT มุ่งเน้นการขับเคลื่อนโครงการเร่งด่วนเพื่อความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค IMT-GT(Priority Connectivity Projects) เพื่อให้เป็นอนุภูมิภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน โดยมีโครงการที่สามประเทศมีแผนงานเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ MT-GT ของทั้งสามประเทศ เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมและด้านการส่งเสริมการเชื่อมโยงด้นโลจิสติกส์ชื่อมโยงภายในแต่ละประเทศกับอนุภูมิภาค IMT-GTเพื่อรองรับ การขยายตัวด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคโดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ด้านเศรษฐกิจเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีการให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อมทำให้มีโอกาสในการเพิ่มการลงทุนของผู้ประกอบการได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Corridor Economic Region : NCER) ของประเทศมาเลเซีย ทำให้กลุ่มจังหวัดเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (Gate Way) โดยเฉพาะการค้าและการขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้านใต้และนานาชาติ อีกทั้งยังมีนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ (ตำบลฉลุง) ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมทั้งในประเทศไทยและประเทศมาเลเซียอีกด้วยอย่างไรก็ตามวิกฤตเศรษฐกิจโลก การกีดดันทางการค้าในรูปแบบต่าง ๆ เช่น Food Safety ทางด้านการประมง ผลผลิตทางการเกษตร ส่งผลให้กำลังซื้อลดลง เกิดภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศยุโรปทำให้นักท่องเที่ยวในกลุ่มดังกล่าวลดลง รวมถึงราคายางพาราและปาล์มน้ำมันที่ลดลงเนื่องจากการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราและปาล์มน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ และในประเทศภูมิภาคอินโดจีนรวมถึง

ประเทศจีนจำนวนมากส่งผลกระทบต่อความต้องการและราคา ด้านสังคม มีทรัพยากรที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศมีความโดดเด่นและมีชื่อเสียงระดับโลก ที่เกี่ยวข้องทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมทั้งยังเป็นศูนย์กลางพระพุทธศาสนาของภูมิภาคอีกด้วย อย่างไรก็ตามปัญหาสังคมที่พบคือความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น รวมถึงการบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะและปัญหาน้ำเสีย ขยะมูลฝอยมลพิษอีกด้วยด้านเทคโนโลยี มีการใช้เทคโนโลยี ในการเกษตรแปรรูปและเทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงานแต่พบว่ายังขาดการส่งเสริมการใช้และการพัฒนาเทคโนโลยีที่สูงขึ้นเพื่อส่งเสริมการแปรรูปสินค้าทางเกษตรให้มีมูลค่ามากยิ่งขึ้น

ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษพบว่าการเกิดเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ระดับประเทศ ในด้านการยกระดับเทคโนโลยี เพิ่มทักษะแรงงาน และพัฒนาอุตสาหกรรมด้วยนวัตกรรมที่ทำให้เกิดการลดต้นทุนหรือเพิ่มมูลค่า ก่อให้เกิดการเข้ามาของแรงงานที่มีทักษะ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการเกิดเขตพัฒนาพิเศษช่วยสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง ให้กับประเทศ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่และประชาชนทั่วประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้น เกิดการจ้างงานใหม่ มีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเนื่องจากการสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวได้มากขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีมูลค่าสูงขึ้น นำไปสู่รายได้ในภาพรวมของประเทศที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (Gross Domestic Product: GDP) ที่จะสูงขึ้น ทำให้ภาครัฐมีรายได้จากภาษีมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีโอกาสที่จะเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เกิดปัญหาการเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย ก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมที่ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม การลักลอบขนส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย การใช้ความรุนแรง การก่อการร้าย จี้ปล้น โจรกรรมทรัพย์สิ เป็นต้น นอกจากนี้การเกิดเขตพัฒนาพิเศษยังมีโอกาสที่เกิดปัญหาการพัฒนาคนไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบในภาพรวมระดับประเทศ

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษทำให้เกิดผลประโยชน์ต่อพื้นที่และชุมชน ทั้งช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตจากการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งภาคเหนือตอนล่าง 2 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในด้านสำคัญคือด้านการท่องเที่ยว และด้านการเกษตร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านสำคัญคือ ด้านการค้าชายแดน และการเกษตร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน2 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านสำคัญคือ ด้านการเกษตร ด้านการค้า และด้านการท่องเที่ยว และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเกษตร ด้านการท่องเที่ยว และด้านการค้าชายแดน ซึ่งส่งผลให้ผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสูงขึ้น

ผลการจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

จากการจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของแผนงาน ววน.2 ทั้ง 5 กลุ่มจังหวัดสามารถจัดอันดับด้านศักยภาพที่เป็นจุดเด่นและต้องการส่งเสริมโดยอันดับที่ 1 คือ ด้านการเกษตร ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาการผลิตและแปรรูปสินค้าการเกษตรด้วยการใช้นวัตกรรมให้เป็นเกษตรมูลค่าสูง และการพัฒนาเกษตรปลอดสารพิษและเกษตรปลอดภัย อันดับที่ 2 คือ ด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีแผนพัฒนาการท่องเที่ยว รูปแบบการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และพัฒนารูปแบบการเผยแพร่ข้อมูลการท่องเที่ยวทั้งในและนอกประเทศ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การลงทุน การค้าระหว่างประเทศ อันดับดับที่ 3 คือ ด้านการค้าชายแดนมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางด้านการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศและพัฒนาและส่งเสริมความรู้ให้ผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยแผนที่นำทางแบ่งระยะเวลาแนวทางการพัฒนาได้เป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น (0-5 ปี) ระยะกลาง (5-10 ปี) และระยะยาว (10-20 ปี) โดยแต่ละด้านมีโครงการและแผนสนับสนุนดังนี้

ด้านการเกษตร ระยะสั้น (0-5 ปี) มีการศึกษาและพัฒนาการผลิต การแปรรูปเกษตรปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพผลผลิต และยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้น รวมถึงศึกษาการนำเทคโนโลยีการแปรรูปสินค้าเกษตรครบวงจรและสร้างองค์ความรู้ และพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการสำหรับสินค้าเกษตรแปรรูป ในแผนระยะกลาง (5-10 ปี) ด้านการเกษตรมีการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการแปรรูปและข้อมูลของสินค้าเกษตรและปรับปรุงมาตรการสนับสนุนการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร (ภาคเหนือ) รวมถึงติดตามเทคโนโลยีการเพิ่มมูลค่าทางการเกษตรอีกด้วย ส่วนในระยะยาว (10-20 ปี) ต้องมีการปรับปรุงคุณภาพชีวิตบุคลากรด้านการเกษตร และเทคโนโลยี อีกทั้งการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินการด้านการเกษตรอีกด้วย

ด้านการท่องเที่ยว ระยะสั้น (0-5 ปี) มีการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงวัฒนธรรมและเชิงนิเวศ และศึกษาการยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและความปลอดภัยการท่องเที่ยวรวมถึงศึกษาการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในระยะกลาง (5-10 ปี) นั้น จะต้องมีการยกระดับความเชื่อมโยงและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีหลากหลายรูปแบบ รวมถึงปรับปรุงส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว และปรับปรุงพัฒนาผู้ประกอบการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะมีมากขึ้นอีกด้วย ส่วนระยะยาว(10-20 ปี) นั้น จะต้องมีการสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง และพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อยกระดับการเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการท่องเที่ยวเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

ด้านการค้าชายแดน ระยะสั้น (0-5 ปี) - มีกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านการค้าชายแดนและส่งเสริมและพัฒนาการเชื่อมโยงการค้าชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรวมถึงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับแหล่งการค้าชั้นนำแห่งใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในระยะกลาง (5-10 ปี) นั้น มีการปรับปรุงพื้นที่บริเวณชายแดน เพื่อสนับสนุน

การค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ รวมถึงยกระดับจุดผ่อนปรนการค้า ปรับปรุงเส้นทางที่เชื่อมโยงทางการค้าที่หลากหลายรูปแบบ เพื่อผลักดันการเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ส่วนในระยะยาว (10-20 ปี) นั้น มีการยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาฐานเศรษฐกิจดิจิทัล รวมถึงการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพิ่มขึ้น

ในส่วนของระบบโลจิสติกส์ ระยะสั้น (0-5 ปี) มีการศึกษาและวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและผู้โดยสารรวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร ในระยะกลาง (5-10 ปี) นั้นมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟเส้นทางกรุงเทพ-หนองคายและการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร ส่วนในระยะยาว (10-20 ปี) นั้น มีการศึกษาพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสารให้เหมาะสมและดียิ่งขึ้น

การเชื่อมโยงศักยภาพระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2

จากผลการศึกษาการดำเนินงานของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) และการดำเนินการทั้งระยะที่ 1 และโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) นั้นทำให้คณะวิจัยได้ทำการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีศักยภาพสำคัญของการศึกษาโครงการดังกล่าว จึงสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังภาพต่อไปนี้

ผลกจากการศึกษาการจัดลำดับศักยภาพที่สำคัญของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการท่องเที่ยว อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการค้าชายแดน อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการค้า และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยว และกลุ่มจังหวัดสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 คือ ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม

ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์ปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำข้อมูลการวิเคราะห์การจัดลำดับจากทั้ง 4 กลุ่ม มาวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

นอกจากนี้ผลกจากการศึกษาการจัดลำดับศักยภาพที่สำคัญของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านการค้า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการค้าชายแดน อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการท่องเที่ยว อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านเศรษฐกิจ และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ และกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์ปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำข้อมูลการวิเคราะห์การจัดลำดับจากทั้ง 5 กลุ่ม มาวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

จากผลการวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) และโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) ทำให้ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการเชื่อมโยงการจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ อันดับ ที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน จะเห็นได้ว่าทั้งระยะที่ 1 และระยะที่ 2 มีการจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพเหมือนกันทั้ง 2 ระยะ จึงทำให้ผู้วิจัยสรุปการจัดลำดับปัจจัยที่มีความเชื่อมโยงทั้ง 2 ระยะ ได้ดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้

สรุปการประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การศึกษาประเมินผลในส่วนนโยบาย กฎหมายและองค์กรพบว่า นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทยตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11-ร่างแผนพัฒนาฯฉบับที่ 13 รวมถึงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ถูกกำหนดไว้สอดคล้องในแนวทางเดียวกัน คือ ใช้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีอยู่ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและกระจายรายได้สู่พื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศโดยเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยกับพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านพร้อม ๆ กับการพัฒนาหัวเมืองให้เป็นเมืองขนาดใหญ่ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และพัฒนาระบบราชการ แต่ประเทศไทยไม่มีนโยบายจัดตั้งพื้นที่ตอนใน อื่น ๆ ของประเทศให้กลายเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม จึงกล่าวได้ว่านโยบายของประเทศไทยปัจจุบันสนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ และเอื้อให้พื้นที่อื่น ๆ ที่มีศักยภาพ พัฒนาศักยภาพของตนเอง จนเติบโตกลายเป็นเมืองขนาดใหญ่ แต่ไม่ได้กล่าวถึงการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติมในอนาคต

ในแง่กฎหมาย ประเทศไทยเป็นรัฐเดี่ยวที่กฎหมายของรัฐมีผลใช้บังคับทุกพื้นที่ อย่างไรก็ตามพื้นที่ในโครงการศึกษาวิจัยระยะที่ 2 มีกฎหมายพิเศษเข้ามาบังคับใช้ ได้แก่กฎหมายส่งเสริมการลงทุน ซึ่งเข้ามาให้สิทธิประโยชน์กับนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในพื้นที่ที่รัฐบาลกำหนดไว้ โดยเพาะในพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษแล้ว ปัจจุบันมีกฎหมายเพียงพอสำหรับการจัดตั้งและบริหารเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติม แต่มีปัญหาในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการการทำงานของภาครัฐเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินงานเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ การขาดสิทธิประโยชน์จูงใจนักลงทุนในพื้นที่ การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดจนการจัดการศึกษาของไทยไม่ได้สร้างให้คนในพื้นที่รับรู้ปัญหาของพื้นที่และมีความสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของตนเองได้ และท้ายสุด ความเหลื่อมล้ำของคนในพื้นที่กับนักลงทุนจากต่างพื้นที่

ร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษที่ถูกร่างในโครงการระยะที่ 1 สามารถเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาใหญ่ของคนในพื้นที่ได้ และควรมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโดยเฉพาะกลไกสะท้อนเสียงจากคนในพื้นที่ไปยังผู้มีอำนาจบริหารเขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้น กลไกลดความเหลื่อมล้ำและเสริมศักยภาพคนในพื้นที่ให้พร้อมสำหรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ กลไกในการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจให้ประชาชนรวมถึงรับฟังประชาชน

7. การนำผลงานไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานในประเทศไทย ได้แก่ หน่วยงานความมั่นคง ภาคประชาชน ภาครัฐ และภาคเอกชน โดยเฉพาะคณะกรรมาธิการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดนไทย ยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ สภาผู้แทนราษฎร และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่ สามารถนำข้อเสนอเชิงนโยบายของภาครัฐในการกำหนดบทบาทและแนวทางดำเนินการของแต่ละกลุ่มจังหวัด เพื่อรองรับการเกิดขึ้นของเขตพัฒนาพิเศษ

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ สำเร็จลงได้ด้วยการสนับสนุนของ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ที่ได้ดำเนินการตามที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่ และคณะกรรมาธิการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดนไทย ยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ สภาผู้แทนราษฎร ได้แจ้งความต้องการผลักดันการพัฒนาพื้นที่ภูมิภาคในรูปแบบเขตพัฒนาพิเศษ โดยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) คณะนักวิจัยใคร่ขอขอบคุณสกสว. หน่วยงานราชการทั้งภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนที่กรุณาสละเวลาให้ข้อมูล กับนักวิจัยในการดำเนินงานโครงการ วิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

คณะนักวิจัยขอขอบคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุภาวดี โพธิยะราช ผู้เชี่ยวชาญระดับสูง กลุ่มงานภารกิจการพัฒนา ววน. ด้านสังคม สิ่งแวดล้อม เชิงพื้นที่ และลดความเหลื่อมล้ำ คณะกรรมการผู้ทรงวุฒิทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำ และเอื้อเฟื้อข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์และสนับสนุนการดำเนินงานโครงการวิจัยในครั้งนี้ ทำให้โครงการนี้สำเร็จลุล่วงไป ด้วยดี คณะนักวิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษและเป็นข้อมูลเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องต่อไป

คณะนักวิจัย

กุมภาพันธ์ 2565

บทคัดย่อ

ด้วยนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ และมีการเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก จึงนำมาสู่แผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) ประกอบไปด้วยพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และเพื่อวิเคราะห์การเชื่อมโยงของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษระยะที่ 1 และ 2 การศึกษาประกอบด้วยการทบทวนเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง และการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

ผลการศึกษาพบว่า การเกิดเขตพัฒนาพิเศษ จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ระดับประเทศ คือ 1) ยกระดับเทคโนโลยี เพิ่มทักษะแรงงาน และพัฒนาอุตสาหกรรมด้วยนวัตกรรมที่ทำให้เกิดการลดต้นทุนหรือเพิ่มมูลค่า เนื่องจากกฎหมายและเงื่อนไขการลงทุนพิเศษของเขตพัฒนาพิเศษจะดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน โดยเฉพาะการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติและบริษัทขนาดใหญ่ที่มีนวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งมีกฎหมายพิเศษเข้ามาบังคับใช้ เช่น กฎหมายส่งเสริมการลงทุน ซึ่งเข้ามาให้สิทธิประโยชน์กับนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในพื้นที่ที่รัฐบาลกำหนดไว้ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ และ 2) สร้างความมั่นคง มั่งคั่งให้กับประเทศ เนื่องจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่และประชาชนทั่วประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้น เพราะการลงทุนในพื้นที่ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนจะทำให้มูลค่าสินค้าและบริการมากขึ้น เกิดการจ้างงานใหม่ และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเนื่องจากการสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวได้มากขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีมูลค่าสูงขึ้น นำไปสู่รายได้ในภาพรวมของประเทศที่เพิ่มขึ้นและส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้นสูงขึ้น การจัดลำดับด้านศักยภาพที่เป็นจุดเด่นและต้องการส่งเสริมของโครงการ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน จากผลการจัดลำดับศักยภาพดังกล่าวทำให้สามารถอธิบายถึงความเชื่อมกันระหว่างการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในระยะที่ 1 และ 2 พบว่ามีความเชื่อมโยงกันในด้านของการจัดลำดับศักยภาพที่มีความเหมือนกันทั้ง 2 ระยะ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

คำสำคัญ : เขตพัฒนาพิเศษ, ผลประโยชน์, แผนที่นำทาง

Abstract

With the government's policy to focus on the development of special economic zones. And systematically promoting the distribution of prosperity in suitable areas. Thailand has a physical advantage under its geographical position as a center for the development of production and distribution links along the Economic Corridor and interconnection in the regional and global supply chains. Therefore, a work plan for analyzing and synthesizing the regional budget plan for the region To support the establishment of Special Development Zones (Phase 2) comprising the provinces Lower North 2, Upper Northeastern Region 1, Upper Northeastern Region 2, Lower Northeastern Region 2, and Southern Region connecting the two seas. The objective is to analyze the benefits received. to make a road map plans and projects; and to analyze the linkages of the establishment of the Special Development Zones Phase 1 and 2. The study consists of a review of papers, concepts, theories, and related research. Semi-structured interview and focus group.

The results of the study found that the birth of a special development zone causing economic and social change Sending benefits at the national level are 1) upgrading technology increase labor skills and develop the industry through innovation to reduce costs or add value Because the laws and special investment conditions will attract foreign investors to invest. especially the investment of foreign companies and large companies with high innovation and technology. There are special laws to enforce, such as investment promotion laws. which comes to give benefits to investors who come to invest especially in the area that was established as a special development zone, and 2) build stability wealth for the country As a result, people in the area and the general public have more income. From investment in government and private sectors, the value of goods and services increases. new employment and has an increase in tourism revenue from attracting more tourists It also increases the value of border trade and cross-border trade. This leads to an increase in the overall income of the country and an increase in gross domestic product. Ranking of potential that is outstanding and that needs to be promoted of the project is 1st place in agriculture, 2nd place in tourism and ranked 3rd in border trade and explaining the connection between the establishment of Special Development Zones in phases 1 and 2. It was found that there was a connection in terms of potential ratings that were the same in both phases : 1st place in agriculture, 2nd place in travel and ranked 3rd in border trade.

Keywords : special development zone, benefits, road map

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร I

บทคัดย่อ II

บทที่ 1 บทนำ 1

1.1 หลักการและเหตุผล 1

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน 8

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 8

1.4 ขอบเขตและวิธีการดำเนินงาน 8

1.4.1 ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่ 8

1.4.2 ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา 9

1.4.3 ขอบเขตการศึกษาด้านเวลา 10

1.4.4 วิธีการดำเนินงาน 10

1.5 กรอบแนวคิดทางการดำเนินการศึกษา 11

1.6 แผนการดำเนินงาน 11

บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง 13

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 13

2.1.1 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 13

2.1.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแผนที่นำทาง หรือโร้ดแมป (Roadmap) 18

2.1.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ 19

2.1.4 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) 20

2.1.5 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 21

2.1.6 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ 23

2.2 แผนและยุทธศาตร์ที่เกี่ยวข้อง 24

2.2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 24

2.2.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (2560-2564) 31

2.2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 33

2.2.4 แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2565 ฉบับทบทวน....34
2.2.4.1 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2....34
2.2.4.2 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1....35
2.2.4.3 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2....35
2.2.4.4 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2....36
2.2.4.5 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ 2 ฝั่งสมุทร....37
2.2.5 ยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 –2579)....37
2.2.6 ช่องว่างและปัญหาของแผนและยุทธศาสตร์ของไทยในปัจจุบัน....40
2.3 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม....43
2.3.1 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS)....43
2.3.2 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor, LIMEC)....44
2.3.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)....44
2.3.4 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี–เจ้าพระยา–แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)....45
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง....47
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย....53
3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย....53
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล....54
3.3 ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลัก....55
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล....55
บทที่ 4 ผลการวิจัย....57
4.1 การวิเคราะห์ผลกระทบปัจจัยระดับมหภาค....57
4.1.1 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)....57
4.1.1.1 ศักยภาพพื้นฐาน....57
4.1.1.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)....58

4.1.2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) 60
4.1.2.1 ศักยภาพพื้นฐาน 60
4.1.2.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) 62
4.1.3 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร) 63
4.1.3.1 ศักยภาพพื้นฐาน 63
4.1.3.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) 65
4.1.4 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ) 66
4.1.4.1 ศักยภาพพื้นฐาน 66
4.1.4.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) 67
4.1.5 กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) 68
4.1.5.1 ศักยภาพพื้นฐาน 68
4.1.5.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) 69
4.2 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 71
4.2.1 ผลประโยชน์ระดับประเทศ 71
4.2.2 ผลประโยชน์ระดับพื้นที่และชุมชน 76
1) ภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัด อุทัยธานี) 76
2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) 78
3) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร) 80
4) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ) 82
5) ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) 85
4.3 แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัด 88

1) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 89
2) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 90
3) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 91
4) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 92
5) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร 93
4.4 อนาคตความเชื่อมโยงของระบบราง 95
บทที่ 5 การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 100
5.1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ในระยะ 2 101
5.1.1 นโยบายทั่วไป นโยบายพิเศษ เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน 101
5.1.2 กฎหมายในปัจจุบันกฎหมายพิเศษและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งและส่งเสริมการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบัน 109
5.2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปปรับใช้ในพื้นที่ 117
5.2.1 ความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมต่อร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 117
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษา 126
6.1 สรุปผลการศึกษา 126
6.1.1 สรุปผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค 126
6.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับตากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 133
6.1.3 สรุปผลการจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 134
6.2 สรุปเชื่อมโยงศักยภาพระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2 137
6.3 สรุปการประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 139
6.4 ข้อเสนอแนะ 143
เอกสารอ้างอิง 141
ภาคผนวก ก 144

สารบัญรูปภาพ

ภาพที่ 1 ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่....9
ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย....11
ภาพที่ 3 ระดับของผลกระทบของการนำเอากระบวนการ Technology Roadmapping มาประยุกต์ใช้....18
ภาพที่ 4 รูปแบบแผนที่นำทาง....19
ภาพที่ 5 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์4ชาติ ...73
ภาพที่ 6 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่า เป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ....74
ภาพที่ 7 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ....75
ภาพที่ 8 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนอุตสาหกรรม และมูลค่าด้านเกษตร เงินทุนอุตสาหกรรมของภาคเหนือตอนล่าง 2....77
ภาพที่ 9 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว มูลค่าการค้าชายแดน และแ ของภาคเหนือตอนบน 2....80
ภาพที่ 10 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดน ของภาคเหนือตอนบน 2....82
ภาพที่ 11 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดน ของภาคเตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2....84
ภาพที่ 12 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดน ของภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร....87
ภาพที่ 13 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2....89
ภาพที่ 14 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1....90
ภาพที่ 15 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2....91
ภาพที่ 16 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2....92
ภาพที่ 17 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร....93
ภาพที่ 18 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร....94
ภาพที่ 19 แสดงแผน Timeline การก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1....96
ภาพที่ 20 แสดงแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของไทย และการเชื่อมโยงระบบรางระหว่าง ไทย - ลาว – จีน....97
ภาพที่ 21 แสดงแผน Timeline การก่อสร้างเส้นทางรถไฟทั่วประเทศตามแผนการรถไฟแห่งประเทศไทย...99
ภาพที่ 22 ขั้นตอนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และการดำเนินงานของแต่ละขั้นตอน....124
ภาพที่ 23 เชื่อมโยงลำดับความสำคัญศักยภาพกลุ่มจังหวัดของระยะที่ 1 และระยะที่ 2....137

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 สรุปรายละเอียดการดำเนินกิจกรรมและผลผลิต.....53
ตารางที่ 2 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดกรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ73
ตารางที่ 3 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดกรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ..74
ตารางที่ 4 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ.75
ตารางที่ 5 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนอุตสาหกรรม และมูลค่าด้านเกษตร ของภาคเหนือตอนล่าง 2.....77
ตารางที่ 6 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว มูลค่าการค้าชายแดน และเงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 79
ตารางที่ 7 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2.....82
ตารางที่ 8 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 84
ตารางที่ 9 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดนของภาคภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร 86
ตารางที่ 10 แสดงหมุดหมายในร่างแผนพัฒนาของตาละลกลุ่มจังหวัด 103
ตารางที่ 11 แสดงยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ..106
ตารางที่ 12 แสดงผลการนำเอาร่างพระราชบัญญัติมาทดลองปรับใช้เพื่อแก้ไขปัญหา.....122

บทที่ 1
บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ซึ่งในแผนพัฒนาแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ กระจายความเจริญและความเข้มแข็งของภาคสังคม และปรับบทบาทโครงสร้าง และกลไกสถาบันบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศการบริหารงานที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 1) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง 2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง 3) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย 4) การเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคและ 5) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่างแผนการปฏิรูปปรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง), 2563) ประเทศไทยยังให้ความสำคัญการขับเคลื่อนยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่าง ๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษทางด้านต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการค้า การลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาค เพื่อสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

โดยนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความ

ร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

แผนพัฒนาภาคเหนือ ฉบับทบทวน (พ.ศ.2560-2565) กล่าวถึง เขตเศรษฐกิจพิเศษในยุทธศาสตร์ที่ 2 การใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจ โดยมีเป้าหมายในการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนภาคเหนือและอัตราการขยายตัวของการผลิตสาขาอุตสาหกรรมภาคเหนือ แนวทางการพัฒนา โดยเสริมสร้างศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน และวางผังเมืองทั้งเมืองหลักและเมืองชายแดน ให้สอดคล้องและสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งจะรองรับ การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญเชื่อมโยงอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC การพัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบรางที่นครสวรรค์ แพร่ (อำเภอเด่นชัย) เชียงราย (อำเภอเชียงของ) และเมืองในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ อำเภอแม่สอด อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ โดยจัดทำแผนแม่บทพื้นที่และแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินตามความเหมาะสมของการใช้พื้นที่ของแต่ละเมือง พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้ทั่วถึงสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งส่งเสริมกิจกรรมเศรษฐกิจที่เหมาะสมกับพื้นที่ การพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรให้มีความรู้มีทักษะฝีมือเข้าถึงข้อมูล กฎระเบียบการดำเนินธุรกิจ ในธุรกิจระดับภูมิภาคและสากล รวมถึงเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมและมนุษยธรรมที่ถูกนำมาเป็นข้อกีดกันทางการค้า รวมทั้งสนับสนุนให้องค์กรภาคธุรกิจเอกชนที่มีความเข้มแข็งร่วมพัฒนาเครือข่ายกับธุรกิจท้องถิ่นที่มีศักยภาพ เพื่อยกระดับขีดความสามารถให้เข้าสู่ Supply Chain ของธุรกิจใหญ่ได้ และการพัฒนาสินค้าที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้ รวมทั้งสินค้าที่ตอบสนองตลาด ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและ AEC โดยให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบอย่างเกื้อกูลกัน บทความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนทั้งไทยและเพื่อนบ้าน ซึ่งจะสอดรับกับการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดเชียงราย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

และตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 แผนการปฏิรูปประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ใน 5 ด้าน ประกอบด้วย 1) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง 2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง 3) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย 4) การเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคและ 5) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , ร่างแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) , 2563) นั้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญที่จะพัฒนาภูมิภาคของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม สนับสนุนและขับเคลื่อนระบบการวิจัยและนวัตกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมของประเทศ จึงได้พิจารณาสนับสนุนอุดหนุนการวิจัย เพื่อดำเนินการวิจัย แผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อ

สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) โดยพื้นที่การศึกษาครอบคลุม ดังนี้ 1) พื้นที่ภาคเหนือบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง จังหวัดลำพูน และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นกลุ่มจังหวัดที่ทุนทางสังคมและวัฒนธรรมประเพณีที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น ที่เอื้อต่อเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ 2) พื้นที่ภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มียุทธศาสตร์ทางการค้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยว ตอนเหนือเป็นประตูสู่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) 3) พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดเพชรบูรณ์ ที่เป็นแหล่งผลิตทางการเกษตร และยังเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวพัฒนา East-West Economic Corridor และ 4) พื้นที่ภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส รวมถึงพื้นที่เชื่อมโยงประกอบด้วย จังหวัดสตูล จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดพัทลุง ซึ่งเป็นแหล่งอารยธรรมเก่าแก่ที่เป็นอัตลักษณ์มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติ ความหลากหลายทางธรรมชาติ โดยเฉพาะทะเล และทะเลสาบ

จากการที่คณะผู้วิจัยได้หารือกับคณะกรรมาธิการความมั่นคงแห่งรัฐ กิจการชายแดน ยุทธศาสตร์ชาติ และการปฏิรูปประเทศ (โดยนายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน รองประธานกรรมาธิการฯ และคณะกรรมาธิการฯ) ได้ขอให้ศึกษาพื้นที่ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติม ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร เพื่อเป็นการขยายการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ในภูมิภาค

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ให้ความสำคัญเกี่ยวกับพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สร้างความเข้มแข็งสามารถเชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ตั้งแต่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์ อยุธยา กรุงเทพฯ และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 นับเป็นเมืองอู่ข้าวอู่น้ำ โดยมีข้าวเป็นสินค้าเกษตรสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด เป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญของประเทศ และภาคการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความโดดเด่นด้านวัฒนธรรมและธรรมชาติ วิถีชีวิต วิถีชุมชน ผู้คนมีความเป็นมิตร และมีแหล่งมรดกโลกทั้งด้านประวัติศาสตร์ และเชิงนิเวศ

นอกจากนั้นกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนเหนือล่าง 2 มีศักยภาพเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตร คือ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด ผลไม้ต่าง ๆ และเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก เชิงนิเวศ เชิงประวัติศาสตร์ที่หลากหลาย มีพื้นที่รองรับการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือตอนล่างที่จังหวัดพิจิตร เป็นแหล่งผลิตพลังงานชีวภาพจากวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร อาทิ การผลิตพลังงานไฟฟ้าจากแกลบ การผลิต Ethanol จากการน้ำตาล โดยกลุ่มจังหวัด

ภาคเหนือตอนเหนือล่าง 2 ได้ให้ความสำคัญพัฒนาภาคโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความยั่งยืน พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและสร้างมูลค่าเพิ่ม พัฒนาคุณภาพคนทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงเสริมสร้างความเข็มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน (กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2, 2562)

โดยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นกลุ่มพื้นที่ที่มียุทธศาสตร์การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการให้เป็นวิสาหกิจสมัยใหม่ (Smart Enterprise) ใช้เทคโนโลยี สำหรับผู้ประกอบการรุ่นใหม่ (Startup) การค้าที่เชื่อมโยงกับธุรกิจข้าวและอาหารปลอดภัย การค้าที่เชื่อมโยงกับมรดกโลก โดยการเป็นศูนย์กลางธุรกิจข้าวและท่องเที่ยวมรดกโลก พร้อมกับการสร้างภาพลักษณ์ด้านเศรษฐกิจการค้าแก่กลุ่มจังหวัด เน้นการดึงดูดการค้าการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพทางการค้าและเกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สอดรับกับบริบทของพื้นที่ขับเคลื่อนจังหวัดเข้าสู่ประเทศไทย 4.0 (สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ แผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 25262-2564 , 2562)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู บึงกาฬ ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดที่โดดเด่นในเรื่องของการคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) มากกว่ากลุ่มจังหวัดอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีศักยภาพของที่ตั้งและอาณาเขต ลักษณะภูมิประเทศโดยรวมเป็นที่ราบสูง สลับภูเขา มีเทือกเขาเพชรบูรณ์ผ่านพื้นที่จังหวัดเลย และเทือกเขาภูพานผ่านพื้นที่จังหวัดอุดรธานี โดยเทือกเขาเพชรบูรณ์เป็นแหล่งต้นน้ำป่าสัก เทือกเขาภูพานเป็นแหล่งต้นน้ำที่สำคัญ เช่น ลำน้ำสงคราม น้ำพุง เป็นต้น พื้นที่ราบของกลุ่มจังหวัดอยู่ในแอ่งสกลนครมีอาณาเขตทิศเหนือจรดแม่น้ำโขง ทิศตะวันตกจรดเทือกเขาเพชรบูรณ์ ซึ่งแอ่งสกลนครครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเลย หนองบัวลำภู อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร ซึ่งลักษณะภูมิประเทศที่ติดแม่น้ำโขง และชายแดนติด สปป.ลาว มีป่าไม้และภูเขาที่อุดมสมบูรณ์ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างชาติ มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์

การคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่ ท่าอากาศยาน มีเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางหมายเลข 2 เชื่อมโยงพหลโยธินจากกรุงเทพมหานคร-สระบุรี-นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย ได้แก่เส้นทางหมายเลย 211 จากจังหวัดหนองคาย บึงกาฬ ด้วยเส้นทางหมายเลข 212 สภาพถนนมีความสะดวกในการเดินทางมีถนนสายรองเชื่อมถนนสายหลัก เข้าไปในพื้นที่ของแต่ละจังหวัดและเข้าไปในกลุ่มจังหวัด มีการคมนาคมทางราง จากหนองคาย – กรุงเทพมหานคร (การรถไฟแห่งประเทศไทย) กลุ่มจังหวัดมีโครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญ ได้แก่ โครงการรถไฟรางคู่ โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการสถานีขนส่งสินค้าหนองคาย มีการขยายโครงข่ายเพิ่มสายทางคู่ ที่เอื้อยต่อการค้า ส่งผลให้ด้านเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัด มีสัดส่วนมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าค่อนข้างสูง กลุ่มจังหวัดมีการค้ากับประเทศ สปป.ลาวมากที่สุด โดยในช่วงที่ผ่านมามีแนวโน้มการค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ผลิตภัณฑ์ OTOP มียอดขายที่ค่อนข้างสูงและเติบโตต่อ

เนือง มีทุนทางสังคมและวัฒนธรรมประเพณีที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น มีวัฒนธรรม และภูมิปัญญาอันเป็นอัตลักษณ์ ยกระดับการเชิงคุณภาพควบคู่กับเกษตรปลอดภัย ที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้การบริการมูลค่าสูง ตลอดจนการผลิตสินค้าหัตถกรรม หัตถศิลป์ สินค้า Life Style ที่มีชื่อเสียงระดับสากลได้เป็นอย่างดี (กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 , 2563)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ตั้งอยู่ในตอนภาคอีสานตอนล่างของประเทศไทย ประกอบด้วย 4 จังหวัด จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ระยะทางรวม 601 กิโลเมตร โดย จังหวัดอุบลราชธานีมีอาณาเขต ติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทาง 361 กิโลเมตร และมีอาณาเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ระยะทาง 67 กิโลเมตร จังหวัดศรีสะเกษ มีอาณาเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ระยะทาง 135 กิโลเมตร และจังหวัดอำนาจเจริญ มีอาณาเขต ติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทาง 38 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศ เป็นพื้นที่ลาดเอียงจากทิศตะววันตกไปทิศตะวันออก พื้นที่ทางตอนเหนือเป็นพื้นที่ราบสูง ภูเขา สลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่นป่าและภูเขา มีแหล่งน้ำขนาดกลางเป็นที่ราบลุ่มสลับซับซ้อนกับดินริมน้ำ ด้านการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจด้านการเกษตร การค้าปลีก ค่าส่งและการบริการ มีการนำเข้าส่งออก สินค้าโดยเฉพาะสินค้าเกษตร เนื่องจากกลุ่มจังหวัดมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว และกัมพูชา เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดมีการขยายตัวอย่างช้า ๆ เนื่องจากมีความต่างของขนาดเศรษฐกิจและทรัพยากรภายในกลุ่มจังหวัด พืชเศรษฐกิจที่สำคัญและทำรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัด 5 อันดับ ได้แก่ ข้าว รองลงมาคือ มันสำปะหลัง ยางพารา ผลไม้ และอ้อย ด้านการปศุสัตว์ จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่มีจำนวนโคและกระบือมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ และยังเป็นจังหวัดที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่าทุกจังหวัดในกลุ่มจังหวัด ศักยภาพด้านการประกอบอาชีพ ของประชากรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ได้แก่ การทำนา ทำไร่ และนอกภาคการเกษตร เช่น พาณิชยกรรม และบริการ

โครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีเส้นทางคมนาคมที่มีความสะดวก สามารถเดินทางได้ ทั้งทางอากาศ ทางถนน และทางราง และยังมีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อภายในจังหวัดและใกล้เคียงทั่วประเทศ รวมถึงเชื่อมต่อกับต่างประเทศ และยังมีทรัพยากรธรรมชาติ ป่าไม้ที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นจำนวนมากกระจายอยู่ในทุกจังหวัด โดยมีแหล่งท่องเที่ยวรวมกันถึง 159 แห่ง ทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดเพิ่มขึ้น ส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของประชาชนในพื้นที่ โดยที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้มีเป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การพัฒนาคุณภาพและเพิ่มมูลค่าข้าวหอมมะลิคุณภาพดีได้มาตรฐาน GAP 2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและยั่งยืน เสริมสร้างความเข้มแข็งการบริหารจัดการและพัฒนาท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน พัฒนาการตลาดท่องเที่ยว และ 3) สนับสนุนการบบริหารจัดการธุรกิจการค้าสร้างมูลค่าเพิ่มของการค้าชายแดน สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ เสริมสร้างเครือข่ายพันธมิตรทาง

การค้า การลงทุนในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการค้า

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วยจังหวัด สกลนคร นครพนม มุกดาหาร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนที่จังหวัด นครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาวที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนม โดยมีเส้นกั้นพรมแดนตามแนวลำน้ำโขง ระยะทาง 246 กิโลเมตร (จังหวัด มุกดาหาร ระยะทาง 72 กิโลเมตร และจังหวัดนครพนม ระยะทาง 174 กิโลเมตร) ซึ่งมี จุดผ่านแดนไทย-สปป.ลาว จำนวน 8 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง และจุดผ่อนปรน 4 แห่ง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ สามเหลี่ยมเศรษฐกิจเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร นครพนม มุกดาหาร) เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยว โดยมีจุดเด่นทางด้านภูมิศาสตร์มีเทือกเขาภูพาน เป็นพื้นที่โดดเด่นด้าน 3 ธรรม คือ ธรรมะ ธรรมชาติ และวัฒนธรรม มี กิจกรรมงานประเพณี ที่เป็นเอกลักษณ์

การคมนาคมทางอากาศ ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานนครพนม ทั้งสองท่าอากาศยานมีเส้นทางการบินมีเพียงเส้นทางเดียวคือ กรุงเทพมหานคร (ดอนเมือง) การคมนาคมทางน้ำ การคมนาคมทางน้ำส่วนใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการใช้แม่น้ำโขงในการสัญจร และค้าขาย ขนส่งสินค้า โดยมีเรือยนต์ข้ามฟากระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวที่ด่านศุลกากรอำเภอเมืองนครพนม เมืองมุกดาหารจุดผ่อนปรนที่อำเภอธาตุพนม การคมนาคมทางราง ในปัจจุบันจังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหารยังไม่มีการคมนาคมระบบราง โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ การคมนาคมขนส่งและเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านกลุ่มจังหวัด มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) หรือเส้น R9 สายเมาะละ แหม่ง-เมียวดี-แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้ ดานังที่เชื่อมต่อเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงให้เป็นหนึ่งเดียวทั้งด้านการค้าและการลงทุน โดยเส้นทางนี้เชื่อมโยงประเทศไทยกับ สปป.ลาว ที่จังหวัดมุกดาหารโดยผ่านสะพานมิตรภาพ 2 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสายใหม่ (ไทย-ลาว-เวียดนาม) ทำให้การค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การค้าโดยการขนส่งทางบกช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหาร ของประเทศไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขตของประเทศลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตกตะวันออก ซึ่งเริ่มจากพม่า ผ่าน ไทย ลาวและสิ้นสุดที่เวียดนาม สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) เป็นสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย (นครพนม) กับ ประเทศลาว (คำม่วน) พื้นที่ฝั่งไทย ที่บ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ฝั่งลาวอยู่ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน จังหวัดนครพนมและมุกดาหารเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม พื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อพัฒนาและส่งเสริมปัจจัยการผลิตในพื้นที่ และการเติบโตทางด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจในพื้นที่

เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรมเป็นหลักกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีรายได้จากการจำหน่ายสินค้า OTOP เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยจังหวัดสกลนครสามารถทำรายได้จากการขายสินค้า OTOP มากที่สุด หากเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครพนม และมุกดาหารตามลำดับ ด้านการค้ามีปัจจัยสนับสนุนที่จะก่อให้เกิดการค้าการลงทุนในกลุ่มจังหวัดเนื่องจากการมีสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ถึง 2 แห่ง คือ ที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนม สามารถพัฒนาทำให้เกิดการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้นได้ ทั้งการค้าผ่านแดน การค้าชายแดน และการค้าภายในกลุ่มจังหวัด ที่สามารถเชื่อมโยงให้เกิดการค้าระหว่างภูมิภาคได้ นอกจากนี้ยังสามรถเชื่อมโยงให้เกิดการท่องเที่ยวทั้งภายในกลุ่มจังหวัดและภายใน ภูมิภาคที่เพิ่มขึ้นได้ในอนาคตรายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีโดยจังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่มีรายได้มากที่สุด แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยว เชิงธรรมะ ช่องทางการค้าและด่านชายแดน ไทยและ สปป. ลาว

กลุ่มจังหวัดพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เชื่อมทะเล 2 ฝั่ง ได้แก่ทะเลฝั่งอ่าวไทย และทะเลอันดามัน เนื่องจากเป็นพื้นที่ภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนแห่งใหม่ของโลก ตลอดจนเป็นเส้นทางการขนส่งทางเรือแห่งใหม่ของโลกที่สามารถประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่งประหยัดพลังงานมากกว่าเรือแล่นผ่าน ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบ็อก ซึ่งรายได้จากการพัฒนาเขตพิเศษขวานทองคลองไทยภาคใต้นี้ สามารถเทียบเคียงรายได้ด้านต่าง ๆ จากการให้เรือสินค้าและเรือท่องเที่ยวทั่วโลกมาแล่นผ่านคลองไทย นอกจากนั้นเป็นแหล่งอารยธรรมเก่าแก่ที่เป็นอัตลักษณ์ และมีความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ เนื่องจากลักษณะทางกายภาพที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ส่งผลให้เกิดการการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว มีความพร้อมในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติโดยเฉพาะ พื้นที่ภูเขา ทะเล ที่ราบ พื้นที่ชุ่มน้ำ ทะเลสาบ ป่าพรุ นอกจากความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแล้วนั้น พื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และพื้นที่เชื่อมโยงยังมีความหลากหลายของผู้คนที่ประกอบด้วย ไทยพุธ ไทยมุสลิม และไทยจีน ซึ่งมีความสัมพันธ์กันมาอย่างยาวนาน ที่ผูกพันเชื่อมโยงถึง วิถีชีวิต ความเชื่อ พิธีกรรม ศาสนา และชาติพันธุ์ต่าง ๆ

โดยพื้นที่จังหวัดสงขลา หนึ่งในกลุ่มจังหวัดพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร เป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงอาเซียนเนื่องจากมีด่านชายแดนที่สำคัญซึ่งเชื่อมกับประเทศมาเลเซียซึ่งถือว่าเป็นประตูสู่อาเซียน และภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าการค้าผ่านด่านชายแดนสูงที่สุดของประเทศ จากการค้าผ่านด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์ และด่านสะเดา ในจังหวัดสงขลา นอกจากนั้นโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ยังทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางระหว่างไทย มาเลเซีย และยังมีสนามบินนานาชาติ (International airport) และสนามบินในประเทศ (Domestic airport) รวมทั้งมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงไทยมาเลเซียอีกด้วย

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ คณะผู้วิจัยจึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงการศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยง และกฎหมายและนโยบาย ที่ส่งผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนด้านการพัฒนาในเชิงภูมิภาคและภาพรวมของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

1) เพื่อวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

2) เพื่อจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3) เพื่อวิเคราะห์การเชื่อมโยงของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษระยะที่ 1 และ 2 ในด้านผลประโยชน์และแผน

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ส่งเสริมการตระหนักรู้และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เกิดการบูรณาการเพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยคำนึงถึงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงโครงข่ายโลจิสติกส์

1.4 ขอบเขตและวิธีการดำเนินงาน

1.4.1 ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่

การศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่จำนวน 5 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

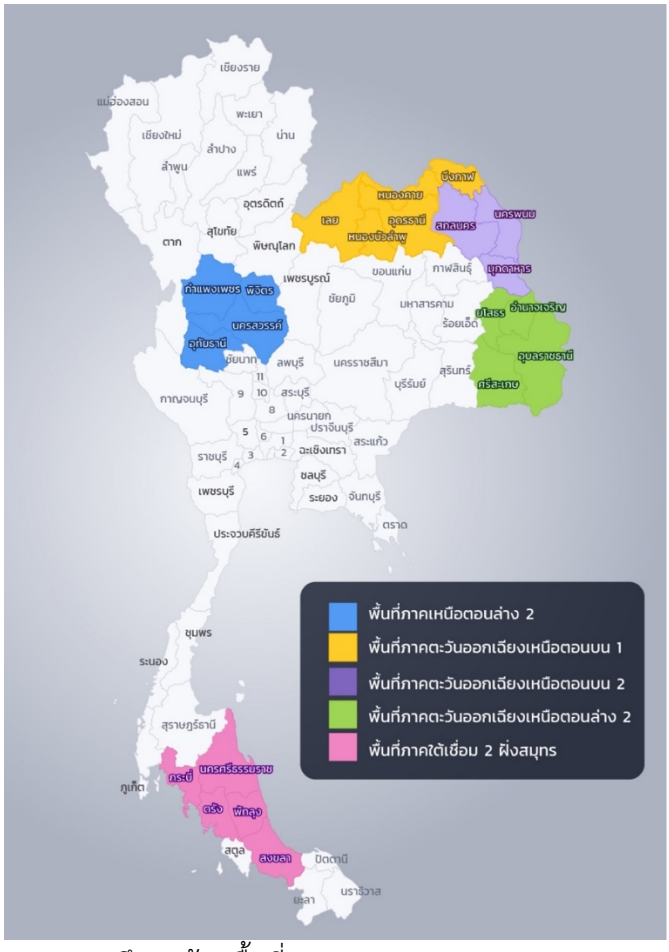
1) พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี

2) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ

3) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร

4) พื้นที่ภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ

5) พื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช



ภาพที่ 1 ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่

ที่มา : คณะวิจัย

1.4.2 ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา

1) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ข้อกฎหมายและนโยบายโครงสร้างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนแนวปฏิบัติของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ส่งผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษการศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่ จำนวน 5 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

- พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ

- พื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช

2) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษการศึกษาในครั้งนี้ครอบคลุมพื้นที่ จำนวน 4 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

- พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ
- พื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง จังหวัดพัทลุง จังหวัดสงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช

1.4.3 ขอบเขตการศึกษาด้านเวลา

การศึกษาในครั้งนี้กำหนดระยะเวลาทั้งสิ้น 12 เดือน ตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 ถึง วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565

1.4.4 วิธีการดำเนินงาน

1) ทำการทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ

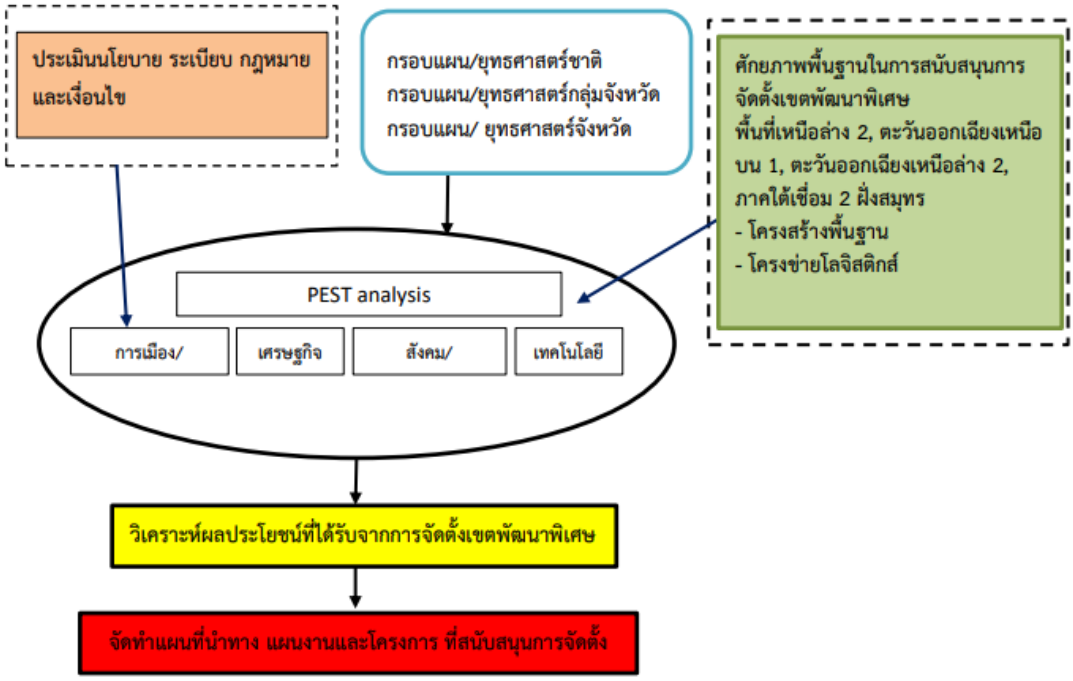
2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ การวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ซึ่งจะนำไปสู่การสรุปข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

3) วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จากการนำข้อมูลศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

4) จัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จากผลการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

1.5 กรอบแนวคิดทางการดำเนินการศึกษา

กรอบแนวคิดการวิจัยของการศึกษาในครั้งนี้แสดงดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา : คณะวิจัย

1.6 แผนการดำเนินงาน

กิจกรรม	เดือนที่												
	15 ก.พ 64	มี.ค 64	เม.ย 64	พ.ค 64	มิ.ย 64	ก.ค 64	ส.ค 64	ก.ย 64	ต.ค 64	พ.ย 64	ธ.ค 64	ม.ค 65	14 ก.พ 65
1. ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรอบแผนยุทธศาสตร์													
2. การสำรวจสัมภาษณ์เชิงลึก ประชุมกลุ่มย่อย และวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี และการเมืองในพื้นที่ที่													

กิจกรรม	เดือนที่												
	15 ก.พ 64	มี.ค 64	เม.ย 64	พ.ค 64	มิ.ย 64	ก.ค 64	ส.ค 64	ก.ย 64	ต.ค 64	พ.ย 64	ธ.ค 64	ม.ค 65	14 ก.พ 65
ศึกษาที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ													
3. วิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาคด้านเศรษฐกิจ สังคมเทคโนโลยีและการเมือง (PEST Analysis)													
4. วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ													
5. จัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ													
6. นำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์													
7. จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น													
8. สรุปผลการศึกษา และการจัดทำรายงาน													

บทที่ 2
การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้ได้ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 3 หัวข้อ ได้แก่ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง แผนและยุทธศาตร์ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

แนวคิดเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นมุ่งหวังที่จะพัฒนาพื้นที่พื้นที่หนึ่งขึ้นมาเพื่อรองรับการลงทุนโดยเฉพาะกลุ่มทุนจากต่างชาติ และภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีกฎหมายที่ค่อนข้างเป็นเสรีและให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ที่อยู่ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษมากกว่ากฎหมายปกติทั่วไปที่ใช้บังคับอยู่ภายนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษ สำหรับประเทศไทยแล้วเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นพัฒนาการที่ส่งต่อมาจากกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรม (กนอ.) กล่าวคือจากการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแม้ว่าจะสามารถสร้างความน่าสนใจและดึงดูดให้เกิดการลงทุนในประเทศมูลค่ามหาศาล แต่กิจกรรมบางกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ตามกระแสของเศรษฐกิจโลกกลับยังอยู่นอกขอบเขตที่กฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมจะเข้าไปควบคุมจัดการได้ ดังนั้น กฎหมายว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงมีที่มาจากความคิดที่ว่ารัฐมีหน้าที่ต้องพัฒนาเศรษฐกิจและศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ จัดทำสาธารณูปโภคสาธารณูปการและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ให้ทั่วถึงทุกพื้นที่ และต้องพัฒนาการให้บริการของภาครัฐให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน แต่โดยที่แต่ละพื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาแตกต่างกัน การพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ จึงต้องสอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่รวมทั้งต้องคำนึงถึงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ด้วย แต่ทั้งนี้พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่เฉพาะที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีเจตนารมณ์ในการพัฒนาพื้นที่เฉพาะให้เป็นเขตอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมส่งออกเท่านั้น อีกทั้งบทบัญญัติบางประการของกฎหมายดังกล่าวไม่เอื้อต่อการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการของภาครัฐให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จึงสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เฉพาะสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และความต้องการของประชาชน และเพื่อให้การพัฒนาระบบบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น (นรุตม์ เจียมสมบูรณ์, 2550)

โดยทั่วไปเขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง เขตที่จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการลงทุน โดยให้นักลงทุนในเขตได้รับสิทธิพิเศษด้านต่างๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นสิทธิพิเศษทางภาษีและด้านอื่นที่มิใช่ภาษี รวมทั้งการได้รับประโยชน์ในการประกอบธุรกิจด้านความพร้อมของปัจจัยการผลิต การบริการพื้นฐานต่างๆ เช่น ระบบขนส่ง ไฟฟ้า ประปา ถนน โทรคมนาคม และอื่นๆ ตลอดจนได้รับการผ่อนปรนกฎระเบียบบางประการที่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การลดขั้นตอนในการ

ติดต่อกับหน่วยงานราชการเกี่ยวกับการขออนุมัติหรือขอใบอนุญาตตามกฎหมาย ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการต่างๆ อันจะเป็นการช่วยลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจได้เขตเศรษฐกิจพิเศษมีพัฒนาการเริ่มมาจากเขตนิคมอุตสาหกรรม หรือ Industrial Zone ก่อน ต่อมาก็มี Export processing Zone หรือ Custom Free Zone หรือเขตปลอดอากร (Duty Free Shops) เขตท่าเรือปลอดภาษี (Duty Free Port) ซึ่งจะเน้นให้เป็นเขตอุสาหกรรมเพื่อการส่งออกเป็นหลัก โดยให้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร รวมทั้งสิทธิประโยชน์อื่นๆ และต่อมาได้ปรับเปลี่ยนให้สิทธิประโยชน์เพิ่มมากขึ้นเป็นพิเศษเฉพาะเขตพื้นที่ รวมทั้งการผ่อนคลายกฎระเบียบต่าง ๆ ของการก่อตั้งอุสาหกรรม และเรียกชื่อให้ชัดเจนขึ้นว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ประเทศต่าง ๆ ที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะเรียกชื่อแตกต่างกันออกไป เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Border Economic Zone) ขึ้นอยู่กับว่าจะให้ความสำคัญกับการประกอบกิจกรรมประเภทใด และประเทศใดจะเน้นสร้างถ้อยคำใดให้เป็นแรงจูงใจนักลงทุนมากที่สุด เช่น ใช้คำว่าเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกสำหรับการประกอบกิจกรรมในลักษณะของการนำชิ้นส่วนกึ่งสำเร็จรูปมาประกอบแล้วส่งออก หรือใช้คำว่าคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับการนำผลิตภัณฑ์มาบรรจุกล่องแล้วส่งออก เป็นต้น

ดังนั้น ประเภทของธุรกิจที่สามารถลงทุนประกอบกิจการในเขตเศรษฐกิจนั้นจึงมิได้จำกัดเฉพาะการลงทุนในภาคอุสาหกรรมเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงการลงทุนในด้านอื่นๆอย่างกว้างขวางอาทิ เช่น ด้านเกษตรกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยว การบริการ เป็นต้น ซึ่งเป็นการเปิดกว้างสำหรับนักลงทุนในการเลือกประเภทกิจการที่จะลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ ให้มีการเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในด้านเศรษฐกิจกับต่างประเทศ (สุมาลี วงษ์วิทิต และคณะ)

ความหมายของเขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตามแนวคิดของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) คือ พื้นที่แห่งหนึ่งแห่งใดที่ได้รับการกำหนดและพัฒนาขึ้นมาภายใต้กฎหมายและการบริหารจัดการในลักษณะเป็นการเฉพาะ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจควบคู่กับการเจริญด้านสังคม ด้วยการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์ การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับกิจการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การศึกษา การวิจัยและพัฒนา การท่องเที่ยวและการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนกิจการอื่น ๆ ที่มีความเหมาะสมตามศักยภาพของพื้นที่ นอกจากนี้ก็จัดให้มีการสนับสนุนและกิจการต่อเนื่อง ได้แก่ การจัดให้มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การให้ความสะดวกในการจัดเก็บภาษี การให้บริการทางธุรกิจและสังคมอื่น ๆ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมสุขอนามัย และการพัฒนาคุณภาพชีวิตและชุมชน เป็นต้น เพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวมีความพร้อมทั้งในเชิงกายภาพและรูปแบบการบริการ ซึ่งจะสามารถตอบสนองเป้าหมายของการพัฒนาประเทศได้อย่างสมบูรณ์แบบที่สุด ในลักษณะของชุมชนที่เป็นศูนย์กลางของการรวมกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจการค้า การประกอบอุตสาหกรรมและกิจกรรมเกี่ยวเนื่องทางสังคมอื่น ๆ ควบคู่ไปกับการเชื่อมโยงการลงทุนจากต่างประเทศและการเป็นประตูของสินค้าสู่ตลาดโลกด้วย

ตามรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ซึ่งเสนอต่อการนิคมอุตสาหกรรม “เขตพิเศษ” หมายถึง เขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวกรวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การส่งออกการอุตสาหกรรม เกษตรกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยว การบริการ หรือการอื่นใด รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาต้นแบบการบริหารจัดการที่ดี หรือเพื่อประกอบการเสรี ตามแนวคิดของสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข เขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง เขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเป็นการเฉพาะตามพระราชบัญญัตินี้เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การอุตสาหกรรม เกษตรกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยว การบริการหรือการอื่นใด รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาต้นแบบการบริหารจัดการที่ดี หรือเพื่อประกอบการเสรี (มาตรา 4) เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นเขตที่ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษมากมาย รวมถึงการให้อำนาจเฉพาะ และการผ่อนปรนกฎระเบียบจำนวนมาก เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับเคลื่อนย้ายเงินทุน หรือกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้แรงงานต่างด้าว เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการดำเนินงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมีวัตถุประสงค์ครอบคลุมกว้างขวาง ตั้งแต่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม การจัดพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ การจัดตั้งเขตการค้าเสรี เขตการท่องเที่ยวเฉพาะ ไปจนถึงกิจการอื่น ๆ เขตเศรษฐกิจพิเศษมีฐานะเป็นนิติบุคคล (มาตรา 16) ที่สามารถใช้อำนาจหลายอย่างแทนอำนาจของหน่วยงานราชการ (มาตรา 51 และ 52) และแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (มาตรา 55และ 56) รวมถึงได้รับงบประมาณเป็นเงินอุดหนุนจากราชการ (มาตรา 20) แต่เขตเศรษฐกิจพิเศษจะไม่อยู่ในบังคับแห่งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติใด ๆ ที่ใช้บังคับแก่รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรมหาชน เขตเศรษฐกิจพิเศษอาจกำหนดขึ้นจากพื้นที่ราชการ พื้นที่สาธารณะประโยชน์ พื้นที่เอกชนหรือพื้นที่อื่น ๆ โดยอาจมีพื้นที่ไม่ใหญ่นัก หรืออาจมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งจังหวัด หรืออาจครอบคลุมหลายจังหวัดก็ได้ (สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, 2548)

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษหมายถึง เขตพิเศษเพื่อการพัฒนาภาคเศรษฐกิจซึ่งจะนำการดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมและกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องมารวมเข้าไว้ด้วยกันและอาจจะรวมไปถึงเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและหรือเขตนิคมการผลิตเพื่อส่งออก เขตเศรษฐกิจพิเศษในแต่ละเขตจะมีพื้นที่การผลิตซึ่งอาจจะมีเขตการค้าเสรี พื้นที่การให้บริการ พื้นที่สำหรับอยู่อาศัยและพื้นที่การท่องเที่ยว

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องมีพื้นที่ขนาด 50 เฮกตาร์ พร้อมกับมีตำแหน่งที่ตั้งและขอบเขตทางภูมิศาสตร์ที่แน่นอน ต้องมีรั้วล้อมรอบ (สำหรับเขตนิคมการผลิตเพื่อส่งออก เขตเสรีทางการค้า และสำหรับที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของผู้ลงทุนแต่ละรายในแต่ละเขต) ต้องมีอาคารสำนักงานบริหารและสำนักงานบริหารเขตเศรษฐกิจ และต้องจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานอันจำเป็นทั้งหมด ต้องมีโครงข่ายการระบายน้ำ โครงข่ายการบำบัดน้ำเสีย ตำแหน่งที่ตั้งสำหรับการจัดเก็บและการจัดการกับกากของเสียที่เป็นของแข็ง มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ตามที่เห็นสมควร (สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงพนมเปญ, 2552

ความสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษ สุมาลี วงษ์วิทิต และคณะ ได้อธิบายถึงความสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษไว้ว่า กระแสโลกาภิวัตน์ได้ส่งผลกระทบประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกทั้งที่เป็นโอกาสและภัย

คุกคามต่อการพัฒนาประเทศ ทำให้ต้องปรับทิศทางการพัฒนาของตัวเองเพื่อให้สามารถรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศและให้แข่งขันได้ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมให้สมดุลแข่งขันได้และการกำหนดนโยบายต่างประเทศให้เชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศอื่นในโลก จึงเป็นยุทธศาสตร์การบริหารประเทศที่สำคัญในยุคนี้ด้วยเหตุนี้ ปัจจุบันนานาประเทศต่างให้ความสำคัญกับการกำหนดแผนและวางกลยุทธ์การพัฒนาออกมาในแนวทางต่าง ๆ ตามความเหมาะสมและความพร้อมของประเทศตน และแนวทางหนึ่งที่สำคัญน่าสนใจของหลายประเทศคือการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น เพราะต่างเห็นถึงความสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษในหลายประการ เช่น

1) เป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการลงทุนต่างชาติและสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ

เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษมีมาตรการที่เป็นการเอื้อประโยชน์และอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน โดยการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเป็นพิเศษมากกว่าการลงทุนในเขตอื่นที่มิใช่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้นเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงมีความสำคัญในฐานะเป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการส่งเสริมการลงทุนอีกทางหนึ่ง เพราะนักลงทุนทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นชาวต่างชาติหรือเป็นคนของประเทศย่อมจะตัดสินใจเลือกลงทุนในเขตเศรษฐกิจเพื่อสร้างโอกาสทำกำไรได้มากกว่า และนอกจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศ จะเป็นการดึงดูดใจนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศแล้ว ยังเป็นการฉุดดึงนักลงทุนของประเทศตนเองไม่ให้ย้ายการลงทุนไปประเทศอื่นด้วย ซึ่งแน่นอนว่าเมื่อมีการลงทุนมากขึ้นในประเทศใด ประเทศนั้นก็ย่อมได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจตามมาหลายประการรวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่วัตถุดิบภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การมีรายได้ประชาชาติของประเทศเพิ่มขึ้นอันเป็นผลของการจัดทั้งเขตเศรษฐกิจ

2) เป็นการสร้างโอกาสการจ้างงาน

ผลของการลงทุนทั้งจากต่างชาติและการลงทุนในประเทศย่อมก่อให้เกิดการจ้างแรงงานจำนวนมาก เพราะการจัดตั้งอุตสาหกรรมย่อมต้องการแรงงานสร้างผลผลิต โอกาสของการจ้างงานจึงมีสูงมากขึ้นตามจำนวนของอุตสาหกรรมใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น การสร้างอาชีพหรือวิชาชีพของคนในชาติย่อมหมายถึงการสร้างรายได้ ขจัดปัญหาการว่างงานหรือความยากจน และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สูงขึ้น เท่ากับเป็นการพัฒนาและแก้ปัญหาสังคมได้อีกทางหนึ่ง ขณะเดียวกัน การจ้างงานมากขึ้นก็ทำให้รัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีเงินได้ อันเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศด้วย

3) เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี

จากการเคลื่อนย้ายการลงทุนเข้ามาในเขตเศรษฐกิจพิเศษ สิ่งที่ตามมาคือการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากนักลงทุนต่างชาติด้วยการนำเข้าเทคโนโลยีทันสมัยในกระบวนการผลิตหรือการประกอบธุรกิจของนักลงทุน รวมทั้งการเคลื่อนย้ายบุคลากรที่มีฝีมือมีความรู้ความสามารถ และความเชี่ยวชาญในวิทยาการใหม่ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากิจการต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากว่าประเทศที่ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นเป็นประเทศด้อยพัฒนาหรือกำลังพัฒนาที่ต้องการเทคโนโลยีขั้นสูงและทันสมัย หรือ Know-how หรือขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญ ก็จะเห็นความสำคัญของเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้ชัดเจนยิ่งขึ้นว่าเป็นแนวทางสำคัญในการเร่งการส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาเทคโนโลยีและเป็นเครื่องมือเสริมการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศให้ประสบความสำเร็จมากขึ้น

4) สร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

การส่งเสริมการลงทุนต่างชาติและการเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้าลงทุนในประเทศเท่ากับเป็นการเปิดประเทศเข้าสู่ระบบการค้าเสรี การเข้ามาของบุคคลากรและวิชาชีพ ทุน วัตถุดิบและแรงงานจากประเทศต่าง ๆ จึงเป็นการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของนักลงทุนและประเทศที่เปิดให้ลงทุนไปในตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อประเทศนั้นได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ก็ย่อมต้องมีการประชาสัมพันธ์นโยบายการลงทุนไปยังประเทศต่าง ๆ ทำให้ต้องมีการเจรจาระหว่างรัฐต่อรัฐและต่อหลายรัฐเพิ่มมากขึ้น การติดต่อประสานงานและร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ ก็จะเกิดขึ้นตามมาด้วย

5) ส่งเสริมการส่งออกและสร้างศักยภาพการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ

การส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเท่ากับเป็นการส่งเสริมให้เพิ่มการผลิตสินค้าหรือบริการมากขึ้น และเป็นการลดอุปสรรคหรือข้อกีดกันทางการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ เมื่อมีสินค้าและบริการเพียงพอ รัฐก็สามารถผลักดันให้มีการส่งออกสินค้าดังกล่าวนั้นออกสู่ตลาดโลกได้ ซึ่งเมื่อนักลงทุนหรือผู้ประกอบในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้รับสิทธิประโยชน์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการผลิตสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ก็จะมีคุณภาพที่ดีกว่าและราคาที่สู้กับตลาดของประเทศอื่น ๆ ได้ส่งผลให้เกิดความพร้อมในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจกับนานาชาติในการค้าระดับโลกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อระบบการค้าเสรีแพร่ขยายไปทั่วโลกโดยผลของการก่อตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization – WTO) และทั่วภูมิภาคในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือ ASEAN ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนา และแต่ละประเทศเริ่มมีแนวคิดในการพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยเน้นเรื่องการส่งเสริมการลงทุนและการส่งออกสินค้าและบริการ อย่างไรก็ดี ความแตกต่างในระดับการพัฒนาและโครงสร้างการเมืองการปกครอง และระบบเศรษฐกิจของประเทศ บางประเทศจึงประสบกับความยากลำบากในการดำเนินการตามแผนพัฒนาดังกล่าว ดังนั้น ทางเลือกที่สำคัญที่ประเทศเหล่านั้นนำมาใช้ก็คือการพัฒนาพื้นที่เฉพาะก่อนด้วยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ แล้วจึงค่อยๆ ขยายกระจายการพัฒนาไปตามส่วนต่างๆ ของประเทศในระยะเวลาต่อไป

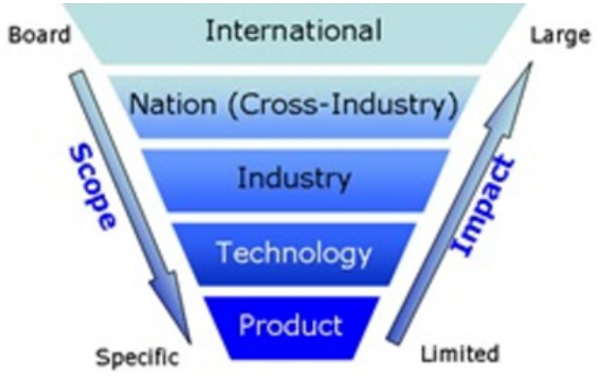
6) เป็นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคหรือท้องถิ่น

ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น ส่วนใหญ่จะต้องมีการศึกษาเขตพื้นที่ที่สมควรจัดตั้งขึ้น และเมื่อมีการกำหนดเขตพื้นที่แล้ว ก็ย่อมต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเตรียมการรองรับการจัดตั้งเขตพิเศษนั้น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างถนน น้ำประปา หรือไฟฟ้ารวมทั้งระบบโทรคมนาคมต่าง ๆ ซึ่งล้วนแต่ทำให้เขตพื้นที่นั้นมีความเจริญและมีการพัฒนาขึ้นกว่าที่เป็นอยู่เดิมนอกจากนั้น เมื่อมีก่อตั้งอุตสาหกรรมหรือธุรกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษหนึ่งๆ ก็เกิดการจ้างงานขึ้นในเขตนั้น ๆ คนในเขตพื้นที่หรือภูมิภาคนั้นหรือเขตใกล้เคียงก็มีโอกาสในการสร้างอาชีพและรายได้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นการช่วยในการกระจายรายได้และขยายความเจริญไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ได้ในภูมิภาคหรือท้องถิ่นใกล้เคียง (สุมาลี วงษ์วิทิต และคณะ)

2.1.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแผนที่นำทาง หรือโร้ดแมป (Roadmap)

เป็นวิธีการเชิงกลยุทธ์ในการเชื่อมกลยุทธ์ทางธุรกิจเข้ากับองค์ประกอบส่วนต่าง ๆ ขององค์กร ให้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจ โดยจะต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยสำคัญในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (ปัจจัยภายนอก) และสมรรถนะขององค์กรที่มีอยู่ แผนที่นำทางมีการนำมาใช้ได้หลายระดับชั้น (ระดับประเทศ ระดับอุตสาหกรรม ระดับสินค้าบริการ) หลายวัตถุประสงค์ หลายบริบท อาทิเช่น หากเป็นการมุ่งเน้นถึงเทคโนโลยี ซึ่งในปัจจุบันนับได้ว่าเป็นปัจจัยขับเคลื่อนที่ส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขันของทุกองค์กร ก็จะเรียกแผนที่นำทางนั้นว่า แผนที่นำทางเทคโนโลยี (Technology Roadmap) ซึ่งจะเน้นไปที่องค์ประกอบด้านเทคโนโลยีและทรัพยากรที่สนับสนุนต่อการวิจัยและพัฒนา (ปัจจัยภายใน) เป็นหลัก

กระบวนการจัดทำแผนที่นำทาง หรือที่เรียกว่า Roadmapping จะได้ผลลัพธ์ออกมาในรูปของแผนภาพที่เรียกว่า แผนที่นำทาง ดังแสดงได้ดังภาพอย่างง่ายทั่วไป (Gerenic format) ดังนี้



ภาพที่ 3 ระดับของผลกระทบของการนำเอากระบวนการ Technology Roadmapping มาประยุกต์ใช้

ที่มา:http//thanakrit.net/roadmap-1/

ลักษณะของแผนที่นำทางจะประกอบด้วยปัจจัยประกอบที่ถูกจัดกลุ่มตามปัจจัยใน (ด้านล่าง) ออกสู่ปัจจัยภายนอก (ด้านบน) โดยถูกนำไปประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลายในการทำแผนพัฒนาทั้งในระดับหน่วยงาน องค์กร และอุตสาหกรรมโดยมีวัตถุประสงค์/ประโยชน์ต่าง ๆ ได้แก่

การเชื่อมโยงกลยุทธ์ทางธุรกิจ (Business strategy) และกลยุทธ์ด้านอื่นเข้าด้วยกัน ส่งผลให้การพัฒนาองค์กรสามารถดำเนินควบคู่กันไปในทิศทางเดียวกันในทุกส่วน

การทำแผนที่นำทางการช่วยให้องค์กรพิจารณาถึงจุดแข็งและให้ความสำคัญในการวางแผนที่จะพัฒนาเสริมสร้างความสามารถให้เหนือกว่าคู่แข่งได้

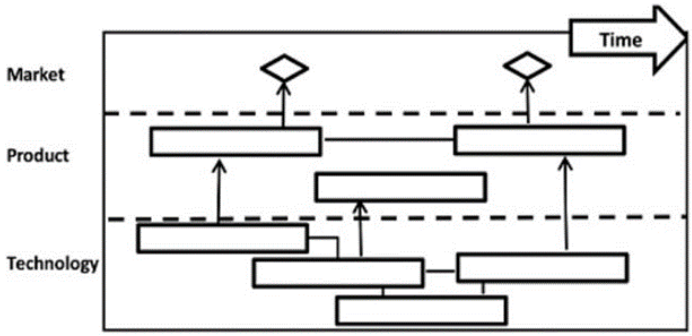
การมุ่งเน้นถึงลำดับความสำคัญและความต่อเนื่องขององค์ประกอบหรือแผน ทำให้องค์กรสามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดอย่างมีประสิทธิภาพ

แผนที่นำทางช่วยผู้บริหารให้มองเห็นภาพรวมขององค์กรได้ชัดเจน เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน การกำหนดทิศทาง และการตัดสินใจ

เพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารภายในองค์กรให้เข้าใจได้ตรงกัน

กระบวนการทำแผนที่นำทางสามารถระบุถึงศักยภาพในการนำทรัพยากรที่มีอยู่เดิมกลับมาใช้ใหม่ (Reuse) ช่วยให้องค์กรสามารถควบคุมต้นทุนได้เป็นอย่างดี

การส่งเสริมการมีส่วนร่วม (participation) และความรู้สึกเป็นเจ้าของ (ownership) ของพนักงานในโครงการต่างๆ (www.gotoknow.org, ดร. ธวัชชัย ปิยะวัฒน์, 2560)



ภาพที่ 4 รูปแบบแผนที่นำทาง

ที่มา:http//thanakrit.net/roadmap-1/

2.1.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

คำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) มาจากภาษากรีก ที่แปลว่า ศิลปะในการคำนวณในสมัยโบราณและสมัยปัจจุบัน โดยกล่าวถึง การส่งกำลังบำรุงทางทหาร และการประสบชัยชนะ หรือความพ่ายแพ้ในสงคราม ซึ่งอาศัยความเข้มแข็งหรือความอ่อนแอของสมรรถนะในเชิงโลจิสติกส์ โลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) โลจิสติกส์มีหน้าที่สำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Transportation) คลังสินค้า (Warehousing) การจัดส่งสินค้าที่หลากหลายรูปแบบ (Freight consolidation) การกระจายสินค้า (Distribution) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory management) และระบบข้อมูลที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Logistics information systems) (Kim, Yang, & Kim, 2008, p. 522-523) โลจิสติกส์ยังเป็นผลของการจัดการทุกกิจกรรมที่จะทาให้เกิดความสะดวกสบายในการลำเลียง เคลื่อนย้ายและการประสานงานระหว่างอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ภายใต้การจัดสรรเวลาและสถานที่ที่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์อย่างแท้จริง (Farahani, Rezapour, & Kardar, 2011, p. 3)

โดย The Council of Logistics Management (CLM) ให้คำนิยามคำว่า การจัดการด้าน โลจิสติกส์ คือ การวางแผน นำไปปฏิบัติ และควบคุมการไหล และการจัดเก็บสินค้า บริการ รวมทั้งสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) นอกจากนี้ ยังมีนักวิชาการได้ให้คำนิยามไว้หลายท่าน เช่น การจัดการโลจิสติกส์ คือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ ทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ ได้แก่ ส่วนงานภาครัฐ โรงพยาบาล ธนาคาร การค้าส่ง และการค้าปลีก

นอกจากนี้ ควรพิจารณาการจัดการขั้นสุดท้าย การขจัด การแปรสภาพ เนื่องจากโลจิสติกส์มีขอบข่ายเกี่ยวเนื่องในทุกกิจกรรม (Stock and Lambert, 2001 อ้างอิงใน พชรรร เศรษฐยานนท์, 2554)

ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมาย คือ ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Just in Time Delivery) การไหลลื่นของสินค้า (Physical Flow) การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในกระบวนการทางการตลาดและการผลิต และการลดต้นทุน (Cost Reduction) ในการจัดการสินค้าและต้นทุนการขนส่ง (สุภัสสรา ปัญโญรัฐโรจน, 2559)

ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมกิจกรรมการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม และการกระจายวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูปการบริการอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการประสานการดำเนินงานเชื่อมโยงสารสนเทศแต่ละขั้นตอนอย่างเป็นระบบ ภายใต้ต้นทุนรวมที่เหมาะสม ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดสุดท้ายของการบริโภค โดยคำนึงถึงความพึงพอใจและการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ (ศิริสรณ์เจริญ กมลลิ้มสกุล และคณะ, 2560)

จากการทบทวนวรรณกรรม จึงสรุปคำนิยามของระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทานที่เกี่ยวกับการวางแผนการนำไปปฏิบัติ และการควบคุมการไหลและการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) โดยการวิจัยครั้งนี้จะมุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก ซึ่งเป็นลักษณะของระบบโครงข่ายเพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบริการ จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ (logisticscafe, 2009) โดยแบ่งประเด็นการศึกษาเป็น 4 ตัวแปร ได้แก่ 1) โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน 2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน 3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น 4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

2.1.4 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)

การนำกลยุทธ์ต่าง ๆข้ามาเป็นเครื่องมือในการบริหารธุรกิจหรือบริหารองค์กร ส่วนใหญ่จะต้องทำการวิเคราะห์ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก เพื่อเลือกกลยุทธ์ให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมขององค์กร แต่ปัญหาใหญ่ที่ส่งผลกระทบทั้งในแง่บวกและแง่ลบก็คือปัจจัยภายนอก ซึ่งเกิดขึ้นแล้วยังทำให้องค์กรมีความเปลี่ยนแปลงจนไม่สามารถใช้กลยุทธ์การบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ หลายองค์กร จึงนำ PEST Analysis เข้ามาเป็นตัวช่วย

ความหมายของ PEST Analysis คือ ทฤษฎีวิเคราะห์สภาพพื้นที่หรือปัจจัยภายนอกของ Francis J. Aguilar ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการบริหารและไม่สามารถควบคุมได้ PEST ประกอบด้วย

- **Polities** เป็นปัจจัยทางการเมือง เช่น การกำหนดนโยบายต่าง ๆของภาครัฐ การเดินขบวนประท้วง ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อการบริหารหรือส่งผลกระทบต่อผลประกอบการขององค์กร
- **Economic** เป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจ เช่น ปัญหาเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ปัญหาเงินเฟ้อ เงินฝืด หรือ ราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้แต่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อองค์กรธุรกิจ
- **Social/ culture** ปัจจัยทางสังคม วัฒนธรรม เช่น ปัจจุบันเทรนด์รักสุขภาพมีแนวโน้มสูงขึ้น คนหัน มาให้ความสำคัญกับเรื่องการอนุรักษ์ เลือกใช้สินค้าที่บรรจุอยู่หีบห่อหรือกล่องกระดาษที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือพฤติกรรมของบุคคลมีการเดินทางท่องเที่ยวไปต่างประเทศสูงขึ้น
- **Technological** ปัจจัยทางเทคโนโลยี เช่น การพัฒนาของเทคโนโลยีต่าง ๆ การพัฒนาของระบบ ขนส่ง การสื่อสาร และ Social Network
- **Legal** กฎระเบียบ ปัจจัยทางกฎหมาย เช่น กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค กฎหมายแรงงาน กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และกฎหมายแรงงาน
- **Ecological** ปัจจัยจากสภาวะแวดล้อม เป็นปัจจัยที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติที่อยู่นอกเหนือการควบคุมเช่น ภัยแล้ง โลกร้อน หรือน้ำท่วม

ประโยชน์ของ PEST Analysis

PEST Analysis คือเครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์ปัจจัยภายนอก เป็นการวิเคราะห์และทำความเข้าใจภาพรวม

ของสภาพแวดล้อมที่กำลังจะเข้าไปดำเนินธุรกิจ หรือวิเคราะห์ปัจจัยที่เกิดขึ้นเพื่อนำข้อมูลมาระดมความคิดหาแนวทางแก้ไขหรือใช้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่เป็นประโยชน์ต่อองค์กร

สรุปPEST Analysisคือ เครื่องมือในการบริหารอีกประเภทหนึ่งในการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ แต่สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อประกอบการตัดสินใจหาแนวทางปรับเปลี่ยนหรือเปลี่ยนแปลงนำวิกฤตมาเป็นโอกาส หรือระดมความคิดทำให้เกิดความเสียหายจากปัจจัยเหล่านั้นให้น้อยที่สุด

2.1.5 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การพัฒนาพื้นที่เฉพาะให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจะนำมาซึ่งการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ ทั้งการค้า การลงทุน การจ้างแรงงาน ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จจะต้องผ่านการศึกษา การวางยุทธศาสตร์การพัฒนา ในการพัฒนานั้นแม้จะนำมาซึ่งโอกาสอันเป็นผลดีต่อภาคเศรษฐกิจ แต่ในทางกลับกันก็นำมาซึ่งผลกระทบในหลายมิติ โดยเฉพาะผลกระทบทางด้านสังคมที่จำต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการพัฒนาด้วย ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีดังนี้

- ทำให้ปริมาณและมูลค่าการค้าและบริการตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเมื่อมีการให้บริการแบบ จุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่สอดคล้องกับระบบ ASEAN Single Window ซึ่งจะสร้างความมั่นใจ ให้กับนักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เข้ามาลงทุนมากขึ้น
- รายได้จากการท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้น และมีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวในภูมิภาคให้สามารถขยายตัวได้อย่าง รวดเร็ว
- รายได้จากการเก็บภาษีจะเพิ่มขึ้น ทั้งภาษีศุลกากร ภาษีเงินได้ ภาษียานพาหนะรวมถึงค่าธรรมเนียมต่าง ๆ
- ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นมีงานทำ มีธุรกิจใหม่ ๆ เกิดขึ้น มีการพัฒนาตนเองทั้งทางด้านภาษา ทักษะ และองค์ความรู้อื่น ๆ เพื่อปรับตัวเองให้ทันกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น (ชรินทร์ หาญสืบสาย, 2556)
- เมื่อมีโครงการใหญ่ ๆ เกิดขึ้นตามนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา จะทำให้การพัฒนาทางด้านอื่น ๆตามมา
- ได้ประโยชน์จากแรงงานของประเทศเพื่อนบ้าน และแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายเข้าเมือง

นอกจากเรื่องผลดีต่อภาคเศรษฐกิจอันเป็นปัจจัยหลักแล้วจำเป็นที่จะต้องหารูปแบบที่เหมาะสมในระเบียบกฎเกณฑ์ การเห็นพ้องต้องกันของคนในพื้นที่ การรับรู้ที่เท่าเทียมกันในการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นตามมา การพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงอาจนำมาซึ่งผลกระทบ ดังนี้

- การจัดการทรัพยากรธรรมชาติระหว่างชุมชนกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

การประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ใด ๆ อาจมีผลกระทบกับคนในท้องถิ่นในอำนาจและสิทธิในการ จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งนี้ด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถจัดการทรัพยากรทั้งหมดในพื้นที่ได้ อย่างเบ็ดเสร็จไม่ว่าจะเป็นการครอบครองที่ดินการจัดระบบชลประทาน การจัดการป่าไม้และทะเล ซึ่งอาจมีผลให้ เศรษฐกิจชุมชนและสังคมท้องถิ่นอ่อนแอลง

- ระบบเศรษฐกิจชุมชนและวิถีชีวิตของคนท้องถิ่น

ชุมชนดั้งเดิมที่อยู่อาศัยหรือทำมาหากินในพื้นที่ที่ประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ อาจได้รับผลกระทบ ในการสูญเสียอาชีพถิ่นฐานบ้านเกิดวิถีชีวิตการเปลี่ยนแปลงเชิงวัฒนธรรมเนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษจะดำเนินการ ตามกฎหมายให้มีกรรมสิทธิ์เหนือที่ดินของชุมชน เพื่อดำเนินการใช้พื้นที่เพื่อการอุตสาหกรรมเกษตรกรรมการ ท่องเที่ยวหรือกิจกรรมอื่น ๆ

- ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ

การดำเนินการในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถสร้างรายได้และผลกำไรจากสิทธิพิเศษต่าง ๆ ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นเรื่องการยกเว้นภาษีการจ้างแรงงานราคาถูกและการได้รับการละเว้นข้อบังคับทางกฎหมาย รวมถึงการโหมลงทุนของนักลงทุนต่างชาติแต่รายได้เหล่านี้อาจกระจุกตัวอยู่กับคนไม่กี่กลุ่มขณะที่ประชาชน ในพื้นที่ซึ่งเป็นเจ้าของทรัพยากรอาจมีรายได้จากเพียงค่าจ้างรายวันหรืออาจไม่ได้ผลประโยชน์จากส่วนนี้เลยหาก เจ้าของกิจการเลือกจ้างแรงงานต่างด้าวซึ่งค่าแรงถูกกว่า

- การจ้างงานและการกระจายรายได้

การประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ใด อาจนำมาซึ่งการย้ายถิ่นฐานอพยพแรงงานข้ามชาติเพิ่มขึ้น มีความเป็นไปได้สูงที่จะมีการนำคนต่างด้าวเข้ามาทำงานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแทนคนในท้องถิ่นเนื่องจาก แรงงานต่างด้าวมีค่าแรงถูกกว่า คนในท้องถิ่นอาจว่างงานและการเข้าไม่ถึงทรัพยากรต่าง ๆ ที่จะใช้ในการผลิตของคนในท้องถิ่น

2.1.6 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์

การศึกษาความเหมาะสมของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์เป็นการวิเคราะห์ในแง่มุมมองของประเทศหรือของสังคมโดยรวมเพื่อพิจารณาถึงการจัดสรรทรัพยากรทุกอย่างของประเทศที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามแผนงานและหรือโครงการต่าง ๆ ว่าการใช้ทรัพยากรดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และให้ผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและสังคมโดยรวม มีความคุ้มค่ากับทรัพยากรที่ได้จากการเสียสละการใช้ประโยชน์ในทางเลือกอื่น ๆ มาใช้ตามแผนงานโครงการนั้นมากน้อยเพียงไร ทั้งนี้ โดยใช้ปัจจัยชี้วัดความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา โดยการเปรียบเทียบต้นทุนการใช้ทรัพยากรและผลประโยชน์ที่ได้รับกลับคืนระหว่างสถานการณ์ที่มีโครงการ (With Project Situation) กับไม่มีโครงการ (Without Project Situation) โดยใช้วิธีการเปรียบเทียบกระแสมูลค่าของการใช้ทรัพยากรและผลประโยชน์ที่แท้จริงที่เกิดจากโครงการ ตามระยะเวลาที่ใช้ในการวิเคราะห์ของโครงการโดยการขจัดความแตกต่างของค่าเงินตามกาลเวลาออกไป (Discounted cash flow analysis) ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการทางด้านเศรษฐกิจ จะพิจารณาจากผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ เปรียบเทียบกับค่าลงทุนของโครงการ ตลอดระยะเวลาในการวิเคราะห์

ผลประโยชน์จากการมีโครงการอาจจำแนกออกเป็นผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefit) กับผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit) ซึ่งมีทั้งผลประโยชน์ด้านบวก และผลประโยชน์ด้านลบทั้งที่สามารถคิดเป็นเงินตราและไม่สามารถคิดเป็นเงินตราได้ (Tangible and Intangible Benefit) โดยพิจารณาผลประโยชน์ส่วนเพิ่มของโครงการ ซึ่งเปรียบเทียบจากกรณีไม่มีและมีโครงการ นั่นคือ

ผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefit) เป็นผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยผลประโยชน์ที่นำมาพิจารณาในการศึกษา ผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit) นอกเหนือจากผลประโยชน์ทางตรงที่เกิดขึ้น ยังมีผลประโยชน์อีกประเภทหนึ่งที่ ได้รับจากการเกิดขึ้นของโครงการหรือเป็นผลประโยชน์ที่ไม่สามารถประเมินเป็นตัวเงินที่ชัดเจน ซึ่งเรียกว่า ผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit)

2.2 แผนและยุทธศาตร์ที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

1) ภาพรวมการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

การพัฒนาประเทศไทยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) อยู่ในห้วงเวลาของการปฏิรูปประเทศเพื่อแก้ปัญหาพื้นฐานหลายด้านที่สั่งสมมานาน ท่ามกลางสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็วและเชื่อมโยงกันใกล้ชิดมากขึ้น การแข่งขันด้านเศรษฐกิจจะเข้มข้นมากขึ้น สังคมโลกจะมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้นเป็นสภาพไร้พรมแดน การพัฒนาเทคโนโลยีจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและจะกระทบชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างมาก ขณะที่ประเทศไทยมีข้อจำกัดของปัจจัยพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์เกือบทุกด้านและจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาที่ชัดเจนขึ้น ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นับเป็นจังหวะเวลาที่ท้าทายอย่างมากที่ประเทศไทยต้องปรับตัวขนานใหญ่ โดยจะต้องเร่งพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา และนวัตกรรมให้เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกด้าน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยท่ามกลางการแข่งขันในโลกที่รุนแรงขึ้นมาก แต่ประเทศไทยมีข้อจำกัดหลายด้าน อาทิคุณภาพคนไทยยังต่ำแรงงานส่วนใหญ่มีปัญหาทั้งในเรื่ององค์ความรู้ ทักษะ และทัศนคติ สังคมขาดคุณภาพและมีความเหลื่อมล้ำสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการยกระดับศักยภาพการพัฒนา โครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมสูงวัยส่งผลให้ขาดแคลนแรงงาน จำนวนประชากรวัยแรงงานลดลงตั้งแต่ปี 2558 และโครงสร้างประชากรจะเข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ภายในสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก็เสื่อมโทรมอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นทั้งต้นทุนในเชิงเศรษฐกิจและผลกระทบร้ายแรงต่อคุณภาพชีวิตประชาชน ในขณะที่การบริหารจัดการภาครัฐยังด้อยประสิทธิภาพ ขาดความโปร่งใส และมีปัญหาคอร์รัปชันเป็นวงกว้าง จึงส่งผลให้การผลักดันขับเคลื่อนการพัฒนาไม่เกิดผลสัมฤทธิ์เต็มที่ บางภาคส่วนของสังคมจึงยังถูกทิ้งอยู่ข้างหลัง

ท่ามกลางปัญหาท้าทายหลากหลายที่เป็นอุปสรรคสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศในระยะยาวดังกล่าว ก็เป็นที่ตระหนักร่วมกันในทุกภาคส่วนว่าการพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนในระยะยาวได้นั้น ประเทศต้องเร่งพัฒนาปัจจัยพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์ในทุกด้าน ได้แก่ การเพิ่มการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ซึ่งต้องดำเนินการควบคู่กับการเร่งยกระดับทักษะฝีมือแรงงานกลุ่มที่กำลังจะเข้าสู่ตลาดแรงงานและกลุ่มที่อยู่ในตลาดแรงงานในปัจจุบันให้สอดคล้องกับสาขาการผลิตและบริการเป้าหมาย และการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี รวมถึงการพัฒนาคนในภาพรวมให้เป็นคนที่สมบูรณ์ในทุกช่วงวัยที่สามารถบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงที่เป็นสภาพแวดล้อมการดำเนินชีวิตได้อย่างดีโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทุนมนุษย์จากการยกระดับคุณภาพการศึกษา การเรียนรู้ การพัฒนาทักษะ และยกระดับคุณภาพบริการสาธารณสุขให้ทั่วถึงในทุกพื้นที่ พร้อมทั้งต้องส่งเสริมบทบาทสถาบันทางสังคมในการกล่อมเกลาสร้างคนดี มีวินัย มีค่านิยมที่

ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม นอกจากนั้น ในช่วงเวลาต่อจากนี้การพัฒนาต้องมุ่งเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่และเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของเมืองต่าง ๆ ให้สูงขึ้นภายใต้การใช้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะการใช้ที่ดินการจัดระเบียบผังเมืองและความปลอดภัยตามเกณฑ์เมืองน่าอยู่ที่เหมาะสมเพื่อกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทั่วถึงและเป็นการสร้างฐานเศรษฐกิจและรายได้จากพื้นที่เศรษฐกิจใหม่มากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำภายในสังคมไทยลง และในขณะเดียวกันก็เป็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันจากการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ทั้งตอนในและตามแนวจุดชายแดนหลัก

นอกจากนั้น 5 ปีต่อจากนี้ไปนับว่าเป็นช่วงจังหวะเวลาสำคัญที่ประเทศไทยยังจะต้องผลักดันให้การค้าการลงทุนระหว่างประเทศขยายตัวต่อเนื่องและเป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาที่สำคัญควบคู่ไปกับการส่งเสริมลงทุนและเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยยังมีความจำเป็นที่จะต้องทำความตกลงด้านการค้าและการลงทุนและการร่วมมือกับมิตรประเทศเพื่อการพัฒนาให้ขยายวงกว้างขึ้นทั้งในรูปของความตกลงทวิภาคีกรอบพหุภาคีต่าง ๆ ควบคู่กับการผลักดันให้ความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและภูมิภาคมีความสมบูรณ์มากขึ้นรวมทั้งการดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกในการส่งเสริมการลงทุนของไทยในภูมิภาค กรอบแนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับดังกล่าวจะเป็นประตูแห่งโอกาสของประเทศไทยในการใช้จุดเด่นในเรื่องที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ให้เกิดผลเต็มที่และสามารถจะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค ดังนั้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงให้ความสำคัญกับการผลักดันให้ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบและในเชิงสถาบันระหว่างประเทศมีความคืบหน้าและชัดเจนในระดับปฏิบัติการและในแต่ละจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพที่ต้องเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะเดียวกันก็ต้องเตรียมความพร้อมเพื่อให้ประเทศไทยเป็นประตูไปสู่ภาคตะวันตกและตะวันออกของภูมิภาคเอเชีย แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการต่อยอดจากความเชื่อมโยงเชิงกายภาพสู่การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการกระจายความเจริญในการพัฒนาชุมชนจังหวัดและเมืองตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ รวมถึงพื้นที่เชื่อมโยงอื่นภายในประเทศ และนับว่าเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยจะต้องดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกในการสร้างสังคมผู้ประกอบการและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศอย่างจริงจังเพื่อสร้างผลตอบแทนจากทุนและศักยภาพทางธุรกิจ รวมทั้งเป็นการส่งเสริมการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม และในอาเซียน

ความร่วมมือระหว่างประเทศที่จะเป็นแนวทางการพัฒนาสำคัญสำหรับประเทศไทยในช่วงต่อจากนี้ไปเป็นความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนทางเศรษฐกิจ ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาทางสังคม สิ่งแวดล้อม และความร่วมมือด้านความมั่นคงในมิติต่าง ๆ ในทุกกรอบความร่วมมือทั้งระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก ทั้งการผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากกรอบความร่วมมือทวิภาคีและพหุภาคีที่มีอยู่แล้ว ในปัจจุบันและการทำข้อตกลงใหม่ๆ ในระยะต่อไป

ภายใต้แนวคิดการค้าเสรีและการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือของอาเซียนกับหุ้นส่วนการพัฒนานอกอาเซียน ทั้งนี้โดยส่งเสริมความร่วมมือเพื่อการพัฒนาในทุกด้านให้เป็นบทบาทที่สร้างสรรค์ของประเทศไทย และการสนับสนุนการแก้ปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำในอนุภูมิภาคและในภูมิภาค การขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการนำกฎเกณฑ์ระเบียบปฏิบัติและมาตรฐานสากลทั้งในด้านคุณภาพสินค้าและบริการ สิทธิแรงงาน ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความมั่นคง ความโปร่งใส และอื่น ๆ มาเป็นแนวปฏิบัติและบังคับใช้สำหรับประเทศไทย

ดังนั้น ภายใต้ข้อจำกัดของปัจจัยพื้นฐานสำหรับการพัฒนาประเทศไทยในทุกด้านดังกล่าว ท่ามกลางแนวโน้มโลกที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว และประเทศต่าง ๆ กำลังเร่งพัฒนานวัตกรรมและนำมาใช้ในการเพิ่มมูลค่าผลผลิตและเพิ่มผลิตภาพการผลิตเพื่อเป็นอาวุธสำคัญในการต่อสู้ในสนามแข่งขันของโลกและการใช้ในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จึงเป็นความท้าทายอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทยที่จะต้องเร่งพัฒนาปัจจัยพื้นฐานทางยุทธศาสตร์ทุกด้าน ได้แก่ การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้เป็นระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ การพัฒนาทุนมนุษย์ และการปฏิรูปให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และมีความรับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงด้านกฎระเบียบและระบบการบริหารราชการแผ่นดิน โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มุ่งเน้นการนำความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรมเพื่อทำให้เกิดสิ่งใหม่ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจทั้งในเรื่องกระบวนการผลิตและรูปแบบผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี รูปแบบการดำเนินธุรกิจ และการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของผู้คนในสังคมทั้งที่เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างถอนรากถอนโคนและการพัฒนาต่อยอด รวมถึงการใช้นวัตกรรมสำหรับการพัฒนาสินค้าและบริการทั้งในระดับพื้นบ้านจนถึงระดับสูงซึ่งมีผลต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในวงกว้าง ดังนั้น การพัฒนาในช่วง 5 ปีต่อจากนี้ไปจะเป็นช่วงที่มุ่งเน้นการพัฒนาบนฐานภูมิปัญญาที่เกิดจากการใช้ความรู้และทักษะ การใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนาและการพัฒนานวัตกรรมนำมาใช้ในทุกด้านของการพัฒนา การพัฒนามีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ขยายและสร้างฐานรายได้ใหม่ที่ครอบคลุมทั่วถึงมากขึ้นควบคู่ไปกับการต่อยอดฐานรายได้เดิม สังคมไทยมีคุณภาพและมีความเป็นธรรมโดยมีที่ยืนสำหรับทุกคนในสังคมและไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง และเป็นการพัฒนาที่เกิดจากการผนึกกำลังในการผลักดันขับเคลื่อนร่วมกันของทุกภาคส่วน (Thailand 4.0)

ทั้งนี้เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้แนวคิดและแนวทางดังกล่าวข้างต้นเกิดผลสัมฤทธิ์ได้ตามเป้าหมายในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้เน้นย้ำถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนกลไก การบริหารราชการแผ่นดินสำคัญๆ การปรับเปลี่ยนกฎหมายและกฎระเบียบในหลายด้าน รวมถึงการปรับการบริหารจัดการให้มีธรรมาภิบาลในทุกระดับ ปลอดคอร์รัป

ชัน และปรับเปลี่ยนทัศนคติของคนไทยในทุกภาคส่วนให้มีค่านิยมที่ดีงาม มีวินัย มีความรับผิดชอบ และมีความพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงโดยยึดหลักการรักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม และด้วยสภาพปัญหาที่เรื้อรังและเชื่อมโยงกันซับซ้อนในขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกประเทศที่จะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศไทยมากขึ้น การพัฒนาเชิงรุกเพื่อเสริมจุดแข็งและการแก้ปัญหาจุดอ่อนดังกล่าวให้สัมฤทธิ์ผลได้อย่างจริงจังนั้นต้องเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่สำหรับประเทศไทยที่มีแผนแม่บทการพัฒนาระยะยาวเป็นกรอบแนวทางที่จะกำกับทิศทาง ดังนั้นภาคส่วนต่าง ๆ ในสังคมไทยจึงมีความตระหนักร่วมกันว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นแผนแม่บทที่กำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศในระยะยาว 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) โดยวางแนวทางการพัฒนาหลักที่ต้องดำเนินการภายใต้ทุกรัฐบาลอย่างต่อเนื่องเพื่อจะบรรลุเป้าหมายอนาคตของประเทศที่วางไว้ โดยที่แผนแม่บทการพัฒนาระยะยาวจะเป็นกรอบที่ช่วยกำกับให้การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ มีบูรณาการกัน แผนพัฒนาและแผนเฉพาะด้านในระดับต่าง ๆ มีความเชื่อมโยงเป็นลำดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกันภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และการกำหนดเป้าหมายในระยะยาวที่ชัดเจนส่งผลให้ต้องมีความต่อเนื่องในการแก้ปัญหารากเหง้าและการพัฒนาพื้นฐานให้แข็งแกร่ง รวมทั้งต้องมีปรับระบบการติดตามและประเมินผลให้สามารถกำกับให้เกิดความเชื่อมโยงจากระดับยุทธศาสตร์สู่การจัดสรรงบประมาณและการดำเนินงานในระดับปฏิบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่เป็นผลผลิต ผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ในที่สุด

การพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงเป็น 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) สู่การปฏิบัติ โดยที่ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนา ประเทศไทยให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยได้กำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศไทยในระยะ 20 ปีพร้อมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์และแนวทางหลักที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายระยะยาวของประเทศที่ได้กำหนดไว้ โดยมี

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญที่สุดที่ถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) สู่การปฏิบัติในลำดับแรกที่ขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุเป้าหมายในระยะยาวได้ในที่สุด โดยมีกลไกตามลำดับต่าง ๆ และกลไกเสริมอื่น ๆ ในการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลตามเป้าหมาย ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะต้องบรรลุใน 5 ปีแรกอย่างชัดเจนทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม การกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุในระยะ 5 ปีนั้นได้พิจารณาและวิเคราะห์การต่อยอดให้เกิดผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการต่อไปอีกใน 3 แผนจวบจนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 15 ในช่วงปีพ.ศ. 2575-2579 ซึ่งเป็นช่วงสุดท้ายของยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาจะบรรลุเปูาหมายอนาคตประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี 2579 ที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายการพัฒนาในแผนพัฒนาฯฉบับที่ 12 ทั้งในระดับภาพรวมและรายสาขาของการพัฒนาจึงเป็นรายละเอียดและองค์ประกอบของเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปีในทุกด้าน โดยที่แผนพัฒนาฯ ฉบับต่อไปก็จะกำหนดเป้าหมายและแนวทางการพัฒนามารับช่วงเมื่อผ่าน 5 ปีแรกชองช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ผ่านไป

2) หลักการสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)

การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จะมุ่งบรรลุเป้าหมายในระยะ 5 ปีที่จะสามารถต่อยอดในระยะต่อไปเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยมีหลักการสำคัญของแผนพัฒนาฯ ดังนี้

1. ยึด “หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เพื่อให้เกิดบูรณาการการพัฒนาในทุกมิติอย่างสมเหตุสมผล มีความพอประมาณ และมีระบบภูมิคุ้มกันและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดีซึ่งเป็นเงื่อนไขจำเป็นสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยมุ่งเน้นการพัฒนาคนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์ สังคมไทยเป็นสังคมคุณภาพ สร้างโอกาสและมีที่ยืนให้กับทุกคนในสังคมได้ดำเนินชีวิตที่ดีมีความสุขและอยู่ร่วมกันอย่างสมานฉันท์ ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศก็เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องมีคุณภาพ และมีเสถียรภาพ การกระจายความมั่งคั่งอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เป็นการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รักษาความหลากหลายทางชีวภาพ ชุมชนวิถีชีวิต ค่านิยม ประเพณีและวัฒนธรรม

2. ยึด “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” มุ่งสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีสำหรับคนไทย พัฒนาคนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์มีวินัย ใฝ่รู้ มีความรู้ มีทักษะ มีความคิดสร้างสรรค์ มีทัศนคติที่ดีรับผิดชอบต่อสังคม มีจริยธรรมและคุณธรรม พัฒนาคนทุกช่วงวัยและเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างคนให้ใช้ประโยชน์และอยู่กับสิ่งแวดล้อมอย่างเกื้อกูล อนุรักษ์ฟื้นฟู ใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

3. ยึด “วิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยที่วิสัยทัศน์ดังกล่าวสนองตอบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ ได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานอาหารและน้ำ ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อม ระหว่างประเทศและการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรีประเทศไทยไม่เป็นภาระของโลกและสามารถเกื้อกูลประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจด้อยกว่า

4. ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี 2579” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน 5 ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา โดยที่

เป้าหมายและตัวชี้วัดในด้านต่าง ๆ มีความสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายที่ยั่งยืน (SDGs) ทั้งนี้ เป้าหมายประเทศไทยในปี 2579 ซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันนั้นพิจารณาจากทั้งประเด็นหลักและลักษณะของการพัฒนา ลักษณะฐานการผลิตและบริการสำคัญของประเทศ ลักษณะของคนไทยและสังคมไทยที่พึงปรารถนา และกลุ่มเป้าหมายในสังคมไทย โดยกำหนดไว้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืนบนฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน สังคมไทยเป็นสังคมที่เป็นธรรมมีความเหลื่อมล้ำน้อย คนไทยเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ เป็นพลเมืองที่มีวินัยตื่นรู้และเรียนรู้ได้ด้วยตนเองตลอดชีวิต มีความรู้ มีทักษะและทัศนคติที่เป็นค่านิยมที่ดี มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์ มีความเจริญเติบโตทางจิตวิญญาณ มีจิตสาธารณะและทำประโยชน์ต่อส่วนรวม มีความเป็นพลเมืองไทย พลเมืองอาเซียน และพลเมืองโลก ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีนานาชาติ ระบบเศรษฐกิจตั้งอยู่บนฐานของการใช้นวัตกรรมนำดิจิทัล สามารถแข่งขันในการผลิตได้และค้าขายเป็น มีความเป็นสังคมประกอบการ มีฐานการผลิตและบริการที่มีคุณภาพและรูปแบบที่โดดเด่นเป็นที่ต้องการในตลาดโลก เป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญ เช่น การให้บริการคุณภาพทั้งด้านการเงิน ระบบโลจิสติกส์ บริการด้านสุขภาพ และท่องเที่ยวคุณภาพ เป็นครัวโลกของอาหารคุณภาพและปลอดภัย เป็นฐานอุตสาหกรรมและบริการอัจฉริยะที่เป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ใช้นวัตกรรม ทุนมนุษย์ทักษะสูงและเทคโนโลยีอัจฉริยะ มาต่อยอดฐานการผลิตและบริการที่มีศักยภาพในปัจจุบันและพัฒนาฐานการผลิตและบริการใหม่ๆ เพื่อนำประเทศไทยไปสู่การมีระบบเศรษฐกิจ สังคม และประชาชนที่มีความเป็นอัจฉริยะ”

5. ยึด “หลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโต จากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม” แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มุ่งเน้นการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีความครอบคลุมทั่วถึงเพื่อเพิ่มขยายฐานกลุ่มประชากรชั้นกลางให้กว้างขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายในการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ โอกาสทางสังคม และรายได้ของกลุ่มประชากรรายได้ต่ำสุดร้อยละ 40 ให้สูงขึ้น นอกจากนี้การเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญาและพัฒนานวัตกรรมนับเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาในระยะต่อไปสำหรับทุกภาคส่วนในสังคมไทยโดยที่เส้นทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วนั้นกำหนดเป้าหมายทั้งในด้านรายได้ ความเป็นธรรม การลดความเหลื่อมล้ำและขยายฐานคนชั้นกลาง การสร้างสังคมที่มีคุณภาพและมีธรรมาภิบาล และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

6. ยึด “หลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน 5 ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว” จากการที่แผนพัฒนาฯ เป็นกลไกเชื่อมต่อในลำดับแรกที่จะกำกับและส่งต่อแนวทางการพัฒนาและเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีให้เกิดการปฏิบัติในทุกระดับและในแต่ละด้านอย่างสอดคล้องกัน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงให้ความสำคัญกับการใช้กลไกประชารัฐที่เป็นการรวมพลังขับเคลื่อนจากทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน และการกำหนดประเด็นบูรณาการของการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูง และได้กำหนดในระดับแผนงาน/โครงการสำคัญที่จะตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาได้อย่างแท้จริง รวมทั้งการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่มีความ

ครอบคลุมหลากหลายมิติมากกว่าในแผนพัฒนาฯฉบับที่ผ่านๆ มา ในการกำหนดเป้าหมายได้คำนึงถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายระยะยาวของยุทธศาสตร์ชาติและการเป็นกรอบกำกับเป้าหมายและตัวชี้วัดในระดับย่อยลงมาที่จะต้องถูกส่งต่อและกำกับให้สามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นอย่างมีผลสัมฤทธิ์ภายใต้กรอบการจัดสรรงบประมาณ การติดตามและประเมินผลการใช้จ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินและการติดตามประเมินผลการปฏิบัติราชการรวมทั้งการพัฒนาระบบราชการที่สอดคล้องเป็นสาระเดียวกันหรือเสริมหนุนซึ่งกันและกัน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงกำหนดประเด็นบูรณาการเพื่อการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำคัญประกอบการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน รวบรวมและกำหนดแผนงาน/โครงการสำคัญในระดับปฏิบัติและกำหนดจุดเน้นในการพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับสาขาการผลิตและบริการและจังหวัดที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในด้านต่าง ๆ

3) ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาสำคัญ

สำหรับยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 12 ถูกกำหนดจากยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และกำหนดเป็นแนวทางในรายละเอียดที่แสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องและการตอบสนองต่อเป้าหมายที่ต้องบรรลุในระยะ 5 ปี ที่จะเป็นการวางพื้นฐานที่สามารถสานต่อการพัฒนาในประเด็นสำคัญของประเทศในระยะต่อไปที่สนับสนุนเป้าหมาย การพัฒนาให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยใช้หลักของปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงนำทาง ทั้งนี้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ทั้ง 10 ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาครอบคลุมรายละเอียดที่ตอบสนองต่อจุดเน้นประเด็นหลักของการพัฒนาในระยะ 5 ปี และมุ่งต่อยอดผลสัมฤทธิ์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับไป โดยจะต้องต่อยอดให้เกิดความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานและการแก้ปัญหาสำคัญที่เป็นรากเหง้าของปัญหาต่าง ๆ และประเด็นปฏิรูปประเทศให้ลุล่วง รวมทั้งประเด็นร่วมที่มีความเชื่อมโยงกับหลากหลายประเด็นการพัฒนาที่จะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อเนื่องกันไปตลอด 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีจำนวน 10 ยุทธศาสตร์ซึ่งมีรายละเอียด มากกว่าในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะภายใต้สถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องนั้นเป็นการยากในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนในแผนพัฒนาระยะยาว เพราะยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาจำเป็นต้องมีการกำหนดและปรับปรุงให้สอดคล้องกับเงื่อนไขและปัจจัยแวดล้อมในช่วงเวลานั้น ๆ จึงจะสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุดังกล่าวยุทธศาสตร์ชาติจึงเป็นการกำหนดกรอบที่เป็นประเด็นหลักของการพัฒนาประเทศที่ครอบคลุมมิติต่าง ๆ ซึ่งสะท้อนทั้งในเรื่องการพัฒนาฐานการผลิตและบริการ การพัฒนากลุ่มเป้าหมาย และการพัฒนาในเรื่องกลไกและกฎระเบียบ รวมทั้งการพัฒนาทุนมนุษย์ ภายใต้การกำหนดและการยึดหลักการสำคัญของการพัฒนา ดังนั้น ยุทธศาสตร์การพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ (2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมลดและความเหลื่อมล้ำในสังคม (3) ยุทธศาสตร์การสร้างความ

เข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน และ (6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย และประกอบกับอีก 4 ยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกสนับสนุนให้การดำเนินยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านให้สัมฤทธิ์ผล ประกอบด้วย (7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม (9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ และ (10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

2.2.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (2560-2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) มีการดำเนินการโดย สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งมีภารกิจหลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ได้ดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน ในการกันจัดทำแผนโลจิสติกส์ฯ ฉบับนี้ขึ้นมา โดยได้รับการอนุมัติจาก ครม. ในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 แผนโลจิสติกส์ฯ ฉบับที่ 3 ใช้เพื่อกำหนดเป็นการวางแนวทางให้แก่การจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ถูกพัฒนาระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการบูรณาการการมีส่วนร่วมระหว่างภาคเอกชน ซึ่งคอยนำเสนอแนวคิดเพื่อให้ภาครัฐช่วยเหลือปรับปรุง

สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2560) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อม ก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนโลจิสติกส์ฯ ไปสู่การปฏิบัติเช่น วิกฤตการเมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงานและพื้นที่การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ในการนี้ สศช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ขึ้น และกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องในงานโลจิสติกส์ของไทย โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์ คือ การยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็น ศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุน ในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีวัตถุประสงค์ มียุทธศาสตร์หลัก 3 ข้อคือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และขณะเดียวกันก็สามารถบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้า หรือผู้บริโภค โดยเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยมีกลยุทธ์ดังต่อไปนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน
- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล และเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทาน เส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกันระหว่างกลุ่มประเทศ CLMV+China สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกรวมถึงการลดเงื่อนไขและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นประตูการค้า
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Capacity Building and Policy Driving Factors) โดยเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชน ในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศด้วย

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

โดยมีเป้าหมาย คือประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น

2.2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จาก แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (2562) กล่าวว่า ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน พร้อมกับ การมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ซึ่งผลการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันโดยสถาบัน การจัดการนานาชาติ พบว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับค่อนข้างดี โดยอยู่ลำดับที่ 30 จาก 61 ประเทศ แต่หากพิจารณาในตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมจะพบว่าไทยทำคะแนนได้ค่อนข้างต่ำ ในด้านผลิตภาพ (อันดับที่ 43) โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ (อันดับที่ 47) และเทคโนโลยี (อันดับที่ 42) ซึ่งรายงาน ดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลก 2559 – 2560 ของการประชุมเศรษฐกิจโลกให้ผลการประเมิน ในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ศักยภาพในการคิดค้นนวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน และแรงงานทักษะ มีการพัฒนาช้า เมื่อเทียบกับประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเดียวกัน และยังคงเป็นปัญหาหลักในการทำธุรกิจในไทยอีกด้วย ดังนั้น เพื่อทำให้ประเทศไทยกลับมามีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นและหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลาง เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นกลไกสำคัญที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทย ซึ่งแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษประกอบด้วย (1) การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2) การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และ (3) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จะเป็นแนวทางใน การขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญ และมีความสำคัญอย่างยิ่งในการส่งเสริมการเพิ่มผลิตภาพและสร้าง มูลค่าเพิ่ม รวมทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการในปัจจุบันไปสู่ภาคการผลิตและบริการแห่ง อนาคตที่มีศักยภาพ

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตั้งอยู่ในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยดำเนินการต่อยอดความสำเร็จของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งมีความ พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรมที่ได้พัฒนาแล้วอยู่ในพื้นที่ ทำให้เกิดการสะสมองค์ความรู้ เทคโนโลยี และบุคลากรที่มีความสามารถ ที่เป็นที่ต้องการของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และเกิดการสะสมทุนทางเทคโนโลยี ให้เพิ่มขึ้นในพื้นที่ รวมทั้งมีการเสริมสร้างศักยภาพขององค์กรที่เข้าร่วมในการดำเนินการ และมีความเชื่อมโยง บูรณาการการทำงานร่วมกันในทุกมิติ ทั้งโครงการขนาดใหญ่ โครงการระดับรอง และโครงการของท้องถิ่น เพื่อให้ ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชน

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ อย่างยั่งยืน มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และ ทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ รวมทั้งอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (จังหวัดชุมพร-ระนอง และพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช)

การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากอาเซียน ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และ เสริมสร้างความมั่นคงพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้ง เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศ เพื่อนบ้าน

2.2.4 แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2565 ฉบับทบทวน

จากสภาเกษตรกรแห่งชาติ (2562) แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2565 ฉบับทบทวน ได้สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดของกลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษาทั้งหมด 5 กลุ่มได้ ดังนี้

2.2.4.1 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด-+ภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563) โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด คือ ศูนย์กลางสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม การท่องเที่ยวธรรมชาติประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมล้ำค่า คือ ยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดมีดังนี้

1. ผลผลิตต่อไร่และจำนวนผลิตภัณฑ์ของสินค้าเกษตรปลอดภัยและเกษตรแปรรูปได้มาตรฐาน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ต่อปี

2. พื้นที่การผลิตเกษตรปลอดภัยได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ต่อปี

3. ร้อยละของเกษตรปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน ร้อยละ 2 ต่อปี

4. เครือข่าย/กลุ่มวิสาหกิจชุมชนที่เข้าร่วมโครงการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2

5. รายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์แปรรูปด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีเพิ่มมูลค่า เพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขัน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ต่อปี

6. ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี

7. ร้อยละของรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

1. พัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูป การตลาดของสินค้าเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ด้วยนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน

2. พัฒนาศักยภาพทางการท่องเที่ยว ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในยุคดิจิตอลเพื่อคนทั้งมวล

2.2.4.2 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563) โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดคือ เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ การค้าและการท่องเที่ยวสากล และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัด

2. อัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า

3. ผลิตภาพแรงงานเฉลี่ยเพิ่มขึ้น

4. ผลิตภาพการผลิตสินค้าเกษตร

5. รายได้จากการท่องเที่ยว

6. ระดับความเหลื่อมล้ำในสังคม (Gini Coefficient) ของกลุ่มจังหวัด

7. สัดส่วนประชากรในการเข้าถึงสวัสดิการ

8. ร้อยละของสัดส่วนพื้นที่ป่าต่อพื้นที่ของจังหวัดที่เพิ่มขึ้น

9. ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน (WQI)

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

1. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับภาคเศรษฐกิจในพื้นที่

2. ส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง

3. การพัฒนาทุนมนุษย์ และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม

4. การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2.2.4.3 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 พ.ศ. 2561 - 2565 (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563) โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดคือ ครัวอาหารปลอดภัย ศูนย์กลางการค้าโลจิสติกส์ใหม่ เมืองแห่งความสุขทุกช่วงวัย

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดฯ (GPCP: Gross Provincial Cluster Product) เพิ่มร้อยละ 3 จากปีที่ผ่านมา

2. ร้อยละของพื้นที่เกษตรปลอดภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

1. การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

2. การส่งเสริมพัฒนาการผลิตการสร้างมูลค่าเพิ่มทางการเกษตร และครัวปลอดภัย

3. การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่

4. การพัฒนาสังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคง

2.2.4.4 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2561 - 2565 (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563) โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดคือ อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและเกษตรอินทรีย์เพิ่มมูลค่า การท่องเที่ยว เชิงคุณภาพ การค้าชายแดนได้มาตรฐานสากล

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. เพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ภาคการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี

2. มีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี เป้าหมาย 5 ปี รวมร้อยละ 23

3. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดน เป้าหมาย ร้อยละ 3.5 ต่อปี

4. ร้อยละของประชากรที่ได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิต เป้าหมาย ร้อยละ 80 ต่อปี

5. ร้อยละของแรงงานที่เข้ารับการพัฒนามีทักษะฝีมือเพิ่มขึ้น ร้อยละ 60 ต่อปี

6. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของการใช้พลังงานทดแทน เป้าหมาย ร้อยละ 1 ต่อปี

7. ร้อยละของทรัพยากรธรรมชาติที่ได้รับการพัฒนาและอนุรักษ์ฟื้นฟู ป้องกันและมีสภาพคงอยู่ อย่างยั่งยืน เป้าหมาย ร้อยละ 0.20 ต่อปี

8. ร้อยละของจำนวนเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงลดลง เป้าหมาย ร้อยละ 0 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

1. การส่งเสริมเกษตรอินทรีย์ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

2. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สร้างโอกาส และความเสมอภาคทางสังคม

3. การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

4. การเสริมสร้างความมั่นคง

2.2.4.5 สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ 2 ฝั่งสมุทร

สรุปแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน พ.ศ. 2561 – 2565

(ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563) โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด คือ การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก บนฐานความเข้มแข็งของภาคเกษตรและชุมชนอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. เป็นฐานการท่องเที่ยวทั้งทางบกและทางทะเลชั้นนำระดับโลก

2. เป็นฐานการผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมันครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

1. พัฒนาคุณภาพด้านการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานอย่างยั่งยืน

2. พัฒนาระบบและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าภาคเกษตร ประมง และปศุสัตว์ ที่มีศักยภาพในพื้นที่เพื่อให้ ชุมชนเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน

3. เสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพต้นทุนมนุษย์เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

2.2.5 ยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 –2579)

วิสัยทัศน์

อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นรากฐานการพัฒนาอย่างสมดุล

พันธกิจ

- ขับเคลื่อนและผลักดันยุทธศาสตร์และมาตรการด้านการอนุรักษ์คุ้มครองฟื้นฟูและใช้ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม
- บูรณาการและสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีทุกภาคส่วนในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
- เสริมสร้างขีดความสามารถเชิงรุกขององค์กรพัฒนาระบบกลไกและฐานข้อมูลในการบริหารจัดการ รวมทั้งการปรับปรุงและบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นธรร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 อนุรักษ์ คุ้มครอง ฟื้นฟู ส่งเสริม และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน

เป้าหมายที่ 1 ป้องกันดูแลรักษาพื้นที่ป่าให้คงสภาพ ไม่ให้มีการบุกรุกท้าลาย รวมทั้งเฝ้าระวังป้องกันการเกิดไฟป่า

- ป้องกันพื้นที่ป่าอนุรักษ์ 80.88 ล้านไร่ (ร้อยละ 25ของพื้นที่ประเทศ)
- ป้องกันพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 39.87 ล้านไร่/ ยึดคืน 918,000 ไร่/ ส่งเสริม อปท. ป้องกันและควบคุมไฟป่าได้อย่างเข้มแข็ง ร้อยละ 100 ของ อปท.เป้าหมาย/ พัฒนาให้เป็นแหล่งเรียนรู้ 500 สวนป่า (300,000 ไร่)

เป้าหมายที่ 2 การเพิ่มพื้นที่ป่าไม้จากพื้นที่เสื่อมโทรมสร้างป่าเศรษฐกิจ

- พื้นที่ป่าอนุรักษ์ได้รับการฟื้นฟู 3.17 ล้านไร่
- ป่าสงวนแห่งชาติ ฟื้นฟูพื้นที่ป่า 16.25 ล้านไร่ (ป่าเสื่อมโทรม 8.42 ล้านไร่/ ป่าเศรษฐกิจ 3.83 ล้านไร่)
- ป่าชายเลน เพิ่มพื้นที่ป่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 (เพิ่มเป็น 1.68 ล้านไร่)/ ทวงคืนพื้นที่ป่า 100,000 ไร่

เป้าหมายที่ 3 เพิ่มความสมบูรณ์ของแนวปะการังแหล่งหญ้าทะเล และระบบนิเวศทางทะเล

- ฟื้นฟูป่าชายเลนไม่น้อยกว่า 105,000 ไร่
- ระบบนิเวศ/ ทรัพยากรทางทะเลได้รับการคุ้มครอง (23 จังหวัด)

เป้าหมายที่ 4 แก้ไขปัญหาราษฎรในพื้นที่ป่าไม้อย่างเป็นระบบและเป็นธรรม

- แก้ไขปัญหาราษฎรท้ากินในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ 169,254ราย/ 235,283แปลง (1,599,777-1-94.76ไร่)
- จัดที่ดินพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติที่เสื่อมโทรมให้ชุมชน อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน 3,400,000 ไร่
- จัดที่ดินป่าชายเลนที่เสื่อมสภาพให้แก่ชุมชนอยู่อาศัยอย่างยั่งยืนไม่น้อยกว่า 50,000 ไร่

เป้าหมายที่ 5 ลดอัตราการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติ และความหลากหลายทางชีวภาพของประเทศลงอย่างมีนัยสำคัญ

- มีผลงานวิจัยที่เป็นที่ยอมรับ และน้าไปใช้ประโยชน์ได้

เป้าหมายที่ 6 ทรัพยากรธรณีได้รับการบริหารจัดการอย่างสมดุลและยั่งยืนโดยการมีส่วนร่วม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 บริหารจัดการทรัพยากรน้ำทั้งน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินแบบมีส่วนร่วมเป็นธรรมและเพียงพอ

เป้าหมายที่ 1 จัดการและอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรน้ำให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างพอเพียง

- แหล่งน้ำและพื้นที่ชุ่มน้ำได้รับการอนุรักษ์จำนวน 3,600 แห่ง/ ตรวจกำกับประปาสัมปทาน 288 โครงการ/ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำระบบผลิตน้ำดื่ม 1,920 แห่ง/ ส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาตาม WHO ร้อยละ 40

- พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค 7,649 แห่ง/ บรรเทาภัยแล้ง 2,085 แห่ง/ สนับสนุนน้ำดื่มสะอาดให้โรงเรียน 4,744 แห่ง/ การเกษตรในพื้นที่ประสบภัยแล้ง 26,424 แห่ง
- การจัดการทรัพยากรน้ำ 25 ลุ่มน้ำ/ 27 แอ่งน้ำบาดาล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ป้องกัน รักษา และฟื้นฟู คุณภาพสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ 1 สิ่งแวดล้อมได้รับการจัดการให้มีคุณภาพดีตามเกณฑ์มาตรฐานระดับสากล

- ขยะมูลฝอยชุมชนได้รับการจัดการอย่างถูกต้อง ร้อยละ 100 ภายในปี 2569
- ของเสียอันตรายชุมชนได้รับการจัดการอย่างถูกต้องร้อยละ 100 ภายในปี 2574
- คุณภาพน้ำแหล่งน้ำอยู่ในเกณฑ์ดี ร้อยละ 95/ น้ำเสียชุมชนได้รับการจัดการอย่างถูกต้องร้อยละ 93
- จำนวนวันที่ฝุ่นละอองในพื้นที่วิกฤติอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (หน้าพระลาน จ.สระบุรี ร้อยละ 85/ 9 จังหวัดภาคเหนือ ร้อยละ 95/ กทม. และปริมณฑลร้อยละ 98)/ ค่าเฉลี่ยของสารเบนซีนใน จ.ระยอง ไม่เกิน 1.7 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ขับเคลื่อนการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในการพัฒนาและจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ 1 แนวทางการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน (SDGs) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน

- ร้อยละของเป้าหมายภายใต้โรดแมปเพื่อการส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืนของประเทศไทยบรรลุผลสำเร็จ
- เมืองต้นแบบในประเทศไทยอย่างน้อย 5 เมือง มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมเทียบเท่ามาตรฐานสากล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 ลดก๊าซเรือนกระจกและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ

เป้าหมายที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพ พัฒนากลไก ขีดความสามารถ ในการลดก๊าซเรือนกระจก และการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศ

- ผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการฯ ภายใต้ NDC 140 $MtCO_2e$

เป้าหมายที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากสาธารณภัยลดลง

- ระบบพยากรณ์และเตือนภัยล่วงหน้าและการจัดการพิบัติภัยทางธรรมชาติที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมในพื้นที่เสี่ยงภัยร้อยละ 100 ของพื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่ม

- สัดส่วนของพื้นที่เสี่ยงภัยที่ได้รับการจัดตั้งเครือข่ายเฝ้าระวัง ภัยธรรมชาติร้อยละ 100 ของ 25 ลุ่มน้ำหลัก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนากลไก ระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ และการจัดการองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาลและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
เป้าหมายที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการองค์กรและพัฒนาการบริหารจัดการของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2.2.6 ช่องว่างและปัญหาของแผนและยุทธศาสตร์ของไทยในปัจจุบัน

จากผลการวิจัยของ พลอากาศตรี สฤษดิ์พร สุนทรกิจ (2559) ได้ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของยุทธศาสตร์ชาติ กล่าวถึงปัญหา 4 ด้าน ด้วยกัน คือ ปัญหาทั่วไปในกระบวนการยุทธศาสตร์ชาติ ปัญหาในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ และปัญหาในการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติรวมถึงปัญหาในการประเมินผลยุทธศาสตร์ชาติ มีรายละเอียดดังนี้

1. ปัญหาทั่วไปในกระบวนการยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งทำให้การบริหารจัดการ ยุทธศาสตร์ชาติในภาพรวมไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ปัญหาเหล่านี้ได้แก่ กระบวนการยุทธศาสตร์ ชาติที่ยังไม่สมบูรณ์และไม่ครบวงจร การขาดโครงสร้างที่ชัดเจน การบริหารจัดการยุทธศาสตร์ชาติที่ ยังไม่เป็นระบบและขาดประสิทธิภาพ การบริหารจัดการองค์ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการยุทธศาสตร์ ชาติที่ยังไม่เป็นระบบเช่นกัน ระบบการบริหารจัดการภาครัฐและข้อจำกัดของหน่วยงานภาครัฐที่ยังไม่ สอดคล้องและเอื้ออำนวยต่อการบริหารจัดการยุทธศาสตร์ชาติเชิงบูรณาการ การขาดความเชื่อมั่นจาก ประชาคมโลกและสังคมไทยในความมุ่งมั่นจริงจังของผู้นำระดับสูงและกลุ่มผลประโยชน์ระดับชาติที่จะสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามยุทธศาสตร์ชาติ ตลอดจนการทุจริตประพฤติมิชอบและการใช้นโยบายประชานิยมของรัฐบาลที่ขาดความสมเหตุสมผล

2. ปัญหาในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งอาจทำให้ยุทธศาสตร์ชาติไม่ครอบคลุม ประเด็นปัญหาสำคัญของชาติทั้งหมด มีความคลุมเครือ ขาดความชัดเจนและความสมบูรณ์ในตัวเอง ขาดความน่าเชื่อถือ หรือมีข้อผิดพลาด ปัญหาเหล่านี้ได้แก่

- ปัญหาด้านการบริหารจัดการในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ เช่น ไม่มี การกำหนดโครงสร้าง ตัวแบบ ขอบเขต เป้าหมาย กรอบเวลาในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติอย่างชัดเจน อีกทั้งไม่ได้กำหนดหน่วยรับผิดชอบในการสนับสนุนการจัดทำและนำเสนอยุทธศาสตร์ชาติ
- ปัญหาด้านความพร้อมของบุคลากร ข้อมูล และเครื่องมือในการ จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ เช่น บุคลากรที่เกี่ยวข้องขาดสมรรถนะที่เหมาะสม ถึงแม้ว่าจะมีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์สูงในสายงานที่ตนเองรับผิดชอบหรือสาขาวิทยาการที่ตนเองมีความ เชี่ยวชาญเฉพาะ การเก็บข้อมูลและจัดทำสถิติระดับชาติไม่ครอบคลุมประเด็นปัญหาทั้งหมดหรือไม่ได้มาตรฐานตรงกับความต้องการ นอกจากนั้นยังขาดทีมงานมืออาชีพ ฐานข้อมูล และระบบสารสนเทศ สนับสนุน

- ปัญหาด้านวิธีการหรือแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ เช่น การขาดตัวแบบมาตรฐานสำหรับยุทธศาสตร์ชาติเชิงบูรณาการ รวมทั้งการขาดกรอบแนวคิดในการ กำหนดยุทธศาสตร์ที่มีหลักการเหตุผลสนับสนุนและครอบคลุมทุกประเด็นปัญหาที่สำคัญ
- ปัญหาด้านเนื้อหาของยุทธศาสตร์ชาติ เช่น การขาดความชัดเจนของ วิสัยทัศน์ ขาดภาพอนาคตที่เห็นพ้องร่วมกัน กระบวนการยุทธศาสตร์ชาติและโครงสร้างยุทธศาสตร์ ชาติที่ยังขาดความชัดเจน ความไม่ชัดเจนของคำสำคัญ เป้าหมาย ความสำคัญเร่งด่วน กรอบเวลา ทรัพยากรที่จะนำมาใช้ ความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์เฉพาะ หน่วยรับผิดชอบหลักที่ จะต้องนำของยุทธศาสตร์เฉพาะในแต่ละด้านไปบูรณาการ ตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับชาติหรือ ระดับมหภาค อีกทั้งยังไม่มีการทดสอบความสมเหตุสมผลหรือความเป็นไปได้ของยุทธศาสตร์เฉพาะใน แต่ละด้าน เป็นต้น
- ปัญหาด้านการมีส่วนร่วมและการยอมรับยุทธศาสตร์ชาติ เช่น การ ขาดความรู้ความเข้าใจไม่ทราบเหตุผลความจำเป็นในการมียุทธศาสตร์ชาติ การมีส่วนร่วมอย่างจำกัด ของประชาชนและแต่ละภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ประชาชนไม่ทราบว่าตนเองและประเทศไทยจะได้รับประโยชน์อะไรจากยุทธศาสตร์ชาติ ความแตกแยกทางความคิดของประชาชน รวมทั้งการไม่ยอมรับ หรือการขาดความเชื่อมันยุทธศาสตร์ชาติ

3. ปัญหาในการนำยุทธศาสตร์ชาติไปปฏิบัติ ซึ่งอาจทำให้การนำยุทธศาสตร์ชาติ ไปปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ไม่สามารถวัดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างแท้จริง หรือประสบความล้มเหลว ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายภายในกรอบเวลาที่กำหนด ปัญหาเหล่านี้ได้แก่

- ปัญหาด้านการบริหารจัดการในการนำยุทธศาสตร์ชาติไปปฏิบัติ เช่น การบริหารจัดการยุทธศาสตร์ชาติในภาพรวมยังไม่เป็นระบบ การขาดหน่วยงานอำนวยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งมีหน้าที่วางแผน จัดการ อำนวยการ ประสานงาน และควบคุมการปฏิบัติที่ต้องมี การบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เช่นเดียวกับฝ่ายเสนาธิการร่วมของทหาร ระบบบริหารจัดการ ภาครัฐในปัจจุบันที่ยังไม่ได้บูรณาการให้เป็นระบบที่สมบูรณ์แต่เพียงระบบเดียว หน่วยงานภาครัฐ บางส่วนขาดการทบทวนแก้ไขปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยหรือกระบวนการปฏิบัติงานตามทฤษฎีการ จัดองค์กร ภาครัฐไม่ได้นำหลักการและเทคนิคการบริหารโครงการมาใช้กับการบริหารจัดการ ยุทธศาสตร์ชาติเชิงบูรณาการยุทธศาสตร์ระดับรองลงมาของหน่วยงานภาครัฐ หรือแผนงานและ โครงการระยะยาวขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อน อีกทั้งข้อจำกัดด้านรายได้ของภาครัฐและงบประมาณ แผ่นดิน เป็นต้น
- ปัญหาเกี่ยวกับบุคลากรผู้บริหารระดับสูง เช่น การขาดวิสัยทัศน์และ ไม่เห็นความสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ การขาดภาวะผู้นำและการมีระดับสมรรถนะไม่เพียงพอที่จะ การบริหารจัดการยุทธศาสตร์ของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขาดทักษะในการทำงานเป็น

ทีมซึ่งเป็นพื้นฐานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยเกี่ยวข้อง หรือการขาดความรับผิดชอบอย่างแท้จริงใน การบริหารจัดการยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน

- ปัญหาในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นการปฏิบัติ เช่น การแปลง ยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นการปฏิบัติยังไม่เป็นระบบ ไม่สอดคล้อง หรือไม่ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ของ ยุทธศาสตร์ชาติ การขาดการมีส่วนร่วมของผู้บริหารระดับกลาง ผู้ปฏิบัติระดับล่าง และหน่วยเกี่ยวข้อง ยุทธศาสตร์ของหน่วยงานภาครัฐขาดแนวทางบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ และลำดับความสำคัญ เร่งด่วนของแผนงานและโครงการไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ไม่สอดคล้องกับขอบเขตอำนาจ หน้าที่ของหน่วยเกี่ยวข้อง หรือไม่มีการกำหนดหน่วยรับผิดชอบโดยตรง
- ปัญหาความพร้อมในการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ เช่น หน่วยงานภาครัฐไม่ปรับเปลี่ยนแนวทางการบริหารงานหรือกระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ ไม่สามารถบูรณาการการปฏิบัติทั้งทางตั้งหรือทางระนาบ วัฒนธรรมองค์กรไม่เอื้ออำนวย ต่อการบริหารจัดการยุทธศาสตร์ ขาดการสื่อสารทางยุทธศาสตร์ที่ดีและขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ที่มีประสิทธิภาพ โครงสร้างองค์กรและการปฏิบัติงานไม่เหมาะสมกับยุทธศาสตร์แนวทางการพัฒนา บุคลากรหรือการบริหารงานบุคคลไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ไม่ทดสอบยุทธศาสตร์ด้วยการนำร่อง เสียก่อน ไม่ปรับเปลี่ยนฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้รองรับยุทธศาสตร์ บริหารงาน เชิงบูรณาการโดยแยกส่วนปฏิบัติ ระบบเงินเดือน ค่าตอบแทน และแรงจูงใจไม่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ ละเลยไม่ขอแก้ไขกฎหมายในส่วนที่หน่วยรับผิดชอบ ไม่กำหนดกฎระเบียบและมาตรฐาน ในการปฏิบัติงาน และขาดความพร้อมด้านบุคลากร งบประมาณ หรือทรัพยากรอื่น ๆ เป็นต้น
- ปัญหาเกี่ยวกับบุคลากรผู้ปฏิบัติ เช่น การขาดความรู้ความเข้าใจ ขาด ความรู้สึกเป็นเจ้าของและขาดความเชื่อมั่นในยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน การขาดจิตสำนึก อุดมการณ์ หรือคุณสมบัติที่เหมาะสม การขาดทักษะในการทำงานเป็นทีม ไม่เข้าใจบทบาทหน้าที่ของตนเองและ การมีภาระงานประจำมากเกินไป เป็นต้น

4. ปัญหาในการประเมินผลยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งอาจทำให้ภาครัฐไม่ทราบ ความก้าวหน้าจริงในระหว่างการดำเนินการ ไม่ทราบผลลัพธ์ที่แท้จริงของยุทธศาสตร์ชาติเมื่อสิ้นสุด กรอบเวลา หรือยุทธศาสตร์ชาติไม่ได้รับปรับปรุงแก้ไขตามที่ควรจะเป็น ปัญหาเหล่านี้ได้แก่ การขาด ขั้นตอนการประเมินผลยุทธศาสตร์ชาติที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม การขาดหน่วยงานกลางที่เป็นอิสระ และมีเอกภาพเพื่อตรวจสอบประเมินผลยุทธศาสตร์ชาติอย่างจริงจังและเที่ยงตรง บุคลากรภาครัฐ ผู้ตรวจสอบประเมินผลไม่เหมาะสมหรือไม่ได้รับการยอมรับ การกำหนดตัวชี้วัดที่ยังไม่ได้มาตรฐาน การรายงานผลการดำเนินการหรือผลการประเมินของที่ไม่ตรงกับข้อเท็จจริง และวัฒนธรรมองค์กร ในการหลีกเลี่ยงไม่รายงานข้อขัดข้อง ความล้มเหลว บทเรียนที่ได้รับ หรือข้อเสนอแนะเพื่อการ ปรับปรุงแก้ไข

2.3 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

2.3.1 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS)

GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบไปด้วย ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยจะครอบคลุมเนื้อที่ 2.34 ล้านตารางกิโลเมตร มีประชากรรวม 257.5 ล้านคน โดยโครงการนี้มีชื่อเต็มว่า GMS Economic Corridors หรือก็คือ ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน, ยกระดับการครองชีพ, การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน, การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community)

แนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS ประกอบด้วย

1. โครงการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ในปัจจุบันส่วนใหญ่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา และสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว คือ แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridors), แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และแนวใต้ (Southern Economic Corridor)

2. ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนหลักด้านเงินทุนและวิชาการของการพัฒนาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS

โดยการจัดทำโครงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (RETA 6450: Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่ง โดยเน้น 4 เรื่องหลัก ๆ คือ

(1) การสร้างความเข้มแข็งด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS)

(2) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับประเทศและอนุภูมิภาค GMS เพื่อลดอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบ และต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายและเวลา

(3) การจัดตั้งองค์กร/สถาบันผู้เชี่ยวชาญในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า

(4) การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในอนุภูมิภาค

2.3.2 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor, LIMEC)

ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย เป็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แขวงไชยะบุรี และแขวงหลวงพระบาง ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐกะเหรี่ยง และรัฐมอญ ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจนี้เป็นแนวเส้นทางที่เชื่อมโยง 3 ประเทศเข้าด้วยกัน ทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพและโลจิสติกส์ จะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายทั้งสินค้า ประชากร และสารสนเทศ ระหว่าง 3 ประเทศ อันจะนำมาซึ่งการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างสามประเทศ ทั้งนี้ได้มีข้อเสนอในการสนับสนุนการขับเคลื่อนเรื่องดังกล่าว ประกอบด้วย

1. การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 117 และเส้นทางรองเชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวร ภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยการปรับปรุงมาตรฐานทาง ขยาย 2 ช่องจราจร พร้อมช่องจราจรไต่เขา และ 4 ช่องจราจร (พื้นที่ชุมชน) ปรับปรุงขยายสะพาน และระบบรางระบายน้ำ
2. การเชื่อมโยงเส้นทางการค้าของภาคเหนือตอนล่าง และประเทศเพื่อนบ้าน (LIMEC) ประกอบด้วย
    (1) การพัฒนานักธุรกิจรุ่นใหม่สำหรับธุรกิจระหว่างประเทศ
    (2) การประชุมนานาชาติ ไทย-เมียนมา-สปป.ลาว
    (3) การส่งเสริมผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม จัดแสดงสินค้า ณ ประเทศเพื่อนบ้าน
    (4) การศึกษาเพื่อจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าอาหารทะเลภาคเหนือตอนล่าง
    (5) การศึกษาเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเมืองมรดกโลก สุโขทัย-ศรีเทพ-หลวงพระบาง

2.3.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor-EWEC) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) ได้ ริเริ่มขึ้นในการประชุมระกับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 8 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ เพื่อเป็นแผนงานลำดับความสำคัญสูงของ GMS EWEC มีความยาวเส้นทาง 1,320 กิโลเมตร เชื่อมต่อทะเลอันดามัน และมหาสมุทรแปซิฟิกโดยผ่านจุดศูนย์กลางความเจริญสำคัญ ดังนี้

(1) Commercial Nodes - เมาะละแหม่ง-เมียวดี (ในพม่า) แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น กาฬสินธุ์-มุกดาหาร (ในไทย) สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน (สปป.ลาว) และลาวบาวดองฮา-เว้-ดานัง (ในเวียดนาม)

(2) Border Nodes - ด่านพรมแดน เมียวดี-แม่สอด (พม่า-ไทย) มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) แดนสะหวัน-ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม)

(3) Gateway Nodes - ดานัง (เวียดนาม) และเมาะละแหม่ง (พม่า)

(4) Interchange Nodes - บริเวณที่เป็นจุดตัดระหว่าง EWEC และเส้นทางแนวเหนือ-ใต้อื่นๆ

2.3.4 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี–เจ้าพระยา–แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขงเป็นข้อริเริ่มของไทย ตั้งขึ้นเมื่อปี 2546 โดยเป็นเวทีที่ไทยชูบทบาทในการเป็นประเทศผู้ให้ประเทศเดียว ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย ทั้งนี้ เป็นเวทีหารือเฉพาะของประเทศลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งเป็นสมาชิกอาเซียนมีการประชุมผู้นำแล้ว 7 ครั้ง ได้แก่ ปี 2546 ณ เมืองพุกาม/ ปี 2548 ณ กรุงเทพฯ ปี 2551 ณ กรุงฮานอย/ ปี 2553 ณ กรุงพนมเปญ ปี 2556 ณ เวียงจันทน์ /ปี 2558 ณ กรุงเนปยีดอ และปี 2559 ณ กรุงฮานอย

บทบาทของไทยภายใต้กรอบ ACMECS

ไทยมีบทบาทนำในฐานะประเทศผู้ให้ โดยผ่านกลไก 2 หน่วยงาน คือ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับ ประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมหาชน) หรือ NEDA และกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศในการให้ ความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านวิชาการ มุ่งเน้นการน้าความเจริญไปสู่แนวชายแดน เพื่อปูทางไปสู่การค้า การลงทุนตามแนวชายแดน ซึ่งจะช่วยในการสร้างงาน สร้างรายได้ และลดความเหลื่อมล้ำ/ ช่องว่างการพัฒนา

การเป็นประธาน ACMECS ของไทย วาระปี 2561

- ไทยจะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 8 ในวันที่ 16 มิถุนายน 2561 ณ โรงแรมแชงกรี-ลา กรุงเทพฯ ภายใต้หัวข้อ “Towards an Integrated and Connected Mekong Communit” หรือ “การก้าวสู่ ประชาคมแม่โขงที่เชื่อมโยงกัน” โดยเอกสารผลลัพธ์การประชุมผู้นำฯ ประกอบด้วย (1) แผนแม่บท ACMECS (ค.ศ. 2019 – 2023) (ACMECS Master Plan 2014 - 2023) และ (2) ปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration)
- ในโอกาสที่ไทยเป็นประธาน ACMECS (ตุลาคม 2559 - มิถุนายน 2560) ไทยมีเป้าหมายในการผลักดัน การปฏิรูป (reform) ACMECS โดยเสนอให้จัดทำแผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (ค.ศ. 2019 –2023) เพื่อเพิ่ม พลวัต (dynamism) และประสิทธิภาพการทำงานของ ACMECS และร่วมกำหนดยุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สำคัญต่อ ประเทศสมาชิกให้สอดรับกับความท้าทายของโลกในปัจจุบัน และจัดการกับความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคที่ซ้ำซ้อนกัน เพื่อให้สามารถบริหารจัดการความร่วมมือกับประเทศหุ้นส่วนที่มีอยู่หลายกรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยรักษา พลวัตการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและครอบคลุมในอนุภูมิภาค

และตอบสนองผลประโยชน์ รวมทั้งความต้องการ ในการพัฒนาของประเทศต่าง ๆ อนุภูมิภาคร่วมกันอย่างมีเอกภาพยิ่งขึ้น

- ที่ผ่านมา กระทรวงการต่างประเทศได้จัดการประชุมระหว่างหน่วยงานไทยที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาสาระสำคัญ ของร่างแผนแม่บท ACMECS ไปแล้ว 2 ครั้ง เมื่อเดือนพฤษภาคม และมิถุนายน 2560 และได้จัดการประชุมคณะทำงาน ยกร่างแผนแม่บท ACMECS ร่วมกับประเทศสมาชิก ไปแล้ว 3 ครั้ง เมื่อเดือนกันยายน และพฤศจิกายน 2560 และครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2561 ซึ่งเป็นครั้งสุดท้ายก่อนการประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 8 ในวันที่ 16 มิถุนายน 2561
- แผนแม่บท ACMECS ค.ศ. 2014 - 2023 ประกอบด้วย 3 เสาหลัก/ เป้าประสงค์ หรือ 35 ได้แก่

  (1) การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบ ไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity) โดยเน้นการเติมเต็มโครงสร้าง พื้นฐานและเส้นทางคมนาคมทางกายภาพ (hardware) รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล และความเชื่อมโยงทางพลังงาน ที่ยังขาดหายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

  (2) การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงทางด้านระบบและกฎระเบียบ (software) และการระดมทุนเพื่อการพัฒนาในมิติต่าง ๆ ของแผนแม่บทฯ ซึ่งรวมถึงนวัตกรรมทางการระดมทุน ได้แก่ กองทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ACMECS (ACMECS Infrastructure Fund and Trust)

  (3) การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและ มีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS) ในสาขาที่ประเทศสมาชิกมีศักยภาพและให้ความสำคัญ รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการพัฒนาที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม อนึ่ง แผนแม่บทฯ จะมีเอกสารภาคผนวก (Annex) ซึ่งจะประกอบด้วยแผนปฏิบัติการ (Action Plans) ที่ประเทศสมาชิกสามารถปรับเพิ่มหรือแก้ไขต่อไป (living document) โดยมี “คณะกรรมการประสานงาน” (Coordinating Committees) กำกับดูแลการดำเนินโครงการสาขาความร่วมมือต่าง ๆ ในแต่ละเสา
- ในระยะแรก แผนแม่บทฯ จะมุ่งเน้นโครงการส่งเสริมความเชื่อมโยงตามระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor-EWEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor-SEC) ทั้งโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ดิจิทัล และพลังงาน (hardware Connectivity) โครงการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ การค้า การลงทุน (software Connectivity) และการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้เป้าหมายของ ACMECS มีความชัดเจนยิ่งขึ้น สะท้อนศักยภาพในการเป็นสะพานเชื่อม มหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก และไม่ซ้ำซ้อนกับการดำเนินงานภายใต้กรอบความ

ร่วมมืออื่น ซึ่งจะทำให้การดำเนินงาน ของ ACMECS ในอนาคตมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ จะยังผลประโยชน์แก่ไทย โดยสนับสนุนนโยบายระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) New S-Curve และ Thailand 4.0 ของไทยด้วย

- ปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เป็นเอกสารแสดงเจตนารมณ์ของประเทศสมาชิกที่จะใช้ ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้ง 5 ประเทศสมาชิก อาทิ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของ CLMV ซึ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจของอาเซียนและของโลกเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 6 - 8 การเมืองที่มีเสถียรภาพ และ ความปรองดองทางสังคม สังคมที่มีความอดทนอดกลั้น (tolerance) ความสามัคคี และความสงบ ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในการเป็นศูนย์กลางทางภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Geopolitical Centre of Asia Pacific) ซึ่งเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียกับแปซิฟิก การมีความคล้ายคลึงกันทางวัฒนธรรม และความมุ่งมั่นที่จะร่วมมือ กันแบบ win- win ในลักษณะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ โดยมีแผนแม่บท ACMECS ซึ่งจะเป็นแผนแม่บทฉบับแรกของ อนุภูมิภาค เป็นแนวทาง (roadmap) ในการเสริมสร้างความร่วมมือในการส่งเสริมความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอน ภูมิภาค ความเชื่อมโยงด้านระบบและกฎระเบียบ (software) และการพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม เพื่อให้อนุภูมิภาค CLMVT เป็น “ศูนย์กลางแห่งการเจริญเติบโต” (nucleus of growth) ที่มีความรับผิดชอบและมี ส่วนร่วมที่สร้างสรรค์ในเวทีระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการบูรณาการของอาเซียนในภาพรวม

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อนงค์นาถ คำศิริ (2563) ทำการศึกษาเรื่องการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ในกรณีสายรองของกรมทางหลวงชนบท (Feeder Road) ให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ใหม่และแก้ไขปัญหาปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตของกรมทางหลวงชนบทให้เชื่อมต่อกับระบบคมนาคมอื่น ๆ และเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง จากการวิเคราะห์ระดับบริการของสายทางในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งในปีอนาคตที่ พ.ศ. 2565-2585 จำนวนทั้งสิ้น 130 สายทาง ประกอบด้วยจังหวัดฉะเชิงเทรา 30 สายทาง จังหวัดชลบุรี 55 สายทาง และจังหวัดระยอง 45 สายทาง พบว่าในกรณีที่มีการพัฒนาพื้นที่ EEC แต่ไม่มีการปรับปรุงสายทางเพื่อรองรับ จะทำให้ระดับการให้บริการของสายทางอยู่ในระดับ D ซึ่งต่ำกว่าระดับการยอมรับได้ตามมาตรฐานของ American Association of State Highway and Transportation Official จำนวน 18 สายทาง เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวเบื้องต้นจึงได้ทำการออกแบบและปรับปรุงสำหรับสายทางดังกล่าว เบื้องต้นจึงได้ทำการออกแบบและปรับปรุงสำหรับสายทางดังกล่าวโดยขยายเป็น4ช่องทางจราจร ช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทาง

2.5 เมตร จำนวน 13 สายทาง และวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการปรับปรุงสายทางทั้ง 13 ทาง พบว่าค่า NPV และค่า B/C มีค่าเป็นบวก และค่า EIRR อยู่ระหว่าง 9%-29%

กนกวรรณ มะโนรมย์ (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอีสานภายใต้เสรีนิยมใหม่ และรัฐในฐานะนายหน้าที่ดิน กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์บทบาทของเสรีนิยมใหม่ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดนอีสาน ผลการศึกษาพบว่ารัฐเชื่อว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ในบริเวณชายแดนด้วยการจัดการและควบคุมการพัฒนาเศรษฐกิจในฐานะที่เป็นพื้นที่ยกเว้นทางนโยบายและสิทธิพิเศษมากมายทางกฎหมายและภาษีนอกจากนี้รัฐได้เล็งเห็นว่าภาคอีสานและชายแดนอีสาน แม้เป็นพื้นที่ยากจน แต่มีศักยภาพและความเหมาะสมเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนเนื่องจากกำหนดให้เป็นประตูเศรษฐกิจและการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศพื้นบ้านได้แก่ลาวกัมพูชาและเวียดนามซึ่งภาคเอกชนได้ใช้ประโยชน์จากโครงการระเบียงเศรษฐกิจ เส้นทางคมนาคมแรงงานต่างชาติสิทธิประโยชน์การลงทุนและการให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาก่อนแล้ว ประการต่อมาได้เสนอให้เห็นว่า ภาครัฐทำหน้าที่เป็นนายหน้าที่ดินแทนภาคเอกชน ในการสนับสนุนการดำเนินงานตามแนวเสรีนิยมใหม่ผ่านโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยทำหน้าที่จัดหาที่ดินให้กับเอกชนเพื่อตอบสนองและดึงดูดการลงทุนในพื้นที่มากกว่าทำหน้าที่ปกป้อง และ เตรียมการจัดการกับความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับชุมชนท้องถิ่นที่จะต้องสูญเสียที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

นพพร บัวอินทร์ และณฐา เศวตนรากุล (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยใน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ศึกษาระดับประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการ ท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในมุมมองของนักท่องเที่ยว และศึกษาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ และคณะ (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยา สู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน 2) ประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่ กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน และ3) ศึกษาตัวแบบระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนที่ประสิทธิภาพในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยา สู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน

ระพีพรรณ จันทรัตน์ และคณะ (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบที่มีต่อประชาชนในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับผลกระทบที่มีต่อประชาชนในการจัดตั้ง

เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของประชากรในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสงขลาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ ความมั่นคง ด้านสังคม และด้านเศรษฐกิจ ตามลำดับ

ธีรังกูร วรบำรุงกุล และคมพล สุวรรณกูฎ (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่องศักยภาพการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตราด มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และท้องถิ่น เกี่ยวกับความพร้อมด้านกำลังคน ด้านทรัพยากร และด้านการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเพื่อรองรับนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดตราด และ ศึกษาปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า ศักยภาพของหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และท้องถิ่นเกี่ยวกับความพร้อมด้านกำลังคนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้แรงงาน ด้านทรัพยากรมีความสมบูรณ์มากที่สุดจังหวัดหนึ่งในประเทศ และด้านการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีการดำเนินการสอดรับกันได้เป็นอย่างดีตั้งแต่ระดับนโยบายถึงระดับปฏิบัติการ ส่วนปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ พบว่า มีปัญหาที่เกิดขึ้นจากกระบวนการพัฒนาของหน่วยงานรัฐปกติ เช่น ปัญหาขยะ มลพิษ แรงงานต่างด้าว อาชญากรรม เป็นต้น ทั้งที่รัฐเองได้พยายามแก้ไขปัญหาเหล่านี้แต่ไม่สามารถแก้ไขได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงมีข้อเสนอแนะว่า หน่วยงานภาครัฐควรดำเนินการตามนโยบายให้เกิดเป็นรูปธรรมโดยเร็วและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ด้วยความจริงใจ

บรรจง กาญจนานิล (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่องบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ : กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด และเพื่อเสนอแนะและส่งเสริมบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด จำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) วางแผนสอดคล้องกับการจัดตั้งและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2) การออกกฎหมาย ข้อบังคับและบังคับใช้กฎหมายเพื่อทำให้สามารถบริหารจัดการ อำนวยความสะดวกทางด้านเศรษฐกิจ และ 3) บทบาทของรัฐในการจัดสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการค้า สินค้าและบริการ หรือการลงทุน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดจำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) ปัญหาด้านนโยบายและการวางแผนพบว่าเกิดจากการขาดความชัดเจนและต่อเนื่องของนโยบาย ซึ่งการกำหนดนโยบาย การวางแผน การผลักดันนโยบายให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญ 2) ปัญหาด้านการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมาย ประกอบไปด้วย ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดตราด ปัญหาสถานะบุคคลและการค้ามนุษย์ และปัญหาสาธารณสุขและการประกันสุขภาพ และ 3) ปัญหาด้านการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่าปัญหาเกิดขึ้นในการดำเนินการจัดสรรที่ดินโดยกรมธนารักษ์ที่เป็นตัวแทนภาครัฐในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ความล่าช้าที่เกิดขึ้นในการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ และปัญหาการบูรณาการความร่วมมือหน่วยงานในพื้นที่

สิรินพรรณ สุขใยพัธน์ (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก เพื่อวิเคราะห์และประเมินโครงสร้างการบริหารจัดการที่ประสบความสำเร็จ และเสนอโครงสร้างการบริหารจัดการต้นแบบที่เหมาะสมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก รวมถึงการบริหารจัดการเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุด ผลการวิจัยพบว่า โครงสร้างการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ควรเป็นรูปแบบคณะกรรมการ 12 คน จากผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานส่วกลาง ผู้ทรงคุณวุฒิหน่วยงานในพื้นที่ ตัวแทนภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนในพื้นที่โดยกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนแผนการพัฒนาพื้นที่ระยะ 20 ปี โดยแบ่งเป็นระยะเวลา 2ปี, 5ปี, 10ปี, 15ปี, 20ปี พร้อมระบบติดตาม ประเมินผล ร่วมกันพัฒนาจากความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการปรับปรุงบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

สุดารัตน์ วรรณสุทธ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน กรณีศึกษาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความไม่แน่นอนทางการเมืองของประเทศไทยที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา ตลอดจนวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีแนวโน้มไปสู่ความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีแนวโน้มไปสู่ความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วนั้นคือ ปัจจัยส่งเสริมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ได้แก่ การที่รัฐบาลสามารถจัดการกับปัญหาแรงงานข้ามชาติได้ รัฐบาลสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ได้ ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นกลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว การซื้อขายสินค้า และเป็นแหล่งการค้าที่สำคัญในอนาคต ทำให้ประเทศไทยสามารถขยายโอกาสและศักยภาพในการดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจแห่งนี้ได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถเข้ามาควบคุมดูแลพื้นที่นี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ท้ายที่สุดคือปัญหาและอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วคือ ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ปัญหาการเก็งกำไรที่ดิน ปัญหาราคาค่าแรงของแรงงานและการสูญเสียแรงงานในอนาคต ทั้งนี้การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วนั้นถือเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดี ก่อให้เกิดการลงทุนระหว่างประเทศและมีส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชาได้

อดิเรก ฟั่นเขียว (2559) ได้ทำการศึกษาข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตาก มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษขายแดนและเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตาก ผลการศึกษาพบว่า 1)ข้อเสนอให้จัดตั้งใน 2 พื้นที่ได้แก่ พื้นที่ 3 อำเภอชายแดนในจังหวัดตากในอำเภอแม่สอดควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว ขยายเวลาเปิดปิดด่านพรมแดน และการข้ามพรมแดน ควรมีหน่วยงานบริหารเขตเศรษฐกิจโดยเฉพาะ ควรเป็นอุตสาหกรรมสะอาด อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคเกษตรและใช้แรงงานเข้มข้น และให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางภาษีอากรและไม่ใช่ภาษีอากร และ 2) ปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้แก่ ขอบเขตพื้นที่ไม่ชัดเจน ข้อกฎหมายไม่

สอดคล้องกับแนวทางพัฒนา ขาดการให้ข้อมูลและการสร้างความเข้าใจที่เพียงพอ และการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษยังไม่ชัดเจน

กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคงฯ (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่องแนวทางการเตรียมความพร้อมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดน 5 จังหวัด (สระแก้ว ตราด มุกดาหาร ตาก และสงขลา) เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้แก่ (1) ความชัดเจนในการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (2) การกำหนดกิจกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน (3) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค (4) ให้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน (5) การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ (6) การประชาสัมพันธ์ และ (7) การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ ร่วมคิดและร่วมปฏิบัติ โดยให้ความสำคัญกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเพื่อบรรลุเป้าหมายการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

เชียรช่วง กัลยาณมิตร และคณะ (2558) ได้ทำการศึกษาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดหนองคาย ผลการศึกษาพบว่าจังหวัดหนองคายมีความเหมาะสมในการลงทุนขนาดใหญ่ รวม 2 กิจการ ประกอบด้วย กิจการบริการและสาธารณูปโภค กิจการโลจิสติกส์ (Business services and infrastructure Business logistics) และ กิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว (Support Business Tourism) การลงทุนขนาดกลาง (digital economy) ผลการวิเคราะห์พบว่ามีความเหมาะสมจำนวน 16 กิจการประกอบด้วย Real estate (อสังหาริมทรัพย์), Financial (การเงิน), Manufacturing (การผลิต), Transmission (การส่งผ่าน), Creative & Media (ความคิดสร้างสรรค์และสื่อ), Accommodation (ที่พัก), Warehouse (คลังสินค้า), Sport (กีฬา), Entertainment (กิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว), Food (อาหาร), Motor Vehicle & Repair (ยานยนต์และซ่อมแซม), Banking (การธนาคาร), Tourism(การท่องเที่ยว), Telecom(โทรคมนาคม), Restaurant (ร้านอาหาร) และ Hotel (โรงแรม) การลงทุนขนาดเล็กระดับชาวบ้าน ผลการวิเคราะห์พบว่า มีความเหมาะสม จำนวน 18 กิจการประกอบด้วย Maintenance (ซ่อมบำรุง), Event Organizer (จัดงาน), Electronic, plumber (อิเล็กทรอนิกส์, ช่างประปา), Film/Cinema (ภาพยนตร์), Animation/Special effect (การสร้างภาพเคลื่อนไหวโดยการฉายภาพนิ่งหลาย ๆ ภาพต่อเนื่องกันด้วยความเร็วสูง/การสร้างเทคนิคพิเศษทางภาพ), Shoes/Foot wears (รองเท้า), Retail/Shopping (ร้านค้า), Fresh Market/Whole sale (ตลาดสด), Flower/Whole sale (ดอกไม้), Agricultural/Supply Chain (การเกษตร/หัวใจสำคัญ ของกระบวนการทางธุรกิจ), Agricultural/Survey Zoning (การเกษตร/สำรวจการแบ่งเขต), Hotel (โรงแรม), Pharm/Eyesight (ผู้ที่มีวิชาชีพทางด้านสาธารณสุข/สังเกตเห็น), Tourism (การท่องเที่ยว), Restaurant (ร้านอาหาร), Hospitality/Wellness/Spa (โรงพยาบาล/สุขภาพ/สปา, Clinic/Hospital/Boutiques (คลินิก/โรงพยาบาล/บูติค) และ Nursing Home (บ้านพักคนชรา) การวิเคราะห์แนวโน้มผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในพื้นนที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัด

หนองคายประกอบด้วย ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ, ด้านสังคมและกฎหมาย, ด้านการเมือง และความมั่นคง, ด้านสิ่งแวดล้อม, ด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม และการสื่อสาร, ด้านสาธารณูปโภค, ด้านสาธารณสุข, ด้านแรงงานและความยากจน, ด้านความขัดแย้งในเรืองการจัดการทรัพยากรสิทธิในที่ดิน สิทธิในการทำงาน และด้านงบประมาณรายจ่ายภาครัฐ การวิเคราะห์แนวโน้มของสถานการณ์ภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในจังหวัดหนองคาย ประกอบด้วยอาชญากรรมข้ามชาติ และองค์กรอาชญากรรม และการกระทำผิดอาญา, การก่อการร้าย, ยาเสพติด, อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ, ภัยพิบัติทางธรรมชาติ, โรคอุบัติใหม่ ที่ชาวต่างชาติเป็นพาหะ การค้าแรงงาน ผิดกฎหมาย ผู้หลบหนีเข้าเมือง การค้ามนุษย์ และผู้มีอิทธิพล

อานันทพร ถึงแสง (2560) ได้ทำการศึกษาผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษและศักยภาพในการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษ กรณีศึกษา : จังหวัดนครพนม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดนครพนมเพื่อศึกษาถึงศักยภาพในการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษของหน่วยงานทั้งภาครัฐ ท้องถิ่น เอกชน ของจังหวัดนครพนม และเพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดนครพนมในภาพรวมอยู่ในระดับมาก นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษมีผลกระทบต่อด้านวัฒนธรรม อยู่ในระดับมาก ควรให้ความสำคัญกับสังคมที่มุ่งเน้นด้านวัตถุมากกว่าการอนุรักษ์และสืบทอดมรดกวัฒนธรรมของท้องถิ่น มีผลกระทบต่อด้านสังคมอยู่ในระดับมาก การมีแรงงานต่างด้าวจำนวนมากอาจก่อให้เกิดปัญหายาเสพติด อาชญากรรม มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ (การท่องเที่ยว) อยู่ในระดับมาก จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ศูนย์กลางอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงจึงเป็นศูนย์กลางและเป็นประตูท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ทั้งทางบกทางน้ำทางอากาศ เป็นต้น มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ (ด้านการลงทุน) อยู่ในระดับมาก การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะส่งผลให้บรรยากาศการลงทุนกระเตื้องขึ้น โดยเฉพาะในด้าน รับเหมาก่อสร้าง มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ (ด้านการค้า) อยู่ในระดับมาก และมีผลกระทบต่อด้านการเมือง อยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

บทที่ 3
วิธีการดำเนินงานวิจัย

3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

การศึกษานี้มีขั้นตอนการทำวิจัยแสดงดังภาพที่ 4 โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1) ทำการทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งในและต่างประเทศ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ การวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ซึ่งจะนำไปสู่การสรุปข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

3) วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จากการนำข้อมูลศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

4) จัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จากผลการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

ตารางที่ 1 สรุปรายละเอียดการดำเนินกิจกรรมและผลผลิต

กิจกรรม	รายละเอียดการดำเนินกิจกรรม	ผลผลิต
	เดือนที่ 1 – 2 (15 ก.พ. – มี.ค. 64)	
1	ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ชุดข้อมูลแนวคิดทฤษฎี กรอบแผนยุทธศาสตร์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขต

กิจกรรม	รายละเอียดการดำเนินกิจกรรม	ผลผลิต
		พัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร
	เดือนที่ 3 – 6 (เม.ย.– ก.ค. 64)	
2	การสำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึก ประชุมกลุ่มย่อยวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และการเมือง (PEST Analysis)	ชุดข้อมูลผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค ด้านสังคม เศรษฐกิจ เทคโนโลยี และการเมือง (PEST Analysis)
	เดือนที่ 7 – 10 (ส.ค. – พ.ย. 64)	
3	วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ	ชุดข้อมูลผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษและข้อควรระวัง ตลอดจนเงื่อนไข/ ข้อจำกัดสำหรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละพื้นที่ ชุดข้อมูลผลการประเมินนโยบาย กฎหมาย และองค์กรที่สนับสนุนและเป็นอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
4	จัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ	ชุดข้อมูลแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการ ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
5	นำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
	เดือนที่ 11 – 12 (ธ.ค. 64 – 14 ก.พ. 65)	
6	รับฟังความคิดเห็น	ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
7	สรุปผลการศึกษา และการจัดทำรายงาน	รายงานฉบับสมบูรณ์

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ประเภท คือ

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิดและบทความจากวารสารต่าง ๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิด และทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) และการรับฟังความคิดเห็นกับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านประโยชน์ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และจัดทำแผน โครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3.3 ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลัก

1) หน่วยงานภาครัฐ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เกษตรและอุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานเกษตรจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษที่ทำการศึกษา คือ พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษที่ทำการศึกษา คือ พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2และพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้มีการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) เพื่อวิเคราะห์และทำความเข้าใจภาพรวมของสภาพแวดล้อมในพื้นที่ เป็นการวิเคราะห์ถึงปัจจัยในภาพรวมอย่างกว้างขวาง โดยมีการมอง 4 ปัจจัยพื้นฐาน ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political) เช่น นโยบายของรัฐ กฎหมาย มาตรการต่าง ๆ (2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic) เช่น อัตราการเติบโต ขยายตัวของเศรษฐกิจ (3) ปัจจัยด้านสังคม (Social) เช่น ค่านิยม วัฒนธรรม วิถีชีวิตของประชากร และ (4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology) เช่น นวัตกรรมต่าง ๆ การพัฒนาเทคโนโลยีสำคัญๆ มาใช้ในการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

2) การประชุมกลุ่มย่อย และการรับฟังความคิดเห็น เป็นการประชุมระดมความคิดเห็นในแต่ละโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยมีตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยหน่วยงาน 1 คน เพื่อให้ได้ข้อสรุปด้านข้อมูลและความคิดเห็นผลกระทบ และประโยชน์จากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญในการจัดทำแผน หรือโครงการที่จะสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

บทที่ 4
ผลการวิจัย

4.1 การวิเคราะห์ผลกระทบปัจจัยระดับมหภาค

การวิเคราะห์ผลกระทบปัจจัยระดับมหภาค จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิร่วมกับผลการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร คณะผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) แยกตามพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ได้ดังนี้

4.1.1 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัด อุทัยธานี)

4.1.1.1 ศักยภาพพื้นฐาน

1) ศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปี 2562 ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เมื่อพิจารณาจากจำนวนผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาค (Gross Regional Product: GRP) ณ ราคาประจำปีของกลุ่มจังหวัดในปี 2562 มีมูลค่า 316,341 ล้านบาท โดยเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายจังหวัด ณ ราคาประจำปีของกลุ่มจังหวัดในปี 2562 พบว่า จังหวัดกำแพงเพชรเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดอยู่ที่ 119,599 ล้านบาท ตามมาด้วยจังหวัดนครสวรรค์อยู่ที่ 117,685 ล้านบาท จังหวัดพิจิตร 50,440 ล้านบาท และจังหวัดอุทัยธานีมีมูลค่าต่ำที่สุดของจังหวัดในกลุ่มฯ อยู่ที่ 28,617 ล้านบาท

2) ศักยภาพพื้นฐานด้านการเกษตร

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการเกษตรที่สำคัญ คือ ข้าวนาปี มันสำปะหลังและอ้อยโรงงาน โดยเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายประเภทแล้วพบว่าข้าวนาปีมีมูลค่าการผลิตมากที่สุดคือ 33,492 ล้านบาท รองลงมาคืออ้อยโรงงานมีมูลค่าการผลิตคือ 22,671 ล้านบาท ตามด้วยมันสำปะหลังมีมูลค่าการผลิตคือ 14,473 ล้านบาท สุดท้ายคือ ข้าวนาปังมีมูลค่าการผลิตคือ 11,319 ล้านบาท

3) ศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ปี 2562 มีโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรมจำนวน 75 โรงงานพบว่า จังหวัดกำแพงเพชร มีจำนวนโรงงานจดทะเบียน มากที่สุด 39 แห่ง รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ 23 แห่ง จังหวัด

พิจิตร 10 แห่ง และจังหวัดอุทัยธานี 3 แห่ง ตามลำดับ และจำเงินลงทุนอุตสาหกรรมกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า จังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวนมากที่สุดคือ 8,456 ล้านบาท รองลงมาคือ จังหวัดกำแพงเพชร 645 ล้านบาท ตามด้วยจังหวัดพิจิตร 149 ล้านบาท และสุดท้ายคือจังหวัดอุทัยธานี 55 ล้านบาท

4) ศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวและมีการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวที่เป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวหลายกิจกรรม ทั้งในเชิงวัฒนธรรม เชิงประวัติศาสตร์ เชิงอนุรักษ์ จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุดคือ จังหวัดนครสวรรค์ และมีนักท่องเที่ยวต่ำที่สุด คือจังหวัดกำแพงเพชร ในปี พ.ศ. 2562 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด จำนวน 4,380,413 คน ซึ่งมีรายได้จากนักท่องเที่ยว จำนวน 8,495 ล้านบาท จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจมาเที่ยวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 อันดับ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวนนักท่องเที่ยว 1,935,609 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 3,981.20 ล้านบาท อันดับ 2 คือจังหวัดพิจิตร มีจำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 889,499 คน และมีรายได้จากนักท่องเที่ยวจำนวน 1,499.07 ล้านบาท อันดับ 3 คือ จังหวัดกำแพงเพชร มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 782,901 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 1,660.01 ล้านบาท และอันดับ 4 คือจังหวัดอุทัยธานี มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 772,404 คนและมีรายได้จากนักท่องเที่ยวจำนวน 1,354.47 ล้านบาท

5) ศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นกลุ่มจังหวัดมที่มีความโดนเด่นด้านการเกษตรกรรมและวัฒนธรรมแต่ละจังหวัดที่เป็นของพื้นที่ โดยมีประเพณีที่สืบทอดต่อกันมาเนื่องจากประชากรที่อาศัยในพื้นที่เป็นคนท้องถิ่นที่อยู่กันมาตั้งแต่รุ่นพ่อแม่ ทำให้ส่วนมากประเพณีและวัฒนธรรมถูกสืบทอดต่อกันมาจากคนท้องถิ่นที่อาศัยอยู่

4.1.1.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาคกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีดังนี้

1) ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political)

มีนโยบายผลักดันกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในด้านการการท่องเที่ยวโดยให้กลุ่มจังหวัดสามารถจัดทำแผนหรือโครงการเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดผล อีกทั้งมีนโยบายส่งเสริมการผลิตอาหารปลอดภัยให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ เนื่องจากความต้องการของตลาดมีมากมายทั้งในและต่างประเทศจึงเป็นโอกาสสร้างรายได้ของเกษตรกร เพื่อสร้างรสร้างแรงจูงใจให้เกษตรกรผลิตอาหารปลอดภัยเพื่อป้อนตลาดโลก จึงจัดทำโซนนิ่งภาคเกษตร สร้างมาตรฐาน สร้างความน่าเชื่อถือ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ยังมีนโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและ

พลังงานทดแทน เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๒ มีวัตถุดิบทางการเกษตรหลายอย่างที่สามารถมาพัฒนาเป็นพลังงานทดแทน เช่น พืช แกลบ เศษไม้ เป็นต้น พลังงานทดแทนจะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของประชาชนได้ทางหนึ่ง ทิศทางในอนาคตพลังงานจะเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศ เนื่องจากประเทศไทยพึ่งพิงพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน พลังงานทดแทนจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือก

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics)

แผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วยประเทศไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนาน) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกันโดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การบริการ และการเพิ่มขีดความสามารถ และโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีตลาดโลก เป็นโอกาสที่กลุ่มจังหวัดฯ ซึ่งอยู่บนแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) มีโอกาสในช่องทางการตลาดในประเทศอนุภูมิภาคได้กว้างขวางมากขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ GMS ทำให้กลุ่มจังหวัดฯ มีโอกาสในการพัฒนาระบบขนส่งและคลังสินค้าเพื่อรองรับเส้นทางการพัฒนา NSEC

อีกทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นโอกาสสำคัญในการขยายตลาดส่งออก

สินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์อาหารไปยังภูมิภาคอาเซียนได้แก่ ข้าว น้ำาตาลทราย กลุ่มสินค้าวัตถุดิบอาหารสัตว์ ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูป ไก่เนื้อ ไข่ไก่ ผลไม้ จึงเป็นโอกาสที่จะต้องเตรียมการรองรับขยายการผลิต แต่ต้องสอดคล้องกับชนิดคุณภาพมาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ

3) ปัจจัยด้านสังคม (Social)

มีการรักษาศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น ของคนท้องถิ่นเป็นรากฐานของสังคมให้เข้มแข็ง

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology)

ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E – commerce มากขึ้น ส่งผลให้การขยายตัวทางการค้าผ่านระบบ Internet เป็นไปอย่างกว้างขวาง สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศกลายเป็นสิ่งจำเป็นของการดำรงชีวิตไปแล้ว ดังนั้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการระดับต่าง ๆ มีความรู้ ความเข้าใจ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศในมติของการดำเนินธุรกิจ เป็นสิ่งที่ควรให้ความสนใจและสนับสนุน

4.1.2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

4.1.2.1 ศักยภาพพื้นฐาน

1) ศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

จากข้อมูลของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ. 2562 พบว่าในกลุ่มจังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงเป็นอันดับ 1 คืออุดรธานี มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 113,887 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42.96 รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย 54,985 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.74 จังหวัดหนองคาย 41,515 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.66 จังหวัดหนองบัวลำภู 30,003 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.32 และจังหวัดบึงกาฬ 24,711 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.32 ตามลำดับ

มูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด โดยด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่าสูงสุดคือ 53,221.21 ล้านบาท รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่าส่งออก 4,635.81 ล้านบาท ด่านศุลกากรบึงกาฬ มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 2,690.45 ล้านบาท และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 436.69 ล้านบาท ตามลำดับ จะเห็นว่าพื้นที่จังหวัดหนองคายมีมูลค่าส่งออกมากที่สุด เนื่องจากอยู่ติดกับ สปป.ลาว จึงมีการส่งออกสินค้าไปยังลาวมากที่สุด ทำให้มีการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก และมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้

มูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด โดยมูลค่านำเข้าผ่านด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 9,865.19 ล้านบาท คือ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 2,711.26 ล้านบาท ด่านศุลกากรบึงกาฬมีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 564.84 ล้านบาท และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 300.99 ล้านบาท

2) ศักยภาพพื้นฐานด้านเกษตร

ผลผลิตทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีผลผลิตพืชไร่ทางการเกษตรมากพืชไร่เป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ข้าวนาปี 667,337 ตัน จังหวัดหนองคายมีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 คือ ข้าวนาปรัง 43,630 ตัน และจังหวัดเลย มีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 293,854 ตัน โดยผลลิตพืชไร่ที่มากที่คือ ข้าวนาปี รองลงมาคือข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ตามลำดับ

ผลผลิตทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่ายางพาราจังหวัดเลยมีผลผลิตมากที่สุด 150,136 ตัน รองลงมาคือ บึงกาฬ 188,124 ตัน อุดรธานี 107,941 ตัน หนองคาย 58,975 และหนองบัวลำภู 21,346 ตัน ตามลำดับ มันสำปะหลังผลผลิตจังหวัดที่มากที่สุดคือจังหวัดเลยจำนวน 1,124,470 ตัน รองลงมาคือ อุดรธานี 950,032 ตัน หนองบัวลำภู 252,398 ตัน หนองคาย 42,509 ตัน และบึงกาฬ20,069 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวน

ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ยางพาราและมันสำปะหลัง ของจังหวัดเลย มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 และผลผลิตพืชสวนที่มากที่สุดคือ มันสำปะหลัง ยางพารา ตามลำดับ

3) ศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จากสถิติโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรมปี 2562พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 29 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลยและจังหวัดบึงกาฬ มีโรงงานจำนวน 11 แห่ง เท่ากัน อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองคาย มีโรงงานจำนวน 8 แห่ง และอันดับที่ 4 จังหวัดหนองบัวลำภู มีโรงงานน้อยที่สุด จำนวน 7 แห่ง และเมื่อพิจารณาเงินทุนในการจดทะเบียน พบว่า จังหวัดหนองคาย มี เงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุด จำนวน 1,837 ล้านบาท รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 1,035 ล้านบาท จำนวนแรงงาน อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองบัวลำภู มีเงินทุนจดทะเบียน 588 ล้านบาท อันดับที่ 4 จังหวัดบึงกาฬ มีเงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 200.5 ล้านบาทและอันดับที่ 5 จังหวัดเลย มีเงินทุนจดทะเบียน จำนวน 96 ล้านบาท ตามลำดับ

4) ศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากที่สุดเป็นอันดับที่1 จำนวน 4,019,924 คน รองลงมา คือจังหวัดหนองคายมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 2,787,870 คน จังหวัดเลย มีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 2,257,616 คน จังหวัดบึงกาฬมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 606,194 คน และจังหวัดหนองบัวลำภูมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 381,416 คน ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวสอดคล้องกับจำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัด โดยที่จังหวัดอุดรธานี มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่1 จำนวน 11,425 ล้านบาท รองลงมา คือจังหวัดหนองคาย มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 5,676 ล้านบาท จังหวัดเลยมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 4,660 ล้านบาท จังหวัดบึงกาฬมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 1,070 ล้านบาท และจังหวัดหนองบัวลำภูมีรายได้จากการท่องเที่ยน้อยที่สุด จำนวน 408 ล้านบาท

5) ศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม

จากข้อมูลด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญตามแต่ละจังหวัด เช่น งานประเพณีชนสามเผ่าชาวศรีธาตุ งานแห่บุญบั้งไฟ ของจังหวัดอุดรธานี งานนมัสการหลวงพ่อพระใสของจังหวัดหนองคาย

งานประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขนของจังหวัดเลย งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราช และงานกาชาดจังหวัด งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณของจังหวัดหนองบัวลำภู เป็นต้น โดยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีชนเผ่าที่หลากหลายได้แก่ กลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มไทลาว กลุ่มไทจัน -ไทญวน กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน และกลุ่มคนไทย กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ กลุ่มคนเวียดนาม ชาวไทเลย ชาวไทดำ และชาวไทใต้ กลุ่มลาวพุงขาว (ล้านช้างเวียงจันทน์) กลุ่มคนจีน-ญวน และกลุ่มคนไต ชาวลาว ชาวพวน (ไทพวน) ชาวภูไท ชาวญ้อ ชาวข่า และชาวแกว

4.1.2.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาคกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีดังนี้

1) ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political)

มีนโยบายสนับสนุนเขตอุตสาหกรรม และจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่กลุ่มจังหวัด นโยบายเร่งพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงมีการส่งเสริมการพัฒนาเกษตรมาตรฐานสูง การส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตอีกทั้งยังส่งเสริมให้ประชาชนมีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำมีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

อย่างไรก็ตามโครงสร้างพื้นฐานภายในกลุ่มจังหวัดยังมีประสิทธิภาพที่ดีไม่เพียงพอ และยังพบปัญหาการลักลอบเข้าเมือง ขนย้ายสินค้าผิดกฎหมาย และการกระทำผิดกฎหมายบริเวณชายแดนอยู่

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics)

มีที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงติดต่อกับ 3 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน และมีช่องทางและมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงภูมิภาคอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน ที่หลากหลายทำให้การค้าชายแดนในพื้นที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีศักยภาพในการปลูกสินค้าเกษตรที่สูง เช่น ยางพารา (มีพื้นที่และสัดส่วนปริมาณปลูกยางพารามากที่สุดในภาคอีสาน) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และอ้อยโรงงาน ซึ่งจะสอดคล้องกับการท่องเที่ยวที่จะเป็นการสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ และมีความสัมพันธ์กับด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตร ในเส้นทางการท่องเที่ยวนั้นจะต้องส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่ และกลุ่มเกษตรกรสามารถสร้างรายได้จากการขายสินค้าทางการเกษตร OTOP และสินค้าแปรรูปต่าง ๆ ได้ ถนนที่เชื่อมโยงสู่กลุ่มจังหวัดนั้น จะต้องเป็นถนนที่มีความปลอดภัยสามารถเดินทางท่องเที่ยว และขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกสบาย สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนว่าถ้าได้ตัดสินใจมาลงทุนภาคอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 แล้ว จะต้องเป็นฐานการผลิตที่มีศักยภาพได้แรงงานมีการพัฒนาความรู้ และทักษะที่จำเป็นต่อการผลิต สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้

อย่างไรก็ตามกลุ่มจังหวัดยังขาดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่จะดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Historical and Cultural Attraction) หรือ Man-made มีน้อยมาก รวมถึงสิ่งอนวยความสะดวก (Facilities) ที่รองรับการเดินทางท่องเที่ยว การเข้าถึงได้ (Accessibilities) ของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจจำนวนมาก (พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ) อาจส่งผลกระทบในด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น

3) ปัจจัยด้านสังคม (Social)

มีทุนทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่โดดเด่นแตกต่าง ได้แก่ มรดกโลกบ้านเชียง ผีตาโขน (และอื่น ๆ ที่โดดเด่นกว่าพื้นที่อื่น) อีกทั้งประชาชนได้รับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคที่ค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบคือ การเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุที่อาจส่งผมต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ จึงต้องให้ความสำคัญเพื่อเตรียมพร้อมการเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุที่กำลังพบได้ทั่วโลก

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology)

มีการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี 4.0 และ ICT เข้ามาใช้ในการพัฒนา มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สร้างความสมดุลระหว่างคนกับธรรมชาติ เน้นการพัฒนาศักยภาพของประชาชน กำลังแรงงาน เกษตรกร และผู้ประกอบการให้สามารถแข่งขันกับตลาดเศรษฐกิจและประชาคมอาเซียนโดยการใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนากลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความเข้มแข็งและยั่งยืนต่อไป

4.1.3 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร)

4.1.3.1 ศักยภาพพื้นฐาน

1) ศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว (GPP) ทั้งหมด 213,455 ล้านบาท จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) มากที่สุดคือสกลนคร 60,737 ล้านบาท รองลงมาคือจังหวัดมุกดาหาร 27,316 ล้านบาท และจังหวัดนครพนม 45,053 ล้านบาท ตามลำดับ

การค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดมีมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด 60,015 ล้านบาท และมูลค่าส่งออก 61,635.98 ล้านบาท โดยจังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุดคือ จังหวัดมุกดาหาร 16,160.21 ล้านบาท รองลงมาคือจังหวัดนครพนม 14,487.4 ล้านบาท และจังหวัดสกลนครไม่พบข้อมูล ซึ่งมูลค่าการส่งออกที่มากที่สุดคือ จังหวัดนครพนม 50,134.1 ล้านบาท รองลงมาคือจังหวัดมุกดาหาร 11,501.8 ล้านบาท และจังหวัดสกลนครไม่พบข้อมูล

2) ศักยภาพพื้นฐานด้านเกษตร

เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเหนือตอนบน 2 สามารถแบ่งออกได้ 5 ส่วนได้แก่ นาข้าว พืชไร่ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น สวนผักไม้ดอก/ไม้ประดับ และเนื้อที่ใช้ ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ โดยในปี พ.ศ. 2562 นาข้าวใช้พื้นที่รวมสูงสุดเท่ากับ 8,336,506 ไร่ ส่วนสวนไม้ ผล/ไม้ยืนต้นใช้พื้นที่รวม 1,355,782 ไร่ พืชไร่ใช้พื้นที่รวม 1,324,548 ไร่ เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ เท่ากับ 1,479,466 ไร่ และ สวนผัก ไม้ดอก/ไม้ประดับ ใช้พื้นที่ 79,604 ไร่ จากเนื้อที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัด

เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพทางด้านการเกษตร การศึกษาพบว่า มีการผลิตข้าวมากที่สุด รองลงมาสวนผลไม้ โดยจังหวัดสกลนครมีการผลิตข้าวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัด รวมทั้งการเกษตรด้านอื่นๆ จังหวัดสกลนครก็ยังคงเป็นจังหวัดที่มีการผลิตมากกว่า ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือจังหวัดสกลนครมีเนื้อที่ทางการเกษตรมากกว่าทั้ง 2 จังหวัด

3) ศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีมูลค่าภาคอุตสาหกรรมโรงงานที่จดทะเบียนมากที่สุดคือสกลนคร 1,472 ล้านบาท รองลงมา จังหวัดนครพนม 255 ล้านบาท จังหวัดมุกดาหาร 34 ล้านบาท และจำนวนโรงงานที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดทั้งหมด 44 แห่ง จังหวัดที่มากที่สุดคือ นครพนม 20 แห่ง รองลงมาสกลนคร 18 แห่ง และ มุกดาหาร 6 แห่ง ตามลำดับ

4) ศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ปี 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 4,643,483 คน และรายได้การท่องเที่ยว 8,243 ล้านบาท โดยจังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้มากที่สุดคือมุกดาหารจำนวน 2,116,182 คน 3,583.74 ล้านบาท รองลงมาคือสกลนครจำนวน 1,374,982 คน 2,476.93 ล้านบาท และนครพนม 1,152,319 คน 2,182.03 ล้านบาท

5) ศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม

ทั้ง 3 จังหวัดมีประเพณีวัฒนธรรมใกล้เคียงกัน มีกลุ่มชาติพันธุ์กระจายอยู่ใน 3 จังหวัด อาทิ กลุ่มชาติพันธุ์ภูไท ชาติพันธุ์โซ่ แสก กะเลิง ญ้อ ลาวและกลุ่มชาติพันธุ์ชาวเวียดนาม สถานการณ์ทางด้านการศึกษา ในปี 2560 กลุ่มจังหวัดมีจำนวนนักเรียนทั้งสิ้น 208,822 คนซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้า ในขณะที่มีจำนวนครูอยู่ที่ 12,890 คน และมีจำนวนห้องเรียนอยู่ที่ 12,645 ห้อง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าทั้งสิ้น จังหวัดสกลนครเป็นจังหวัดที่มีจำนวนนักเรียน จำนวนครูและจำนวนห้องเรียนมากที่สุด ในกลุ่ม

4.1.3.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาคกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังนี้

1) ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political)

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีนโยบายการสนับสนุนและส่งเสริมการค้าการลงทุนกับประเทศในกลุ่มอาเซียน รัฐบาลจึงมีการวางแผนและผลักดันโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่มากขึ้นทั้งระบบถนน และระบบราง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและฟื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ที่ดี โดยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถผ่านเข้าไปจีนได้

อย่างไรก็ตาม สาธารณรัฐประชาชนจีน จะยอมรับสินค้าประเภทผลไม้จากประเทศไทยตามกระบวนการCIQ ในกรณีที่ส่งผ่านทางสะพานมิตรภาพ 2 (จังหวัดมุกดาหาร) เท่านั้น แต่สำหรับสินค้าผลไม้ที่ส่งผ่านมาทางสะพานมิตรภาพ 3 (จังหวัดนครพนม) จะส่งออกไปได้ถึงเฉพาะประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออดเฉียงเหนือตอนบน 2 เป็นประตูเชื่อมโยงระหว่างไทย ไปสู่สปป. ลาวและเวียดนามมีแนวโน้มการค้าผ่านชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกับ สปป. ลาว ที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุด โดยสินค้านำเข้ายังเป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ วัตถุดิบ ในขณะที่สินค้าส่งออกมีทั้งสินค้าอุปโภค บริโภค และวัตถุดิบ มียอดขายผลิตภัณฑ์ OTOP ที่โตต่อเนื่อง แต่ในอัตราที่ถือว่าค่อนข้างต่ำหากเทียบกับกลุ่มจังหวัด อื่น ๆ ของรายได้จาการขายสินค้า OTOP โดยจังหวัดสกลนครมีสัดส่วนการจำหน่ายสูงสุดที่สุด

3) ปัจจัยด้านสังคม (Social)

มีแหล่งท่องเที่ยว และประเพณีทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่โดนเด่น ซึ่งประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมะ

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology)

มีการส่งเสริมการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีทางการเกษตรที่เหมาะสมได้มาตรฐานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มจำนวนผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปอีกด้วย

4.1.4 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ)

4.1.4.1 ศักยภาพพื้นฐาน

1) ศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ทั้งหมด 247,854 ล้านบาท จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมมากที่สุดคืออุบลราชธานี 126,088 ล้านบาท รองลงมาคือจังหวัดศรีสะเกษ 72,752 ล้านบาท จังหวัดยโสธร 28,747 ล้านบาท และจังหวัดอำนาจเจริญ 20,267 ล้านบาทตามลำดับ

สำหรับมูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2559 – 2562 พบว่าในปี พ.ศ. 25652 สินค้านำเข้าลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 505.73 ล้านบาท และมูลค่าการค้าชายแดนลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 3,461.45 ล้านบาท ดุลการค้าลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 2,650.00 ล้านบาท

2) ศักยภาพพื้นฐานด้านเกษตร

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีพื้นที่ในการปลูกพืชไร่มากที่สุดจำนวน 10,984,882 ไร่ รองลงมาคือ พืชสวน 1,361,645 ไร่ และมีเกษตรกรทำปศุสัตว์ 340,409 ราย โดยจังหวัดที่มีการทำเกษตรมากที่สุดคือจังหวัด อุบลราชธานีมีพื้นที่ปลูกพืชไร่ 4,628,550 ไร่ พืชสวน 563,294 ไร่ และมีเกษตรกรทำปศุสัตว์ 166,525 ราย รองลงมาคือศรีสะเกษพื้นที่ปลูกพืชไร่ 3,610,130 ไร่ พืชสวน 563,358 ไร่ มีเกษตรกรทำปศุสัตว์ 99,209 ราย ตามด้วยจังหวัดยโสธรมีพื้นที่ปลูกพืชไร่ 1,518,713 ไร่ พืชสวน 109,360 ไร่ มีเกษตรกรทำปศุสัตว์ 74,675 ราย อันดับสุดท้ายจังหวัดอำนาจเจริญมีพื้นที่ปลูกพืชไร่ 1,227,489 ไร่ พืชสวน 125,633 ไร่

3) ศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พบว่ามีจำนวนโรงงานที่จดทะเบียนกับอุตสาหกรรม ปี 2562 อยู่ 80 โรงงาน โดยมีมูลค่าอุตสาหกรรม 3,016 ล้านบาท ซึ่งอันดับที่ 1 คือจังหวัดอำนาจเจริญ 1,727 ล้านบาท จำนวน 6 โรงงาน อันดับที่ 2 คืออุบลราชธานี 958 ล้านบาท จำนวน 46 โรงงาน อันดับที่ 3 จังหวัดศรีสะเกษ

4) ศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในทุกจังหวัด โดยจังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้การท่องเที่ยวมากที่สุด ปี 2562 คือจังหวัดอุบลราชธานี จำนวนนักท่องเที่ยว 3,217,865 คน มีรายได้ 7,997.57 ล้านบาท รองลงมาคือ จังหวัดศรีสะเกษ จำนวนนักท่องเที่ยว 1,539,983 คน มีรายได้ 2,166.39 ล้านบาท จังหวัดยโสธรจำนวนนักท่องเที่ยว

621,877 คน มีรายได้ 832.46 ล้านบาท และจังหวัดอำนาจเจริญจำนวนนักท่องเที่ยว 306,727 คน มีรายได้ 439.29 ล้านบาท ตามลำดับ

5) ศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม

กลุ่มจังหวัดทั้ง 4 จังหวัดอยู่ในเขตอารยธรรม 2 กลุ่มคือกลุ่มอารยะธรรมลุ่มน้ำโขงและอารยธรรมขอม ทั้ง 4 จังหวัดทั้งอุบลราชธานี อำนาจเจริญ ยโสธรและศรีสะเกษ จังเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความหลากหลายทางด้านวัฒนธรรมประเพณี มีกลุ่มชาติพันธุ์กลุ่มใหญ่คือชาติพันธุ์ลาวและกลุ่มเขมร มีกลุ่มชาติพันธุ์บลูที่ยังคงมีร่องรอยวัฒนธรรมที่บ้านเวินบึก อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ส่วนที่จังหวัดศรีสะเกษมีกลุ่มชาติพันธ์กูยหรือส่วย ที่มีประวัติศาสตร์ตำนานเล่าถึงความสัมพันธ์กับกลุ่มลาวใน 4 แขวงลาวใต้ ส่วนจังหวัดยโสธรและอำนาจเจริญเป็นกลุ่มชาติพันธ์ลาวที่มีความใกล้ชิดทั้งในด้านความเชื่อวัฒนธรรมประเพณีกับกลุ่มลาวในเขต สปป.ลาว เนื่องจากในอดีตพื้นที่สองฝั่งลำน้ำโขงเคยเป็นอาณาบริเวณเดียวกันก่อนถูกแบ่งแยกออกเป็นสองประเทศ ส่วนกรณีจังหวัดศรีสะเกษก็เช่นเดียวกันความใกล้ชิดด้านวัฒนธรรมความเชื่อของชาติพันธุ์เขมรในจังหวัดเขตอำเภอขุขันธ์ อำเภอภูสิงห์ อำเภอกันทรลักษ์มีความสัมพันธ์กับกลุ่มชาติพันธุ์เขมร คนเขมรในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงคือจังหวัดพระวิหารและจังหวัดอุดรมีชัยของประเทศกัมพูชา

4.1.4.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาคกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังนี้

1) ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political)

นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาลและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทำให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ อย่างไรก็ตามปัญหากฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกฎหมายการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา และประเทศไทยกับประเทศลาวเรื่องข้อบังคับการใช้บริการบริษัทนำเที่ยวของประเทศลาวและมัคคุเทศก์ในพื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อรายได้ที่จะเข้ามาอีกด้วย

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics)

การเปิดประชาคมอาเซียนจะทำให้เกิดการเข้ามาของนักท่องเที่ยวและนโยบายประชาคม อาเซียน (ASEAN Community) รวมทั้งความก้าวหน้าทางสาธารณสุขและการศึกษาเป็นโอกาสให้พัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการศึกษาได้ โดยมีทรัพยากรที่เป็นวัตถุดิบคุณภาพดี มีชื่อเสียงจำนวนมาก เช่น ข้าวอินทรีย์ ผลไม้ เป็นต้น ซึ่งกลุ่มจังหวัดมีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านมีชายแดนยาวซึ่งเอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัดมีสินค้า OTOP ที่มีคุณภาพสากลสามารถทำตลาดต่างประเทศได้และมีสินค้าที่ประเทศเพื่อนบ้านต้องการ รวมถึงยังเป็นจุดยุทธศาสตร์ จุดกระจายสินค้าที่ดีอีกด้วย

อย่างไรก็ตามการเปิด AEC ส่งผลให้ศักยภาพการแข่งขันของกลุ่มจังหวัดลดลง สินค้าเกษตรราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแข่งขันด้านราคามากขึ้น รวมทั้งกฎระเบียบทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้านยังขาดมาตรฐาน ไม่มีความแน่นอน ใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ศุลกากรมากเกินไป และขาดนักลงทุนขนาดใหญ่ในพื้นที่ทำให้เสียโอกาสในการพัฒนา

3) ปัจจัยด้านสังคม (Social)

เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีประเพณี วัฒนธรรมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างมาก เนื่องจากในอดีตพื้นที่สองฝั่งลำน้ำโขงเคยเป็นอาณาบริเวณเดียวกันก่อนถูกแบ่งแยกออกเป็นสองประเทศทำให้มีความใกล้ชิดกับประเทศเพื่อนบ้าน

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology)

มีการพัฒนาและความก้าวหน้าด้านสื่อและเทคโนโลยีที่ทันสมัย สนับสนุนการขยายแนวคิดการเกษตรอินทรีย์ และการขายสินค้าเกษตรอินทรีย์ผ่านตลาดอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Market: e-Market)

4.1.5 กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง)

4.1.5.1 ศักยภาพพื้นฐาน

1) ศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ.2562 พบว่าในกลุ่มจังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงเป็นอันดับ 1 คือสงขลา มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 245,771 ล้านบาท คิด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช 180,727 จังหวัดกระบี่ 85,807 จังหวัดตรัง 64,463 และจังหวัดพัทลุง 37,247 ตามลำดับ และมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดกระบี่ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากที่สุด จำนวน 203,719 บาท รองลงมาคือ จังหวัดสงขลา มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 149,027 บาท จังหวัดนครศรีธรรมราชมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 119,589 บาท จังหวัดตรัง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 102,221 บาท และ จังหวัดพัทลุง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวน้อยที่สุด จำนวน 75,726 บาท

2) ศักยภาพพื้นฐานด้านเกษตร

จากข้อมูลของจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จำนวนครัวเรือนเกษตรกรขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 611,319 ครัวเรือน หากพิจารณาเป็นรายจังหวัด จังหวัดนครศรีธรรมราชจะมีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนมากที่สุด จำนวน 225,123 ครัวเรือน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา 145,358 ครัวเรือน จังหวัดพัทลุง 92,213 ครัวเรือน จังหวัดตรัง 87,245 ครัวเรือน และจังหวัดกระบี่ 61,380 ครัวเรือน ตามลำดับ

โดยพืชไร่ที่มีผลผลิตมากที่สุดคือปาล์มน้ำมัน 6,239,830 ตัน รองลงมาคือยางพารา 1,488,344ตัน ข้าวนาปี 301,511 ตัน และข้าวนาปรัง 89,382 ตันตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดคือจังหวัดกระบี่ ตามด้วยนครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สงขลาตามลำดับ

3) ศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม

จากสถิติจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่า จำนวนโรงงานที่จดทะเบียนกับอุตสาหกรรม จังหวัดสงขลามีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 79 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีโรงงานจำนวน 38 แห่ง อันดับที่ 3 คือ ตรัง 24 แห่ง อันดับที่ 4 กระบี่ 21 แห่ง และอันดับที่ 5 พัทลุง 10 แห่ง เมื่อพิจารเงินลงทุนพบว่าอันดับ 1 คือ สงขลา 1,866 ล้านบาท อันดับที่ 2 คือ กระบี่ 1,418 ล้านบาท อันดับที่ 3 นครศรีธรรมราช 562 ล้านบาท อันดับที่ 4 ตรัง 225 ล้านบาท และอันดับที่ 5 พัทลุง 83 ล้านบาท

4) ศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

ด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่า ปี 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 21,261,245 คน และรายได้การท่องเที่ยว 207,402 ล้านบาท จังหวัดที่มีรายได้การท่องเที่ยวมากที่สุดคือ กระบี่ 112,055.50 ล้านบาท รองลงมาคือ สงขลา 66,365.52 ล้านบาท นครศรีธรรมราช 15,996.00 ล้านบาท ตรัง 9,561.35 ล้านบาท และพัทลุง 3,423.81 ล้านบาท ตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุดคือ สงขลา 7,503,461 คน กระบี่ 6,759,836 คนนครศรีธรรมราช 3,808,253 คน พัทลุง 1,626,132 คน และตรัง 1,563,563 คน

5) ศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม

จากข้อมูลด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้เป็นดินแดนแห่งหมู่เกาะและท้องทะเลอันงดงามอีกทั้งยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติมากมาย นอกจากนี้ศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ยังโดดเด่นมีเอกลักษณ์ เช่น ดนตรีพื้นบ้านดนตรีโนรา มโนราห์ หนังตะลุง เพลงพื้นบ้านที่ขับร้องต่อ ๆ กันมาแตกต่างกันไปตามเทศกาล เช่น เพลงเรือ เพลงบอก เพลงนาคำตัก เพลงกล่อมนาคหรือเพลงแห่นาค ส่วนที่ร้องไม่จำกัดโอกาสก็มี เช่น เพลงตันหยง ซึ่งนิยมร้องในงานบวช งานแต่งงาน งานขึ้นนปีใหม่ และงานมงคลต่าง ๆ

4.1.5.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis)

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาคกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร มีดังนี้

1) ปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political)

รัฐบาลมียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) ที่ชัดเจนและมีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาระดับพื้นที่

อีกทั้งแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) แผนงาน IMT-GT มุ่งเน้นการ

ขับเคลื่อนโครงการเร่งด่วนเพื่อความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค IMT-GT(Priority Connectivity Projects) เพื่อให้เป็นอนุภูมิภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน โดยมีโครงการที่สามประเทศมีแผนงานเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ MT-GT ของทั้งสามประเทศ เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมและด้านการส่งเสริมการเชื่อมโยงด้นโลจิสติกส์ชื่อมโยงภายในแต่ละประเทศกับอนุภูมิภาค IMT-GTเพื่อรองรับ การขยายตัวด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงการต่าง ๆ

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics)

เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีการให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อมทำให้มีโอกาสในการเพิ่มการลงทุนของผู้ประกอบการได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NorthernComidor เศรษฐศาสตร์ Region : NCER) ของประเทศมาเลเซีย ทำให้กลุ่มจังหวัดเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (Gate Way) โดยเฉพาะการค้าและการขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้านใต้และนานาชาติ อีกทั้งยังมีนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ (ตำบลฉลุง) ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมทั้งในประเทศไทยและประเทศมาเลเซียอีกด้วย

อย่างไรก็ตามวิกฤตเศรษฐกิจโลก การกีดดันทางการค้าในรูปแบบต่าง ๆ เช่น Food Safety ทางด้านการประมง ผลผลิตทางการเกษตร ส่งผลให้กำลังซื้อลดลง เกิดภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศยุโรปทำให้นักท่องเที่ยวในกลุ่มดังกล่าวลดลง รวมถึงราคายางพาราและปาล์มน้ำมันที่ลดลงเนื่องจากการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราและปาล์มน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ และในประเทศภูมิภาคอินโดจีนรวมถึงประเทศจีนจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อความต้องการและราคา

3) ปัจจัยด้านสังคม (Social)

มีทรัพยากรที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศมีความโดดเด่นและมีชื่อเสียงระดับโลก ที่เกี่ยวข้องทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมทั้งยังเป็นศูนย์กลางพระพุทธศาสนาของภูมิภาคอีกด้วย

อย่างไรก็ตามปัญหาสังคมที่พบคือความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น รวมถึงการบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะและปัญหาน้ำเสีย ขยะมูลฝอย มลพิษอีกด้วย

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology)

มีการใช้เทคโนโลยี ในการเกษตรแปรรูปและเทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงาน แต่พบว่ายังขาดการส่งเสริมการใช้และการพัฒนาเทคโนโลยีที่สูงขึ้นเพื่อส่งเสริมการแปรรูปสินค้าทางเกษตรให้มีมูลค่ามากยิ่งขึ้น

4.2 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษ กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัด อุทัยธานี) กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร) และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ) รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) จะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่มีความเข้มแข็งในด้านต่าง ๆ และจะเกิดประโยชน์ทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศประเทศ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษดังกล่าวข้างต้น โดยแบ่งเป็นผลประโยชน์ระดับประเทศ และผลประโยชน์ระดับพื้นที่และชุมชน ผลการวิเคราะห์ มีดังนี้

4.2.1 ผลประโยชน์ระดับประเทศ

การเกิดเขตพัฒนากลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ระดับประเทศ ดังต่อไปนี้

- โอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจ การยกระดับเทคโนโลยี การเข้ามาของแหล่งทุนและนวัตกรรมเทคโนโลยีระดับสูงเนื่องจากกฎหมายและเงื่อนไขการลงทุนพิเศษของเขตพัฒนาพิเศษจะดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้มีแรงงานที่มีทักษะความสามารถและ ความชำนาญเข้ามาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้มีการพัฒนาทักษะแรงงานในประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

- สร้างความมั่นคง มั่งคั่ง ให้กับประเทศ เนื่องจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่และประชาชนทั่วประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้น เพราะการลงทุนในพื้นที่ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนจะทำให้มูลค่าสินค้าและบริการมากขึ้น เกิดการจ้างงานใหม่ และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเนื่องจากการสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวได้มากขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้การค้าชายแดนและการค้า

ผ่านแดนมีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายและสิทธิประโยชน์ของเขตพัฒนาพิเศษ นำไปสู่รายได้ในภาพรวมของประเทศที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (Gross Domestic Product: GDP) ที่จะสูงขึ้น ทำให้ภาครัฐมีรายได้จากภาษีมากยิ่งขึ้น

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษ กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) การศึกษาในครั้งนี้ คณะวิจัยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Benefit) โดยนำข้อมูลจากค่าเป้าหมายของการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดปี พ.ศ. 2562 เป็นข้อมูลในการตั้งสมมติฐาน ซึ่งการคาดการณ์ผลประโยชน์ที่ได้รับในครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ภายใต้การตั้งสมมติฐานใน 3 กรณี ได้แก่

1. การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
2. การเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
3. การเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

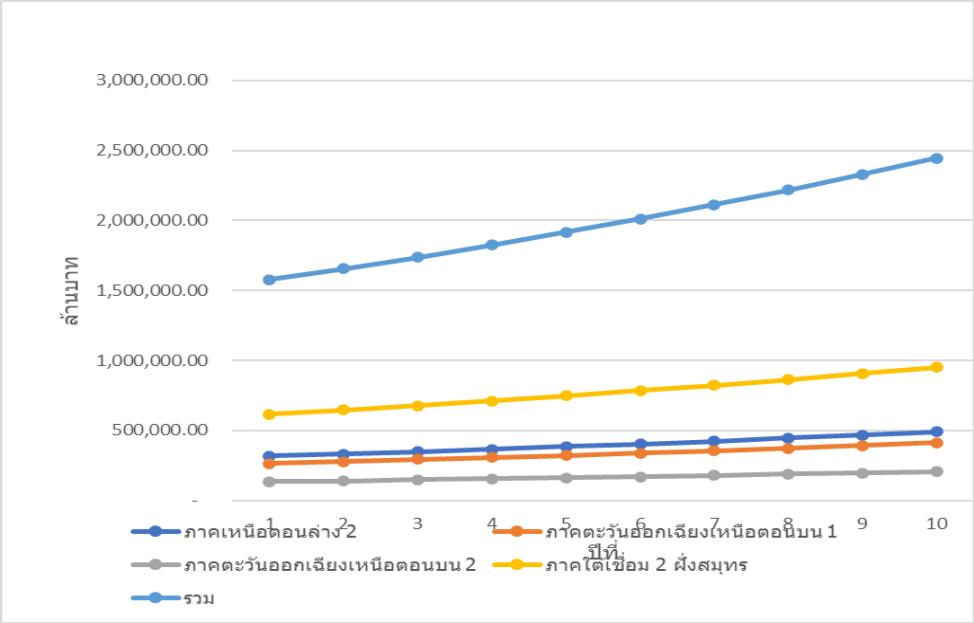
<u>กรณีที่ 1</u> ผลการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

กรณีผลการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายของการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) อยู่ที่ร้อยละ 5 พบว่า การจัดตั้งและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะส่งผลให้ผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดโดยรวมมีมูลค่าเท่ากับ 1,916,145.79 ล้านบาทในช่วง 5 ปี และมีมูลค่าเท่ากับ 2,445,541.54 ล้านบาทในช่วง 10 ปี ซึ่งจะส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (GDP) ของประเทศเติบโตตามไปด้วย แสดงดังตารางที่ 2 และภาพที่ 5

ตารางที่ 2 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดกรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ

หน่วย: ล้านบาท

กลมจงหวด ั ั	ปท ี่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ภาคเหนอตอนลาง 2	316,341.15	332,158.21	348,766.12	366,204.42	384,514.64	403,740.37	423,927.39	445,123.76	467,379.95	490,748.95
ภาคตะวนออกเฉยงเหนอตอนบน 1	265,101.25	278,356.31	292,274.13	306,887.84	322,232.23	338,343.84	355,261.03	373,024.08	391,675.29	411,259.05
ภาคตะวนออกเฉยงเหนอตอนบน 2	133,106.28	139,761.60	146,749.68	154,087.16	161,791.52	169,881.09	178,375.15	187,293.91	196,658.60	206,491.53
ภาคตะวนออกเฉยงเหนอลาง 2 ื	247,853.72	260,246.41	273,258.73	286,921.67	301,267.75	316,331.14	332,147.69	348,755.08	366,192.83	384,502.47
ภาคใตเชอม 2 ฝงอ่าวไทย ่ ื่ ั ่	614,015.48	644,716.25	676,952.06	710,799.67	746,339.65	783,656.63	822,839.46	863,981.44	907,180.51	952,539.53
รวม	1,576,417.88	1,655,238.78	1,738,000.71	1,824,900.75	1,916,145.79	2,011,953.08	2,112,550.73	2,218,178.27	2,329,087.18	2,445,541.54



ภาพที่ 5 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์4ชาติ

<u>กรณีที่ 2</u> ผลการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

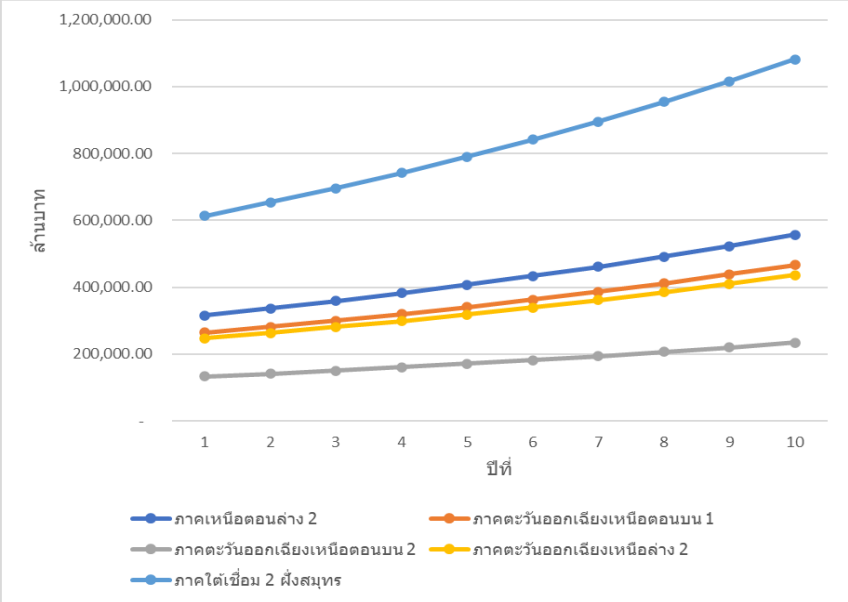
ในกรณีศึกษานี้ คณะวิจัยได้คาดการณ์กรณีมีปัจจัยสนับสนุนทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ส่งผลให้การเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป้าหมายของการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) อยู่ที่ร้อยละ 6.5 ผลการวิเคราะห์ พบว่า กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะส่งผลให้ผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดโดยรวมมีมูลค่าเท่ากับ 2,028,008.56 ล้านบาท

ในช่วง 5 ปี และมีมูลค่าเท่ากับ 2,778,547.48 ล้านบาท ในช่วง 10 ปี ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (GDP) แสดงดังตารางที่ 3 และภาพที่ 6

ตารางที่ 3 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดกรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ

หน่วย: ล้านบาท

	ปที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ภาคเหนือตอนล่าง 2	316,341.15	336,903.32	358,802.04	382,124.17	406,962.24	433,414.79	461,586.75	491,589.89	523,543.23	557,573.54
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	265,101.25	282,332.83	300,684.47	320,228.96	341,043.84	363,211.69	386,820.45	411,963.78	438,741.42	467,259.61
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	133,106.28	141,758.19	150,972.47	160,785.68	171,236.75	182,367.14	194,221.01	206,845.37	220,290.32	234,609.19
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2	247,853.72	263,964.22	281,121.89	299,394.81	318,855.47	339,581.08	361,653.85	385,161.35	410,196.84	436,859.63
ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร	614,015.48	653,926.48	696,431.70	741,699.77	789,910.25	841,254.42	895,935.95	954,171.79	1,016,192.96	1,082,245.50
รวม	1,576,417.88	1,678,885.04	1,788,012.57	1,904,233.39	2,028,008.56	2,159,829.12	2,300,218.01	2,449,732.18	2,608,964.77	2,778,547.48



ภาพที่ 6 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ

<u>กรณีที่ 3</u> ผลการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

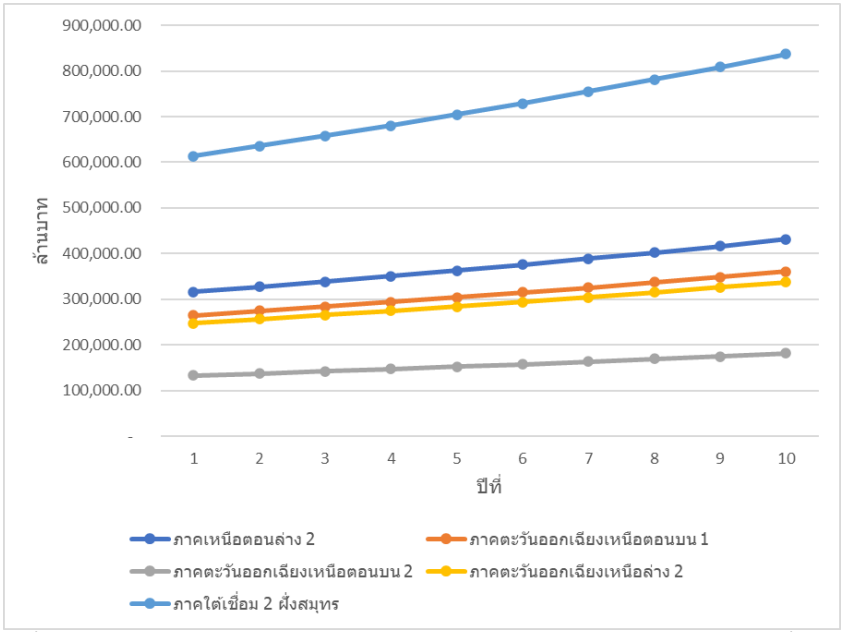
ในกรณีศึกษานี้ คณะวิจัยได้คาดการณ์กรณีเกิดปัจจัยที่มีผลกระทบที่ก่อให้เกิดการชะลอตัวของการเติบโตทางเศรษฐกิจส่งผลให้การเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายของการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) อยู่ที่ร้อยละ 3.5 จากการวิเคราะห์ พบว่า การจัดตั้งและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะส่งผลให้ผลิตภัณฑ์กลุ่ม

จังหวัดโดยรวมมีมูลค่าเท่ากับ 1,512,311.85 ล้านบาท ในช่วง 5 ปี และมีมูลค่าเท่ากับ 1,796,152.08 ล้านบาท ในช่วง 10 ปี ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (GDP) แสดงดังตารางที่ 4 และภาพที่ 7

ตารางที่ 4 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ

หน่วย: ล้านบาท

	ปที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ภาคเหนือตอนล่าง 2	316,341.15	327,413.09	338,872.55	350,733.09	363,008.74	375,714.05	388,864.04	402,474.28	416,560.88	431,140.51
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	265,101.25	274,379.79	283,983.09	293,922.50	304,209.78	314,857.12	325,877.12	337,282.82	349,087.72	361,305.79
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	133,106.28	137,765.00	142,586.78	147,577.31	152,742.52	158,088.51	163,621.61	169,348.36	175,275.56	181,410.20
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2	247,853.72	256,528.60	265,507.10	274,799.85	284,417.85	294,372.47	304,675.51	315,339.15	326,376.02	337,799.18
ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร	614,015.48	635,506.02	657,748.73	680,769.93	704,596.88	729,257.77	754,781.80	781,199.16	808,541.13	836,840.07
รวม	1,576,417.88	1,631,592.51	1,688,698.24	1,747,802.68	1,808,975.78	1,872,289.93	1,937,820.08	2,005,643.78	2,075,841.31	2,148,495.76



ภาพที่ 7 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด กรณีการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ

อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีโอกาสที่จะเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา เข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก เนื่องจากบริษัทที่มาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษมีความต้องการแรงงานต่างชาติซึ่งมีค่าจ้างที่ต่ำกว่าคนไทย โดยปัญหาสำคัญของการเข้ามาของแรงงานข้ามชาติในประเทศไทยคือยังคงมีแรงงานจำนวนมากที่เป็นผู้หลบหนีเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย ไม่มีเอกสารรับรอง ซึ่งเสี่ยงต่อการเป็นการเหยื่อการค้า และสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้คือปัญหาทางสังคมที่ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม การลักลอบขนส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย การใช้ความรุนแรง การก่อการร้าย จี้ปล้น โจรกรรมทรัพย์สิ เป็นต้น นอกจากนี้การเกิดเขตพัฒนาพิเศษ

ยังมีโอกาสที่เกิดปัญหาการพัฒนาคนไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบในภาพรวมระดับประเทศ

4.2.2 ผลประโยชน์ระดับพื้นที่และชุมชน

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษ กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ในระดับพื้นที่และชุมชน ดังต่อไปนี้

1) ภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัด อุทัยธานี)

จากการวิเคราะห์เบื้องต้น พบว่า การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเกษตร ด้านการท่องเที่ยว ด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน ซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดในพื้นที่และชุมชน มีดังนี้

- สร้างความเข้มแข็งของภาคการผลิตที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด ทั้งภาคการท่องเที่ยว การเกษตรและด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน ซึ่งการเกิดเขตพัฒนาพิเศษจะช่วยผลักดันให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคมและโลจิสติกต์ ระบบขนส่งมวลชน การคมนาคมระบบราง เพื่อเชื่อมโอกาสทางการค้าและการลงทุน รวมทั้ง การพัฒนาระบบบริการ การอำนวยความสะดวก รวมถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน เพื่อให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เพิ่มมากขึ้น เกิดการยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและบริการให้สามารถแข่งขันได้ทั้งในระดับประเทศและสากล การสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ การใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ในการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาของแต่ละพื้นที่ ตลอดจนฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

- ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตจากการพัฒนาเศรษฐกิจ เพิ่มมูลค่าสินค้าภาคการเกษตร อุสาหกรรม บริการ และสร้างแบรนด์ของผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น เกิดการสร้างงาน การกระจายรายได้ การพัฒนาทักษะและฝีมือแรงงาน การปรับตัวของผู้ประกอบการภาคธุรกิจท้องถิ่น โดยนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในภาคการผลิตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เพื่อรับมือและจัดการปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งระยะสั้น ระยะปานกลางและระยะยาว รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ทั้งปัจจุบันและอนาคต

- เกิดความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา นำไปสู่การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ อีกทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่มีแหล่งฝึกประสบการณ์ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษามากขึ้น ซึ่งจะเป็นพลังในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

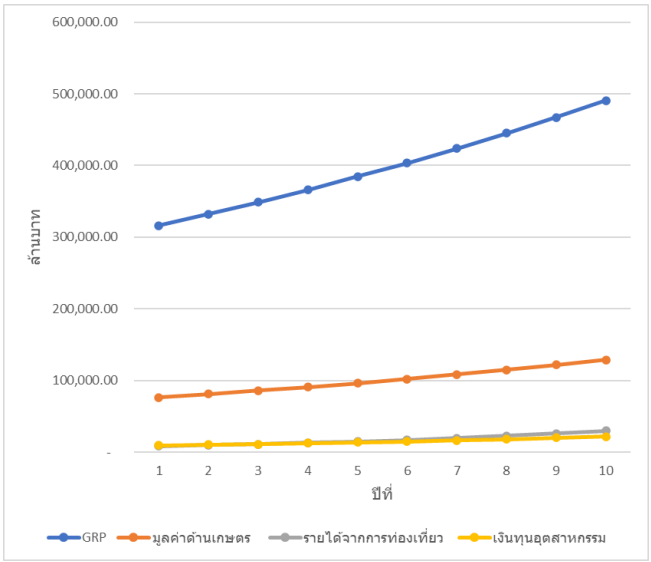
- งบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนา ด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการเกษตร ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยการศึกษาในครั้งนี้ คณะวิจัยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Benefit) ภายใต้การตั้งสมมติฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และคาดการณ์ว่าการเติบโตของการท่องเที่ยว และการเกษตร จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเท่าตัวในอัตราคงที่เมื่อมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ผลการศึกษา พบว่า หากมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 2 มีรายได้จากการท่องเที่ยวเท่ากับ 29,883.48 ล้านบาท เงินทุนอุตสาหกรรม 21,940.78 ล้านบาท และมีมูลค่าสินค้าทางการเกษตรเพิ่มขึ้นเท่ากับ 128,947.05 ล้านบาท ในช่วงเวลา 10 ปี แสดงดังตารางที่.5 และภาพที่ 8

ตารางที่ 5 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนอุตสาหกรรม และมูลค่าด้านเกษตร ของภาคเหนือตอนล่าง 2

หน่วย: ล้านบาท

ล้านบาท	ปที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GRP	316,341.15	332,158.21	348,766.12	366,204.42	384,514.64	403,740.37	423,927.39	445,123.76	467,379.95	490,748.95
มลคาดานูเกษตร	76,323.56	80,902.98	85,757.15	90,902.58	96,356.74	102,138.14	108,266.43	114,762.42	121,648.16	128,947.05
รายไดจากการทองเทยว	8,494.75	9,768.96	11,234.31	12,919.45	14,857.37	17,085.98	19,648.87	22,596.20	25,985.63	29,883.48
เงนทนอตสาหกรรม	9,305.03	10,235.54	11,259.09	12,385.00	13,623.50	14,985.85	16,484.43	18,132.88	19,946.17	21,940.78



ภาพที่ 8 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนอุตสาหกรรม และมูลค่าด้านเกษตร เงินทุนอุตสาหกรรมของภาคเหนือตอนล่าง 2

2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จากการวิเคราะห์พบว่าจะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการค้าชายแดน ด้านการเกษตรและด้านการท่องเที่ยว ซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดในพื้นที่และชุมชน มีดังนี้

- การเกิดเขตพัฒนาพิเศษส่งผลให้มีการขยายตัวของการภาคการผลิตด้านเกษตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางการเกษตรมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัว ผลผลิตทางการเกษตรในท้องถิ่นมีมูลค่ามากขึ้น และมีกลไกทางการตลาดที่สามารถทำให้เกษตรกรมีทางเลือกมากขึ้น นอกจากนี้การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศโดยผ่านการค้าข้ามแดนมีสิทธิประโยชน์มากขึ้น มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าภาคการเกษตรที่ผลิตในพื้นที่ที่จะยังคงความสดใหม่ และคงคุณภาพได้มากขึ้น

- เกิดการพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งด้านอุตสาหกรรม เกิดการรวมกลุ่มของเครือข่ายธุรกิจ เพื่อสร้างผลประโยชน์ร่วมในเชิงการตลาดและกระบวนการผลิต เพื่อลดต้นทุนของสินค้า เกิดธุรกิจ Start up ที่จะเข้ามาสร้างทางเลือกในกระบวนการผลิต เช่น การพัฒนากระบวนการหรือขั้นตอนผลิตที่ลดเวลาหรือค่าใช้จ่าย หรือการรับจ้างผลิตบ้างขั้นตอน และยังก่อให้เกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะในกลุ่มของผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

- เกิดความเข้มแข็งในภาคการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาควบคู่กับการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม อัตลักษณ์พื้นถิ่น และสภาพแวดล้อมของพื้นที่อย่างเหมาะสม มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น เกิดการจ้างงานภาคการบริการและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

- สร้างความเข้มแข็งแก่ภาคผลิตที่สำคัญทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม ท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงการค้าชายแดนและผ่านแดนจากการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมต่อภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัดกับกลุ่มภูมิภาคอื่น เช่น ระบบโลจิสติกส์ ถนน ไฟฟ้า และชลประทาน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ อีกทั้งยังทำให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับโอกาสและใช้ประโยชน์ร่วมด้วย นอกจากนี้จะเกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งนำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ประชาชนในพื้นที่ได้รับการจ้างงานหรือเกิดอาชีพใหม่ให้กับคนในท้องถิ่น เช่น ธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมหรือระบบการค้าขายที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการมีรายได้ที่มากขึ้น การลดลงของภาวะการตกงานของประชาชนในพื้นที่ และลดการอพยพออกนอกพื้นที่เพื่อหางานทำ มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ ในด้านความรู้และทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะทักษะที่สอดคล้องกับนวัตกรรมและ

เทคโนโลยีระดับสูง ที่เกิดจากการเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และมีการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ การต่อยอดทุนทางวัฒนธรรม ประเพณี ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อสร้างรายได้และความเข้มแข็งให้กับประชาชนพื้นที่

- เกิดความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา นำไปสู่การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ อีกทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่มีแหล่งฝึกประสบการณ์ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษามากขึ้น ซึ่งจะเป็นพลังในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

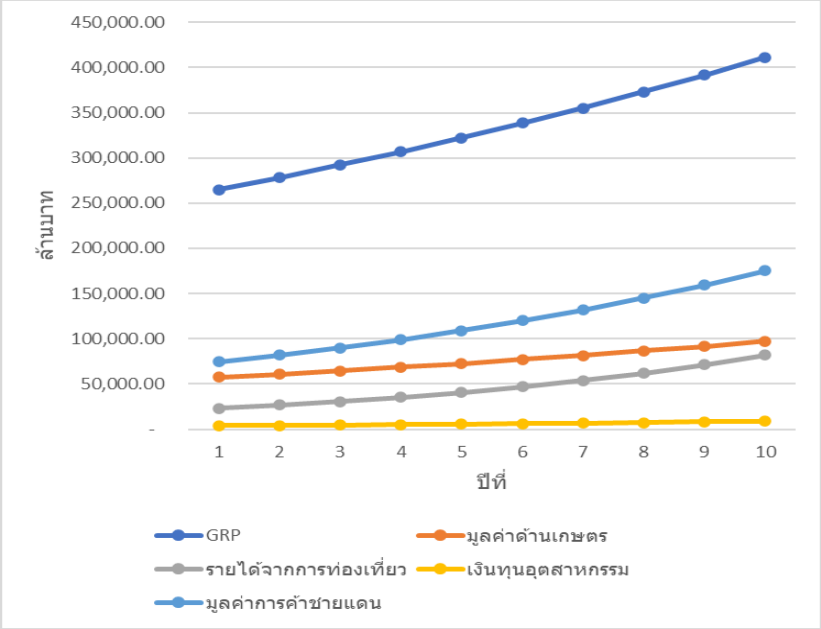
- งบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนา ด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าชายแดนและด้านการเกษตร ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยการศึกษาในครั้งนี้คณะวิจัยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Benefit) ภายใต้การตั้งสมมติฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และคาดการณ์ว่าการเติบโตของการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านการค้าชายแดน จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเท่าตัวในอัตราคงที่เมื่อมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ผลการศึกษา พบว่า หากมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ จะทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีมูลค่าการค้าชายแดนเท่ากับ 175,493.65 ล้านบาท รายได้จากการท่องเที่ยวเท่ากับ 81,756.25 ล้านบาท และมีเงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม 8,856.83 ล้านบาท ในช่วงเวลา 10 ปี แสดงดังตารางที่ 6 และภาพที่ 9

ตารางที่ 6 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว มูลค่าการค้าชายแดน และเงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

หน่วย: ล้านบาท

ล้านบาท	ปที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GRP	265,101.25	278,356.31	292,274.13	306,887.84	322,232.23	338,343.84	355,261.03	373,024.08	391,675.29	411,259.05
มลคาดานูเกษตร	57,533.85	60,985.88	64,645.04	68,523.74	72,635.16	76,993.27	81,612.87	86,509.64	91,700.22	97,202.23
รายไดจากการทองเพยว ี่	23,240.23	26,726.26	30,735.20	35,345.48	40,647.31	46,744.40	53,756.06	61,819.47	71,092.39	81,756.25
เงนทนอิดสาหกุรม	3,756.16	4,131.78	4,544.95	4,999.45	5,499.39	6,049.33	6,654.27	7,319.69	8,051.66	8,856.83
มลคาการูคาชายแดน	74,426.44	81,869.08	90,055.99	99,061.59	108,967.75	119,864.53	131,850.98	145,036.08	159,539.68	175,493.65



ภาพที่ 9 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว มูลค่าการค้าชายแดน และแ ของภาคเหนือตอนบน 2

3) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร)

หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จากการวิเคราะห์พบว่าจะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเกษตร ด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดในพื้นที่และชุมชน มีดังนี้

- การเกิดเขตพัฒนาพิเศษส่งผลให้มีการขยายตัวของการภาคการผลิตด้านเกษตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางการเกษตรมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัว ผลผลิตทางการเกษตรในท้องถิ่นมีมูลค่ามากขึ้น และมีกลไกทางการตลาดที่สามารถทำให้เกษตรกรมีทางเลือกมาก นอกจากนี้การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศโดยผ่านการค้าข้ามแดนมีสิทธิประโยชน์มากขึ้น มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าภาคการเกษตรที่ผลิตในพื้นที่ที่จะยังคงความสดใหม่ และคงคุณภาพได้มากขึ้น

- เกิดการพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งด้านอุตสาหกรรม เกิดการรวมกลุ่มของเครือข่ายธุรกิจ เพื่อสร้างผลประโยชน์ร่วมในเชิงการตลาดและกระบวนการผลิต เพื่อลดต้นทุนของสินค้า เกิดธุรกิจ Start up ที่จะเข้ามาสร้างทางเลือกในกระบวนการผลิต เช่น การพัฒนากระบวนการหรือขั้นตอนผลิตที่ลดเวลาหรือค่าใช้จ่าย หรือการรับจ้างผลิตบ้างขั้นตอน และยังก่อให้เกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะในกลุ่มของผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

- เกิดความเข้มแข็งในภาคการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาควบคู่กับการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม อัตลักษณ์พื้นถิ่น และสภาพแวดล้อมของพื้นที่อย่างเหมาะสม มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น เกิดการจ้างงานภาคการบริการและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

- สร้างความเข้มแข็งแก่ภาคผลิตที่สำคัญทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม ท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงการค้าชายแดนและผ่านแดนจากการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมต่อภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัดกับกลุ่มภูมิภาคอื่น เช่น ระบบโลจิสติกส์ ถนน ไฟฟ้า และชลประทาน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ อีกทั้งยังทำให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับโอกาสและใช้ประโยชน์ร่วมด้วย นอกจากนี้จะเกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งนำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ประชาชนในพื้นที่ได้รับการจ้างงานหรือเกิดอาชีพใหม่ให้กับคนในท้องถิ่น เช่น ธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมหรือระบบการค้าขายที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการมีรายได้ที่มากขึ้น การลดลงของภาวะการตกงานของประชาชนในพื้นที่ และลดการอพยพออกนอกพื้นที่เพื่อหางานทำ มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ ในด้านความรู้และทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะทักษะที่สอดคล้องกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับสูง ที่เกิดจากการเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และมีการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ การต่อยอดทุนทางวัฒนธรรม ประเพณี ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 เพื่อสร้างรายได้และความเข้มแข็งให้กับประชาชนพื้นที่

- เกิดความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา นำไปสู่การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ อีกทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่มีแหล่งฝึกประสบการณ์ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษามากขึ้น ซึ่งจะเป็นพลังในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

- งบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนา ด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย

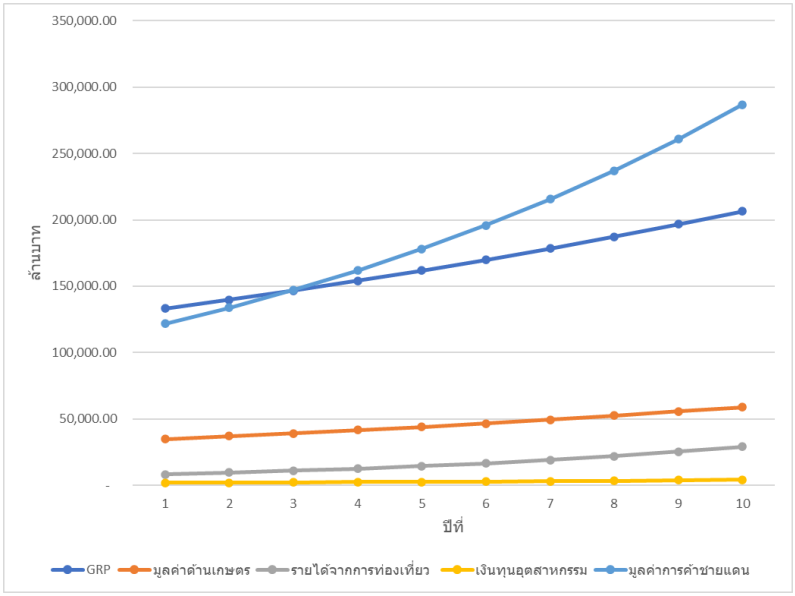
การเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการเกษตร ด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยการศึกษาในครั้งนี้คณะวิจัยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Benefit) ภายใต้การตั้งสมมติฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และคาดการณ์ว่าการเติบโตของการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านการค้าชายแดน จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเท่าตัวในอัตราคงที่เมื่อมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ผลการศึกษา พบว่า หากมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะมีมูลค่าด้านเกษตรเท่ากับ 58,878.73 ล้านบาท

มูลค่าการค้าชายแดนเท่ากับ 286,5846.65 ล้านบาท และรายได้จากการท่องเที่ยวเท่ากับ 28,996.8 ล้านบาท ในช่วงเวลา 10 ปี แสดงดังตารางที่ 7 และภาพที่ 10

ตารางที่ 7 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

หน่วย: ล้านบาท

ลานบาท	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GRP	133,106.28	139,761.60	146,749.68	154,087.16	161,791.52	169,881.09	178,375.15	187,293.91	196,658.60	206,491.53
มลคาดานูเกษตร	34,850.23	36,941.24	39,157.72	41,507.18	43,997.61	46,637.47	49,435.72	52,401.86	55,545.97	58,878.73
รายไดจากการทองเทยว	8,242.70	9,479.11	10,900.97	12,536.12	14,416.53	16,579.01	19,065.87	21,925.75	25,214.61	28,996.80
เงนทนอิตสาหกรรม	1,761.16	1,937.28	2,131.00	2,344.10	2,578.51	2,836.37	3,120.00	3,432.00	3,775.20	4,152.72
มลคาการคาชายแดน	121,650.98	133,816.08	147,197.69	161,917.45	178,109.20	195,920.12	215,512.13	237,063.34	260,769.68	286,846.65



ภาพที่ 10 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดน ของภาคเหนือตอนบน 2

4) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ)

หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ) จากการวิเคราะห์พบว่า จะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว ด้านการเกษตร และด้านเศรษฐกิจ การค้า ซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดในพื้นที่และชุมชน มีดังนี้

- การเกิดเขตพัฒนาพิเศษส่งผลให้มีการขยายตัวของการภาคการผลิตด้านเกษตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางการเกษตรมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัว ผลผลิตทางการเกษตรในท้องถิ่น

มีมูลค่ามากขึ้น และมีกลไกทางการตลาดที่สามารถทำให้เกษตรกรมีทางเลือกมากขึ้น นอกจากนี้การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศโดยผ่านการค้าข้ามแดนมีสิทธิประโยชน์มากขึ้น มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าภาคการเกษตรที่ผลิตในพื้นที่ที่จะยังคงความสดใหม่ และคงคุณภาพได้มากขึ้น

- เกิดความเข้มแข็งในภาคการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาควบคู่กับการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม อัตลักษณ์พื้นถิ่น และสภาพแวดล้อมของพื้นที่อย่างเหมาะสม มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น เกิดการจ้างงานภาคการบริการและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

- สร้างความเข้มแข็งแก่การค้าชายแดนและผ่านแดนจากการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมต่อภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัดกับกลุ่มภูมิภาคอื่น เช่น ระบบโลจิสติกส์ ถนน ไฟฟ้า และชลประทาน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ นอกจากนี้จะเกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งนำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- ประชาชนในพื้นที่ได้รับการจ้างงานหรือเกิดอาชีพใหม่ให้กับคนในท้องถิ่น เช่น ธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมหรือระบบการค้าขายที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการมีรายได้ที่มากขึ้น การลดลงของภาวะการตกงานของประชาชนในพื้นที่ และลดการอพยพออกนอกพื้นที่เพื่อหางานทำ นอกจากนี้มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ ในด้านความรู้และทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะทักษะที่สอดคล้องกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับสูง ที่เกิดจากการเข้ามาลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ)

- เศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดจะมีการขยายตัวจากการยกระดับการลงทุนในจังหวัด การมีนักลงทุนที่หลากหลาย มีเงินหมุนเวียนในจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง การเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษส่งผลให้นักลงทุนเก่า ใหม่ มีความคล่องตัวในการประกอบธุรกิจ เนื่องจากมีกฎหมายที่แยกออกมาจากกฎหมายปกติที่เอื้อต่อการดำเนินการทางธุรกิจต่าง ๆ อย่างครบวงจร ซึ่งเป็นการดึงดูดนักลงทุนต่างพื้นที่ให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ)

- เกิดความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา นำไปสู่การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ อีกทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่มีแหล่งฝึกประสบการณ์ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษามากขึ้น ซึ่งจะเป็นพลังในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

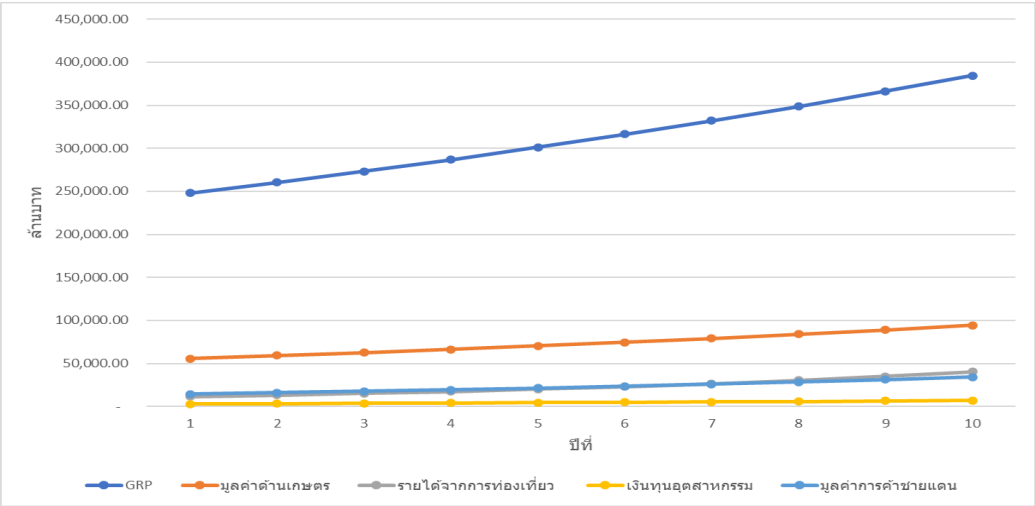
- งบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ) จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนา ด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอำนาจเจริญ) จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการท่องเที่ยว ด้านการเกษตร และด้านเศรษฐกิจ การค้าซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยการศึกษาในครั้งนี้ คณะวิจัยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Benefit) ภายใต้การตั้งสมมติฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และคาดการณ์ว่าการเติบโตของการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านการค้าชายแดน จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเท่าตัวในอัตราคงที่เมื่อมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ผลการศึกษา พบว่า หากมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 จะมีมูลค่าด้านเกษตรเท่ากับ 94,232.13 ล้านบาท มูลค่าการค้าชายแดนเท่ากับ 34,237.17 ล้านบาท และรายได้จากการท่องเที่ยวเท่ากับ 40,229.41 ล้านบาท ในช่วงเวลา 10 ปี แสดงดังตารางที่ 8 และภาพที่ 11

ตารางที่ 8 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

หน่วย: ล้านบาท

ล้านบาท	ปที่ 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GRP	247,853.72	260,246.41	273,258.73	286,921.67	301,267.75	316,331.14	332,147.69	348,755.08	366,192.83	384,502.47
มลคาดานูเกษตร	55,775.85	59,122.40	62,669.75	66,429.93	70,415.73	74,640.67	79,119.11	83,866.26	88,898.23	94,232.13
รายไดจากการทองเทยว	11,435.71	13,151.07	15,123.73	17,392.29	20,001.13	23,001.30	26,451.49	30,419.22	34,982.10	40,229.41
เงนทนอตสาหกรรม	3,015.78	3,317.36	3,649.10	4,014.01	4,415.41	4,856.95	5,342.65	5,876.91	6,464.60	7,111.06
มลคาการูคาชายแดน	14,519.90	15,971.89	17,569.08	19,325.99	21,258.59	23,384.45	25,722.89	28,295.18	31,124.70	34,237.17



ภาพที่ 11 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดน ของภาคเตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

5) ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง)

หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) จากการวิเคราะห์พบว่า จะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเกษตร ด้านการท่องเที่ยว และด้านการค้าชายแดน รวมถึงด้านอุตสาหกรรม ซึ่งผลประโยชน์ที่เกิดในพื้นที่และชุมชน มีดังนี้

- การเกิดเขตพัฒนาพิเศษส่งผลให้มีการขยายตัวของการภาคการผลิตด้านเกษตร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางการเกษตรมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัว ผลผลิตทางการเกษตรในท้องถิ่นมีมูลค่ามากขึ้น และมีกลไกทางการตลาดที่สามารถทำให้เกษตรกรมีทางเลือกมากขึ้น นอกจากนี้การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศโดยผ่านการค้าข้ามแดนมีสิทธิประโยชน์มากขึ้น มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าภาคการเกษตรที่ผลิตในพื้นที่ที่จะยังคงความสดใหม่ และคงคุณภาพได้มากขึ้น

- เกิดความเข้มแข็งในภาคการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาควบคู่กับการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม อัตลักษณ์พื้นถิ่น และสภาพแวดล้อมของพื้นที่อย่างเหมาะสม มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น เกิดการจ้างงานภาคการบริการและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

- สร้างความเข้มแข็งแก่การค้าชายแดนและผ่านแดนจากการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมต่อภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัดกับกลุ่มภูมิภาคอื่น เช่น ระบบโลจิสติกส์ ถนน ไฟฟ้า และชลประทาน เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ นอกจากนี้จะเกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งนำมาสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- ประชาชนในพื้นที่ได้รับการจ้างงานหรือเกิดอาชีพใหม่ให้กับคนในท้องถิ่น เช่น ธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมหรือระบบการค้าขายที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการมีรายได้ที่มากขึ้น การลดลงของภาวะการตกงานของประชาชนในพื้นที่ และลดการอพยพออกนอกพื้นที่เพื่อหางานทำ นอกจากนี้มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ ในด้านความรู้และทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะทักษะที่สอดคล้องกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับสูง ที่เกิดจากการเข้ามาลงทุนในภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง)

- เศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดจะมีการขยายตัวจากการยกระดับการลงทุนในจังหวัด การมีนักลงทุนที่หลากหลาย มีเงินหมุนเวียนในจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง การเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษส่งผลให้นักลงทุนเก่า ใหม่ มีความคล่องตัวในการประกอบธุรกิจ เนื่องจากมีกฎหมายที่แยกออกมาจากกฎหมายปกติที่เอื้อต่อการดำเนินการทางธุรกิจต่าง ๆ อย่างครบวงจร ซึ่งเป็นการดึงดูดนักลงทุนต่างพื้นที่ให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง)

- เกิดความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา นำไปสู่การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ อีกทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่มีแหล่งฝึกประสบการณ์ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษามากขึ้น ซึ่งจะเป็นพลังในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

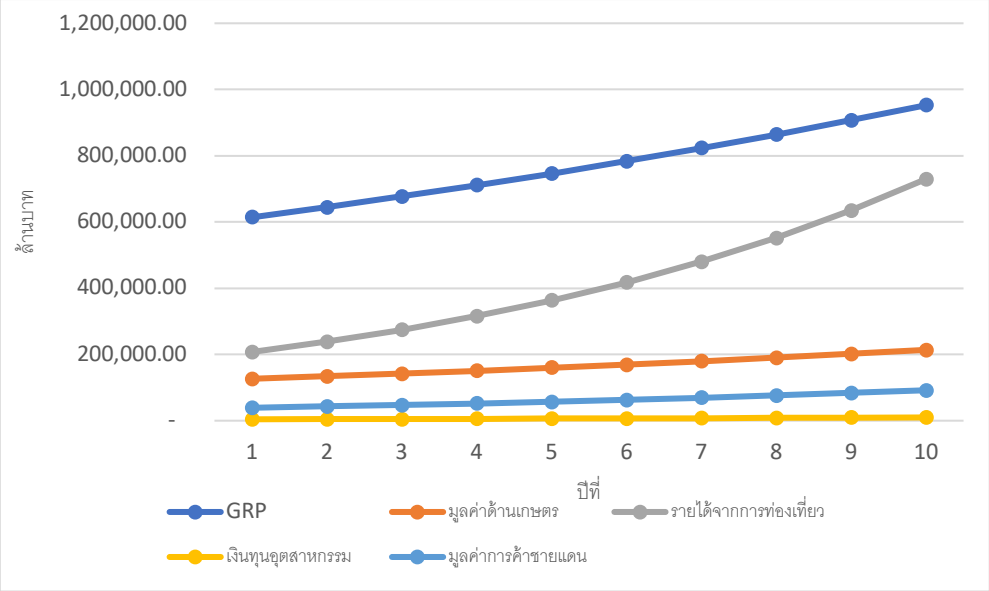
- งบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนา ด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง) จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการเกษตร ด้านการค้า และด้านการท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยการศึกษาในครั้งนี้ คณะวิจัยทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Benefit) ภายใต้การตั้งสมมติฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และคาดการณ์ว่าการเติบโตของการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านการค้าชายแดน จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเท่าตัวในอัตราคงที่เมื่อมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ผลการศึกษา พบว่า หากมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะมีมูลค่าด้านเกษตรเท่ากับ 213,799.03 ล้านบาท มูลค่าการค้าชายแดนเท่ากับ 91,836.17 ล้านบาท และรายได้จากการท่องเที่ยวเท่ากับ 729,615.21 ล้านบาท ในช่วงเวลา 10 ปี แสดงดังตารางที่ 9 และภาพที่ 12

ตารางที่ 9 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว และมูลค่าการค้าชายแดนของภาคภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

หน่วย: ล้านบาท

	ปที่									
ลานบาท	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GRP	614,015.48	644,716.25	676,952.06	710,799.67	746,339.65	783,656.63	822,839.46	863,981.44	907,180.51	952,539.53
มลคาดานูเกษตร	126,547.32	134,140.15	142,188.56	150,719.88	159,763.07	169,348.85	179,509.79	190,280.37	201,697.19	213,799.03
รายไดจากการทองเทยว [4]	207,402.18	238,512.51	274,289.38	315,432.79	362,747.71	417,159.87	479,733.85	551,693.92	634,448.01	729,615.21
เงนทนอิตสาหกรรม	4,154.06	4,569.46	5,026.41	5,529.05	6,081.95	6,690.15	7,359.16	8,095.08	8,904.59	9,795.04
มลคาการคาชายแดน	38,947.50	42,842.25	47,126.48	51,839.12	57,023.03	62,725.34	68,997.87	75,897.66	83,487.43	91,836.17



ภาพที่ 12 มูลค่าผลิตภัณฑ์ (GRP) มูลค่าด้านการเกษตร รายได้จากการท่องเที่ยว เงินทุนในการจดทะเบียนอุตสาหกรรม และมูลค่าการค้าชายแดน ของภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

อย่างไรก็ตามการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 รวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร อาจส่งผลกระทบในด้านลบทั้งผลกระทบทางสังคม ผลกระทบด้านแรงงาน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรน้ำ ดังนี้

ผลกระทบทางสังคม

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ มีโอกาสที่พื้นที่อุตสาหกรรมจะเข้ามาแทนที่พื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย และพื้นที่ทรัพยากรป่าไม้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น และอาจส่งผลกระทบให้แนวทางการดำรงชีวิตแบบพื้นบ้านลดลงอันเป็นผลมาจากความเจริญ มีโอกาสเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตท้องถิ่น เป็นสังคมเมืองมากขึ้น และวัฒนธรรมดั้งเดิมถูกลดทอนคุณค่าเป็นคุณค่าเชิงพาณิชย์ มีกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมที่รวดเร็วเนื่องจากการอพยพเข้ามาทำงานของคนนอกพื้นที่ นอกจากนี้ เมื่อหน่วยงานของรัฐมีการใช้ที่ดินสาธารณะเพื่อกำหนดเป็นเขตพัฒนาพิเศษคนในพื้นที่อาจจะสูญเสียสิทธิในการเข้าถึงทรัพยากรส่วนกลางในพื้นที่ รวมถึงการถูกกีดกันการเข้าถึงทรัพยากรที่ดินในการเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินสาธารณะประโยชน์ที่มีความสำคัญ เช่น แหล่งต้นน้ำ เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทำอยู่เพื่อรายได้ของครอบครัว และการเกิดเขตพัฒนาพิเศษมีโอกาสที่จะเกิดการจราจรที่หนาแน่นจากการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถและถนน

ผลกระทบด้านแรงงาน

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีโอกาสที่จะเกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของแรงงานเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมากโดยส่วนใหญ่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ พม่า ลาว และกัมพูชา เนื่องจากบริษัทที่มาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษมีความต้องการแรงงานต่างชาติซึ่งมีค่าจ้างที่ต่ำกว่าคนไทย โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งของแรงงานข้ามชาติในประเทศไทยเป็นผู้หลบหนีเข้าเมืองผิดกฎหมาย ไม่มีเอกสารรับรอง และเสี่ยงต่อเป็นการเหยื่อการค้า และสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้คือปัญหาทางสังคมที่ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม การลักลอบขนส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย การใช้ความรุนแรง การก่อการร้าย จี้ปล้น โจรกรรมทรัพย์สิ เป็นต้น

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีโอกาสในการเกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น คุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ และปัญหาขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ซึ่งเกิดจากความเจริญของเมืองและการขยายตัวเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนในพื้นที่

ผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรน้ำ

ทรัพยากรป่าไม้ ความต้องการใช้ที่ดินที่เพิ่มขึ้นเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบายการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษอาจสร้างผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้ เนื่องจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษอาจจำเป็นต้องดำเนินการในพื้นที่ป่าไม้ ทั้งเขตป่าสงวนและป่าเสื่อมโทรมซึ่งเป็นพื้นที่ของรัฐ การจัดสรรพื้นที่ป่าสงวนและป่าเสื่อมโทรมที่เป็นที่สาธารณะจึงกลายเป็นประเด็นที่สำคัญ เพราะหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินโดยไม่คำนึงถึงระบบนิเวศป่าไม้ที่มีอยู่หรือการใช้ประโยชน์ของชุมชนในพื้นที่ การดำเนินงานลักษณะนี้จึงมักจะนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานรัฐบาลและประชาชน ชุมชน ท้องถิ่น

ทรัพยากรน้ำ การเกิดเขตพัฒนาพิเศษมีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำในอนาคต เนื่องจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษมักมีการแปลงพื้นที่ธรรมชาติเป็นเขตอุตสาหกรรมและก้าวสู่ความเป็นเมืองในที่สุด ทำให้เกิดความต้องการใช้น้ำอย่างสูง ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการบริหารจัดการ มิฉะนั้นจะนำไปสู่ภาวการณ์ขาดแคลนน้ำและการแย่งชิงการใช้น้ำ

4.3 แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัด

การวิเคราะห์และนำเสนอแผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดในครั้งนี้เป็นการนำเสนอเป้าหมายของกลุ่มจังหวัดและแผนการดำเนินการด้านนโยบายและแผนงานในด้านที่สำคัญของแต่ละกลุ่มจังหวัดและรวมถึงด้านอื่น ๆ ที่มีความสำคัญในการผลักดันการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษอีกด้วย ได้แก่ การวิจัยและพัฒนา และระบบโลจิสติกส์ โดยแผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดนี้เป็นการนำเสนอตามช่วงระยะเวลาได้แก่ ระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว (ระยะสั้น = 0-5 ปี, ระยะกลาง = 5-10 ปี, ระยะยาว = 10-20 ปี) ดังแสดงภาพที่ 13-18

1) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 แสดงดังภาพที่ 13

ภาพที่ 13 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

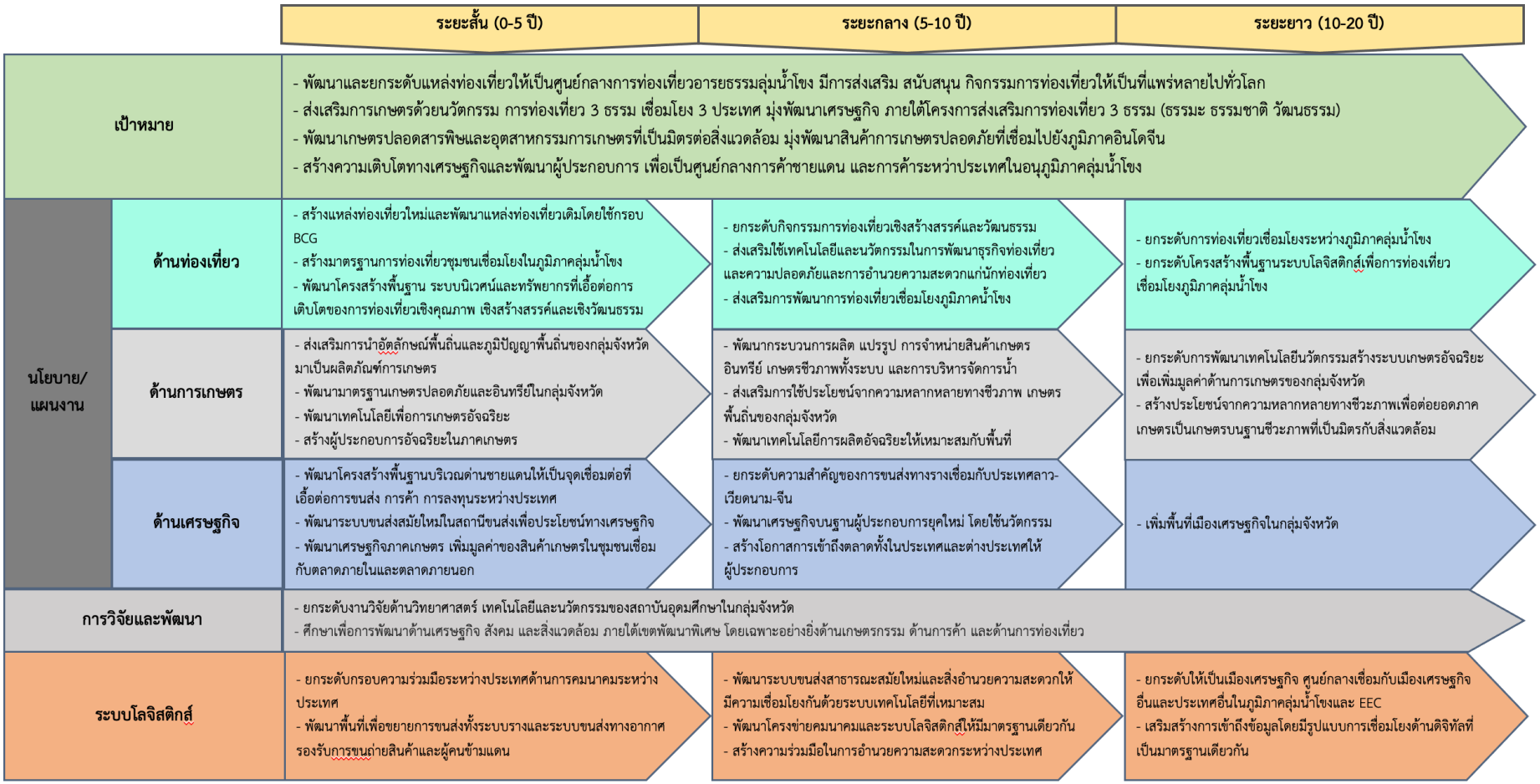
แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 แสดงดังภาพที่ 14

		ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
เป้าหมาย		- พัฒนาช่องทางคมนาคมระหว่างประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเชื่อมโยงทางการค้าและการบริการให้เป็นพื้นที่ชายแดนยุทธศาสตร์ด้านการค้า - พัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรมาตรฐานสูง มุ่งต่อยอดไปสู่การผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตด้วยนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ - พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เชิงนิเวศ วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขงและพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับพื้นที่สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง		
นโยบาย/แผนงาน	ด้านการค้า / การค้าชายแดน	- กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการภาษีเฉพาะพื้นที่ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมด้านการค้าชายแดน - ส่งเสริมความศักยภาพของผู้ประกอบการกลุ่ม SME และ/หรือ Start Upกระบวนการผลิตเพื่อการส่งออกชายแดน - ส่งเสริมและพัฒนาการเชื่อมโยงการค้าชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	- การพัฒนาที่ดินและผังเมืองในพื้นที่บริเวณชายแดน เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ และยกระดับจุดผ่อนปรนการค้า - พัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟ (TOD) - ยกระดับสถาบันการศึกษาให้ผลิตบุคลากรเพื่อรองรับการค้าการลงทุน	- การพัฒนาเมืองชายแดน - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเป็นฐานการผลิตสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม - การพัฒนาฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีของตนเอง
	ด้านการเกษตร / อุตสาหกรรม	- การพัฒนาระบบเกษตรอัจฉริยะจากฐานข้อมูลและสารสนเทศ - การสร้างองค์ความรู้ และพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการกลุ่ม SME และ/หรือ Start Up สินค้าเกษตรแปรรูป - ส่งเสริมการทำเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และการปลูกพืชสมุนไพร	- ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรด้านอาหาร โดยการผลิตพลังงานทางเลือกจากแสงอาทิตย์และชีวมวล - การส่งเสริมการจัดตั้งหน่วยผลิตอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปต้นแบบเพื่อรองรับกลุ่ม SMEs - ส่งเสริมการเกษตรพันธสัญญาระหว่างเกษตรกรกับผู้ประกอบการ	- พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อรองรับภาคการผลิตอุตสาหกรรมการเกษตร - การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรแปรรูป - การแก้ปัญหาการลงทุนเพื่อกำไรของภาครัฐ
	ด้านท่องเที่ยว	- พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ อุทยานธรณี โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และเชิงวัฒนธรรมท้องถิ่นของชุมชน - การส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรและแรงงานด้านการท่องเที่ยวมีทักษะและความรู้เพื่อรองรับการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว	- การยกระดับศูนย์ประชุม / นิทรรศการนานาชาติเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน - การยกระดับโรงพยาบาลศูนย์เพื่อการวิจัยทางการแพทย์และการฟื้นฟูสุขภาพเพื่อการท่องเที่ยว - ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนารถไฟเพื่อเชื่อมโยงจากสถานีขนส่งหลักให้ถึงสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว	- ยกระดับการเป็นศูนย์กลางการเดินทางและท่องเที่ยวเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-จีน-เวียดนาม - ยกระดับการเป็นศูนย์กลางด้านการการดูแลรักษาสุขภาพของกลุ่มนักท่องเที่ยวข้ามแดน - การพัฒนาศูนย์บริการสุขภาพทางเลือกด้วยพืชสมุนไพรและกัญชาเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
การวิจัยและพัฒนา		- พัฒนางานวิจัยและการค้นคว้าเพื่อสร้างนวัตกรรมในการพัฒนาคุณภาพด้านการเกษตรครบวงจร และการพาณิชย์ - ศึกษาเพื่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้เขตพัฒนาพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านเกษตรกรรมอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว และด้านการค้าชายแดน		
ระบบโลจิสติกส์		- ศึกษาและวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและผู้โดยสาร - พัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร	- พัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟเส้นทางกรุงเทพ-หนองคาย - ปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร	- ศึกษาพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร

ภาพที่ 14 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 แสดงดังภาพที่ 15



ภาพที่ 15 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

4) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 แสดงดังภาพที่ 16

ภาพที่ 16 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

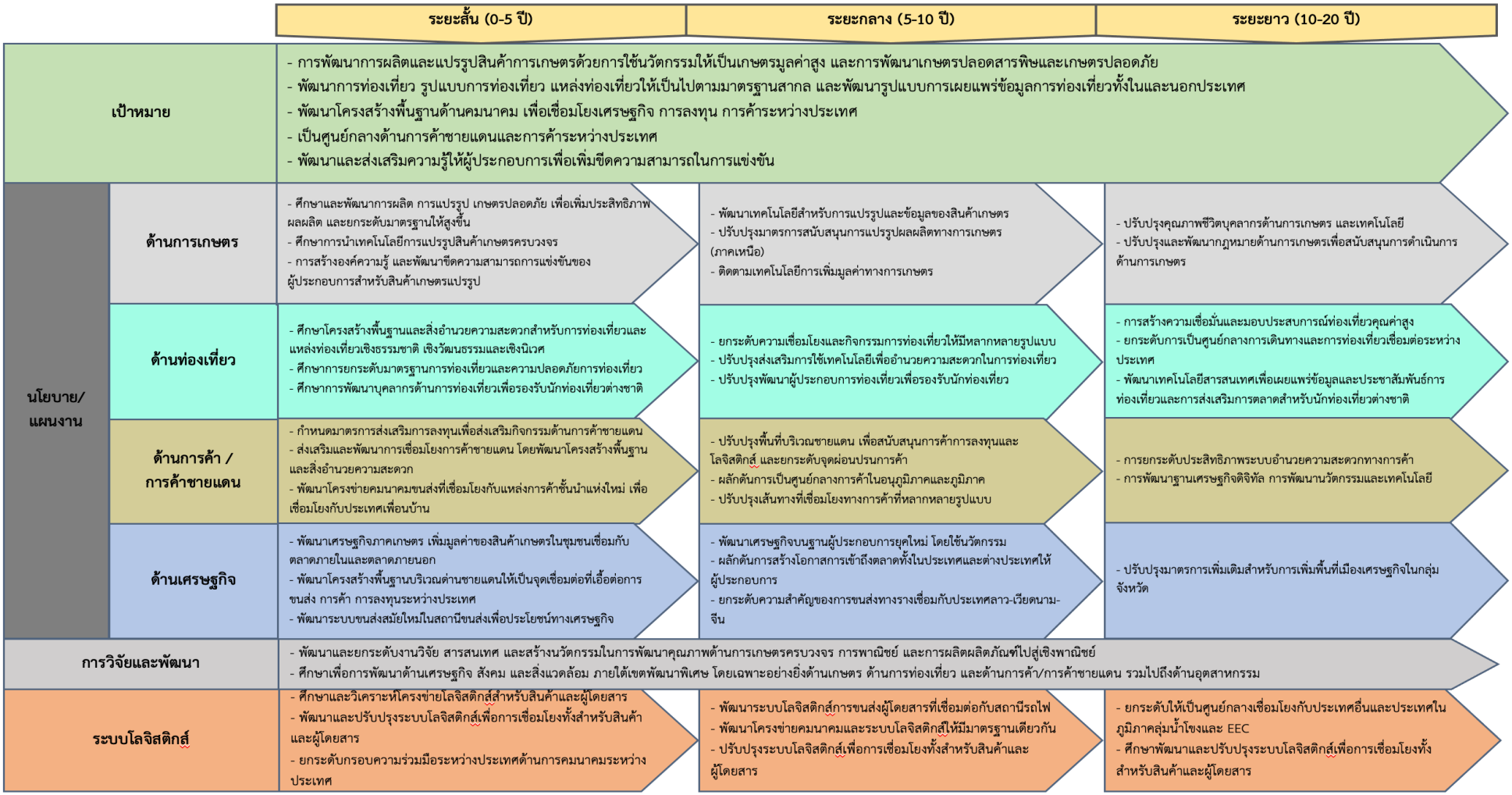
5) แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

แผนที่นำทาง ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร แสดงดังภาพที่ 17

ภาพที่ 17 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

5) แผนที่นำทางเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ในพื้นที่ ภาคเหนือตอนล่าง 2 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

แผนที่นำทาง แสดงดังภาพที่ 18



ภาพที่ 18 แผนที่นำทางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร

4.4 อนาคตความเชื่อมโยงของระบบราง

ปัจจุบันรัฐบาลไทยมีการพัฒนาแผนโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนจะเชื่อมต่อเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหนองคาย โดยใช้เทคโนโลยีที่นำเข้าจากจีน ผู้โดยสารสามารถข้ามชายแดนจากหนองคายไปยังลาว และขึ้นรถไฟต่อจากนครหลวงเวียงจันทน์ผ่านลาวตอนเหนือไปยังเมืองคุนหมิง ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนใต้ของจีน ทั้งนี้รถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ถือเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้ความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI) หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปในชื่อโครงการเส้นทางสายไหม ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลจีนกับประเทศอื่น ๆ อีกหลายประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับการเดินทางข้ามพรมแดน โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หนองคาย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทย ช่วยลดต้นทุนทางการค้า และเพิ่มมูลค่าที่ดินตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศอีกด้วย เนื่องมาจากการเดินทางที่สะดวก และการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวได้อย่างง่าย ดังนั้นรัฐบาลจึงมีแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในทุก ๆ ด้าน เช่น การพัฒนาระบบขนส่งทางรางจากกรุงเทพฯ ไปยังหนองคาย มีอยู่ด้วยกันสองโครงการ โดยจะเป็นการวางระบบรางขนานกันไปบนเส้นทางเดียวกัน ได้แก่ การยกระดับรถไฟรางเดี่ยวให้เป็นรถไฟรางคู่ และการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้โครงการยกระดับรถไฟรางคู่ที่รัฐบาลกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันใช้งบประมาณทั้งสิ้น 80,000 ล้านบาท โดยจะรองรับทั้งการขนส่งสินค้า และการโดยสารของประชาชนทั่วไป ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงจะจำกัดเพียงการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

ซึ่งจีนและสปป.ลาว มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เหนียวแน่นมาอย่างยาวนาน โดยต่างให้ความร่วมมือกันในหลายด้าน รวมถึงการช่วยเหลือกันในด้านการค้าสินค้าและการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจีนได้ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงระหว่างนครคุนหมิงของจีนและนครหลวงเวียงจันทน์ของสปป.ลาวในสัดส่วนสูงถึง 70% ของมูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด เนื่องมาจากโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-สิงคโปร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีนที่ต้องการเชื่อมโยงการขนส่งภายในอาเซียน จะทำให้การขนส่งจากจีนไปยังประเทศต่าง ๆ ให้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นสอดคล้องกับที่ทางการ สปป.ลาวคาดว่าการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังชายแดนของจีนจะมีต้นทุนลดลงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งระหว่างกัน โดยมีแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์-โนนทองนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมการผลิตและแหล่งกระจายสินค้าที่สำคัญของสปป.ลาว นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม Vita Park ซึ่งปัจจุบันมีนักลงทุนต่างชาติรวมถึงนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนแล้วหลายรายโดยนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนในการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค อาทิ เครื่องปรุงรส เภสัชภัณฑ์และสิ่งทอ รวมถึงการผลิตอาหารสัตว์ขณะที่นักลงทุนจีนเข้าไปลงทุนในการผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์และ

เฟอร์นิเจอร์ และโครงการดังกล่าวจะนำมาซึ่งโอกาสทางการค้าการลงทุนในหลายมิติโดยเฉพาะธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจค้าปลีกที่คาดว่าจะขยายตัวอย่างมาก

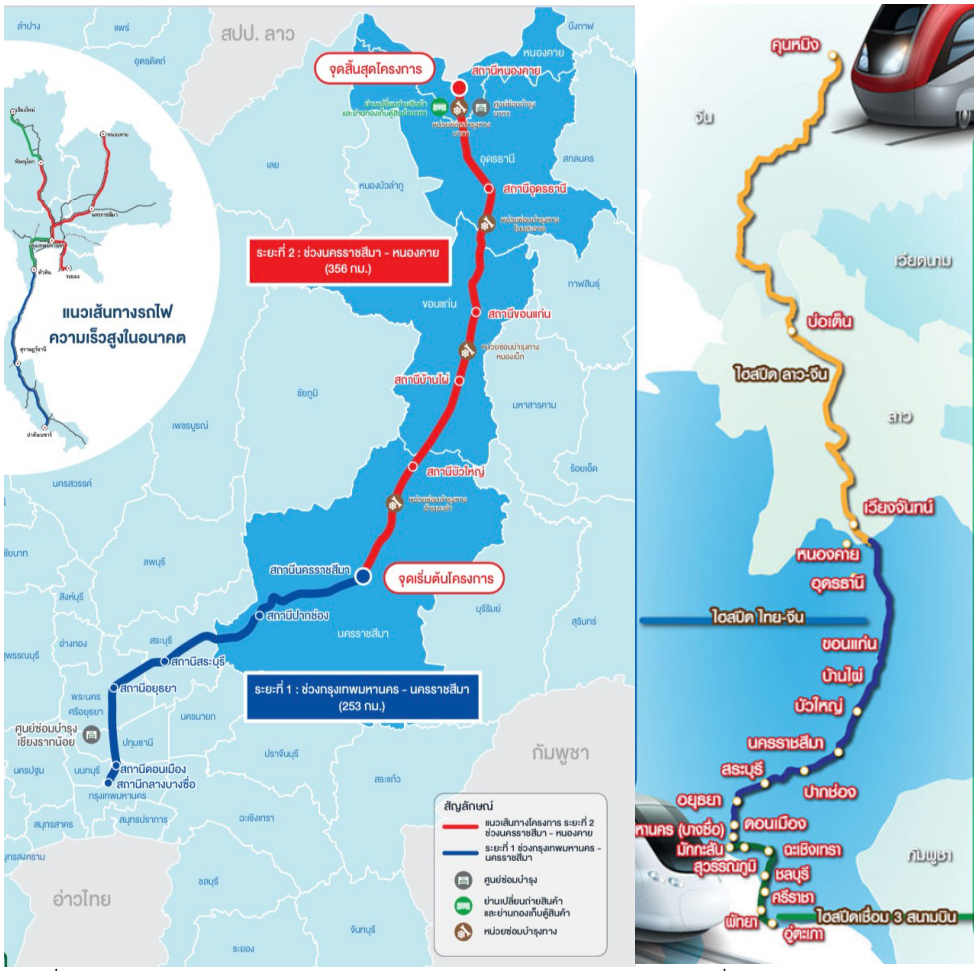
โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ – หนองคาย ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับ รัฐบาลจีน ช่วงแรกเป็นสถานีบางซื่อ กรุงเทพ – นครราชสีมา ระยะทาง 252.3 กม. ความคืบหน้าในสัญญาที่ 1 เริ่มก่อสร้างแล้วในช่วงปากช่อง – บางอโศก คืบหน้าร้อยละ 50 เป็นการปรับปรุงชั้นทาง ส่วนสัญญาที่ 2 ระยะทาง 11 กม. ขณะนี้ได้ออกทีโออาร์ไปแล้วจะมีการยื่นซองในวันที่ 18 ธ.ค.61 ในเดือน ม.ค.62 จะมีการออกทีโออาร์ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา อีก 5 สัญญา ถัดไปเดือน ก.พ.62 จะมีการออกทีโออาร์อีก 7 สัญญา ก็จะครบถ้วนสัญญา 252.3 กม. คาดว่าในไตรมาสที่ 2 จะได้ผู้รับจ้างแล้ว ประมาณเดือน พ.ค. มิ.ย. 62 ก็จะได้เริ่มต้นก่อสร้าง มูลค่าการลงทุนในส่วนแรก 179,413 ล้านบาท ความเร็วสูงสุดของรถไฟความเร็วสูงอยู่ที่ 250 กม./ชม. ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564-2565 เมื่อก่อสร้างแล้วจะเร็วเพราะ 13 สัญญาจะสร้างพร้อมกัน (การรถไฟแห่งประเทศไทย)

ภาพที่ 19 แสดงแผน Timeline การก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในส่วนระยะที่สอง ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ระยะทาง 355 กม. เชื่อมต่อไปถึงบางซื่อ โดยจะมีทั้งหมด 5 สถานี เริ่มจาก บัวใหญ่ – บ้านไผ่ – ขอนแก่น – อุดรธานี – หนองคาย ประมาณการก่อสร้าง 211,747 ล้านบาท วัตถุประสงค์หลักจะใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว โดยช่วงสถานีหนองคายมี 2 สถานี สถานีหนองคายเป็นสถานีผู้โดยสาร และสถานีนาทา จะเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อเข้าสู่ระบบทางคู่ไปแหลมฉบัง และตั้งใจให้เป็นท่าเรือบก (Drive port) เพื่อให้บริการจุดเดียว อยู่ระหว่างการของบประมาณจากรัฐบาล และรัฐบาลไทยจะเป็นฝ่ายออกแบบเอง โดยได้ตกลง

กับรัฐบาลจีนเรียบร้อยแล้วเพราะไทยออกแบบได้เร็วกว่าและประหยัดค่าใช้จ่ายได้ด้วย หากรถไฟความเร็วสูงก่อสร้างเสร็จตลอดเส้นทางจะช่วยร่นระยะเวลาการเดินทางจากเดิมที่เดินทางรถไฟปกติจาก กรุงเทพ-หนองคาย ใช้เวลา 11 ชม. รถไฟความเร็วสูง จากกรุงเทพ – นครราชสีมา จะใช้เวลา 1.30 ชม. และกรุงเทพ – หนองคาย เพียง 3 ชม.เท่านั้น (การรถไฟแห่งประเทศไทย)

สำหรับส่วนที่สาม จะเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เริ่มจากสถานีนาทา ไปยังสะพานเพื่อการรถไฟโดยเฉพาะ ซึ่งจะเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ของจังหวัดหนองคาย โดยจะสร้างคู่ขนานกับสะพานแห่งที่ 1 ซึ่งจะเป็นสะพานใหม่ที่สร้างไว้รองรับเส้นทางรถไฟปกติ รางรถไฟ 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูงดับเบิ้ลแทร็กเพื่อเชื่อมกับสถานีเวียงจันทน์ ส่วนสะพานเดิมจะใช้เฉพาะเดินรถยนต์เพียงอย่างเดียว รัฐบาลได้ตกลงกับทางรัฐบาลจีนและรัฐบาลลาวขอให้ทางฝ่ายจีนเป็นผู้ออกแบบและศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้รองรับรถไฟปกติและรถไฟความเร็วสูง จะเร่งการออกแบบให้แล้วเสร็จภายในปี 2562 เริ่มต้นก่อสร้างปี 2563 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี หรือประมาณปี 2566 ก็จะใช้ได้เส้นทางใหม่นี้ ซึ่งจะสอดคล้องกับการก่อสร้างเส้นทางจากคุนหมิง – นครหลวงเวียงจันทน์ จะก่อสร้างแล้วเสร็จในเวลาไล่เลี่ยกัน (การรถไฟแห่งประเทศไทย)



ภาพที่ 20 แสดงแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของไทย และการเชื่อมโยงระบบรางระหว่างไทย - ลาว – จีน

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว - จีน เป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐบาล สปป. ลาวและรัฐบาลจีน โดยรัฐบาล สปป. ลาว ได้ถือหุ้นในโครงการฯ ร้อยละ 30 และรัฐบาลจีนถือหุ้นร้อยละ 70 โครงการดังกล่าวจะดำเนินการก่อสร้างทางรถในแขวงบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไซย แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และนครหลวงเวียงจันทน์ รวมระยะทางทั้งสิ้น 414,332 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 33 สถานี / 72 อุโมงค์ (ความยาวรวม 183.9 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 43 ของเส้นทางทั้งหมด) / 170 สะพาน (ความยาว 69.2 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.8 ของเส้นทางทั้งหมด) รถไฟขนส่งผู้โดยสารจะวิ่งด้วยความเร็ว 160 กม. ต่อชั่วโมง ในขณะที่รถไฟขนส่งสินค้าจะวิ่งด้วยความเร็ว 120 กม. ต่อชั่วโมง

ปัจจุบันมีการดำเนินการทั้ง 14 สัญญา มีความก้าวหน้าทั้งหมด เหลือเพียง 1 สัญญา ที่รอประมูล ซึ่งโครงการฯ ระยะที่ 1 ต้องเสร็จในปี 2568 และเปิดใช้ในปี 2569 ที่ผ่านมาการเดินหน้าเปิดประมูลและก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมาก ซึ่งต้องแก้ปัญหากันมาตลอดในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ส่วนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูง สปป.ลาว-จีน ตอนนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนการออกแบบ ซึ่งโครงการนี้จะต้องใช้เวลา 5-10 ปี การก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ และความคืบหน้าอุโมงค์รถไฟช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ยาวที่สุดถึง 5.2 กิโลเมตร ส่วนของอุโมงค์ในช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระนี้อยู่ในสัญญาที่ 3 ของโครงการทางคู่สายอิสานมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ในโครงการมีทั้งหมด 3 อุโมงค์ คือ 1) อุโมงค์มาบกะเบา 5.20 กิโลเมตร เป็นอุโมงค์ทางเดี่ยว ขนานกัน 2) อุโมงค์มวกเหล็ก 0.26 กิโลเมตร เป็นอุโมงค์ทางคู่ และ 3) อุโมงค์คลองขนานจิต 1.17 กิโลเมตร เป็นอุโมงค์เป็นอุโมงค์ทางเดี่ยว ขนานกัน ซึ่งมีระยะทางอุโมงค์รวม 6.63 กิโลเมตร วิธีที่ใช้ในการขุดเจาะอุโมงค์ในโครงการทางคู่สายอิสานนี้ ใช้กระบวนการชื่อว่า The New Austrian tunneling method (NATM) หรือ Sequential excavation method (SEM) ในการก่อสร้าง โดยการใช้การระเบิดหินในอุโมงค์เป็นขุด มีกระบวนการดังนี้

1. เจาะผนังอุโมงค์ที่ต้องการเจาะตามตำแหน่งซึ่งถูกคำนวณไว้ด้วยคอมพิวเตอร์ เพื่อความแม่นยำ ของเส้นทางอุโมงค์ และบรรจุระเบิดเข้าในตำแหน่ง เรียกกว่า Drill and Charge

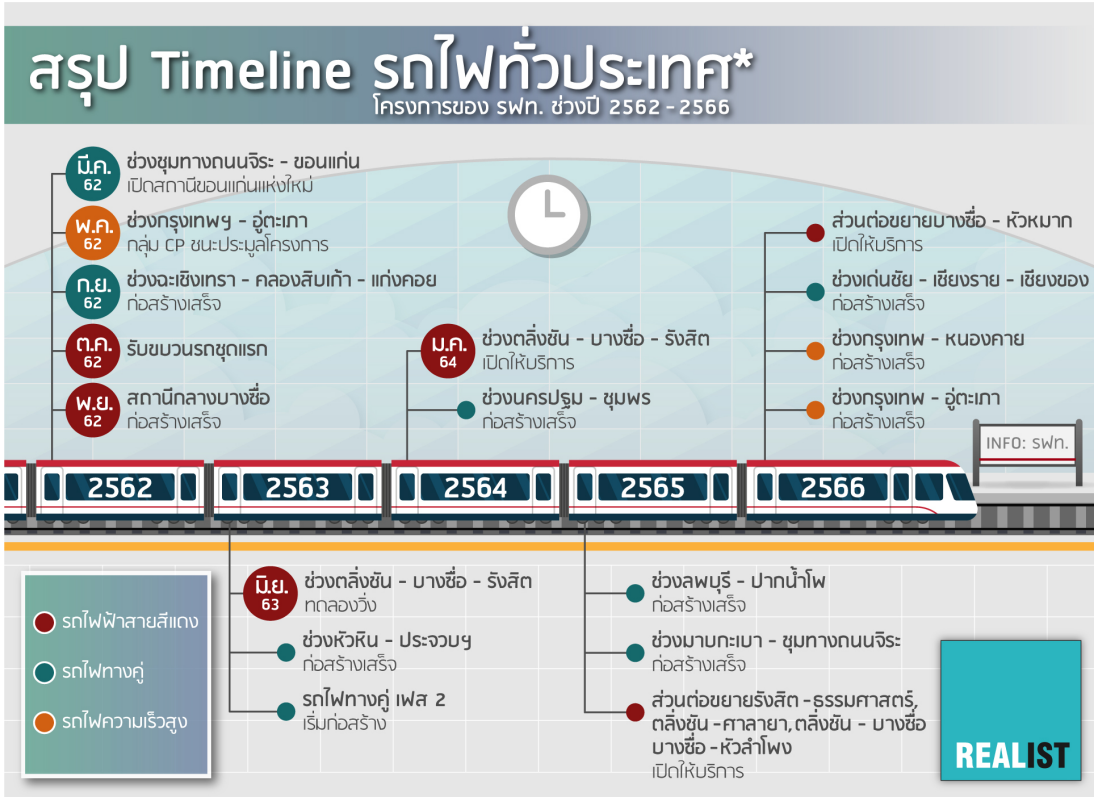
2. ทำการระเบิดตามตำแหน่ง และจุดที่ได้วางระเบิดไว้ เรียกกว่า Blast

3. เมื่อระเบิดเอาหินออกมาตามตำแหน่งและปริมาณที่ต้องการ ก็ทำการขนถ่ายหินที่ระเบิดได้ออกมา เรียกว่า Mucking

4. ปูลวดเหล็กและตาข่าย บนผนังอุโมงค์ และฉีดคอนกรีตทับผิวเพื่อป้องกันผนังอุโมงค์ถล่ม ในเบื้องต้น เรียกว่า Steel rib, Wire mesh, shortcrete application (ฉีดคอนกรีตบนผนังอุโมงค์)

5. เมื่อผนังคอนกรีตแห้งได้ผนังที่แข็งแรงระดับหนึ่ง ก็ทำการเจาะ ผนังอุโมงค์ในด้านรัศมีของอุโมงค์ และยึดด้วยน๊อต เพื่อเพิ่มความแข็งแรงให้กับผนังอุโมงค์ เรียกว่า Rock Bolting

หลังจากนั้นก็เริ่มกลับไปทำในกระบวนการที่ 1 ใหม่แล้วทำไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะได้ระยะของอุโมงค์ตามที่ต้องการ ซึ่งโดยทั่วไปในโครงการจะมีความเร็วโดยเฉลี่ยในการขุดประมาณ 2.5-3 เมตร/วัน (การรถไฟแห่งประเทศไทย)



ภาพที่ 21 แสดงแผน Timeline การก่อสร้างเส้นทางรถไฟทั่วประเทศตามแผนการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

บทที่ 5
การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การศึกษาในบทนี้เป็นการศึกษาวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในระยะที่ 2 เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในจังหวัด และเป็นการทดลองนำเอาร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษไปรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อทราบว่าร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ที่มีอยู่ และอาจจะต้องมีขึ้นเมื่อได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษได้จริงหรือไม่ ในส่วนของการนำเสนอข้อมูลการวิจัยในบทนี้จะได้แยกออกเป็นสองส่วนหลักคือ ส่วนที่ 1 ภาพรวมการประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ในระยะ 2 ในปัจจุบัน และส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในแต่ละพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ในระยะ 2 ในปัจจุบัน

- นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ในปัจจุบัน

- กฎหมายเฉพาะ กฎหมายพิเศษและองค์กรที่เกี่ยวกับการจัดตั้งและส่งเสริมการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบัน

- ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบาย กฎหมายและการทำงานขององค์กรในปัจจุบันในพื้นที่ในระยะ 2 เพื่อการส่งเสริมสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

5.2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปปรับใช้ในพื้นที่

- เสียงสะท้อนของคนในพื้นที่ต่อร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ ประเด็นที่ควรเพิ่มเติม

- ข้อจำกัดของพื้นที่ (ทางกฎหมาย/ทางสังคม) และข้อเสนอแนะในการนำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษมาใช้ในพื้นที่

ซึ่งข้อมูลทั้งหมดที่นำเสนอในบทนี้ผู้วิจัยมุ่งนำเสนอให้เห็นว่า นโยบายระดับชาติของไทยในปัจจุบันให้ความสำคัญกับเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยปรากฏอยู่ในทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แต่หาก พิจารณาจากแผนภาค แผนกลุ่มจังหวัดและแผนจังหวัดที่มีอยู่แล้ว อาจจะจำแนกนโยบายโดยพิจารณาจากพื้นที่ในประเทศไทยได้สองประเภท คือ พื้นที่ที่มีนโยบายให้ดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่พื้นที่ชายแดน และพื้นที่ติดกับท่าเรือขนส่งทางทะเล พื้นที่ประเภทที่ 2 ได้แก่พื้นที่ส่วนในของประเทศที่ไม่ติดทะเล (Inland area) พื้นที่ทั่วไปที่ไม่ได้มีนโยบายพิเศษให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ทำให้แผนพัฒนาในทั้งระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และจังหวัดในพื้นที่ที่ไม่ติดทะเล และไม่ติดชายแดนของไทย ไม่มีการวางแผนรองรับการ

จัดตั้งจังหวัดนั้น ๆ ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ อย่างไรก็ตามในบางพื้นที่มีความพยายามจากนักการเมือง ภาคเอกชนและภาครัฐในการพยายามขับเคลื่อนให้มีการพัฒนาในพื้นที่โดยใช้แนวทางการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเช่นเดียวกัน ซึ่งในพื้นที่ประเภทนี้มีการเคลื่อนไหวและมีนโยบายบางส่วนรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษอยู่แล้ว ทำให้หากจะมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจริงก็พร้อมที่จะดำเนินการไปได้อย่างรวดเร็ว ส่วนในพื้นประเภทที่ 2 ที่ยังไม่มีนโยบายรองรับคณะผู้วิจัยเสนอแนะให้มีการปรับเพิ่มนโยบายที่มีอยู่เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษโดยมีรายละเอียดดังจะนำเสนอต่อไปในส่วนที่ 1 ของบทนี้

5.1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ในระยะ 2

ในปัจจุบัน การประเมินในส่วนนี้จำแนกเป็นสามส่วน คือ การประเมินนโยบาย (5.1.1) การประเมินกฎหมายและองค์กร (5.1.2) และข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานในปัจจุบัน (5.1.3)

5.1.1 นโยบายทั่วไป นโยบายพิเศษ เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากการศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในแง่นนโยบาย พบว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 มีการออกแบบให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และ 14 ซึ่งจะมีในอนาคต รวมทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ยิ่งกว่านั้นในยุทธศาสตร์การพัฒนา ทั้ง 10 ข้อ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 มุ่งเน้นไปที่การใช้เขตพัฒนาเศรษฐกิจที่มีอยู่และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รวมทั้งการสร้างทรัพยากรบุคคลและการรักษาทรัพยากรธรรมชาติตลอดจนการปรับปรุงระบบราชการเพื่อขับเคลื่อนประเทศ ส่วนในแง่กฎหมายได้ชี้ให้เห็นว่าภาครัฐบาลได้รับทราบถึงปัญหาของกฎหมายปัจจุบัน ที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิผล และกฎระเบียบต่างๆ ล้าสมัยไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลง กฎหมายที่ยังไม่เอื้อต่อการสร้างและพัฒนานวัตกรรม และเริ่มให้มีการดำเนินการในทางกฎหมายในประเด็นดังนี้

1. การใช้มาตรการทางกฎหมายและภาษีในการควบคุมและส่งเสริมอาหารและผลิตภัณฑ์ที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพ

2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เติบโตและสนับสนุนภาคการผลิต เน้นการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ และศักยภาพของพื้นที

3. ปรับปรุงมาตรการด้านกฎหมายและด้านภาษีที่ส่งเสริมผู้ประกอบการให้มีนวัตกรรมการผลิตอาหารและเครื่องดื่มที่เป็นประโยชน์ต่อสุขภาพและเป็นทางเลือกแก่ผู้บริโภค การติดฉลากโภชนาการบนบรรจุภัณฑ์อาหารที่เข้าใจง่าย รวมทั้งควบคุมการโฆษณาประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ที่มีผลเสียต่อสุขภาพ

4. ปรับปรุงปัจจัยทางกฎหมาย กฎ ระเบียบให้เกิด การแข่งขันที่เป็นธรรม เพื่อให้ประชากรทุกกลุ่มมีโอกาสเข้าถึงบริการของรัฐและทรัพยากรอย่างเท่าเทียมกัน

5. การกำกับดูแลให้มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อรักษาคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง

6. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรให้ทันสมัย เช่น กฎหมายด้านสารเคมี กฎหมายด้านสหกรณ์ กฎหมายด้านปฏิรูปที่ดิน กฎหมายด้านอาหาร และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานสินค้าเกษตร เป็นต้น

7. ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เอื้อให้เกิดอุตสาหกรรมสำหรับอนาคต

8. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย จัดทำและบังคับใช้มาตรฐานด้านการท่องเที่ยว

9. ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรมและอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน ตลอดจนการดำเนินธุรกิจของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

10. บังคับใช้กฎหมายและอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม

11. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำเพื่อให้เกิดความมั่นคง สมดุล และยั่งยืน

12. ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

13. ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศให้สามารถรองรับพันธกรณีระหว่างประเทศด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

14. แก้ไขกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินให้ครอบคลุมทุกประเภทของระบบการบริหารราชการแผ่นดิน ตลอดจนกำหนดแนวทางที่เหมาะสมในการถ่ายโอนบุคลากรจากส่วนกลางไปยังส่วนท้องถิ่นให้คล่องตัวมากขึ้น

15. แก้ไขพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ.2502 ให้ส่งเสริมการจัดสรรงบประมาณแบบบูรณาการ และงบประมาณเชิงพื้นที่ ให้จังหวัด กลุ่มจังหวัด และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น

16. พัฒนากฎหมายและแนวทางการเพิ่มรายได้ที่ไม่ใช่ภาษีขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควบคู่กับการยกระดับมาตรฐานการให้บริการสาธารณะ

จะเห็นว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในมิติด้านกฎหมายนั้นสนับสนุนให้เกิดมีเขตเศรษฐกิจพิเศษในทุกพื้นที่ได้ เพราะมีแผนการรองรับขยายขนาดเมืองตลอดจนส่งเสริมการเกษตร การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมสำหรับอนาคตและการบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ และยิ่งกว่านั้น ใน 10 ยุทธศาสตร์การพัฒนาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 นั้น (ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ / ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม/ ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน/ ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน/ ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การเสริมสร้างความมั่งคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน/ ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย/ ยุทธศาสตร์ที่ 7 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์/ ยุทธศาสตร์ที่ 8 : การพัฒนาวิทยาศาสตร์

เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม/ ยุทธศาสตร์ที่ 9 : การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ/ ยุทธศาสตร์ที่ 10 : ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา) มียุทธศาสตร์เฉพาะ เพื่อรองรับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาเมือง ระบบโลจิสติกส์ การขนส่ง การรักษาสิ่งแวดล้อม และการเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย

ในส่วนร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 นั้น จากการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง คณะผู้วิจัย ทราบว่าเบื้องต้นสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนา จำนวน 13 ประการ โดยแบ่งเป็น 4 มิติ ได้แก่

1. มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย ประกอบด้วย หมุดหมายที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก หมุดหมายที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค หมุดหมายที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลและอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะของอาเซียน

2. มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม ประกอบด้วย หมุดหมายที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้ หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน หมุดหมายที่ 9 ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และคนไทยทุกคนมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอเหมาะสม

3. มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ หมุดหมายที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

4. มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ ประกอบด้วย หมุดหมายที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต และหมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน (สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564)

ซึ่งจะเห็นได้ว่า ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 นั้น ได้วางเป้าหมายเป็นการเติมเต็มและต่อยอดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่มุ่งให้ประเทศไทย เป็นพื้นที่พัฒนาสินค้าเกษตร แปรรูปคุณภาพสูง และพื้นที่ท่องเที่ยวคุณภาพ เป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง รวมทั้งเป็นเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ด้วยซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของกลุ่มจังหวัดทั้งหมดใน พื้นที่ศึกษาวิจัยในโครงการระยะที่ 2 นี้ ดังนี้

ตารางที่ 10 แสดงหมุดหมายในร่างแผนพัฒนาของตาละกลุ่มจังหวัด

เขต	จังหวัด	เป้าหมายของกลุ่มจังหวัด	หมุดหมายในร่างแผนพัฒนา ฉ. 13
พื้นที่ภาคเหนือ	นครสวรรค์	ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมศักยภาพการท่องเที่ยว	หมุดหมายที่ 1,2,5
	กำแพงเพชร		
	พิจิตร		

เขต	จังหวัด	เป้าหมายของกลุ่มจังหวัด	หมุดหมายในร่างแผนพัฒนา ฉ. 13
	อุทัยธานี	และบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน	
พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	อุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู บึงกาฬ	“เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ และการเกษตรปลอดภัยที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”	หมุดหมายที่ 1,2,5,11
พื้นที่ภาคตะวันออก	สกลนคร นครพนม มุกดาหาร	“เกษตรกรรมนำการพัฒนา เส้นทางการค้าการท่องเที่ยว สู่ประเทศเพื่อนบ้าน และจีนตอนใต้ ”	หมุดหมายที่ 1,2,5
พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	อุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ	เกษตรสร้างมูลค่า ศูนย์กลางการค้าโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ เชื่อมโยงภูมิภาค	หมุดหมายที่ 1,2,5
พื้นที่ภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร	กระบี่ ตรัง พัทลุง สงขลา นครศรีธรรมราช	“ศูนย์กลาง การเกษตร การท่องเที่ยวนานาชาติ มีระบบโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” “การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลกบนฐานความเข้มแข็งของภาคเกษตรและชุมชนอย่างยั่งยืน ”	หมุดหมายที่ 1,2,5,11

มีข้อน่าสังเกตว่าในร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เป้าหมายทั้ง 13 ข้อนั้นจะเข้ามาต่อยอดแนวทางการพัฒนาประเทศเดิม ที่ใช้การสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยการ เชื่อมโยงเขตพัฒนาพิเศษต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมุ่งสร้างพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และใช้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีอยู่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ(Northern Economic Corridor: NEC-Creative LANNA) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC-Bio economy) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง–ตะวันตก (Central-Western Economic Corridor: CWEC) และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นพื้นที่ดึงดูดนักลงทุนและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

ข้อสังเกตที่สำคัญ คือ ไม่ว่าจะเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 หรือ ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 คือ แผนทั้งสองฉบับไม่ได้มุ่ง

ส่งเสริมให้มีเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่อื่น ๆ นอกจากพื้นที่ชายแดน และพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลเพื่อความสะดวกในการขนส่ง แต่แผนทั้งสองฉบับดังกล่าวก็ไม่ได้ปิดโอกาสการพัฒนาของพื้นที่อื่น ๆ ขณะเดียวกันยังส่งเสริมให้พื้นที่อื่น ๆ มีการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการให้บริการแพทย์ขั้นสูง การพัฒนาเมือง การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การมีระบบราชการที่เอื้อต่อกระบวนการพัฒนารวมทั้งมีการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัจจัยทั้งหมดนี้ยังส่งเสริมให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่อื่นๆได้

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี จัดทำแล้วเสร็จในวันที่ 8 ตุลาคม 2561 กำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทยว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยแบ่งประเด็นยุทธศาสตร์ของชาติ ออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่

1) ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย

2) ขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจ และการกระจายรายได้

3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ

4) ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม

5) ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ

6) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561)

ซึ่งจะคล้ายกับประเด็นที่กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ จะสั้นกว่าแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี กล่าวถึง เขตเศรษฐกิจพิเศษ ไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ข้อ 4.4.2 ว่า “สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับการพัฒนาภาคตะวันออกและภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน” (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561)

ซึ่งจะเห็นได้ว่ารัฐบาลไทยปัจจุบันให้ความสำคัญ กับแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเขตและใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษพัฒนาพื้นที่ตลอดจนคุณภาพชีวิตของคนบริเวณชายแดนของไทย และมุ่งส่งเสริมให้ใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเชื่อมโยงกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อน

บ้าน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษให้ประสบความสำเร็จ (Zeng, 2015), (น่วม ถนอม 2562) และมีข้อสังเกตว่า แนวทางเกี่ยวกับการจัดตั้งและใช้ประโยชน์จากเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีนั้น สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 คือไม่ได้กล่าวถึงการสร้างเขตพัฒนาพิเศษใหม่ แต่เน้นการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะในพื้นที่ชายแดนที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านหรือต่อกับสถานีขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่เท่านั้น อย่างไรก็ตามรัฐบาลมีแนวความคิดในการขยายโอกาสทางธุรกิจ เกษตร อุตสาหกรรมสู่หัวเมืองในภูมิภาค เห็นได้จากแผนยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันข้อ 4.4.3 เรื่องการเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) ซึ่งแนวคิดเรื่องเมืองเศรษฐกิจ การสร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทยให้มีการพัฒนาเชิงพื้นที่ เป็นแนวคิดที่ดี และอาจส่งเสริมให้พื้นที่ต่าง ๆ กลายเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีได้ แม้เมืองนั้นจะไม่ได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษก็ตาม ประเด็นสำคัญ คือแผนดังกล่าวนี้ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนามหาวิทยาลัยระดับภูมิภาคตลอดจนสถาบันการศึกษาท้องถิ่นให้ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละท้องที่โดยใช้นวัตกรรม นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ข้อ 1 ล้วนเป็นแผนที่สามารถนำมาปรับใช้เพื่อส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ทั้งสิ้น ซึ่งสามารถแสดงข้อมูลในรูปของตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 11 แสดงยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

ยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	**แนวทางการพัฒนาในแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ**
1) ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย (ความมั่นคง)	4.2.4 การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเล 4.4.3 การร่วมมือทางการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้าน ภูมิภาค โลก รวมถึงองค์กรภาครัฐและที่มิใช่ภาครัฐ
2) ขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจและการกระจายรายได้	4.4.2 สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน 4.4.3 การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล 4.4.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ 4.5 พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ 4.5.1 สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ

ยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	แนวทางการพัฒนาในแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
	4.5.2 สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน 4.5.3 สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด 4.5.4 สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล 4.5.5 ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ
3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ	4.2 การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต 4.3 ปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ 21 4.4 การตระหนักถึงพหุปัญญาของมนุษย์ที่หลากหลาย 4.4.3 การดึงดูดกลุ่มผู้เชี่ยวชาญต่างชาติและคนไทยที่มีความสามารถ ในต่างประเทศให้มาสร้างและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมให้กับประเทศ
4) ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม	4.1 การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ 4.1.3 กระจายการถือครองที่ดินและการเข้าถึงทรัพยากร 4.1.4 เพิ่มผลิตภาพและคุ้มครองแรงงานไทย ให้เป็นแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพ และความริเริ่มสร้างสรรค์มีความปลอดภัยในการทำงาน 4.1.5 สร้างหลักประกันทางสังคมที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับคนทุกช่วงวัย ทุกเพศภาวะและทุกกลุ่ม 4.2 การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี 4.2.1 พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในภูมิภาค 4.2.2 กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดในมิติต่าง ๆ 4.2.4 ปรับโครงสร้างและแก้ไขกฎหมายระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อวาง ระบบและกลไกการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด 4.2.5 สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูลความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรม 4.2.6 การพัฒนากำลังแรงงานในพื้นที่ 4.3.3 สนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชา สังคมและภาคประชาชน 4.3.6 สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสร้างสรรค์เพื่อรองรับ สังคมยุคดิจิทัล 4.4 การเพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนา การพึ่งตนเองและการ จัดการตนเอง 4.4.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่

ยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	แนวทางการพัฒนาในแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
	4.5 พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ 4.5.1 สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ 4.5.2 สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน 4.5.3 สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด 4.5.4 สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล 4.5.5 ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ
5) ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ	4.1 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว 4.1.1 เพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจฐานชีวภาพให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการ สร้างความสามารถในการแข่งขัน 4.1.2 อนุรักษ์และฟื้นฟูความหลากหลายทางชีวภาพในและนอกถิ่นกำเนิด 4.1.3 อนุรักษ์และฟื้นฟูแม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติทั่วประเทศ 4.3 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ 4.4 พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็น เมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง 4.5 พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4.5.1 พัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำ ของประเทศ 4.5.2 เพิ่มผลิตภาพของน้ำทั้งระบบในการใช้น้ำอย่างประหยัด รู้คุณค่า และสร้าง มูลค่าเพิ่มจากการใช้น้ำให้ทัดเทียมกับระดับสากล 4.5.5 พัฒนาความมั่นคงด้านการเกษตรและอาหารของประเทศและชุมชน ในมิติปริมาณ คุณภาพ ราคาและการเข้าถึงอาหาร 4.6.2 พัฒนาเครื่องมือ กลไกและระบบยุติธรรม และระบบประชาธิปไตย สิ่งแวดล้อม
6) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ	4.1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่าง สะดวกรวดเร็ว โปร่งใส 4.1.1 การให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับ แนวหน้าของภูมิภาค 4.1.2 ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการ นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ 4.2 ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยง การพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ

ยุทธศาสตร์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	แนวทางการพัฒนาในแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
	และทุกพื้นที่ 4.2.2 ระบบการเงินการคลังประเทศสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 4.3 ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วน มีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ 4.3.2 ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ 4.3.3 ส่งเสริมการกระจายอำนาจและสนับสนุนบทบาทชุมชนท้องถิ่นให้องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีสมรรถนะสูง ตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล 4.4.2 พัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย

อาจกล่าวได้ว่าแม้แผนยุทธศาสตร์ แห่งชาติ 20 ปี จะไม่ได้มุ่งให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษในทุกจังหวัด แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า แนวคิดหลาย ๆ อย่างในแผนนี้ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่ต้องสงสัย

5.1.2 กฎหมายในปัจจุบันกฎหมายพิเศษและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งและส่งเสริมการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบัน

กฎหมายปัจจุบันและองค์กรในการบริหารจัดการพื้นที่

ในส่วนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษนั้น ผู้วิจัยพบว่ากฎหมายเกี่ยวข้องแบ่งอาจจำแนกได้หลายแบบตามเกณฑ์ที่ใช้ในการจำแนก เช่น หากพิจารณาตามประเภทกฎหมายจะจำแนกได้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศอันได้แก่อนุสัญญาต่าง ๆ ที่ประเทศไทยทำไว้และเกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุน และกฎหมายภายในประเทศทั้งในระดับประเทศ และระดับท้องถิ่นของไทย แต่หากจำแนกตามภารกิจการทำงานจำแนกออกได้เป็นสี่กลุ่ม คือ

1) กฎหมายเกี่ยวกับการจำแนกพื้นที่และกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่าง ๆ

2) กฎหมายกำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน

3) กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งรวมถึงการบริหารจัดการในเขตพื้นที่ต่าง ๆ

4) กฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้อ่านและประเทศไทยโดยเฉพาะในประเด็นการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมากที่สุด คณะผู้วิจัยจะได้มุ่งวิเคราะห์ไปที่ปัญหากฎหมายในพื้นที่ทั้ง 5 แห่งที่อาจมีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษดังนี้

1. ปัญหาของกฎหมายปัจจุบันและอุปสรรคของการพัฒนาพื้นที่ตลอดจนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จากการเก็บข้อมูลจากผู้เข้าร่วมประชุมในพื้นที่ทั้ง 5 แห่ง ให้ความเห็นว่ากฎหมายปัจจุบันที่มีอยู่นั้นมีอยู่เพียงพอแล้ว และกฎหมายที่เกี่ยวข้องมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้เกิด

ปัญหาตามมาในหลายรูปแบบ จากการศึกษาสามารถจำแนกกลุ่มปัญหากฎหมายที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่

- ปัญหากฎหมายมีจำนวนมากและมีหน่วยงานเกี่ยวข้องมากจนทำให้ทั้งผู้ปฏิบัติงานและประชาชนสับสน ทางภาคเจ้ารัฐเองก็ทราบปัญหานี้เป็นอย่างดี และต้องการแก้ไข ปรับปรุงการดำเนินงาน แต่ไม่อาจทำให้ลุล่วงได้เพราะปัจจุบันมีกฎหมายเยอะประกอบกับหน่วยงานแต่ละหน่วยงานมีความคุ้นเคยเฉพาะกับกฎหมายที่หน่วยงานของตนรักษาการเท่านั้น ผู้ข้าร่วมประชุมได้ยกตัวอย่างปัญหาให้ฟัง เช่น หน่วยงานของภาครัฐมีหน้าที่พัฒนาเมือง และต้องการใช้พื้นที่ริมตลิ่งหรือหนองน้ำที่ต้องมีการขออนุญาตใช้พื้นที่ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่หลากหลายซึ่งสร้างความสับสนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเมื่อมีการประสานงานไปก็มีการโยนงานกันไปมาจนทำให้โครงการพัฒนาไม่คืบหน้า

- ปัญหาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่มีอยู่เดิมและระหว่างหน่วยงานที่มีอยู่เดิมกับหน่วยงานใหม่ จากการรับฟังความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลทั้งภาครัฐ และเอกชนประเด็นหนึ่งที่ถูกยกขึ้นมาในการรับฟังความคิดเห็นหลายๆที่ คือการทำงานขององค์กรภาครัฐที่มีอยู่เดิมและหน่วยงานใหม่ที่จะถูกจัดตั้งขึ้นตามร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ เนื่องจากการตั้งหน่วยงานใหม่มาทำงานในพื้นที่เดิมในภารกิจที่ซ้อนทับกับหน่วยงานเดิมทำให้อาจมีปัญหาเกี่ยวกับการประสานงานในการปฏิบัติงานขึ้น ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่าปัญหานี้เองเป็นปัจจัยชี้ขาดอย่างหนึ่งที่ชี้ให้เห็นว่าการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ ประสบความสำเร็จหรือไม่ เช่น เขตพัฒนาพิเศษในอิหร่านและ รัสเซีย ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากการบูรณาการของการทำงานของภาครัฐไม่ประสบความสำเร็จทำให้การดำเนินงานช้าและไม่จูงใจต่อนักลงทุน (น่วมถนอม, 2562) ในประเทศไทยปัจจุบันพบปัญหาในสองลักษณะ คือ การบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานของภาครัฐที่มีอยู่เดิม และ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่มีอยู่เดิมกับหน่วยงานภาครัฐที่จะตั้งขึ้นใหม่เพื่อสนับสนุนส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ปัญหาลักษณะนี้ถูกรายงานในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 และ พื้นที่ภาคใต้ทั้งสองฝั่งคาบสมุทร ปัญหานี้นำไปสู่ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐเอง และปัญหาการทับซ้อนของอำนาจหน้าที่ระหว่างส่วนราชการ และทำให้การเข้าถึงกฎหมายตลอดจนหน่วยงานภาครัฐของของประชาชนเป็นไปได้ยากลำบาก อย่างไรก็ตามหลายจังหวัดมีแนวคิดเรื่องของการการให้บริการประชาชนโดยการจัดตั้งศูนย์บริการประชาชนเบ็ดเสร็จจุดเดียวครบวงจร one stop service ขึ้น เพราะเป็นการง่ายและที่จะนำเอาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมารวมกันไว้ในที่เดียว แม้การบูรณาการการทำงานจะยังไม่อาจเกิดขึ้นได้จริงก็ตาม ในปัจจุบันความพยายามจัดตั้งศูนย์บริการประชาชนเบ็ดเสร็จจุดเดียวครบวงจร one stop service นั้นมีเพียงการจัดตั้งเฉพาะกิจเฉพาะช่วงเวลาเท่านั้น เช่นเพื่อแก้ไขปัญหาแรงงานต่างด้าว และ แก้ปัญหาประชาชนเข้าไม่ถึงการใช้สิทธิคนละครึ่งตามมาตรการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของรัฐบาลเท่านั้น แต่ยังไม่มีการจัดตั้งจัดตั้งศูนย์บริการประชาชนเบ็ดเสร็จจุดเดียวครบวงจร one stop service เพื่อการส่งเสริมการลงทุน

- ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ที่ไม่เท่ากันขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่ง เช่น ภาษีที่จัดเก็บจากการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ให้ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าวิธีการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเข้ากองทุนน้ำมัน กับการจัดเก็บ

ภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเพื่อบำรุงท้องที่ นั้นต่างกัน เพราะการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเข้ากองทุนน้ำมันจะมีการรวมไว้ในราคาที่กำหนดมาจากบริษัทเลย แต่การจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเพื่อบำรุงท้องที่จะต้องมีการกำหนดเพิ่มเติมโดยผู้ประกอบการในภายหลัง ทำให้ต้นทุนและราคาน้ำมันของผู้ประกอบการที่ยอมจ่ายภาษีบำรุงท้องที่สูงกว่าผู้ประกอบการที่เลี่ยงภาษี และผู้ประกอบการที่ยอมจ่ายภาษีบำรุงท้องที่ไม่อาจแข่งขันได้ กรณีแบบนี้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาในพื้นที่ เพราะส่งผลให้การจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นๆ น้อยลงด้วย อีกทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็ไม่มีเครื่องมือและมาตรการทางกฎหมายในการบังคับให้ผู้ประกอบการที่เลี่ยงภาษีบำรุงท้องที่ชำระหนี้ ส่งผลให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดไม่มีงบประมาณไปลงทุนสร้างสาธารณูปโภคใหม่ๆ เพื่อบำรุงท้องที่และดึงดูดนักลงทุน สิ่งนี้อาจจะทำให้การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษไม่ประสบความสำเร็จ

- ปัญหาระเบียบการก่อสร้างสาธารณูปโภค เช่น ถนนที่ไม่เหมือนกัน ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด และองค์การบริหารส่วนตำบล ทำให้ไม่สามารถสร้างถนนเชื่อมต่อกันหรือ รับภาระดูแลสาธารณูปโภคแทนกันได้ เพราะ ตามระเบียบการก่อสร้างถนนนั้นกำหนดให้ถนนที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดจัดสร้างได้ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร ส่วนถนนที่องค์การบริหารส่วนตำบลสร้างได้จะต้องมีความกว้างเท่าไรก็ได้ ทำให้เกิดปัญหาว่า แม้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีงบประมาณและพร้อมจะสร้างถนนเพื่อช่วยชาวบ้านในพื้นที่ที่อยู่ในความดูและขององค์การบริหารส่วนตำบลซึ่งขาดงบประมาณ แต่ไม่อาจทำได้เพราะถนนที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดสามารถสร้างได้จะต้องมีขนาดใหญ่กว่าถนนที่ มีอยู่ในพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลทำให้ถนนเชื่อมกันไม่ได้ และ ที่สำคัญกฎหมายไม่เปิดช่องให้ทำได้

- ปัญหากฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดสรรงบประมาณให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด มีการจัดสรรงบประมาณโดยไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริง เช่น การจัดงบประมาณให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพียงพอเฉพาะการจ่ายเงินให้กับรายจ่ายประจำที่มีอยู่ แต่แทบไม่มีการจัดสรรงบประมาณส่วนท้องถิ่นเผื่อให้กับการลงทุนในสาธารณูปโภคและ เมื่อจัดเก็บเงินรายได้จากภาษีได้ไม่ตรงเป้า ก็ไม่อาจทำให้ไม่เกิดการพัฒนาได้ หรือมีการโอนถ่ายภาระงาน เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ (รพสต) มาให้โดยไม่โอนงบประมาณมาให้ด้วย ทำให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดไม่อาจทำได้ และต้องเอาเงินส่วนอื่นมาใช้ซึ่งกลายเป็นการจำกัดงบประมาณเพื่อการลงทุนสร้างสาธารณูปโภคต่อไปอีก หรือ การจัดสรรงบประมาณไม่เหมาะกับขนาดของพื้นที่ เช่น เทศบาลบางแห่งได้รับงบประมาณมากกว่าองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นทั้ง ๆ ที่มีพื้นที่ที่ต้องดูแลน้อยกว่า

- ปัญหาวาระการดำรงตำแหน่งของผู้ว่าราชการจังหวัดที่บางแห่งมีวาระการดำรงตำแหน่งเพียงแค่ 1- 2 ปี ทำให้เกิดปัญหาการทำงานไม่ต่อเนื่อง เพราะมีการเปลี่ยนนโยบายทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนตัวผู้ว่าราชการจังหวัด

- ปัญหาวิธีการทำงานของผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละท่านที่ต่างกัน บางท่านทำงานในเชิงรุก เน้นการบูรณาการการทำงาน ทำให้มีการแก้ปัญหาในพื้นที่และใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ แต่บางท่านมีวิธีการทำงานเชิงรับที่เน้นการทำงานโดยรอรับคำสั่งจากส่วนกลางทำให้การบริการงานแบบบูรณาการเพื่อแก้ปัญหาในพื้นที่ไม่บรรลุผล

- ปัญหาการขาดแผนการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภาครัฐในจังหวัด ทำให้ไม่อาจรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของเมืองภายหลังการเป็นเขตพัฒนาพิเศษ หรือรับมือกับปัญหาและข้อท้าทายใหม่ ๆ ได้

- ปัญหาการขาดแผนการทำงานร่วมกันของขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพราะองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่ง ต่างมีแผนพัฒนาของตนเอง และไม่มีแผนบูรณาการร่วมกันทำให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางที่ต่างคนต่างทำโดยเกิดประโยชน์น้อยนิด เช่น การจัดสร้างแผนการพัฒนาแหล่งน้ำ องค์การบริหารส่วนตำบลแต่ละแห่งต่างขุดบ่อน้ำแต่ไม่ศึกษาว่าพื้นที่ไหนก่อสร้างอ่างเก็บน้ำแล้วได้ปริมาณน้ำกักเก็บมากที่สุด แล้วค่อยส่งน้ำไปยังพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ๆ ต่อไป ซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณมากกว่าการที่ องค์การบริหารส่วนตำบลแต่ละแห่งต่างมีโครงการขุดบ่อน้ำของตนเอง

- ปัญหาความแตกต่างของอายุของคนทำงานในแต่ละหน่วยงานและคนในพื้นที่ เนื่องจากการตัดสินใจพัฒนาพื้นที่เป็นการตัดสินใจของคนต่างรุ่น กล่าวคือผู้นำหน่วยราชการในจังหวัดอันได้แก่ผู้ว่าราชการจังหวัดซึ่งเป็นคนที่มีอำนาจบริหารงานในพื้นที่มักเป็นคนที่ใกล้เกษียรอายุราชการแต่คนในจังหวัดที่ต้องใช้ชีวิตในจังหวัดต่อไปเป็นคนอีกรุ่นที่มีวิธีการคิดและการทำงานที่ต่างกัน ทำให้การทำงานไม่บรรลุผล

2) ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทรัพยากรและพื้นที่ ที่มีผลต่อการจัดตั้งและดำเนินเขตพัฒนาพิเศษ

- ปัญหาการจัดการน้ำในจังหวัด มีผลต่อการเตรียมน้ำให้เพียงพอต่อเขตพัฒนาพิเศษที่จะเกิดขึ้น ปัญหาเรื่องน้ำที่พบมีในสองลักษณะ คือภัยแล้งกับเรื่องอุทกภัย (น้ำท่วม) เพราะจังหวัดส่วนใหญ่ในพื้นที่ทำการวิจัยทั้ง 5 แห่งเป็นจังหวัดที่มุ่งเน้นการเกษตร ซึ่งปัจจุบันภาครัฐพยายามสร้างให้เกิดระบบการจัดการน้ำโดยใช้คณะกรรมการลุ่มน้ำเพื่อให้คนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการน้ำอย่างแท้จริง แต่ยังมีข้อมูลจากการสัมภาษณ์ปรากฏว่าในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ อำนาจในการจัดการน้ำไม่ได้เบ็ดเสร็จเด็ดขาดอยู่เฉพาะคณะกรรมการลุ่มน้ำในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ แต่ยังขึ้นอยู่กับคณะกรรมการลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมดด้วย ทำให้การแก้ไขปัญหาเรื่องน้ำในจังหวัดนครสวรรค์ทำได้ยากเนื่องจากจังหวัดนครสวรรค์ตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาตอนต้น แต่ การกำหนดปริมาณการใช้น้ำที่จังหวัดนครสวรรค์ใช้ได้กลับขึ้นอยู่กับการกำหนดของคณะคณะกรรมการลุ่มน้ำเจ้าพระยาที่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มแม่นน้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ทำให้จังหวัดนครสวรรค์มีปริมาณน้ำไม่เพียงพอที่จะใช้ทุกปี

- ปัญหาสิทธิในที่ดิน ข้อมูลจากทุกพื้นที่ปรากฏว่า ประชาชนในพื้นที่ยังไม่มีเอกสารสิทธิ์โนที่ทำกินเป็นจำนวนมาก ซึ่งสิ่งนี้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาและจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเนื่องจาก ผู้ครอบครองที่ดินไม่ทราบว่าตนมีสิทธิในที่ดินแค่ไหน เพียงไร

-ปัญหาความสอดคล้องของผังเมืองกับการพัฒนาที่จะมีอยู่จริงในพื้นที่ ทำให้บางจังหวัดไม่สามารถตั้งโรงงานอุตสาหกรรมได้ และในบางจังหวัด ขาดเส้นทางคมนาคมเพราะตัวเมืองตั้งห่างจากถนนเส้นหลักที่ใช้ในการสัญจรและขนส่งสินค้า ยิ่งกว่านั้นพบว่าการทำผังเมืองในบางพื้นที่ขาดการมีส่วนร่วมจากประชาชน ทำให้ผังเมืองที่ทำขึ้นไม่สอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่

3) ปัญหาสิทธิประโยชน์ของผู้ลงทุนในพื้นที่ ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ มีหลายลักษณะดังนี้

- ปัญหากลไกการให้สิทธิประโยชน์ที่เป็นอยู่ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนฉบับที่ 2/2557 จะเป็นการให้สิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุนที่ทำการลงทุนในประเทศไทยไม่ว่าที่ใดก็ได้ ซึ่ง เป็นการจูงใจให้เกิดการลงทุนในกิจการที่มีการตั้งเป้าหมายไว้ แต่มีประเด็นน่าพิจารณาว่า การให้การส่งเสริมการลงทุนในลักษณะนี้จะสามารถสร้างให้เกิดแรงจูงใจแก่นักลงทุนมาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่ได้หรือไม่ เพราะ ไม่ว่าจะลงทุนที่ใดในประเทศไทยก็มีผลเท่ากัน คือ ได้รับสิทธิประโยชน์เหมือนกัน ปัจจุบันการให้สิทธิประโยชน์ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(Board of Investment: BOI) มิได้มีการจำแนกเขตพื้นที่ส่งเสริมการลงทุนตามเกณฑ์การพัฒนาของแต่ละพื้นที่ออกเป็นสามเขตดังเช่นในอดีต[1] แต่เป็นการส่งเสริมการลงทุนโดยจำแนกตามประเภทของธุรกิจที่ได้รับการสนับสนุนตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนฉบับที่ 2/2557 แทนการใช้เกณฑ์กรพิจารณาแบบเดิม ซึ่งทำให้ธุรกิจดังกล่าวไม่ว่าตั้งอยู่ ณ พื้นที่ใดในประเทศไทยย่อมได้รับการส่งเสริมสิทธิประโยชน์เหมือน ๆ กัน ปัจจุบันเกณฑ์ที่ใช้การส่งเสริมการลงทุนมีทั้งสิ้น 5 เกณฑ์ ได้แก่

1) การให้สิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ
2) การให้สิทธิประโยชน์ตามประเภทเทคโนโลยี
3) การให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมเพื่อพัฒนาศักยภาพในการเข่งขัน
4) การให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมตามพื้นที่
5) การให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมตามมาตรการเฉพาะ

- ปัญหาการที่ผู้ประกอบการเอกชนไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน และไม่ทราบว่า แม้กิจการของตนจะไม่เข้าข่ายได้รับการส่งเสริมการลงทุน แต่หากกิจการนั้นเป็นประโยชน์ ก็อาจจะขอให้มีการเพิ่มกิจการประเภทนั้นในประกาศประเภทรายชื่อกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ และการดำเนินการขอเพิ่มกิจการดังกล่าวจะยิ่งง่ายมากขึ้นหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพราะสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษเข้ามาช่วยดำเนินการในส่วนนี้

- ปัญหาเรื่องสถานะทางกฎหมายของผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุน โดยตามกฎหมายนั้นผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องมีฐานะเป็นนิติบุคคล ไม่ว่าจะเป็นในรูปของ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์ หรือมูลนิธิ แต่มีประเด็นน่าพิจารณาว่าองค์กรธุรกิจรุ่นใหม่ที่เรียกกันว่า Start Up มักเป็นกิจการเจ้าของรายเดียวเนื่องจากผู้ประกอบการมุ่งให้เกิดความรวดเร็วในการตัดสินใจและคล่องตัวในการทำธุรกิจ ไม่จำต้องประชุมกรรมการบริษัทเพื่อรับฟังความเห็นบ่อย จึงเท่ากับว่าผู้ประกอบการที่จะสร้างธุรกิจใหม่เหล่านี้ให้ประเทศไทย ไม่อาจเข้าถึงการรับการส่งเสริมการลงทุนได้เลย ปัจจุบันภาครัฐกำลังมีแนวคิดที่จะปรับปรุงกฎหมายบริษัทจำกัดโดยอนุญาตให้ผู้ประกอบการรายเดียวสามารถจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่จำกัดความรับผิดได้ แต่อยู่ระหว่างการดำเนินการ

4) ปัญหากฎหมายอื่น ๆ ปัญหากฎหมายอื่น ที่ผู้วิจัยพบและเห็นว่าน่าจะเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในอนาคตได้แก่

- ปัญหาการขาดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในกระบวนการพัฒนา ทำให้กระบวนการพัฒนาในระดับจังหวัดไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนเพราะรู้สึกว่า เสียงของตนไม่ได้รับการรับฟัง และกระบวนการพัฒนาจังหวัดที่มีอยู่กลับก่อให้เกิดปัญหามากกว่าเป็นการแก้ไขปัญหาและพัฒนาคุณภาพชีวิตในพื้นที่

- ปัญหากฎหมายการศึกษาของไทย(พระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542) ขาดบทบัญญัติกำหนดให้มีหลักสูตรการศึกษาที่คนสามารถแก้ไขปัญหาในท้องถิ่นของตนเองได้ ตามมาตรา 7 แห่ง พ.ร.บ. การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดให้ “ในกระบวนการเรียนรู้ต้องมุ่งปลูกฝังจิตสานึกที่ถูกต้องเกี่ยวกับการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข รู้จักรักษาและส่งเสริมสิทธิ หน้าที่ เสรีภาพ ความเคารพกฎหมาย ความเสมอภาค และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ มีความภาคภูมิใจในความเป็นไทย รู้จักรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมและของประเทศชาติ รวมทั้งส่งเสริมศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรมของชาติ การกีฬา ภูมิปัญญาท้องถิ่น ภูมิปัญญาไทย และความรู้อันเป็นสากล ตลอดจนอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีความสามารถในการประกอบอาชีพ รู้จักพึ่งตนเอง มีความริเริ่มสร้างสรรค์ ใฝ่รู้และเรียนรู้ด้วยตนเองอย่างต่อเนื่อง” แต่จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในพื้นที่พบว่า ระบบและหลักสูตรการศึกษาในพื้นที่ไม่ได้สร้างให้ผู้เรียนทราบถึงปัญหาในพื้นที่ของตนและสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของตนเองได้ ทำให้แต่ละพื้นที่ไม่มีทรัพยากรบุคคลที่สามารถแก้ไขปัญหาในท้องถิ่นได้

- ปัญหาค่าธรรมเนียมการสมัครเข้าดำเนินธุรกิจในนิคมอุตสาหกรรม มีผู้ให้ข้อมูลให้ข้อมูลว่า ค่าธรรมเนียมการเข้าจัดตั้งกิจการในนิคมอุตสาหกรรมที่มีอยู่มีราคาแพง ทำให้ธุรกิจ SMEs ไม่อาจเข้ามาประกอบการใน นิคมอุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วได้ ซึ่งนับเป็นอุปสรรคของการส่งเสริมการลงทุนอย่างหนึ่ง

- ปัญหากฎระเบียบระหว่างประเทศ จากการรายงานจากพื้นที่จะถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษชายแดนโดยเฉพาะพื้นที่ที่ติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ให้ข้อมูลได้ให้ข้อมูลว่ายังมีปัญหาในเรื่องระเบียบว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศ ระเบียบขั้นตอนและเงื่อนไขของการผ่านแดน ข้อกฎหมายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการรถโดยสารและ รถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม) เช่น การสัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางรถระหว่างประเทศ รวมทั้งตัวแทนจาก สปป.ลาวยังได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านวิชาการและกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งภายในกลุ่มประเทศ LIMEC เพื่อให้ทุกประเทศมีความรู้ความเข้าใจที่ตรงกัน

ในส่วนของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ตัวแทนจากสหภาพเมียนมา ได้ให้ข้อมูลเรื่องของการประกันภัยทั้งยานพาหนะ สินค้าและการประกันชีวิต โดยในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดการประกันภัยที่มีความครอบคลุมในทั้งสองพื้นที่ ดังนั้นจึงควรมีความตกลงด้านการประกันภัยร่วมกันเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งมีข้อตกลงการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และความตกลงที่ชัดเจนเกี่ยวกับมาตรฐานการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำที่เป็นพรมแดนระหว่างประเทศในเรื่องความสามารถในการรับน้ำหนักของสะพาน

- ปัญหากฎระเบียบในเรื่องการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมในการสร้างศักยภาพคนในพื้นที่ ภาครัฐมีความพยายามส่งเสริมให้มีการ

สร้างงานวิจัยโดยคนถิ่นในท้องที่จังหวัดนครสวรรค์ ผ่านการวิจัยชุมชนที่สนับสนุนโดยภาครัฐเอง แต่มีปัญหาอุปสรรคในเชิงกฎหมายว่า ผู้วิจัยซึ่งเป็นคนในพื้นที่ไม่สามารถเบิกเงินสนับสนุนการทำวิจัยของภาครัฐมาซื้อพัสดุอุปกรณ์เพื่อใช้ในการทำวิจัยในประเด็นที่ตนเองสนใจได้ เพราะระเบียบพัสดุของราชการนั้น วางหลักการไว้ว่าการจัดซื้อพัสดุอุปกรณ์นั้นเมื่อซื้อมาแล้ว พัสดุนั้นต้องกลายเป็นทรัพย์สินของรัฐ และต้องมีการลงทะเบียนเลขครุภัณฑ์ทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถซื้ออุปกรณ์อย่างที่ตนเองสนใจมาใช้วิจัยได้เลย ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายว่า แม้ภาครัฐจะมีโครงการดี ๆที่มุ่งส่งเสริมให้คนในพื้นที่รู้จักการวิจัยพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ที่ตนเองมีอยู่เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและแก้ปัญหาของตนเองแต่ ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างที่ไม่เอื้อทำให้โครงการส่งเสริมให้คนในท้องถิ่นทำการวิจัยเพื่อแก้ปัญหาตนเองไม่บรรลุผล ทำให้กระบวนการพยายามขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ ซึ่งภาครัฐพยายามสร้างคนในพื้นที่ให้มีความรู้ไม่ประสบผลสำเร็จ และไม่ว่าจะมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษหรือไม่ก็ตาม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อแก้ไขปัญหาของพื้นที่และเข้าสู่ตลาดแรงงานเป็นเรื่องสำคัญที่ละเลยไม่ได้

5.1.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบาย กฎหมายและการทำงานขององค์กรในปัจจุบันเพื่อการส่งเสริมสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

ในส่วนของนโยบายในแต่ละพื้นที่ซึ่งจำแนกออกได้สองประเภท คือ พื้นที่ที่มีการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแล้ว และพื้นที่ที่ยังไม่ได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ซึ่งข้อเสนอแนะจากคณะผู้วิจัยจะต่างกันจำแนกได้ 2 ส่วน คือ

1) ในพื้นที่ที่มีการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแล้วควรมีนโยบาย ดังต่อไปนี้

- นโยบาย/แผนการปรับปรุง และประชาสัมพันธ์ กฎหมาย ระเบียบเกี่ยวกับการค้าข้ามแดน การขนส่งข้ามแดน การข้ามแดนของคนและแรงงาน ตลอดจนภาษีสินค้าข้ามแดน
- นโยบาย/แผนการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยและเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน
- นโยบาย/แผน การทบทวนปรับสิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมและจูงใจนักลงทุนจากต่างพื้นที่
- นโยบาย/แผนลดความเหลื่อมล้ำระหว่างคนในพื้นที่และคนต่างพื้นที่
- นโยบาย/แผน ศึกษาปัญหาและอุปสรรคด้านกฎหมายของการพัฒนาพื้นที่
- นโยบาย/แผนปรับการจัดการศึกษาและหลักสูตรการศึกษาในพื้นที่ให้คนในพื้นที่และแรงงานสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้ ตลอดจนเป็นแรงงานที่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานในพื้นที่

2) ในพื้นที่ที่ยังไม่ได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษควรวางแผนเตรียมการเพื่อรองรับการจัดตั้งพื้นที่เป็นเขตพัฒนาพิเศษ ได้แก่

- นโยบาย/แผนการบูรณาการการทำงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาพิเศษ
- นโยบาย/แผนรองรับความเปลี่ยนแปลงทางสังคม
- นโยบาย/แผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่

- นโยบาย/แผนปรับการจัดการศึกษาและหลักสูตรการศึกษาในพื้นที่ให้คนในพื้นที่และแรงงานสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้ ตลอดจนเป็นแรงงานที่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานในพื้นที่

- นโยบาย/แผนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาและนโยบาย/แผนการรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่

- นโยบาย/แผนปรับโครงสร้างหน่วยงานราชการในพื้นที่เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาพิเศษ

- นโยบาย/แผนส่งเสริมศักยภาพและการปรับตัวของภาคธุรกิจ และนักลงทุนในพื้นที่เพื่อให้อยู่รอดภายหลังจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

- นโยบาย/แผน ศึกษาปัญหาและอุปสรรคด้านกฎหมายของการพัฒนาพื้นที่

ในส่วนข้อเสนอแนะทางกฎหมายนั้น ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะต่อการทำงานในปัจจุบันเพื่อให้การจัดตั้งพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษลุล่วงดังนี้

1. ในส่วนการทำงานของภาครัฐในปัจจุบันที่ขาดการบูรณาการอย่างแท้จริงนั้น จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยพบว่า หน่วยราชการไทยได้พยายามนำเอาการทำงานแบบบูรณาการไปใช้ในการบริหารจังหวัด แม้ปัจจุบันก็ยังมีการใช้อยู่ ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ พ.ศ.2551 ดังนั้นปัญหาของการบริหารจัดการจังหวัดจึงไม่ได้อยู่ที่การไม่มีกฎหมายอนุญาตให้มีการบริหารจังหวัดแบบบูรณาการ แต่อยู่ที่ผู้ปฏิบัติงานมีวิธีการดำเนินการการทำงานในหน่วยราชการที่ไม่สอดคล้องกับนโยบายการบูรณาการการทำงานในระดับจังหวัดเอง เพื่อให้กลไกการพัฒนาดำเนินไปได้และการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษประสบความสำเร็จผู้วิจัยเสนอให้ข้าราชการในพื้นที่ร่วมกันวางแผนรับมือการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่เองก่อน โดยกำหนดองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบ และภารกิจของแต่ละองค์กร กรอบเวลา และกลไกติดตามงาน เพื่อให้การบูรณาการภารกิจเตรียมความพร้อมรับมือการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ประสบความสำเร็จ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ยิ่งกว่านั้นการจัดทำแผนและนโยบายต้อง ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมและความมั่นใจกับภาคเอกชนว่า จะมีการทำงานตามแผนจริง ๆ และไม่ว่าเปลี่ยนผู้บริหารอย่างไรก็ตาม ก็ยังต้องมีการทำงานตามนโยบายที่ให้คำมั่นกับภาคเอกชนไว้ เพราะ หากไม่ทำ ก็จะทำให้ภาคเอกชนไม่มั่นใจในการลงทุน เนื่องจากเผชิญปัญหาแบบเดิม คือ เปลี่ยนผู้บริหารของทางราชการก็เปลี่ยนนโยบาย และต้องมีการติดตามผลการสั่งการและดำเนินงานของผู้บริหารอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง

2. ในส่วนของกฎหมายการจัดการทรัพยากรในพื้นที่ผู้วิจัยมีข้อเสนอดังนี้

- ในประเด็นการบริหารจัดการน้ำ ผู้วิจัยเสนอให้ คณะกรรมการทรัพยากรน้ำแห่งชาติ (ก.น.ช.) ร่วมกับคณะกรรมการลุ่มแม่น้ำทำการกำหนดสิทธิการใช้น้ำ หรือปริมาณการใช้น้ำของแต่ละจังหวัดในแต่ละปีไว้อย่างชัดเจน (แต่ปรับได้ตามความเหมาะสมของแต่ละช่วงเวลา โดยให้มีกระบวนการเจรจาปรับสิทธิการใช้น้ำให้สอดคล้องความต้องการที่แท้จริงในแต่ละพื้นที่ในภายหลัง) เพื่อให้คนในพื้นที่วางแผนการใช้น้ำได้ และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการแย่งน้ำระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ เพราะน้ำเป็นปัจจัยจำเป็นต่อทั้งการผลิตในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการด้วย ปัญหาที่น่าพิจารณาในกรณีของจังหวัดนครสวรรค์ คือ จังหวัดนครสวรรค์แม้ไม่ใช่พื้นที่ปลายน้ำ แต่กลับถูกนำไปรวมไว้กับการใช้น้ำของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ส่งผล

ให้เมื่อมีปัญหาน้ำแล้งในภาคกลางของประเทศไทย จังหวัดนครสวรรค์ก็ถูกจำกัดการใช้น้ำด้วย ในขณะที่จังหวัดอื่นซึ่งอยู่ในแม่นน้ำปิง วัง ยม น่าน อันเป็นที่มาของแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้ถูกจำกัดสิทธิการใช้น้ำ ความเป็นธรรมที่ควรจะเกิดขึ้นคือ ทุกจังหวัดควรมีโควต้าการใช้น้ำหรือสิทธิการใช้น้ำของตน และเมื่อเกิดปัญหาความแห้งแล้ง ทุกจังหวัดไม่เว้นแม่แต่กรุงเทพมหานครก็ควรมีส่วนร่วมรับผิดชอบและช่วยกันแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำด้วย เพราะหากไม่มีระบบเรื่องสิทธิการใช้น้ำอย่างที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ก็น่าจะเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่อาจจะมีขึ้นด้วย และเป็นการสร้างความไม่เป็นธรรมในด้านน้ำในสังคม ยิ่งกว่านั้นจะทำให้การขับเคลื่อนต่าง ๆ เป็นไปได้ช้ากว่าที่ควรและไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลงและการเคลื่อนไหวทางธุรกิจ และอาจจะกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาในแต่ละพื้นที่เสียเอง

- ในประเด็นเรื่องเอกสารสิทธิในที่ดิน ภาครัฐ ควรรีบดำเนินการสำรวจและออกเอกสารสิทธิที่ดินให้ไวที่สุด

3. ในส่วนของสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุน

ประเด็นสำคัญ คือ ระบบการให้สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบันเป็นการให้สิทธิประโยชน์การผู้ลงทุนในกิจการประเภทที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งหมายความว่าไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในพื้นที่จังหวัดใดก็ตาม หากเป็นการลงทุนในประเภทกิจการ 18 กลุ่มประเภทที่มีประกาศกำหนดแล้ว ย่อมได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ แต่แม้กิจการที่จะมีการจัดตั้งอยู่นอกเหนือจากกิจการทั้ง 18 กลุ่มนี้ก็อาจจะได้รับสิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน หากเข้าเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนตามหลักเกณฑ์ของกิจการในอีกสี่ประเภทที่เหลือ (2 การให้สิทธิประโยชน์ตามประเภทเทคโนโลยี, 3 การให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมเพื่อพัฒนาศักยภาพในการเข่งขัน, 4 การให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมตามพื้นที่, 5 การให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมตามมาตรการเฉพาะ) ดังนั้นจึงควรมีกลไกส่งเสริมการลงทุนเป็นพิเศษเฉพาะพื้นที่ที่ประสงค์จะจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติม และควรมีการประชาสัมพันธ์ให้นักลงทุนทั้งนอกและในพื้นที่ที่มีเป้าหมายว่าจะส่งเสริมให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษทราบถึงสิทธิประโยชน์ และขั้นตอนการขอรับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาและเกิดการเปรียบเทียบระหว่างนักลงทุนในพื้นที่และนักลงทุนต่างถิ่น

5.2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปปรับใช้ในพื้นที่

เพื่อให้งานของโครงการระยะที่ 1 และ 2 สอดคล้องประสานเชื่อมโยงและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ต่างๆมากที่สุด ในโครงการระยะที่ 2 จึงได้นำเอาร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษซึ่งจัดทำโดยบุญทรัพย์ พานิชการและคณะมารับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในห้าพื้นที่ และทดลองปรับใช้แก้ปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ที่มีการเสนอเข้ามา ผลจากการรับฟังความคิดเห็นและทดลองนำมาใช้แก้ปัญหาพบว่า

5.2.1 ความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมต่อร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

ในส่วนของความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษนั้น แต่ละจังหวัดมีความเห็นและข้อกังวลไม่เหมือนกัน ซึ่งสามารถรวบรวมและสรุปประเด็นได้ดังนี้

1) ทิศทางการร่างกฎหมายทางตัวแทนภาครัฐและเอกชนในบางจังหวัดที่เข้าร่วมในการประชุมรับฟังความคิดเห็น เช่นจังหวัดนครสวรรค์ เห็นด้วยที่จะมีกฎหมายเฉพาะในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษฉบับดังกล่าวขึ้นใหม่ เนื่องจากการการรับฟังความคิดเห็นพบว่าในจังหวัดนครสวรรค์เคยถูกกำหนดในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศไทยและปรากฏชื่อจังหวัดใน มติคณะรัฐมนตรีมาตลอด[ii]แต่ เวลาขับเคลื่อนจริงมักไม่ประสบความสำเร็จ เพราะ หน่วยราชการแต่ละหน่วยต่างก็มีกฎหมายเฉพาะของตนเองที่จะต้องปฏิบัติตาม ทำให้เกิดปัญหาในการขับเคลื่อนการพัฒนาและด้วยเหตุที่มีกฎหมายเกี่ยวข้องกับองค์กรที่เกี่ยวข้องเยอะทำให้บางครั้งเกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน และงบประมาณที่ได้รับไม่สอดคล้องกับแผนที่วางเอาไว้

ข้อมูลจากผู้เข้าร่วมประชุมบางส่วนชี้ว่าผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า การออกกฎหมายเฉพาะของแต่ละพื้นที่ด้วยจะทำให้การขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละกลุ่มจังหวัดมีความชัดเจนกว่าการออกเป็นกฎหมายกลาง หรือออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษในระดับภาคแทนกลุ่มจังหวัด เพราะอาจรวมบางพื้นที่ของหลายกลุ่มจังวัดเข้าด้วยกัน เช่น “ร่าง พระราชบัญญัติพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. ...” อย่างไรก็ตามควรกำหนดพื้นที่หรือขอบเขตจังหวัดที่จะกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษให้ชัดเจน แต่ก็เป็นที่ยอมรับเช่นเดียวกันว่าการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเป็นกฎหมายกลางเพื่อให้เกิดทิศทางเดียวกันทั้งประเทศโดยการให้อำนาจแก่คณะกรรมการนโยบายเพื่อประกาศกำหนดพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งจังหวัดหรือหลายพื้นที่หลายจังหวัด เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษทำได้ง่ายกว่าการแยกออกกฎหมายจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษออกเป็นฉบับ ๆ

อย่างไรก็ตาม ผู้ให้ข้อมูลเห็นด้วยกับร่างกฎหมายในประเด็นที่ร่างกฎหมายดังกล่าวเป็นพระราชบัญญัติ ทำให้ไม่มีปัญหาเรื่องศักดิ์ของกฎหมายและสามารถผลักดันการพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่ ยิ่งกว่านั้น ผู้ให้ข้อมูลเห็นด้วยกับที่ร่างกฎหมายมีกลไกกำหนดให้มีเขตพัฒนาพิเศษ และ เขตส่งเสริมพิเศษทำให้ พื้นที่จังหวัดเดียวอาจมีเขตพัฒนาพิเศษหลายรูปแบบซึ่งสอดคล้องกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ และศักยภาพของแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลชี้ให้เห็นว่า ประเด็นสำคัญที่ควรมีในร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ คือ

- การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน
- การยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่
- การกำหนดให้พื้นที่มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสม
- การกำหนดให้ภาคเอกชน/ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา
- การเสริมสร้างเสริมสร้างขีดความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่
- การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
- การเชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายในและระหว่างประเทศ
- การมีมาตรการจัดการในมิติด้านความมั่นคง

ประเด็นที่น่าสนใจมากประเด็นหนึ่งที่คณะผู้วิจัยได้รับทราบคือ การที่ผู้ให้ข้อมูลแสดงความเห็นต่อแนวทางกฎหมายไทยที่ควรจะมีเพื่อผลักดันให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษว่า ผู้ให้ข้อมูลเห็นด้วยที่จะมีกฎหมายเพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเป็นการเฉพาะดังเช่น คณะผู้วิจัยในระยะที่ 1 ได้จัดทำขึ้น แต่ร่างกฎหมายฉบับนี้ ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในพื้นที่ เนื่องจากร่างกฎหมายฉบับนี้เมื่อเป็นกฎหมายจริง(Lex Lata) จะทำหน้าที่เพียง เปิด

โอกาสให้นักลงทุนต่างชาติ หรือนักลงทุนต่างพื้นที่มาทำการลงทุนในพื้นที่ต่างๆ ของไทยได้ง่ายขึ้น โดยที่คนในพื้นที่จะเป็นฝ่ายแพ้หรือเสียเปรียบตลอดเวลาอันเป็นการพัฒนาที่ไม่ยั่งยืน เนื่องจากคนในพื้นที่ถูกปิดกั้น โอกาสในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและศักยภาพในพื้นที่ที่ตนเองได้เปรียบหรือมีความถนัด แต่คนต่างพื้นที่กลับมีกลไกทางกฎหมายเข้าเข้ามาเอื้อประโยชน์ให้ ดังนั้นเพื่อให้ร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษสามารถเอื้อประโยชน์ให้เกิดความเท่าเทียมกันสำหรับคนทุกคนอันเป็นหลักการพื้นฐานอย่างหนึ่งในการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งสำหรับนักลงทุนจากต่างพื้นที่และคนในพื้นที่เอง จึงน่าที่จะต้องมีกลไกทางกฎหมายมาเสริมศักยภาพให้กับคนในพื้นที่โดยเฉพาะในเรื่องกของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น การเปิดโอกาสให้ปลูกไม้หวงห้ามในเชิงธุรกิจ การเปิดโอกาสให้เลี้ยงสัตว์ป่าคุ้มครอง / สัตว์ป่าสงวนในเชิงธุรกิจเพื่อเพิ่มปริมาณสัตว์ หรือการอนุญาตให้คนในพื้นที่ทำธุรกิจหมักและกลั่นเหล้าพื้นบ้านได้อย่างเสรีภายใต้การควบคุมความปลอดภัยของภาครัฐ เช่นนี้ จะทำให้คนไทยทุกคนที่มีความรู้และศักยภาพทางการเกษตรสามารถทำธุรกิจการเกษตรและแข่งกับนักลงทุนต่างชาติที่มีเงินลงทุนเยอะกว่าได้

2) การมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ให้ข้อมูลหลายจังหวัดได้แสดงให้เห็นถึงความกังวลของความเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้น อันเนื่องมาจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และย้ำว่าการพัฒนาต้องสอดคล้องกับความต้องการอย่างแท้จริงของคนในพื้นที่และทรัพยากรบุคคลในพื้นที่ ซึ่งในร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว มีกลไกเรื่องการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพียงแค่เรื่องการทำแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเท่านั้น แต่ในดำเนินการของเขตพัฒนาพิเศษไม่มีกลไกได้ปรากฏไว้ โดยเฉพาะในเรื่องส่วนประกอบของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ และความเชื่อมต่อระหว่างคนในพื้นที่กับคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษและผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ เพราะ ร่างกฎหมายฉบับนี้ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาคประชาสังคมมาก ทำให้ภาคประชาสังคมไม่มั่นใจและอาจถูกต่อต้านจากกลุ่มองค์กรอนุรักษ์ได้หากไม่มีมาตรการที่ชัดเจนพอ

3) อำนาจหน้าที่ของสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษ และเลขาธิการสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษ ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นว่าร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษนั้นคล้ายกับกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีสำนักงานกลางเพียงแห่งเดียว แต่หากจะออกแบบกฎหมายให้ใช้เป็นกฎหมายกลางของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จะต้องมีความชัดเจนในการจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือสำนักงานย่อย แยกจากสำนักงานส่วนกลางเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นยังมีกังวลเกี่ยวกับการซ้ำซ้อนกันของภารกิจของหน่วยงานในพื้นที่และภารกิจของสำนักงานคณะกรรมการเขตพัฒนาพิเศษที่จะดำเนินการจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายใหม่ ตลอดจนความสอดคล้องกันของแผนงานที่จะจัดทำขึ้นกับแผนงานที่มีอยู่และทำเสร็จเรียบร้อยแล้วในปัจจุบัน โดยเฉพาะผังเมืองของแต่ละจังหวัดที่มีการทำไว้แล้วเพราะกฎหมายกำหนดให้ยกเลิกผังเมืองเดิมจึงเห็นว่าเป็นการเสียงบประมาณโดยใช่เหตุ นอกจากนี้โครงสร้างสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษควรมีอำนาจหน้าที่และการรับมอบอำนาจที่ชัดเจนเพื่อให้ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

4) การจัดหาพื้นที่เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ มีข้อพิจารณาว่าในกรณีมีความจำเป็นในบางพื้นที่ ควรกำหนดแนวทางเพื่อให้สามารถขยายสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ไปยังที่ดินประเภทอื่นเพิ่มเติมได้หรือไม่ และในกรณีนำที่ดิน ส.ป.ก.มาใช้ ควรมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามมีผู้ให้ความเห็นว่าการที่ร่างกฎหมายเขียนโดยกำหนดให้ให้อำนาจทั้งปวง

ของกรมธนารักษ์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุนั้นเป็นอำนาจของสำนักงาน น่าจะขัดกับกฎหมายของกรมธนารักษ์ที่มีอยู่

5) การดำเนินการของเขตพัฒนาพิเศษ ควรมีการศึกษาวิจัยตลอดจนนำผลการศึกษาวิจัยมากำหนดแนวทางการพัฒนาด้านการสิ่งเสริมกิจกรรม/โครงการ/อุตสาหกรรม/บริการ ฯลฯ ที่ตรงกับเป้าหมายของรัฐและบริบทของแต่ละพื้นที่ เช่น ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ, ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูงและเทคโนโลยีชีวภาพ, ด้านการแปรรูปอาหารและผลิตภัณฑ์การเกษตร, ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ และด้านการแพทย์และสุขภาพ เป็นต้น

6) การพัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ผู้ประกอบการ และนักธุรกิจในพื้นที่ ควรมีการกำหนดเงื่อนไขหรือแนวทาง ตลอดจนองค์กรขับเคลื่อนให้มีการส่งเสริมผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย ไม่ใช่มุ่งเน้นให้พื้นที่รองรับการลงทุนจากผู้ลงทุนรายใหญ่ภายนอกเพียงอย่างเดียว ในส่วนตัวผู้ให้ข้อมูลมองว่า การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จะต้องมาพร้อมกับการส่งเสริมการศึกษาให้กับคนในพื้นที่ ให้คนในพื้นที่มีโอกาสทางการศึกษาเท่าเทียมกับนักลงทุนจากต่างพื้นที่ คนในพื้นมีจุดอ่อนในด้านภาษาต่างประเทศที่ยังไม่ทัดเทียมนักลงทุนจากต่างพื้นที่ทำให้ขาดโอกาสทางธุรกิจ (การเป็นคนกลางในการติดต่อกับนักลุงทุน หรือผู้ซื้อสินค้าในตลาดต่างประเทศ) นอกจากนี้ คนในพื้นที่ยังมีจุดอ่อนในเรื่องของทักษะการแก้ปัญหาในพื้นที่ของตนเอง ซึ่งนี่เป็นช่องว่างที่ทำให้นักลงทุนจากต่างพื้นที่เข้ามามีโอกาสทางธุรกิจในพื้นที่มากกว่าคนในพื้นที่ และนำมาซึ่งความขัดแย้งระหว่างคนในพื้นที่และคนจากต่างพื้นที่ในภายหลัง ดังนั้น หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจริง ๆ ควรมีการกำหนดในกฎหมายจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษให้มีเงื่อนไขการลงทุนระหว่างผู้ลงทุนและภาครัฐโดยกำหนดให้ โรงงานหรือสถานประกอบการทำหน้าที่เป็นสถานที่ฝึกอบรมหรือฝึกงานให้กับนักเรียน/คนในพื้นที่ เพื่อให้คนในพื้นที่ได้มีโอกาสได้พัฒนาทักษะศักยภาพของตนเองและรับการฝึกงานตลอดจนใช้เครื่องมืออุปกรณ์จริงระหว่างการเข้าฝึกงานด้วยรวมทั้งจะเป็นการสร้างงานให้คนในพื้นที่ด้วย และเมื่อนั้นสถานประกอบการจะกลายเป็นส่วนหนึ่งของคนในพื้นที่อย่างแท้จริง ตลอดจนลดความขัดแย้งระหว่างคนนอกพื้นที่และคนในพื้นที่เพราะคนในพื้นที่ได้ประโยชน์จากการเข้ามาลงทุนของนักลงทุน หรือนักลงทุนจากภายนอก/สถานประกอบการอาจตั้งสถาบันอบรมคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาฝีมือแรงงานป้อนโรงงานของตน เช่นเดียวกับ เครือ ซีพี ตั้งโรงเรียนสอนพนักงานของร้านเซเว่นอีเลเว่น หรืออาจจะมีการทำสัญญากำหนดสัดส่วนการลงทุนให้ผู้ลงทุนภายนอกต้องมีการลงทุนร่วม หรือถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับนักลงทุนหรือผู้ประกอบการในพื้นที่โดยภาครัฐเข้ามาเป็นคนกลางในการคุยสร้างความเข้าใจและความไว้เนื้อเชื่อใจระหว่างนักลงทุนภายนอกและคนในพื้นที่ ซึ่งทั้งสามแนวทางนี้จะเป็นแนวทางที่ทุกฝ่ายได้ประโยชน์ โดยผู้ประกอบการในพื้นที่จะมีส่วนช่วยนักลงทุนจากภายนอกในการทำความเข้าใจการตลาดและข้อได้เปรียบของคนในพื้นที่ ปัจจุบันของภาคการศึกษาของไทยในปัจจุบัน คือไม่ได้มีการนำเอาความต้องการของคนในพื้นที่เข้าไปบูรณาการในกำหนดหลักสูตรการศึกษาให้กับคนในพื้นที่ ทำให้ผู้เรียนที่สำเร็จการศึกษาออกมาได้ความรู้ที่ไม่อาจใช้ในพื้นที่ได้อย่างแท้จริงและไม่อาจตอบสนองตลาดแรงงานในพื้นที่ที่ตนอาศัยอยู่ได้ หากจะมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจะต้องเอาความต้องการแรงงานของสถานประกอบการในเขตพัฒนาพิเศษที่จะตั้งขึ้นและความต้องการแรงงานในท้องถิ่นพื้นที่นั้น ๆ มาบูรณาการกับการจัดการศึกษาและจัดให้มีหลักสูตรที่ตอบสนองความต้องการแรงงานดังกล่าวขึ้นใน

สถานศึกษาที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ เพื่อให้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาได้จริง ความท้าทายของการจัดการศึกษาและวิจัยในพื้นที่ คือการจัดหลักสูตรการศึกษาที่ตอบสนองความต้องการของพื้นที่ และเปลี่ยนวิธีคิดคนในพื้นที่ให้รู้จักคิดแก้ปัญหาของตนเอง พร้อมรับความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งผลักดันศักยภาพของคนในพื้นที่ให้นำข้อดีของตนที่มีอยู่มาใช้สร้างรายได้ให้ตนเอง เพราะคนในพื้นที่มีข้อดี คือ ความกล้าคิดนอกกรอบและมีเครือข่ายของตนเอง มีความรักพวกพ้องและรักพื้นที่ และมีความอดทน

7) แรงงานในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลมีความกังวลใจว่าจะมีการนำแรงงานจากต่างประเทศเข้ามาทำงานจนแย่งงานแรงงานในประเทศ

8) การลดความเหลื่อมล้ำในพื้นที่ กลไกในเรื่องการลดความเหลื่อมล่ำในร่างกฎหมายมีไม่ชัด หากเป็นไปได้ควรมีแนวทางที่ชัดเจนในเรื่องการบังคับถ่ายทอดเทคโนโลยีจากนักลงทุนต่างประเทศมาสู่คนในประเทศ หรือคนในพื้นที่บัญญัติไว้ หรือกำหนดให้มีสัญญารับการลงทุนโดยผู้ลงทุนต้องมีการการพัฒนาฝีมือแรงงานให้กับคนในพื้นที่เพื่อสร้างทักษะและลดความเหลื่อมล้ำให้กับคนในพื้นที่

9) สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลเห็นด้วยกับการที่ร่างกฎหมายมีกลไกการให้สิทธิประโยชน์ที่แตกต่างจากการลงทุนในพื้นที่อื่น ๆ ทำให้เกิดแรงจูงใจต่อนักลงทุนและเกิดความแตกต่างกับการรับรับการส่งเสริมการลงทุนทั่ว ๆ ไป โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

10) การสร้างความเข้าใจให้คนในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ทั้งหลายยังไม่เข้าใจความหมายของคำว่าเขตพัฒนาพิเศษและไม่ทราบว่า คนในพื้นที่จะได้ประโยชน์อะไรกันแน่

5.2.2 ผลการนำเอาร่างพระราชบัญญัติมาทดลองปรับใช้เพื่อแก้ไขปัญหาที่ปรากฏในพื้นที่ต่าง ๆ

จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พบว่า ในร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวมีกลไก 10 ประการ คือ

1. กำหนดให้มีการบูรณาการการทำงานของเจ้าหน้าที่ โดย
   - กำหนดให้รัฐมีหน้าที่กำหนดแนวทางการบริหารงานอย่างบูรณาการ
   - ให้อำนาจคณะรัฐมนตรีในการกำหนดให้มีการทำงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ อย่างบูรณาการภายในระยะเวลา
   - กำหนดให้มีแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร

2. กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ มีอำนาจเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าว หรือมีกฎหมายขึ้นใหม่ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษมีประสิทธิภาพ สะดวก และรวดเร็ว

3. กำหนดให้มีแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ได้แก่
   - แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม
   - แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
   - แผนการดำเนินงาน
   - แผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร

4. กำหนดให้มีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการทำแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

5. การกำหนดให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษนำที่ดินประเภทต่าง ๆ มาใช้ประโยชน์ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เช่น ที่ดิน สปก. ที่ราชพัสดุ

6. การกำหนดให้ถือว่าเลขาธิการหรือผู้ที่เลขาธิการมอบหมาย เป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

7. กำหนดให้ คณะกรรมการนโยบายมีอำนาจประกาศกำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมให้กับนักลงทุน

8. กลไกการรับเรื่องร้องเรียน

9. กำหนดให้มีกองทุนเพื่อการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชน ช่วยเหลือ หรือเยียวยาประชาชนและชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการและการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ / ส่งเสริมการศึกษาและให้ทุนการศึกษาแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตพัฒนาพิเศษหรือที่อยู่ใกล้เคียงซึ่ง ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ/ ค่าใช้จ่ายอื่นเพื่อส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

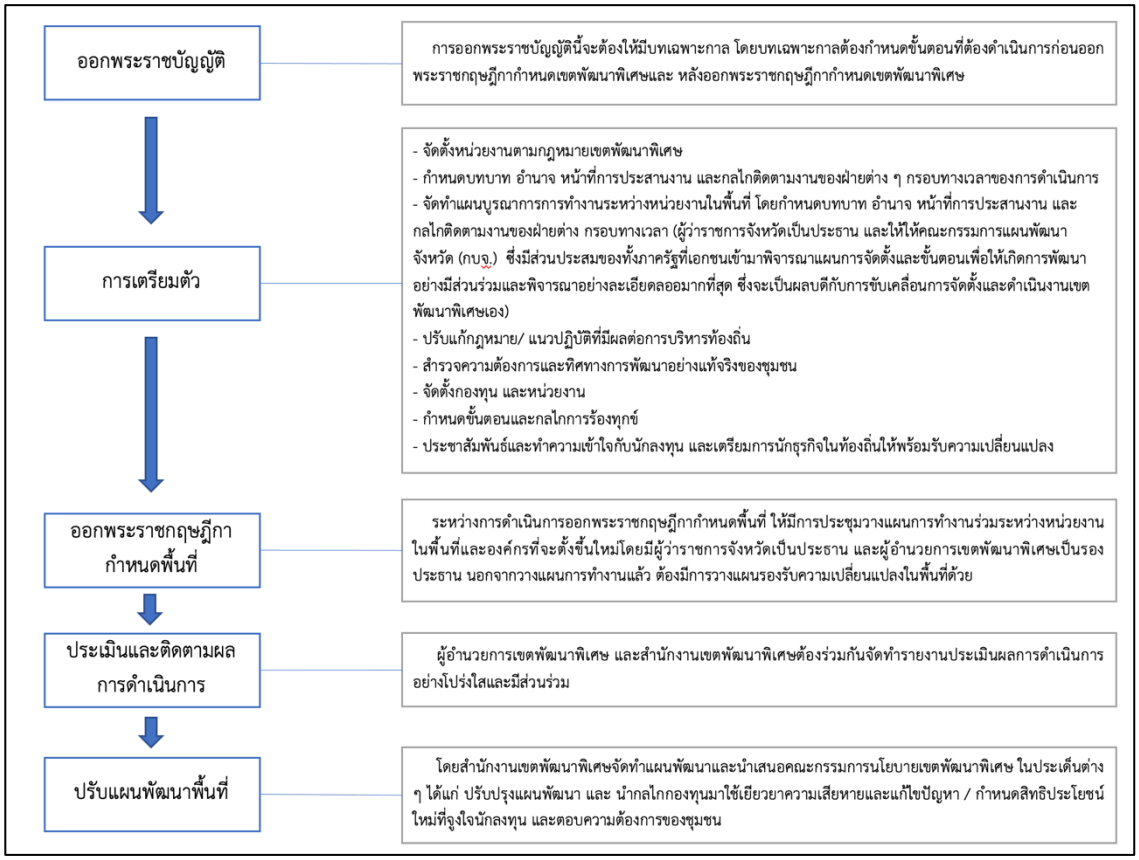
ตารางที่ 12 แสดงผลการนำเอาร่างพระราชบัญญัติมาทดลองปรับใช้เพื่อแก้ไขปัญหา

กลไก	ปัญหา	ผลการปรับใช้
การบูรณาการการทำงานของเจ้าหน้าที่	เจ้าหน้าที่ขาดการบูรณาการการทำงาน	แก้ไขได้
อำนาจเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง	- กฎหมายการศึกษาไม่กำหนดให้นำปัญหาในพื้นที่บรรจุเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการศึกษาในพื้นที่ - ร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษ ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนให้เสียงจากประชาชนสะท้อนไปสู่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ (หากมีการนำเสนอเข้าไปให้มีการพิจารณา) - การแก้ไขปัญหาสิทธิการใช้น้ำของแต่ละจังหวัด - ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุภาครัฐไม่เอื้อต่อการทำวิจัยชุมชนเพื่อพัฒนาทรัพยากรบุคคลในพื้นที่ - โครงสร้างส่วนราชการในพื้นที่ไม่รองรับกับการเปลี่ยนแปลงจากกระบวนการพัฒนา	แก้ไขได้ (หากมีการนำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการ)

	- กฎหมายไทยปัจจุบันไม่อนุญาตให้คนในพื้นที่นำศักยภาพที่มีอยู่มาใช้ได้อย่างเต็มที่	
การจัดทำแผน		-
กำหนดให้มีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	ประชาชนขาดการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนา	แก้ไขได้ (แต่ควรมีกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชนมากกว่านี้)
การกำหนดให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษนำที่ดินประเภทต่าง ๆ มาใช้ประโยชน์	การจัดหาพื้นที่จัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีอุปสรรค	แก้ไขได้
การกำหนดให้ถือว่าเลขาธิการหรือผู้ที่เลขาธิการมอบหมายเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ขั้นตอน และหน่วยงานที่จะต้องขออนุญาตเพื่อทำกสารลงทุนและประกอบกิจการมีเป็นจำนวนมากจนเป็นอุปสรรคต่อการลงทุน	แก้ไขได้
กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายมีอำนาจประกาศกำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมให้กับนักลงทุน	สิทธิประโยชน์ในพื้นที่ไม่จูงใจนักลงทุน / กิจการที่ผู้ลงทุนต้องการลงทุนไม่อยู่ในประเภทกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	แก้ไขได้
กลไกการรับเรื่องร้องเรียน	ประชาชนได้รับผลกระทบจากกระบวนการพัฒนา	แก้ไขได้
กำหนดให้มีกองทุนเยียวยา	ประชาชนได้รับผลกระทบจากกระบวนการพัฒนา	แก้ไขได้
- ไม่มีกลไกประชาสัมพันธ์การทำงานและสร้างความเข้าใจรวมทั้งรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่	ประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษ	ควรมีการเพิ่มกลไกส่วนนี้
- ไม่มีกลไกเสริมศักยภาพคนในพื้นที่และลดความเหลื่อมล้ำระหว่างคนในพื้นที่กับนักลงทุนภายนอก	ผู้ประกอบการท้องถิ่นไม่มีศักยภาพพอที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการภายนอกที่เข้ามาลงทุน	ควรมีการเพิ่มกลไกส่วนนี้

จากตารางจะเห็นได้ว่าปัญหาในพื้นที่ที่ได้มีการนำเสนอขึ้นมาสามารถถูกแก้ได้ด้วยร่างกฎหมายฉบับดังกล่าว แต่มีประเด็นที่ควรเพิ่มเติม คือ กลไกประชาสัมพันธ์การทำงานและสร้างความเข้าใจ รวมทั้งรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ กลไกเสริมศักยภาพคนในพื้นที่ และลดความเหลื่อมล้ำระหว่างคนในพื้นที่กับนักลงทุนภายนอก

เพื่อให้การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษประสบความสำเร็จ และสามารถสร้างประโยชน์ในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดที่ได้ทำการศึกษาทั้งในการศึกษาของระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ได้อย่างยั่งยืน โดยมีการบูรณาการการทำงานในพื้นที่อย่างแท้จริง ผู้วิจัยได้เสนอแนวทาง และขั้นตอนในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษได้ดังภาพที่ 22 ซึ่งแสดงถึงขั้นตอนของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คำอธิบายถึงกิจกรรมของแต่ละขั้นตอน เพื่อแสดงให้เห็นถึงวิธีการดำเนินงานของแต่ละขั้นตอน



ภาพที่ 22 ขั้นตอนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และการดำเนินงานของแต่ละขั้นตอน

ที่มา : คณะผู้วิจัย

บทสรุป

จากการศึกษาชี้ให้เห็นว่า นโยบายของไทยปัจจุบัน เน้นไปที่การใช้เขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่สร้างรายได้ให้ประเทศ และไม่มีนโยบายสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม แต่สนับสนุนให้หัวเมืองมีการขยายตัวเพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ในส่วนนโยบายของกลุ่มจังหวัดและ

จังหวัดเอง ชี้ให้เห็นว่านโยบายของจังหวัดเอง บางแห่งก็พร้อมที่จะรับมือกับความเปลี่ยนแปลงไปสู่การเป็นเมืองขนาดใหญ่ และบางแห่งก็ไม่พร้อมสำหรับรับมือกับการเปลี่ยนแปลง ต้องมีการเตรียมการ

ในส่วนลักษณะเฉพาะทางกฎหมาย ข้อมูลชี้ให้เห็นว่า ซึ่งปรากฏในพื้นที่ที่มีการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษแล้ว เช่นพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และ พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 ซึ่งมีประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นกรณีเฉพาะขึ้น ในขณะเดียวกันพื้นที่ภาคเหนือ ตอนล่างมีรายงานสภาพปัญหาการบูรณาการการทำงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และกฎระเบียบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ต่างกัน ทำให้ไม่อาจทำหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ซึ่งอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งและการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษในอนาคต คงมีเพียงปัญหาการปฏิบัติราชการในท้องที่ซึ่งขาดการบูรณาการและอาจเป็นอุปสรรคขัดขวาง ทำให้การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษช้าออกไปหรือขัดขวางการดำเนินงานเขตพัฒนาพิเศษที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ในส่วนปัญหาที่คนในพื้นที่กังวล คือ การขาดมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนา การบูรณาการการทำงานของภาครัฐ ความเหลื่อมล้ำระหว่างนักลงทุนในพื้นที่และนักลงทุนภายนอก จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทั้งสามภาคส่วนทั้งสามฝ่ายให้ข้อมูลตรงกันว่าปัจจุบันภาคราชการของไทยมีปัญหาเรื่องการบูรณราการการทำงาน และความท้าทายของการออกกฎหมายและจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษใหม่ คือ การบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และหน่วยงานที่จะมีขึ้นใหม่ในอนาคต

และท้ายสุดข้อมูลในส่วนการนำร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษซึ่งมีการร่างและพัฒนาในโครงการระยะที่ 1 ไปทดลองปรับใช้กับปัญหาในพื้นที่ต่าง ๆ ชี้ให้เห็นว่า ร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวมีประโยชน์ และสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้ โดยเฉพาะปัญหาการบูรณาการการทำงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ การจัดหาพื้นที่เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ แต่ควรมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในส่วนของการเปิดโอกาสให้ความเห็นของประชาชนในพื้นที่ ได้เข้าไปสู่ผู้มีอำนาจกำหนดนโยบายและตัดสินใจที่จะมีผลต่อพื้นที่ต่าง ๆ อันได้แก่ กรรมการในคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ ซึ่งไม่มีหลักเกณฑ์และขั้นตอนกำหนดไว้ ยิ่งกว่านั้นควรมีกลไกที่ชัดเจน และให้ความสำคัญกับการลดความเหลื่อมล้ำในพื้นที่ระหว่างนักลงทุนภายนอกฝ่ายหนึ่งและ คนในพื้นที่ กับนักลงทุนหรือนักธุรกิจในพื้นที่อีกฝ่ายหนึ่งด้วย

บทที่ 6
สรุปผลการศึกษา

การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และเพื่อจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ ภาคเหนือตอนล่าง 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร มีข้อสรุป ดังต่อไปนี้

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 สรุปผลการวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยระดับมหภาค

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคือ จังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ เศรษฐกิจหลักที่สำคัญได้แก่ ภาคบริการ ภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม ด้านการเกษตร พื้นที่ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูก พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดนครสวรรค์มีโรงงานมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ โดยจังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนแรงงานมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ และเป็นแรงงานที่มีศักยภาพและทักษะที่ดี สภาพภูมิเศรษฐกิจ-สังคมเอื้อต่อการพัฒนาภาคธุรกิจบริการ สภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรมมีศักยภาพสำหรับภาคธุรกิจบริการ เช่น งานแสดงสินค้า งานประชุมวิชาการ บริการทางการศึกษา ธุรกิจบริการสุขภาพและทางการแพทย์ และธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น มีสถาบันการศึกษาที่รองรับและสนับสนุนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแนวทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและยั่งยืน ได้มาตรฐานและปลอดภัยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ชูการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ ส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทาง รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากสุด คือจังหวัด นครสวรรค์ รองลงมา คือ จังหวัดอุทัยธานี จังหวัด

กำแพงเพชร และจังหวัดพิจิตร ตามลำดับ ส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด กำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร ตามลำดับ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญของประเทศมีโครงข่ายโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางราง และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) และตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) โดยมีจังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลาง ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามีการเติบโตและเกิดประสิทธิภาพทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ที่สำคัญของแต่ละจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ คือ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตย น้ำตาลสดเกยชัย จังหวัดกำแพงเพชร คือ กล้วยไข่ จังหวัดพิจิตร คือ ส้มโอท่าข่อยเมืองพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี คือ ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี สำหรับการเปรียบเทียบศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า ด้านเศรษฐกิจ คือ จังหวัดกำแพงเพชร ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ คือจังหวัดนครสวรรค์ ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ลำดับที่ 1 ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว ลำดับที่ 3 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 4 การค้าการลงทุน ลำดับที่ 5 ด้านอุตสาหกรรม และลำดับที่ 6 ด้านบริการสุขภาพ ตามลำดับ

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือ ในด้านปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political) มีนโยบายผลักดันกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในด้านการการท่องเที่ยวโดยให้กลุ่มจังหวัดสามารถจัดทำแผนหรือโครงการเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดผล อีกทั้งมีนโยบายส่งเสริมการผลิตอาหารปลอดภัยให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ เนื่องจากความต้องการของตลาดมีมากมายทั้งในและต่างประเทศจึงเป็นโอกาสสร้างรายได้ของเกษตรกร เพื่อสร้างรสร้างแรงจูงใจให้เกษตรกรผลิตอาหารปลอดภัยเพื่อป้อนตลาดโลก จึงจัดทำโซนนิ่งภาคเกษตร สร้างมาตรฐาน สร้างความน่าเชื่อถือ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ยังมีนโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๒ มีวัตถุดิบทางการเกษตรหลายอย่างที่สามารถมาพัฒนาเป็นพลังงานทดแทน เช่น พืช แกลบ เศษไม้ เป็นต้น พลังงานทดแทนจะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของประชาชนได้ทางหนึ่ง ทิศทางในอนาคตพลังงานจะเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศ เนื่องจากประเทศไทยพึ่งพิงพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน พลังงานทดแทนจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือก ด้านเศรษฐกิจแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วยประเทศไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนาน) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกันโดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การบริการ และการเพิ่มขีดความสามารถ และโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีตลาดโลก เป็นโอกาสที่กลุ่มจังหวัดฯ ซึ่งอยู่บนแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) มีโอกาสในช่องทาง

การตลาดในประเทศอนุภูมิภาคได้กว้างขวางมากขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ GMS ทำให้กลุ่มจังหวัดฯ มีโอกาสในการพัฒนาระบบขนส่งและคลังสินค้าเพื่อรองรับเส้นทางการพัฒนา NSECอีกทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC) เป็นโอกาสสำคัญในการขยายตลาดส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์อาหารไปยังภูมิภาคอาเซียนได้แก่ ข้าว น้ำตาลทราย กลุ่มสินค้าวัตถุดิบอาหารสัตว์ ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูป ไก่เนื้อ ไข่ไก่ ผลไม้ จึงเป็นโอกาสที่จะต้องเตรียมการรองรับขยายการผลิต แต่ต้องสอดคล้องกับชนิดคุณภาพมาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ ในด้านสังคมและเทคโนโลยีนั้น มีการรักษาศิลปวัฒนธรรมประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น ของคนท้องถิ่นเป็นรากฐานของสังคมให้เข้มแข็งและความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E – commerce มากขึ้น ส่งผลให้การขยายตัวทางการค้าผ่านระบบ Internet เป็นไปอย่างกว้างขวาง สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศกลายเป็นสิ่งจำเป็นของการดำรงชีวิตไปแล้ว ดังนั้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการระดับต่าง ๆ มีความรู้ ความเข้าใจ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศในมติของการดำเนินธุรกิจ เป็นสิ่งที่ควรให้ความสนใจและสนับสนุนโดยเฉพาะเทคโนโลยีในด้านการพัฒนาทางด้านการเกษตร

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคืออุดรธานี อันดับ 2 ได้แก่ จังหวัดเลย อันดับ 3 จังหวัดหนองคาย อันดับ 4 จังหวัดหนองบัวลำภู และ อันดับ 5 จังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่าการค้าชายแดน 74,426.44 ล้านบาท โดยมีมูลค่าส่งออก 60,984.16 ล้านบาทและมูลค่านำเข้า 13,442.28 ล้านบาท ภาคการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตทางการเกษตรสูงที่สุดคือ อ้อยโรงงาน จังหวัดที่ผลิตได้มากที่สุดคือ อุดรธานี ผลผลิตอันดับ 2 คือ มันสำปะหลัง จังหวัดที่ผลิตได้มากที่สุดคือ จังหวัดเลย และผลผลิตอันดับ 3 คือ ข้าวนาปี จังหวัดที่ผลิตได้มากที่สุดคือ จังหวัดอุดรธานี โดยกลุ่มจังหวัดมีวิสัยทัศน์ในการผลักดันการเกษตรชั้นนำเกษตรกรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้มีอาชีพ มีรายได้ และนำผลผลิตจากการเกษตรชั้นนำเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ตามความต้องการของตลาด ด้วยเทคโนโลยีนวัตกรรมชั้นนำ ซึ่งด้านอุตสาหกรรมพบว่าจังหวัดที่มีมูลค่าการลงทุนมากที่สุดคือจังหวัดหนองคาย ตามด้วยอุดรธานี และหนองบัวลำภู ด้านการท่องเที่ยวอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากที่สุดเป็นอันดับที่1 รองลงมาอันดับ 2 คือจังหวัดหนองคาย อันดับ 3 จังหวัดเลย อันดับ 4 จังหวัดบึงกาฬมี และอันดับ 5 จังหวัดหนองบัวลำภูมี ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวสอดคล้องกับจำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัด โดยที่จังหวัดอุดรธานี มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาอันดับ 2 คือจังหวัดหนองคาย อันดับ 3 จังหวัดเลย อันดับ 4 จังหวัดบึงกาฬ และอันดับ 5 จังหวัดหนองบัวลำภู ด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญตามแต่ละจังหวัด เช่น งานประเพณีชนสามเผ่าชาวศรีธาตุ งานแห่บุญ

บั้งไฟ ของจังหวัดอุดรธานี งานนมัสการหลวงพ่อพระใสของจังหวัดหนองคาย งานประเพณีบุญหลวง และการละเล่นผีตาโขนของจังหวัดเลย งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราชและงานกาชาดจังหวัด งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณของจังหวัดหนองบัวลำภู เป็นต้น โดยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีชนเผ่าที่หลากหลายเช่น กลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มคนเวียดนาม ชาวไทใต้ และกลุ่มคนจีน-ญวน เป็นต้น

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือ ในด้านปัจจัยด้านการเมืองและนโยบาย (Political) มีนโยบายสนับสนุนเขตอุตสาหกรรม และจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่กลุ่มจังหวัด นโยบายเร่งพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงมีการส่งเสริมการพัฒนาเกษตรมาตรฐานสูง การส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตอีกทั้งยังส่งเสริมให้ประชาชนมีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำมีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามโครงสร้างพื้นฐานภายในกลุ่มจังหวัดยังมีประสิทธิภาพที่ดีไม่เพียงพอ และยังพบปัญหาการลักลอบเข้าเมือง ขนย้ายสินค้าผิดกฎหมาย และการกระทำผิดกฎหมายบริเวณชายแดนอยู่ ด้านเศรษฐกิจมีที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงติดต่อกับ 3 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว เวียดนาม และจีนและมีช่องทางและมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงภูมิภาคอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน ที่หลากหลายทำให้การค้าชายแดนในพื้นที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีศักยภาพในการปลูกสินค้าเกษตรที่สูง เช่น ยางพารา (มีพื้นที่และสัดส่วนปริมาณปลูกยางพารามากที่สุดในภาคอีสาน) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และอ้อยโรงงาน ซึ่งจะสอดคล้องกับการท่องเที่ยวที่จะเป็นการสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ และมีความสัมพันธ์กับด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตร ในเส้นทางการท่องเที่ยวนั้นจะต้องส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่ และกลุ่มเกษตรกรสามารถสร้างรายได้จากการขายสินค้าทางการเกษตร OTOP และสินค้าแปรรูปต่าง ๆ ได้ ถนนที่เชื่อมโยงสู่กลุ่มจังหวัดนั้น จะต้องเป็นถนนที่มีความปลอดภัยสามารถเดินทางท่องเที่ยว และขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกสบาย สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนว่าถ้าได้ตัดสินใจมาลงทุนภาคอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 แล้ว จะต้องเป็นฐานการผลิตที่มีศักยภาพได้แรงงานมีการพัฒนาความรู้ และทักษะที่จำเป็นต่อการผลิต สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ กลุ่มจังหวัดยังขาดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่จะดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Historical and Cultural Attraction) หรือ Man-made มีน้อยมาก รวมถึงสิ่งอนวยความสะดวก (Facilities) ที่รองรับการเดินทางท่องเที่ยว การเข้าถึงได้ (Accessibilities) ของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจจำนวนมาก (พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ) อาจส่งผลกระทบในด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น ด้านสังคม มีทุนทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่โดดเด่นแตกต่าง ได้แก่ มรดกโลกบ้านเชียง ผีตาโขน (และอื่น ๆ ที่โดดเด่นกว่าพื้นที่อื่น) อีกทั้งประชาชนได้รับการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคที่ค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามปัญหาที่พบคือ การเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุที่อาจส่ง

ผมต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ จึงต้องให้ความสำคัญเพื่อเตรียมพร้อมการเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุที่กำลังพบได้ทั่วโลก ด้านเทคโนโลยีมีการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี 4.0 และ ICT เข้ามาใช้ในการพัฒนา มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สร้างความสมดุลระหว่างคนกับธรรมชาติ เน้นการพัฒนาศักยภาพของประชาชน กำลังแรงงาน เกษตรกร และผู้ประกอบการให้สามารถแข่งขันกับตลาดเศรษฐกิจและประชาคมอาเซียนโดยการใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนากลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความเข้มแข็งและยั่งยืนต่อไป

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ศักยภาพที่สำคัญของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดคือ การมีพื้นที่ติดกับลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว จะพบว่านับตั้งแต่จังหวัดนครพนม-จังหวัดมุกดาหาร -อำนาจเจริญมาจนถึงจังหวัดอุบลราชธานีถือว่าเป็น 4 จังหวัด ที่มีพื้นที่ติดกับเขตประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กรณีศักยภาพที่ติดกับลุ่มน้ำโขงนี้สะท้อนออกมาให้เห็นภายใต้ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดเกี่ยวกับการค้าชายแดน รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรม ดังจะพบว่าจังหวัดนครพนมตรงข้ามกับ สปป.ลาว แขวงคำม่วน มีการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมเกี่ยวกับวิถีลุ่มน้ำโขง วัฒนธรรมศาสนาพระธาตุต่างๆ รวมทั้งวัฒนธรรมประเพณีเกี่ยวกับชาติพันธุ์ซึ่งมีความหลากหลายเป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ขณะเดียวกันที่จังหวัดมุกดาหารก็มีพื้นที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ในแง่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ล้วนเป็นศักยภาพที่เกิดขึ้นจากมีพื้นที่ติดลำน้ำโขง เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพ นอกนากนี้อำเภอชานุมานของจังหวัดอำนาจเจริญก็เช่นเดียวกัน ศักยภาพของแม่น้ำโขงทำให้อำเภอชานุมานเป็นอำเภอที่มีการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวกับสปป.ลาว เช่นเดียวกันกับจังหวัดอุบลราชธานีซึ่งมีที่ตั้งติดกับแขวงสำคัญสำคัญของ สปป.ลาวคือแขวงจำปาสักและแขวงสาละวัน ล้วนเป็นศักยภาพที่ส่งผลให้เกิดมูลค่าการค้าขาย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนที่จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นจังหวัดขนาดใหญ่และมีการค้าชายแดนกับสปป.ลาวมาอย่างยาวนาน จึงถือว่าเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและด้านหนึ่งเพราะเป็นจังหวัดที่มีลำน้ำโขงที่ไหลผ่าน ศักยภาพที่สำคัญของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดคือ การมีพื้นที่ติดกับลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว ดังที่คณะวิจัยได้เสนอแผนที่กายภาพให้เห็น จะพบว่านับตั้งแต่จังหวัดนครพนม-จังหวัดมุกดาหาร -อำนาจเจริญมาจนถึงจังหวัดอุบลราชธานีถือว่าเป็น 4 จังหวัด ที่มีพื้นที่ติดกับเขตประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กรณีศักยภาพที่ติดกับลุ่มน้ำโขงนี้สะท้อนออกมาให้เห็นภายใต้ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดเกี่ยวกับการค้าชายแดน รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรม ดังจะพบว่าจังหวัดนครพนมตรงข้ามกับ สปป.ลาว แขวงคำม่วน มีการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมเกี่ยวกับวิถีลุ่มน้ำโขง วัฒนธรรมศาสนาพระธาตุต่างๆ รวมทั้งวัฒนธรรมประเพณีเกี่ยวกับชาติพันธุ์ซึ่งมีความหลากหลายเป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ขณะเดียวกันที่จังหวัดมุกดาหารก็มีพื้นที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ในแง่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ล้วนเป็นศักยภาพที่เกิดขึ้นจากมีพื้นที่ติดลำน้ำโขง เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพ นอกนากนี้อำเภอชานุมานของจังหวัดอำนาจเจริญก็เช่นเดียวกัน ศักยภาพของแม่น้ำโขง

ทำให้อำเภอชานุมานเป็นอำเภอที่มีการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวกับสปป.ลาว เช่นเดียวกันกับจังหวัดอุบลราชธานีซึ่งมีที่ตั้งติดกับแขวงสำคัญสำคัญของ สปป.ลาวคือแขวงจำปาสักและแขวงสาละวัน ล้วนเป็นศักยภาพที่ส่งผลให้เกิดมูลค่าการค้าขาย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนที่จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นจังหวัดขนาดใหญ่และมีการค้าชายแดนกับสปป.ลาวมาอย่างยาวนาน จึงถือว่าเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและด้านหนึ่งเพราะเป็นจังหวัดที่มีลำน้ำโขงที่ไหลผ่าน

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือ มีนโยบายการสนับสนุนและส่งเสริมการค้าการลงทุนกับประเทศในกลุ่มอาเซียน รัฐบาลจึงมีการวางแผนและผลักดันโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่มากขึ้นทั้งระบบถนน และระบบราง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและฟื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ที่ดี โดยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถผ่านเข้าไปจีนได้ อย่างไรก็ตาม สาธารณรัฐประชาชนจีน จะยอมรับสินค้าประเภทผลไม้จากประเทศไทยตามกระบวนการCIQ ในกรณีที่ส่งผ่านทางสะพานมิตรภาพ 2 (จังหวัดมุกดาหาร) เท่านั้น แต่สำหรับสินค้าผลไม้ที่ส่งผ่านมาทางสะพานมิตรภาพ 3 (จังหวัดนครพนม) จะส่งออกไปได้ถึงเฉพาะประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ปัจจัยด้านเศรษฐกิจเป็นประตูเชื่อมโยงระหว่างไทย ไปสู่สปป. ลาว และเวียดนามมีแนวโน้มการค้าผ่านชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกับ สปป. ลาว ที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุด โดยสินค้านำเข้ายังเป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ วัตถุดิบ ในขณะที่สินค้าส่งออกมีทั้งสินค้าอุปโภค บริโภค และวัตถุดิบ มียอดขายผลิตภัณฑ์ OTOP ที่โตต่อเนื่อง แต่ในอัตราที่ถือว่าค่อนข้างต่ำหากเทียบกับกลุ่มจังหวัด อื่น ๆ ของรายได้จาการขายสินค้า OTOP โดยจังหวัดสกลนครมีสัดส่วนการจำหน่ายสูงสุดที่สุด และมีแหล่งท่องเที่ยว และประเพณีทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่โดนเด่น ซึ่งประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมะ รวมถึงเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีประเพณี วัฒนธรรมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างมากเนื่องจากในอดีตพื้นที่สองฝั่งลำน้ำโขงเคยเป็นอาณาบริเวณเดียวกันก่อนถูกแบ่งแยกออกเป็นสองประเทศทำให้มีความใกล้ชิดกับประเทศเพื่อนบ้านมีการส่งเสริมการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีทางการเกษตรที่เหมาะสมได้มาตรฐาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มจำนวนผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปอีกด้วยนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาลและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทำให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ อย่างไรก็ตามปัญหากฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกฎหมายการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา และประเทศไทยกับประเทศลาวเรื่องข้อบังคับการใช้บริการบริษัทนำเที่ยวของประเทศลาวและมัคคุเทศก์ในพื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อรายได้ที่จะเข้ามาอีกด้วย

กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคือสงขลา อันดับ 2 จังหวัดนครศรีธรรมราช อันดับ 3 จังหวัดกระบี่ อันดับ 4จังหวัดตรัง

และอันดับ 5 จังหวัดพัทลุง โดยพืชไร่ที่มีผลผลิตมากที่สุดคือปาล์มน้ำมัน 6,239,830 ตัน รองลงมาคือ ยางพารา 1,488,344ตัน ข้าวนาปี 301,511 ตัน และข้าวนาปรัง 89,382 ตันตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดคือจังหวัดกระบี่ ตามด้วยนครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สงขลาตามลำดับ จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่า จำนวนโรงงานที่จดทะเบียนกับอุตสาหกรรม จังหวัดสงขลามีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช อันดับที่ 3 คือ ตรัง อันดับที่ 4 กระบี่ และอันดับที่ 5 พัทลุง 10 แห่ง เมื่อพิจารเงินลงทุนพบว่าอันดับ 1 คือ สงขลา อันดับที่ 2 คือ กระบี่ อันดับที่ 3 นครศรีธรรมราช อันดับที่ 4 ตรัง และอันดับที่ 5 พัทลุง ด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จังหวัดที่มีรายได้การท่องเที่ยวมากที่สุดคือ กระบี่ รองลงมาอันดับที่ 2 คือ สงขลา อันดับที่ 3 นครศรีธรรมราช อันดับที่ 4 ตรัง 9 และอันดับที่ 5 พัทลุง โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุดคือ สงขลา กระบี่ นครศรีธรรมราช พัทลุง และตรัง ตามลำดับ ด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้เป็นดินแดนแห่งหมู่เกาะและท้องทะเลอันงดงามอีกทั้งยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติมากมาย นอกจากนี้ศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ยังโดดเด่นมีเอกลักษณ์ เช่น ดนตรีพื้นบ้านดนตรีโนรา มโนราห์ หนังตะลุง เพลงพื้นบ้านที่ขับร้องต่อ ๆ กันมาแตกต่างกันไปตามเทศกาล เช่น เพลงเรือ เพลงบอก เพลงนาคำตัก เพลงกล่อมนาคหรือเพลงแห่นาค ส่วนที่ร้องไม่จำกัดโอกาสก็มี เช่น เพลงตันหยง ซึ่งนิยมร้องในงานบวช งานแต่งงาน งานขึ้นนปีใหม่ และงานมงคลต่าง ๆ

กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยระดับมหภาค (PEST Analysis) ได้คือรัฐบาลมียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) ที่ชัดเจนและมีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาระดับพื้นที่อีกทั้งแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) แผนงาน IMT-GT มุ่งเน้นการขับเคลื่อนโครงการเร่งด่วนเพื่อความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค IMT-GT(Priority Connectivity Projects) เพื่อให้เป็นอนุภูมิภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน โดยมีโครงการที่สามประเทศมีแผนงานเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ MT-GT ของทั้งสามประเทศ เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมและด้านการส่งเสริมการเชื่อมโยงด้นโลจิสติกส์ชื่อมโยงภายในแต่ละประเทศกับอนุภูมิภาค IMT-GTเพื่อรองรับ การขยายตัวด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคโดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ด้านเศรษฐกิจเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีการให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อมทำให้มีโอกาสในการเพิ่มการลงทุนของผู้ประกอบการได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Comidor เศรษฐศาสตร์ Region : NCER) ของประเทศมาเลเซีย ทำให้กลุ่มจังหวัดเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (Gate Way) โดยเฉพาะการค้าและการขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้านใต้และนานาชาติ อีกทั้งยังมีนิคม

อุตสาหกรรมภาคใต้ (ตำบลฉลุง) ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมทั้งในประเทศไทยและประเทศมาเลเซียอีกด้วยอย่างไรก็ตามวิกฤตเศรษฐกิจโลก การกีดกันทางการค้าในรูปแบบต่าง ๆ เช่น Food Safety ทางด้านการประมง ผลผลิตทางการเกษตร ส่งผลให้กำลังซื้อลดลง เกิดภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศยุโรปทำให้นักท่องเที่ยวในกลุ่มดังกล่าวลดลง รวมถึงราคายางพาราและปาล์มน้ำมันที่ลดลงเนื่องจากการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราและปาล์มน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ และในประเทศภูมิภาคอินโดจีนรวมถึงประเทศจีนจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อความต้องการและราคา ด้านสังคม มีทรัพยากรที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศมีความโดดเด่นและมีชื่อเสียงระดับโลก ที่เกี่ยวข้องทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมทั้งยังเป็นศูนย์กลางพระพุทธศาสนาของภูมิภาคอีกด้วย อย่างไรก็ตามปัญหาสังคมที่พบคือความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น รวมถึงการบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะและปัญหาน้ำเสีย ขยะมูลฝอย มลพิษอีกด้วยด้านเทคโนโลยี มีการใช้เทคโนโลยี ในการเกษตรแปรรูปและเทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงาน แต่พบว่ายังขาดการส่งเสริมการใช้และการพัฒนาเทคโนโลยีที่สูงขึ้นเพื่อส่งเสริมการแปรรูปสินค้าทางเกษตรให้มีมูลค่ามากยิ่งขึ้น

6.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับตากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ระดับประเทศ ในด้านการยกกระดับเทคโนโลยี เพิ่มทักษะแรงงาน และพัฒนาอุตสาหกรรมด้วยนวัตกรรมที่ทำให้เกิดการลดต้นทุนหรือเพิ่มมูลค่า ก่อให้เกิดการเข้ามาของแรงงานที่มีทักษะความสามารถ และความเชี่ยวชาญ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการเกิดเขตพัฒนาพิเศษช่วยสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง ให้กับประเทศ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่และประชาชนทั่วประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้น เกิดการจ้างงานใหม่ มีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเนื่องจากการสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวได้มากขึ้น อีกทั้งยังส่งผลให้การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีมูลค่าสูงขึ้น นำไปสู่รายได้ในภาพรวมของประเทศที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (Gross Domestic Product: GDP) ที่จะสูงขึ้น ทำให้ภาครัฐมีรายได้จากภาษีมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีโอกาสที่จะเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เกิดปัญหาการเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย ก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมที่ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม การลักลอบขนส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย การใช้ความรุนแรง การก่อการร้าย จี้ปล้น โจรกรรมทรัพย์สิ เป็นต้น นอกจากนี้การเกิดเขตพัฒนาพิเศษยังมีโอกาสที่เกิดปัญหาการพัฒนาคนไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบในภาพรวมระดับประเทศ

การเกิดเขตพัฒนาพิเศษทำให้เกิดผลประโยชน์ต่อพื้นที่และชุมชน ทั้งช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตจากการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งภาคเหนือตอนล่าง 2 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในด้านสำคัญคือด้านการท่องเที่ยว และด้านการเกษตร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านสำคัญคือ ด้านการค้าชายแดน และการเกษตร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านสำคัญคือ ด้านการเกษตร ด้านการค้า และด้านการท่องเที่ยว และภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเกษตร ด้านการท่องเที่ยว และด้านการค้าชายแดน ซึ่งส่งผลให้ผลิตภัณฑ์จังหวัด กลุ่มจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสูงขึ้น

6.1.3 สรุปผลการจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

จากการจัดทำแผนที่นำทาง แผนงานและโครงการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษทั้ง 5 กลุ่มจังหวัด โดยแต่ละกลุ่มจังหวัดมีเป้าหมายในการพัฒนาดังนี้ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเป้าหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ การผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ อีกทั้งต้องการส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงการพัฒนาการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค และการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัยและยั่งยืนยกระดับสู่สากล กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีเป้าหมายในการพัฒนาช่องทางคมนาคมระหว่างประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเชื่อมโยงทางการค้าและการบริการให้เป็นพื้นที่ชายแดนยุทธศาสตร์ด้านการค้า และการพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรมาตรฐานสูงมุ่งต่อยอดไปสู่การผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตด้วยนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้รวมถึงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เชิงนิเวศ วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับพื้นที่สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีเป้าหมายพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง มีการส่งเสริม สนับสนุน กิจกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นที่แพร่หลายไปทั่วโลก และส่งเสริมการเกษตรด้วยนวัตกรรม การท่องเที่ยว 3 ธรรม เชื่อมโยง 3 ประเทศ มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) การพัฒนาเกษตรปลอดสารพิษและอุตสาหกรรมการเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งพัฒนาสินค้าการเกษตรปลอดภัยที่เชื่อมไปยังภูมิภาคอินโดจีน รวมถึงการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาผู้ประกอบการ เพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน และการค้าระหว่าประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีเป้าหมายในการพัฒนากระบวนการผลิต แปรรูป การจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์ เกษตรชีวภาพทั้งระบบ และบริหารจัดการน้ำให้เพียงพอต่อการเกษตร การส่งเสริมการผลิตและแปรรูปโดยใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม

มูลค่าผลผลิตทางการเกษตร และการพัฒนาเมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองชายแดน การพัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นไปสู่มาตรฐานสากล รวมถึงพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและแหล่งท่องเที่ยวชุมชนให้ได้มาตรฐานตามแนวทาง BCG กลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร มีเป้าหมายในการพัฒนาศูนย์กลางแปรรูปเกษตรและการประมงรวมถึงผลิตภัณฑ์ทางทะเล โดยยกระดับเกษตรกรรายย่อยให้มีความสามารถในการผลิตและแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่ที่มีชื่อเสียง และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค จากการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกและประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันออกไปยังท่าเรือหลักในประเทศจีน

โดยสามารถสรุปการจัดอันดับด้านศักยภาพที่เป็นจุดเด่นและต้องการส่งเสริมของทั้ง 5 กลุ่มจังหวัดโดยอันดับที่ 1 คือด้านการเกษตร ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาการผลิตและแปรรูปสินค้าการเกษตรด้วยการใช้นวัตกรรมให้เป็นเกษตรมูลค่าสูง และการพัฒนาเกษตรปลอดสารพิษและเกษตรปลอดภัย อันดับที่ 2 คือ ด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีแผนพัฒนาการท่องเที่ยว รูปแบบการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และพัฒนารูปแบบการเผยแพร่ข้อมูลการท่องเที่ยวทั้งในและนอกประเทศ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การลงทุนการค้าระหว่างประเทศ อันดับดับที่ 3 คือ ด้านการค้าชายแดนมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางด้านการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศและพัฒนาและส่งเสริมความรู้ให้ผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยแผนที่นำทางแบ่งระยะเวลาแนวทางการพัฒนาได้เป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น (0-5 ปี) ระยะกลาง (5-10 ปี) และระยะยาว (10-20 ปี) โดยแต่ละด้านมีโครงการและแผนสนับสนุนดังนี้

ด้านการเกษตร ระยะสั้น (0-5 ปี) มีการศึกษาและพัฒนาการผลิต การแปรรูปเกษตรปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพผลผลิต และยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้น รวมถึงศึกษาการนำเทคโนโลยีการแปรรูปสินค้าเกษตรครบวงจรและสร้างองค์ความรู้ และพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการสำหรับสินค้าเกษตรแปรรูป ในแผนระยะกลาง (5-10 ปี) ด้านการเกษตรมีการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการแปรรูปและข้อมูลของสินค้าเกษตรและปรับปรุงมาตรการสนับสนุนการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร (ภาคเหนือ) รวมถึงติดตามเทคโนโลยีการเพิ่มมูลค่าทางการเกษตรอีกด้วย ส่วนในระยะยาว (10-20 ปี) ต้องมีการปรับปรุงคุณภาพชีวิตบุคลากรด้านการเกษตร และเทคโนโลยี อีกทั้งการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเพื่อสนับสนุนการดำเนินการด้านการเกษตรอีกด้วย

ด้านการท่องเที่ยว ระยะสั้น (0-5 ปี) มีการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงวัฒนธรรมและเชิงนิเวศ และศึกษาการยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและความปลอดภัยการท่องเที่ยวรวมถึงศึกษาการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในระยะกลาง (5-10 ปี) นั้น จะต้องมีการยกระดับความเชื่อมโยงและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีหลากหลายรูปแบบ รวมถึงปรับปรุงส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว และปรับปรุงพัฒนาผู้ประกอบการท่องเที่ยวเพื่อ

รองรับนักท่องเที่ยวที่จะมีมากขึ้นอีกด้วย ส่วนระยะยาว(10-20 ปี) นั้น จะต้องมีการสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง และพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อยกระดับการเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการท่องเที่ยวเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

ด้านการค้าชายแดน ระยะสั้น (0-5 ปี) - มีกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านการค้าชายแดนและส่งเสริมและพัฒนาการเชื่อมโยงการค้าชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรวมถึงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับแหล่งการค้าชั้นนำแห่งใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในระยะกลาง (5-10 ปี) นั้น มีการปรับปรุงพื้นที่บริเวณชายแดน เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ รวมถึงยกระดับจุดผ่อนปรนการค้า ปรับปรุงเส้นทางที่เชื่อมโยงทางการค้าที่หลากหลายรูปแบบ เพื่อผลักดันการเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ส่วนในระยะยาว (10-20 ปี) นั้น มีการยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาฐานเศรษฐกิจดิจิทัล รวมถึงการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพิ่มขึ้น

ในส่วนของระบบโลจิสติกส์ ระยะสั้น (0-5 ปี) มีการศึกษาและวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและผู้โดยสารรวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร ในระยะกลาง (5-10 ปี) นั้นมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟเส้นทางกรุงเทพ-หนองคายและการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสาร ส่วนในระยะยาว (10-20 ปี) นั้น มีการศึกษาพัฒนาและปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงทั้งสำหรับสินค้าและผู้โดยสารให้เหมาะสมและดียิ่งขึ้น

6.2 สรุปการเชื่อมโยงศักยภาพระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2

จากผลการศึกษาการดำเนินงานของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน วนน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) และการดำเนินการทั้งระยะที่ 1 และโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน วนน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) นั้นทำให้คณะวิจัยได้ทำการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีศักยภาพสำคัญของการศึกษาโครงการดังกล่าว จึงสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังภาพที่ 22

ภาพที่ 23 เชื่อมโยงลำดับความสำคัญศักยภาพกลุ่มจังหวัดของระยะที่ 1 และระยะที่ 2

ผลกจากการศึกษาการจัดลำดับศักยภาพที่สำคัญของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน วนน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการท่องเที่ยว อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการค้าชายแดน อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านการ

ท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการค้า และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยว และกลุ่มจังหวัดสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 คือ ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม

ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์ปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำข้อมูลการวิเคราะห์การจัดลำดับจากทั้ง 4 กลุ่ม มาวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

นอกจากนี้ผลกจากการศึกษาการจัดลำดับศักยภาพที่สำคัญของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านการค้า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการค้าชายแดน อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการท่องเที่ยว อันดับที่ 2 ด้านการเกษตร และอันดับที่ 3 ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านเศรษฐกิจ และอันดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ และกลุ่มจังหวัดภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร สามารถวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์ปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำข้อมูลการวิเคราะห์การจัดลำดับจากทั้ง 5 กลุ่ม มาวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

จากผลการวิเคราะห์การจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 1) และโครงการแผนงานการวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงานประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2) ทำให้ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการเชื่อมโยงการจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ อันดับที่ 1 ด้านการเกษตร อันดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ และอันดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน จะ

เห็นได้ว่าทั้งระยะที่ 1 และระยะที่ 2 มีการจัดลำดับปัจจัยสำคัญที่มีศักยภาพเหมือนกันทั้ง 2 ระยะ จึงทำให้ผู้วิจัยสรุปการจัดลำดับปัจจัยที่มีความเชื่อมโยงทั้ง 2 ระยะ ได้ดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้

นอกจากนั้น พบว่าภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาในระยะที่ 2 เห็นด้วยในการผลักดันเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ โดยการนำร่าง พรบ.เขตพัฒนาพิเศษ ที่ได้จัดทำในระยะที่ 1 มาเป็นต้นแบบในการผลักดัน และเพิ่มเติมพื้นที่ของระยะที่ 2 ในเอกสารแนบท้าย อีกด้วย

6.3 สรุปการประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การศึกษาประเมินผลในส่วนนโยบาย กฎหมายและองค์กรพบว่า นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทยตั้งแต่แผนพัฒนาฯฉบับที่ 11 - ร่างแผนพัฒนาฯฉบับที่ 13 รวมถึงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ถูกกำหนดไว้สอดคล้องในแนวทางเดียวกัน คือ ใช้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีอยู่ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและกระจายรายได้สู่พื้นที่ต่างๆ ของประเทศโดยเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกกจพิเศษของไทยกับพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมๆ กับการพัฒนาหัวเมืองให้เป็นเมืองขนาดใหญ่ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และ พัฒนาระบบราชการ แต่ประเทศไทยไม่มีนโยบายจัดตั้งพื้นที่ตอนใน อื่นๆของประเทศให้กลายเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม จึงกล่าวได้ว่านโยบายของประเทศไทยปัจจุบันสนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ และเอื้อให้พื้นที่อื่นๆ ที่มีศักยภาพ พัฒนาศักยภาพของตนเอง จนเติบโตกลายเป็นเมืองขนาดใหญ่ แต่ไม่ได้กล่าวถึงการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติมในอนาคต

ในแง่กฎหมาย ประเทศไทยเป็นรัฐเดี่ยวที่กฎหมายของรัฐมีผลใช้บังคับทุกพื้นที่ อย่างไรก็ตามพื้นที่ในโครงการศึกษาวิจัยระยะที่ 2 มีกฎหมายพิเศษเข้ามาบังคับใช้ ได้แก่กฎหมายส่งเสริมการลงทุนซึ่งเข้ามาให้สิทธิประโยชน์กับนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในพื้นที่ที่รัฐบาลกำหนดไว้ โดยเพาะในพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษแล้ว ปัจจุบันมีกฎหมายเพียงพอสำหรับการจัดตั้งและบริหารเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มเติม แต่มีปัญหาในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการการทำงานของภาครัฐเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินงานเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ การขาดสิทธิประโยชน์จูงใจนักลงทุนในพื้นที่ การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนการจัดการศึกษาของไทยไม่ได้สร้างให้คนในพื้นที่รับรู้ปัญหาของพื้นที่และมีความสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของตนเองได้ และท้ายสุด ความเหลื่อมล้ำของคนในพื้นที่กับนักลงทุนจากต่างพื้นที่

ร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษที่ถูกร่างในโครงการระยะที่ 1 สามารถเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาใหญ่ของคนในพื้นที่ได้ และควรมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโดยเฉพาะกลไกสะท้อนเสียงจากคนในพื้นที่ไปยังผู้มีอำนาจบริหารเขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้น กลไกลดความเหลื่อมล้ำและเสริมศักยภาพคนในพื้นที่ให้พร้อมสำหรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ กลไกในการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจให้ประชาชนรวมถึงรับฟังประชาชน

6.4 ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีหน่วยงานในพื้นที่สำหรับการดำเนินงาน เช่น สำนักงานเขตสภาพัฒน์ และสำนักงานเขตสกสว. ที่อยู่ในพื้นที่ โดยระบุในกฎหมายการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อเป็นตัวเชื่อมโยงผลักดันและขับเคลื่อนร่วมกันกับสภาพัฒน์ ในการนำ ววน. ไปร่วมในการพัฒนา

2. ควรมีกลไกหรือแนวทางที่ทำให้เกิดการยอมรับ รับรู้ และสร้างความเป็นหุ้นส่วนในการขับเคลื่อน บูรณาการและการสร้างภาคีเพื่อร่วมสนับสนุนการลงทุนมากขึ้น

3. ควรมีการสร้างความร่วมมือและใช้กฎหมายของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเชิงพื้นที่ไม่ควรรอประกาศกฎหมาย ซึ่งภาคส่วนต่าง ๆ และพื้นที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อน โดยการสร้างความร่วมมือและใช้กฎหมายของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะช่วยผลักดันการพัฒนาเชิงพื้นที่ได้เร็วขึ้น

4. ควรมีการศึกษาเชิงลึก เพื่อให้การเลือก Site selection เป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม” เพื่อพัฒนาศักยภาพของพื้นที่และตอบโจทย์ที่ต้องการ

เอกสารอ้างอิง

กนกวรรณ มะโนรมย์. (2562). **เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอีสานภายใต้เสรีนิยมใหม่ และรัฐในฐานะนายหน้าที่ดิน กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร.** วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ปีที่ 45 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2562).

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). **แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 2 (พ.ศ.2560-2564).** กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการโรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.

กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคง (2558). **แนวทางการเตรียมความพร้อมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดน 5 จังหวัด (สระแก้ว ตราด มุกดาหาร ตาก และสงขลา) เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.** ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

เชียรช่วง กัลยาณมิตร และคณะ. (2558). **เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย.** โครงการประชุมสัมมนากำหนดกรอบการทำงานในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามนโยบายของรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ 2558.

ธีรังกูร วรบำรุงกุล และคมพล สุวรรณกูฏ. (2561). **ศักยภาพการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตราด.** วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

ธนกฤต เลิศเมธาสกุล. (2559). **แผนที่นำทาง (Roadmap**). สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2563. https://www.gotoknow.org/posts/605065.

ณัชพล จรูญพิพัฒน์กุล. **โครงการ EEC : ความหวังใหม่ในการพลิกฟื้นวัฏจักรการลงทุน.** สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2563. ที่มา : https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/ArticleAndResearch155.

บรรจง กาญจนานิล. (2561). **บทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ : กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด.** วารสารรัชต์ภาคย์ ครั้งที่12 ฉบับที่ 26.

ระพีพรรณ จันทรัตน์ และคณะ. (2561). **ผลกระทบที่มีต่อประชาชนในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.** การประชุมวิชาการด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ระดับชาติ ครั้งที่ 1 มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.

สิรินพรรณ สุขใยพัธน์. (2560). **ต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก.** วิทยานิพนธ์ปริญญาเอก มหาวิทยาลัยสยาม.

สุดารัตน์ วรรณสุทธ. (2559). **แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน กรณีศึกษาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว.** ภาคนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สิบสอง พ.ศ. 2560 – 2564.**

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). **ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2561-2580.**

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). **แผนพัฒนาภาคเหนือ ฉบับทบทวน พ.ศ. 2560 – 2565.**

อดิเรก ฟั่นเขียว. (2559). **ข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตาก.** วารสารด้านการบริหารรัฐกิจและการเมือง มหาวิทยาลัยบูรพา.

อานันทพร ถึงแสง. (2560). **ผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษและศักยภาพในการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษ กรณีศึกษา : จังหวัดนครพนม.** นเรศวรวิจัย ครั้งที่ 13

ชรินทร์ หาญสืบสาย. (2556). **เศรษฐกิจพิเศษชายแดนจีน-เวียดนาม เขตเศรษฐกิจ.** พิเศษชายแดนจีน–เมียนมา. ที่มา : https://www.senate.go.th/w3c/senate/pictures/warasarn/feb.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2562). **แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2561-2580** 09-เขตเศรษฐกิจพิเศษ.pdf (nesdb.go.th)

สภาเกษตรกรแห่งชาติ (2562). **แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2565 ฉบับทบทวน.** แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด2561-2565ฉบับทบทวน.pdf (nfc.or.th)**.**

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน. (2560). **ยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 –2579)**.

พลอากาศตรี สฤษดิ์พร สุนทรกิจ (2559). **แนวทางพัฒนากระบวนการยุทธศาสตร์ชาติ.** ALL.pdf (dsdw.go.th)

ศูนย์ประชาคมอาเซียนของรัฐสภา. (2563) .**คำถาม - คำตอบอาเซียน (สิงหาคม 2563)**. ที่มา : https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/ewt_news_2018.phpnid=3246.

สำนักพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ (2561) **ระเบียงเศรษฐกิจ LIMECเชื่อมการค้า3ประเทศหนุนภาคเหนือตอนล่างบูม.** ที่มา : https://thailand-property-news.knightfrank.co.th.

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (2561).**ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง**. ที่มา : https://image.mfa.go.th/mfa/0/mkKfL2iULZ/ACMECS/information-20180501-140521-192260.pdf

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2561-2565 **กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.** ที่มา : http://123.242.166.4/webosm.

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. 2561-2565 **สำนักงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1.** ที่มา : http://www.osmnortheast-n1.moi.go.th/new/.

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 พ.ศ. 2561-2565 **สำนักงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2.** ที่มา : http://www.osmnortheast-n2.moi.go.th/.

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2561-2565 **สำนักงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2.** ที่มา : http://www.osmnortheast-s2.moi.go.th/.

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ พ.ศ. 2561-2565. **สำนักงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้.** ที่มา : http://www.osmaothai.com/index.php.

ภาคผนวก ก

การลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงลึกประชุมรับฟังความคิดเห็น สำหรับโครงการวิจัย การวิเคราะห์สังเคราะห์ สำหรับจัดทำแผน ววน. เชิงพื้นที่ ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

การประชุม และ รับฟังความคิดเห็น
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง2
(นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี)

วันพฤหัสบดีที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2565 เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ โรงแรมโฟร์ทูซี เดอะชิค โฮเทล จ.นครสวรรค์

การประชุม และ รับฟังความคิดเห็น
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนบน 1
(อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำพู บึงกาฬ)

วันอังคารที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 เวลา 9.00 – 12.00 น.
ณ โรงแรมเซ็นทาราคอนเวนชันเซ็นเตอร์ จ.อุดรธานี

การประชุม และ รับฟังความคิดเห็น
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร นครพนม มุกดาหาร)
และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2
(อุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ)

วันอังคารที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2565 เวลา 8.00 – 12.00 น.
ณ โรงแรมบ้านสวนคุณตา กอล์ฟ แอนด์ รีสอร์ท จ.อุบลราชธานี

การประชุม และ รับฟังความคิดเห็น
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้เชื่อม 2 ฝั่งสมุทร
(สงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช กระบี่ ตรัง)

วันที่พฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ โรงแรมปุระนคร จ.นครศรีธรรมราช

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1

การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

โดย ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ

เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

สัญญาเลขที่ ORG6420002

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

คณะผู้วิจัย	สังกัด
1. ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ	มหาวิทยาลัยนเรศวร
2. นายธนสิทธิ นิตยะประภา	มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
3. นางสาววรางค์ศิริ เนียมตุ๊	มหาวิทยาลัยธนบุรี

ภายใต้แผนงานวิจัย การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร
(Executive Summary)

1.ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่าง ๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) ปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนเหนือล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และ จังหวัดอุทัยธานี กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงข่ายโลจิสติกส์ทั้งทางบก ทางราง และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) และตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เศรษฐกิจหลักที่สำคัญได้แก่ ภาคบริการ ภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง สำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวชะลอตัวเนื่องจากสถานการณ์โควิด 19 แต่ในปัจจุบันมีแนวโน้มที่ดีขึ้นเนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้ง แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก ประวัติศาสตร์

เชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศน์ มีประเพณีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์ความรู้ในการพัฒนาพื้นที่ เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 คือ ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมีประเด็นการพัฒนา 3 ประเด็น คือ 1) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ การผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ ส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน 2) พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และยั่งยืนยกระดับสู่สากล และ 3) ส่งเสริมการค้า การลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค โดยมีโครงการสำคัญ ได้แก่ 1) โครงการพัฒนาและส่งเสริมการเกษตร 2)โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว และ 3)โครงการพัฒนาและส่งเสริมการค้าการลงทุน

จะเห็นกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโอกาสในการพัฒนาศักยภาพพื้นฐานทั้งในด้านการเกษตร การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งยังมีทรัพยากรและพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านโลจิสติกส์ อุตสาหกรรม การบริการและท่องเที่ยว ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 วิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้มีศักยภาพที่สูงขึ้นเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง2

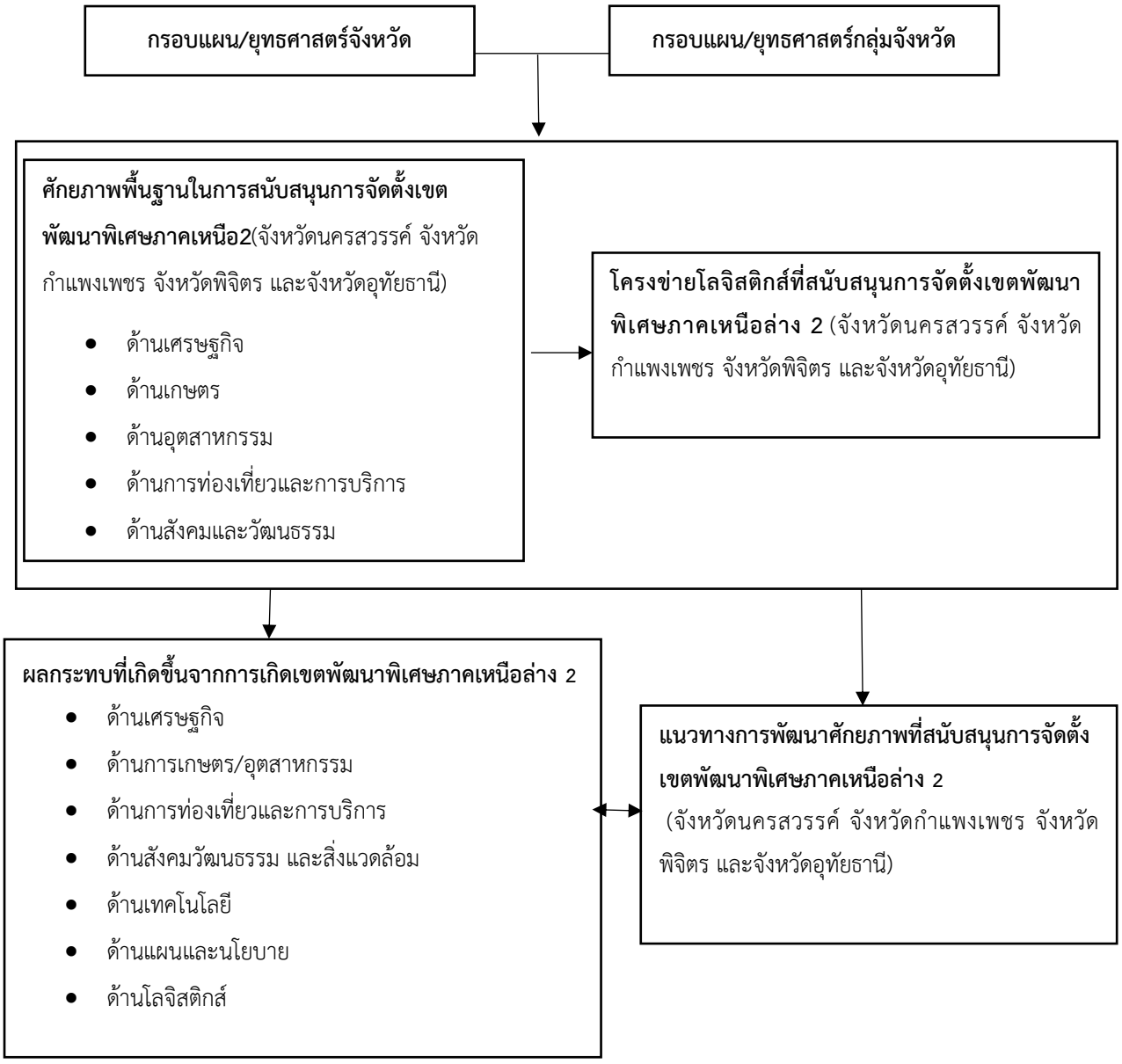
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการสังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

2.2 เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

2.3 เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

3. กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษา



4. ระเบียบวิธีวิจัย

4.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

4.1.1 วิธีการศึกษา

1) ทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้ง จัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ ซึ่งจะนำไปสู่การสรุป จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้งเพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด โดยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3) วิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นต่อการประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้งแนวทางพัฒนาและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษาและศึกษาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS) มาใช้ เพื่อการจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ศึกษารวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

4) การวิเคราะห์ข้อมูลทางนโยบายและกฎหมาย เพื่อทราบถึงกฎหมายที่มีอยู่สอดคล้องกับนโยบายสามารถทำให้บรรลุผลการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และการบริหารจัดการพื้นที่บนฐานทางกฎหมายและนโยบายที่มีอยู่โดยเน้นประเด็นหลัก 3 ประเด็น ได้แก่

4.1) กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งและบริหารจัดการเขตพื้นที่พัฒนาต่าง ๆ และกฎหมายเกี่ยวกับการปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อตรวจสอบว่ากฎหมายที่มีอยู่สามารถรองรับการจัดตั้ง และบริหารจัดการเขตพัฒนาพิเศษที่จะมีขึ้นได้หรือไม่

4.2) กฎหมายเกี่ยวกับ การส่งเสริมการลงทุนและกำหนดสิทธิประโยชน์ เพื่อสำรวจและตรวจสอบว่า ประเภทของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบันสอดคล้องกับ ศักยภาพของผู้ประกอบการ และลักษณะของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในการพัฒนาหรือไม่ และสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมตามกฎหมายนั้นจูงใจผู้ลงทุนเข้ามาลงทุนในพื้นที่หรือไม่

4.3) ร่างกฎหมายที่ถูกดำเนินการร่างขึ้นจากโครงการวิจัยในระยะที่ 1 จะสามารถนำมาใช้เพื่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ประชาชนได้หรือไม่ อย่างไร

4.1.2 แหล่งข้อมูล การศึกษาครั้งนี้มีแหล่งข้อมูล 2 กลุ่มคือ

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิด และบทความจากวารสารต่าง ๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิด และทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้ง จัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

4.1.3 ประชากร และผู้ให้ข้อมูลหลัก

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นต้น

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4.1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ในการศึกษาครั้งนี้มีเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2) การประชุมกลุ่มย่อย

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการวิเคราะห์เนื้อหา และการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS)

5. สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ผ่านมารวมทั้งการลงพื้นที่เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นได้พบว่า

1. ศักยภาพพื้นฐานศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ เป็นสิ่งสำคัญที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) โดยคณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการลงพื้นที่ การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการแบบสอบถามทาง Google form จำนวน 390 กลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังนี้ ลำดับที่ 1 ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว ลำดับที่ 3 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 4 การค้าการลงทุน ลำดับที่ 5 ด้านอุตสาหกรรม และลำดับที่ 6 ด้านบริการสุขภาพ ตามลำดับ แต่ทั้งนี้หากพิจารณาถึงภาพรวมของพื้นที่ศึกษา จะพบว่า หากมีการรวมกลุ่มเพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะทำให้เพิ่มศักยภาพในด้านต่าง ๆ อันเนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้น มีที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงการพัฒนากับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (EWEC-NSEC) รวมถึงมีโครงการอื่น ๆ ที่สนับสนุนอีกจำนวนมาก และยังเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ มีวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งทางมรดกโลก ประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม และศาสนา อีกทั้งมีโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่าการคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศ มีหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ โครงข่ายถนน โครงข่ายรถไฟ โดยมีจังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่ถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการบริการโลจิสติกส์และโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

2. นโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า ปัจจุบันนโยบาย ระเบียบ กฎหมายของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่มีการวางแผนหรือเตรียมความพร้อมที่จะทำให้พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ขาดการให้ความสำคัญของการนำปัญหาในพื้นที่มาบรรจุไว้ในหลักสูตรการศึกษา และกฎหมายที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 มีปัญหาในเชิงปฏิบัติที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ได้แก่ กฎหมายผังเมือง กฎหมายการบริหารราชการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กฎหมายการจัดการน้ำ กฎหมายการบูรณาการการทำงานของภาครัฐ กฎหมายงบประมาณ และกฎหมายสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกฎหมายในปัจจุบันไม่มีกลไกลดความเหลื่อมล้ำจากการพัฒนา ระหว่างนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ กับนักลงทุนภายนอก ส่งผลให้การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ เกิดขึ้นได้ยาก เพราะกฎหมายมีสถานะเป็นเพียงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ทำให้ไม่อาจจะขัดหรือแย้งกับการทำงานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่มี

กฎหมายเฉพาะในลำดับพระราชบัญญัติได้ กลไกในร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษมี 5 แนวทาง คือ 1) กฎหมายจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจะเป็นกฎหมายในลำดับพระราชบัญญัติ 2) มีกลไกกำหนดให้มีการวางระบบการทำงานของหน่วยงานภาครัฐแบบบูรณาการ และการจัดทำแผนให้บริการราชการแบบ One Stop Service 3) กำหนดให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษมีอำนาจเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีทำการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่างๆ 4) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษกำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมให้กับนักลงทุนในกิจการประเภทต่าง ๆ ได้ และ 5) มีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการทำแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

3. แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) พบว่า การพัฒนาและยกระดับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนากลุ่มจังหวัดให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้วางไว้ เนื่องจากจะสามารถสร้างอาชีพและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดและส่งผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและผลิตผลมวลรวมในระดับประเทศ แต่อย่างไรก็ดีการพัฒนาต้องทำอย่างระมัดระวังและสอดคล้องกับทุกฝ่ายและหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในพื้นที่ เนื่องจากอาจเกิดผลกระทบจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นได้ ผลการศึกษามีข้อบ่งชี้ที่สำคัญว่า ประชาชนในพื้นที่ ภาครัฐและผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ต้องการให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการยกระดับทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น แต่ยังสามารถดำรงไว้ซึ่งวิถีชีวิตวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนซึ่งมีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งมีเป้าหมายคือ “ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน” ซึ่งมีพันธกิจ คือ ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ทางคณะวิจัยจึงได้จัดทำข้อเสนอแนวทางในการพัฒนา ที่มุ่งเน้นให้ ประชาชนในกลุ่มจังหวัดหน่วยงานภาครัฐ เอกชน รวมถึงผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ได้เล็งเห็นความสำคัญและช่วยกันผลักดันให้เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

(1) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ การผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ ส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน

(2) พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และยั่งยืนยกระดับสู่สากล

(3) ส่งเสริมการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

รวมถึงควรให้ความสำคัญกับการศึกษาและอบรมวิชาชีพทักษะให้กับแรงงานซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการดึงดูดกิจกรรมบริการและการผลิตที่มีการเพิ่มมูลค่าสูง การพัฒนาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับศักยภาพของพื้นที่และวิสัยทัศน์ของการพัฒนาจังหวัด ดังนั้นการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มิได้คำนึงถึงเพียงการเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ต้องการการมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ในบางพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจต่ำจำเป็นต้องใช้กลยุทธ์ในการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานของการเติบโตในอนาคต

กิตติกรรมประกาศ

โครงการ “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ในพื้นที่ “จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี” ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูง จากหน่วยงานราชการทั้งภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)แหล่งทุนที่ได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้ และขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์สุภาวดี โพธิยะราช ผู้เชี่ยวชาญระดับสูง กลุ่มงานภารกิจการพัฒนา ววน. ด้านสังคม สิ่งแวดล้อม เชิงพื้นที่ และลดความเหลื่อมล้ำที่ได้เอื้อเฟื้อข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์และผลักดันให้เกิดโครงการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องทุก ๆ ท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึกในส่วนต่าง ๆ จนทำให้โครงการนี้สำเร็จลุล่วงไป ด้วยดี

อนึ่ง คณะผู้วิจัยหวังว่า โครงการฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาต่อไป และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่าน เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาโครงการวิจัยต่อไป

คณะผู้วิจัย กุมภาพันธ์ 2565

บทคัดย่อ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้กล่าวเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จึงได้นำมาสู่การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และ (3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยวิธีการศึกษาประกอบด้วยการทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง การจัดประชุมกลุ่มย่อย โดยใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 12 เดือน โดยผลจากการศึกษาพบว่า

1) ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม การท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมล้ำค่า ยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างมั่นคง มั่นคั่ง ยั่งยืน โดยจังหวัดนครสวรรค์มีศักยภาพสูงที่สุดด้านโลจิสติกส์ จังหวัดกำแพงเพชรมีศักยภาพสูงที่สุดด้านการเกษตร จังหวัดพิจิตรมีศักยภาพสูงที่สุดด้านการเกษตร และจังหวัดอุทัยธานีมีศักยภาพสูงที่สุดด้านการเกษตร โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่างที่ 2 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายการคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางบกและทางราง มีโครงข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกันภายในจังหวัด ระหว่างจังหวัด ระหว่างภาค และเชื่อมโยงไปอนุภูมิภาค

2) การวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง พบว่า พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่มีนโยบายในการจัดตั้งพื้นที่ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ ทำให้นโยบายตั้งแต่ระดับภาค กลุ่มจังหวัด และจังหวัด ไม่ได้ถูกวางไว้เพื่อรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ แต่มีการกำหนดให้พื้นที่มีการพัฒนาโดยมุ่งเน้นการเกษตรเป็นหลัก แต่ขาดนโยบายการศึกษาที่มุ่งสร้างศักยภาพแรงงานในพื้นที่ที่ให้สามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้ด้วยตนเอง ในส่วนกฎหมาย ประเด็นสำคัญที่เป็นอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือการขาดการบูรณาการการทำงานของภาครัฐ และการขาดกลไกในการลดความเหลื่อมล้ำระหว่างประชาชนและนักลงทุนภายในพื้นที่กับนักลงทุนจากต่าง

พื้นที่ ตลอดจนการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการพัฒนา ซึ่งร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษที่ถูกร่างไว้ในการทำงานของโครงการระยะที่ 1 จะสามารถเข้ามาช่วยอุดช่องว่างในส่วนนี้และผลักดันการพัฒนาในพื้นที่ได้แต่ควรจะมีกลไกในเรื่องของการบังคับให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากนักลงทุนต่างพื้นที่มาสู่คนในพื้นที่

และ 3) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 3 แนวทางหลัก ได้แก่ 1) การพัฒนาด้านเกษตร ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ การผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ ส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน 2) การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัยและยั่งยืนยกระดับสู่สากล และ 3) การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน ได้แก่ การค้า การลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับการพัฒนา และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

คำสำคัญ : แนวทางการพัฒนาศักยภาพ, โครงข่ายโลจิสติกส์, พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ, เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

Abstract

The issue on the establishment of Special Economic Zone (SEZ) has been stated in the 20-year National Strategy of Thailand. Special benefits and supporting facilities have been provided aiming to draw foreign investments. The first SEZ has been initially based in the East Economic Corridor (EEC) with strong supports from Thai government. This idea can also be undoubtedly expanded to other provincial clusters of Thailand. This includes the Lower Northern Provincial Cluster 2 (LNPC-2) consisting of four provinces (Nakhon Sawan, Kamphaeng Phet, Phichit and Uthai Thani). This research work was aimed to: (i) analyse the fundamental geography and potentials on economic, agricultural, service industry, and social and cultural and analyse network Logistics network within the provincial cluster LNPC-2; (ii) analyse and assess the policies, regulations, laws and conditions affecting the establishment of the SDZ in LNPC-2; and (iii) formulate development approach for encouraging the establishment of SDZ for LNPC-2. The methodology of this study consisted of a literature review on theories and related research, semi-structured interviews, small group meeting, and public hearing. The conclusions of the study can be summarised as follows:

1) Based on the fundamental geography, each province in LNPC-2 It was found that the LNPC-2 are suitable for being the center of innovative safe agricultural products. nature tourism history and precious culture enhance the quality of life with stability, stability and sustainability. Nakhon Sawan province has the highest potential in logistics. Kamphaeng Phet Province has the highest potential in agriculture. Phichit Province has the highest potential in agriculture. Uthai Thani province has the highest potential in agriculture, logistics network that supports the establishment of the SDZ for LNPC-2. It was found that the LNPC-2 were ready in terms of infrastructure and transportation networks. especially by land and rail There is a logistics network that is linked within the province. between provinces, between regions, and links to sub-regions.

2) The analysis and assessment of present policies, regulations, laws and conditions affecting the establishment of the Special Development Zone in the second Lower Northern Area indicated that there is no policy and plan to support the establishment of Special Development Zone in such area. The present development policies focus on supporting agriculture business. Moreover, the local education policies lack of plan to educate local

human resource for solving their own problems. In term of law, important issues that hinder the establishment of special development zones consisted of 1) lacking of integration of the work of the local government officers from different organs; 2) lacking of mechanisms to reduce the disparity and inequality between local residents, entrepreneurs, investors and outside investors; and 3) lacking of actual public participation in the development process. Last but not least, present study revealed that Special Development Zone Bill drafted by the first phase of this project can contain problems as mentioned above, but it should have provisions in relation to technology transfer from foreign investors to local investors and local labour.

3) Potential development approach for encouraging the establishment of SDZ for LNPC-2 consists of three main approaches: (i) agricultural development and the efficiency of water management. Production and value creation of agricultural products bio-base industry promotion of marketing through innovation and technology throughout the supply chain; (ii) tourism development on standardized tourism. Safe and sustainable, elevating to international level and; (iii) the development of logistics and trade and investment, namely trade, investment, communication networks. and facilities support development and improve the competitiveness of the region.

Keywords: special development zone; multimodal transportation; Special Development Zone Bill Logistics network; lower northern of Thailand; provincial cluster.

สารบัญ

บทที่		หน้า
	บทสรุปผู้บริหาร	I
	บทคัดย่อ	II
1	บทนำ	1
	1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
	1.3 ขอบเขตของการวิจัย	4
	1.4 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ	5
	1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
2	การศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	7
	2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษ ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	7
	2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมชาติ ฉบับที่ 12	7
	2.1.1.1 ภาพรวมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	7
	2.1.1.2 หลักการการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	11
	2.1.1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	13
	2.1.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนล่าง 2	14
	2.1.3 แผนพัฒนายุทธศาสตร์ ภายในภาคเหนือตอนล่าง 2	16
	2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม	22
	2.2.1 Luangprabang-Indochina-MawlamyineEconomicCorridor	22
	2.2.2 East-West Economic Corrido (EWEC)	29
	2.2.3 Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS)	33
	2.2.4 North-South Economic Corridor (NSEC)	37
	2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	40
	2.3.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	40
	2.3.2 สภาพภูมิประเทศกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	42
	2.3.3 ประชากรและแรงงานกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	43

สารบัญ(ต่อ)

บทที่		หน้า
	2.4 สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	47
	2.4.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด (Gross Regional Products)	47
	2.4.2 ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาค (Gross Regional Product : GRP)	48
	2.4.3 อุตสาหกรรมการลงทุนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	49
	2.4.4 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	53
	2.4.5 การเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	53
	2.4.6 สังคม และสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	55
	2.5 การทบทวนงานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	55
	2.5.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) และ TOWS Matrix	55
	2.5.2 การประเมินสภาพแวดล้อมภายใน	57
	2.5.3 การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก	57
	2.5.4 การวิเคราะห์ TOWS	59
	2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	63
3	การดำเนินการวิจัย	69
	3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย	69
	3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล	69
	3.1.2 ประชากร และผู้ให้ข้อมูล	70
	3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	70
	3.1.4 วิธีการศึกษา	72
	3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงกฎหมาย	73
4	ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้า การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)	74
	4.1 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2	74
	4.1.1 ด้านเศรษฐกิจ	74
	4.1.2 ด้านการเกษตร	75
	4.1.3 ด้านอุตสาหกรรม	78
	4.1.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ	79
	4.1.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม	81

สารบัญ(ต่อ)

บทที่ หน้า

4.1.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์..... 82
4.1.7 ด้านศักยภาพด้านวิทยาศาสตร์และนวัตกรรมของกลุ่มจังหวัด..... 84
4.1.8 ด้านจุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2..... 87
4.2 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2..... 87
4.2.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร..... 87
4.2.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร..... 88
4.2.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า..... 89
4.2.4 ประเภทการขนส่งสินค้า..... 89
4.2.5 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2..... 91
4.2.6 ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2..... 95
4.2.7 สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2..... 98
4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดนครสวรรค์..... 99
4.3.1 ด้านเศรษฐกิจ 99
4.3.2 ด้านการเกษตร..... 99
4.3.3 ด้านอุตสาหกรรม..... 100
4.3.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ..... 101
4.3.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม..... 102
4.3.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์..... 102
4.4. การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดนครสวรรค์..... 104
4.4.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร..... 104
4.4.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร..... 104
4.4.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า..... 105
4.4.4 ประเภทการขนส่งสินค้า..... 105
4.5 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดกำแพงเพชร..... 106
4.5.1 ด้านเศรษฐกิจ 106
4.5.2 ด้านการเกษตร..... 106
4.5.3 ด้านอุตสาหกรรม..... 107

สารบัญ(ต่อ)

บทที่ หน้า

4.5.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ..... 107
4.5.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม..... 108
4.5.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์..... 108
4.6 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษกำแพงเพชร..... 109
4.6.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร..... 109
4.6.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร..... 109
4.6.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า..... 109
4.6.4 ประเภทการขนส่งสินค้า..... 109
4.7 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดพิจิตร..... 110
4.7.1 ด้านเศรษฐกิจ..... 110
4.7.2 ด้านการเกษตร..... 110
4.7.3 ด้านอุตสาหกรรม..... 111
4.7.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ..... 111
4.7.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม..... 111
4.7.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์..... 112
4.8 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดพิจิตร..... 113
4.8.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร..... 113
4.8.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร..... 113
4.8.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า..... 114
4.8.4 ประเภทการขนส่งสินค้า..... 114
4.9 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดอุทัยธานี..... 115
4.9.1 ด้านเศรษฐกิจ 115
4.9.2 ด้านการเกษตร..... 115
4.9.3 ด้านอุตสาหกรรม..... 115
4.9.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ..... 116
4.9.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม..... 116
4.9.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์..... 117

สารบัญ(ต่อ)

บทที่		หน้า
	4.10 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดอุทัยธานี	118
	4.10.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร	118
	4.10.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร	118
	4.10.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า	118
	4.10.4 ประเภทการขนส่งสินค้า	119
	4.11 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น	119
	4.11.1 จังหวัดนครสวรรค์	119
	4.11.2 จังหวัดกำแพงเพชร	122
	4.11.3 จังหวัดพิจิตร	124
	4.11.4 จังหวัดอุทัยธานี	127
	4.12 การจัดลำดับความสำคัญด้านศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	129
	4.12.1 จังหวัดนครสวรรค์	130
	4.12.2 จังหวัดกำแพงเพชร	130
	4.12.3 จังหวัดพิจิตร	130
	4.12.4 จังหวัดอุทัยธานี	131
5	การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง2	133
	5.1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน	134
	5.1.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน	134
	5.1.2 กฎหมาย องค์กร และกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในปัจจุบัน	149
	5.1.3 ช่องว่างของนโยบาย ปัญหาทางกฎหมาย และข้อเสนอแนะ ที่เกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน	157
	5.2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในพื้นที่	161
	5.3 บทสรุปและ ข้อสังเกตเพื่อการก้าวต่อไป	165
6	การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2	169
	6.1 การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2	169

สารบัญ(ต่อ)

บทที่		หน้า
	6.2 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2	173
	6.2.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)	173
	6.2.2 การประเมินสภาพแวดล้อมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (SWOT ANALYSIS)	174
	6.2.3 การวิเคราะห์ TOWS Analysis	181
	6.3 ความเชื่อมโยงการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13	183
	6.4 แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)	187
	6.5 ทิศทาง/จุดเน้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่กระทบต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัด	200
	6.6 แนวคิดและความเชื่อมโยงเชิงนโยบายเพื่อการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2	201
	6.7 การเปรียบเทียบประเด็นสำคัญกับเป้าหมาย SDGs	206
7	สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	213
	7.1 สรุปผลการวิจัย	213
	7.1.1 วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)	213
	7.1.2 วิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)	215
	7.1.3 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)	216
	7.2 อภิปรายผล	218
	7.3 ข้อเสนอแนะ	219

สารบัญ(ต่อ)

บทที่ หน้า

บรรณานุกรม..... 222

ภาคผนวก..... 226

ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ ในการเก็บข้อมูล..... ก

ก.1 ประเด็นคำถามด้านศักยภาพของกลุ่มจังหวัด..... ก

ก.2 ประเด็นคำถามด้านกฎหมายและนโยบาย..... ข

ภาคผนวก ข การลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงลึกประชุมรับฟังความคิดเห็น สำหรับโครงการวิจัยการวิเคราะห์สังเคราะห์ สำหรับจัดทำแผน ววน. เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รายจังหวัด..... ค

ข.1 ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์..... ง

ข.2 ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดอุทัยธานี..... จ

ข.3 ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดกำแพงเพชร... ฉ

ข.4 ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดพิจิตร..... ช

ข.5 การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดพิจิตร..... ซ

ข.6 การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์..... ฌ

ข.7 การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดกำแพงเพชร..... ญ

ข.8 การประชุม และ รับฟังความคิดเห็นการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง2 (นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี)..... ฎ

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ขนาดพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	41
2	เขตติดต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	42
3	จำนวนประชากร (จำแนกตามเพศ) ปี 2559-2561	43
4	จำนวนประชากรผู้สูงอายุ (จำแนกตามเพศ) ปี 2559-2561	44
5	ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามสถานภาพแรงงานและเพศ ปี พ.ศ . 2561	44
6	ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (ณ ราคาประจำปี)	48
7	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจำแนกรายสาขาในแต่ละกลุ่มจังหวัดของภาคเหนือ (ณ ราคาประจำปี 2562)	49
8	มูลค่าการผลิตภาคอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัด (ล้านบาท) ปี 2560	50
9	การเปรียบเทียบการท่องเที่ยวจังหวัดในกลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2559 – 2561	53
10	การใช้ที่ดินและการถือครองที่ดินของกลุ่มจังหวัดฯ ปี 2560	54
11	ข้อมูลการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด (ปีการเพาะปลูก 2558-2561)	54
12	มูลค่าผลิตภัณฑ์ของกลุ่มจังหวัด (ณ ราคาประจำปี 2562)	75
13	ข้อมูลการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด (ปีการเพาะปลูก 2558-2561)	76
14	มูลค่าสินค้าปศุสัตว์ในกลุ่มจังหวัด	77
15	มูลค่าทางเศรษฐกิจการประมง	78
16	จำนวนโรงงาน (SMEs) ในกลุ่มจังหวัด ปี 2557-2560	78
17	จำนวนนักท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ.2558-2561	79
18	ข้อมูลสาธารณสุขรายจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ปี 2559	80
19	ข้อมูลพื้นที่ ประชากรและความหนาแน่นของประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	81
20	การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์	84
21	รายชื่อสถาบันอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	86
22	ภาพรวมการเปรียบเทียบศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2	95
23	ข้อมูลศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	96
24	ปัญหาและความต้องการของแต่ละจังหวัด	141

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
25	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำเขตพัฒนาพิเศษ.....	150
26	สิทธิประโยชน์ที่ผู้ลงทุนจะได้รับ.....	156
27	ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา.....	163
28	ปัญหาและแนวทางแก้ไขข้อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2.....	165
29	แผนการพัฒนาด้านการเกษตร.....	190
30	แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว.....	191
31	แผนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน.....	192
32	ประเด็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อภาคเหนือในแต่ละมิติ.....	205

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ขอบเขตพื้นที่การศึกษา.....	4
2	กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ.....	5
3	เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกและมรดกวัฒนธรรม (One World Heritage Region).....	26
4	เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ หรือ เส้นทาง R3E หรือ R3A.....	38
5	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	41
6	แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดนครสวรรค์.....	45
7	แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดกำแพงเพชร.....	45
8	แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดพิจิตร.....	46
9	แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดอุทัยธานี.....	46
10	แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมนครสวรรค์.....	51
11	แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมพิจิตร.....	51
12	แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมกำแพงเพชร.....	52
13	แนวโน้มจำนวนแรงงานในภาคอุตสาหกรรมอุทัยธานี.....	52
14	การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ.....	56
15	การวิเคราะห์แบบ TOWS.....	62
16	การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	90
17	ความเชื่อมโยงและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่างที่ 2	94
18	สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์(GI)ของกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง2.....	98
19	ลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	129
20	ตำแหน่ง (Position) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	131
21	ผลกระทบจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2.....	170
22	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	173
23	ความเชื่อมโยงการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	184
24	13 หมุดหมาย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน.....	186

25 ความเชื่อมโยงเชิงนโยบายเพื่อการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนา
ศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2..... 202

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
26	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน : (The 17 sustainable development goals (SDGs).....	203
27	ความเชื่อมโยงเชิงนโยบายและแนวคิดในการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ยั่งยืน.....	206
28	แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.....	207
29	แนวคิดการพัฒนาเพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชุดใหม่.....	212

บทที่ 1
บทนำ

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.4 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่าง ๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงาน

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) ปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนเหนือล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีศักยภาพเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตร คือ ข้าว มันสำปะหลัง และอ้อยโรงงาน นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งการเพาะเลี้ยงทาง ปศุสัตว์ คือ โค กระบือ สุกร ไก่ และเป็ด มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก เชิงประวัติศาสตร์ ได้แก่ ศูนย์การเรียนรู้ประวัติศาสตร์โฮจิมินห์ของจังหวัดพิจิตร และเมืองประวัติศาสตร์สุโขทัยและเมืองบริวารของจังหวัดกำแพงเพชร แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศน์ได้แก่ บึงบอระเพ็ด เป็นบึงทะเลสาบน้ำจืดขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ของจังหวัดนครสวรรค์ สำหรับบริการพื้นฐานมีโครงข่ายคมนาคมทั้งระบบขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ ที่สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและ มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์ความรู้ในการพัฒนาพื้นที่ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เน้นการเสริมจุดแข็งที่มีศักยภาพทางการเกษตร และการท่องเที่ยวโดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิตเดิม พร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิตทรัพยากรมนุษย์ และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนการใช้โอกาส ด้านศักยภาพที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างภาคและเชื่อมโยงการพัฒนาตาม North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor

โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

1) สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มของฐานการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร มุ่งเน้นให้ภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นฐานการสร้างรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัดได้อย่างยั่งยืน โดยสนับสนุนแนวทางการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม พัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) สำหรับสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพสนับสนุนการพัฒนาการผลิตพลังงานทดแทนจากพืช รวมถึงสนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรให้ตรงกับความต้องการของตลาด

2) พัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ เชื่องโยงภายในกลุ่มจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน ให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสให้เกิดการขยายตัว และการเชื่อมโยงทางการทางค้าและการบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภูมิภาค และกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และระบบ

ระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เพื่อสนับสนุนการค้าและการบริการ โดยมีจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมโยงสนับสนุนธุรกิจการบริการใหม่ที่มีศักยภาพ อาทิ ธุรกิจบริการสุขภาพ เพื่อเป็นแหล่งรายได้ใหม่ของกลุ่มจังหวัดพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ และบุคลากรของกลุ่มจังหวัด

3) สร้างคุณค่า (Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทางรวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยว และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

4) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ที่มุ่งเน้นการสร้างความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อสนับสนุนการผลิตและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งน้ำ และการบริหารจัดการน้ำให้ทั่วถึงและเป็นระบบ เพิ่มสมรรถนะแหล่งกักเก็บน้ำเดิม และแหล่งกักเก็บน้ำใหม่ ตามศักยภาพและความจำเป็นของพื้นที่ ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรดิน น้ำ ป่าไม้ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชนตลอดจนพัฒนาระบบเตือนภัยในพื้นที่เสี่ยงภัย ทั้งดินถล่ม ภัยแล้ง และอุทกภัย

5) การเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี ในการรองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยมีการวางมาตรการสร้างศักยภาพการพึ่งพาตนเองให้ผู้สูงอายุและระบบสังคมมั่นคงธุรกิจบริการ และนวัตกรรมดูแลผู้สูงอายุและสร้างความเข้มแข็งให้กับสถาบันครอบครัวและชุมชน เพื่อให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในการจัดสวัสดิการได้อย่างยั่งยืนและเป็นโครงข่ายการคุ้มครองของสังคมให้กับผู้สูงอายุที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่จะนำไปสู่การสร้างและพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีกับผู้สูงอายุ (ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2561 –2564)

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการสังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการสังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

1.2.3 เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา

1) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการสังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

2) การวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

3) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

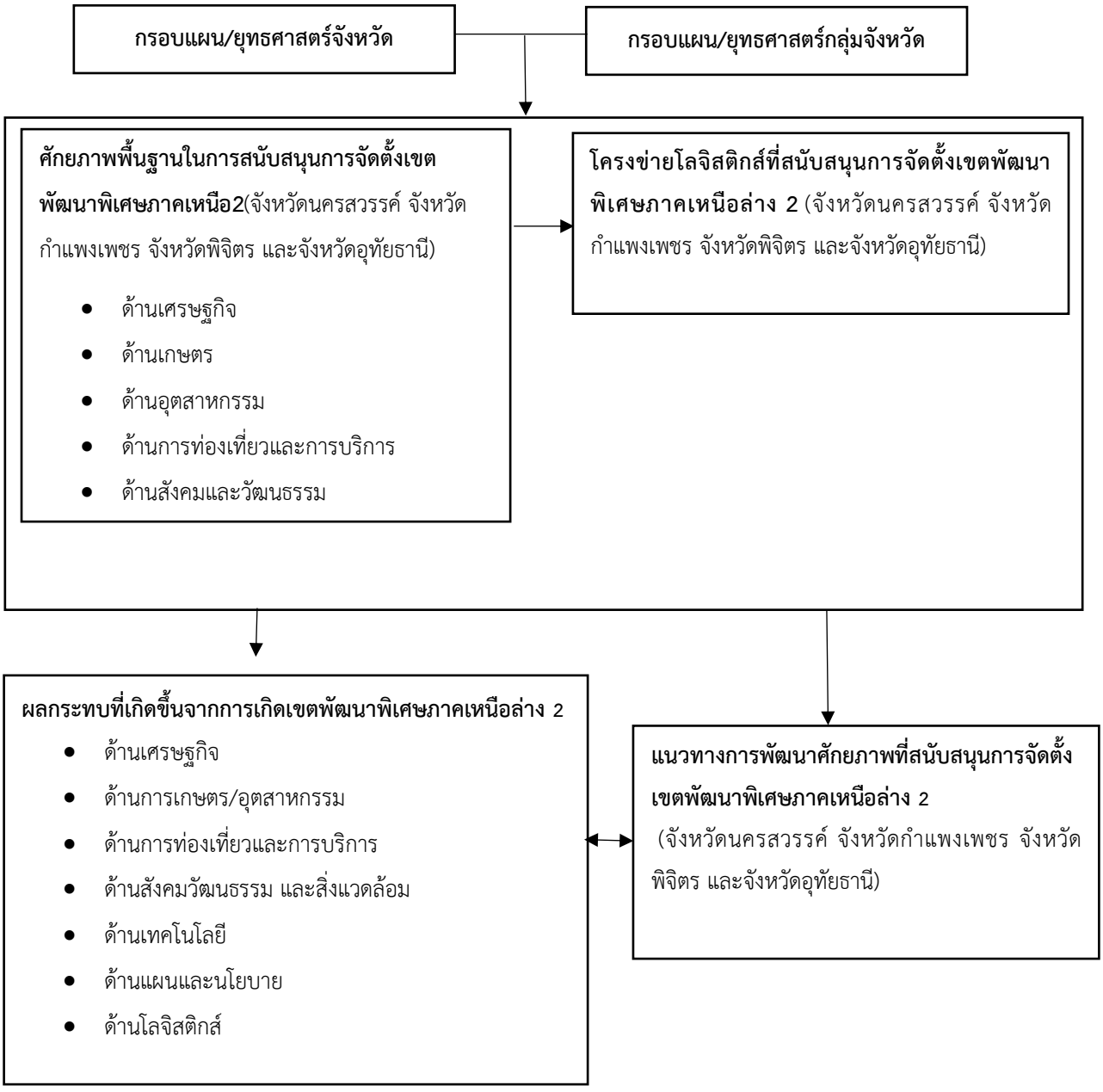
1.3.2 ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่ การศึกษาในครั้งนี้ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา

1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา

1 ปี (ตั้งแต่ 15 กุมภาพันธ์ 2564 – 14 กุมภาพันธ์ 2565)

1.4 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ส่งเสริมการตระหนักรู้ และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

1.5.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการบูรณาการ เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยคำนึงถึงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงโครงข่ายโลจิสติกส์

บทที่ 2

การศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.4 สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.5 การทบทวนงานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

2.1.1.1 ภาพรวมการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

การพัฒนาประเทศไทยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) อยู่ในห้วงเวลาของการปฏิรูปประเทศเพื่อแก้ปัญหาพื้นฐานหลายด้านที่สั่งสมมานาน ท่ามกลางสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็วและเชื่อมโยงกันใกล้ชิดมากขึ้น การแข่งขันด้านเศรษฐกิจจะเข้มข้นมากขึ้น สังคมโลกจะมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้นเป็นสภาพไร้พรมแดน การพัฒนาเทคโนโลยีจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและจะกระทบชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างมาก ขณะที่ประเทศไทยมีข้อจำกัดของปัจจัยพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์เกือบทุกด้านและจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาที่ชัดเจนขึ้น ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นับเป็นจังหวะเวลาที่ท้าทายอย่างมากที่ประเทศไทยต้องปรับตัวขนานใหญ่ โดยจะต้องเร่งพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา และนวัตกรรมให้เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกด้านเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยท่ามกลางการแข่งขันในโลกที่รุนแรงขึ้นมากแต่ประเทศไทยมีข้อจำกัดหลาย

ด้าน อาทิ คุณภาพคนไทยยังต่ำแรงงานส่วนใหญ่มีปัญหาทั้งในเรื่ององค์ความรู้ ทักษะ และทัศนคติ สังคมขาดคุณภาพและมีความเหลื่อมล้ำสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการยกระดับศักยภาพการพัฒนา โครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมสูงวัยส่งผลให้ขาดแคลนแรงงาน จำนวนประชากรวัยแรงงานลดลงตั้งแต่ปี 2558 และโครงสร้างประชากรจะเข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ ภายในสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย เสื่อมโทรมอย่างรวดเร็วซึ่งเป็นทั้งต้นทุนในเชิงเศรษฐกิจและผลกระทบร้ายแรงต่อคุณภาพชีวิตประชาชน ในขณะที่การบริหารจัดการภาครัฐยังด้อยประสิทธิภาพ ขาดความโปร่งใส และมีปัญหาคอร์รัปชั่นเป็นวงกว้าง จึงส่งผลให้การผลักดันขับเคลื่อนการพัฒนาไม่เกิดผลสัมฤทธิ์เต็มที่ บางภาคส่วนของสังคมจึงยังถูกทิ้งอยู่ข้างหลัง

ท่ามกลางปัญหาท้าทายหลากหลายที่เป็นอุปสรรคสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศในระยะยาวดังกล่าว ก็เป็นที่ตระหนักร่วมกันในทุกภาคส่วนว่าการพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนในระยะยาวได้นั้น ประเทศต้องเร่งพัฒนาปัจจัยพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์ในทุกด้าน ได้แก่ การเพิ่มการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ซึ่งต้องดำเนินการควบคู่กับการเร่งยกระดับทักษะฝีมือแรงงานกลุ่มที่กำลังจะเข้าสู่ตลาดแรงงานและกลุ่มที่อยู่ในตลาดแรงงานในปัจจุบันให้สอดคล้องกับสาขาการผลิตและบริการเป้าหมายและการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี รวมถึงการพัฒนาคนในภาพรวมให้เป็นคนที่สมบูรณ์ในทุกช่วงวัยที่สามารถบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงที่เป็นสภาพแวดล้อมการดำเนินชีวิตได้อย่างดีโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทุนมนุษย์จากการยกระดับคุณภาพการศึกษา การเรียนรู้ การพัฒนาทักษะ และยกระดับคุณภาพบริการสาธารณสุขให้ทั่วถึงในทุกพื้นที่ พร้อมทั้งต้องส่งเสริมบทบาทสถาบันทางสังคมในการกล่อมเกลาสร้างคนดี มีวินัย มีค่านิยมที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม นอกจากนั้น ในช่วงเวลาต่อจากนี้การพัฒนาต้องมุ่งเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่และเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของเมืองต่าง ๆ ให้สูงขึ้นภายใต้การใช้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะการใช้ที่ดินการจัดระเบียบผังเมืองและความปลอดภัยตามเกณฑ์เมืองน่าอยู่ที่เหมาะสมเพื่อกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทั่วถึงและเป็นการสร้างฐานเศรษฐกิจและรายได้จากพื้นที่เศรษฐกิจใหม่มากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำภายในสังคมไทยลง และในขณะเดียวกันก็เป็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันจากการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ทั้งตอนในและตามแนวจุดชายแดนหลัก

นอกจากนั้น 5 ปีต่อจากนี้ไปนับว่าเป็นช่วงจังหวะเวลาสำคัญที่ประเทศไทยยังจะต้องผลักดันให้การค้าการลงทุนระหว่างประเทศขยายตัวต่อเนื่องและเป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาที่สำคัญควบคู่ไปกับการส่งเสริมลงทุนและเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยยังมีความจำเป็นที่จะต้องทำความตกลงด้านการค้าและการลงทุนและการร่วมมือกับมิตรประเทศเพื่อการพัฒนาให้ขยายวงกว้างขึ้นทั้งในรูปของความตกลงทวิภาคีกรอบพหุภาคีต่าง ๆ ควบคู่กับการผลักดันให้ความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและภูมิภาคมีความสมบูรณ์มากขึ้นรวมทั้งการดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกในการส่งเสริมการลงทุนของไทยในภูมิภาค กรอบแนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับดังกล่าวจะเป็นประตูแห่งโอกาสของประเทศไทยในการใช้

จุดเด่นในเรื่องที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ให้เกิดผลเต็มที่และสามารถจะพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค ดังนั้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงให้ความสำคัญกับการผลักดันให้ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบและในเชิงสถาบันระหว่างประเทศมีความคืบหน้าและชัดเจนในระดับปฏิบัติการและในแต่ละจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพที่ต้องเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศและต่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะเดียวกันก็ต้องเตรียมความพร้อมเพื่อให้ประเทศไทยเป็นประตูไปสู่ภาคตะวันตกและตะวันออกของภูมิภาคเอเชีย แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการต่อยอดจากความเชื่อมโยงเชิงกายภาพสู่การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการกระจายความเจริญในการพัฒนาชุมชนจังหวัดและเมืองตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ รวมถึงพื้นที่เชื่อมโยงอื่นภายในประเทศ และนับว่าเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยจะต้องดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกในการสร้างสังคมผู้ประกอบการและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศอย่างจริงจังเพื่อสร้างผลตอบแทนจากทุนและศักยภาพทางธุรกิจ รวมทั้งเป็นการส่งเสริมการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม และในอาเซียน

ความร่วมมือระหว่างประเทศที่จะเป็นแนวทางการพัฒนาสำคัญสำหรับประเทศไทยในช่วงต่อจากนี้ไปเป็นความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนทางเศรษฐกิจ ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาทางสังคม สิ่งแวดล้อม และความร่วมมือด้านความมั่นคงในมิติต่าง ๆ ในทุกกรอบความร่วมมือทั้งระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก ทั้งการผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากกรอบความร่วมมือทวิภาคีและพหุภาคีที่มีอยู่แล้ว ในปัจจุบันและการทำข้อตกลงใหม่ๆ ในระยะต่อไปภายใต้แนวคิดการค้าเสรีและการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือของอาเซียนกับหุ้นส่วนการพัฒนานอกอาเซียน ทั้งนี้โดยส่งเสริมความร่วมมือเพื่อการพัฒนาในทุกด้านให้เป็นบทบาทที่สร้างสรรค์ของประเทศไทย และการสนับสนุนการแก้ปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำในอนุภูมิภาคและในภูมิภาค การขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการนำกฎเกณฑ์ระเบียบปฏิบัติและมาตรฐานสากลทั้งในด้านคุณภาพสินค้าและบริการ สิทธิแรงงาน ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความมั่นคง ความโปร่งใส และอื่น ๆ มาเป็นแนวปฏิบัติและบังคับใช้สำหรับประเทศไทย

ดังนั้น ภายใต้ข้อจำกัดของปัจจัยพื้นฐานสำหรับการพัฒนาประเทศไทยในทุกด้านดังกล่าว ท่ามกลางแนวโน้มโลกที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว และประเทศต่าง ๆ กำลังเร่งพัฒนานวัตกรรมและนำมาใช้ในการเพิ่มมูลค่าผลผลิตและเพิ่มผลิตภาพการผลิตเพื่อเป็นอาวุธสำคัญในการต่อสู้ในสนามแข่งขันของโลกและการใช้ในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จึงเป็นความท้าทายอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทยที่จะต้องเร่งพัฒนาปัจจัยพื้นฐานทางยุทธศาสตร์ทุกด้าน ได้แก่ การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้เป็นระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ การพัฒนาทุนมนุษย์ และการปฏิรูปให้

การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และมีความรับผิดชอบโดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงด้านกฎระเบียบและระบบการบริหารราชการแผ่นดิน โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มุ่งเน้นการนำความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรมเพื่อทำให้เกิดสิ่งใหม่ที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจทั้งในเรื่องกระบวนการผลิตและรูปแบบผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี รูปแบบการดำเนินธุรกิจ และการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของผู้คนในสังคมทั้งที่เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างถอนรากถอนโคนและการพัฒนาต่อยอด รวมถึงการใช้นวัตกรรมสำหรับการพัฒนาสินค้าและบริการทั้งในระดับพื้นบ้านจนถึงระดับสูงซึ่งมีผลต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในวงกว้าง ดังนั้น การพัฒนาในช่วง ๕ ปีต่อจากนี้ไปจะเป็นช่วงที่มุ่งเน้นการพัฒนาบนฐานภูมิปัญญาที่เกิดจากการใช้ความรู้และทักษะ การใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนาและการพัฒนานวัตกรรมนำมาใช้ในทุกด้านของการพัฒนา การพัฒนามีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ขยายและสร้างฐานรายได้ใหม่ที่ครอบคลุมทั่วถึงมากขึ้นควบคู่ไปกับการต่อยอดฐานรายได้เดิม สังคมไทยมีคุณภาพและมีความเป็นธรรมโดยมีที่ยืนสำหรับทุกคนในสังคมและไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง และเป็นการพัฒนาที่เกิดจากการผนึกกำลังในการผลักดันขับเคลื่อนร่วมกันของทุกภาคส่วน (Thailand 4.0)

ทั้งนี้เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้แนวคิดและแนวทางดังกล่าวข้างต้นเกิดผลสัมฤทธิ์ได้ตามเป้าหมายในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้เน้นย้ำถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนกลไก การบริหารราชการแผ่นดินสำคัญๆ การปรับเปลี่ยนกฎหมายและกฎระเบียบในหลายด้าน รวมถึงการปรับการบริหารจัดการให้มีธรรมาภิบาลในทุกระดับ ปลอดคอร์รัปชัน และปรับเปลี่ยนทัศนคติของคนไทยในทุกภาคส่วนให้มีค่านิยมที่ดีงาม มีวินัย มีความรับผิดชอบ และมีความพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงโดยยึดหลักการรักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม และด้วยสภาพปัญหาที่เรื้อรังและเชื่อมโยงกันซับซ้อนในขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกประเทศที่จะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศไทยมากขึ้น การพัฒนาเชิงรุกเพื่อเสริมจุดแข็งและการแก้ปัญหาจุดอ่อนดังกล่าวให้สัมฤทธิ์ผลได้อย่างจริงจังนั้นต้องเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่สำหรับประเทศไทยที่มีแผนแม่บทการพัฒนาระยะยาวเป็นกรอบแนวทางที่จะกำกับทิศทาง ดังนั้นภาคส่วนต่าง ๆ ในสังคมไทยจึงมีความตระหนักร่วมกันว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นแผนแม่บทที่กำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศในระยะยาว 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) โดยวางแนวทางการพัฒนาหลักที่ต้องดำเนินการภายใต้ทุกรัฐบาลอย่างต่อเนื่องเพื่อจะบรรลุเป้าหมายอนาคตของประเทศที่วางไว้ โดยที่แผนแม่บทการพัฒนาระยะยาวจะเป็นกรอบที่ช่วยกำกับให้การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ มีบูรณาการกัน แผนพัฒนาและแผนเฉพาะด้านในระดับต่าง ๆ มีความเชื่อมโยงเป็นลำดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกันภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และการกำหนดเป้าหมายในระยะยาวที่ชัดเจนส่งผลให้ต้องมีความต่อเนื่องในการแก้ปัญหารากเหง้าและการพัฒนาพื้นฐานให้แข็งแกร่ง รวมทั้งต้องมีปรับระบบการติดตามและประเมินผลให้สามารถกำกับให้เกิดความเชื่อมโยงจากระดับยุทธศาสตร์สู่การจัดสรรงบประมาณและการดำเนินงานในระดับปฏิบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่เป็นผลผลิต ผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ในที่สุด

การพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงเป็น 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) สู่การปฏิบัติ โดยที่ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนา ประเทศไทยให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยได้กำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศไทยในระยะ 20 ปีพร้อมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์และแนวทางหลักที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายระยะยาวของประเทศที่ได้กำหนดไว้ โดยมี

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญที่สุดที่ถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) สู่การปฏิบัติในลำดับแรกที่ขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุเป้าหมายในระยะยาวได้ในที่สุด โดยมีกลไกตามลำดับต่าง ๆ และกลไกเสริมอื่น ๆ ในการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลตามเป้าหมาย ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะต้องบรรลุใน 5 ปีแรกอย่างชัดเจนทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม การกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุในระยะ 5 ปีนั้นได้พิจารณาและวิเคราะห์การต่อยอดให้เกิดผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการต่อไปอีกใน 3 แผนจวบจนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 15 ในช่วงปีพ.ศ. 2575-2579 ซึ่งเป็นช่วงสุดท้ายของยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาจะบรรลุเปูาหมายอนาคตประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี 2579 ที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายการพัฒนาในแผนพัฒนาฯฉบับที่ 12 ทั้งในระดับภาพรวมและรายสาขาของการพัฒนาจึงเป็นรายละเอียดและองค์ประกอบของเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปีในทุกด้าน โดยที่แผนพัฒนาฯ ฉบับต่อ ๆ ไปก็จะกำหนดเป้าหมายและแนวทางการพัฒนามารับช่วงเมื่อผ่าน 5 ปีแรกชองช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ผ่านไป

2.1.1.2 หลักการสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จะมุ่งบรรลุเปูาหมายในระยะ 5 ปีที่จะสามารถต่อยอดในระยะต่อไปเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยมีหลักการสำคัญของแผนพัฒนาฯ ดังนี้

1. ยึด “หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เพื่อให้เกิดบูรณาการการพัฒนาในทุกมิติอย่างสมเหตุสมผล มีความพอประมาณ และมีระบบภูมิคุ้มกันและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดีซึ่งเป็นเงื่อนไขจำเป็นสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยมุ่งเน้นการพัฒนาคนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์ สังคมไทยเป็นสังคมคุณภาพ สร้างโอกาสและมีที่ยืนให้กับทุกคนในสังคมได้ดำเนินชีวิตที่ดีมีความสุขและอยู่ร่วมกันอย่างสมานฉันท์ ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศก็เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องมีคุณภาพ และมีเสถียรภาพ การกระจายความมั่งคั่งอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เป็นการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รักษาความหลากหลายทางชีวภาพ ชุมชนวิถีชีวิต ค่านิยม ประเพณีและวัฒนธรรม

2. ยึด “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” มุ่งสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีสำหรับคนไทย พัฒนาคนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์มีวินัย ใฝ่รู้ มีความรู้ มีทักษะ มีความคิดสร้างสรรค์ มีทัศนคติที่ดีรับผิดชอบต่อสังคม มีจริยธรรมและคุณธรรม พัฒนาคนทุกช่วงวัยและเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างคนให้ใช้ประโยชน์และอยู่กับสิ่งแวดล้อมอย่างเกื้อกูล อนุรักษ์ฟื้นฟูใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

3. ยึด “วิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยที่วิสัยทัศน์ดังกล่าวสนองตอบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ ได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่นมีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานอาหารและน้ำ ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อม ระหว่างประเทศและการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรีประเทศไทยไม่เป็นภาระของโลกและสามารถเกื้อกูลประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจด้อยกว่า

4. ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี 2579” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน 5 ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา โดยที่เป้าหมายและตัวชี้วัดในด้านต่าง ๆ มีความสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายที่ยั่งยืน (SDGs) ทั้งนี้ เป้าหมายประเทศไทยในปี 2579 ซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันนั้นพิจารณาจากทั้งประเด็นหลักและลักษณะของการพัฒนา ลักษณะฐานการผลิตและบริการสำคัญของประเทศ ลักษณะของคนไทยและสังคมไทยที่พึงปรารถนา และกลุ่มเป้าหมายในสังคมไทย โดยกำหนดไว้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืนบนฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน สังคมไทยเป็นสังคมที่เป็นธรรมมีความเหลื่อมล้ำน้อย คนไทยเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์เป็นพลเมืองที่มีวินัยตื่นรู้และเรียนรู้ได้ด้วยตนเองตลอดชีวิต มีความรู้ มีทักษะและทัศนคติที่เป็นค่านิยมที่ดี มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์ มีความเจริญเติบโตทางจิตวิญญาณ มีจิตสาธารณะและทำประโยชน์ต่อส่วนรวม มีความเป็นพลเมืองไทย พลเมืองอาเซียน และพลเมืองโลก ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีนานาชาติ ระบบเศรษฐกิจตั้งอยู่บนฐานของการใช้นวัตกรรมนำดิจิทัล สามารถแข่งขันในการผลิตได้และค้าขายเป็น มีความเป็นสังคมประกอบการ มีฐานการผลิตและบริการที่มีคุณภาพและรูปแบบที่โดดเด่นเป็นที่ต้องการในตลาดโลก เป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญ เช่น การให้บริการคุณภาพทั้งด้านการเงินระบบโลจิสติกส์ บริการด้านสุขภาพ และท่องเที่ยวคุณภาพ เป็นครัวโลกของอาหารคุณภาพและปลอดภัย เป็นฐานอุตสาหกรรมและบริการอัจฉริยะที่เป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ใช้นวัตกรรม ทุนมนุษย์ทักษะสูง

และเทคโนโลยีอัจฉริยะ มาต่อยอดฐานการผลิตและบริการที่มีศักยภาพในปัจจุบันและพัฒนาฐานการผลิตและบริการใหม่ๆ เพื่อนำประเทศไทยไปสู่การมีระบบเศรษฐกิจ สังคม และประชาชนที่มีความเป็นอัจฉริยะ”

5. ยึด “หลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโต จากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม” แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มุ่งเน้นการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีความครอบคลุมทั่วถึงเพื่อเพิ่มขยายฐานกลุ่มประชากรชั้นกลางให้กว้างขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายในการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ โอกาสทางสังคม และรายได้ของกลุ่มประชากรรายได้ต่ำสุดร้อยละ 40 ให้สูงขึ้น นอกจากนี้การเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญาและพัฒนานวัตกรรมนับเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาในระยะต่อไปสำหรับทุกภาคส่วนในสังคมไทยโดยที่เส้นทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วนั้นกำหนดเป้าหมายทั้งในด้านรายได้ ความเป็นธรรม การลดความเหลื่อมล้ำและขยายฐานคนชั้นกลาง การสร้างสังคมที่มีคุณภาพและมีธรรมาภิบาล และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

6. ยึด “หลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน 5 ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว” จากการที่แผนพัฒนาฯ เป็นกลไกเชื่อมต่อในลำดับแรกที่จะกำกับและส่งต่อแนวทางการพัฒนาและเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีให้เกิดการปฏิบัติในทุกระดับและในแต่ละด้านอย่างสอดคล้องกัน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงให้ความสำคัญกับการใช้กลไกประชารัฐที่เป็นการรวมพลังขับเคลื่อนจากทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน และการกำหนดประเด็นบูรณาการของการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูง และได้กำหนดในระดับแผนงาน/โครงการสำคัญที่จะตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาได้อย่างแท้จริง รวมทั้งการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่มีความครอบคลุมหลากหลายมิติมากกว่าในแผนพัฒนาฯฉบับที่ผ่านๆ มา ในการกำหนดเป้าหมายได้คำนึงถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายระยะยาวของยุทธศาสตร์ชาติและการเป็นกรอบกำกับเป้าหมายและตัวชี้วัดในระดับย่อยลงมาที่จะต้องถูกส่งต่อและกำกับให้สามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นอย่างมีผลสัมฤทธิ์ภายใต้กรอบการจัดสรรงบประมาณ การติดตามและประเมินผลการใช้จ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินและการติดตามประเมินผลการปฏิบัติราชการรวมทั้งการพัฒนาระบบราชการที่สอดคล้องเป็นสาระเดียวกันหรือเสริมหนุนซึ่งกันและกัน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงกำหนดประเด็นบูรณาการเพื่อการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำคัญประกอบการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินรวบรวมและกำหนดแผนงาน/โครงการสำคัญในระดับปฏิบัติและกำหนดจุดเน้นในการพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับสาขาการผลิตและบริการและจังหวัดที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในด้านต่าง ๆ

2.1.1.3 ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาสำคัญ

สำหรับยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 12ถูกกำหนดจากยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และกำหนดเป็นแนวทางในรายละเอียดที่แสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องและการตอบสนองต่อเป้าหมายที่ต้องบรรลุในระยะ 5 ปี ที่จะเป็นการวางพื้นฐานที่สามารถสานต่อการพัฒนาในประเด็นสำคัญของประเทศในระยะต่อไปที่สนับสนุนเป้าหมาย การพัฒนาให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยใช้หลักของปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงนำ

ทาง ทั้งนี้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ทั้ง 10 ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาครอบคลุมรายละเอียดที่ตอบสนองต่อจุดเน้นประเด็นหลักของการพัฒนาในระยะ 5 ปีและมุ่งต่อยอดผลสัมฤทธิ์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับต่อ ๆ ไป โดยจะต้องต่อยอดให้เกิดความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานและการแก้ปัญหาสำคัญที่เป็นรากเหง้าของปัญหาต่าง ๆ และประเด็นปฏิรูปประเทศให้ลุล่วง รวมทั้งประเด็นร่วมที่มีความเชื่อมโยงกับหลากหลายประเด็นการพัฒนาที่จะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อเนื่องกันไปตลอด 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่กำหนดในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีจำนวน 10 ยุทธศาสตร์ซึ่งมีรายละเอียด มากกว่าในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะภายใต้สถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องนั้นเป็นการยากในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนในแผนพัฒนาระยะยาว เพราะยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาจำเป็นต้องมีการกำหนดและปรับปรุงให้สอดคล้องกับเงื่อนไขและปัจจัยแวดล้อมในช่วงเวลานั้น ๆ จึงจะสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุดังกล่าวยุทธศาสตร์ชาติจึงเป็นการกำหนดกรอบที่เป็นประเด็นหลักของการพัฒนาประเทศที่ครอบคลุมมิติต่าง ๆ ซึ่งสะท้อนทั้งในเรื่องการพัฒนาฐานการผลิตและบริการ การพัฒนากลุ่มเป้าหมาย และการพัฒนาในเรื่องกลไกและกฎระเบียบ รวมทั้งการพัฒนาทุนมนุษย์ ภายใต้การกำหนดและการยึดหลักการสำคัญของการพัฒนา ดังนั้น ยุทธศาสตร์การพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ (2) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมลดและความเหลื่อมล้ำในสังคม (3) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (4) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน และ (6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย และประกอบกับอีก 4 ยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์และกลไกสนับสนุนให้การดำเนินยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านให้สัมฤทธิ์ผล ประกอบด้วย (7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (8) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม (9) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ และ (10) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

2.1.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.1.2.1 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

หากพิจารณาแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 กับความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาประเทศ ทั้งแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และ แผนพัฒนาภาคเหนือ โดยตามหลักเกณฑ์นั้นแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดต้องมีความสอดคล้องและสามารถตอบสนองเป้าประสงค์ของแผนเหล่านั้น เพื่อให้แนวทางการพัฒนาในเชิงพื้นที่ (Area-based) สอดคล้องกับ เป้าหมายในการพัฒนาประเทศ โดยอาจพิจารณาได้ดังต่อไปนี้ เมื่อพิจารณายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นที่การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความสอดคล้องได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2.1 การพัฒนาด้านการผลิตและการบริการ ให้ความสำคัญกับการผลิตบนฐานชีวภาพเพื่อยกระดับการเกษตร ให้เป็นเกษตรสมัยใหม่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเอื้อให้เกิดการเจริญเติบโตทางด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน นอกเหนือไปจากด้านการเกษตรแล้ว ประเด็นยุทธศาสตร์ดังกล่าวยังชี้ไปยังการพัฒนาคุณภาพของการท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและยั่งยืน โดยจะเห็นได้ว่าแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเป้าหมายที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีเนื่องจากเป็นความพยายามที่จะยกระดับสินค้าเกษตร และคุณภาพของการท่องเที่ยวเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในโลกสมัยใหม่ ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีได้กำหนดแนวทางการพัฒนาในด้านต่าง ๆ โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ว่าด้วยการพัฒนาในลักษณะชี้เป้าในเชิงพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจนั้น สำหรับภาคเหนือได้รับการวางตำแหน่งการพัฒนา 3 ประเด็นสำคัญได้แก่

1. การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและยั่งยืน และมีธุรกิจต่อเนื่องที่ได้มาตรฐาน โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่มีอยู่ ทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และยกระดับให้สามารถ ตอบสนองการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ๆ
2. การพัฒนาผลิตภาพทางการเกษตร และการสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิดเกษตรอินทรีย์ โดยเป็นการใช้นวัตกรรมเข้ามาทำการเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่า เพื่อยกระดับและแปรรูปสินค้าทางการเกษตรให้มีความปลอดภัย
3. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความอุดมสมบูรณ์ โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการน้ำเพื่อให้มีน้ำเพียงพอทั้งสำหรับการอุปโภคและการบริโภค ตลอดจนการจัดการปัญหาหมอกควันที่เป็น ปัญหาสำคัญในพื้นที่ภาคเหนือ

เมื่อพิจารณาภายใต้แนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 นั้น พบว่าประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้นมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนา ทั้ง 3 ประการทั้งในมิติ การยกระดับการท่องเที่ยว ความพยายามในการพัฒนาผลผลิตทางการเกษตรและความสามารถของกลุ่มจังหวัดในการบริหารจัดการน้ำ อีกทั้งการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมทางบกที่สำคัญคือ

1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านอุทัยธานี นครสวรรค์ และ กำแพงเพชร สิ้นสุดที่เชียงราย เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง

2) ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 (บางปะอิน-นครสวรรค์) เป็นเส้นทางหลวงแผ่นดิน ที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 1 เริ่มจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้การเดินทาง สู่จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สะดวกและรวดเร็ว เส้นทางนี้ต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ที่จังหวัดนครสวรรค์ มุ่งสู่เชียงราย

3) ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 117 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก

4) ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมกลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนล่าง 2 กับจังหวัดเพชรบูรณ์ไปสู่ภาคอีสาน

2.1.3 แผนพัฒนายุทธศาสตร์รายจังหวัด

2.1.3.1 แผนพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดนครสวรรค์

จังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่เหมาะกับการปลูกข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง กระจายอยู่ทั่วจังหวัด ผลผลิตหลักสร้างมูลค่าให้กับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครสวรรค์ ด้วยการขายผลผลิตหลักและแปรรูปโดยใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่หลากหลายในการสร้างสรรค์เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ข้าว โดยในพื้นที่มีธุรกิจโรงสีข้าวจำนวนมาก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางธุรกิจข้าวแหล่งใหญ่ที่สุดในเขตภาคเหนือล่างผลให้การกำหนดราคาข้าวในอดีต (ก่อนโครงการประกันราคาข้าวของรัฐบาลในอดีต) ราคาข้าวที่ท่าข้าวกำนันทรง จังหวัดนครสวรรค์ เป็นราคากลางให้กับทั้งประเทศ และอ้อยโรงงานน้ำตาลแห่งเดียวในจังหวัดที่เป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตของเกษตรกรจังหวัด ได้ขยายกิจการจากการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้ของเหลือ (ของเสียในระบบ) นับตั้งแต่กากน้ำตาล และชานอ้อย ด้วยการสร้างโรงงานผลิตเอธานอล และ โรงงานเยื่อกระดาษจากชานอ้อย สามารถแบ่งโดยให้ความสำคัญกับประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) การแก้ไขปัญหาหนี้สินครัวเรือน โดยการเพิ่มรายได้ และพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต

2) การพัฒนาแหล่งน้ำสำหรับอุปโภคบริโภคในชุมชน ในพื้นที่การประปาไม่ทั่วถึง

3) รณรงค์ปลูกจิตสำนึกการจัดการขยะชุมชน / อปท. ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการขยะ / การนำขยะไปใช้ประโยชน์ และแยกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรเพื่ออุตสาหกรรมและการแปรรูป โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) ส่งเสริมการผลิตทางการเกษตรโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

2) ส่งเสริมอุตสาหกรรม เกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ

3) ส่งเสริมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน/วิสาหกิจชุมชน/SME

4) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำสาหรับรองรับการผลิตสินค้าเกษตรเพื่ออุตสาหกรรมและการแปรรูป

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติที่มีคุณภาพ

2) ส่งเสริมกิจกรรมตามปฏิทินการท่องเที่ยวประจำปีและงานประเพณีสำคัญของจังหวัด

3) ส่งเสริมด้านการตลาด การประชาสัมพันธ์ และการบริการการท่องเที่ยว

4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์และเสริมสร้างสังคมเข้มแข็ง โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) บูรณาการความร่วมมือการพัฒนาขีดความสามารถของประชาชน

2) น้อมนำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เกษตรทฤษฎีใหม่ และโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริมาขยายผลในการพัฒนาจังหวัด

3) ขยายการให้บริการภาครัฐในด้านการศึกษา การสาธารณสุขและสวัสดิการที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย

4) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด และสร้างเสริมกระบวนการยุติธรรมทางเลือกโดยชุมชน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ ฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2) ส่งเสริมการประยุกต์ใช้นวัตกรรมเพื่อการอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน

3) ส่งเสริมและพัฒนาการลดปริมาณขยะและกำจัดขยะชุมชนให้ถูกหลักวิชาการ

4) พัฒนาระบบจัดการเพื่อรับมือกับภัยพิบัติ

2.1.3.2 แผนพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดกำแพงเพชร

ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ และทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาฐานการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยในรูปแบบฟาร์มเกษตรอัจฉริยะ การยกระดับอุตสาหกรรมแปรรูป ข้าว พืชไร่ และ พืชพลังงาน โดยพัฒนาให้จังหวัดกำแพงเพชรเป็นแหล่งผลิตพลังงานทดแทน และเป็นกลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลกโดยเชื่อมโยงกับจังหวัดสุโขทัย จังหวัดจึงเร่งดำเนินการนำโอกาสดังกล่าวข้างต้นมาพัฒนาให้เกิด ประโยชน์ โดยพัฒนาการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรปลอดภัยให้ได้มาตรฐาน (GAP) พัฒนา

ให้เป็นเมือง เกษตรอุตสาหกรรมแปรรูป โดยเฉพาะการเป็นตลาดมันสำปะหลังของภาคเหนือ รวมทั้ง ปรับเปลี่ยนการผลิต พืชให้เหมาะสมกับพื้นที่ (Zoning) และเพิ่มประสิทธิการผลิตให้ตรงกับความต้องการของตลาด ส่งเสริม สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรให้เป็นพลังงานทดแทน (ชีวมวล) ส่งเสริม การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในระดับมรดกโลกและยกระดับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานการท่องเที่ยว เพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงและการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรและการอุปโภคบริโภคอย่างทั่วถึง รวมทั้งพัฒนาระบบการคมนาคม การขนส่ง คลังสินค้าและเชื่อมโยงเครือข่ายการตลาดและการท่องเที่ยว ตลอดจนพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสังคมที่เข้มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติด้วยการสร้างความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ให้ยั่งยืนโดยให้ความสำคัญกับประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) การแก้ไขปัญหาหนี้สินครัวเรือน และการส่งเสริมการออม

2) สร้างแรงจูงใจให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบประกันสังคมแบบสมัครใจ

3) การส่งเสริมแพทย์ทางเลือก เพิ่มบทบาท อปท. ในการให้บริการสาธารณสุขท้องถิ่นพัฒนา แหล่งน้ำสำหรับอุปโภคบริโภคในชุมชน ในพื้นที่บริการประปาไม่ทั่วถึงและแยกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาห่วงโซ่คุณค่าสินค้าเกษตรปลอดภัย และส่งเสริมการผลิตพืชพลังงานทดแทนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต การแปรรูป และการตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัย

2) ส่งเสริมประสิทธิภาพการผลิตพืชพลังงาน

3) พัฒนาศักยภาพการผลิตและปัจจัยพื้นฐานรองรับการผลิต เพิ่มผลผลิต แปรรูปและใช้นวัตกรรมพัฒนาคุณภาพการผลิต ส่งเสริมและพัฒนาการค้า การตลาด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกและแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพโดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) ส่งเสริมให้แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกและแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพได้รับการพัฒนาและส่งเสริมอย่างมีประสิทธิภาพ

2) ปรับปรุงพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ และผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวให้มีเอกลักษณ์ที่โดดเด่นอย่างยั่งยืน

3) พัฒนาสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยว

4) บริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

5) พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาคุณภาพชีวิต ความมั่นคงทางสังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี สังคมมีความมั่นคง และสิ่งแวดล้อมได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน

2) พัฒนาศักยภาพโครงสร้างและปัจจัยพื้นฐานรองรับเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดี

3) เสริมสร้างความเข้มแข็งทางสังคมตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

4) พัฒนาการให้บริการทางการศึกษาและสาธารณสุขอย่างมีประสิทธิภาพ

5) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

2.1.3.3 แผนพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดพิจิตร

จังหวัดพิจิตรให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรหลักของจังหวัด ด้วยการพัฒนาระบบการผลิตข้าวหอมมะลิและพันธุ์ข้าวอื่น ๆ ในจังหวัดให้มีคุณภาพและมาตรฐานของประเทศคู่ค้า ยกระดับส้มโอขาวแตงกวา เพื่อขยายตลาด Niche Market ในกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง โดยพัฒนามาตรฐานการเพาะปลูกตามเกณฑ์มาตรฐานฮาลาล (HALAL) ยกระดับส้มโอท่าข่อย เพื่อขยายสู่ตลาดประเทศจีน และกลุ่มประเทศสมาชิก อาเซียน สร้างมูลค่าเพิ่มมะม่วงน้ำดอกไม้สีทองสู่การแปรรูปเป็นน้ำมะม่วงสดทั้งในรูปแบบขวดและ กล่อง และขยายแปลงเพาะปลูกให้ครอบคลุมทั้งอำเภอ โดยการสนับสนุนปัจจัยการผลิตและรูปแบบการจัดการแหล่งผลิตมะม่วงของจังหวัด แปรรูปผลไม้คุณภาพสู่การเป็นเมืองน้ำมัน IOS ส่งเสริมการใช้ทรัพย์สินทางปัญญา เพื่อการสร้างมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัด รวมทั้งป้องกันการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาที่เป็นนวัตกรรมใหม่ในอนาคต ส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกพืชพลังงานทดแทน เช่น มันสำปะหลัง อ้อย และแยกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการน้ำ ดิน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลโดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) พัฒนาแหล่งน้ำหลัก (บึงสีไฟ แม่น้ำยม น่านและพิจิตร) ให้มีความอุดสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์เกิดคุณค่าสูงสุดต่อการพัฒนาจังหวัดอย่างเป็นระบบ

2) ปฏิรูปการบริหารจัดการดิน น้ำ และทรัพยากรแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่ของธรรมชาติเพื่อรองรับการเกษตร และการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานการเกษตร และฐานชุมชนที่เข้มแข็ง โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) ยกระดับศักยภาพของผลผลิตหลักทางการเกษตร สร้างแบรนด์สินค้าการเกษตรสู่สากลด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการเกษตรมาตรฐานปลอดภัย

2) สร้างงาน อาชีพรายได้แก่ชุมชน ประชาชนจากฐานการเกษตร ภูมิปัญญา และปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตด้วยหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อการพึ่งพาตนเองทางรายได้อย่างยั่งยืน

3) สร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับฐานราก ส่งเสริมผู้ประกอบการรายใหม่สนับสนุนการพัฒนาผลิตภัณฑ์จังหวัดให้มีคุณภาพที่แข่งขันได้

4) พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ เชิงเกษตร เชิงคุณภาพ ศาสนา และวัฒนธรรม

5) พัฒนาระบบการคมนาคม โลจิสติกส์ทางน้ำ ทางราง และโครงสร้างพื้นฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ สันติสุขอย่างยั่งยืนโดยมีแผนงานดังนี้

1) พัฒนาศักยภาพคนตามช่วงวัย และการปฏิรูประบบการศึกษาทุกระดับเพื่อสร้างสังคมที่มีคุณภาพ

2) เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความสงบเรียบร้อยด้วยกลไกชุมชน หมู่บ้าน และการบูรณาการภาครัฐแบบเข้มข้น

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาขีดความสามารถทางการบริหารและบริการสู่สากลโดยมีแผนงานดังนี้

1) พัฒนาบริการภาครัฐ ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม เพิ่มประสิทธิภาพปฏิบัติการเชิงรุกของภารกิจแห่งรัฐทั่วทุกพื้นที่

2) พัฒนาคุณภาพบริการ บุคลากรภาครัฐและปรับระบบการบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ ที่มีธรรมาภิบาล

3) เตรียมพร้อมประชาชนสู่สากล เชื่อมโยงการพัฒนาจังหวัดกับอาเซียน และภูมิภาค

2.1.3.4 แผนพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดอุทัยธานี

จังหวัดอุทัยธานีเป็นจังหวัดขนาดเล็ก โครงสร้างเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 42.80 รองลงมาเป็นภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ โดยมีแนวโน้มว่าสัดส่วนภาคการเกษตรค่อนข้างชะลอตัว ในขณะที่ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัว เช่น การเติบโตของภาคอุตสาหกรรม หมวดสินค้า เกษตรแปรรูปจากโรงงานน้ำตาล หรือภาคบริการ จากการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ดังนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดอุทัยธานีให้เติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จึงต้องให้ความสำคัญกับทั้งภาคเกษตร ภาคการบริการ และภาคอุตสาหกรรม โดยพิจารณาประกอบกับศักยภาพ และความโดดเด่น สามารถ แข่งขันได้ ประเด็นการพัฒนาที่ต้องให้ความสำคัญในการทำงานได้แก่ การปัญหาความยากจน ด้วยการลดรายจ่ายในครัวเรือน เพิ่มรายได้ และขยายโอกาส ตามแนวทางการพัฒนาของปรัชญาเศรษฐกิจ การขยายผลโครงการพระราชดำริ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับขุมชน สร้างความมั่นคงทางสังคม สร้างงาน และรายได้ให้กับประชาชน เพื่อนำพาจังหวัดให้ก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องและเติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน และแยกเป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 1 สร้างเอกลักษณ์และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวให้มีลักษณะโดดเด่น

เป้าประสงค์

1. รายได้จากการท่องเที่ยวมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1.1) พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวโดยชุมชน และส่งเสริมผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพสามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และเหมาะสม

1.3) ประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมเอกลักษณ์ด้านการท่องเที่ยว และจัดหาตลาดด้านการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ 2 พัฒนากระบวนการผลิตด้านการเกษตรให้มีคุณภาพและเพิ่มมูลค่า

เป้าประสงค์

1. ผลผลิตทางการเกษตรมีความปลอดภัย ได้มาตรฐาน GAP

2. รายได้/มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มขึ้น โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.1) วางระบบการพัฒนาภาคเกษตรกรรมและภาคผลิต อย่างมีแบบแผน และเกิดประสิทธิภาพสูงสุดสอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง

2.2) ส่งเสริมการลดต้นทุนการผลิต และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต โดยใช้ปุ๋ยอินทรีย์ ลดการใช้สารเคมีในการควบคุม ป้องกัน กำจัดโรค และศัตรูผลผลิตทางการเกษตร

2.3) ส่งเสริมระบบการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรทั้งระบบชุมชนและระบบอุตสาหกรรมให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2.4) ส่งเสริมเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้เข้มแข็ง การตลาดสินค้าเกษตรมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ 3 ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิต รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและสังคม

เป้าประสงค์

1. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี สังคมมีความมั่นคง ปลอดภัย

2. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพอย่างพอเพียงและยั่งยืน

3. ประชาชนมีความรู้ สามารถเข้าถึงข้อมูลและสื่อสารกับชาวต่างประเทศได้ มีภูมิคุ้มกันรับความเปลี่ยนแปลง เช่น การเป็นประชาคม AEC ได้ดียิ่งขึ้น โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

3.1) เสริมสร้างการนำทุนทางศาสนา ศิลปวัฒนธรรม มาสร้างคุณค่าทางสังคมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ

3.2) สร้างเสริมสุขภาวะของประชาชน

3.3) พัฒนาคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีวิต

3.4) ส่งเสริมการมีงานทำ การคุ้มครองแรงงานนอกระบบ และพัฒนาฝีมือแรงงานในสาขาที่ขาดแคลน

3.5) เสริมสร้างการอำนวยความยุติธรรม สิทธิมนุษยชน ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความมั่นคง

3.6) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน และเสริมจิตสำนึก ในการลดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ให้กับประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมและพัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างเป็นระบบ

เป้าประสงค์

1. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีความสมบูรณ์และยั่งยืน

2. บริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

2.1) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์ฟื้นฟู พัฒนาแหล่งน้ำ เพิ่มพื้นที่สีเขียว และเฝ้าระวังรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.2) พัฒนาระบบเฝ้าระวังรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และระบบแจ้งเตือนภัยให้ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยง

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

2.2.1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC)

พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทยมีพื้นที่ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โดยมีกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ อาทิเช่น อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion; GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy; ACMECS) โดยเฉพาะอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor; NSEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor; EWEC) ที่มีความเกี่ยวข้องพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และโลจิสติกส์ เป็นต้น

ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) เป็นระเบียงเศรษฐกิจที่ทุกภาคส่วนในภาคเหนือตอนล่าง 2 ของประเทศไทย แขวงหลวงพระบาง/แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐกะเหรี่ยง/รัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ได้ร่วมกันเปิดระเบียงเศรษฐกิจนี้ขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2558 ดังนั้นจึงควรพัฒนาศักยภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางควรเป็นลักษณะคลัสเตอร์เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และเพื่อให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เป็นเพียงทางผ่าน รวมถึงกระจายประโยชน์ในการพัฒนาและเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Myanmar Route) จะครอบคลุมทั้งทั้งการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบหรือกระบวนการทำงานต่าง ๆ และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกัน

โอกาสในอนาคตของเส้นทางนี้ผ่านกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีดังนี้

1. การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น

2. การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิผล โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกัน ที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม ทั้งนี้ปัจจุบันมีความตกลงหลายกรอบที่เอื้อต่อความเชื่อมโยงของระบบ แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้และต้องปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ

3. การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Connectivity) โดยการส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี อาทิ การยกเว้นระบบวีซ่าระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย

จากการรวบรวมข้อมูลการประชุมนานาชาติ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย ครั้งที่ 2 (2nd LIMEC) เรื่อง เปิดประตูสู่มรดกโลก เพื่อการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน “World Heritage Gateway for Tourism ,Trade and Investment ” เป็นการประชุมร่วมระหว่างประเทศในเขตระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) ซึ่งประกอบไปด้วยกลุ่มจังหวัดในภาคเหนือตอนล่าง 2 ของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี แขวงหลวง พระบาง/แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐกะเหรี่ยง/รัฐมอญ

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เพื่อรับฟังการนำเสนอในประเด็นด้านปัญหาและอุปสรรค พร้อมทั้งการแสดงศักยภาพทางด้าน การค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการนำไปจัดทำกรอบความร่วมมือและแผนยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวนี้อย่างครอบคลุม อีกทั้งเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาทั้งด้านสังคม วัฒนธรรม ความมั่นคง และเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน จากการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว สามารถสรุปความคิดเห็นและประเด็นที่สำคัญๆ ที่ได้ในแต่ละด้านพอสังเขปได้ ดังนี้

1. ด้านการค้าและการลงทุน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1) แขวงไซยะบูลี ผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เสนอให้ทั้ง 3 ประเทศร่วมผลักดันการเปิดด่านภูดู่ให้เป็นด่านสากล เพื่อความสะดวกในด้านพิธีการศุลกากร อีกทั้งปัญหาในเรื่องของการเสียภาษีในการส่งออกที่แตกต่างกันของประเทศในกลุ่ม เช่น ข้าวโพด ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไม่เสียภาษี แต่ประเทศไทยต้องเสียภาษี 20 % รวมถึงปัญหาในเรื่องของปริมาณสินค้าทางการเกษตรที่มีข้อจำกัดในการผ่านแดน และในส่วนการผลิตอินทผาลัม มีจำนวนผลผลิตเพียงพอในการส่งมาไทยได้พร้อมทั้งยังเสนอความต้องการให้พิจารณาการทำวีซ่าแบบ All Available เนื่องจากในปัจจุบันยังมีแนวปฏิบัติที่แตกต่าง คือ จะต้องมีการจัดทำวีซ่าเพื่อเข้าออกโดยทางบก ซึ่งหากจะต้องหลีกเลี่ยงการจัดทำวีซ่าก็จะต้องเลือกใช้การเดินทางโดยเครื่องบินซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า โดยที่ประชุมได้เสนอให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวทำหนังสือไปเวียงจันทร์ และในส่วนไทยก็จะจัดทำหนังสือไปยังเวียงจันทร์และเมียนมา และในที่ประชุมยังได้มีการเชิญชวนว่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีนโยบายที่จะส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ไปลงทุนฐานการผลิตที่ไซยะบูลี ซึ่งในปัจจุบัน BOI ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวให้ประโยชน์แก่ประชาชนของตนและคนไทย (ต่างชาติ) เท่าเทียมกัน

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

1) รัฐมอญ ผู้แทนจากมอญได้ให้ข้อมูลว่า มอญมีสินค้าทางการเกษตรที่มากกว่า ข้าวสาร ถั่ว เกลือ ยางพารา และยังสนับสนุนให้มีการลงทุนสร้างโรงงานผลิตสินค้าในมอญ เช่น เกลือ ซึ่งปัจจุบันมีโรงงานผลิตเกลือได้ประมาณ 80,000 ตัน/ปี แม้ไทยก็ส่งออกเกลือ TRS เข้าเมียนมา และยังสามารถผลิตยางพาราได้ถึง 120,000 ตัน พื้นที่ปลูก 600,000 เอเคอร์ จึงต้องการให้มีผู้ลงทุนสร้างผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยางพารา อาหารทะเลแช่แข็ง สามารถผลิต 10,000 ตัน/ปี รวมถึงการเชิญชวนให้เพื่อนบ้านซื้ออาหารทะเลแช่แข็ง และยังมีการกล่าวถึงปัญหาในการส่งออกข้าวเปลือกและข้าวสารที่แตกต่างกันในการนำข้าวสารส่งมาทางแม่สอด มีข้าวสารส่งไปเนื่องจากสามารถผ่านด่านที่ถูกต้องได้ (ด่านบนสะพาน) ข้าวสาร

ทางเมียนมามาในเส้นทางที่ไม่ถูกต้อง จึงอยากให้ประเทศไทยเสนอวิธีการที่จะทำให้การนำเข้าจากพม่าถูกต้อง ทางจีนเป็นนโยบายของประเทศในการป้องกันการนำเข้าชัดเจน และเสนอว่า มีความต้องการอยากขายถั่วเหลืองให้โรงงานเต้าเจี้ยว น้ำเต้าหู้ แต่ไทยเองก็สามารถผลิตน้ำมัน นมจากถั่วงา ที่มีผลผลิตจำนวนมากและยังมีโรงงานทำแผ่นถั่วเหลือง ในปัจจุบันได้ส่งขายให้จีน อินเดีย และมอญเองยังมีความประสงค์อยากจะซื้อยาฆ่าหญ้าจากไทย

2) รัฐกะเหรี่ยง ผู้แทนจากรัฐกะเหรี่ยง ให้ข้อมูลต่อที่ประชุมว่า ผ่าอ่าง รัฐกะเหรี่ยง มีนิคมอุตสาหกรรมให้เช่า ซึ่งปัจจุบันราคาค่าเช่าลดลงจากเดิมต้องวางเงิน 1,000,000 จ้าด ลดลงเหลือ 500,000 จ้าด ขอเชิญชวน มาลงทุนขยายพันธุ์พืช และส่วนเรื่องเกษตรกรรมได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี รวมทั้งมีความร่วมมือในการทำงาน พัฒนาพันธุ์ข้าวร่วมกัน และเรื่องของข้าวโพดที่อยากให้ประเทศไทยลดหย่อนข้อจำกัดในการส่งข้าวโพดเข้ามาขายในไทยได้มากขึ้น

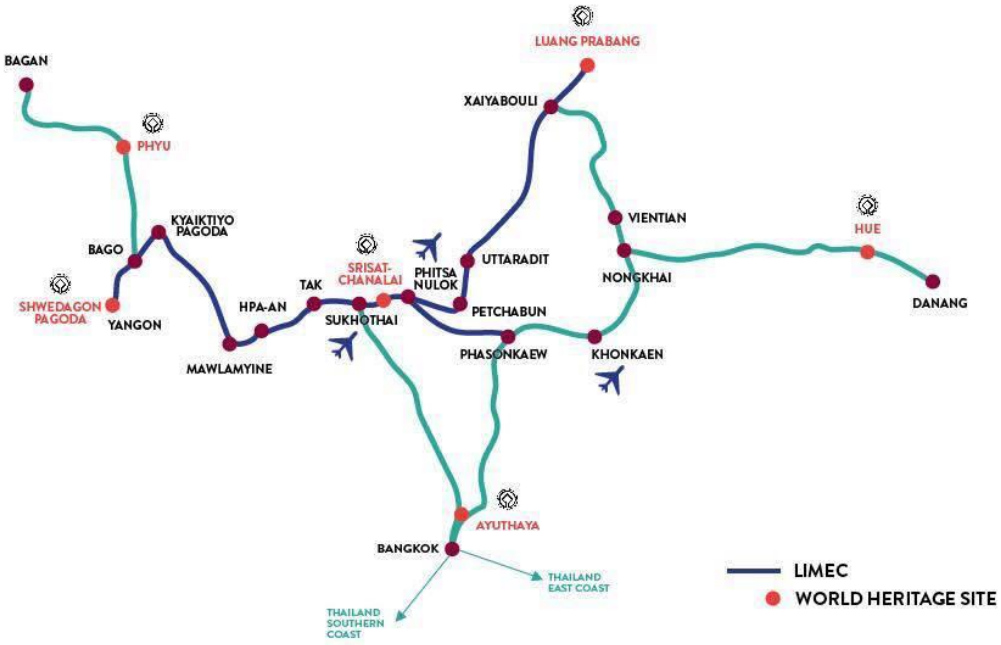
ประเทศไทย

ผู้แทนจากประเทศไทยได้ขอเชิญชวนให้ทุกประเทศได้เข้ามาร่วมพัฒนาความร่วมมือกันระหว่างประเทศ และแจ้งถึงปัญหาจำนวนผลผลิตปาล์ม ว่าปัจจุบันมีผลผลิตไม่มากพอที่จะตั้งโรงงานได้ เพราะจะต้องมีปริมาณประมาณ 100,000 ตัน หรือมีพื้นที่ดิน 30,000-40,000 ไร่ ขึ้นไป จึงจะตั้งโรงงานได้ ปัจจุบันส่งผลผลิตไปจังหวัดระยองเนื่องจากผลผลิตไม่เพียงพอ หากในอนาคตมีการผลิตร่วมกันกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ก็จะมีปริมาณเพียงพอที่จะตั้งโรงงานได้ และอาจจะตั้งโรงงานในบริเวณพื้นที่นี้ ช่วงนี้รอผลผลิตอยู่

สำหรับปัญหาผลผลิตการเกษตรบางตัวที่ไม่สามารถส่งเข้ามาไทยได้ เพราะไทยเข้าไปส่งเสริมและกำหนดราคา จึงเป็นข้อจำกัดในการนำเข้า แต่สินค้าอื่นๆ ยังสามารถส่งเข้ามาได้ และหากมีการลงทุนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวก็จะไม่สามารถส่งกลับมาไทยได้เช่นกันซึ่งถือเป็นปัญหาร่วมกัน จึงเห็นควรให้มีการจัดคณะกรรมการเพื่อหารือร่วมกัน ปีนี้ประเทศไทยได้เตรียมคนรุ่นใหม่จากทั้ง 5 ประเทศ โดยเริ่มจัดกิจกรรมมีชื่อ เรียกว่า LIMEC Start Up คือ การนำคนรุ่นใหม่มาเป็นเพื่อนกัน ซึ่งจะถือเป็นกำลังสำคัญ และจะพยายามจัดกิจกรรมนี้เพิ่มอีกหลายๆ รุ่น เพื่อให้มารู้จักกันและมีความร่วมมือกันได้ต่อไป และเสนอให้หารือร่วมกันในเรื่องการทำวีซ่าเปิดหรือในช่วงแรกอาจจะเป็นลักษณะ VIP VISA ก่อน

2. ด้านการท่องเที่ยว/สุขภาพ (World Heritage & Cultural Tourism)

โอกาสในการเชื่อมโยงแหล่งมรดกโลกบนเส้นบนระเบียงเศรษฐกิจ ไม่เพียงแต่ กำแพงเพชร และ หลวงพระบางเท่านั้น แต่สามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองอื่นและแหล่งมรดกวัฒนธรรมอื่นๆในสามประเทศ จากการเชื่อมโยงของระบบ Logistics ทั้งทางบก ทางน้ำ และ ทางอากาศ หากมีการลดข้อจำกัดด้าน VISA และการพัฒนา Logistics Facility แหล่งมรดกโลกของไทย มีความเชื่อมโยงกับแหล่งมรดกโลกและวัฒนธรรมในหลายมิติ อาทิ ประวัติศาสตร์ศิลปะ หัตถกรรม และประเพณี ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกและมรดกวัฒนธรรม (One World Heritage Region)

ที่มา : การประชุมนานาชาติ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย ครั้งที่ 2 (2nd LIMEC)

อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวและความสามารถในการรองรับ

1) การไปมาหาสู่กันเองของนักท่องเที่ยวภายในกลุ่ม LIMEC และ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นและนักท่องเที่ยวจากนอกระเบียงเศรษฐกิจ

2) การรวมเอาระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC เป็น 1 destination (One Destination) ยังผลให้พื้นที่นี้มีความโดดเด่นด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวซึ่งพร้อมสำหรับการตอบสนองหลายกลุ่มตลาดและรูปแบบการท่องเที่ยว

3) การหาข้อตกลงร่วมในการผลิตสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวร่วมกัน โดยเฉพาะเส้นทางการท่องเที่ยว LOCAL TRAILS ที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวทั้งในและนอก LIMEC

4) การพัฒนาร่วมมือเริ่มจากการตั้งคณะทำงาน (LIMEC TOURISM COLLABORATION) เพื่อประสานงานการพัฒนาการท่องเที่ยวใน LIMEC โดยมีข้อเสนอแนะด้านองค์ประกอบความร่วมมือ

3. ด้านการศึกษา

ในส่วนของการประชุมด้านการศึกษาของกลุ่มความร่วมมือ LIMEC ทั้งสามประเทศ ซึ่งประกอบด้วยทุกระดับการศึกษา โดยมุ่งหวังให้เกิดการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐานของการจัดการศึกษาให้สามารถพัฒนาเชื่อมโยงกัน รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนคณาจารย์ นักเรียนและนักศึกษา ระหว่างกันของแต่ละประเทศ โดยตัวแทนแต่ละประเทศได้ออกมาบรรยายถึงระบบการจัดการศึกษา โครงสร้างหลักสูตรการเรียนการสอนต่าง ๆ รวมไปถึงสถาบันการศึกษาแต่ละประเภท

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1) แขวงไชยะบูลี มีการจัดการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา ปัจจุบันเริ่มมีการจัดการเรียนการสอนในหลักสูตรวิชาชีพ (เทียบเท่า ปวช, ปวส ของไทย) มีจำนวนโรงเรียนอนุบาลประมาณ 100 แห่ง โรงเรียนประถมศึกษาประมาณ 400 แห่ง และโรงเรียนมัธยมประมาณ 90 แห่ง ซึ่งหลักสูตรการศึกษาจะอิงตามกระทรวงศึกษาธิการ สปป.ลาว เป็นผู้กำหนด

2) แขวงหลวงพระบาง ต้องการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านการศึกษาของภาคเหนือ สปป.ลาว มีโรงเรียนนานาชาติ โรงเรียนวิชาชีพครู และมีมหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์ ซึ่งเป็น 1 ใน 5 ของมหาวิทยาลัยใน สปป.ลาว มีความเชี่ยวชาญด้านการผลิตบุคลากรสายวิศวกรรมโยธา เป็นที่ต้องการของหน่วยงานและธุระกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยและเกาหลี นอกจากนี้ยังมีความโดดเด่นในด้านงานฝีมือและงานแกะสลัก ซึ่งเป็นศิลปะวัฒนธรรมที่สืบทอดมาตั้งแต่สมัยโบราณ

ประเทศไทย

จังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 ทั้ง 4 จังหวัด คือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีระดับ อนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวะ และอุดมศึกษา มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่สำคัญหลายแห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยสงฆ์นครสวรรค์ เป็นต้น ซึ่งจัดการเรียนการสอนหลากหลายสาขาวิชา เช่น คณะแพทย์, วิทยาศาสตร์, วิศวกรรม, เกษตร, สังคม, บริหารธุรกิจ และอื่น ๆ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสถาบัน/วิทยาลัยอาชีวะ ซึ่งจัดหลักสูตรการเรียนการสอนในสายวิชาชีพเฉพาะทางหลายแขนง ได้แก่ ช่างไฟฟ้า, อิเล็กทรอนิค, ช่างเชื่อม, ช่างกล, การเงิน/การบัญชี, คอมพิวเตอร์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งในแต่ละปีจะผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพเข้าสู่หน่วยงานและธุรกิจต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามในส่วนของการศึกษาระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา ได้มีการเพิ่มหลักสูตรภาษาอังกฤษ (English Program) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมด้านทักษะภาษาและการต่อยอดในการเพิ่มศักยภาพการศึกษาให้กับนักเรียนอีกด้วย

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

มีลักษณะการบริหารจัดการด้านการศึกษาไม่แตกต่างกันมากกับประเทศไทย และ สปป.ลาว คือ มีทุกระดับตั้งแต่ อนุบาล ประถม มัธยมและอุดมศึกษา มีสถาบันการศึกษารองรับที่เพียงพอต่อความต้องการ อย่างไรก็ตามนักเรียน/นักศึกษา ที่มีการเรียนในระดับที่ดีส่วนใหญ่จะเข้าไปเรียนที่มหาวิทยาลัยในเมืองย่างกุ้งและเมืองมัณฑะเลย์ โดยหลักสูตรที่มีความนิยมสูง ได้แก่ สังคมศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์

ซึ่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการศึกษาดังกล่าว เพื่อก่อให้เกิดความร่วมมือกันในด้านการพัฒนาหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องและสอดคล้องกับนโยบายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้ยังทำให้เกิดศักยภาพด้านการศึกษาเพื่อต่อยอดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยสรุปประเด็นหลักที่สำคัญออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ประเด็นที่ 1 การแลกเปลี่ยนและการสนับสนุนทุนการศึกษาแก่คณาจารย์และนักเรียน/นักศึกษาสถาบันการศึกษาของไทยในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้สนับสนุนการแลกเปลี่ยนคณาจารย์และนักเรียน/นักศึกษา

ประเด็นที่ 2 การจัดการประชุมวิชาการด้านการศึกษาระดับนานาชาติ

หน่วยงานด้านการศึกษาหลายหน่วยงานได้เล็งเห็นความสำคัญของการจัดหลักสูตรการแลกเปลี่ยนระดับนานาชาติระยะสั้น เพื่อให้เกิดการเพิ่มพูลทางความรู้และเปิดรับมุมมองจากภายนอกเพื่อพัฒนาศักยภาพในตนเองของคณาจารย์และนักเรียน/นักศึกษา

4. ด้านโลจิสติกส์

ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง มีการเชื่อมโยงพัฒนาตาม North – South Economic Corridor และ East –West Economic corridor และประตูเชื่อมโยงชายแดนเมียนมา และ สปป.ลาว โดยได้รับความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามีการเติบโต เช่น การบริการจัดการคลังสินค้าการบริการกระจายสินค้า การบริการบรรทุกสินค้า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น โดยการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าถือเป็นกิจกรรมหลักในระบบการขนส่งผ่านแดน จากการแสดงความคิดเห็นพบอุปสรรคและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ข้อคิดเห็นจากทาง สปป.ลาว ในเรื่องของข้อจำกัดต่างๆ ระเบียบข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน การพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ เช่น ระเบียบขั้นตอนและเงื่อนไขของการผ่านแดน ,ข้อกฎหมายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ,การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพเช่น ความพร้อมของอาคารในฝั่งประเทศไทย ,ความต่างระดับของโครงสร้างถนน นอกจากนี้ สปป.ลาวได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านวิชาการและกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งภายในกลุ่มประเทศ LIMEC เพื่อให้ทุกประเทศมีความรู้ความเข้าใจที่ตรงกัน

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

ข้อคิดเห็นจากทางประเทศเมียนมา ประเด็นหลักเรื่องของการประกันภัยทั้งยานพาหนะ สินค้าและการประกันชีวิต โดยในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดการประกันภัยที่มีความครอบคลุมในทั้งสองพื้นที่ ดังนั้นทางประเทศเมียนมามีความต้องการให้สร้างข้อตกลงด้านการประกันภัยร่วมกันเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ประเด็นที่สองด้านโครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ(Soft Infrastructure) โดยต้องการให้มีกฎระเบียบข้อบังคับและนโยบายที่ชัดเจน เช่น ข้อตกลงการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ประเด็นที่สามด้านข้อจำกัดของความสามารถในการรับน้ำหนักของสะพาน แต่เนื่องจากสะพานแห่งที่ 2 กำลังจะแล้วเสร็จภายในปี 2660 ดังนั้นประเด็นด้านนี้จะสามารถแก้ไขได้ในอนาคตอันใกล้

ประเทศไทย

ข้อคิดเห็นจากทางประเทศไทย ประเด็นที่หนึ่งเน้นในเรื่องรายละเอียดของข้อตกลงต่าง ๆ ในการผ่านแดนของแต่ละประเทศโดยยึดหลัก ASEAN Framework ประเด็นที่สองในส่วนข้อปัญหาด้านการประกันภัย ทางประเทศไทยมีความเห็นว่าควรมีการจัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบด้านการประกันภัยแล้วตกลงให้เป็นกฎเดียวกัน ประเด็นที่สามควรมีการพัฒนาการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน เช่นการเตรียมเอกสารและขั้นตอนต่าง ๆ ในการผ่านแดนที่ถูกต้อง ประเด็นที่สี่แต่ละประเทศควรมีการมีการเตรียมความพร้อมทางด้านเอกสารสำหรับการนำยานพาหนะในการผ่านแดน เช่น ใบประกอบรถยนต์หรือใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยส่วนกลาง ประเด็นที่ห้าควรมีการกำหนดข้อตกลงเรื่องการผ่านด่านสินค้าที่มีลักษณะไม่เต็มคันรถ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อผู้ประกอบการรายย่อย

2.2.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว บนเส้นทาง R9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปสู่สหภาพเมียนมาร์ ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางยาว 1,450 กม. อยู่ในเขตไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กม. เส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามซึ่งติดกับชายแดน สปป.ลาว จากนั้นเส้นทางหมายเลข 9 จะผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังประเทศเมียนมาร์จนทะลุอ่าวเมาะตะมะที่เมืองเมาะลำไย หรือมะละแหม่ง (Mawlamyine/Mawlamyaing) เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งอาจจะสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและตะวันออกกลางต่อไป ขณะนี้โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงประเทศทั้งสี่เข้าด้วยกัน

ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกนี้ สามารถเปิดใช้แล้วในระยะไทย-เวียดนาม มีเพียงช่วงหนึ่งในดินแดนเมียนมาร์ที่ยังก่อสร้างอยู่

เส้นทาง R9 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

1) จุดข้ามแดน : เมียวะดี (เมียนมาร์)-แม่สอด (ไทย)

2) จุดข้ามแดน : มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต (ลาว)

3) จุดข้ามแดน : แดนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม)

แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ (1) ย่างกุ้ง-ดาไว (2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (3) หนองคาย-กรุงเทพฯ (4) เส้นทางหมายเลข 13 ในลาว และ (5) ทางด่วน 1A ในเวียดนาม แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกจึงมีบทบาทสำคัญ ในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลางของลาว รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้แก่เมืองขนาดกลางหลายเมืองในประเทศ GMS 4 ประเทศ

วัตถุประสงค์ของการริเริ่มแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

1. เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนและการพัฒนาระหว่างประเทศลาว เมียนมาร์ ไทยและเวียดนาม

2. เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3. เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดนเพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรีและส่งเสริมการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ยังเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรและการท่องเที่ยวอีกด้วย ซึ่งโครงการด้านการขนส่งภายใต้ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ที่สำคัญ ได้แก่ 1) การพัฒนาเส้นทางการขนส่งตะวันออก-ตะวันตก 2) การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และ 3) การพัฒนาเส้นทางรถไฟ

4. การปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต

5. การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน

6. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ได้แก่

1) การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า

2) การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม

4) การพัฒนาการท่องเที่ยว

5) การริเริ่มเขตเศรษฐกิจ

6) การริเริ่มของคณะทำงาน AMEICC (Japan) ในการพัฒนาพื้นที่ตะวันตก-ตะวันออก

การริเริ่มแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก จำเป็นต้องมีการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ การยกระดับในด้านตะวันตกจากเมาะละแหม่ง- เมียวะดีในเมียนมาร์ เส้นทางในส่วนที่อยู่ในไทยอยู่ในสภาพดีและอยู่ระหว่างการบำรุงรักษาและปรับปรุงให้ดีขึ้นโดยรัฐบาลไทย การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขตได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว และได้เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 ส่วนเส้นทางที่อยู่ในลาวได้รับการยกระดับเส้นทางในเวียดนามจากลาวบาวถึงดองฮาและต่อไปยังดานังบนทางด่วนหมายเลข 1 ได้ถูกปรับปรุงโดยรัฐบาลเวียดนาม จุดปลายทั้งสองฝั่งของ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นที่ตั้งของเมืองขนาดกลาง คือเมาะละแหม่ง ในเมียนมาร์ทางด้านตะวันตก และดานัง ในเวียดนาม ทางด้านตะวันออก การฟื้นฟูท่าเรือน้ำลึกดานังและการปรับปรุงทางเข้าถึงแม้ว่าเมียนมาร์จะมีข้อเสนอให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ทางด้านทะเลอันดามันใกล้เมืองเมาะละแหม่ง แต่ยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้อย่างจริงจังทั้งทางด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ ส่วนลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าเรือบนฝั่งแม่น้ำโขงระหว่างเวียงจันทน์และสะหวันนะเขต

นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิงในส่วนของ Spur Line ยังถือเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างเมาะละแหม่ง-Thanbyuzayat-ด่านเจดีย์สามองค์ ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างเมียนมาร์กับไทยโดยเส้นทางในส่วนเมาะละแหม่ง-Thanbyuzayat ได้รับการยกระดับโดยรัฐบาลเมียนมาร์ ลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานในอนุภูมิภาคที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้ ขณะนี้ไทยโดยบริษัท TAG เข้ารับสัมปทานอยู่ระหว่างปรับปรุงสถานที่และประสานการดำเนินการด้านการบินในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

เมื่อเดือนธันวาคม 2550 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ได้ร่วมกับรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าสปป.ลาวและรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเวียดนาม ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) สามฝ่าย เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก และจะร่วมมือกันดำเนินการตามแผนงานเพื่อให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ บรรลุผลสำเร็จในช่วงปี 2551-2552 โดยประเด็นที่อาจเกี่ยวข้องกับ SMEs มี ดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้า ให้จัดเวลาทำการของด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขตและด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ ทั้งสามประเทศยังเร่งรัดที่จะให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายการดำเนินการความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) เพื่อให้สามารถเริ่มบังคับใช้การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคได้อย่างสมบูรณ์ อีกทั้งไทย

และลาวจะจัด Single Window Inspection: SWI เพื่อเอื้อต่อการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว Single Stop Inspection: SSI ที่ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต

2. การส่งเสริมการค้า โดยจัดงานแสดงสินค้าพร้อมการจับคู่ธุรกิจโดยเฉพาะ ธุรกิจโลจิสติกส์บนเส้นทาง EWEC ตลอดปี 2551 เช่นงาน Thailand Outlet 2008 ที่ดานัง เวียดนาม งาน Thailand Exhibition 2008 ที่สะหวันนะเขต สปป.ลาว เป็นต้น

3. การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน โดยกระตุ้นให้ภาคเอกชนลงทุนด้านอำนวยความสะดวกการค้าและโลจิสติกส์บนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมุ่งส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

ในส่วนของลู่ทางการลงทุนบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกนั้น จากความพยายามของสามฝ่ายเพื่อผลักดันโครงการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว โดยการรวมแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศที่สาม ทำให้หลังจากที่ได้เปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 และเปิดใช้ถนนสายแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ในระยะไทย-เวียดนามแล้วพบว่าการท่องเที่ยวขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตามลาวค่อนข้างได้ประโยชน์น้อยที่สุดในเชิงการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่ค่อยหยุดจับจ่ายหรือรับประทานอาหารในลาวมากนัก เพราะยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดไม่มากนัก ขณะนี้ สปป.ลาวจึงมีนโยบายเร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนร้านอาหารและโรงแรม ดังนั้นจึงเป็นลู่ทางอันดีสำหรับนักลงทุนไทยที่อยากเข้าไปทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก สถานีบริการน้ำมันที่มีร้านสะดวกซื้อ ศูนย์ซ่อมรถ และจุดพักรถ ซึ่งยังขาดแคลนมากตลอดเส้นทาง โดยเฉพาะที่เมืองพิน ในแขวงสะหวันนะเขต

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ-นิคมอุตสาหกรรมบนแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก บนเส้นทาง R9 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่งได้แก่

1) เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน ในสหภาพเมียนมาร์

2) เขตนิคมอุตสาหกกรมเมาะละแหม่ง ในสหภาพเมียนมาร์

3) เขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี ในสหภาพเมียนมาร์

4) เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ในสปป.ลาว

5) เขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวัน ในสปป.ลาว

6) เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ในเวียดนาม

แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ปัจจุบันมีสถานะดังนี้

1) ภายใต้ความตกลงการข้ามพรมแดนและขนส่งข้ามแดน (CBTA: Cross Border Transport Agreement) ยังไม่มีผลบังคับใช้สมบูรณ์ทุกประเทศสมาชิก GMS แต่ละประเทศที่พร้อมก็สามารถทำความตกลงเดินรถข้ามพรมแดนกันก่อนได้ ซึ่งเส้นแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ก็ได้มีความตกลงร่วมกันระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ที่จะให้มีการเดินรถระหว่างกัน

2) ปัจจุบันเส้นเชื่อมโยงเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (R9) ได้เปิดให้มีการเดินรถอย่างเป็นทางการแล้ว ตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 2552 แต่ในทางปฏิบัติยังติดปัญหาเรื่องค์กรค้าประกันรถที่จะวิ่งบนเส้นทางดังกล่าว ซึ่งอยู่ในระหว่างหารือ

3) การดำเนินการก่อสร้างเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ฝั่งตะวันออกได้ดำเนินการเสร็จแล้ว ส่วนฝั่งตะวันตกช่วงเมียวดี-กอระเรก ระยะ 40 กม. ที่เป็นคอขวดบนภูเขาในฝั่งเมียนมาร์รัฐบาลไทยอยู่ระหว่างให้ความช่วยเหลือ

2.2.3 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล โดยประเทศสมาชิกของ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง มีทั้งหมด 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา และเวียดนาม

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง เป็นแนวคิดที่ พ.ต.ท. ดร. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีในสมัยนั้นได้หยิบยกขึ้นหารือกับผู้นำกัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ ในช่วงการประชุมผู้นำอาเซียนสมัยพิเศษว่าด้วยโรค SARS เมื่อ 29 เมษายน 2546 ที่กรุงเทพฯ และได้รับการสนับสนุนในหลักการจากผู้นำประเทศเพื่อนบ้านทั้งสามประเทศ

วัตถุประสงค์ของความริเริ่มกรอบความร่วมมือ คือการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค ความเจริญดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นผลประโยชน์ของแต่ละประเทศ แต่ยังส่งเสริมและก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน เนื่องจากความเข้มแข็งของกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และไทย หมายถึงความเข้มแข็งของอาเซียนโดยรวม ดังนั้นกรอบความร่วมมือนี้จึงเปรียบเสมือนกรอบความร่วมมือที่ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้ารวดเร็วขึ้นบนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

ผู้นำประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และไทยได้ประชุมร่วมกันเป็นครั้งแรกภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ที่เมืองพุกาม สหภาพเมียนมาร์ ในการประชุมดังกล่าว ผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามร่วมกันในปฏิญญาพุกามที่จะมีความร่วมมือระหว่างกันในสาขาความร่วมมือสำคัญ 5 สาขา และให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการซึ่งประกอบด้วยโครงการร่วม 46 โครงการ และโครงการทวิภาคี 224 โครงการซึ่งจะมีการดำเนินการภายในระยะเวลา 10 ปี โดยผู้นำประเทศสมาชิกต่างเห็นชอบร่วมกันให้เรียกกรอบความร่วมมือนี้ว่า ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง

การเข้าร่วมเป็นสมาชิกของเวียดนามเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 ได้ทำให้ประเทศสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 5ประเทศ ซึ่งช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้แก่กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม กิจกรรมภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม จะเน้นการลดความยากจนเพื่อช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมาย เพื่อการพัฒนาแห่งสหัสวรรษของสหประชาชาติ โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเป็นหุ้นส่วนที่เท่าเทียมกัน

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม เน้นการทำงานที่ส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคเพื่อส่งเสริมให้พื้นที่ชายแดนของประเทศสมาชิกเป็นพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และความเจริญก้าวหน้าทางสังคมวัฒนธรรม พร้อมทั้งเป็นการผสานผลประโยชน์ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับภูมิภาคให้เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อสร้างความเจริญ ความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ความสงบสุข ความมั่นคง และความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีระหว่างประเทศสมาชิก กิจกรรมภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม ซึ่งส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคนี้ จะเน้นความร่วมมือที่ปฏิบัติได้จริงและก่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยอาศัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศสมาชิก มีความเป็นไปได้และเป็นที่ยอมรับโดยทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การดำเนินการจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจ ยึดหลักฉันทามติ และการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ดำเนินความร่วมมือใน 8 สาขา ปัจจุบันให้ความสำคัญกับกิจกรรมใน 6 สาขาความร่วมมือหลัก ได้แก่

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

1.1 เพื่อใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศที่เกี่ยวข้อง

1.2 เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการไหลเวียนของสินค้าและการลงทุนเพื่อให้เกิดการจ้างงาน

1.3 เพื่อสร้างรายได้และลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคม

2. ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม

เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งและส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม โดย สร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จัดสรรการผลิต การตลาด และการจัดซื้อร่วมกัน การวิจัยและพัฒนา และการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

3. การเชื่อมโยงการคมนาคม

3.1 พัฒนาและใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

3.2 อำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน เกษตรกรรม การผลิตทางอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

4.1 ส่งเสริมยุทธศาสตร์ร่วมสำหรับความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

4.2 อำนวยความสะดวกการท่องเที่ยวในหมู่ทั้งสี่ประเทศและจากภูมิภาคอื่น ๆ

5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ส่งเสริมการเสริมสร้างขีดความสามารถของคนและสถาบันริเริ่มมาตรการเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค

6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข

ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาขีดความสามารถทางด้านสาธารณสุข และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันในการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2547 ที่ย่างกุ้ง สหภาพเมียนมาร์ ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการจัดตั้งกลไกประเทศผู้ประสานงานในความร่วมมือแต่ละสาขา เพื่อผลักดันให้ความร่วมมือในแต่ละสาขามีความคืบหน้าเพื่อผลักดันความคืบหน้าในความร่วมมือหลักในแต่ละสาขา ที่ประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสสมัยพิเศษและการประชุมระดับรัฐมนตรีอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ 1-2 พฤศจิกายน 2547 ที่ จ.กระบี่ ได้เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะทำงานในความร่วมมือแต่ละสาขา โดยมีประเทศสมาชิก 1 ประเทศทำ

หน้าที่เป็นประเทศผู้ประสานงาน ดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน (ไทย)
2. ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม (เมียนมาร์)
3. การเชื่อมโยงการคมนาคม (ลาว)
4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว (กัมพูชา)
5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (เวียดนาม)
6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข (ไทย)

และอีกสองสาขาที่อยู่ในช่วงการดำเนินการ ได้แก่ การอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน และสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างโครงการที่สำคัญภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม อาทิ

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Transport Linkages)

กัมพูชา: เส้นทาง R48 (เกาะกง-สแรอัมเปิล)/R67 (สะงำ-อันลองเวง-เสียมราฐ)

สปป.ลาว: ปรับปรุงสนามบินวัดไต/เส้นทางสายกูดู่ จ.อุตรดิตถ์-ปากลาย แขวงไชยะบุลี/สะพานข้ามแม่น้ำเหือง/เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา)/เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง/สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่ง ที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)/สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)/เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

เมียนมาร์: สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2/เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก

2. การอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน (Trade and Investment Facilitatation) ส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นในการค้าชายแดน การยกระดับด่าน การจัดตั้งเมืองคู่แฝดชายแดน (Sister Cities)

3. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) ซึ่ง กต. โดย สพร. ดำเนินการฝึกอบรม สัมมนา ให้ทุนการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยแก่ประเทศสมาชิก ACMECS ในด้านที่เกี่ยวข้องกับสาขาความร่วมมือภายใต้ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม อาทิ การเกษตร พลังงาน อุตสาหกรรม และสาธารณสุข

4. การท่องเที่ยว (Tourism) ได้แก่ การจัดทำความตกลงตรวจลงตราเดียว (ACMECS Single Visa) ระหว่างไทย-กัมพูชา เมื่อเดือน ธ.ค. 2550 เป็นโครงการนำร่อง ระหว่าง 2 ประเทศสมาชิก ซึ่งมีการบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 27 ธ.ค. 2555

5. การเกษตร (Agriculture) ได้แก่ การจัดทำแผนการลงทุนโครงการเกษตรแบบมีสัญญากับประเทศเพื่อนบ้าน และการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทยกับสปป.ลาว ว่าด้วยความร่วมมือในการส่งเสริมการทำเกษตรแบบมีสัญญา เมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2556 ในระหว่างการประชุมผู้นำยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม ครั้งที่ 5 ที่เวียงจันทน์ สปป.ลาว

6. สาธารณสุข (Public Health) โดยเฉพาะการเร่งดำเนินการตามแผนความร่วมมือในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อต่าง ๆ และการให้ความช่วยเหลือในการยกระดับคุณภาพการรักษาพยาบาลพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

2.2.4 ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC)

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ หรือ เส้นทาง R3E หรือ R3A เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิงกับกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร โดยผ่าน 3 ประเทศ คือ จีนตอนใต้ (700 กิโลเมตร) สปป.ลาว (250 กิโลเมตร) และ ไทย (850 กิโลเมตร) ขณะนี้เส้นทาง R3E ก่อสร้างเสร็จแล้ว และประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) ประกอบด้วย ไทย สปป.ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ได้ร่วมกันเปิดเส้นทาง R3E อย่างเป็นทางการในช่วงการประชุมผู้นำ GMS ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนมีนาคม 2551 ณ สปป.ลาว

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ หรือ เส้นทาง R3E หรือ R3A เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิงกับกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร โดยผ่าน 3 ประเทศ คือ จีนตอนใต้ (700 กิโลเมตร) สปป.ลาว (250 กิโลเมตร) และ ไทย (850 กิโลเมตร) ขณะนี้เส้นทาง R3E ก่อสร้างเสร็จแล้ว และประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) ประกอบด้วย ไทย สปป.ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ได้ร่วมกันเปิดเส้นทาง R3E อย่างเป็นทางการในช่วงการประชุมผู้นำ GMS ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนมีนาคม 2551 ณ สปป.ลาว

เส้นทาง R3E ช่วยลดเวลาการเดินทางระหว่างนครคุนหมิง-กรุงเทพฯ จาก 48 ชั่วโมง เหลือเพียง 20 ชั่วโมง สามประเทศได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจจากเส้นทางดังกล่าว โดยไทยได้กำหนดการจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงราย และการพัฒนาท่าเรือเชียงแสน ส่วนสปป.ลาวอยู่ระหว่างการจัดเตรียมการพัฒนาพื้นที่จุดแวะพัก (Rest areas) บนเส้นทางที่แขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทา โดยขอการสนับสนุนทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) และสำหรับจีน กำหนดนโยบายมุ่งใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3E เพื่อกระจายสินค้าจากจีนตอนใต้ ลำเลียงวัตถุดิบ (ทรัพยากรธรรมชาติและสินค้าเกษตร) และส่งเสริมตลาดท่องเที่ยว ในภูมิภาค GMS ไปสู่การพัฒนามณฑลยูนนานเป็นประตูทางออกสู่อาเซียนและเอเชียใต้ รวมทั้ง สนับสนุนการขนส่งสินค้าบนเส้นทางดังกล่าวยังเป็นหลักประกันยืนยันการบรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ในขณะเดียวกัน จีนได้พัฒนาอีกหนึ่งเส้นทาง ระหว่างนครคุนหมิง-กวางสี-ลาวกาย-ฮานอย-ไฮฟอง ซึ่งเชื่อมจีนกับเวียดนาม เพื่อนำมณฑลยูนนานออกสู่ตลาดโลกด้วย

ภาพที่ 4 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ หรือ เส้นทาง R3E หรือ R3A

ที่มา : Asian Development Bank, 2011

ยุทธศาสตร์การพัฒนา และแผนปฏิบัติการ มีเป้าหมาย

1) เพื่อให้การพัฒนาNSEC เป็นไปอย่างยั่งยืนและสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

2) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยลดต้นทุนการขนส่งและการประกอบธุรกิจ

3) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ

4) เพื่ออำนวยความสะดวกธุรกิจและผู้ที่เริ่มประกอบการ ซึ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนปฏิบัติการมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

1) ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ร่วมมือกันจัดทำระบบเฝ้าระวัง และสร้างความตระหนักในชุมชนเกี่ยวกับโรคติดต่อ เช่น การป้องกันโรคเอดส์ และโรคสัตว์ ตลอดจนร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ เช่น การให้ผู้ด้อยโอกาสมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนา การป้องกันการค้ามนุษย์ ความปลอดภัยในการใช้ถนน ส่งเสริมการพัฒนาเชิงยั่งยืน (โดยเฉพาะในด้านท่องเที่ยว ไฟฟ้าพลังน้ำและคมนาคม) และการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จัดทำกรอบแนวทางการดำเนินงานเพื่ออนุรักษ์และบริหารจัดการพื้นที่อ่อนไหวร่วมกัน และใช้ GIS ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง

ปรับปรุงเส้นทางสายหลักเพื่อประสิทธิภาพในการขนส่ง และเส้นทางสายรองเพื่อเข้าถึงพื้นที่การเกษตรและพื้นที่ท่องเที่ยวในชนบท พัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อรองรับปริมาณการค้าที่มากขึ้น และปรับปรุงด่านพรมแดน และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพรมแดน ตลอดจนพัฒนาระบบสนับสนุน เช่น ด้าน ICT พลังงานและแหล่งน้ำ

3) ด้านการอำนวยความสะดวกการคมนาคมขนส่งและการค้า

เร่งผลักดันการดำเนินงานตามความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนสู่ปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนากระบวนการ CIQ ให้มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ผ่านการบริหารความเสี่ยงและใช้ IT ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้า และการตรวจปล่อย ณ จุดพรมแดนเดียว (Single Stop Inspection) เผยแพร่ข้อมูลและอบรมเจ้าหน้าที่บริเวณด่านพรมแดน จัดตั้ง Logistics Center ตลาดกลางสินค้า และ ICD และพัฒนาระบบการเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าบริเวณชายแดน

4) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวก

จัดโครงการประชุมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในด้านโอกาสทางธุรกิจและการลงทุนตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ช่วยส่งเสริมการเป็นแหล่งข้อมูลในด้านธุรกิจและการลงทุนตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ ใต้ (NSEC) โดยมีการเก็บรวบรวม ข้อมูล บทความ และข่าวสารที่สำคัญต่าง ๆ อาทิ นโยบายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและขั้นตอนดำเนินการต่าง ๆ ด้านการค้าการลงทุน บทความที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเผยแพร่ข้อมูลและการสร้างความเข้าใจต่อนักลงทุนและผู้ที่สนใจเป็นไปด้วยความโปร่งใส การดำเนินมาตรการการจดทะเบียนธุรกิจและใบอนุญาตต่าง ๆ การจัดตั้งศูนย์บริการการลงทุนครบวงจร (One-Stop Centers) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการลงทุนในทุกขั้นตอน การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs) ในพื้นที่ชายแดน และ/หรือ พื้นที่ใกล้เคียงที่มีศักยภาพ

1) ด้านเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

1.1 ส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมกระบวนการผลิต การตลาด ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนา Contract Farming บริเวณชายแดนให้เป็นระบบและสร้างโอกาสในการขยายฐานการลงทุน

1.2 ส่งเสริมความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร

1.3 สนับสนุนส่งเสริมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนในเขตป่าและการทำการเกษตรในพื้นที่สูง

2) ด้านทรัพยากรการผลิต

2.1 ส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมเหมืองแร่

2.2 จัดเตรียมข้อมูลเพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้กับผู้ที่สนใจลงทุนทราบเกี่ยวกับโอกาสทางการลงทุนในอุตสาหกรรมพื้นฐานและธุรกิจเหมืองแร่

2.3 การดำเนินมาตรการที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและจัดตั้งธุรกิจ SME ในพื้นที่ NSEC

3) ด้านการท่องเที่ยว

3.1 ส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงในพื้นที่ NSEC

3.2 ปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้านการท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์และสินค้า

3.3 เพิ่มพูนความรู้แก่ผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ โดยการร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ จัดอบรมพัฒนาทักษะในการให้บริการ

3.4 ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

4) ด้าน Logistics

4.1 ส่งเสริมการทำธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ให้ความรู้และสนับสนุนการจัดตั้งธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ในประเทศต่าง ๆ ตามแนว NSEC โดยการให้สำคัญและให้ความช่วยเหลือในประเทศที่ยังมีการพัฒนาในด้านนี้น้อย

5) การแก้ปัญหาและอุปสรรคในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

จัดกิจกรรมการพัฒนาสมรรถนะการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยการส่งเสริมการฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ ให้กับบุคคลากรทั้งในองค์กรภาครัฐและเอกชน ในพื้นที่ตามแนว NSEC การให้สำคัญและให้ความช่วยเหลือในประเทศที่ยังมีการพัฒนาในด้านนี้น้อย เช่น ประเทศลาวและพม่า

1) สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ และสถาบันการศึกษาในการจัดอบรมและจัดกิจกรรมการพัฒนาทักษะในด้านต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
2) พัฒนาและขยายเครือข่ายระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อรองรับการค้า การลงทุน และกิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่

6) การสร้างกลไกการดำเนินงาน

มีการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1) สร้างกลไกการดำเนินงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามระบบอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในระดับส่วนกลางและภูมิภาครวมทั้งการส่งเสริมการขยายเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชน

2) ส่งเสริมบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ หน่วยงานในท้องถิ่น ในการสนับสนุนการพัฒนา NSEC

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.3.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี (ภาพที่ 5) มีขนาดพื้นที่ ทั้งหมด 29,467 ตารางกิโลเมตร (ตร.กม.) ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ เนื่องจากมีแม่น้ำสายสำคัญ ไหลผ่านได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่านไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบล ปากน้ำโพ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ และแม่น้ำสะแกกรังที่มีต้นกำเนิดอยู่ในเขตเทือกเขาโมโกจูในเขต จังหวัดกำแพงเพชร ไหลไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี จึงทำให้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ประกอบกับลักษณะดินเป็นดิน

เหนียวปนทราย มีการระบายน้ำได้ดีพื้นที่ ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จึงมีความเหมาะสมแก่การทำนาและปลูกพืชไร่มี ภูมิประเทศเป็นทิวเขาปกคลุมด้วยป่าไม้ มีเทือกเขาสูงสลับซับซ้อนกันไปมา

ภาพที่ 5 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : กลุ่มบริหารงานยุทธศาสตร์ภาคเหนือตอนล่าง2,แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (นครสวรรค์,2564)

ตารางที่ 1 แสดงขนาดพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัด	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)
นครสวรรค์	9,598
กำแพงเพชร	8,608
พิจิตร	4,531
อุทัยธานี	6,730
กลุ่มจังหวัดฯ	**29,467**

ที่มา : กลุ่มบริหารงานยุทธศาสตร์ภาคเหนือตอนล่าง2,แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (นครสวรรค์,2564)

ตารางที่ 2 แสดงเขตติดต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัด	ทิศเหนือ	ทิศใต้	ทิศตะวันตก	ทิศตะวันออก
นครสวรรค์	กำแพงเพชร, พิจิตร	อุทัยธานี, ชัยนาท, ลพบุรี,สิงห์บุรี	อุทัยธานี, ตาก ,กำแพงเพชร	เพชรบูรณ์
กำแพงเพชร	ตาก, สุโขทัย	นครสวรรค์	ตาก	พิษณุโลก, พิจิตร
พิจิตร	พิษณุโลก	นครสวรรค์	กำแพงเพชร, นครสวรรค์	เพชรบูรณ์
อุทัยธานี	นครสวรรค์	สุพรรณบุรี	กาญจนบุรี, ตาก	ชัยนาท, นครสวรรค์

ที่มา :กลุ่มบริหารงานยุทธศาสตร์ภาคเหนือตอนล่าง2,แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (นครสวรรค์,2564)

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดพิษณุโลก
ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดชัยนาท จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดสิงค์บุรี
และจังหวัด กาญจนบุรี
ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดลพบุรี และจังหวัดเพชรบูรณ์
ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

2.3.2. สภาพภูมิประเทศกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ เนื่องจากมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่านไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ และแม่น้ำสะแกกรังที่มีต้นกำเนิดอยู่ในเขตเทือกเขาโมโกจูในเขตจังหวัดกำแพงเพชร ไหลไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี จึงทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ประกอบกับลักษณะดินเป็นดินเหนียวปนทราย มีการระบายน้ำได้ดีพื้นที่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จึงมีความเหมาะสมแก่การทำนาและปลูกพืชไร่มี

ทางด้านทิศตะวันตกของกลุ่มจังหวัดในเขตพื้นที่อำเภอแม่สอด อำเภอแม่ระมาด อำเภอท่าสองยาง อำเภอพบพระ และอำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก ภูมิประเทศมีลักษณะเป็นทิวเขาปกคลุมด้วยป่าไม้มีเทือกเขาสูงสลับซับซ้อนกันไปมา มีพื้นที่ราบสำหรับทำการเกษตรกรรมบ้างเล็กน้อยโดยมีเทือกเขาถนนธงชัยซึ่งทอดตัวยาวจากภาคเหนือลงมาเป็นแนวเขตแดนกั้นระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

ทางด้านทิศตะวันออกของกลุ่มจังหวัดจังหวัดลพบุรี และจังหวัดเพชรบูรณ์ มีลักษณะพื้นที่เป็นภูเขาและที่สูงโดยมีและมีแนวขนานกันไปทั้งสองข้างทั้งทิศตะวันออกและทิศตะวันตก พื้นที่ราบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่อยู่ตอนกลาง และอำเภอด้านใต้ของจังหวัดเป็นพื้นที่ลาดชัน สภาพภูมิอากาศในกลุ่มจังหวัด

ภาคเหนือตอนล่าง 2 จะได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะแบ่งได้เป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูร้อน ประมาณเดือน กุมภาพันธ์-เมษายน อุณหภูมิเฉลี่ย 32 องศาเซลเซียส ฤดูฝน จะเริ่มประมาณเดือน พฤษภาคม – ตุลาคม ปริมาณน้ำฝน เฉลี่ยประมาณปีละ 13,754 มิลลิเมตร ฤดูหนาวตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน-มกราคม อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 19 องศาเซลเซียส
(ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ของสานักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2)

แม้พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ทั้ง 4 จังหวัดจะมีช่วงเวลาฤดูฝนที่ไม่ยาวนานนักเมื่อเปรียบเทียบกับบริเวณพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศไทย แต่ด้วยสภาพพื้นที่เป็นที่ราบเชิงเขา ที่ราบลูกฟูกและที่ราบลุ่มแม่น้ำหลายแห่ง ทำให้ภูมิอากาศเสื้อต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรม แต่ด้วยลักษณะภูมิศาสตร์เช่นนี้ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมหลายพื้นที่ในฤดูฝน

2.3.3. ประชากรและแรงงานกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

1) ประชากร

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีพื้นที่รวม 29,466.19 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากร รวม 2,660,578 คน ความหนาแน่นของประชากร 90.29 คนต่อตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ในกลุ่มจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ มีประชากรทั้งสิ้น 1,063,964 คน (ความหนาแน่น 110.85 คน ต่อตาราง กิโลเมตร) รองลงมาคือจังหวัดกำแพงเพชรมีประชากร 727,807 คน (ความหนาแน่น 84.55 คน ต่อตาราง กิโลเมตร) จังหวัดพิจิตรมีประชากร 539,374 คน (ความหนาแน่น 119.04 คนต่อตารางกิโลเมตร) และจังหวัด อุทัยธานีมีประชากร 329,433 คน (ความหนาแน่น 48.94 คนต่อตารางกิโลเมตร)

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนประชากร (จำแนกตามเพศ) ปี 2559-2561

กลุ่มจังหวัด / จังหวัด	**ประชากร**			**พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)**	**ความหนาแน่นของประชากร (คน/ตารางกิโลเมตร)**
	ชาย	**หญิง**	**รวม**		
กลุ่มจังหวัด	1,305,303	1,355,275	2,660,578	29,466.19	90.29
นครสวรรค์	520,079	543,885	1,063,964	9,597.68	110.85
กำแพงเพชร	360,440	367,367	727,807	8,607.50	84.55
พิจิตร	263,481	275,893	539,374	4,531.01	119.04
อุทัยธานี	161,303	168,130	329,433	6,730	48.94

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2562

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนประชากรผู้สูงอายุ (จำแนกตามเพศ) ปี 2559-2561

กลุ่มจังหวัด	รวม			ในเขตเทศบาล			นอกเขตเทศบาล		
	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง
กลุ่มจังหวัด	637,042	228,363	408,679	122,789	52,537	70,252	382,335	189,583	192,752
นครสวรรค์	214,011	94,475	119,536	44,257	18,548	25,709	169,754	93,827	75,927
พิจิตร	107,414	47,054	60,360	29,184	12,402	16,782	78,230	34,652	43,578
กำแพงเพชร	128,235	58,282	69,953	36,488	16,204	20,284	91,747	37,935	44,683
อุทัยธานี	64,593	28,552	36,041	12,860	5,383	7,477	51,733	23,169	28,564

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2562

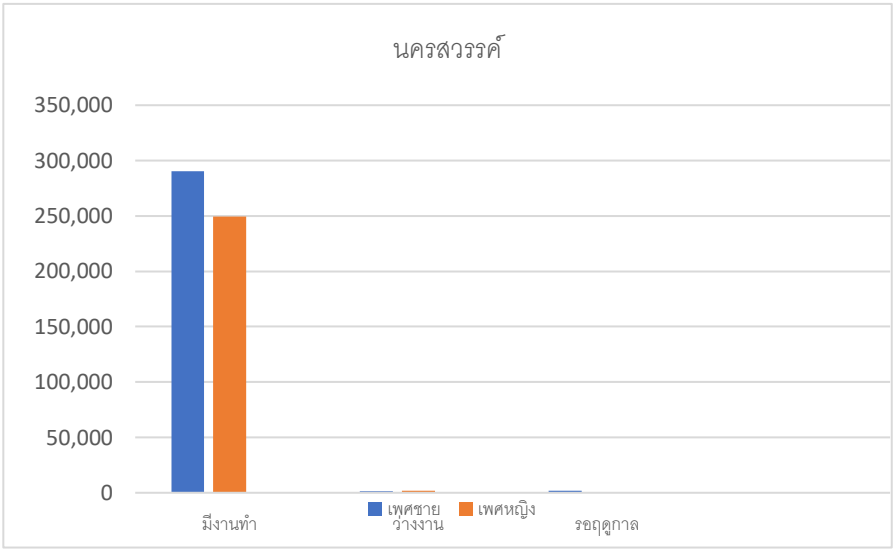
2) แรงงาน

จากการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี พ.ศ.2562 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนประชากรวัยแรงงานที่อายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวนทั้งหมด 2,104,823 คน เป็นเพศชาย 991,783 คน เป็นเพศหญิง 1,113,040 คน โดยแบ่งเป็นผู้มีงานดังตารางที่ 5 และภาพที่ 6-9

ตารางที่ 5 แสดงประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป จำแนกตามสถานภาพแรงงานและเพศ ปี พ.ศ . 2561

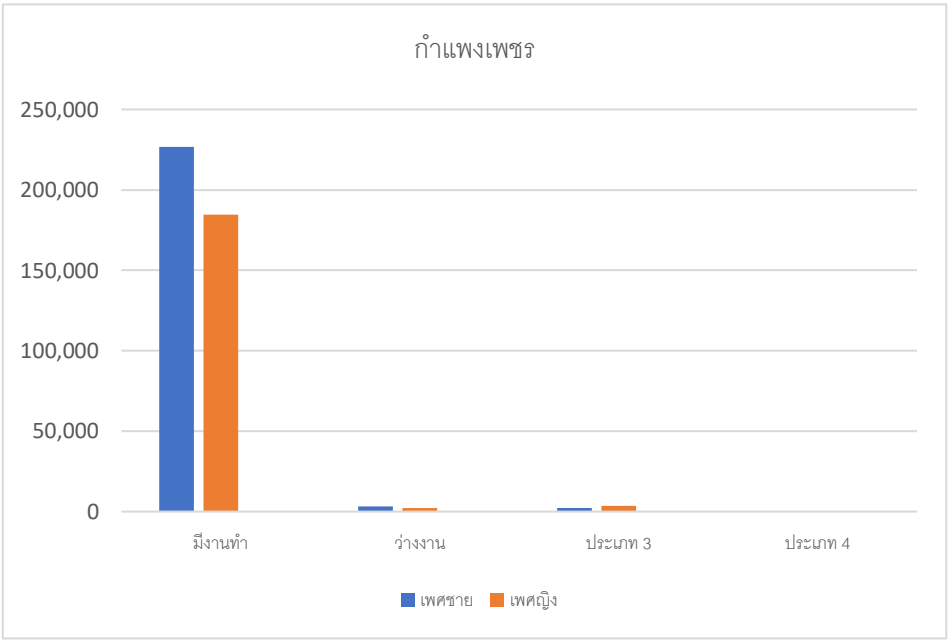
จังหวัดและ เพศ	ประชากร อายุ 15 ปี ขึ้นไป		กำลังแรงงานรวม			กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล
			กำลังแรงงานปัจจุบัน			
		รวม	รวม	ผู้มีงานทำ	ผู้ว่างงาน	
นครสวรรค์	810,671	545,322	543,018	539,833	3,185	2,304
ชาย	368,255	293,831	292,049	290,551	1,498	1,782
หญิง	424,416	251,491	250,969	249,282	1,687	522
กำแพงเพชร	626,355	425,925	416,826	411,368	5,458	9,099
ชาย	302,719	235,415	229,847	226,731	3,116	2,342
หญิง	323,636	190,509	186,979	184,637	2,342	3,531
พิจิตร	442,410	277,346	277,071	273,536	3,535	275
ชาย	209,625	151,621	151,515	149,856	1,659	106
หญิง	232,784	125,725	125,556	123,681	1,875	169
อุทัยธานี	235,387	158,798	157,236	156,796	440	1,562
ชาย	111,184	85,776	85,186	85,030	156	590
หญิง	124,204	73,021	72,050	71,766	284	971

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ,2561



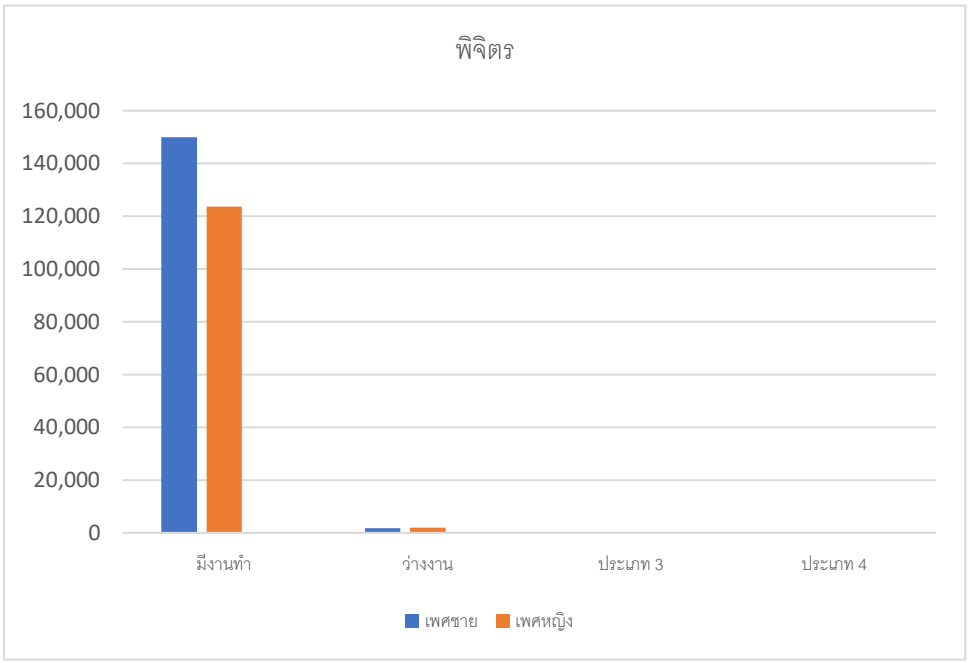
ภาพที่ 6 แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดนครสวรรค์

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2



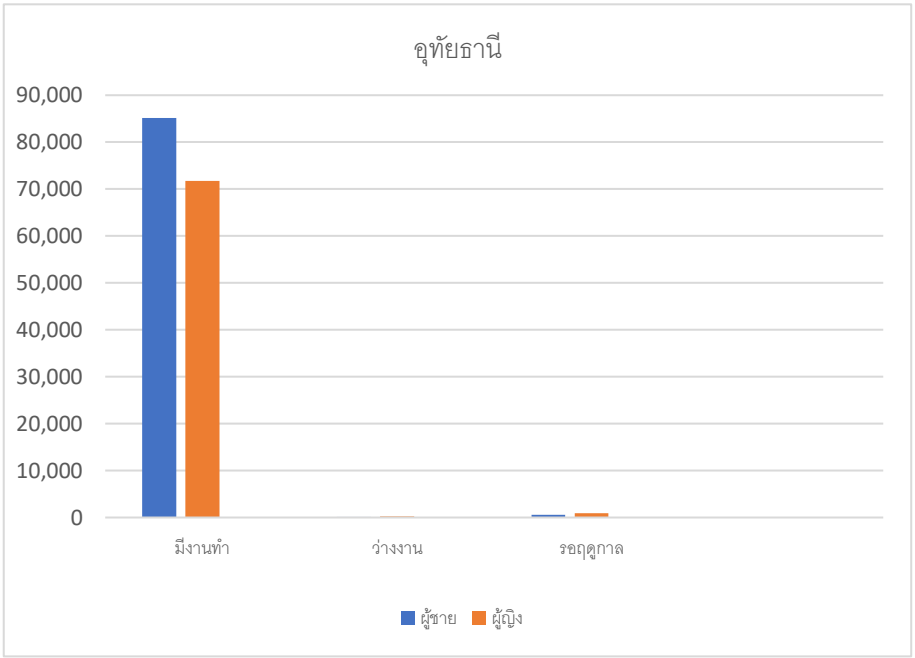
ภาพที่ 7 แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดกำแพงเพชร

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2



ภาพที่ 8 แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดพิจิตร

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2



ภาพที่ 9 แผนภูมิแสดงอัตราการว่างงานจังหวัดอุทัยธานี

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ข้อมูลแรงงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี พ.ศ.2562 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนประชากรวัยแรงงานที่อายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวนทั้งหมด 2,104,823 คน เป็นเพศชาย 991,783คน เป็นเพศหญิง 1,113,040 คน ตามลำดับ แบ่งตามกลุ่มอาชีพ จำนวน 10 กลุ่มพบว่ากลุ่มอาชีพผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือทางด้านการเกษตรและการประมง เป็นกลุ่มอาชีพที่มีจำนวนคนทำงานมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดย ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว มันสาปะหลัง ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์ ถั่วเขียว และอ้อย โดยเพาะปลูกข้าวเป็นผลผลิตหลัก คิดเป็นร้อยละ 63.92 รองลงมา คืออ้อย คิด เป็นร้อยละ 16.60 พืชที่ได้เพาะปลูกน้อยที่สุด คือ ข้าวโพด คิดเป็นร้อยละ 4.88

3) โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลักอยู่ 2 ประเภทได้แก่

1) การคมนาคมขนส่งทางบก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านอุทัยธานี นครสวรรค์ และ กำแพงเพชร สิ้นสุดที่เขียงราย เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 (บางปะอิน-นครสวรรค์) เป็นเส้นทางหลวงแผ่นดิน ที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 1 เริ่มจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้การเดินทาง สู่จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สะดวกและรวดเร็ว เส้นทางนี้ต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ที่จังหวัดนครสวรรค์ มุ่งสู่เขียงรายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 117 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลกทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมกลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนล่าง 2 กับจังหวัดเพชรบูรณ์ไปสู่ภาคอีสาน

นอกจากนี้ยัง มีการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่ให้บริการคมนาคมแก่ประชาชนทั่วไปผ่านพื้นที่ในกลุ่มจังหวัดฯ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถไฟออกจากสถานีหัวลำโพงผ่านจังหวัดพิจิตรทุกวัน วันละหลายเที่ยวการ เดินทางใช้เวลาประมาณ5-7ชั่วโมงตามแต่ประเภทของรถไฟ ถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่สะดวกและยังประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ต้องการเดินทางเข้ามายังพื้นที่กลุ่มจังหวัดฯ

2) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ การสัญจรทางน้ำในกลุ่มจังหวัด เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการสาธารณะทางน้ำหรือธุรกิจการสัญจรทางน้ำแต่อย่างใด

2.4 สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2.4.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด (Gross Regional Product: GRP)

ในปี 2560 ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เมื่อพิจารณาจากจำนวนผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาค (Gross Regional Product: GRP) ณ ราคาประจำปีของกลุ่มจังหวัดในปี 2560 มีมูลค่า 291,053 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 278,553 ล้านบาท ในปี 2559 เท่ากับ 12,500 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.49

เมื่อพิจารณาแยกตามรายภาค/สาขาเศรษฐกิจ ในปี 2560 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 2 ในภาคการเกษตรมีมูลค่า 81,304 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.93 และนอกภาคเกษตรมีมูลค่า 209,750 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 72.07 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 6 แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (ณ ราคาประจำปี)

จำแนกรายสาขา	2557	2558r	2559r	2560p
ภาคเกษตร	**103,788**	**89,613**	**73,637**	**81,304**
1. สาขาการเกษตรป่าไม้ และการประมง	103,788	89,613	73,637	81,304
ภาคนอกเกษตร	**192,919**	**188,694**	**204,916**	**209,750**
2. สาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	30,855	21,579	18,745	20,642
3. สาขาการผลิต	48,056	49,482	64,660	60,481
4. สาขาค่าไฟฟ้าแก๊สไอน้ำและเครื่องปรับอากาศ	3,784	3,572	3,623	3,601
5. สาขาอุปทานน้ำ การจัดการขยะมูลฝอยและการฟื้นฟู	986	1,246	1,477	1,671
6. สาขาการก่อสร้าง	7,676	8,156	7,715	7,033
7. สาขาการค้าส่งและค้าปลีก การซ่อมแซมยานยนต์และรถจักรยานยนต์	33,595	34,480	35,431	40,013
8. สาขาการขนส่งและการเก็บรักษา	3,644	4,059	4,038	4,144
9. สาขาที่พักและกิจกรรมการให้บริการอาหาร	857	1,236	1,298	1,441
10. สาขาข้อมูลและการสื่อสาร	1,596	1,731	1,218	1,294
11. สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	13,922	14,939	16,378	16,797
12. สาขากิจกรรมค้านอลังหาริมทรัพย์	8,503	8,085	8,818	9,753
13. สาขากิจกรรมทางวิชาชีพค้านวิทยาศาสตร์และค้านเทคนิค	143	188	213	228
14. สาขากิจกรรมการบริหารและการสนับสนุน	479	598	606	707
15. สาขาการบริหารและการป้องกันประเทศ การประกันสังคม ภาคบังคับ	9,289	9,872	10,167	10,500
16. สาขาการศึกษา	20,736	20,272	20,825	21,059
17. สาขากิจกรรมค้านสุขภาพและกิจกรรมเพื่อสังคม	6,695	7,012	7,390	7,940
18. สาขาศิลปะบันเทิงและนันทนาการ	453	457	567	676
19. สาขากิจกรรมการบริการอื่น ๆ	1,651	1,729	1,747	1,770
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	**296,707**	**278,307**	**278,553**	**291,053**
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (บาท)	**113,952**	**107,240**	**107,679**	**112,873**
จำนวนประชากร (1,000 คน)	**2,604**	**2,595**	**2,587**	**2,579**

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) พ.ศ. 2562

2.4.2 ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาค (Gross Regional Product : GRP) 1,182,871 ล้าน บาท (ณ ราคาประจำปี)

เมื่อพิจารณาจากจำนวน ผลิตภัณฑ์มวล รวมรายภาค(Gross Regional Product: GRP) ณ ราคาประจำปี ในแต่ละกลุ่มจังหวัดของจังหวัดในภาคเหนือปี 2560 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมฯ มากที่สุด มีมูลค่า 390,777 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.03 รองลงมา ได้แก่ กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมฯ มีมูลค่า 300,902 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25.43 กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมฯ มีมูลค่า 291,053 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ24.60 และกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมฯ มีมูลค่า 200,139 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 16.91โดยมีรายละเอียดในตารางดังนี้

ตารางที่ 7 แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมจำแนกรายสาขาในแต่ละกลุ่มจังหวัดของภาคเหนือ (ณ ราคาประจำปี 2562)

จำแนกรายสาขา	ภาคเหนือตอนบน 1	ภาคเหนือตอนบน 2	ภาคเหนือตอนล่าง 1	ภาคเหนือตอนล่าง 2
ภาคเกษตร	**68,106**	**57,017**	**86,731**	**81,304**
1. สาขาการเกษตรป่าไม้ และการประมง	68,106	57,017	86,731	81,304
ภาคนอกเกษตร	**322,671**	**143,122**	**214,171**	**209,750**
2. สาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	13,484	1,871	3,508	20,642
3. สาขาการผลิต	64,279	12,617	37,048	60,481
4. สาขาค่าไฟฟ้าแก๊สไอน้ำและเครื่องปรับอากาศ	8,967	2,514	4,913	3,601
5. สาขาอุปทานน้ำ; การจัดการขยะมูลฝอยและการฟื้นฟู	2,275	695	905	1,671
6. สาขาการก่อสร้าง	20,013	9,990	13,023	7,033
7. สาขาการค้าส่งและค้าปลีก การซ่อมแซมยานยนต์และรถจักรยานยนต์	51,475	28,524	41,659	40,013
8. สาขาการขนส่งและการเก็บรักษา	15,469	5,681	4,576	4,144
9. สาขาที่พักและกิจกรรมการให้บริการอาหาร	20,363	3,992	2,082	1,441
10. สาขาข้อมูลและการสื่อสาร	3,951	1,472	1,755	1,294
11. สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	26,912	16,863	21,122	16,797
12. สาขากิจกรรมค้านอลังหาริมทรัพย์	14,391	8,414	13,149	9,753
13. สาขากิจกรรมทางวิชาชีพค้านวิทยาศาสตร์และค้านเทคนิค	593	170	393	228
14. สาขากิจกรรมการบริหารและการสนับสนุน	5,063	734	1,038	707
15. สาขาการบริหารและการป้องกันประเทศ การประกันสังคม	19,392	12,818	22,892	10,500
ภาคบังคับ				
16. สาขาการศึกษา	31,428	25,071	32,383	21,059
17. สาขากิจกรรมค้านสุขภาพและกิจกรรมเพื่อสังคม	17,377	8,515	10,358	7,940
18. สาขาศิลปะบันเทิงและนันทนาการ	1,207	594	909	676
19. สาขากิจกรรมการบริการอื่น ๆ	6,032	2,589	2,461	1,770
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP)	**390,777**	**200,139**	**300,902**	**291,053**
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (บาท)	**128,363**	**82,800**	**89,554**	**112,873**
จำนวนประชากร (1,000 คน)	**3,044**	**2,417**	**3,360**	**2,579**

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) พ.ศ. 2562

2.4.3 อุตสาหกรรม และการลงทุนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

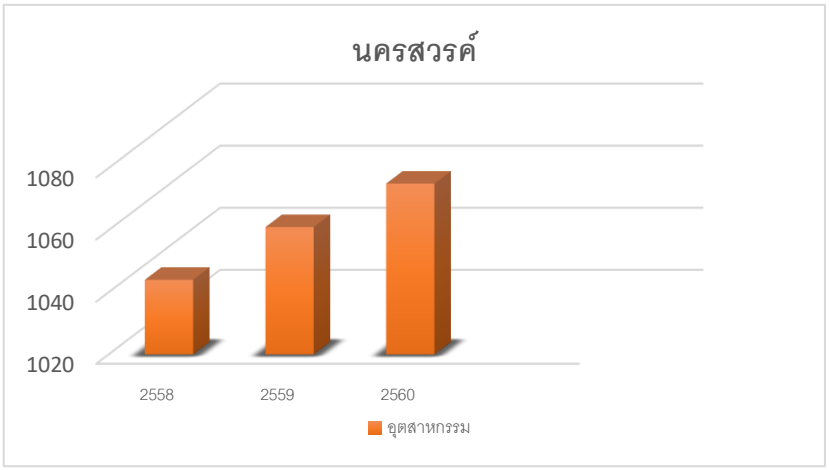
โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ปีพ.ศ. 2562 พบว่าในมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น3,041 โรงงาน โดยจังหวัดนครสวรรค์มีโรงงานมากที่สุดจำนวน 1,454 โรงงาน รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ โดยมีมูลค่าเงินจดทะเบียนรวมทั้งสิ้น 150,675 ล้านบาท ในภาคอุตสาหกรรมมีแรงงานในระบบทั้งสิ้น 45,734คน โดยจังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนแรงงานมากที่สุด คือ 22,279 คน รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 แสดงมูลค่าการผลิตภาคอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัด (ล้านบาท) ปี 2560

ประเภทอุตสาหกรรม	นครสวรรค์			พิจิตร			กำแพงเพชร			อุทัยธานี		
	โรงงาน (แห่ง)	ลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน	โรงงาน (แห่ง)	ลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)	โรงงาน (แห่ง)	ลงทุน (ล้าน	คนงาน (คน)	โรงงาน (แห่ง)	ลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
อุตสาหกรรมการเกษตร	509	9,658.848	3,278	181	5,610	1,815	281	7,676.45	2,610		3	780
อุตสาหกรรมอาหาร	109	22,145.92	3,520	36	269	398	37	10,627.70	1,991	17	3.3	799
อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	8	1,111.603	781	7	66	99	2	18,128.65	760	-	-	-
อุตสาหกรรมสิ่งทอ	2	95.680	1,095	2	26.3	133	-	-	-	-	-	-
อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย	10	477.874	3,166	4	650.18	2,413	-	-	-	1	20	32
อุตสาหกรรมเครื่องหนัง	3	11.400	272	4	49.23	750	1	3.22	130	7	449.807	1,627
อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์ จากไม้	11	260.873	797	15	117.15	333	19	532.58	367	5	32.344	78
อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และ เครื่องเรือน	62	138.355	620	25	67.34	282	48	100.89	638	5	4.880	31
อุตสาหกรรมกระดาษและ ผลิตภัณฑ์จาก	1	2,800.000	175	8	56	175	3	319.26	117	-	-	-
อุตสาหกรรมสิ่งพิมพ์	12	33.565	78	-	-	-	1	7.50	16	-	-	-
อุตสาหกรรมเคมี	33	178.522	235	19	1,217	218	21	368.97	268	5	35.210	59
อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและ ผลิตภัณฑ์	16	462.144	110	9	228	70	5	67.23	27	2	78.550	12
อุตสาหกรรมยาง	29	55.044	89	12	2	21	1	11.15	7	-	-	-
อุตสาหกรรมพลาสติก	13	1,432.115	739	12	153	104	5	32.05	102	3	7.450	17
อุตสาหกรรมอโลหะ	135	2,083.472	1,880	99	490	955	76	361.15	708	27	59.486	172
อุตสาหกรรมโลหะ	15	93.610	222	8	1,219	197	-	-	-	2	2.075	10
อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	107	632.651	830	55	301	250	24	85.33	165	19	14.187	118
อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล	139	337.459	1,013	65	222	272	37	119.73	457	17	27.497	57
อุตสาหกรรมไฟฟ้า	11	110.151	626	3	4,644	207	2	10.04	17	1	0.111	1
อุตสาหกรรมขนส่ง	99	2,172.449	1,122	80	403	389	32	1,258	330	22	394.493	182
อุตสาหกรรมอื่นๆ	130	21.606.355	1,631	31	6,870	347	74	11	1,130	13	2,561.632	212
รวม	1,454	65,898.162	22,279	675	22,667	9,428	669	51,154	9,840	246	10,956.	4,187

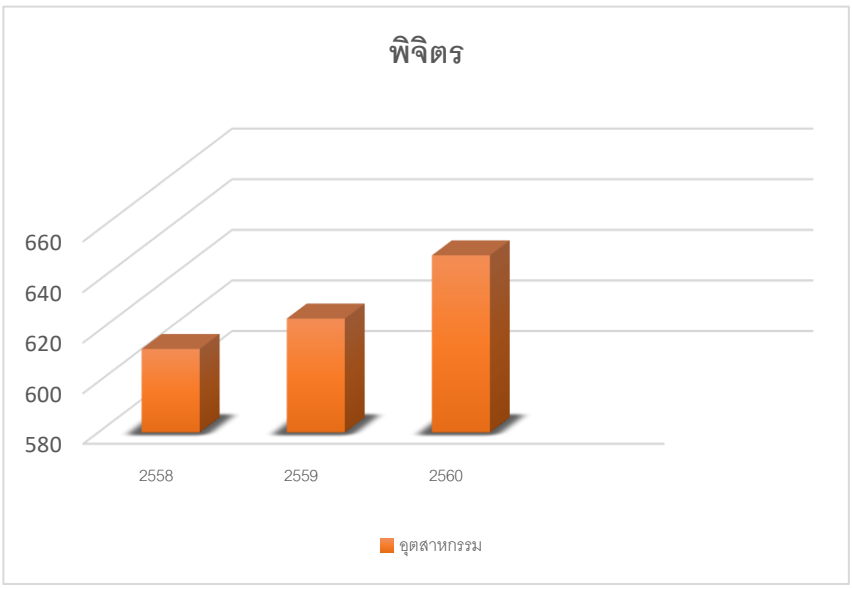
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) พ.ศ. 2562

จำนวนโรงงานและจำนวนเงินทุนภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่จำนวนแรงงานยังคงมีความไม่แน่นอน ดังรูปภาพที่ 10-13



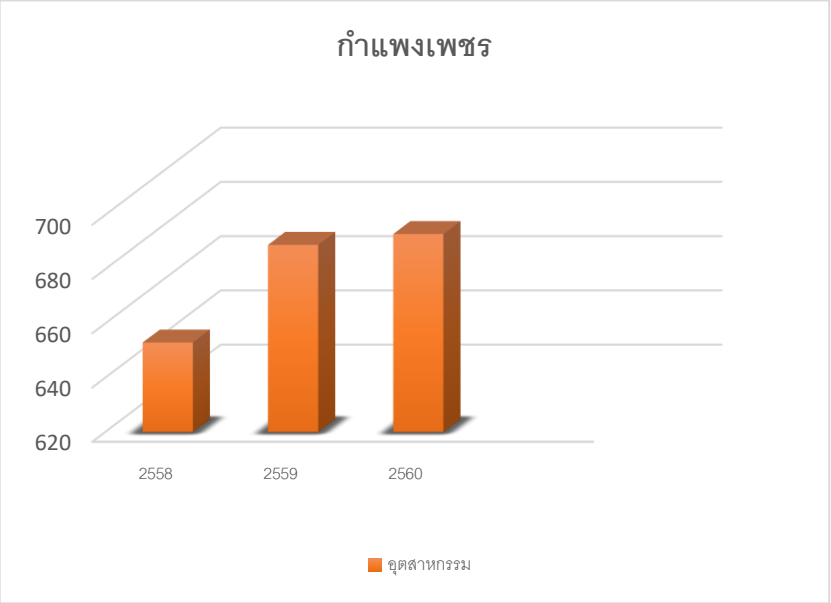
ภาพที่ 10 แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมจังหวัดนครสวรรค์

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2



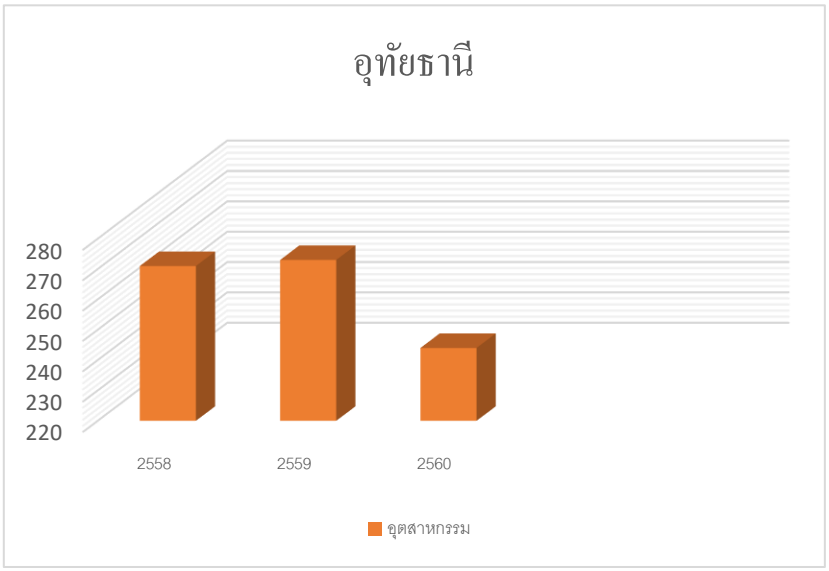
ภาพที่ 11 แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมจังหวัดพิจิตร

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2



ภาพที่ 12 แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมจังหวัดกำแพงเพชร

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2



ภาพที่ 13 แนวโน้มจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมจังหวัดอุทัยธานี

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

2.4.4 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ในปี พ.ศ. 2561 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนผู้มาเยือนทั้งหมด จำนวน 4,353,233 คน ซึ่งมีรายได้จากนักท่องเที่ยว จำนวน 8,383.66 ล้านบาท จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจมาเที่ยวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 อันดับ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวนผู้มาเยือน 1,895,960 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 3,864.15 ล้านบาท อันดับ 2 คือจังหวัดพิจิตร มีจำนวนผู้มาเยือน จำนวน 893,231 คน และมีรายได้จาก นักท่องเที่ยวจำนวน 1,490.42 ล้านบาท อันดับ 3 คือจังหวัดอุทัยธานี มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 784,218 คน และมีรายได้จากนักท่องเที่ยวจำนวน 1,397.39ล้านบาท และอันดับ 4 คือจังหวัดกำแพงเพชร มีจำนวน นักท่องเที่ยวจำนวน 779,824 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 1,631.7 ล้านบาท

ตารางที่ 9 แสดงการเปรียบเทียบการท่องเที่ยวจังหวัดในกลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2559 – 2561

จังหวัด/กลุ่ม	**2558**	**2559**	**2560**	**2561**
นครสวรรค์	1,661,391	1,706,964	1,845,060	1,895,960
กำแพงเพชร	663,114	707,969	752,553	779,824
พิจิตร	805,398	831,313	876,080	893,231
อุทัยธานี	650,353	680,925	767,590	784,218
กลุ่มจังหวัด ฯ	3,780,256	3,927,171	4,241,283	4,353,233

ที่มา : สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดในกลุ่มจังหวัด ,2562

2.4.5 การเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ปี พ.ศ. 2560 ลักษณะการใช้ที่ดินแยกเป็น เนื้อที่ป่าไม้ 3,950,101 ไร่ เนื้อที่ถือครองทาง การเกษตร 11,114,650ไร่ และเนื้อที่ที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่น ๆ 455,404 ไร่นอกเหนือจากนั้นยังมี เนื้อที่นอกการเกษตร 3,351,764ไร่โดยมีจำนวนฟาร์ม 270,314 ฟาร์มมีขนาดฟาร์ม 170.38ไร่ต่อครัวเรือน มีการถือครองที่ดินทางการเกษตรเป็นของครัวเรือน แบ่งเป็นกรรมสิทธิ์ในที่ดินของตนเอง และที่ดินมิใช่ของตนเอง ได้แก่ เช่าผู้อื่น รับจำนวนผู้อื่น หรือได้ สัดส่วนร้อยละ 36 : 35 เมื่อพิจารณาเนื้อที่ เช่าผู้อื่น คิดเป็นร้อยละ 40.19 ของเนื้อที่ถือครองทางการเกษตร ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 การใช้ที่ดินและการถือครองที่ดินของกลุ่มจังหวัดฯ ปี 2560

จังหวัด	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	เนื้อที่ป่าไม้ (ไร่)	เนื้อที่ถือครองทางการเกษตร (ไร่)	จำนวนฟาร์ม (ฟาร์ม)	ขนาดฟาร์ม (ไร่/ครัวเรือน)	ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ (ไร่)	เนื้อที่นอกการเกษตร (ไร่)
นครสวรรค์	5,998,548	546,816	4,381,124	99,256	44.51	166,565	1,070,608
กำแพงเพชร	5,379,681	1,244,060	3,071,075	79,523	39.88	139,393	1,064,546
พิจิตร	2,831,883	7,715	2,036,775	56,321	40.44	59,852	787,392
อุทัยธานี	4,206,404	2,151,510	1,625,676	35,214	45.55	89,594	429,218
กลุ่มจังหวัดฯ	18,416,516	3,950,101	11,114,650	270,314	170.38	455,404	3,351,764

ที่มา : สำนักงานเกษตรจังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี ,มิถุนายน 2561

ผลผลิตพืชเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด ได้แก่ ข้าว, มันสำปะหลัง, อ้อยโรงงาน มีข้อมูลการเพาะปลูกจากสำนักงานเกษตรจังหวัดในกลุ่มจังหวัด ดังนี้

ตารางที่ 11 แสดงข้อมูลการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด (ปีการเพาะปลูก 2558-2561)

	พื้นที่เพาะปลูก (ไร่)			**มูลค่าการผลิต (ล้านบาท)**			**ผลผลิตต่อไร่ (กก.)**		
จังหวัด/ปี	**2558/2559**	**2559/2560**	**2560/2561**	**2558/2559**	**2559/2560**	**2560/2561**	**2558/2559**	**2559/2560**	**2561/2561**
ข้าวนาปี	5,765,917	5,665,997	5,675,535	26,531	25,198	33,492	674	659	698
ข้าวนาปรัง	691,406	1,890,711	1,938,535	3,262	7,363	11,319	665	704	728
มันปะหลัง	1,576,037	1,040,728	1,625,680	11,623	5,400	14,473	3.69	3.32	3.28
อ้อย โรงงาน	1,779,431	1,354,574	2,069,316	13,905	14,359	22,671	9.90	10.17	10.60

ที่มา : สำนักงานเกษตรจังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี ข้อมูล ณ มิถุนายน 2561

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญของประเทศและเป็นแหล่งผลิตข้าวได้มากเป็นลำดับต้นของประเทศ ธุรกิจข้าวจึงเป็นที่มาของรายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัด ปีงบประมาณ 2555ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554-กันยายน 2555 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าการส่งออกข้าวสาร คิดเป็นปริมาณ39,270.543 ตัน คิดเป็นมูลค่า 713,101,583 บาท จังหวัดที่มีปริมาณการ ส่งออกข้าวสารมากเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัด นครสวรรค์ มีปริมาณการส่งออกข้าวสาร26,560.828 ตัน คิดเป็น ร้อยละ 67.64 ของปริมาณการส่งออกข้าวสารของกลุ่มจังหวัดฯ มีมูลค่า 47,209,730 บาท คิดเป็นร้อยละ 66.64 ของมูลค่าการส่งออกข้าวสารของกลุ่มจังหวัดฯ รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร มีปริมาณการส่งออกข้าวสาร จำนวน 9,345.400 ตัน คิดเป็น ร้อยละ 23.80 ของปริมาณการส่งออก ข้าวสารของกลุ่มจังหวัดฯ มูลค่า173,148,307 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.28 ของมูลค่าการส่งออกข้าวสาร ของกลุ่มจังหวัดฯ จังหวัดอุทัยธานีมีปริมาณการส่งออกข้าวสาร 1,929.500 ตัน คิดเป็นร้อยละ 4.91 ของ ปริมาณการส่งออกข้าวสารของกลุ่มจังหวัดฯ มีมูลค่า 36,801,703 บาท

2.4.6 สังคมและสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ เนื่องจากมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ และแม่น้ำสะแกกรังที่มีต้นกำเนิดอยู่ในเขตเทือกเขาโมโกจู ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร ไหลไปบรรจบกับแม่น้าเจ้าพระยาที่ ตำบลท่าซุง อำเภอเมือง จังหวัดอุทัยธานี จึงทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้า ประกอบกับลักษณะดินเป็นดินเหนียวปนทราย มีการระบายน้ำได้ดี อีกทั้งประชากรส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ใช้ทรัพยากรดินเป็นที่ปลูกพืชผลทางการเกษตร ภาวะดินเสื่อมโทรม ย่อมส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ รายได้ ความเป็นอยู่ของเกษตรกร ปัญหาที่มักเกิดขึ้น ได้แก่ การชะล้างพังทลายของดิน ทำให้หน้าดินขาดความอุดมสมบูรณ์ ผลผลิตลดลงหรือต้องลงทุนใช้สารอินทรีย์สูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง หน้าดินที่ถูกชะล้างจะตกลงไปเป็นตะกอนตามแหล่งน้ำ เกิดการตื้นเขินของแหล่งน้ำรัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายขุดลอกตะกอนตามแหล่งน้ำเป็นจำนวนมากและยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

2.4.6.1 มลพิษสิ่งแวดล้อม

สถานการณ์การจัดการขยะมูลฝอยชุมชนการจัดการขยะมูลฝอยชุมชนในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่ามีสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยในพื้นที่จำนวนทั้งหมด 96 แห่ง เป็นของรัฐ 94 แห่ง และเป็นเอกชน 2 แห่ง แบ่งออกเป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ จำนวน 17 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 17.7

2.4.6.2 สังคมและการเป็นอยู่

ภาคเหนือตอนล่าง2มีอัตราการเพิ่มประชากรอยู่ในระดับต่ำ โดยผลการวิเคราะห์ของสำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ (2557) พบว่า โครงสร้างครอบครัวของภาคเหนือเปลี่ยนจากโครงสร้างจากครอบครัวขยายมาเป็นครอบครัวเดี่ยวและมีขนาดเล็กลง และประชากรภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการเพิ่มขึ้นในอัตรา ร้อยละ 0.06 (ตาราง 1.3) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรของภาคเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงอายุที่เร็วกว่าภาคอื่น ๆ ถึง 10 ปี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออัตราส่วนภาระพึ่งพิงเพิ่มสูงขึ้น

2.5 การทบทวนงานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis) และ TOWS Matrix

อภิชัย (2555) อธิบายว่า SWOT Analysis เป็นเทคนิคหนึ่งที่สามารถทำให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลให้เกิดความเข้าใจและยอมรับสภาพต่าง ๆ มากขึ้นและสามารถนำไปสู่การเตรียมความพร้อมเพื่อการเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ในอนาคต และเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์สำหรับองค์กรหรือโครงการ ซึ่งช่วยกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจาก

สภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก สำหรับกำหนดแผนงานโครงการจะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

องค์ประกอบของ SWOT มีทั้งหมด 4 องค์ประกอบ ซึ่งเป็นที่มาของชื่อ SWOT เป็นการนำตัวอักษรหน้าในภาษาอังกฤษขององค์ประกอบทั้ง 4 มารวมกัน เพื่อความสะดวกและง่ายต่อการจดจำ ซึ่งประกอบไปด้วย

Strengths คือ จุดแข็ง หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในที่ดีเป็นบวก ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือจุดเด่น/จุดแข็ง (ข้อได้เปรียบ) เป็นผลมาจากปัจจัยภายในเป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน

Weaknesses คือ จุดอ่อน หมายถึง สถานการณ์ภายในที่เป็นลบและด้อยความสามารถซึ่งไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ จุดด้อย/จุดอ่อน (ข้อเสียเปรียบ) เป็นผลมาจากปัจจัยภายในเป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน

Opportunities คือ โอกาส หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานบรรลุวัตถุประสงค์

Threats คือ อุปสรรค หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์

S **จุดแข็ง** **(Strengths)**	**W** **จุดอ่อน** **(Weaknesses)**
O **โอกาส** **(Opportunities)**	**T** **ภัยคุกคาม/อุปสรรค** **(Threats)**

ภาพที่ 14 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ

ที่มา : คณะผู้วิจัย

2.5.2 การประเมินสภาพแวดล้อมภายใน

การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร จะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กร ทุก ๆ ด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรแหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน คือระบบข้อมูลเพื่อ การบริหารที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งในด้านโครงสร้าง ระบบ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงาน บรรยากาศในการทำงานและทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ) รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมาขององค์กรเพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์และผลกลยุทธ์ก่อนหน้านี้ด้วย

1) จุดแข็งขององค์กร (S-Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั้นเองว่า ปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้ และควรดำรงไว้เพื่อการ เสริมสร้างความเข็มแข็งขององค์กร

2) จุดอ่อนขององค์กร (W-Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในจากมุมมอง ของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั้น ๆ เองว่าปัจจัยภายในองค์กรที่เป็นจุดด้อย ข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือขจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร

2.5.3 การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก

ภายใต้การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรนั้น สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงานขององค์กรที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน การงบประมาณ สภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น ระดับการศึกษาและอัตรารู้หนังสือของประชาชน การตั้งถิ่นฐานและการอพยพของประชาชน ลักษณะชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี ค่านิยม ความเชื่อและวัฒนธรรม สภาพแวดล้อมทางการเมือง เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา มติคณะรัฐมนตรี และสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี หมายถึงกรรมวิธีใหม่ๆและพัฒนาการทางด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและให้บริการ

- โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดาเนินการขององค์กรในระดับมหาภาค และองค์กรสามารถฉกฉวยข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข็มแข็งขึ้นได้

- อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบในระดับมหภาค ในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งองค์กรจาต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระทบดังกล่าวได้

หลักการสำคัญของ SWOT ก็คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ 2 ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสมต่อไป

ประโยชน์ของการวิเคราะห์ SWOT วิเคราะห์ SWOT เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งปัจจัยเหล่านี้แต่ละอย่างจะช่วยให้เข้าใจได้ว่ามีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างไร จุดแข็งขององค์กรจะเป็นความสามารถภายในที่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อการบรรลุเป้าหมาย ในขณะที่จุดอ่อนขององค์กรจะเป็นคุณลักษณะภายในที่อาจจะทำลายผลการดำเนินงานโอกาสทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ให้โอกาสเพื่อการบรรลุเป้าหมายองค์กร ในทางกลับกันอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ขัดขวางการบรรลุเป้าหมายขององค์กร ผลจากการวิเคราะห์ SWOT นี้จะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้องค์กรเกิดการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสมขั้นตอน/วิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้างด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคขององค์กรทำให้มีข้อมูลในการกาหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูกสร้างขึ้นมาบนจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อมและสามารถกาหนดกลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมหรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มีน้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้น จะต้องวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กรและระบุสถานการณ์จากการประเมินสภาพแวดล้อมเมื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสอุปสรรค จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกด้วยการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกแล้ว ให้นาจุดแข็งจุดอ่อนภายในมาเปรียบเทียบกับโอกาสอุปสรรคจากภายนอกเพื่อดูว่าองค์กรกำลังเผชิญสถานการณ์เช่นใดและภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น องค์กรควรจะทำอย่างไร โดยทั่วไปในการวิเคราะห์ SWOT ดังกล่าวนี้ องค์กรจะอยู่ในสถานการณ์ 4 รูปแบบดังนี้

3.1 สถานการณ์ที่ 1 (จุดแข็ง-โอกาส) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่พึ่งปรารถนาที่สุด เนื่องจากองค์กรค่อนข้างจะมีหลายอย่าง ดังนั้น ผู้บริหารขององค์กรควรกำหนดกลยุทธ์ในเชิงรุก (Aggressive –Strategy) เพื่อดึงเอาจุดแข็งที่มีอยู่มาเสริมสร้างและปรับใช้และฉกฉวยโอกาสต่าง ๆ ที่เปิดมาหาประโยชน์อย่างเต็มที่

3.2 สถานการณ์ที่ 2 (จุดอ่อน-อุปสรรค) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุด เนื่องจากองค์กรกาลังเผชิญอยู่กับอุปสรรคจากภายนอกและมีปัญหาจุดอ่อนภายในหลายประการ ดังนั้น

ทางเลือกที่ดีที่สุดคือกลยุทธ์การตั้งรับหรือป้องกันตัว (Defensive Strategy) เพื่อพยายามลดหรือหลบหลีกภัยอุปสรรคต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตลอดจนหามาตรการที่จะทาให้องค์กรเกิดความสูญเสียที่น้อยที่สุด

3.3 สถานการณ์ที่ 3 (จุดอ่อน-โอกาส) สถานการณ์องค์กรมีโอกาสเป็นข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันอยู่หลายประการ แต่ติดขัดอยู่ตรงที่มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนอยู่หลายอย่างเช่นกัน ดังนั้น ทางออกคือกลยุทธ์การพลิกตัว (Turnaround-oriented Strategy) เพื่อจัดหรือแก้ไขจุดอ่อนภายในต่าง ๆ ให้พร้อมที่จะฉกฉวยโอกาสต่าง ๆ ที่เปิดให้

3.4 สถานการณ์ที่ 4 (จุดแข็ง-อุปสรรค) สถานการณ์นี้เกิดขึ้นจากการที่สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน แต่ตัวองค์กรมีข้อได้เปรียบที่เป็นจุดแข็งหลายประการ ดังนั้น แทนที่จะรอจนกระทั่งสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ก็สามารถที่จะเลือกกลยุทธ์การแตกตัวหรือขยายขอบข่ายกิจการ (Diversification Strategy) เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีสร้างโอกาสในระยะยาวด้านอื่น ๆ แทน

2.5.4 การวิเคราะห์ TOWS

TOWS เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยของเครื่องมือทางธุรกิจ ด้วยเครื่องมือ SWOT และTOWS เป็นตัวย่อของปัจจัยสำหรับการเตรียมการที่จะวิเคราะห์ความแตกต่างกันของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม TOWS หรือ SWOT Analysis ช่วยให้เข้าใจเกี่ยวกับวิธีการเลือกเชิงกลยุทธ์ที่ “กลยุทธ์” เป็นศิลปะของการกำหนดวิธีการที่จะประสบความสำเร็จในธุรกิจ หรือกิจการ ต่าง ๆ ได้ (Mugo, 2017)

TOWS Matrix เป็นอีกหนึ่งเครื่องมือสำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร ที่มีการต่อยอดมาจาก SWOT Analysis ด้วยการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกขององค์กร 2 ปัจจัยภายในและภายนอกองค์กร ได้แก่

1) ปัจจัยภายใน – Strength (จุดแข็ง) และ Weakness (จุดอ่อน)

2) ปัจจัยภายนอก – Opportunity (โอกาส) และ Threat (ความเสี่ยง)

เมื่อนำปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกมาจับคู่กัน จะทำให้เกิดเป็นการวิเคราะห์ของ TOWS Matrix ได้ออกมาเป็นกลยุทธ์ 4 รูปแบบด้วยกัน ได้แก่

1. กลยุทธ์เชิงรุก (SO)

เป็นการจับคู่ระหว่าง Strength และ Opportunity (ใช้จุดแข็งร่วมกับโอกาส)กลยุทธ์ในส่วนนี้มีความสำคัญอย่างมากต่อการเติบโตของธุรกิจ เนื่องจากเป็นกลยุทธ์ที่เน้นสร้างผลลัพธ์ที่ให้ประโยชน์สูงสุดผ่านการวิเคราะห์จุดแข็งของธุรกิจร่วมกับโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันในตลาดให้ดียิ่งขึ้นเนื่องจากบางครั้งจุดแข็งของเราเพียงอย่างเดียวอาจจะไม่สามารถส่งเสริมให้ธุรกิจเติบโต

ได้อย่างที่ต้องการ จึงจำเป็นต้องมองถึงโอกาสในปัจจุบันหรือโอกาสที่กำลังจะมาถึง เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างก้าวกระโดด หรือที่เรียกกันว่า “ถูกจุด ถูกเวลา”

2. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)

เป็นการจับคู่ระหว่าง Weakness และ Opportunity (ใช้โอกาสลดจุดอ่อน)ทุกธุรกิจล้วนมีจุดอ่อน ซึ่งอาจจะเป็นเรื่องกระบวนการดำเนินงาน หรือการที่ธุรกิจยังไม่เป็นที่รู้จักในตลาด โดยบางครั้งการอุดจุดอ่อนอาจเป็นเรื่องของจังหวะเวลา ที่จะเป็นตัวช่วยให้ธุรกิจแก้ไขจุดอ่อนหรือลดทอนจุดอ่อนของตัวเองลงไปได้ เช่น ช่วงล็อกดาวน์ที่ผ่านมาจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลกระทบต่อร้านอาหารเปิดใหม่อย่างหนักหน่วง เพราะจุดอ่อนเดิมคือร้านหน้าใหม่มีคนรู้จักน้อยอยู่แล้ว พอต้องถูกปิดหน้าร้านยิ่งเสียโอกาสสร้างรายได้ อย่างไรก็ตาม ด้วยกระแสของบริการ Online Food Delivery ที่มาแรง โดยเฉพาะช่วงโควิดที่คนต้องกักตัวอยู่บ้าน ทำให้ร้านอาหารหน้าใหม่กลุ่มนี้ สามารถปิดจุดอ่อนเรื่องการที่ยังไม่เป็นที่รู้จัก ด้วยการหันไปขายบนแพลตฟอร์มออนไลน์ และวางกลยุทธ์โฆษณาร้านบนสื่อออนไลน์มากขึ้นขณะที่ในฝั่งผู้ประกอบการรายเล็ก ซึ่งมีจุดอ่อนที่ต้นทุนการผลิตสินค้าสูงกว่าผู้ผลิตขนาดใหญ่ ทั้งด้วยขนาดและกำลังการผลิต ส่งผลให้ไม่สามารถตั้งราคาขายสินค้าต่ำกว่ารายใหญ่ได้ แต่หากสามารถจับเทรนด์ในตลาด และเข้าถึงลูกค้าเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) เช่น ผลิตภัณฑ์เฉพาะสำหรับกลุ่มคนรักสุขภาพ ธุรกิจอาจสามารถตั้งราคาขายสินค้าที่สูงกว่าราคาทั่วไปได้

3. กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)

เป็นการจับคู่ระหว่าง Strength และ Threat (ใช้จุดแข็งรับมืออุปสรรค) เป็นการใช้จุดแข็งที่มีอยู่มาป้องกันหรือหลีกเลี่ยงอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องทรัพยากรบุคคลหรือเครื่องมือในองค์กรก็ตาม เนื่องจากหลายองค์กรที่กำลังเติบโตอย่างมาก มักมีความต้องการใช้จุดแข็งเพื่อขับเคลื่อนกลยุทธ์เชิงรุกเพียงอย่างเดียว จนอาจมองข้ามการนำจุดแข็งมาเตรียมรับมือกับอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นดังนั้นการวางกลยุทธ์ที่ดีไม่ใช่แค่เพียงการมุ่งไปข้างหน้า แต่ยังจำเป็นต้องระมัดระวังตัวให้รอบด้าน เพราะมิฉะนั้นอาจทำให้ธุรกิจสะดุดหรือล้มได้

4. กลยุทธ์เชิงรับ (WT)

เป็นการจับคู่ระหว่าง Weakness และ Threat (แก้ไขจุดอ่อนและเลี่ยงอุปสรรค) กลยุทธ์แบบนี้จะแตกต่างจากอีก 3 กลยุทธ์ที่ข้างต้น เนื่องจากมีไว้เพื่อรับมือกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เข้ามา ไม่ได้ใช้เพื่อหวังมุ่งไปข้างหน้า แต่เป็นกลยุทธ์เชิงรับที่มีไว้เพื่อพยุงสถานการณ์ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ให้แย่ลง ด้วยการพยายามบรรเทาปัญหาหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้ปัญหาเกิดเพิ่มคล้าย ๆ กับกลยุทธ์เชิงป้องกัน ซึ่งบางครั้งอาจจะไม่จำเป็นต้องเดินหน้าทุกครั้ง แต่ต้องหยุดเพื่อที่จะรอเวลาและโอกาสเหมาะสมให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อได้อย่างยั่งยืน หรือแม้แต่กระทั่งการวางแผนรบใหม่ด้วยการเปลี่ยนเส้นทาง รูปแบบการดำเนินงานบางอย่าง หรือทำ Rebranding เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับช่วงเวลาที่จะเดินออกไปอย่างมั่นคง

วิชิต และคณะ (2561) อธิบายว่า การกำหนดยุทธวิธีโดยใช้ TOWS Matrix เป็นการกำหนดยุทธวิธีเชิงรุก เชิงรับ เชิงป้องกัน และเชิงแก้ไขโดยใช้ TOWS Matrix (Threats – Opportunity -Weaknesses – Strengths) ซึ่งจะช่วยแสดงให้เห็นว่าปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาสและอุปสรรคที่องค์กรกำลังเผชิญอยู่นั้น สามารถนำมาจับคู่เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรโดยเป็นการจัดทำยุทธวิธีที่เป็นทางเลือก 4 ชุด ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดยุทธวิธีต่าง ๆ ดังนี้

1) ยุทธวิธีเชิงรุก (SO-Strategy) เป็นการจับคู่ระหว่างจุดแข็งกับโอกาสเพื่อก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน

2) ยุทธวิธีเชิงป้องกัน (ST-Strategy) เป็นการนำจุดแข็งมาใช้เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้น

3) ยุทธวิธีเชิงแก้ไข (WO-Strategy) เป็นการนำโอกาสมาใช้แก้ไขจุดอ่อนให้เกิดประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม

4) ยุทธวิธีเชิงรับ (WT-Strategy) เป็นการหายุทธวิธีที่จะสามารถกำจัดจุดอ่อนที่จะเกิดขึ้นได้และสามารถป้องกันอุปสรรคได้ด้วยในคราวเดียวกัน

Thomas L, et al. (2002) อธิบายว่า TOWS Matrix Analysis เป็นแมทริกซ์ที่แสดงถึงโอกาสและอุปสรรคจากภายนอกที่สัมพันธ์กับจุดแข็งและจุดอ่อนภายในบริษัท โดยมีทางเลือกของกลยุทธ์ 4 ทางเลือก ซึ่งเกิดจากการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน ดังนี้

1) กลยุทธ์ SO เป็นตำแหน่งหรือสถานการณ์ที่เป็นเป้าหมายของทุกบริษัทโดยบริษัทจะใช้กลยุทธ์จุดแข็งและข้อได้เปรียบจากโอกาส ถ้ามีจุดอ่อนก็จะพยายามแก้ไขเพื่อให้เปลี่ยนเป็นจุดแข็ง ถ้าเผชิญอุปสรรคก็ต้องพยายามเปลี่ยนให้เป็นโอกาส ในกรณีนี้บริษัทจะใช้จุดแข็งที่มีเพื่อสร้างข้อได้เปรียบจากโอกาส

2) กลยุทธ์ WO เป็นสถานการณ์ที่ธุรกิจพยายามให้มีจุดอ่อนต่ำสุด และมีโอกาสสูงสุด ดังนั้นธุรกิจที่มีจุดอ่อนในบางกรณีจะต้องพยายามหาวิธีการแก้ไข โดยการใช้ข้อได้เปรียบจากเทคโนโลยีหรือบุคลากรที่มีทักษะจากภายในการพัฒนาองค์กร ในกรณีนี้บริษัทจะพยายามแก้ไขจุดอ่อน และสร้างข้อได้เปรียบจากโอกาส

3) กลยุทธ์ ST เป็นสถานการณ์ที่ธุรกิจมีจุดแข็งและมีอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก เป้าหมายของบริษัท คือ พยายามให้มีจุดแข็งสูงสุด และมีอุปสรรคต่ำสุด ดังนั้นบริษัทอาจใช้จุดแข็งด้านเทคโนโลยี การเงิน การบริหารจัดการ หรือการตลาด เพื่อขจัดอุปสรรคจากคู่แข่งขัน ในกรณีนี้บริษัทจะใช้จุดแข็งเพื่อหลีกเลี่ยงหรือเอาชนะอุปสรรคให้ได้

4) กลยุทธ์ WT เป็นสถานการณ์ที่ธุรกิจมีจุดอ่อนและมีอุปสรรค โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างจุดแข็งและขจัดอุปสรรคให้ต่ำสุด โดยบริษัทอาจใช้วิธีการร่วมลงทุน การลดค่าใช้จ่าย การเลิกผลิตผลิตภัณฑ์ที่ไม่มีกำไร ในกรณีนี้บริษัทจะพยายามสร้างจุดแข็งและเอาชนะอุปสรรคให้ได้

อารีย์ (2553) อธิบายว่า การวิเคราะห์ TOWS Matrix คือ ปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาส และอุปสรรค ที่บริษัทกาลังเผชิญอยู่ สามารถนำมาจับคู่เพื่อให้สอดคล้องกบปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็ง และจุดอ่อน ของบริษัทและเป็นการจัดทำกลยุทธ์ที่เป็นทางเลือก 4 ชุด ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางเพื่อกำหนดกลยุทธ์ต่าง ๆ

วิธีการจัดทำ TOWS Matrix เป็นการจัดทำตาราง 9 ช่อง คือปัจจัยหลักสำคัญ 4 ช่อง ช่องกลยุทธ์ 4 ช่องกับอีก 1 ช่อง บอกที่มาของปัจจัยว่าเป็นปัจจัยภายนอกหรือปัจจัยภายใน ช่องกลยุทธ์ 4 ช่อง ให้ชื่อว่ากลยุทธ์ SO กลยุทธ์ WO กลยุทธ์ ST และกลยุทธ์ WT ซึ่งเกิดขึ้นภายหลังจากการใส่ปัจจัยหลักสำคัญทั้ง 4 ช่องแล้ว

TOWS Strategic Alternatives Matrix

	External Opportunities (O) 1. 2. 3. 4.	**External Threats (T)** 1. 2. 3. 4.
Internal Strengths (S) 1. 2. 3. 4.	**SO** *"Maxi-Maxi" Strategy* Strategies that **use strengths** to **maximize opportunities.**	**ST** *"Maxi-Mini" Strategy* Strategies that **use strengths** to **minimize threats.**
Internal Weaknesses (W) 1. 2. 3. 4.	**WO** *"Mini-Maxi" Strategy* Strategies that **minimize weaknesses** by **taking advantage of opportunities.**	**WT** *"Mini-Mini" Strategy* Strategies that **minimize weaknesses** and **avoid threats.**

ภาพที่ 15 การวิเคราะห์แบบ TOWS

ที่มา: อารีย์ แผ้วสกุลพันธ์, การจัดการเชิงกลยุทธ์ (กรุงเทพฯ: ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, 2553)

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับข้อจำกัด ซึ่งผลของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในข้อมูลแต่ละคู่ดังกล่าว ทำให้เกิดยุทธ์ศาสตร์หรือกลยุทธ์สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

1. กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งและโอกาสมาพิจารณาร่วมกน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงรุก

2. กลยุทธ์เชิงป้องกน (ST Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ ในเชิงป้องกัน ทั้งนี้

เนื่องจากองค์การมีจุดแข็ง ขณะเดียวกันองค์การก็เจอกับสภาพแวดล้อมที่เป็นข้อจำกัดจากภายนอกที่องค์การควบคุมไม่ได้ แต่องค์การสามารถใช้จุดแข็งที่มีอยู่ในการป้องกัน ข้อจำกัดที่มาจากภายนอกได้

3. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและโอกาสมาพิจารณาร่วมกน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิง แก้ไข ทั้งนี้เนื่องจากองค์การมีโอกาสที่จะนำแนวคิดหรือวิธีใหม่ ๆ มาใช้ในการแกไขจุดอ่อนที่องค์การมีอยู่ได้

4. กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกันเพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงรับทั้งนี้เนื่องจากองค์การเผชิญกับทั้งจุดอ่อนและข้อจำกัดภายนอกที่องค์การไม่สามารถควบคุมได้

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ (2558) ทำการศึกษาแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกเส้นทางภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม-เขตปกครองตนเองกว่างซีสาธารณรัฐประชาชนจีนพบว่าได้พิจารณาจากปัจจัยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain โดยมีการแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ 1) กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) ประกอบด้วย 3 ปัจจัยคือการขนส่งหน้า 21/48 (Transportation) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) 22 กลุ่มเชิงนามธรรม (Non-Physical) ประกอบด้วย 5 ปัจจัยคือการจัดซื้อจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) กฎหมาย (Law) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และ 3) กลุ่มถึงเชิงเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Norn-Physical) ประกอบด้วย 1 ปัจจัยคือสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2 นครสวรรค์(2561-2562)ได้ทำการศึกษาเรื่องแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 วัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการสังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)และทำการสรุปผลระดับการพัฒนาตามทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของกลุ่มจังหวัด (SWOT)

รัชนีวรรณ บุญอนนท์ (2553-2556) ทำการศึกษาการพัฒนายุทธศาสตร์การบริหารการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การบริหารการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร โดยมีขั้นตอนการวิจัย ดังนี้ ศึกษาปัญหาด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสังเคราะห์เอกสารรายงานแผนพัฒนาจังหวัดกำแพงเพชร ปี พ.ศ. 2548-2551 พ.ศ. 2553-2556 งานวิจัยที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร ศึกษาศักยภาพของการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้แบบสอบถามถามนักท่องเที่ยว ศึกษาสภาพและปัญหาการบริหารการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสนทนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร สร้างยุทธศาสตร์ฯ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษายุทธศาสตร์การท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร ปี พ.ศ.2553-2556 วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก โดยการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และการจัดสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ และ ประเมินยุทธศาสตร์ฯ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบประเมินยุทธศาสตร์โดยการส่งให้ผู้ใช้และผู้เชี่ยวชาญประเมิน การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การจัดอันดับ และการวิเคราะห์เนื้อหา

อนงค์นาถ (2563) ทำการศึกษาเรื่องการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ในกรณีสายรองของกรมทางหลวงชนบท (Feeder Road) ให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ใหม่และแก้ไขปัญหาปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตของกรมทางหลวงชนบทให้เชื่อมต่อกับระบบคมนาคมอื่น ๆ และเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง จากการวิเคราะห์ระดับบริการของสายทางในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งในปีอนาคตที่ พ.ศ. 2565-2585 จำนวนทั้งสิ้น 130 สายทาง ประกอบด้วยจังหวัดฉะเชิงเทรา 30 สายทาง จังหวัดชลบุรี 55 สายทาง และจังหวัดระยอง 45 สายทาง พบว่าในกรณีที่มีการพัฒนาพื้นที่ EEC แต่ไม่มีการปรับปรุงสายทางเพื่อรองรับ จะทำให้ระดับการให้บริการของสายทางอยู่ในระดับ D ซึ่งต่ำกว่าระดับการยอมรับได้ตามมาตรฐานของ American Association of State Highway and Transportation Official จำนวน 18 สายทาง เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวเบื้องต้นจึงได้ทำการออกแบบและปรับปรุงสำหรับสายทางดังกล่าว เบื้องต้นจึงได้ทำการออกแบบและปรับปรุงสำหรับสายทางดังกล่าวโดยขยายเป็น4ช่องทางจราจร ช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทาง 2.5 เมตร จำนวน 13 สายทาง และวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการปรับปรุงสายทางทั้ง 13 ทาง พบว่าค่า NPV และค่า B/C มีค่าเป็นบวกและค่า EIRR อยู่ระหว่าง 9%-29%

กนกวรรณ (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอีสานภายใต้เสรีนิยมใหม่และรัฐในฐานะนายหน้าที่ดิน กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์บทบาทของเสรีนิยมใหม่ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดนอีสาน ผลการศึกษาพบว่ารัฐเชื่อว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ในบริเวณชายแดนด้วยการจัดการและควบคุมการพัฒนาเศรษฐกิจในฐานะที่เป็นพื้นที่ยกเว้นทางนโยบายและสิทธิพิเศษมากมายทางกฎหมายและภาษีนอกจากนี้รัฐได้เล็งเห็นว่าภาคอีสานและชายแดนอีสาน แม้เป็นพื้นที่ยากจน แต่มีศักยภาพและความเหมาะสมเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนเนื่องจากกำหนดให้เป็นประตูเศรษฐกิจและการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศพื้นบ้านได้แก่ลาวกัมพูชาและเวียดนามซึ่งภาคเอกชนได้ใช้ประโยชน์จากโครงการระเบียงเศรษฐกิจ เส้นทางคมนาคมแรงงานต่างชาติสิทธิประโยชน์การลงทุนและการให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมา

ก่อนแล้ว ประการต่อมาได้เสนอให้เห็นว่า ภาครัฐทำหน้าที่เป็น นายหน้าที่ดินแทนภาคเอกชน ในการสนับสนุนการดำเนินงานตามแนวเสรีนิยมใหม่ผ่านโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยทำหน้าที่จัดหาที่ดินให้กับเอกชนเพื่อตอบสนองและดึงดูดการลงทุนในพื้นที่มากกว่าทำหน้าที่ปกป้อง และ เตรียมการจัดการกับความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับชุมชนท้องถิ่นที่จะต้องสูญเสียที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ระพีพรรณ และคณะ (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบที่มีต่อประชาชนในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับผลกระทบที่มีต่อประชาชนในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของประชากรในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสงขลาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ ความมั่นคง ด้านสังคม และด้านเศรษฐกิจ ตามลำดับ

ธีรังกูร และคมพล (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่องศักยภาพการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตราด มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และท้องถิ่นเกี่ยวกับความพร้อมด้านกำลังคน ด้านทรัพยากร และด้านการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเพื่อรองรับนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดตราด และ ศึกษาปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า ศักยภาพของหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และท้องถิ่นเกี่ยวกับความพร้อมด้านกำลังคนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้แรงงาน ด้านทรัพยากรมีความสมบูรณ์มากที่สุดจังหวัดหนึ่งในประเทศ และด้านการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีการดำเนินการสอดรับกันได้เป็นอย่างดีตั้งแต่ระดับนโยบายถึงระดับปฏิบัติการ ส่วนปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ พบว่า มีปัญหาที่เกิดขึ้นจากกระบวนการพัฒนาของหน่วยงานรัฐปกติ เช่น ปัญหาขยะ มลพิษ แรงงานต่างด้าว อาชญากรรม เป็นต้น ทั้งที่รัฐเองได้พยายามแก้ไขปัญหาเหล่านี้แต่ไม่สามารถแก้ไขได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงมีข้อเสนอแนะว่า หน่วยงานภาครัฐควรดำเนินการตามนโยบายให้เกิดเป็นรูปธรรมโดยเร็วและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ด้วยความจริงใจ

บรรจง (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่องบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ : กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด และเพื่อเสนอแนะและส่งเสริมบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด จำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) วางแผนสอดคล้องกับการจัดตั้งและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2) การออกกฎหมาย ข้อบังคับ และบังคับใช้กฎหมายเพื่อทำให้สามารถบริหารจัดการ อำนวยความสะดวกทางด้านเศรษฐกิจ และ 3) บทบาทของรัฐในการจัดสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการค้า สินค้าและบริการ หรือการลงทุน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดจำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) ปัญหาด้าน

นโยบายและการวางแผนพบว่าเกิดจากการขาดความชัดเจนและต่อเนื่องของนโยบาย ซึ่งการกำหนดนโยบาย การวางแผน การผลักดันนโยบายให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญ 2) ปัญหาด้านการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมาย ประกอบไปด้วย ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดตราด ปัญหาสถานะบุคคลและการค้ามนุษย์ และปัญหาสาธารณสุขและการประกันสุขภาพ และ 3) ปัญหาด้านการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่าปัญหาเกิดขึ้นในการดำเนินการจัดสรรที่ดินโดยกรมธนารักษ์ที่เป็นตัวแทนภาครัฐในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ความล่าช้าที่เกิดขึ้นในการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ และปัญหาการบูรณาการความร่วมมือหน่วยงานในพื้นที่

สิรินพรรณ (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก เพื่อวิเคราะห์และประเมินโครงสร้างการบริหารจัดการที่ประสบความสำเร็จ และเสนอโครงสร้างการบริหารจัดการต้นแบบที่เหมาะสมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก รวมถึงการบริหารจัดการเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุด ผลการวิจัยพบว่า โครงสร้างการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ควรเป็นรูปแบบคณะกรรมการ 12 คน จากผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานส่วกลาง ผู้ทรงคุณวุฒิหน่วยงานในพื้นที่ ตัวแทนภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนในพื้นที่โดยกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนแผนการพัฒนาพื้นที่ระยะ 20 ปี โดยแบ่งเป็นระยะเวลา 2ปี, 5ปี, 10ปี, 15ปี, 20ปี พร้อมระบบติดตาม ประเมินผล ร่วมกันพัฒนาจากความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการปรับปรุงบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

สุดารัตน์ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน กรณีศึกษาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความไม่แน่นอนทางการเมืองของประเทศไทยที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา ตลอดจนวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีแนวโน้มไปสู่ความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีแนวโน้มไปสู่ความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วนั้นคือ ปัจจัยส่งเสริมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ได้แก่ การที่รัฐบาลสามารถจัดการกับปัญหาแรงงานข้ามชาติได้ รัฐบาลสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ได้ ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นกลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว การซื้อขายสินค้า และเป็นแหล่งการค้าที่สำคัญในอนาคต ทำให้ประเทศไทยสามารถขยายโอกาสและศักยภาพในการดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจแห่งนี้ได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถเข้ามาควบคุมดูแลพื้นที่นี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ท้ายที่สุดคือปัญหาและอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วคือ ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ปัญหาการเก็งกำไรที่ดิน ปัญหาราคาค่าแรงของแรงงานและการสูญเสียแรงงานในอนาคต ทั้งนี้การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วนั้นถือเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดี ก่อให้เกิดการลงทุนระหว่างประเทศและมีส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชาได้

อดิเรก (2559) ได้ทำการศึกษาข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตาก มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตาก ผลการศึกษาพบว่า 1) ข้อเสนอให้จัดตั้งใน 2 พื้นที่ได้แก่ พื้นที่ 3 อำเภอชายแดนในจังหวัดตากในอำเภอแม่สอดควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว ขยายเวลาเปิดปิดด่านพรมแดน และการข้ามพรมแดน ควรมีหน่วยงานบริหารเขตเศรษฐกิจโดยเฉพาะ ควรเป็นอุตสาหกรรมสะอาด อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคเกษตรและใช้แรงงานเข้มข้น และให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางภาษีอากรและไม่ใช่ภาษีอากร และ 2) ปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้แก่ ขอบเขตพื้นที่ไม่ชัดเจน ข้อกฎหมายไม่สอดคล้องกับแนวทางพัฒนา ขาดการให้ข้อมูลและการสร้างความเข้าใจที่เพียงพอ และการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษยังไม่ชัดเจน

กองศึกษาวิจัยทางยุทธศาสตร์และความมั่นคงฯ (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่องแนวทางการเตรียมความพร้อมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดน 5 จังหวัด (สระแก้ว ตราด มุกดาหาร ตาก และสงขลา) เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้แก่ (1) ความชัดเจนในการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (2) การกำหนดกิจกรรมเป้าหมายในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน (3) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค (4) ให้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน (5) การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ (6) การประชาสัมพันธ์ และ (7) การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ ร่วมคิดและร่วมปฏิบัติ โดยให้ความสำคัญกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเพื่อบรรลุเป้าหมายการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

เชียรช่วง และคณะ (2558) ได้ทำการศึกษาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดหนองคาย ผลการศึกษาพบว่าจังหวัดหนองคายมีความเหมาะสมในการลงทุนขนาดใหญ่ รวม 2 กิจการ ประกอบด้วย กิจการบริการและสาธารณูปโภค กิจการโลจิสติกส์ (Business services and infrastructure Business logistics) และ กิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว (Support Business Tourism) การลงทุนขนาดกลาง (digital economy) ผลการวิเคราะห์พบว่ามีความเหมาะสมจำนวน 16 กิจการประกอบด้วย Real estate (อสังหาริมทรัพย์),Financial (การเงิน) ,Manufacturing (การผลิต),Transmission (การส่งผ่าน),Creative & Media (ความคิดสร้างสรรค์และสื่อ) ,Accommodation (ที่พัก),Warehouse (คลังสินค้า),Sport (กีฬา),Entertainment กิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว ,Food (อาหาร),Motor Vehicle & Repair (ยานยนต์และซ่อมแซม) ,Banking (การธนาคาร) , Tourism(การท่องเที่ยว),Telecom(โทรคมนาคม) ,Restaurant(ร้านอาหาร) และ Hotel (โรงแรม) การลงทุนขนาดเล็กระดับชาวบ้าน ผลการวิเคราะห์พบว่า มีความเหมาะสม จำนวน 18 กิจการประกอบด้วย Maintenance (ซ่อมบำรุง),Event Organizer (จัดงาน),Electronic, plumber (อิเล็กทรอนิกส์,ช่าง

ประปา) ,Film/Cinema (ภาพยนตร์) ,Animation/ Special effect (การสร้างภาพเคลื่อนไหวโดยการฉายภาพนิ่งหลาย ๆ ภาพต่อเนื่องกันด้วยความเร็วสูง/การสร้างเทคนิคพิเศษ ทางภาพ),Shoes/Footwears (รองเท้า) , Retail/Shopping (ร้านค้า) ,Fresh Market/Whole sale (ตลาดสด),Flower/Whole sale(ดอกไม้),Agricultural /Supply Chain (การเกษตร/หัวใจสำคัญ ของกระบวนการทางธุรกิจ),Agricultural/ Survey Zoning (การเกษตร/สำรวจการแบ่งเขต), Hotel (โรงแรม),Pharm/ Eyesight (ผู้ที่มีวิชาชีพทางด้านสาธารณสุข/สังเกตเห็น) ,Tourism (การท่องเที่ยว) ,Restaurant (ร้านอาหาร) ,Hospitality/Wellness/Spa (โรงพยาบาล/สุขภาพ/สปา) ,Clinic/ Hospital/ Boutiques (คลินิก/โรงพยาบาล/บูติค)และNursing Home (บ้านพักคนชรา) การวิเคราะห์แนวโน้มผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายประกอบด้วย ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ,ด้านสังคมและกฎหมาย ,ด้านการเมือง และความมั่นคง , ด้านสิ่งแวดล้อม ,ด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม และการสื่อสาร ,ด้านสาธารณูปโภค , ด้านสาธารณสุข ,ด้านแรงงานและความยากจน ,ด้านความขัดแย้งในสังคม การจัดการทรัพยากรสิทธิในที่ดิน สิทธิในการทำงาน และด้านงบประมาณรายจ่ายภาครัฐ การวิเคราะห์แนวโน้มของสถานการณ์ภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นในจังหวัดหนองคาย ประกอบด้วยอาชญากรรมข้ามชาติและองค์กรอาชญากรรม และการกระทำผิดอาญา ,การก่อการร้าย ,ยาเสพติด ,อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ , ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ,โรคอุบัติใหม่ ที่ชาวต่างชาติเป็นพาหะ การค้าแรงงาน ผิดกฎหมาย ผู้หลบหนีเข้าเมือง การค้ามนุษย์ และผู้มีอิทธิพล

อานันทพร (2560) ได้ทำการศึกษาผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษและศักยภาพในการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษ กรณีศึกษา : จังหวัดนครพนม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดนครพนมเพื่อศึกษาถึงศักยภาพในการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษของหน่วยงานทั้งภาครัฐ ท้องถิ่น เอกชน ของจังหวัดนครพนม และเพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดนครพนมในภาพรวมอยู่ในระดับมาก นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษมีผลกระทบต่อด้านวัฒนธรรมอยู่ในระดับมาก ควรให้ความสำคัญกับสังคมที่มุ่งเน้นด้านวัตถุมากกว่าการอนุรักษ์และสืบทอดมรดกวัฒนธรรมของท้องถิ่น มีผลกระทบต่อด้านสังคมอยู่ในระดับมาก การมีแรงงานต่างด้าวจำนวนมากอาจก่อให้เกิดปัญหายาเสพติด อาชญากรรม มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ (การท่องเที่ยว) อยู่ในระดับมาก จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ศูนย์กลางอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงจึงเป็นศูนย์กลางและเป็นประตูท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ทั้งทางบกทางน้ำทางอากาศ เป็นต้น มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ (ด้านการลงทุน) อยู่ในระดับมาก การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะส่งผลให้บรรยากาศการลงทุนกระเตื้องขึ้น โดยเฉพาะในด้านรับเหมาก่อสร้าง มีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ (ด้านการค้า) อยู่ในระดับมาก และมีผลกระทบต่อด้านการเมือง อยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการสังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ประเภท ดังนี้

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิด และบทความจากวารสารต่าง ๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิด และทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้งจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

3.1.2 ประชากร และผู้ให้ข้อมูล

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นต้น จำนวนหน่วยงานละ 2 คน

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จำนวนหน่วยงานละ 2 คน

3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ในการศึกษาครั้งนี้มีเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีประเด็นหลักในการสัมภาษณ์ดังนี้

ประเด็นหลักที่ 1 วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐาน ประกอบด้วยด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1.1 ด้านเศรษฐกิจ สถานการณ์ด้านเศรษฐกิจประกอบด้วยผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (GPP) ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP per capita) การจัดลำดับของภาคและของประเทศ พื้นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญ เป็นต้น

1.2 ด้านการเกษตร สถานการณ์ด้านการเกษตรประกอบด้วยกิจกรรมและผลผลิตทางด้านพืช ด้านปศุสัตว์ และด้านประมง ที่สำคัญ เป็นต้น

1.3 ด้านอุตสาหกรรม สถานการณ์ด้านอุตสาหกรรมประกอบด้วยจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมที่สำคัญ เป็นต้น

1.4ด้านท่องเที่ยวและบริการ แบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านการท่องเที่ยวและด้านสาธารณสุข

1.4.1 ด้านการท่องเที่ยว ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ จำนวนนักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว เป็นต้น

1.4.2 ด้านสาธารณสุข ประกอบด้วยจำนวนสถานพยาบาลแต่ละขนาด จำนวนบุคลากรทางการแพทย์แพทย์ เป็นต้น

1.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

1.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

1.6.1 วิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วยลักษณะการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ การคมนาคมทางบก การคมนาคมทางน้ำ การคมนาคมทางอากาศ และการคมนาคมทางราง

1.6.2 วิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยแบ่งประเด็นการศึกษา ได้แก่

- โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย ประเภทพาหนะ ความจุ จำนวนเที่ยวการเดินทาง
- ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน ท่าเรือ

1.6.3 วิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยแบ่งประเด็นการศึกษา ได้แก่

- โครงข่ายการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่ง และน้ำหนักของรถใช้ในการขนส่ง
- จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้า สถานที่เก็บพักสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า และโรงพักสินค้า
- เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า

ประเด็นหลักที่ 2 การวิเคราะห์กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ดังประเด็นต่อไปนี้

2.1 กฎหมายปัจจุบันที่เกี่ยวกับการจัดตั้งและบริหารพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ รวมทั้งกฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่น

- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558
- พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติพ.ศ. 2551 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติ กำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

2.2 กฎหมายปัจจุบันที่เกี่ยวกับการกำหนดธุรกิจที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน และกำหนดสิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจนักลงทุน

- พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับศักยภาพของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

2) การประชุมกลุ่มย่อย เป็นการประชุมระดมความคิดเห็นในแต่ละจังหวัด โดยมีตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยหน่วยงานละ 1 คน เพื่อให้ได้ข้อสรุปด้านข้อมูลและความคิดเห็นในการพัฒนาศักยภาพเมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญ

3.1.4 วิธีการศึกษา

1) ทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้ง จัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ ซึ่งจะนำไปสู่การสรุป จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้งเพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด โดยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3) วิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นต่อการประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมทั้งแนวทางพัฒนาและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษาและศึกษาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS) มาใช้ เพื่อการจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ศึกษารวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงกฎหมาย

การวิเคราะห์ข้อมูลทางนโยบายและกฎหมายในครั้งนี้จะมุ่งวิเคราะห์ว่า กฎหมายที่มีอยู่สอดคล้องกับนโยบายตลอดจนกฎหมายที่มีอยู่สามารถทำให้บรรลุผลคือการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และบริหารจัดการพื้นที่บนฐานทางกฎหมายและนโยบายที่มีอยู่ได้หรือไม่ ทั้งนี้การวิเคราะห์จะเน้นไปที่ประเด็นหลัก 3 ประเด็น ได้แก่

1) กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งและบริหารจัดการเขตพื้นที่พัฒนาต่าง ๆ และกฎหมายเกี่ยวกับการปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อตรวจสอบว่ากฎหมายที่มีอยู่สามารถรองรับการจัดตั้ง และบริหารจัดการเขตพัฒนาพิเศษที่จะมีขึ้นได้หรือไม่

2) กฎหมายเกี่ยวกับ การส่งเสริมการลงทุนและกำหนดสิทธิประโยชน์ เพื่อสำรวจและตรวจสอบว่า ประเภทของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบันสอดคล้องกับ ศักยภาพของผู้ประกอบการ และลักษณะของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในการพัฒนาหรือไม่ และสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมตามกฎหมายนั้นจูงใจผู้ลงทุนเข้ามาลงทุนในพื้นที่หรือไม่

3) ร่างกฎหมายที่ถูกดำเนินการร่างขึ้นจากโครงการวิจัยในระยะที่ 1 จะสามารถนำมาใช้เพื่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ประชาชนได้หรือไม่ อย่างไร

บทที่ 4

ศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) การศึกษาเบื้องต้นได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพพื้นฐาน และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนบน 2 โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ด้วยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสาร และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากนั้นทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพความโดดเด่นของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังต่อไปนี้

4.1.1 ด้านเศรษฐกิจ

มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (Gross Regional Product: GRP) จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในปี 2560 พบว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (Gross Provincial Product : GPP) มีมูลค่าเท่ากับ 291,053 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 16.91 จากผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งหมดของภาคเหนือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ กำแพงเพชร มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 110,248 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37.88

ของทั้งกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมน้อยที่สุด คือ 28,592 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.83 ของทั้งกลุ่มจังหวัด ดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์ของกลุ่มจังหวัด (ณ ราคาประจำปี 2562)

จังหวัด	มูลค่าผลิตภัณฑ์ของกลุ่มจังหวัด			สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ของกลุ่มจังหวัดฯ (%)
	GPP (ล้านบาท)	เฉลี่ย/หัว (บาท/คน/ปี)	จำนวนประชากร(คน)	
นครสวรรค์	107,178	109,977	975,000	36.82
กำแพงเพชร	110,248	142,660	773,000	37.88
พิจิตร	45,035	83,504	539,000	15.47
อุทัยธานี	28,592	97,948	292,000	9.83
กลุ่มจังหวัด	291,053	112,854	2,579,000	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) พ.ศ. 2562

4.1.2 ด้านการเกษตร

ด้านการเกษตรพื้นที่ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่ที่เหมาะแก่การเพาะปลูก และมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านหลายสาย รวมถึงมีระบบชลประทาน ทำให้เป็นแหล่งผลิตข้าวและพืชไร่ที่สำคัญของประเทศ โดยการเกษตรที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีดังต่อไปนี้

ด้านพืช กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีผลผลิตพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญได้แก่

1. ข้าวนาปี ปี 61 มีพื้นที่เพาะปลูกจำนวน 5,675,535 ไร่และมีมูลค่าการผลิต 33,492 ล้านบาท จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งผลิตข้าวนาปีอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดพิจิตร จังหวัดกำแพงเพชร ส่วนจังหวัดอุทัยธานี มีพื้นที่ปลูกและมูลค่าการผลิตข้าวนาปีน้อยที่สุดกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2. ข้าวนาปรัง ปี 61 มีพื้นที่เพาะปลูกจำนวน 1,938,535 ไร่และมีมูลค่าการผลิต 11,319 ล้านบาท จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งผลิตข้าวนาปรังอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดพิจิตร จังหวัดกำแพงเพชร ส่วนจังหวัดอุทัยธานี มีพื้นที่ปลูกข้าวและมูลค่าการผลิตข้าวนาปรังน้อยที่สุดกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

3. มันสำปะหลัง ปี 61 มีพื้นที่เพาะปลูกจำนวน 1,625,680 ไร่และมีมูลค่าการผลิต 14,473 ล้านบาท จังหวัดกำแพงเพชรเป็นแหล่งผลิตมันสำปะหลังอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดอุทัยธานี ส่วนจังหวัดพิจิตร มีพื้นที่ปลูกมันสำปะหลังและมูลค่าการผลิตมันสำปะหลังน้อยที่สุดกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

4. อ้อยโรงงาน ปี 61 มีพื้นที่เพาะปลูกจำนวน 2,069,316 ไร่และมีมูลค่าการผลิต 22,671 ล้านบาท จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งผลิตอ้อยโรงงานอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี ส่วนจังหวัดพิจิตร มีพื้นที่ปลูกอ้อยโรงงานและมูลค่าการผลิตอ้อยโรงงานน้อยที่สุดกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 แสดงข้อมูลการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด (ปีการเพาะปลูก 2558-2561)

จังหวัด/ปี	พื้นทีเพาะปลูก (ไร่)			มูลค่าการผลิต (ล้านบาท)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.)		
	2558/ 2559	2559/ 2560	2560/ 2561	2558/ 2559	2559/ 2560	2560/ 2561	2558/ 2559	2559/ 2560	2561/ 2561
ข้าวนาปี	5,765,917	5,665,997	5,675,535	26,531	25,198	33,492	674	659	698
ข้าวนาปรัง	691,406	1,890,711	1,938,535	3,262	7,363	11,319	665	704	728
มันปะหลัง	1,576,037	1,040,728	1,625,680	11,623	5,400	14,473	3.69	3.32	3.28
อ้อย โรงงาน	1,779,431	1,354,574	2,069,316	13,905	14,359	22,671	9.90	10.17	10.60

ที่มา : สำนักงานเกษตรจังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี ข้อมูล ณ มิถุนายน 2561

ด้านปศุสัตว์ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าสินค้าปศุสัตว์ที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. โคเนื้อ ปี 2560 มีจำนวนโคเนื้อ 97,540 ตัว จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งเลี้ยงโคเนื้ออันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี ส่วนจังหวัดพิจิตร การเลี้ยงโคเนื้อน้อยที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

2. โคนม ปี 2560 มีจำนวนโคนม 37,051 ตัว จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งเลี้ยงโคนมอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดอุทัยธานี จังหวัดกำแพงเพชร ส่วนจังหวัดพิจิตร การเลี้ยงโคนมน้อยที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

3. กระบือ ปี 2560 มีจำนวนกระบือ 79,040 ตัว จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งเลี้ยงกระบืออันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดอุทัยธานี จังหวัดกำแพงเพชร ส่วนจังหวัดพิจิตร การเลี้ยงกระบือน้อยที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

4. สุกร ปี 2560 มีจำนวนสุกร 1,551,257 ตัว จังหวัดนครสวรรค์เป็นแหล่งเลี้ยงสุกรอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร ส่วนจังหวัดอุทัยธานี การเลี้ยงสุกรน้อยที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

5. ไก่ ปี 2560 มีจำนวนไก่ 1,551,257 ตัว จังหวัดกำแพงเพชรเป็นแหล่งเลี้ยงไก่อันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดอุทัยธานี จังหวัดพิจิตร ส่วนจังหวัดนครสวรรค์ การเลี้ยงไก่น้อยที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

6. เป็ด ปี 2560 มีจำนวนเป็ด 3,271,197 ตัว จังหวัดกำแพงเพชรเป็นแหล่งเลี้ยงเป็ดอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาเป็นจังหวัดอุทัยธานี จังหวัดพิจิตร ส่วนจังหวัดนครสวรรค์ การเลี้ยงเป็ดน้อยที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 แสดงมูลค่าสินค้าปศุสัตว์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ประเภท ปศุสัตว์/ เกษตร	พ.ศ.	นครสวรรค์	พิจิตร	กำแพงเพชร	อุทัยธานี	รวม
เกษตรกร (คน)	2558	59,850	27,908	39,512	23,269	150,539
	2559	52,149	22,926	35,212	25,123	135,410
	2560	51,236	25,319	23,518	21,758	121,831
โคเนื้อ (ตัว)	2558	37,052	9,306	20,118	15,956	82,432
	2559	45,921	9,397	25,125	25,251	105,694
	2560	38,459	9,899	25,634	23,548	97,540
โคนม (ตัว)	2558	1,236	476	-	51	1,763
	2559	27,521	491	8,521	4,562	41,095
	2560	25,463	499	5,214	5,875	37,051
กระบือ (ตัว)	2558	30,516	3,356	6,609	14,510	54,991
	2559	50,100	3,558	4,321	15,234	73,213
	2560	51,236	4,109	5,154	18,541	79,040
สุกร (ตัว)	2558	232,510	39,446	474,598	30,010	776,564
	2559	825,521	42,432	452,131	31,212	1,351,296
	2560	952,631	50,349	523,146	25,131	1,551,257
ไก่ (ตัว)	2558	85,950	2,905,364	3,255,161	2,251,120	8,497,595
	2559	95,232	2,715,774	3,542,854	2,542,512	8,896,372
	2560	82,587	2,202,603	3,156,974	2,315,695	7,757,859
เป็ด (ตัว)	2558	991,641	898,746	400,475	391,402	2,682,264
	2559	1,212,562	476,063	512,632	641,521	2,842,778
	2560	1,321,554	472,364	852,136	625,143	3,271,197
รวม (ตัว)	2558	1,438,755	3,884,602	4,196,473	2,726,318	12,246,148
	2559	2,309,006	3,270,641	4,580,796	3,285,415	13,445,858
	2560	2,523,166	2,765,142	4,591,776	3,065,691	12,945,775

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดในกลุ่มจังหวัด ณ มิถุนายน 2561

ด้านประมง กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าทางเศรษฐกิจการประมงที่สำคัญได้แก่ การเพาะเลี้ยง การเพาะพันธุ์ และ จับจากแหล่งธรรมชาติ ตามลำดับ ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 แสดงมูลค่าทางเศรษฐกิจการประมง (บาท)

มูลค่าทางเศรษฐกิจ	2558	2559	2560
เพาะเลี้ยง	609,625,024.93	730,840,951.31	752,521,512.36
เพาะพันธุ์	41,672,960.44	40,842,964.74	41,521,845.95
จับจากแหล่งน้ำธรรมชาติ	22,506,622.47	22,974,152.34	30,541,854.12
ปลาสวยงาม	13,384,208.76	10,974,145.94	11,586,123.95
กุ้งขาว	0	0	0
รวม	687,188,816.60	805,632,214.33	836,171,336.38

ที่มา : สำนักงานประมงจังหวัดในกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2561

4.1.3 ด้านอุตสาหกรรม

ข้อมูลโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ปีพ.ศ. 2560 ของกรมโรงงานอุตสาหกรรม พบว่าในกลุ่มจังหวัดมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 3,366 โรงงาน โดยจังหวัดนครสวรรค์มีโรงงานมากที่สุดจำนวน 1,595 โรงงาน รองลงมา คือ จังหวัดพิจิตร จังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ ดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนโรงงาน (SMEs) ในกลุ่มจังหวัด ปี 2557-2560

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)			
	2557	2558	2559	2560
กลุ่มจังหวัดฯ	3,429	3,593	3,355	3,366
นครสวรรค์	1,666	1,754	1,586	1,595
กำแพงเพชร	691	758	727	718
พิจิตร	725	767	725	743
อุทัยธานี	347	314	317	310

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลธุรกิจอุตสาหกรรม ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมโรงงานอุตสาหกรรม ณ ธันวาคม 2560

4.1.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

1) ด้านการท่องเที่ยว

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแนวทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ รวมถึงการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงเกษตรให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญ โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ ส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทาง รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยว จากข้อมูลของสำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดในกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2562 พบว่า ในปี พ.ศ. 2561 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนผู้มาเยือนทั้งหมด จำนวน 4,353,233 คน ซึ่งมีรายได้จากนักท่องเที่ยว จำนวน 8,383.66 ล้านบาท จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจมาเที่ยวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 อันดับ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวนผู้มาเยือน 1,895,960 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 3,864.15 ล้านบาท อันดับ 2 คือจังหวัดพิจิตร มีจำนวนผู้มาเยือน จำนวน 893,231 คน และมีรายได้จาก นักท่องเที่ยว จำนวน 1,490.42 ล้านบาท อันดับ 3 คือจังหวัดอุทัยธานี มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 784,218 คน และมีรายได้จากนักท่องเที่ยวจำนวน 1,397.39 ล้านบาท และอันดับ 4 คือจังหวัดกำแพงเพชร มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 779,824 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 1,631.7 ล้านบาท ดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ.2558-2561 (คน)

รายการ	นครสวรรค์			กำแพงเพชร			พิจิตร			อุทัยธานี		
	2559	2560	2561	2559	2560	2561	2559	2560	2561	2559	2560	2561
จำนวนผู้มาเยียมเยือน (คน)	1,706,964	1,845,060	1,895,960	707,969	752,553	779,824	831,313	876,080	893,231	680,925	767,590	784,218
๑) นักท่องเทียว	1,002,335	1,100,769	1,126,693	427,723	454,358	469,457	461,883	487,206	493,691	318,404	382,103	387,426
- ชาวไทย	989,515	1,086,935	1,112,700	420,550	446,801	461,711	460,134	485,380	491,859	314,602	377,733	383,039
- ชาวต่างชาติ	12,820	13,834	13,993	7,173	7,557	7,746	1,749	1,826	1,832	3,802	4,370	4,387
๒) นักทัศนาจร	704,629	744,291	769,267	280,246	298,195	310,367	369,430	388,874	399,540	362,521	385,487	396,792
- ชาวไทย	678,606	716,856	741,054	265,736	282,975	294,708	365,760	385,048	395,617	360,425	383,279	394,531
- ชาวต่างชาติ	26,023	27,435	28,213	14,510	15,220	15,659	3,670	3,826	3,923	2,096	2,208	2,261
รายได้จากการท่องเที่ยว (ลบ.)	3,294.03	3,641.46	3,864.15	1,396.97	1,502.89	1,631.7	1,327.29	1,421.33	1,490.42	1,079.55	1,310.50	1,397.39
- ชาวไทย	3,223.66	3,564.00	3,782.16	1,353.95	1,456.01	1,581.42	1,317.90	1,411.34	1,479.92	1,065.02	1,293.15	1,379.1
- ชาวต่างชาติ	70.37	77.46	81.99	43.02	46.88	50.28	9.39	9.99	10.5	14.53	17.36	18.29

ที่มา : สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดในกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2562

2) ด้านสาธารณสุข

การบริการด้านสาธารณสุขของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีสถานพยาบาลได้แก่ สำนักงานสาธารณสุข โรงพยาบาล โรงพยาบาลชุมชน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ศูนย์สุขภาพ และคลินิกเอกชน โดยมีการให้บริการที่เพียงพอและทั่วถึง โดยจังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนสถานพยาบาลเป็นอันดับหนึ่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองลงมาได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตรเป็นจังหวัดที่มีสถานพยาบาลน้อยที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 แสดงข้อมูลสาธารณสุขรายจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ปี 2559

ข้อมูลสาธารณสุข	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด	1	1	1	1
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ / กิ่งอำเภอ	15	11	12	8
สถานบริการสาธารณสุขชุมชน	-	-	-	1
โรงพยาบาลศูนย์	1	-	-	-
โรงพยาบาลทั่วไป	-	1	-	-
โรงพยาบาลชุมชน	12	11	1	1
ศูนย์สุขภาพชุมชนของโรงพยาบาล	5	6	11	7
ศูนย์สุขภาพชุมชน สธ.	-	-	2	1
ศูนย์วิชาการ	2	-	-	1
โรงพยาบาลนอก สป.สธ	2	-	-	-
โรงพยาบาลนอก สธ.	2	-	-	-
ศูนย์บริการสาธารณสุข	8	-	-	-
ศูนย์สุขภาพชุมชนนอก สธ.	8	5	2	2
โรงพยาบาลเอกชน	7	2	-	-
คลินิกเอกชน	212	126	2	-
โรงพยาบาล / ศูนย์บริการสาธารณสุขสาขา	-	-	190	89
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล	189	121	-	-
รวม	464	280	110	114

ที่มา : ข้อมูลทรัพยากรสาธารณสุข ของกระทรวงสาธารณสุข ข้อมูล ณ มิถุนายน 2559 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดในกลุ่มจังหวัด

4.1.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

วัฒนธรรมประเพณีของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นมรดกเก่าแก่ที่สืบทอดมาเป็นเวลานานมีหลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีปรากฏชัดเจนวิถีชีวิตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้มีวิวัฒนาการต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันและเนื่องจากประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีหลายเชื้อชาติประเพณีต่าง ๆ ที่สืบทอดจึงมีแบบอย่างตามเชื้อชาตินั้น ๆ และนำมาผสมกลมกลืนกันเป็นประเพณีและวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่น่าสนใจมีดังนี้

1) ด้านสังคม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนประชากร รวม 2,660,578 คน จังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ในกลุ่มจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ มีประชากรทั้งสิ้น 1,063,964 คน (ความหนาแน่น 110.85 คน ต่อตาราง กิโลเมตร) รองลงมาคือจังหวัดกำแพงเพชรมีประชากร 727,807 คน (ความหนาแน่น 84.55 คน ต่อตาราง กิโลเมตร) จังหวัดพิจิตรมีประชากร 539,374 คน (ความหนาแน่น 119.04 คนต่อตาราง กิโลเมตร) และจังหวัด อุทัยธานีมีประชากร 329,433 คน (ความหนาแน่น 48.94 คนต่อตารางกิโลเมตร) ดังตารางที่ 19

ตารางที่ 19 แสดงข้อมูลพื้นที่ ประชากรและความหนาแน่นของประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัด / จังหวัด	ประชากร			พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	ความหนาแน่นของประชากร (คน/ตารางกิโลเมตร)
	ชาย	หญิง	รวม		
กลุ่มจังหวัด	1,305,303	1,355,275	2,660,578	29,466.19	90.29
นครสวรรค์	520,079	543,885	1,063,964	9,597.68	110.85
กำแพงเพชร	360,440	367,367	727,807	8,607.50	84.55
พิจิตร	263,481	275,893	539,374	4,531.01	119.04
อุทัยธานี	161,303	168,130	329,433	6,730	48.94

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ข้อมูล ณ มกราคม 2562

ประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธจังหวัดนครสวรรค์ เป็นจังหวัดที่มีจำนวนวัดมากเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มจังหวัดฯ ในปัจจุบันโครงสร้างประชากรในประเทศไทยรวมถึงกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ประชากรเข้าสู่สังคมสูงวัย

2) ด้านวัฒนธรรม

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และมีความโดดเด่น รูปแบบของกิจกรรม วิถีการดำเนินชีวิต เป็นไปตามแต่ละจังหวัดและพื้นที่ นับว่ามีความหลากหลายทางด้านวัฒนธรรมและประเพณี

3) ด้านสิ่งแวดล้อม

สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เนื่องจากมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่แม่น้ำปิง แม่น้ำยม แม่น้ำวัง และแม่น้ำน่าน ซึ่งไหลรวมมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ และแม่น้ำสะแกกรังที่มีต้นกำเนิดอยู่ในเขตเทือกเขาโมโกจูในเขตจังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งไหล ไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ ตำบลท่าซุง อำเภอเมืองจังหวัดอุทัยธานี พื้นที่ส่วนใหญ่จึงเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ลักษณะดินเป็นดินเหนียวปนทราย ระบายน้ำได้ดี เหมาะแก่การทำนาและปลูกพืชไร่ ประชากรส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ใช้ทรัพยากรดินเป็นที่ปลูกพืชผลทางการเกษตร ภาวะดินเสื่อมโทรม ย่อมส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ รายได้ ความเป็นอยู่ของเกษตรกร ปัญหาที่มักเกิดขึ้น ได้แก่ การชะล้างพังทลายของดิน ทำให้หน้าดินขาดความอุดมสมบูรณ์ ผลผลิตลดลงหรือต้องลงทุนใช้สารอินทรีย์สูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง หน้าดินที่ถูกชะล้างจะตกลงไปเป็นตะกอนตามแหล่งน้ำ เกิดการตื้นเขินของแหล่งน้ำ รัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายขุดลอกตะกอนตามแหล่งน้ำเป็นจำนวนมากและยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การปรับปรุงให้ดินกลับคืนมาจากสภาพการสูญเสียไปนั้น จะต้องใช้เวลายาวนาน และเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่า การป้องกันด้วยวิธีการอนุรักษ์เป็นต้นมา

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีพื้นที่ป่าไม้ทั้งหมดจำนวน 5,281,791.84 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 28.67 ของพื้นที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัดฯ แหล่งน้ำชลประทานที่มีอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ยังไม่เพียงพอต่อการใช้น้ำเพื่อการเกษตรรวมถึงอุตสาหกรรม และการบริโภคจึงมีความจำเป็นต้องบริหารจัดการและพัฒนาแหล่งน้ำชลประทานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถรองรับพื้นที่ใช้ประโยชน์ได้อย่างเพียงพอ และสามารถเพิ่มผลผลิตพืชเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดให้สูงขึ้น

4.1.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงข่ายโลจิสติกส์หรือระบบขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ และทางราง โครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ การเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ตั้งแต่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์ อยุธยา กรุงเทพฯ และการเชื่อมโยงการขนส่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ตั้งแต่จังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ดังนี้

1) การคมนาคมขนส่งทางถนน การเดินทางผ่านกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถเดินทางตามเส้นทางการคมนาคมทางถนนที่สำคัญ ดังนี้

เส้นทางที่ 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านอุทัยธานี นครสวรรค์ และ กำแพงเพชร สิ้นสุดที่เชียงราย เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง

เส้นทางที่ 2 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 (บางปะอิน-นครสวรรค์) เป็นเส้นทางหลวงแผ่นดินที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 1 เริ่มจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้การเดินทางสู่จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สะดวกและรวดเร็ว เส้นทางนี้ต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ที่จังหวัดนครสวรรค์มุ่งสู่เชียงราย

เส้นทางที่ 3 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 117 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก

เส้นทางที่ 4 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 กับจังหวัดเพชรบูรณ์ไปสู่ภาคอีสาน

2) การคมนาคมขนส่งทางราง ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่ให้บริการคมนาคมแก่ประชาชนทั่วไปผ่านพื้นที่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเพียงจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดพิจิตร ได้แก่รถไฟสายเหนือที่มีเส้นทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยมีเที่ยวขึ้น-ล่อง ตามสถานีต่าง ๆ ในส่วนของจังหวัดนครสวรรค์มีขบวนรถผ่านเที่ยวขึ้น - เที่ยวล่อง วันละ 23 ขบวน มีสถานีรถไฟ 15 สถานี ผ่านตัวอำเภอต่าง ๆ ได้แก่ อำเภอตาคลี อำเภอเมืองนครสวรรค์ และอำเภอชุมแสง และจังหวัดพิจิตร ผ่านอำเภอบางมูลนาก อำเภอตะพานหิน และอำเภอเมืองพิจิตร ถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่สะดวกและยังประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ต้องการเดินทางเข้ามายังพื้นที่กลุ่มจังหวัดฯ

3) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ การสัญจรทางน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการสาธารณะทางน้ำหรือธุรกิจการสัญจรทางน้ำแต่อย่างใด

4) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่มีการให้บริการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานในเชิงพาณิชย์

คณะผู้วิจัยได้ทำการสรุปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งประกอบไปด้วย จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ดังตารางที่ 20

ตารางที่ 20 แสดงการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ	จังหวัด นครสวรรค์	จังหวัด กำแพงเพชร	จังหวัด พิจิตร	จังหวัด อุทัยธานี
ทางถนน	✓	✓	✓	✓
ทางราง	✓	×	✓	×
ทางน้ำ	×	×	×	×
ทางอากาศ	×	×	×	×
การสื่อสาร	✓	✓	✓	✓

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

จากตารางที่ 20 แสดงการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางถนนมีความพร้อมที่รองรับการเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่น ๆ และเป็นการคมนาคมที่สำคัญของกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง2 และโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางมีเพียง 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ และ จังหวัดพิจิตร ที่มีเส้นทางเดินรถสายเหนือผ่าน และกลุ่มจังภาคเหนือตอนล่าง2 ไม่มีการคมนาคมทางน้ำและการคมนาคมทางอากาศ ระบบการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศมีความพร้อมในทุกจังหวัด

4.1.7 ด้านศักยภาพด้านวิทยาศาสตร์และนวัตกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เป็นหน่วยงานราชการที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริม สนับสนุน และกำกับการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ การวิจัย และการสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศให้เท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยการให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างองค์ความรู้ใหม่ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ควบคู่กับการพัฒนาคนที่มีคุณภาพเพิ่มความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศ ซึ่งกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาหลายแห่ง ความพร้อมในเรื่องของการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เนื่องจากมีมหาวิทยาลัย มีศูนย์ต่าง ๆ ได้แก่

- ศูนย์บริการด้านเทคโนโลยีชีวภาพและนวัตกรรม เขตภาคเหนือตอนล่าง

- โครงการศูนย์ชัยพัฒนาการเกษตรสิรินธร ตำบลเนินมะกอก อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร

- โครงการเพาะและขยายกิ่งพันธุ์ไม้ผลพันธุ์ดี จ.นครสวรรค์

- โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา (หนองหม้อ) ตำบลหนองหม้อ อำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์

- โครงการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา วัดศรีอุทุมพร (หนองกรด)

- ศูนย์การศึกษาพิเศษ ประจำจังหวัดนครสวรรค์

- ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษานครสวรรค์

- ศูนย์เรียนรู้ตามศาสตร์พระราชา เกษตรทฤษฎีใหม่ เทศบาลในจังหวัดอุทัยธานี

- ศูนย์การเรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียง ตำบลเพชรชมพู

- ศูนย์วิทยาศาสตร์ เกาะเสือ กำแพงเพชร เป็นต้น

และมีการวิจัยและนำผลงานวิจัยมาใช้ให้เกิดประโยชน์ การสร้างสรรค์นวัตกรรมต่าง ๆ ที่ช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยให้ความสำคัญใน 4 ประเด็นหลัก คือ

1) เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านคน แรงงาน สู่ศตวรรษที่ 21

2) เพื่อเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการสู่ศตวรรษที่ 21 ไม่ว่าจะเป็น Start up และ SMEs

3) เพื่อเตรียมความพร้อมเกษตรกรสู่การเป็น Smart Farmer

4) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่อุตสาหกรรมใหม่

ซึ่งการมีความพร้อมทางด้าน อววน. นี้เองส่งผลให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความพร้อมทางด้านกำลังคน แรงงาน และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มกำลังคนในเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ในส่วนของสถาบันอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จำแนกตามรายจังหวัด ดังตาราง 21

ตารางที่ 21 แสดงรายชื่อสถาบันอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

จังหวัด	สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ	สถาบันอุดมศึกษาเอกชน	วิทยาเขตสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชน
นครสวรรค์	มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์	มหาวิทยาลัยเจ้าพระยา	มหาวิทยาลัยมหิดล (วิทยาเขตนครสวรรค์)
		มหาวิทยาลัยภาคกลาง	มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย (วิทยาลัยสงฆ์นครสวรรค์)
กำแพงเพชร	มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร		มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย (วิทยาลัยเขตกำแพงเพชร)
พิจิตร	วิทยาลัยชุมชนพิจิตร		
อุทัยธานี	วิทยาลัยชุมชนอุทัยธานี		มหาวิทยาลัยรามคำแหง (สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ)

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

จากตารางที่ 21 แสดงรายชื่อสถาบันอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบไปด้วย จังหวัดนครสวรรค์มี สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ 1 แห่ง คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ สถาบันอุดมศึกษาเอกชน 2 แห่ง คือมหาวิทยาลัยเจ้าพระยา มหาวิทยาลัยภาคกลาง และวิทยาเขตสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชน 2แห่ง คือ มหาวิทยาลัยมหิดล (วิทยาเขตนครสวรรค์) และมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย (วิทยาลัยสงฆ์นครสวรรค์) , จังหวัดกำแพงเพชรมี สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ 1แห่ง คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชรและวิทยาเขตสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชน 1แห่ง คือ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย (วิทยาลัยเขตกำแพงเพชร) ,จังหวัดพิจิตรมี สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ 1แห่ง คือวิทยาลัยชุมชนพิจิตร , จังหวัดอุทัยธานี มี สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ 1แห่ง คือวิทยาลัยชุมชนอุทัยธานี และวิทยาเขตสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชน 1แห่ง คือมหาวิทยาลัยรามคำแหง (สาขาวิทยบริการเฉลิม พระเกียรติ) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความพร้อมในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

4.1.8 ด้านจุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ จุดแข็ง (Strength) ในหลายด้านที่สามารถพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุน นำไปสู่การกำหนดแนวทางและแผนยุทธศาสตร์ โดยสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้ดังต่อไปนี้

จุดแข็ง (Strength)

1. ผลผลิตภาคเกษตรหลากหลายและมีปริมาณมาก (เช่น มันสำปะหลัง อ้อย ที่สามารถแปรรูปเป็นทั้งพืชอาหารและพืชพลังงาน

2. พื้นที่เหมาะสมต่อการเกษตร ประมง และปศุสัตว์

3. พื้นที่ชลประทานมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ

4. มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายครอบคลุมมิติทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม

5. จุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก

6. โครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำและ ระบบราง

7. การกำหนดเขตการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม

8. มีเครือข่ายการศึกษาที่มีความพร้อมที่สนับสนุนต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด

9. สินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ (ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ปศุสัตว์ ประมง) มีศักยภาพ ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ

4.2 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) ด้วยวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 คือ “ศูนย์กลางสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม การท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมล้ำค่า ยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายโลจิสติกส์ใน 2 ประเด็นหลัก คือ

4.2.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

การขนส่งทางถนน การเดินทางผ่านกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถเดินทางตามเส้นทางการคมนาคมทางถนนที่สำคัญ ดังนี้ เส้นทางที่ 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านอุทัยธานี นครสวรรค์ และ กำแพงเพชร สิ้นสุดที่เชียงราย เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง เส้นทางที่ 2 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 (บางปะอิน-นครสวรรค์) เป็นเส้นทางหลวงแผ่นดินที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 1 เริ่มจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้การเดินทางสู่จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 สะดวกและรวดเร็ว เส้นทางนี้ต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ที่จังหวัดนครสวรรค์มุ่งสู่เชียงราย เส้นทางที่ 3 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 117

เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก เส้นทางที่ 4 ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 กับจังหวัดเพชรบูรณ์ไปสู่ภาคอีสานเป็นเส้นทางหลักที่จะอำนวยความสะดวกให้การขนส่งจากสหภาพเมียนมา - ไทย - สปป.ลาว – เวียดนามออกสู่มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว สามารถเชื่อมต่อการเดินทางภายในประเทศระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) โดยในปัจจุบันได้รับความเห็นชอบให้ขยายเป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทางภายในประเทศไทยแล้ว และยังมีทางหลวงแผ่นดินที่สามารถเข้าสู่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้อีกหลายเส้นทางที่เป็นเส้นทางสำคัญสำหรับการสัญจรในพื้นที่ และยังมีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการรถโดยสาร มีโครงข่ายขนส่งสาธารณะในทุกจังหวัด

การขนส่งทางราง กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการให้บริการในเส้นทางรถไฟที่ให้บริการคมนาคมแก่ประชาชนทั่วไปผ่านพื้นที่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเพียงจังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดพิจิตร ได้แก่รถไฟสายเหนือที่มีเส้นทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยมีเที่ยวขึ้น-ล่องตามสถานีต่าง ๆ ในส่วนของจังหวัดนครสวรรค์มีขบวนรถผ่านเที่ยวขึ้น - เที่ยวล่อง วันละ 23 ขบวน มีสถานีรถไฟ 15 สถานี ผ่านตัวอำเภอต่าง ๆ ได้แก่ อำเภอตาคลี อำเภอเมืองนครสวรรค์ และอำเภอชุมแสง และจังหวัดพิจิตร ผ่านอำเภอบางมูลนาก อำเภอตะพานหิน และอำเภอเมืองพิจิตร ถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่สะดวกและยังประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ต้องการเดินทางเข้ามายังพื้นที่กลุ่มจังหวัดฯ

การขนส่งทางน้ำ การสัญจรทางน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการสาธารณะทางน้ำหรือธุรกิจการสัญจรทางน้ำแต่อย่างใด

การขนส่งทางอากาศ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ยังไม่มีการให้บริการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากยังไม่มีสนามบินเชิงพาณิชย์

โครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงข่ายการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่ง มีโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินการที่ช่วยในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางราง เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพและมีความสะดวกสบาย

4.2.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีพาหนะสำหรับการขนส่งผู้โดยสารได้แก่ รถยนต์ รถแท็กซี่ รถบัส มินิบัส รถเมล์ รถสองแถว รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แกรปคาร์ (Grab Car) รถไฟ และการให้บริการรถเช่าไว้พร้อมให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางมายังกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยมีจำนวนและเที่ยวการเดินทางที่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสารทั้งการขนส่งทางถนน ราง

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร โดยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ไว้บริการและรองรับผู้โดยสาร ครอบคลุมพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 อีกทั้งยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัดภูมิภาค หรือระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ มีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรองที่ครอบคลุมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ดังนี้

การขนส่งทางถนน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงข่ายทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนหลายราย เช่น ไปรษณีย์ไทย Kerry J&T Flash Ninja SCG Logistics เป็นต้น ให้บริการทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง สามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกพื้นที่

การขนส่งทางราง กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือ สินค้าที่มักส่งทางรางจะเป็นสินค้าที่มีการขนส่งครั้งละจำนวนมาก เช่น ปูนซีเมนต์ ก๊าซและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เป็นต้น แต่ยังมีข้อจำกัดสำหรับในเรื่องโครงข่ายที่ยังไม่ทั่วถึง ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ยังมีจังหวัดที่ไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่านอยู่ มีเพียงจังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดพิจิตรเท่านั้นที่มีเส้นทางรถไฟวิ่งผ่าน

การขนส่งทางอากาศ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่มีท่าอากาศยานที่สามารถให้บริการขนส่งสินค้า และสายการบินได้ให้บริการขนส่งสินค้า

การขนส่งทางน้ำ การขนส่งสินค้าทางน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการขนส่งทางน้ำหรือธุรกิจการขนส่งทางน้ำแต่อย่างใด

โครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีรูปแบบการขนส่งมีหลากหลายไม่ได้มีเฉพาะการขนส่งทางถนนโดยรถเท่านั้น สามารถเชื่อมโยงการขนส่งในแต่ละรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่องและครบวงจร ซึ่งรูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหัวใจสำคัญในการขนส่งสินค้าแบบ Door to Door ไม่ว่าจะขนส่งมาทางราง การขนส่งทางถนนก็จะสามารถเชื่อมโยงและทำให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.2.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

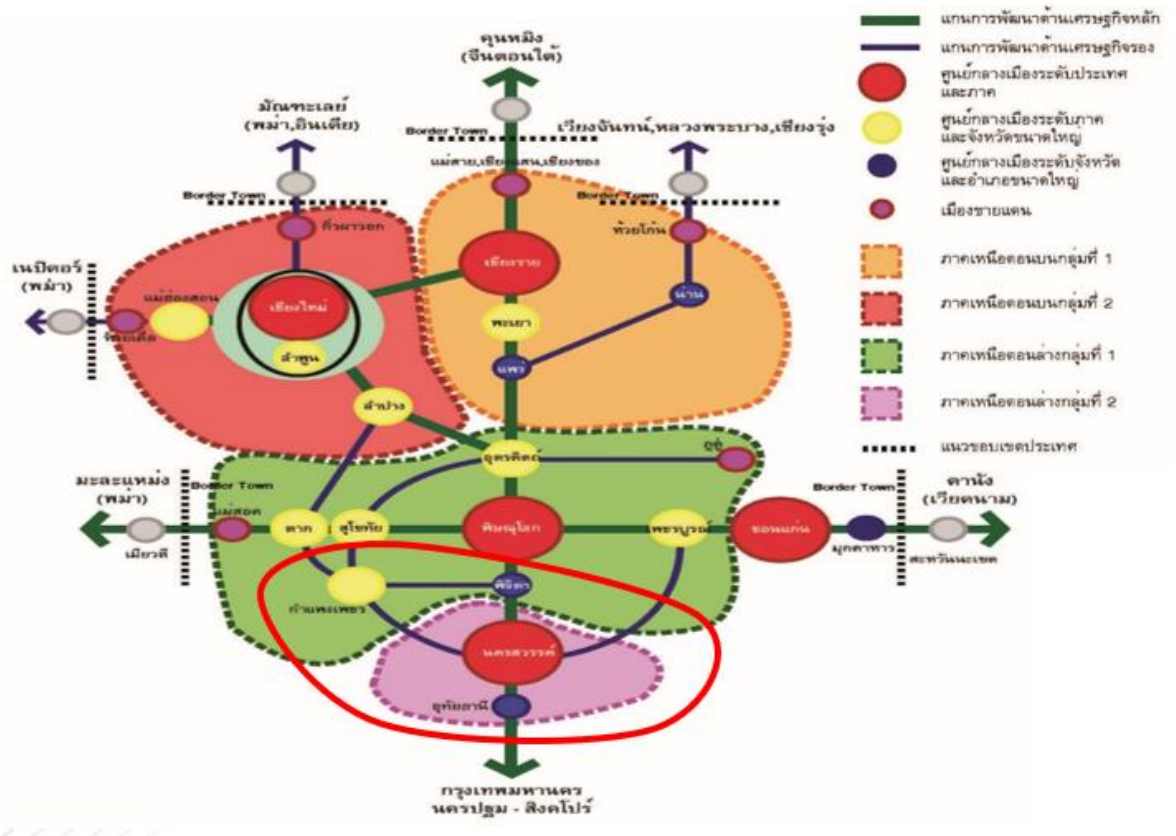
ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งได้แก่ รถกระบะ รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ รถตู้คอนเทรนเนอร์ เป็นพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า สำหรับน้ำหนักเป็นไปตามประเภทของรถใช้ในการขนส่ง

จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบไปด้วย ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) สถานีขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้า ทำให้การขนส่งสินค้าของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนน ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่น ๆ และภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย

เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ ได้มีการนำระบบการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า การแจ้งสถานะขนส่งให้กับผู้ใช้บริการ การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อการจัดการการขนส่ง (TMS: Transportation Management System) รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า



ภาพที่ 16 การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : ผังภาคเหนือ พ.ศ. 2600, กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตามเส้นทางการเชื่อมโยงภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อีกทั้งยังอยู่ในแนวเส้นทาง North – South Economic Corridor (NSEC) และ East –West Economic corridor (EWEC) ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามีการเติบโต ในขณะที่กิจกรรมหลักของการขนส่งผ่านแดนเป็นทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร

การคมนาคมขนส่งของกลุ่มจังหวัดมีโครงสร้างพื้นฐานที่ค่อนข้างสมบูรณ์ ทั้งทางบก โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงกันภายในภาค ระหว่างภาค และเชื่อมโยงไปอนุภูมิภาค มีเส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่แนวเหนือ-ใต้ (กรุงเทพ- นครสวรรค์-พิจิตร) มีการขนส่งทางน้ำระยะสั้นๆ ตามแม่น้ำสายหลักของภาคเหนือ คือ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม แม่น้ำน่าน และแม่น้ำสะแกกรัง กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จึงมีเป้าหมายที่จะยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จากกลุ่มจังหวัดสู่ภูมิภาคและอาเซียน เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของความเจริญในอนาคตต่อไป

4.2.5 โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยได้ทำการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญด้านโลจิสติกส์ขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญของประเทศ เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางไปสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ แนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเหนือ-ใต้ (NSEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันตก-ตะวันออก (EWEC) โดยกระทรวงคมนาคมมีแผนงานและโครงการสำคัญที่สนับสนุนอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น (1) ขอย้ายและขยายพื้นที่โครงการพัฒนาสถานีรับมอบและส่งตู้บรรทุกสินค้า (Container Yard) และโครงการสร้างสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) (2) ขอย้ายและขยายพื้นที่โครงการสร้างศูนย์บริการจุดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) (3) โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันออกช่วงแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 – บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3004 และช่วงแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 – บรรจบทางหลวงแผนดินหมายเลข 3004 โครงการขยายช่องทางจราจร จาก 2 ช่องทาง เป็น 4 ช่องทาง ถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 ตลอดเส้นทางซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเร่งดำเนินการจุดที่มีความสำคัญเร่งด่วนตอนเกรียงไกรกลาง-เกยไชย-ศรีมงคล (5) โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 11 และเร่งดำเนินการจุดที่มีความสำคัญเร่งด่วน เช่น แยกอินทร์บุรี-อำเภอสากเหล็ก ตอนอำเภอหนองบัว-อำเภอทับคล้อ แยกอินทร์บุรี-อำเภอสากเหล็ก ตอนอำเภอทับคล้อ –อำเภอหนองบัว ตอนช่องแค-ตากฟ้า-ไดตาล-น้ำสาดเหนือ-หนองกลับ (6)

โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 115 และเร่งดำเนินการจุดที่มีความสำคัญเร่งด่วน เช่น กำแพงเพชร-พิจิตร ตอนอำเภอไทรงาม-แยกปลวกสูง ตอนพิจิตร อำเภอสากเหล็ก-อำเภอเนินมะปราง จ. พิษณุโลก (7) ขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 333 ตอนการุ้ง-อุทัยธานี เป็น 4 ช่องจราจร (8) โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด (9) โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน

โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี) เน้นการเสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้และแนวตะวันออก-ตะวันตก พัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบราง รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยวและสร้างรายได้ตลอดปี ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าของระบบเศรษฐกิจภาคเข้ากับระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ 3 แนวทาง ประกอบด้วย

1. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบก ให้ครอบคลุมเพื่อกระจายความเจริญ เพิ่มระดับในการเข้าถึงพื้นที่ภายในภาคและระหว่างภาค และเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
2. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและยกระดับเศรษฐกิจของภาคโดยรวม
3. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสมและเต็มประสิทธิภาพ

โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

การดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ได้ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางหลวงสายหลัก สายรอง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัด กลุ่มจังหวัด และภูมิภาคอื่นตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวตะวันออก-ตะวันตก รวมทั้งการบูรณะปรับปรุงเส้นทางให้สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากขึ้น เช่น

- โครงการก่อสร้างบูรณะปรับปรุงทางหลวง หมายเลข 1 (พหลโยธิน) ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงจังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือตั้งแต่จังหวัดนครสวรรค์จนถึงจังหวัดเชียงราย มีอายุการใช้งานนานเกินอายุการออกแบบ มีปริมาณการจราจรสูงและเพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกปี ทำให้สายทางช่วงนครสวรรค์-สลกบาตร จังหวัดนครสวรรค์ ระยะทาง 20 กิโลเมตร มีความชำรุดเสียหายถึงขั้นโครงสร้าง จึงได้ทำการซ่อมแซมในลักษณะ reconstruction

- โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงหมายเลข 122 สายทางเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ (ด้านตะวันตก) ระยะทาง 12 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองนครสวรรค์ มีความชำรุด

เสียหายถึงขั้นโครงสร้างทางคันทางต่ำ เมื่อฤดูน้ำหลากจะเกิดน้ำท่วมสายทาง ประกอบกับมีปริมาณการจราจรสูงและเพิ่มมากขึ้นทุกปี จำเป็นต้องได้รับการบูรณะปรับปรุง พร้อมยกระดับคันทางให้สูงขึ้น

- โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองนครสวรรค์ด้านตะวันออก เพื่อให้ถนนวงแหวนด้านตะวันออกและตะวันตกมีความเชื่อมต่อกันเต็มวง ขยายทางหลวง “นครสวรรค์-ชัยภูมิ” เชื่อมเหนืออีสาน โดยกรมทางหลวงจะดำเนินการก่อสร้างทางแนวใหม่ รวมทั้งแยกต่างระดับในช่วงแยกทางหลวงแผ่นดินมายเลข 117 (อำเภอเก้าเลี้ยว) บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

- โครงการขยาย 4 ช่องทางจราจร ประกอบไปด้วย โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 จังหวัดนครสวรรค์-ชัยภูมิ เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 แยกอินทร์บุรี-อำเภอสากเหล็ก โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 115 กำแพงเพชร-พิจิตร โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 333 สุพรรณบุรี- อุทัยธานี-อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ โครงการทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 สายกำแพงเพชร-สุโขทัย-แพร่-น่าน-ด่านชายแดนห้วยโก๋น

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 3212 ตอนแยกหางน้ำสาครถึงวัดหนองโพ เป็นเส้นทางสายรองที่เชื่อมระหว่างเส้นทางหลักสายเอเชีย (ทล.32) กับสถานีรถไฟหนองโพ ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่น กรมทางหลวงจึงออกแบบขยายเส้นทางดังกล่าวให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพครบวงจร (Bio Hub) ในอนาคต ซึ่งจะทำให้ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้ามีปริมาณสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดูแลบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพดีเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้ทางมีความสะดวกและปลอดภัย

- โครงการรถไฟทางคู่ เชื่อมโยงเส้นทางรถไฟฝั่งตะวันออกและตะวันตก (EAST-WEST Corridor)

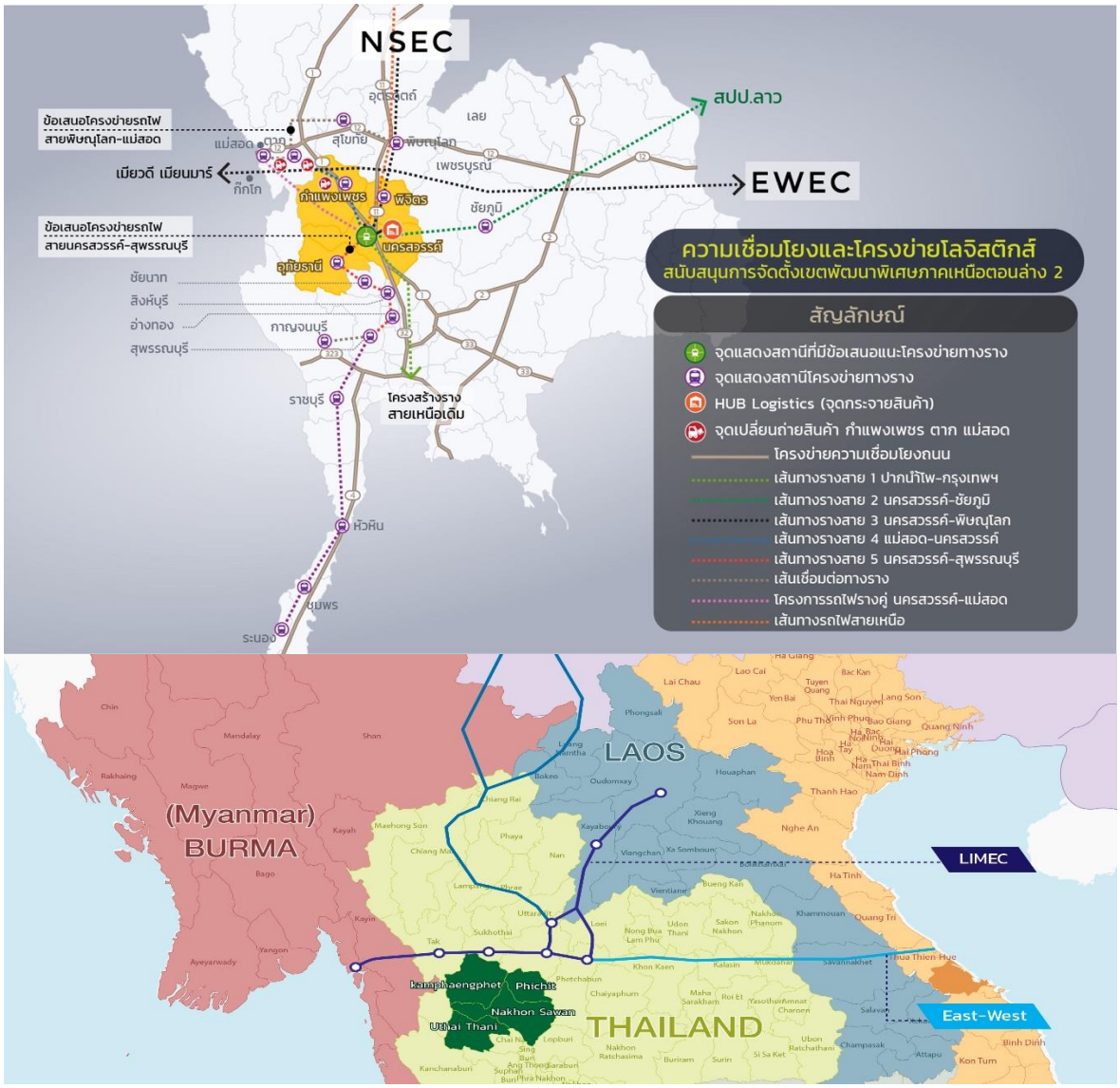
- โครงการรถไฟทางคู่เส้นทาง นครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด

ในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า กระจายสินค้าและบริการสู่ตลาดการค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (Truck Rest Area) โดยกรมทางหลวงได้ทำการสำรวจพบว่า ไม่มีที่ดินที่จะทำการก่อสร้างจุดพักรถที่อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ ตามผลการศึกษาที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ศึกษาไว้ แต่มีที่ดินสงวนที่จะทำการก่อสร้างจุดพักรถได้บนทางหลวงหมายเลข 1 ที่ กม.378+650 บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรพตพิสัย จังหวัดนครสวรรค์ ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ปรับแผนมาก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว เพื่อผลักดันให้จังหวัดนครสวรรค์เป็น Hub ทางด้านโลจิสติกส์

การดำเนินงานพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ กระทรวงคมนาคม โดยกรมเจ้าท่า มีภารกิจในการบำรุงรักษาร่องน้ำ การป้องกันปัญหาการกัดเซาะพื้นที่ริมตลิ่ง รวมถึงพัฒนา ปรับปรุง และเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำและประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ มีโครงการสำคัญ คือ โครงการ

สำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน เพื่อการเดินเรือและลดต้นทุนการขนส่ง

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กลุ่มจังหวัด และภูมิภาค ถือเป็นการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้กลายเป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคม เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างภาคกลางไปสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอาเซียน คือ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันตก-ตะวันออก (EWEC) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังภาพ 17



ภาพที่ 17 ความเชื่อมโยงและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่างที่ 2
ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

4.2.6 การวิเคราะห์ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในด้าน 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ซึ่งผู้วิจัยได้นำข้อมูลสถิติจากแผนพัฒนารายจังหวัดของกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มาทำการวิเคราะห์ถึงศักยภาพที่สำคัญของแต่ละจังหวัด เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพที่สำคัญของกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยการจัดลำดับความสำคัญ ดังตารางที่ 22

ตารางที่ 22 แสดงภาพรวมการเปรียบเทียบศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

รายการ	อันดับ1	อันดับ2	อันดับ3	อันดับ4
ด้านเศรษฐกิจ	กำแพงเพชร	นครสวรรค์	พิจิตร	อุทัยธานี
ด้านการเกษตร	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
ด้านอุตสาหกรรม	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
ด้านท่องเที่ยวและบริการ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
1.ด้านท่องเที่ยว	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
ชาวไทย	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	อุทัยธานี	พิจิตร
ชาวต่างชาติ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
รายได้	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
2.ด้านบริการสาธารณสุข	นครสวรรค์	พิจิตร	กำแพงเพชร	อุทัยธานี
จำนวนสถานพยาบาล	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
ความพร้อมทางการแพทย์	นครสวรรค์	กำแพงเพร	พิจิตร	อุทัยธานี
ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์	นครสวรรค์	พิจิตร	กำแพงเพชร	อุทัยธานี

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

จากตารางที่ 22 แสดงภาพรวมการเปรียบเทียบศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ อันดับที่ 1 คือ จังหวัดกำแพงเพชร อันดับที่ 2 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพิจิตร และอันดับ 4 คือ จังวัดอุทัยธานี ศักยภาพด้านการเกษตร อันดับที่ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 2 คือ จังหวัดกำแพงเพชร อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพิจิตร และอันดับที่ 4 คือ จังหวัดอุทัยธานี ศักยภาพอุตสาหกรรม อันดับที่ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 2 คือ จังหวัดกำแพงเพชร

อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพิจิตร และอันดับที่ 4 คือ จังหวัดอุทัยธานี ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว (ชาวไทย) อันดับที่ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 2 คือ จังหวัดกำแพงเพชร อันดับที่ 3 คือ จังหวัดอุทัยธานี และอันดับที่ 4 คือ จังหวัดพิจิตร ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว (ชาวต่างชาติ) อันดับที่ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 2 คือ จังหวัดกำแพงเพชร อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพิจิตร และอันดับที่ 4 คือ จังหวัดอุทัยธานี ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว (รายได้) อันดับที่ 1 อันดับที่ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 2 คือ จังหวัดกำแพงเพชร อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพิจิตร และอันดับที่ 4 คือ จังหวัดอุทัยธานี และศักยภาพด้านการบริการสุขภาพ อันดับที่ 1 คือ จังหวัดนครสวรรค์ อันดับที่ 2 คือ จังหวัดกำแพงเพชร อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพิจิตร และอันดับที่ 4 คือ จังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ

จากนั้นคณะผู้วิจัยได้นำข้อมูลในด้านที่สำคัญ ประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม และ 4) ด้านการท่องเที่ยว ของแต่ละจังหวัด เพื่อเป็นการเปรียบเทียบและแสดงถึงศักยภาพของแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังตารางที่ 23

ตารางที่ 23 แสดงข้อมูลศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในด้านต่าง ๆ

รายการ	จังหวัดนครสวรรค์	จังหวัดกำแพงเพชร	จังหวัดพิจิตร	จังหวัดอุทัยธานี
ด้านเศรษฐกิจ				
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว (GPP)	107,178 บาท	110,248 บาท	45,035 บาท	28,592 บาท
ด้านการเกษตร				
- พืชไร่	ข้าวนาปี 13,901.89 ล้านบาท	มันสำปะหลัง 9,660.89 ล้านบาท	ข้าวนาปี 9,298.91 ล้านบาท	อ้อยโรงงาน 3,665.64 ล้านบาท
- ปศุสัตว์	เป็ด 1,321,554 ตัว	ไก่ 3,156,974 ตัว	ไก่ 2,202,603 ตัว	ไก่ 2,315,695 ตัว
ด้านอุตสาหกรรม				
- ประเภทอุตสาหกรรม	อุตสาหกรรมอาหาร	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	อุตสาหกรรมการเกษตร
- จำนวนโรงงาน	1,595 แห่ง	718 แห่ง	743 แห่ง	310 แห่ง
ด้านการท่องเที่ยว				
- จำนวนนักท่องเที่ยว	1,126,693 คน	469,457 คน	493,691 คน	387,426 คน
- รายได้การท่องเที่ยว	3,864.15 ล้านบาท	1,631.7 ล้านบาท	1,490.42 ล้านบาท	1,397.39 ล้านบาท

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

จากตารางที่ 23 แสดงข้อมูลศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในด้านต่าง ๆ พบว่า จากการรวบรวมข้อมูลในด้านที่สำคัญ ประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ พบว่า จังหวัดที่มีศักยภาพมากที่สุดได้แก่จังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งมีมูลค่า (GPP) ไม่แตกต่าง]มากจากจังหวัดกำแพงเพชร 2) ด้านการเกษตร (พืชไร่) พบว่า จังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดพิจิตรมีศักยภาพเรื่องข้าวนาปี จังหวัดกำแพงเพชรมีศักยภาพเรื่องมันสำปะหลัง จังหวัดอุทัยธานีมีศักยภาพเรื่องอ้อยโรงงาน และด้านการเกษตร (ปศุสัตว์) พบว่า จังหวัดนครสวรรค์มีศักยภาพเรื่องเป็ด และจังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี มีศักยภาพเรื่องไก่ 3) ด้านอุตสาหกรรม พบว่า จังหวัดนครสวรรค์มีศักยภาพเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหาร จังหวัดกำแพงเพชรมีศักยภาพเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเครื่องดื่ม จังหวัดพิจิตรมีศักยภาพเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ และจังหวัดอุทัยธานีมีศักยภาพเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเกษตร สำหรับจำนวนโรงงาน พบว่า จังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนโรงงานมากที่สุด รองลงมาได้แก่ จังหวัดพิจิตร จังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ และ 4) ด้านการท่องเที่ยว พบว่า จังหวัดนครสวรรค์มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุด สำหรับด้านสาธารณสุขของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่าในแต่ละจังหวัดมีบุคลากรทางการแพทย์และสถานพยาบาลที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เข้ามาใช้บริการ และด้านสังคมวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ในด้านสังคมและวัฒนธรรมนั้น กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2 มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ สังคม และวัฒนธรรม ตามพื้นที่ในแต่ละจังหวัด ซึ่งจะมีความโดดเด่นที่แตกต่างกันไป ด้านสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรทางป่าไม้ ทางน้ำ ทางเสียง ทางอากาศ แร่ธรรมชาติ อีกทั้งมีการจัดการมลพิษและขยะมูลฝอยที่ได้รับมาตรฐานและมีกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ จากที่กล่าวมาข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยแต่ละจังหวัดมีศักยภาพหรือจุดเด่นที่แตกต่างกันไป สามารถพัฒนาและเสริมสร้างสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ด้วยศักยภาพที่หลากหลายและเกื้อหนุนกันของแต่ละจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2

4.2.7 สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

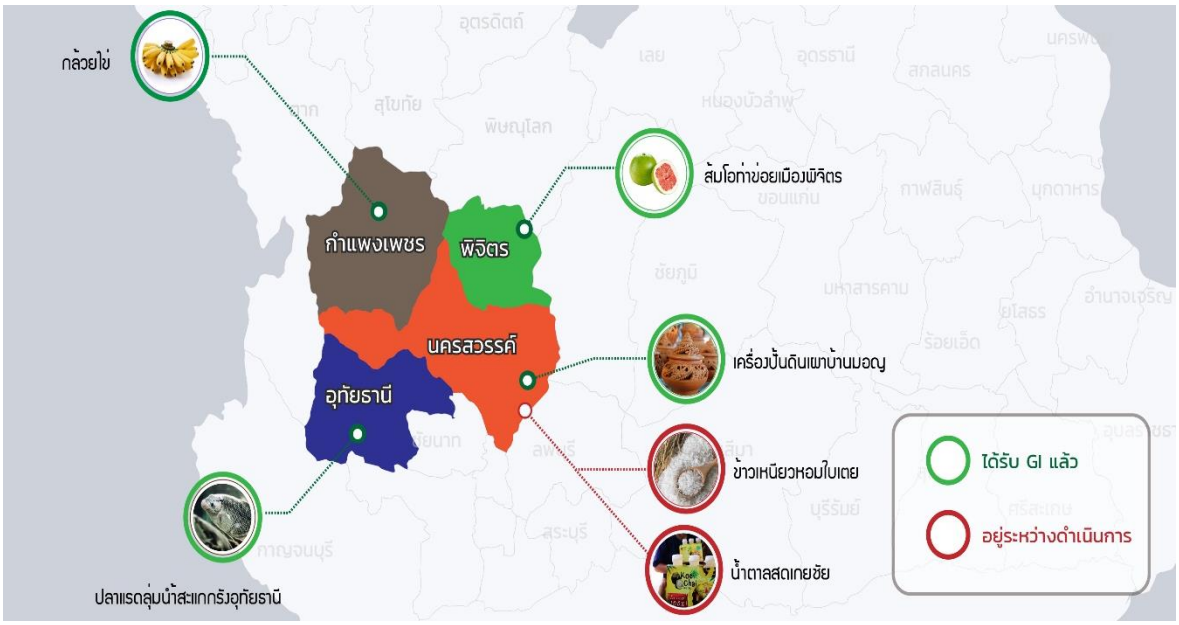
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้มีการขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ที่สำคัญดังต่อไปนี้

1) จังหวัดนครสวรรค์ ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ

2) จังหวัดกำแพงเพชร ได้แก่ กล้วยไข่

3) จังหวัดพิจิตร ได้แก่ ส้มโอท่าข่อย

4) จังหวัดอุทัยธานี ได้แก่ ปลาแรดลุ่มแม่น้ำสะแกกรังอุทัยธานี



ภาพที่ 18 แสดงสิ่งบ่งชี้ทางภูมศาสตร์(GI)ของกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง2

การขึ้นทะเบียนจะเป็นการเพิ่มความมั่นใจ ช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและภูมิปัญญาท้องถิ่น พร้อมช่วยเพิ่มช่องทางการจำหน่ายทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งหลังจากขึ้นทะเบียนแล้วคาดว่าเกษตรกรและผู้ผลิตจะสามารถจำหน่ายสินค้าได้ในราคาที่สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นการช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจในฐานรากให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน สร้างความเชื่อมั่นในแหล่งที่มาและคุณภาพของสินค้า ซึ่งตรงกับ กระแสผู้บริโภคที่มีแนวโน้มเลือกซื้อสินค้าคุณภาพสูง ของดี ของแท้ และของหายาก ซึ่งจะสามรถส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่มารายได้เพิ่มขึ้นและส่งเสริมสินค้าจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดระดับภูมิภาคมากขึ้น

4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดนครสวรรค์

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดนครสวรรค์ คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ด้วยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสาร และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากนั้นทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

4.3.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครสวรรค์ (Gross Provincial Products : GPP) ประจำปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปีเท่ากับ 116,147 ล้านบาท เป็นลำดับที่ 3 ของภาคเหนือ และเป็นลำดับที่ 24 ของประเทศ มีรายได้เฉลี่ยต่อหัว (GDP) 84,330.77 บาท/คน/ปี อำเภอที่มีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีสูงสุด คือ อำเภอเมืองนครสวรรค์ จำนวน 99,627.66 บาทต่อคนต่อปี รองลงมาคือ อำเภอหนองบัวจำนวน 94,468.50 บาทต่อคนต่อปี และอำเภอไพศาลี จำนวน 93,249.64 บาทต่อคนต่อปี ตามลำดับ

4.3.2 ด้านการเกษตร

จังหวัดนครสวรรค์ มีกิจกรรมทางด้านการเกษตรกรรม ดังนี้

1) ด้านพืช พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดนครสวรรค์ ได้แก่

ข้าวนาปี เป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดนครสวรรค์ มีพื้นที่เพาะปลูกข้าวทุกอำเภอ แต่อำเภอที่มีพื้นที่เพาะปลูกมากในลำดับต้น ๆ ได้แก่ อำเภอบรรพตพิสัย ท่าตะโก หนองบัว ลาดยาว และชุมแสง เป็นการเพาะปลูกข้าวพันธุ์ที่ทางราชการส่งเสริม เช่น พันธุ์ชัยนาท 1 กข. 31 กข. 41 และขาวดอกมะลิ 105 เป็นหลัก

ข้าวนาปรัง จังหวัดนครสวรรค์ มีพื้นที่ปลูกข้าวนาปรัง ซึ่งจะทำการเพาะปลูกตั้งแต่ เดือนพฤศจิกายนถึงเมษายนของทุกปี พื้นที่เพาะปลูกในแต่ละปีขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำที่จะใช้ในการเพาะปลูก แหล่งน้ำที่ใช้ในการเพาะปลูก ได้แก่ เขตชลประทาน สูบน้ำด้วยไฟฟ้า และ น้ำบาดาล อำเภอที่มีการเพาะปลูกมากในลำดับต้น ได้แก่ อำเภอบรรพตพิสัย,ชุมแสง,ตาคลี,ท่าตะโก,ลาดยาว และอำเภอ เมืองนครสวรรค์

อ้อยโรงงาน จังหวัดนครสวรรค์ มีพื้นที่เพาะปลูกอ้อยโรงงานอยู่ในลำดับต้น ๆ ของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากมีโรงงานแปรรูป (โรงงานน้ำตาล) ที่ใหญ่ที่สุดในระดับประเทศ ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดและมีการส่งเสริมให้เกษตรกรเพาะปลูกร่วมกันระหว่างภาคราชการและเอกชน ทั้งในเรื่องของการใช้พันธุ์ดีและปฏิบัติดูแลพันธุ์ที่ใช้ในการเพาะปลูก ได้แก่ พันธุ์ขอนแก่น 3 ซึ่งเป็นพันธุ์ของทางราชการ และพันธุ์ LK - 2-

11 ซึ่งเป็นพันธุ์ส่งเสริมของสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่อยู่ในเกณฑ์ที่รวมทั้งเปอร์เซ็นต์ความหวาน (ค่า CCS) อำเภอที่มีพื้นที่เพาะปลูกมากในลำดับต้น ๆ ได้แก่ อำเภอตาคลี, ตากฟ้า,พยุหะคีรี และ อำเภอแม่เปิน

มันสำปะหลัง จังหวัดนครสวรรค์ มีพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังอยู่ในลำดับต้นๆ ในเขตภาคเหนือรองจากจังหวัดกำแพงเพชร พันธุ์ที่ใช้เพาะปลูก ได้แก่ ระยอง 11 , ระยอง 5 , ระยอง 7 ,ห้วยบง 60 , ห้วยบง 80 และเกษตรศาสตร์ 50 ซึ่งเป็นพันธุ์ที่ทางราชการส่งเสริมและเหมาะสมที่จะใช้ปลูกในเขตพื้นที่จังหวัด ผลผลิตเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเปรียบเทียบกับจังหวัดใกล้เคียง อำเภอที่มีการเพาะปลูกมาก ได้แก่ อำเภอแม่วงก์, ไพศาลี,ลาดยาว,หนองบัว,ชุมตาบง และ แม่เปิน

2) ด้านปศุสัตว์ จังหวัดนครสวรรค์การปศุสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ ไก่ สุกร และเป็ด ตามลำดับ โดยแบ่งลักษณะการเลี้ยงสัตว์ได้เป็น 3 ลักษณะคือ 1. สัตว์ใหญ่ ได้แก่ โค กระบือ 2. สัตว์เล็ก ได้แก่ สุกร แพะ แกะ 3. สัตว์ปีก ได้แก่ ไก่ และเป็ด

3) ด้านประมง จังหวัดนครสวรรค์มีความพร้อมทางด้านการประมงเป็นอย่างมากเนื่องจากมีแหล่งน้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา และมีบึงน้ำจืดขนาดใหญ่ 1 แห่ง คือ บึงบอระเพ็ด และมีแหล่งน้ำสำหรับเพิ่มศักยภาพการผลิตสัตว์น้ำ จำนวน 1,401 แห่ง การเพาะเลี้ยงปลาส่วนใหญ่ในเขตพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ คือ อำเภอเมืองนครสวรรค์ และอำเภอชุมแสง ชนิดสัตว์น้ำที่เพาะเลี้ยง ได้แก่ ปลาดุก ปลาสวาย ปลานิล และปลาทับทิม เป็นต้น โดยมีสัตว์น้ำที่ต้องขออนุญาตตาม พรบ.สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2535 ได้แก่ เกษตรกรผู้เพาะเลี้ยง จระเข้ จำนวน 29 ราย ปลาตะพัด จำนวน 7 ราย ปลาเสือตอ จำนวน 1 ราย

4.3.3 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดนครสวรรค์มีการลงทุนอุตสาหกรรมที่สำคัญที่มีสาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ดังต่อไปนี้

1. อุตสาหกรรมอาหาร เป็นการประกอบกิจการที่นำผลผลิตจากภาคเกษตร เช่น ผลิตผลจากพืช สัตว์ และประมงมาใช้เป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตอาหาร โดยอาศัยเทคโนโลยีการแปรรูปอาหารการถนอมอาหาร รวมถึงกิจการเกี่ยวกับน้ำตาลซึ่งทำจากอ้อย หรือพืชที่ให้ความหวาน กิจการเกี่ยวกับนม กิจการ ทำผลิตภัณฑ์อาหารจากแป้งเป็นเส้น เม็ด การทำอาหารผสมหรืออาหารสำเร็จรูปสำหรับสัตว์เลี้ยง ซึ่งในระหว่างปี 2561 - 2563 อุตสาหกรรมอาหารมีจำนวนเงินลงทุน จำนวนสถานประกอบการ และจำนวนแรงงาน เพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนสถานประกอบการ จำนวน 117 แห่ง มีจำนวนเงินลงทุน 32,871 ล้านบาท และจำนวนแรงงาน 4,068 คน

2. อุตสาหกรรมการเกษตร เป็นการประกอบกิจการเกี่ยวกับเมล็ดพืชเป็นหลัก เช่น สีข้าว และทำมันเส้น รองลงมาได้แก่ กิจการเกี่ยวกับผลิตผลเกษตรกรรม ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างปี 2561 - 2563

อุตสาหกรรมเกษตรมีจำนวนเงินลงทุน จำนวนสถานประกอบการ และจำนวนแรงงาน เพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนสถานประกอบการ จำนวน 266 แห่ง มีจำนวนเงินลงทุน10,009 ล้านบาท และจำนวนแรงงาน 2,660 คน

3. อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม เป็นการประกอบกิจการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์เครื่องดื่มและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากนม ประกอบด้วยกิจการต้ม กลั่นหรือผสมสุรา ผลิตเอทิลแอลกอฮอล์ที่ผลิตจากกากซัลไฟต์ในการทำเยื่อกระดาษ กิจการเกี่ยวกับมอลต์หรือเบียร์ กิจการเกี่ยวกับน้ำดื่ม น้ำอัดลมหรือน้ำแร่ การให้บริการด้านอาหาร ผลิตภัณฑ์เสริมอาหารและโภชนาการ และการแปรรูปอาหาร ซึ่งในระหว่างปี 2561 - 2563 อุตสาหกรรมเครื่องดื่มมีจำนวนเงินลงทุน จำนวนสถานประกอบการ และจำนวนแรงงาน เพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนสถานประกอบการ จำนวน 8 แห่ง มีจำนวนเงินลงทุน 6,923 ล้านบาท และจำนวนแรงงาน 996 คน

4.3.4 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

1) ด้านการท่องเที่ยว

ในปี พ.ศ. 2563 จังหวัดนครสวรรค์มีผู้เยี่ยมเยือน (นักท่องเที่ยวรวมกับนักทัศนาจร) จำนวน 915,330 คน เป็นผู้เยี่ยมเยือนชาวไทยจำนวน 900,832 คน เป็นผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศจำนวน 14,498 คน รายได้จากการท่องเที่ยวรวม 1,746.80 ล้านบาท โดยเป็นรายได้จากผู้มาเยี่ยมเยือนชาวไทย 1,725.27 ล้านบาท ของรายได้จากผู้มาเยี่ยมเยือนทั้งหมด รายได้จากผู้มาเยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศ 21.51 ล้านบาท ของรายได้จากผู้มาเยี่ยมเยือนทั้งหมด สัญชาติของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่พักตามสถานที่พักแรม ส่วนใหญ่เป็น ชาวเยอรมัน ชาวจีน ชาวฝรั่งเศส และเดนมาร์ก เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้มาเยี่ยมเยือนทั้งชาวไทยและต่างประเทศจำนวน 1,462.58 บาทต่อคนต่อวัน แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ดังนี้ ค่าอาหารและเครื่องดื่มจำนวน 299.41 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 4.43 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าที่พักจำนวน 270.83 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 4.09 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก จำนวน 249.86 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 4.34 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิงจำนวน 134.17 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 3.89 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าพาหนะเดินทางในจังหวัดจำนวน 134.78 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 4.21 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าบริการท่องเที่ยวภายในจังหวัดจำนวน 177.79 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 4.25 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จำนวน 81.10 บาทต่อคนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 8.68 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

2) ด้านสาธารณสุข จังหวัดนครสวรรค์มีสถานบริการสาธารณสุขทั้งของภาครัฐและเอกชนที่เพียงพอต่อการให้บริการโดยมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1:1,984 อัตราส่วนพยาบาลวิชาชีพต่อประชากร 1:480 คลินิกแพทย์ จำนวน 370 แห่ง คลินิกทันตกรรม 63 แห่ง สถานพยาบาล 370 แห่ง ร้านขายยาแผนปัจจุบัน 162 แห่ง และร้านขายยาแผนโบราณ 13 แห่ง

4.3.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

1) ด้านสังคม

จังหวัดนครสวรรค์เป็นชุมชนเก่าแก่ชุมชนหนึ่ง ชาวบ้านจึงมีภูมิปัญญาของตนเองที่ได้รับการถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษ และค้นพบด้วยตนเองมากมาย เช่น การทำน้ำตาลสดและน้ำตาลปึก ขนมเปี๊ยะโมจิ ปลาเกลือ (ปลาเค็ม) ข้าวเม่าทอด ข้าวโปง การทอเสื่อหวาย การทำเครื่องจักสาน การทำเรือยาว และการแสดงหุ่นกระบอก ขนมเปี๊ยะโมจิ เป็นต้น

2) ด้านวัฒนธรรม

วัฒนธรรมประเพณีของชาวจังหวัดนครสวรรค์เป็นมรดกเก่าแก่ที่สืบทอดมาเป็นเวลานานมีหลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีปรากฏชัดเจนวิถีชีวิตของชาวจังหวัดนครสวรรค์ได้มีวิวัฒนาการต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันและเนื่องจากประชากรของชาวจังหวัดนครสวรรค์มีหลายเชื้อชาติประเพณีต่าง ๆ ที่สืบทอดจึงมีแบบอย่างตามเชื้อชาตินั้น ๆ และนำมาผสมกลมกลืนกันเป็นประเพณีและวัฒนธรรมของจังหวัดนครสวรรค์ที่น่าสนใจมีดังนี้ ประเพณีแห่เจ้าพ่อ-เจ้าแม่ ประเพณีการแข่งเรือ ประเพณีสงกรานต์ ประเพณีการเลี้ยงข้าวแช่ ประเพณีบุญสลากภัต ประเพณีตักบาตรเทียนโพธิ์ เทศกาลหุ่นโคมไฟ ประเพณีบุญบั้งไฟ ประเพณีตักบาตรเทโว ประเพณีแห่เทียนพรรษา ตามรอยเสด็จประพาสต้น ประเพณีลอยกระทง เป็นต้น อีกทั้งยังมีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมประเพณีที่สำคัญและมีชื่อเสียงในด้านหัตถกรรม/ช่างฝีมือ ด้านอาหาร ด้านศิลปะการแสดงและดนตรี ด้านโบราณสถาน โบราณวัตถุ ผลิตภัณฑ์วัฒนธรรมไทย

3) ด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัดนครสวรรค์ มีพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 949,890.69 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.95 เป็นพื้นที่ป่าไม้ตามกฎหมายแต่ในสภาพความเป็นจริงพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติเกือบทุกแปลงได้ถูกราษฎรบุกรุกทำลายครอบครองทำประโยชน์เป็นจำนวนมากเพื่อปลูกพืชเกษตรเชิงเดี่ยว (ข้าวโพด มันสำปะหลัง ฯลฯ) เกิดความเสื่อมโทรมของสภาพป่าเป็นจำนวนมาก และมีปัญหาด้านคุณภาพของแหล่งน้ำ

4.3.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จังหวัดนครสวรรค์อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางหลวงแผ่นดินสายเอเชีย 237 กิโลเมตร จังหวัดนครสวรรค์ เป็นจังหวัดที่เป็นประตูสู่ภาคเหนือ การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ นับได้ว่าสะดวกมาก เส้นทางการติดต่อทางถนนระหว่างจังหวัดต่าง ๆ มีเส้นทางสายหลัก ๆ ดังนี้

1) การคมนาคมทางบก

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านนครสวรรค์ไปสิ้นสุดที่เชียงราย เป็นเส้นทางสายหลักและสายดั้งเดิมที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมระหว่างภาคเหนือกับ ภาคกลาง เส้นทางสายนี้ส่วนใหญ่เป็นเส้นทาง 2 เลน ขณะนี้ถนนช่วงนครสวรรค์ –กำแพงเพชร เป็น 4 เลนแล้ว กาลังมีการขยายไปถึงจังหวัดเชียงใหม่

- ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 (บางปะอิน –นครสวรรค์) เป็นเส้นทางหลวงแผ่นดินที่แยกออกจากเส้นทางหมายเลข 1 เริ่มจากอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ลัดสู่นครสวรรค์ เส้นทางสายนี้เป็นเส้นทาง 8 เลน ทาให้การเดินทางสู่จังหวัดนครสวรรค์สะดวกและรวดเร็วมากใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงครึ่ง ในระยะทาง 237 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ ถึงนครสวรรค์ เส้นทางนี้ประสานต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 ที่จังหวัดนครสวรรค์มุ่งสู่จังหวัดเชียงราย

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 เป็นทางหลวงที่แยกจากเส้นทางหมายเลข 32 (อินทร์บุรี –เขาทราย) ตรงอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ผ่านอำเภอตากฟ้า ท่าตะโก หนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ เข้าสู่จังหวัดพิษณุโลก ไปสิ้นสุดที่จังหวัดเชียงใหม่ ตามเส้นทางสายนี้มีถนนเชื่อมเข้าตัวอำเภอไพศาลี ตาคลี ท่าตะโก อำเภอเมืองฯ และอำเภอชุมแสง และมีถนนเครือข่ายเชื่อมอำเภอต่าง ๆ ที่กล่าวด้วย

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์กับจังหวัดพิษณุโลก โดยผ่านทางอำเภอเก้าเลี้ยว อำเภอบรรพตพิสัย ออกทางอำเภอโพทะเลของจังหวัดพิจิตรไปสู่จังหวัดพิษณุโลก ทาให้การติดต่อไปยังจังหวัดพิษณุโลกและพิจิตรสะดวกและรวดเร็วขึ้นมาก (ระยะทางประมาณ 131 กิโลเมตร)

- ทางหลวงแผ่นดิน 225 (นครสวรรค์–ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างนครสวรรค์กับจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคอีสาน เส้นทางนี้ผ่านทางอำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว ตัดผ่านเส้นทางหลวงหมายเลข 11 และ 21 ที่อำเภอหนองบัว อำเภอบึงสามพัน (จังหวัดเพชรบูรณ์) สู่จังหวัดชัยภูมิ

2) การคมนาคมทางน้ำ กรมเจ้าท่าได้ลงทุนสร้างท่าเรือที่บริเวณเกาะบางปรอง อำเภอเมืองนครสวรรค์ ตั้งแต่ พ.ศ. 2528 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3) การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดนครสวรรค์ ไม่มีสนามบินพาณิชย์ มีแต่สนามบินของกองบิน 4 อำเภอตาคลี ซึ่งเดิมเคยใช้เป็นสนามบินของกองทัพอเมริกัน ที่มีศักยภาพสูงสาหรับเครื่องบินไอพ่น และสนามบินเกษตรของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ศักยภาพของสนามบินเหล่านี้สามารถปรับเป็นสนามบินพาณิชย์ได้

4) การคมนาคมทางราง จังหวัดนครสวรรค์มีเส้นทางรถไฟ มีสถานีรถไฟ 15 สถานี ผ่านตัวอำเภอต่าง ๆ ได้แก่ อำเภอตาคลี อำเภอเมืองนครสวรรค์ และอำเภอชุมแสง

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร มีสถานีทั้งสิ้น 15 สถานี เป็นส่วนหนึ่งในสามช่วงของโครงการรถไฟทางคู่ แม่สอด-นครพนม และจะเชื่อมรถไฟฝั่งตะวันตกและตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ

4.4 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดนครสวรรค์

4.4.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1) การขนส่งทางถนน จังหวัดนครสวรรค์ มีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์คือ เป็นพื้นที่ราบอยู่ ในตำแหน่งที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภาคกลาง ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีเส้นทางคมนาคม ดังนี้เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาค อาเซียนได้แก่ 1) การเชื่อมโยงการขนส่ง ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ตั้งแต่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์ อยุธยา กรุงเทพฯ 2)ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านอุทัยธานี นครสวรรค์ และ กำแพงเพชร สิ้นสุดที่เชียงราย เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง 3) ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ ผ่านอุทัยธานี นครสวรรค์ และ กำแพงเพชร สิ้นสุดที่เชียงราย เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง4)ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 32 (บางปะอิน-นครสวรรค์) เป็นเส้นทางหลวงแผ่นดิน ที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 1 5)ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 117 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก 6) ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมกลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนล่าง 2 กับจังหวัดเพชรบูรณ์ไปสู่ภาคอีสานและยังมีสถานีขนส่งผู้โดยสารให้บริการรถโดยสาร มีโครงข่ายขนส่งสาธารณะในทุกจังหวัด

2) การขนส่งทางราง จังหวัดนครสวรรค์ มีการให้บริการเส้นทางรถไฟที่ให้บริการคมนาคมแก่ประชาชนทั่วไปฯ ได้แก่ รถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงนครสวรรค์ ระยะทาง250 กิโลเมตร มีขบวนรถผ่านเที่ยวขึ้น - เที่ยวล่อง วันละ 23 ขบวน

3) การขนส่งทางน้ำ จังหวัดนครสวรรค์ท่าเรือที่บริเวณเกาะบางปรอง อำเภอเมืองนครสวรรค์ ใช้ในการสัญจรในระยะสั้นเท่านั้น

4) การขนส่งทางอากาศ จังหวัดนครสวรรค์ไม่มีสนามบินพาณิชย์ มีเพียงสนามบินของกองบิน 4 อำเภอตาคลี และสนามบินเกษตรของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ คาดการณ์ว่าในอนาคตอาจมีการเปิดให้ประชาชนใช้บริการ

5) โครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ จังหวัดนครสวรรค์ มีโครงข่ายการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่ง มีโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินการที่ช่วยในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางราง เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพและมีความสะดวกสบาย

4.4.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดนครสวรรค์ มีพาหนะสำหรับการขนส่งผู้โดยสารได้แก่ รถยนต์ รถแท็กซี่ รถสองแถว รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แกรปคาร์ (Grab Car) รถไฟ และการให้บริการรถเช่าไว้พร้อมให้บริการ

และอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางมายังจังหวัดนครสวรรค์ โดยมีจำนวนและเที่ยวการเดินทางที่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสาร ทั้งการขนส่งทางถนน ราง และทางน้ำ

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดนครสวรรค์ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร โดยจังหวัดนครสวรรค์มี สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และ ท่าเรือ ไว้บริการและรองรับผู้โดยสาร ครอบคลุมทั้งจังหวัด อีกทั้งยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัด ภูมิภาคใกล้เคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.4.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

จังหวัดนครสวรรค์มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ มีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรองที่ครอบคลุมกลุ่มทั่วทั้งจังหวัดละจังหวัดใกล้เคียง โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ดังนี้

1) การขนส่งทางถนน จังหวัดนครสวรรค์มีโครงข่ายทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนหลายราย เช่น ไปรษณีย์ไทย Kerry, J&T , Flash , Ninja , SCG Logistics เป็นต้น ให้บริการทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง สามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกพื้นที่

2) การขนส่งทางราง จังหวัดนครสวรรค์มีเส้นทางเดินรถไฟจากกรุงเทพฯ - นครสวรรค์ สินค้าที่มักส่งทางรางจะเป็นสินค้าที่มีการขนส่งครั้งละจำนวนมาก เช่น ปูนซีเมนต์ ก๊าซและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ยานพาหนะ เป็นต้น

3) การขนส่งทางอากาศ มีจังหวัดนครสวรรค์ไม่มีสนามบินพาณิชย์ มีแต่สนามบินของกองบิน 4 อำเภอตาคลี และสนามบินเกษตรของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4) การขนส่งทางน้ำ การขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดนครสวรรค์ ที่ท่าเรือ บริเวณเกาะบางปรอง อำเภอเมืองนครสวรรค์ ใช้ในการสัญจรและนส่งสินค้าในระยะสั้นภายในตัวจังหวัด เท่านั้น

5) โครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ จังหวัดนครสวรรค์ มีรูปแบบการขนส่งมีหลากหลาย ไม่ได้มีเฉพาะการขนส่งทางถนนโดยรถเท่านั้น สามารถเชื่อมโยงการขนส่งในแต่ละรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่องและครบวงจร ซึ่งรูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหัวใจสำคัญในการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะขนส่งมา ทางราง การขนส่งทางถนน และทางน้ำ ก็จะสามารถเชื่อมโยงและทำให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.4.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งได้แก่ รถกระบะ รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ รถตู้คอนเทรนเนอร์ เป็นพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า สำหรับน้ำหนักเป็นไปตามประเภทของรถใช้ในการขนส่ง

1) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า

จังหวัดนครสวรรค์มีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบไปด้วย ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) สถานีขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าอาทิเช่น cp all , 7-11 , Kerry เป็นต้น ทำให้การขนส่งสินค้าของจังหวัดนครสวรรค์มีจุดเชื่อมโยง

การขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นจุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศไทย ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่น ๆ และภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย

2) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า

จังหวัดนครสวรรค์มี ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ ได้มีการนำระบบการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า การแจ้งสถานะขนส่งให้กับผู้ใช้บริการ การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อการจัดการการขนส่ง (TMS: Transportation Management System) รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

จากข้อมูลข้างต้นจังหวัดนครสวรรค์โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสารและสิ่งของเพียงทางบกและทางรางเท่านั้น อนาคตอาจมีการขนส่งทางอากาศเพิ่มเติมเนื่องจากมีสนามบินเพียงสนามบินของกองบิน 4 อำเภอตาคลี และสนามบินเกษตรของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4.5 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดกำแพงเพชร

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดกำแพงเพชร คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ด้วยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสาร และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากนั้นทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

4.5.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ณ ราคา ประจำปี : ปี 2560 เท่ากับ 96,237 ล้านบาท (ลำดับที่ 3 ของภาคเหนือ ลำดับที่ 26 ของประเทศ) มีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากร เท่ากับ 123,428 บาท/คน/ปี โครงสร้างการผลิตหลักของจังหวัดกำแพงเพชรมาจากภาคอุตสาหกรรม (สาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน และสาขาการผลิตอุตสาหกรรม) ร้อยละ 46.2 มีมูลค่า 44,432 ล้านบาท และภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 22.1 มีมูลค่า 21,268 ล้านบาท

4.5.2 ด้านการเกษตร

จังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่การเกษตรกรรมประมาณ 3.07 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 57.10 ของพื้นที่จังหวัด พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน พื้นที่ปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปีมีพื้นที่ปลูก 1. 19 ล้านไร่ ผลผลิตประมาณ

8.97 แสนตัน มันสำปะหลังมีพื้นที่ปลูก 7.17 แสนไร่ ผลผลิตประมาณ 2.11 ล้านตัน อ้อยมีพื้นที่ปลูก 7.27 แสนไร่ผลผลิต ประมาณ 8.53 ล้านตัน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มีพื้นที่ปลูก 5.37 หมื่นไร่ ผลผลิตรวม 4.14 หมื่นตัน ยางพารา มีพื้นที่ปลูก 3.26 หมื่นไร่ ผลผลิต 3.13 พันตันและปาล์มน้ำมัน มีพื้นที่ปลูก 5.09 พันไร่ ผลผลิต 3.94 พันตัน

4.5.3 ด้านอุตสาหกรรม

ในปี พ.ศ.2560 มีโรงงานอุตสาหกรรม จำนวนรวม 711 แห่ง เงินลงทุน 58,316.18 ล้านบาท มีจำนวนแรงงาน 10, 605 คน กำลังเครื่องจักร 2,288,940.24 แรงม้า ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตร จำนวน 266 แห่ง คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 40.65 ของจำนวนอุตสาหกรรมทั้งหมด อุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับพืชเศรษฐกิจหลักทางการเกษตรของจังหวัดกำแพงเพชรมี 3 ปะเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลังและอ้อย และจังหวัดกำแพงเพชรมีทรัพยากรแร่ธาตุที่นำมาประกอบการในเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ ได้แก่ การผลิตน้ำมันที่อำเภอลานกระบือ โดยบริษัท ปตท.สผ.สยาม จำกัด อุตสาหกรรมเหมืองแร่และเหมืองหิน และสาขาการผลิตอุตสาหกรรม) สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม ประกอบด้วยการผลิต แปรูปผลิตเบียร์ น้ำดื่ม โซดา รองลงมาอุตสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วยการผลิตผงชูรส น้ำตาลทราย และอันดับสุดท้าย อุตสาหกรรมการเกษตรประกอบด้วยการผลิต การผลิตแป้งมันสำปะหลัง สีข้าว เป็นต้น

4.5.4 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

1) ด้านการท่องเที่ยว

ในปี พ.ศ. 2560 จังหวัดกำแพงเพชรมีผู้เยี่ยมเยือน (นักท่องเที่ยวรวมกับนักทัศนาจร) จำนวน 663,114 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 1,252.58 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้มาเยี่ยมเยือนจำนวน 1,132.79 บาทต่อคนต่อวัน ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 2.11 วัน จำนวนผู้ประกอบการการท่องเที่ยว โรงแรมที่พักรีสอร์ท จำนวน 136 แห่ง ร้านอาหาร 51 แห่ง และธุรกิจนำเที่ยว 5 บริษัท เมื่อพิจารณาถึงจำนวนมัคคุเทศก์ท้องถิ่น/ชุมชนมีจำนวน 231 คน

2) ด้านสาธารณสุข

จังหวัดกำแพงเพชร มีการขยายการให้บริการด้านสาธารณสุขครอบคลุมทุกพื้นที่หมู่บ้าน ตำบลทั่วทั้งจังหวัด มีจำนวนเตียงพยาบาลของรัฐรวมทั้งสิ้น 992 เตียง โรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง จำนวนเตียงรวม 60 เตียง สำหรับในระดับตำบลมีโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลให้บริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขครบทุกตำบล ในปี 2559 ภาพรวม จังหวัดมีจำนวนแพทย์ 119 คน ทันตแพทย์ 60 คน เภสัชกร 79 คน พยาบาลวิชาชีพ 1,021 คน

4.5.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

1) ด้านสังคม

ประชากรในจังหวัดกำแพงเพชรมักอยู่กับรวมเป็นชุมชน เป็นครอบครัวที่อยู่กันแบบเครือญาติ พึ่งพาอาศัยกัน และรู้จักกันหมดทุกครัวเรือน การประกอบอาชีพส่วนใหญ่เป็นการรับจ้าง เกษตรกรรม เมื่อมีเวลาว่างจะการรวมกลุ่มของคนในชุมชนในการทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น กลุ่มจักสานผักตบชวา การปลูกผักปลอดสารพิษ เลี้ยงปลา การทำครกหิน เป็นต้น ลักษณะของคนในชุมชนในเรื่องความเชื่อ และสิ่งศักดิ์สิทธิ ด้านวัฒนธรรมประเพณีและความเชื่อเป็นเหมือนกับคนล้านนาทั่วไป

2) ด้านวัฒนธรรม

ด้านวัฒนธรรมประเพณีและความเชื่อเป็นเหมือนกับคนโดยทั่วไป มีวัฒนธรรมและประเพณีเป็นการสืบสานจากอดีตจนถึงปัจจุบันและคาดว่าประเพณีวัฒนธรรมที่ดีงามจะส่งต่อถึงลูกหลานในอนาคต

3) ด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัดกำแพงเพชรมีแหล่งน้ำตามธรรมชาติในลักษณะของแม่น้ำลำคลอง หนองและบึง แบ่งลุ่มน้ำได้เป็น 2 ลุ่มน้ำ คือลุ่มน้ำปิงและลุ่มน้ำยม มีแม่น้ำปิงเป็นแหล่งน้ำต้นทุนที่สำคัญ มีอุทยานแห่งชาติ จำนวน 3 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติแม่วงก์ อุทยานแห่งชาติคลองลาน และอุทยานแห่งชาติคลองวังเจ้า มีทั้งป่าเบญจพรรณ ป่าเต็งรัง และป่าดิบแล้ง โดยอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่ กระจายอยู่ในเขตพื้นที่อนุรักษ์ป่าไม้ประเภทต่าง ๆ

4.5.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดกำแพงเพชรสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

1) การคมนาคมทางบก

จังหวัดกำแพงเพชรมีการคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์ ไม่มีทางรถไฟหรือสนามบิน จึงต้องใช้บริการของจังหวัดใกล้เคียง อาทิ เช่น ทางรถไฟสายเหนือผ่านจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิษณุโลก และสนามบิน จังหวัดสุโขทัยและพิษณุโลก ประกอบกับทางถนนมีความสะดวกรวดเร็วกว่า การคมนาคมระหว่างตัวจังหวัดกับอำเภอมีถนนลาดยางเชื่อมต่อ

2) การคมนาคมทางน้ำ การสัญจรทางน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการสาธารณะทางน้ำหรือธุรกิจการสัญจรทางน้ำแต่อย่างใด

3) การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดกำแพงเพชรไม่มีการให้บริการการคมนาคมทางอากาศ

4) การคมนาคมทางราง จังหวัดกำแพงเพชรไม่มีการให้บริการคมนาคมทางราง

4.6 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดกำแพงเพชร

4.6.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

การขนส่งทางถนน จังหวัดกำแพงเพชรมีการคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์และรถโดยสารประจำทาง แบบธรรมดาและปรับอากาศ บริษัทขนส่งจำกัดเปิดบริการเดินรถ ทุกวัน ไม่มีทางรถไฟหรือสนามบิน จึงต้องใช้บริการของจังหวัดใกล้เคียง อาทิ เช่น ทางรถไฟสายเหนือผ่านจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิษณุโลก และสนามบิน จังหวัดสุโขทัยและพิษณุโลก ประกอบกับทางถนนมีความสะดวกรวดเร็วกว่า

4.6.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดกำแพงเพชร มีพาหนะสำหรับการขนส่งผู้โดยสารได้แก่ รถยนต์ รถสองแถว รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แกรปคาร์ (Grab Car) และการให้บริการรถเช่าไว้พร้อมให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางมายังจังหวัดกำแพงเพชร โดยมีจำนวนและเที่ยวการเดินทางที่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสารจากการขนส่งทางถนน

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดกำแพงเพชร มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร โดยจังหวัดกำแพงเพชรมี สถานีขนส่งผู้โดยสาร ไว้บริการและรองรับผู้โดยสาร ครอบคลุมทั้งจังหวัด อีกทั้งยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัด ภูมิภาคใกล้เคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.6.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

จังหวัดกำแพงเพชรมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ มีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรองที่ครอบคลุมกลุ่มทั่วทั้งจังหวัดละจังหวัดใกล้เคียง โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ดังนี้

การขนส่งทางถนน จังหวัดกำแพงเพชรมีโครงข่ายทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนหลายราย เช่น ไปรษณีย์ไทย Kerry, J&T , Flash , Ninja , SCG Logistics เป็นต้น ให้บริการทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง สามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกพื้นที่

4.6.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งได้แก่ รถกระบะ รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ รถตู้คอนเทรนเนอร์ เป็นพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า สำหรับน้ำหนักเป็นไปตามประเภทของรถใช้ในการขนส่ง

1) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า

จังหวัดกำแพงเพชรมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบไปด้วย ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) สถานีขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าของบริษัทเอกชนหลายแห่ง เนื่องจากมีการก่อตั้งโรงงานแปรรูปอุตสาหกรรมหลาย

รูปแบบ ทำให้การขนส่งสินค้าของจังหวัดกำแพงเพชรมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นจุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศไทย ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่น ๆ และภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย

2) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า

จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ ได้มีการนำระบบการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า การแจ้งสถานะขนส่งให้กับผู้ใช้บริการ การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อการจัดการการขนส่ง (TMS: Transportation Management System) รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

จากข้อมูลข้างต้นจังหวัดกำแพงเพชรมีโครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสารและสิ่งของเพียงทางบกเท่านั้น อนาคตอาจมีการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น จากแผนนโยบายพัฒนาจังหวัดกำแพงเพชร ทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสิ่งของสะดวกมากยิ่งขึ้น

4.7 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดพิจิตร

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดพิจิตร คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ด้วยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสาร และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากนั้นทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

4.7.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิจิตร (Gross Provincial Products : GPP) ประจำปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปีเท่ากับ 37,364 ล้านบาท รายได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับสาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้มากที่สุด โดยมีมูลค่า 13,923 ล้านบาท รองลงมา ได้แก่ สาขาการขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซม โดยมีมูลค่า 5,294 ล้านบาท และอันดับที่ 3 สาขาการศึกษา โดยมีมูลค่า 3,265 ล้านบาท คิดประชากรมีรายได้เฉลี่ย 68,922 บาท /คน/ ปี

4.7.2 ด้านการเกษตร

จังหวัดพิจิตรมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง เกษตรกรเพาะปลูกข้าว ข้าวนาปรังฤดูการผลิตปี 2557/2558 มีผลผลิต 363,114 ตัน ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 620 กิโลกรัม โดยผลผลิตรวมลดลงจากปีที่แล้ว 275,609 ตัน ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ลดลงจากปีที่แล้ว 23 กิโลกรัม ข้าวนาปี ฤดูการผลิตปี

2557/2558 มีผลผลิต 963,196 ตัน ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 591 กิโลกรัม ผลผลิตรวมลดลงจากปีที่แล้ว 144,049 ตัน ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ลดลงจากปีที่แล้ว 29 กิโลกรัม

4.7.3 ด้านอุตสาหกรรม

ในปี 2558 จังหวัดพิจิตร มีจำนวนโรงงานที่จดทะเบียนไว้กับกระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาต ให้ประกอบกิจการจำนวน 707 โรง เงินลงทุนรวม 13,025 ล้านบาท และมีอัตราการจ้างแรงงาน 9,326 คน สำหรับประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด คือ อุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมการผลิต และอุตสาหกรรมโลหะ ตามลำดับ

4.7.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

1) ด้านการท่องเที่ยว

จังหวัดพิจิตร มีการท่องเที่ยวที่หลากหลายรูปแบบ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มีแหล่งท่องเที่ยวและมีการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวที่เป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยในปี 2557 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 422,856 คนและมีรายได้จากการท่องเที่ยว 619.05 ล้านบาท

2) ด้านสาธารณสุข

จังหวัดพิจิตร มีบุคลากรด้านสาธารณสุข และสถานพยาบาลของรัฐและเอกชนที่เพียงพอและรองรับกับการให้บริการแก่ประชาชนได้

4.7.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

1) ด้านสังคม

จังหวัดพิจิตร ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และทิศตะวันออกจะติดต่อกับจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งเป็นเขตจังหวัดที่ติดกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ประชากรที่อพยพมาอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดพิจิตรมีหลายเชื้อชาติ จึงทำให้มีสภาพทางสังคมและวัฒนธรรมแตกต่างกัน

2) ด้านวัฒนธรรม

จังหวัดพิจิตรมีวัฒนธรรมและประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์และน่าสนใจ เช่น การแข่งขันเรือยาวประเพณี งานประเพณีกำฟ้า พิธีแห่เจ้าพ่อแก้ว เป็นต้น

3) ด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัดพิจิตรมีพื้นที่ป่าไม้จำนวน 8,312 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 0.29 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด มีแหล่งแร่ธาตุที่สำคัญได้แก่ แร่ยิปซัม มีแหล่งน้ำตามธรรมชาติได้แก่แม่น้ำน่าน แม่น้ำยม รวมไปถึง ลำคลอง หนอง บึง

4.7.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดพิจิตรสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

1) การคมนาคมทางบก

เส้นทางที่ 1 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงจังหวัดนครสวรรค์ แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1118 เส้นทางจังหวัดนครสวรรค์ – อำเภอชุมแสง – อำเภอบางมูลนาก – อำเภอตะพานหิน – จังหวัดพิจิตร รวมระยะทางประมาณ 345 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี แยกเข้าสู่เส้นทางหลวงหมายเลข 11 เส้นทาง อำเภอตากฟ้า – เขาทราย อำเภอทับค้อ – อำเภอสากเหล็ก – แยกเข้าสู่จังหวัดพิจิตร ตามทางหลวง หมายเลข 111 รวมระยะทางประมาณ 344 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 3 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี แยกเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 เส้นทาง อำเภอตากฟ้า – เขาทราย อำเภอทับค้อ – แยกเข้าอำเภอตะพานหินตามทางหลวงหมายเลข 113 เข้าสู่ จังหวัดพิจิตร ตามทางหลวงหมายเลข 113 รวมระยะทางประมาณ 338 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 4 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงจังหวัดนครสวรรค์ แยกเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 117 เส้นทางจังหวัด นครสวรรค์ – พิษณุโลก ถึงอำเภอวชิรบารมี – แยกเข้าอำเภอสามง่าม ตามทางหลวงหมายเลข 115 เข้าสู่ จังหวัดพิจิตร รวมระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร

2) การคมนาคมทางน้ำ การสัญจรทางน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการสาธารณะทางน้ำหรือธุรกิจการสัญจรทางน้ำแต่อย่างใด

3) การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดพิจิตรไม่มีการให้บริการการคมนาคมทางอากาศ

4) การคมนาคมทางราง

จังหวัดพิจิตรมีทางรถไฟสายกรุงเทพ – เชียงใหม่ ตัดผ่านเชื่อมโยงกับจังหวัดตั้งแต่ต้น ทางถึงปลายทาง ในส่วนของจังหวัดพิจิตร ผ่านอำเภอบางมูลนาก อำเภอตะพานหิน และอำเภอเมืองพิจิตร ซึ่งจะทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งระหว่างจังหวัดและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต อีกทั้งยังอำนวย ความสะดวกในด้านการคมนาคมของประชาชน

จากข้อมูลข้างต้นพบว่า จังหวัดพิจิตรมีโครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสารและโครงข่ายการขนส่งสำหรับสิ่งของเพียงทางบกและทางรางเท่านั้น อนาคตคาดว่าจะมีการคมนาคมทางบกที่สะดวกยิ่งขึ้น เนื่องจากข้อมูลแผนนโยบายและพัฒนาจะมีการเพิ่มช่องทางจราจรคู่ขนานในอนาคต

4.8 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดพิจิตร

4.8.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดพิจิตรมีการคมนาคมสะดวกเพียง 2 ทาง คือ ทางรถยนต์รถโดยสารประจำทางและทางราง

1) การขนส่งทางถนน จังหวัดพิจิตรมีเส้นทางดังนี้ เส้นทางที่ 1 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงจังหวัดนครสวรรค์ แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1118 เส้นทางจังหวัด นครสวรรค์ – อำเภอชุมแสง – อำเภอบางมูลนาก – อำเภอตะพานหิน – จังหวัดพิจิตร รวมระยะทางประมาณ 345 กิโลเมตร เส้นทางที่ 2 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี แยกเข้าสู่เส้นทางหลวงหมายเลข 11 เส้นทาง อำเภอตากฟ้า – เขาทราย อำเภอทับค้อ – อำเภอสากเหล็ก – แยกเข้าสู่จังหวัดพิจิตร ตามทางหลวง หมายเลข 111 รวมระยะทางประมาณ 344 กิโลเมตร เส้นทางที่ 3 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี แยกเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 เส้นทาง อำเภอตากฟ้า – เขาทราย อำเภอทับค้อ – แยกเข้าอำเภอตะพานหินตามทางหลวงหมายเลข 113 เข้าสู่ จังหวัดพิจิตร ตามทางหลวงหมายเลข 113 รวมระยะทางประมาณ 338 กิโลเมตร เส้นทางที่ 4 จากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 1 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถึงจังหวัดนครสวรรค์ แยกเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 117 เส้นทางจังหวัด นครสวรรค์ – พิษณุโลก ถึงอำเภอวชิรบารมี – แยกเข้าอำเภอสามง่าม ตามทางหลวงหมายเลข 115 เข้าสู่ จังหวัดพิจิตร รวมระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร

2) การขนส่งทางราง จังหวัดพิจิตร มีการให้บริการเส้นทางรถไฟที่ให้บริการคมนาคมแก่ประชาชนทั่วไปมีทางรถไฟสายกรุงเทพ – เชียงใหม่ ตัดผ่านเชื่อมโยงกับจังหวัดตั้งแต่ต้น ทางถึงปลายทาง ในส่วนของจังหวัดพิจิตร ผ่านอำเภอบางมูลนาก อำเภอตะพานหิน และอำเภอเมืองพิจิตร ซึ่งจะทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งระหว่างจังหวัดและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต อีกทั้ง ยังอำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมของประชาชน

4.8.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดพิจิตร มีพาหนะสำหรับการขนส่งผู้โดยสารได้แก่ รถยนต์ รถแท็กซี่ รถสองแถว รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แกรปคาร์ (Grab Car) รถไฟ และการให้บริการรถเช่าไว้พร้อมให้บริการและอำนวย

ความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางมายังจังหวัดพิจิตร โดยมีจำนวนและเที่ยวการเดินทางที่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสาร ทั้งการขนส่งทางถนน ราง และทางน้ำ

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดพิจิตร มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร โดยจังหวัดนครสวรรค์มี สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และ ท่าเรือ ไว้บริการและรองรับผู้โดยสาร ครอบคลุมทั้งจังหวัด อีกทั้งยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัด ภูมิภาคใกล้เคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.8.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

จังหวัดพิจิตรมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ มีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรองที่ครอบคลุมกลุ่มทั่วทั้งจังหวัดละจังหวัดใกล้เคียง โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ดังนี้

1) การขนส่งทางถนน จังหวัดพิจิตรมีโครงข่ายทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนหลายราย เช่น ไปรษณีย์ไทย Kerry, J&T , Flash , Ninja , SCG Logistics เป็นต้น ให้บริการทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง สามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกพื้นที่

2) การขนส่งทางราง จังหวัดพิจิตรมีเส้นทางเดินรถไฟจากกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ สินค้าที่มักส่งทางรางจะเป็นสินค้าที่มีการขนส่งครั้งละจำนวนมาก เช่น ปูนซีเมนต์ ก๊าซและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ยานพาหนะ เป็นต้น

4.8.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งได้แก่ รถกระบะ รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ รถตู้คอนเทรนเนอร์ เป็นพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า สำหรับน้ำหนักเป็นไปตามประเภทของรถใช้ในการขนส่ง

1) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า

จังหวัดพิจิตรมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบไปด้วย ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) สถานีขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าของภาคเอกชน อาทิเช่น Biz Club, flash ,WHA mega logistics เป็นต้น ทำให้การขนส่งสินค้าของจังหวัดพิจิตรมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเป็นจุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศไทย ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่น ๆ และภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย

2) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า

จังหวัดพิจิตร มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ ได้มีการนำระบบการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า การแจ้งสถานะขนส่งให้กับผู้ใช้บริการ การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อการจัดการการขนส่ง (TMS: Transportation Management System) รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

จากข้อมูลข้างต้นจังหวัดพิจิตรมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสำหรับผู้โดยสารและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสำหรับสิ่งของเพียงทางบกและทางรางเท่านั้น อนาคตอาจมีการขนส่งทางบกที่มีความพร้อมมากยิ่งขึ้นเนื่องจากมีแผนนโยบายในการสร้างถนนเชื่อมโยงจังหวัดใกล้เคียงเพิ่มขึ้น

4.9 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดอุทัยธานี

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดอุทัยธานี คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ด้วยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสาร และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากนั้นทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

4.9.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Products : GPP) จังหวัดอุทัยธานี ปี 2561 มีมูลค่า 29,879 ล้านบาท มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP Per capita) เท่ากับ 106,369 บาท/คน/คิดเป็นลำดับที่ 41 ของประเทศ โครงสร้างเศรษฐกิจจังหวัดอุทัยธานี ปี 2561 ขึ้นอยู่กับภาคนอกเกษตรร้อยละ 63.13 และภาคเกษตรร้อยละ 36.86 โดยสาขาการผลิตที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของจังหวัดอุทัยธานีประกอบด้วย สาขาเกษตรกรรมฯ ร้อยละ 36.86 สาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 17.49 สาขาขายส่งขายปลีก ร้อยละ 31.01 และสาขาอื่น ๆ ร้อยละ 13.01

4.9.2 ด้านการเกษตร

ด้านเกษตรกรรม พบว่าจังหวัดอุทัยธานี มีการผลิตข้าวมากกว่าสินค้าเกษตรอื่น ๆ รองลงมา คือ อ้อย โรงงานและมันสำปะหลัง นอกจากนี้ ยังมีสินค้าเกษตรรอง ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และสับปะรดโรงงาน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาจังหวัดประสบกับปัญหาการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจจากปัญหาน้ำท่วม และปัญหาภัยแล้งทำให้อัตราการขยายตัวของภาคการเกษตรยังคงชะลอตัวประกอบกับสภาพอากาศแปรปรวน พื้นที่การเพาะปลูกเพิ่มขึ้น และ/หรือลดลงเนื่องจากมีการจัดโซนนิ่งการเพาะปลูกพืช (Agri map) เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่นอกจากนี้ปริมาณน้ำสำหรับการเกษตรไม่เพียงพอต่อการเพาะปลูก

4.9.3 ด้านอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดอุทัยธานี การจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมยังมีจำนวนไม่มากนัก ปี พ.ศ. 2562 มี 226 โรงงาน ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง ที่ผลผลิตทางการเกษตรโดยเฉพาะ อ้อย จึงทำให้การลงทุนภาคอุตสาหกรรมมีการเติบโตอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับพื้นที่โดยรวมของจังหวัดอุทัยธานีเป็นป่าไม้ และอุทยาน

4.9.4 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

1) ด้านการท่องเที่ยว

ปี พ.ศ.2562 จังหวัดอุทัยธานีเป็นจังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 1,444.37 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2561 คิดเป็นการขยายตัวร้อยละ 3.36 แต่เป็นลำดับที่ 16 ของภาคเหนือเมื่อพิจารณาจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนในปี พ.ศ.2562 รวมทั้งหมด 799,814 คน ซึ่งมากกว่าปี พ.ศ. 2561 ด้วยอัตราเปลี่ยนแปลงที่ร้อยละ +1.99 (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา) สำหรับรายได้จากการท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากผู้เยี่ยมเยือนชาวไทย 1,425.70 ล้านบาท

2) ด้านสาธารณสุข

จังหวัดอุทัยธานีมีสถานพยาบาล 99 แห่ง แบ่งเป็น โรงพยาบาลชุมชน 7 แห่ง โรงพยาบาลทั่วไป 1 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 2 แห่ง สถานพยาบาลในสังกัดกระทรวงอื่น ๆ และรัฐวิสาหกิจ 88 แห่ง และโรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง

4.9.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

1) ด้านสังคม

วิถีชีวิตชาวแพลุ่มแม่น้ำสะแกกรัง เป็นภูมิปัญญาท้อง ถิ่นมาตั้งแต่ช้านานและสืบถอดมาจนถึงปัจจุบันโดยมีเรื่องราวเล่า ต่อมาว่า เมื่อสมัยก่อนมีพ่อค้าล่องเรือมาจะรู้ว่าถึงแม่น้ำสะแกกรัง แล้วสังเกตว่ามีแพเรียงรายอยู่ที่ตามชายฝั่งแม่น้ำ เรือนแพที่อยู่สอง ฝั่งแม่น้ำ เป็นเรือนแพไม้ค่อมบนแพลูกบวบไม้ไผ่ ชาวบ้านบอกว่า อยู่แพแล้วสบายหน้าร้อนลมเย็น หน้าหนาวตอนเช้าแดดอุ่น ชาวแพเหล่านี้ประกอบอาชีพทำการประมง ในช่วงเช้าหลังจากได้ปลา จะนำมาชำแหละเสียบเป็นแผงผึ่งให้แห้ง ย่างรมควันทำ เป็นปลาแห้งและนำไปขายในตลาด ตามเรือนแพเหล่านี้ยังมีกระชังเลี้ยงปลา ปลาสวาย ปลาแรดและปลาเทโพ แม่น้ำสะแกกรังถือเป็นเส้นเลือด ใหญ่ที่คอยหล่อเลี้ยงชีวิตชาวแพและชาวอุทัยธานีมาตั้งแต่โบราณ

2) ด้านวัฒนธรรม

จังหวัดอุทัยธานีมีประเพณีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ ได้แก่ ประเพณีเกิด ประเพณีตักบาตรเทโว ศาลาตีเกวียน เป็นต้น

3) ด้านสิ่งแวดล้อม

จังหวัดอุทัยธานีไร่ เป็นพื้นที่ป่าไม้รวม 2,137,356.62 ไร่ คิด เป็นร้อยละ 50.81 ของพื้นที่ทั้งหมด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าและภูเขาสูง สลับซับซ้อนลาดเอียงจากทางทิศตะวันตกลงสู่ทิศตะวันออก ตอนกลางพื้นที่เป็นที่เชิงเขา พื้นที่เป็นคลื่นลูก ระนาดสลับกับเขาเตี้ย พื้นที่ทางด้านตะวันตกของจังหวัดในท้องที่อำเภอบ้านไร่ อำเภอลานสัก และอำเภอห้วยคด อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรป่าไม้ แหล่งน้ำต้นทุนสำหรับทำการเกษตรได้จากอ่างเก็บน้ำทับเสลาและอ่างเก็บน้าห้วยขุนแก้วโดยมีพื้นที่การเกษตรเพียงร้อยละ 10

เท่านั้นที่สามารถรับน้ำจากแหล่งน้ำที่มีอยู่ พื้นที่การเกษตรส่วนใหญ่ยังประสบปัญหาขาดแคลนน้ำ แม่น้ำสะแกกรังซึ่งเป็นลำน้ำสายหลักของจังหวัดอุทัยธานี

4.9.6 โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดอุทัยธานี สามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

1) การคมนาคมทางบก

จังหวัดอุทัยธานีมีการคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์ ไม่มีทางรถไฟหรือสนามบิน จึงต้องใช้บริการของจังหวัดใกล้เคียง อาทิ เช่น ทางรถไฟสายเหนือผ่านจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิษณุโลก และสนามบิน จังหวัดสุโขทัยและพิษณุโลก ประกอบกับทางถนนมีความสะดวกรวดเร็วกว่า ระยะทางจากกรุงเทพฯสามารถเดินทางไปอุทัยธานีได้หลายเส้นทาง ได้แก่

1. จากถนนพหลโยธินผ่านจังหวัดสระบุรี อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี อำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ และอำเภอมโนรมย์จังหวัดชัยนาท ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาลงแพขนานยนต์ ที่อำเภอมโนรมย์ ผ่านวัดท่าซุง (วัดจันทาราม) ศาลากลางจังหวัด เข้าตลาดอุทัยธานีรวมระยะทางประมาณ 305 กิโลเมตร

2. จากทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ผ่านอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท และแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 333 ตรงทางแยกท่าน้ำอ้อย บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 206 ข้ามสะพาน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร ผ่านหน้าโรงพยาบาล เลี้ยวซ้าย เข้าตลาดอุทัยธานีรวมเป็นระยะทางประมาณ 222 กิโลเมตร

3. อีกเส้นทางหนึ่งเริ่มต้นจากถนนสาย 32 เช่นกัน เมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 30 (อยู่ในเขตจังหวัดอยุธยา) เลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 334 และจากนั้นเข้าทางหลวงหมายเลข 309 ไปตามเส้นทาง ข้ามสะพานจังหวัดอ่างทอง จากนั้นมาตามถนนสาย311ผ่านจังหวัดสิงห์บุรี ผ่านจังหวัดชัยนาทที่อำเภอสรรพยา จากนั้นเลี้ยวเข้าเส้นทางหมายเลข 3183 เข้าจังหวัดอุทัยธานี รวมเป็นระยะทางประมาณ 283 กิโลเมตร

2) การคมนาคมทางน้ำ การสัญจรทางน้ำในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นการสัญจรระยะทางสั้นๆ เท่านั้น ยังไม่มีการให้บริการสาธารณะทางน้ำหรือธุรกิจการสัญจรทางน้ำแต่อย่างใด

3) การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดอุทัยธานีไม่มีการให้บริการการคมนาคมทางอากาศ

4) การคมนาคมทางราง จังหวัดอุทัยธานีไม่มีการให้บริการการคมนาคมทางราง

4.10 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดอุทัยธานี

4.10.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

การขนส่งทางถนน จังหวัดอุทัยธานีมีการคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์ ไม่มีทางรถไฟหรือสนามบิน จึงต้องใช้บริการของจังหวัดใกล้เคียง อาทิ เช่น ทางรถไฟสายเหนือผ่านจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิษณุโลก และสนามบิน จังหวัดสุโขทัยและพิษณุโลก ประกอบกับทางถนนมีความสะดวกรวดเร็วกว่าระยะทางจากกรุงเทพฯสามารถเดินทางไปอุทัยธานีได้หลายเส้นทาง ได้แก่ 1) จากถนนพหลโยธินผ่านจังหวัดสระบุรี อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี อำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ และอำเภอมโนรมย์จังหวัดชัยนาท ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาลงแพขนานยนต์ ที่อำเภอมโนรมย์ ผ่านวัดท่าซุง (วัดจันทาราม) ศาลากลางจังหวัด เข้าตลาดอุทัยธานีรวมระยะทางประมาณ 305 กิโลเมตร 2) จากทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ผ่านอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท และแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 333 ตรงทางแยกท่าน้ำอ้อย บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 206 ข้ามสะพาน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร ผ่านหน้าโรงพยาบาลเลี้ยวซ้ายเข้าตลาดอุทัยธานีรวมเป็นระยะทางประมาณ 222 กิโลเมตร 3) อีกเส้นทางหนึ่งเริ่มต้นจากถนนสาย 32 เช่นกัน เมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 30 (อยู่ในเขตจังหวัดอยุธยา) เลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 334 และจากนั้นเข้าทางหลวงหมายเลข 309 ไปตามเส้นทาง ข้ามสะพานจังหวัดอ่างทอง จากนั้นมาตามถนนสาย311ผ่านจังหวัดสิงห์บุรี ผ่านจังหวัดชัยนาทที่อำเภอสรรพยา จากนั้นเลี้ยวเข้าเส้นทางหมายเลข 3183 เข้าจังหวัดอุทัยธานี รวมเป็นระยะทางประมาณ 283 กิโลเมตร

4.10.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดอุทัยธานี มีพาหนะสำหรับการขนส่งผู้โดยสารได้แก่ รถยนต์ รถแท็กซี่ รถสองแถว รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แกรปคาร์ (Grab Car) รถไฟ และการให้บริการรถเช่าไว้พร้อมให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางมายังจังหวัดอุทัยธานี โดยมีจำนวนและเที่ยวการเดินทางที่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสาร จากการขนส่งทางถนน

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดอุทัยธานี มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร โดยจังหวัดอุทัยธานี มีสถานีขนส่งผู้โดยสารโดยมี รถประจำทางปรับอากาศสายกรุงเทพฯ-อุทัยธานี ออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ถนนกำแพงเพชร 2 ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ทั้งรถโดยสารแบบธรรมดาและปรับอากาศ ไว้บริการและรองรับผู้โดยสาร ครอบคลุมทั้งจังหวัด อีกทั้งยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัด ภูมิภาคใกล้เคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.10.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

จังหวัดอุทัยธานีมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ มีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรองที่ครอบคลุมกลุ่มทั่วทั้งจังหวัดละจังหวัดใกล้เคียง โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ดังนี้

การขนส่งทางถนน จังหวัดอุทัยธานีมีโครงข่ายทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนหลายราย เช่น ไปรษณีย์ไทย Kerry, J&T , Flash , Ninja , SCG Logistics เป็นต้น ให้บริการทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง สามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกพื้นที่

4.10.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งได้แก่ รถกระบะ รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ รถตู้คอนเทรนเนอร์ เป็นพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า สำหรับน้ำหนักเป็นไปตามประเภทของรถใช้ในการขนส่ง

1) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า

จังหวัดอุทัยธานีมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบไปด้วย ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) สถานีขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเอกนหลายแห่งอาทิเช่นit transport , J&T , Flash เป็นต้น ทำให้การขนส่งสินค้าของจังหวัดอุทัยธานีมีจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นจุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศไทย ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่น ๆ และภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย

2) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า

จังหวัดอุทัยธานี มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ ได้มีการนำระบบการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า การแจ้งสถานะขนส่งให้กับผู้ใช้บริการ การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อการจัดการการขนส่ง (TMS: Transportation Management System) รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

จากข้อมูลข้างต้นพบว่าจังหวัดอุทัยธานีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสำหรับผู้โดยสารและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสำหรับสิ่งของทางถนนเท่านั้น

4.11 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น

4.11.1 จังหวัดนครสวรรค์

คณะผู้วิจัยได้จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จังหวัดนครสวรรค์ ในแต่ละด้านประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ และ 7) ด้านอื่น ๆ สามารถสรุปได้ดังต่อนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ

จังหวัดนครสวรรค์มีผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเป็นอันดับที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 รองจากจังหวัดกำแพงเพชร มาจากภาคเกษตรและการแปรรูปเป็นสำคัญ

2) ด้านการเกษตร

จังหวัดนครสวรรค์มีศักยภาพในด้านการเกษตร มีการใช้พื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ทางการเกษตรส่วนใหญ่จะเป็นพืชเชิงเดี่ยว ภายหลัง 2-3 ปีที่ผ่านมาการเกษตรเริ่มมีการปรับตัว มีการจัดสรรพื้นที่ แบ่งพื้นที่เป็นเกษตรแบบผสมผสานไปจนถึงการเกษตรทฤษฎีใหม่ เศรษฐกิจพอเพียงเพื่อให้สามารถเลี้ยงดูตนเองได้ และ Smart Farmer พืชที่สำคัญของจังหวัดนครสวรรค์ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยมีพื้นที่กว่า 2 ล้านไร่สำหรับเพาะปลูกข้าว ให้ความสำคัญกับเกษตรปลอดภัย มีโครงการต่าง ๆ เกี่ยวกับการพัฒนาด้านภาคเกษตรได้แก่ ระบบส่งน้ำเพื่อการเกษตร

3) ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดนครสวรรค์เป็นอันดับ 1 ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในเรื่องของจำนวนโรงงาน ทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงาน มียุทธศาสตร์ในการกำหนดให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นอุตสาหกรรมใหม่ (Bio Hub) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เพราะทางจังหวัดนครสวรรค์มีศักยภาพทางด้านการเกษตร ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการเป็นอุตสาหกรรม Bio Hub

4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

จังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงที่สุดในภาคเหนือตอนล่าง 2 แต่นักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้จ่ายต่อหัวมากที่สุด นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มครอบครัว มีค่าใช้จ่ายต่อหัวประมาณ 3,400 บาท มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นแลนมาร์คที่สำคัญได้แก่ บึงบอระเพ็ด การท่องเที่ยวจะเน้นในรูปแบบของ One day trip และให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ ให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีโครงการทำมาสเตอร์แพลน และควรพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยเฉพาะเด็กรุ่นใหม่ให้เข้าใจและสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้ เน้นการท่องเที่ยว 2 มรดกโลกที่แตกต่าง (กำแพงเพชรและห้วยขาแข้ง)

การบริการและสุขภาพเนื่องจากจังหวัดนครสวรรค์เป็นจังหวัดที่ใหญ่ในภาคเหนือตอนล่าง สามารถพัฒนาเป็น Medical Hub ได้ ในด้านสุขภาพมีโรงพยาบาล ศูนย์ คลินิก ต่าง ๆ เพียงพอต่อความต้องการ แต่ยังคงมีแผนที่จะเพิ่มโรงพยาบาลเอกชน และมีการพัฒนาให้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะโรคมากยิ่งขึ้นได้แก่ โรคที่เกี่ยวกับหัวใจ เลือด และมะเร็ง มีศูนย์ฟื้นฟูระยะยาว และแผนรองรับสังคมสูงวัยคือผู้สูงอายุที่ต้องให้การดูแล

5) ด้านสังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม

จังหวัดนครสวรรค์มีประชากรเชื้อสายจีนมากเป็นลำดับที่ 3 ของประเทศไทย มีคนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนืออพยพย้ายมาอยู่ที่จังหวัดนครสวรรค์จำนวนมาก และมีหลายชาติพันธุ์ ได้แก่ มอญ เวียดนาม ปากีสถาน เป็นต้น ประเพณีที่สำคัญ ได้แก่ การแห่ชาติพันธุ์ หุ่นโคมไฟ จังหวัดนครสวรรค์มีพื้นที่

ป่าไม้มาก ไม่ได้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจทั้งหมด และมีความหลากหลายทางชาติพันธุ์ค่อนข้างมาก มีเทศกาลประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ เช่น เทศกาลบุญโคมไฟ เทศกาลตรุษจีน เป็นต้น

6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

การขนส่งให้ความสำคัญในระบบขนส่งทางรางและทางถนน ปัจจุบันได้จัดทำศูนย์โลจิสติกส์ที่อำเภอพยุหะคีรี ให้ผู้ที่สนใจสามารถเข้าไปทัศนะศึกษาระบบการขนส่ง และเร่งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น Truck Terminal, Container yard, Truck Rest Area การพัฒนาถนนเลี่ยงเมืองต่าง ๆ และทางมหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์กำลังจะเปิดหลักสูตร คณะวิศวกรรมศาสตร์และโลจิสติกส์ขนส่งเพื่อผลิตบุคลากรในการรองรับโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต แต่การขนส่งยังมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่ยังไม่เพียงพอต่อการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า และในเรื่องของงบประมาณ ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารขนส่งนครสวรรค์อยู่ในความดูแลของเทศบาลนครสวรรค์ , ขนส่งหนองบัวอยู่ในความดูแลภายใต้เอกชน, ขนส่งลาดยาวดูอยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครสวรรค์ และ ขนส่งตาคลีอยู่ในความดูแลของเทศบาลตาคลี

ในส่วนของการขนส่งระบบราง มีโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ เป็นสิ่งหนึ่งที่จะส่งเสริมให้จังหวัดนครสวรรค์สามารถเป็น Hub และจุดกระจายสินค้า ได้เด่นชัดมากขึ้นด้วยลักษณะของจังหวัดนครสวรรค์เป็นจังหวัดสู่ประตูภาคเหนือ และจังหวัดนครสวรรค์ยังมีจุดแข็งทางด้านการขนส่งทางถนน (ทางบก) จำนวนรถบรรทุกมีมากขึ้น ซึ่งจะสามารถส่งเสริมศักยภาพของจังหวัดนครสวรรค์ได้ เพราะจุดแข็งของจังหวัดนครสวรรค์คือที่ตั้งของจังหวัด เป็นกึ่งกลางของประเทศเหมาะกับการขนส่งทางราง ในเส้นทางแนวดิ่ง คือจากใต้ถึงกรุงเทพฯ จนถึงเชียงใหม่ เชียงราย และเส้นทางแนวขวาง คือบ้านไผ่ มุกดาหาร นครพนม อุดรธานี หนองคาย ทางตะวันตกจะออกไปทางแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งได้มีการดำเนินโครงการต่าง ๆ พอสมควรในเรื่องระบบขนส่งสินค้า

7) ด้านอื่น ๆ

- ปัญหาทางด้านกฎหมายที่ทับซ้อนในการขอใช้พื้นที่
- มีโครงการจัดรูปที่ดิน
- ปัญหาในเรื่องการของบประมาณ ทำให้บางโครงการยังไม่สามารถไปต่อได้
- ปัญหาเรื่องภัยแล้งและน้ำ
- กลไกการทำงานของภาครัฐและเอกชนมีความร่วมมือเป็นอย่างดี
- มีการจัดตั้งศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ (อยู่ในขั้นของบประมาณ)
- ความพร้อมด้านการศึกษา มหาวิทยาลัยในจังหวัดนครสวรรค์มีการออกหลักสูตรใหม่ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ และมหาวิทยาลัยมหิดล
- ประเด็นยุทธศาสตร์เกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ อุตสาหกรรมแปรรูป อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เกษตรสมัยใหม่ และการพัฒนาส่งเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและประวัติศาสตร์

4.11.2 จังหวัดกำแพงเพชร

คณะผู้วิจัยได้จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จังหวัดกำแพงเพชร ในแต่ละด้านประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ และ 7) ด้านอื่น ๆ สามารถสรุปได้ดังต่อนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ

จังหวัดกำแพงเพชรมีภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด

2) ด้านการเกษตร

จังหวัดกำแพงเพชรมีสินค้าเกษตรที่สำคัญได้แก่ มันสำปะหลัง น้ำตาล ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น โดยเฉพาะมันสำปะหลังมีผู้ส่งออก 2 ราย เป็นผู้ส่งออกอันดับ 2 และ 3 ของประเทศ มีลานมันอยู่ประมาณ 163 ลาน มีโรงงานแป้งอยู่ 9 โรงงานน่าจะใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากโคราช ซึ่งตอนนี้สถานการณ์โควิด19 ทำให้มันสำปะหลังขายดีเพิ่มขึ้น 18% ราคามันเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 250 ขึ้นไป GDP ของจังหวัดเพิ่มสูงขึ้นตรงข้ามกับ GDP ของประเทศ

จังหวัดกำแพงเพชรเป็นพื้นที่ที่เหมาะสำหรับการเกษตร มีพื้นที่การเกษตรประมาณ 4 ล้านไร่ ฝั่งทิศตะวันออกของแม่น้ำปิงสามารถพัฒนาเป็นเขตชลประทาน มีความอุดมสมบูรณ์ค่อนข้างสูง ฝั่งทิศตะวันตกของแม่น้ำปิงเป็นพื้นที่ราบสูงพัฒนาเป็นเขตชลประทานค่อนข้างยาก ประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพการเกษตรกว่าร้อยละ 50 การเกษตรมีทั้งพื้นที่ทำนาและทำไร่ มีโรงงานน้ำตาล โรงงานมันสำปะหลัง โรงสีข้าว สำหรับแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร จังหวัดกำแพงเพชรรับน้ำมาจากเขื่อนภูมิพล จังหวัดตาก มีฝ่ายทดน้ำเพื่อกักเก็บน้ำไว้ใช้ในฤดูแล้งทำให้ผลผลิตที่ได้เป็นไปตามเป้าหมายถือเป็นหนึ่งในจุดแข็ง ด้านการเกษตร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด เฉาก๊วย อินทผาลัม มะยงชิด มะนาว โกโก้ กล้วยไข่ และลำไยนอกฤดูกาล ด้านการประมงมีการเลี้ยงปลาในกระชังในแม่น้ำปิง ด้านปศุสัตว์มีการเลี้ยงโคขุน โคเนื้อและไก่ โดยอำเภอพรานกระต่ายทางบริษัท CP เข้ามาขับเคลื่อนด้านการเลี้ยงไก่ และสินค้า GI ของจังหวัดกำแพงเพชรได้แก่ กล้วยไข่ และยังเป็นแหล่งผลิตเฉาก๊วยที่มีชื่อเสียงของประเทศ การใช้เทคโนโลยีทางการเกษตรเข้ามาช่วยเนื่องจากแรงงานในอนาคตคาดว่าไม่น่าจะเพียงพอเพราะเกษตรกรส่วนใหญ่เป็นผู้สูงวัย และในปัจจุบันมีการทำเกษตรคืนถิ่น นำคนรุ่นใหม่ที่ย้ายกลับมาท้องถิ่นมาทำการเกษตรโดยใช้เทคโนโลยีเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อน และมีการพัฒนายกระดับส่งเสริมการเกษตรแบบแปลงใหญ่เพื่อให้เป็นกลุ่มเกษตรกรที่มีคุณภาพในการผลิตสินค้าการเกษตร

ปัญหาทางด้านการเกษตรได้แก่ 1.ปัญหาเรื่องที่ดิน การปรับปรุงดิน สิทธิในการทำกินที่เกษตรกรต้องการพัฒนาเป็นอย่างมาก 2.แหล่งน้ำระบบชลประทาน ขาดแคลนแหล่งน้ำ 3.เรื่องปัญหาหนี้สินเกษตรกรในจังหวัด เกษตรกรมีหนี้สินจำนวนมากไม่สามารถแก้ไขปัญหาหนี้สินของตัวเองได้จำเป็นต้องให้หน่วยงานเข้ามาช่วยเหลือก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ 4.เรื่องของราคาสินค้า ราคาสินค้าตกต่ำ เกษตรกรไม่สามารถกำหนดราคาได้เองต้นทุนการผลิตที่สูง 5.การฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

3) ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดกำแพงเพชรมีอุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตร ปศุสัตว์ และการประมง อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมหินอ่อน การผลิตอัญมณี หินอ่อนสีชมพู ซึ่งตั้งเป้าให้เป็นสินค้า GI แต่ในปัจจุบันยังเป็นอุตสาหกรรมพื้นบ้าน การเจียระไนยังใช้วิธีแบบดั้งเดิม แรงงานต่างด้าวเป็นส่วนใหญ่ และขาดเทคโนโลยีเครื่องจักรกลและกำลังคนในอนาคต จึงตั้งเป้าให้มีการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมต่อไป ส่วนอุตสาหกรรมในอนาคตเป็นอุตสาหกรรมพลังงาน เป็นพลังงานที่เกิดขึ้นของชีวมวลของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นชีวมวลจากสัตว์ ชีวมวลจากอ้อย ก๊าซชีวภาพ และมีอุตสาหกรรมทางด้านไฟฟ้า (Solar Cell) 400 Megawatt เป็นกำลังไฟฟ้าทางเลือก

4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

จังหวัดกำแพงเพชรไม่ใช่เมืองหลักแต่เป็นเมืองรอง รายได้การท่องเที่ยวประมาณ 1,600 ล้านบาท และได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง และโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการจัดวิ่งต้องยกเลิก มีแนวทางการพัฒนาท่องเที่ยวคือการรวบรวมข้อมูลเส้นทางการท่องเที่ยวในแต่ละอำเภอ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ แหล่งท่องเที่ยวสำคัญได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์ มีการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์วัฒนธรรมกับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ลักษณะของจังหวัดกำแพงเพชรมีลำน้ำปิงผ่านตัวจังหวัดผ่านเขตเทศบาลมีความกว้างและมีฝ่ายอยู่กลางลำน้ำกั้นไว้ สามารถทำเรื่องการท่องเที่ยวเช่น แข่งเรือยาว เรือเจ็ทสกี และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเชิงนิเวศ ในป่าตะวันตกพื้นที่ป่ากำแพงเพชร นครสวรรค์ อุทัยธานี โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 2 มรดกโลกที่แตกต่าง พื้นที่จังหวัดอุทัยธานี ส่วนจังหวัดกำแพงเพชรที่เป็นรอยต่อกับจังหวัดนครสวรรค์ที่อำเภอแม่วงก์ได้ขยายถนนเส้น 1072 จากช่องทางจราจรจากเดิม 7 เมตรเป็น 11 เมตร งบประมาณของกลุ่มจังหวัดภายใต้โครงการใหญ่ท่องเที่ยวมรดกโลกที่แตกต่าง ซึ่งพอเข้าเขตกำแพงเพชรจะผ่านอุทยานแห่งชาติทั้งหมด 3 แห่งคือ 1.อุทยานแห่งชาติคลองลาน 2.อุทยานแห่งชาติแม่วงก์ 3.อุทยานแห่งชาติคลองวังเจ้าในอุทยานก็จะมีน้ำตก จุดชมวิว จุดกางเต็นท์ กลุ่มนักท่องเที่ยวจะเป็นกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 กับ 2 และคนกรุงเทพฯ ทางจังหวัดกำแพงเพชรมีแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวคือ เพิ่มปฏิทินการท่องเที่ยว การผูกพ่วงการท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัดหรือจังหวัดใกล้เคียง

5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จังหวัดกำแพงเพชรมี 11 อำเภอ มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของสังคมและเศรษฐกิจมีกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลาย มีงานประเพณีที่สำคัญคือ งานยกพระเล่นเทียน งานกาชาดจังหวัด การท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวมรดกโลกอุทยาน การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจฐานรากของชุมชนมาสร้างจุดเด่นในการยกระดับแหล่งท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแสวงบุญ ประเพณีแข่งเรือยาว บุญบั้งไฟ เป็นต้น มีหลากหลายวัฒนธรรมทั้งภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคอีสาน

จังหวัดกำแพงเพชรมีเขื่อนภูมิพลเป็นที่ส่งน้ำมีพื้นที่ชลประทานประมาณ 1.5 ล้านไร่ ประมาณกว่า 1 ล้านไร่รับน้ำจากแม่น้ำปิง

6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จังหวัดกำแพงเพชรได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนน 4 เลนเชื่อมต่อ จังหวัดสุโขทัย ตาก พิจิตร และพิษณุโลก โดยตอนบนติดกับจังหวัดตาก ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร และระยะทางถึงอำเภอแม่สอดประมาณ 80 กิโลเมตร รวมเป็น 150 กิโลเมตร เส้นทางถนนใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาทีถึงจังหวัดตาก ในทิศเหนือของจังหวัดกำแพงเพชรเชื่อมโยงกับจังหวัดสุโขทัย ในภาคตะวันออกเชื่อมกับจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิษณุโลก จะทำให้การคมนาคมการเดินทางสะดวกมากขึ้น ระบบขนถ่ายของเอกชนตอนนี้ยังใช้รูปแบบของรถพ่วงคอนเทนเนอร์ไปยังแหลมฉบัง แต่ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟรางคู่เส้นตาก-นครสวรรค์ ซึ่งน่าจะเอื้อกับการท่องเที่ยวมากกว่า ในส่วนการคมนาคมทางอากาศระยะห่างของจังหวัดกำแพงเพชรห่างจากจังหวัดสุโขทัยและจังหวัดพิษณุโลกที่มีสนามบินมีระยะทางที่ไม่ไกล สามารถเดินทางได้ใช้บริการท่าอากาศยานของสุโขทัยและพิษณุโลกได้สะดวก ทำให้ยังไม่ใช่ความสำคัญลำดับต้น ๆ แต่ในส่วนของจังหวัดกำแพงเพชรมีพื้นที่ที่จะทำสนามบินแต่ต้องพิจารณาถึงความจำเป็น และสามารถเป็นศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้าได้เนื่องจากจังหวัดกำแพงเพชรอยู่ระหว่างกรุงเทพฯและเชียงใหม่ และจังหวัดข้างเคียงได้แก่แม่สอดและพิษณุโลก (อินโดจีน) ก็มีระยะทางไม่ไกล เน้นโครงข่ายการขนส่งสินค้าเกษตรเป็นหลัก

7) ด้านอื่น ๆ

- มีผลิตภัณฑ์ชุมชมที่หลากหลาย
- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

4.11.3 จังหวัดพิจิตร

คณะผู้วิจัยได้จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จังหวัดพิจิตร ในแต่ละด้านประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ และ 7) ด้านอื่น ๆ สามารถสรุปได้ดังต่อนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ

จังหวัดพิจิตรมีการขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ

2) ด้านการเกษตร

จังหวัดพิจิตรมีพืชเศรษฐกิจหลักคือข้าว และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ข้าว ขาวกอเดียว และผลักดันให้เป็นสินค้า GI เป็นการนำเข้าโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อแปรรูปให้เป็นเส้นขนมจีน เส้นบะหมี่ ส้มโอท่าข่อย อินทผาลัม เมล่อน มะขามแก้ว เม็ดบัว ลูกเดือย และมะม่วง เป็นต้น มีสินค้าแปรรูปทางการเกษตรที่หลากหลาย สำหรับการเกษตรทางจังหวัดพิจิตรเน้นที่การทำเกษตรปลอดภัย และเกษตรอินทรีย์ แต่ยังคงมีปัญหาเรื่อง กระบวนการรับรองมาตรฐาน การบันทึกรายละเอียด ระบบขนส่งโลจิสติกส์

3) ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดพิจิตรมีโรงงานจำนวน 341 โรงงาน จากเดิมมี 700 กว่าโรงงาน ซึ่งมีการลดลงของจำนวนโรงงาน อุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมโรงสีข้าว ประมาณ 173 โรงงาน อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมเสื้อผ้า อุตสาหกรรมรองเท้า โรงงานบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น และอุตสาหกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น คือ อุตสาหกรรมไฟฟ้า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ในอนาคตทางด้านอุตสาหกรรมจะให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการทำงาน เพื่อลดการใช้แรงงาน และเพิ่มผลผลิต

4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

จังหวัดพิจิตรยังไม่มีเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกันอย่างชัดเจน จำเป็นต้องพัฒนาในส่วนของเส้นทางในแต่ละอำเภอ ทั้งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมประเพณี ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ จำนวนนักท่องเที่ยวเป็นอันดับที่ 2 ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 แต่รายได้จากการท่องเที่ยวอยู่ลำดับที่ 3 ยังถือว่าศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวยังด้อยกว่าจังหวัดอื่น ๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งตอนนี้ทางจังหวัดพิจิตรได้มีการบูรณาการเรื่องการท่องเที่ยวโดยร่วมมือกับ ททท. หรือชุมชนต่าง ๆ เพื่อให้เกิดรายได้ให้กับชุมชน รวมถึงผู้ประกอบการด้านที่พัก โรงแรม และร้านอาหาร การท่องเที่ยวที่สร้างรายได้ในปัจจุบันเป็นการท่องเที่ยวเชิงเกษตร และในอนาคตจะมีการพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) เชิงสุขและสงบ แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ บึงสีไฟ วัดต่าง ๆ

ด้านสาธารณสุข จังหวัดพิจิตรมีการประเมินร้านอาหารต่าง ๆ อยู่อย่างต่อเนื่อง และดำเนินตามมาตราการต่าง ๆ ของการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 เพื่อความปลอดภัยของคนในพื้นที่ และในเรื่องของการเคลื่อนย้ายคนได้มีการกำกับดูแลอยู่ตลอด ให้ความสำคัญกับเรื่องสุขภาพ มีแผนพัฒนาคุณภาพผู้สูงอายุและสำหรับทุกช่วงวัย สนับสนุนเรื่องการออกกำลังกาย

5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

สังคมวัฒนธรรมและประเพณีต้องเร่งพัฒนาและปรับปรุง

6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จังหวัดพิจิตรมีการขนส่งโดยแบ่งเป็นรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง ในปัจจุบันการเดินทางส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถสาธารณะจึงมีปัญหาเรื่องของผู้ประกอบการประสบกับปัญหาการขาดทุน ทำให้ปัจจุบันรถหมวด 1 และหมวด 4 ที่ผ่านตัวเมืองพิจิตรเหลือผู้ประกอบการเพียง 1 ราย เป็นเส้นทางจำกัด และในเส้นทางจากกรุงเทพฯ-พิจิตรมีผู้ประกอบการทั้งหมด 2 รายได้แก่ บขส.และเชิดชัย และด้วยปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเส้นนี้ค่อนข้างน้อย เที่ยวรถจึงมีไม่มากนัก ในจังหวัดพิจิตรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 2 แห่ง เป็นจุดจอดรถโดยสาร 1 แห่ง ในตัวเมืองและสถานีขนส่งของเอกชนเป็นสถานที่ที่เชื่อมต่อการเดินทางจากสายเหนือ (จังหวัดพิษณุโลก อุตรดิตถ์ สุโขทัย) มีปริมาณผู้ใช้งานพอสมควร การเดินทางในกรณีท่องเที่ยวส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวจะเน้นในการเดินทางแบบรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งจังหวัดพิจิตรมีรถโดยสารไม่ประจำทางอยู่ 2 ประเภทได้แก่ รถบัส

มีผู้ประกอบการรายใหญ่ดำเนินการอยู่ มีรถประมาณ 20 คัน และผู้ประกอบการรายย่อย รถตู้ (ป้ายฟ้า) มีผู้ประกอบการประมาณ 200 รายซึ่งมีปริมาณเพียงพอที่จะให้บริการประชาชนในพื้นที่เพื่อนเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในส่วนของรถโดยสารประจำทางขนส่งจังหวัดพิจิตรมีแนวคิดที่จะสร้างเส้นทางขึ้นมาใหม่ในพื้นที่เทศบาลเมืองพิจิตร โดยจะครอบคลุมไปยังสถานที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ตลาด ศาลากลาง ห้างสรรพสินค้า วัดท่าหลวง เป็นต้น ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการ ส่วนรถบรรทุกจะแบ่งเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคลป้ายขาวดำ และรถบรรทุกไม่ประจำทางป้ายเหลือง รถบรรทุกส่วนบุคคลส่วนใหญ่ผู้ประกอบการที่เป็นโรงสีจะเป็นเจ้าของไว้ใช้ในกิจการของตนเอง ดังนั้นจึงเป็นโครงสร้างหลักที่ใช้ในภาคการเกษตร ภาคค้าปลีก สินค้าบริโภคในจังหวัดพิจิตร ส่วนหนึ่งมีผู้ประกอบการที่ขออนุญาตเป็นรถส่วนบุคคลมีปริมาณที่สามารถขับเคลื่อนในพื้นที่ได้ และก็มีรถบรรทุกไม่ประจำทางบางส่วน สำนักงานกรมการขนส่งทางบกพยายามมุ่งมั่นที่จะพัฒนาให้ผู้ประกอบการรถส่วนบุคคลที่นำไปใช้รับจ้างหันมาเปลี่ยนประเภทรถให้ตรงตามลักษณะให้เป็นรถบรรทุกไม่ประจำทาง พร้อมทั้งยังส่งเสริมรถบรรทุกไม่ประจำทางให้ได้รับมาตรฐานทั้งด้านการบริหารจัดการตัวรถและความปลอดภัย

โครงข่ายโลจิสติกส์ มีการดำเนินการในเรื่องของการสร้างสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งมีอยู่ที่จังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดพิษณุโลก แต่ถ้ามีการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดพิจิตรเองก็สามารถทำให้เกิดศูนย์กระจายสินค้าทางการเกษตร เพราะพิจิตรเองก็เป็นศูนย์กลางที่จะเป็นโครงข่ายในพื้นที่ หรือเป็นการรับต่อสินค้าจากที่อื่น เพื่อให้เกิดความคล่องตัว หรือจะเป็นในเรื่องของโลจิสติกส์ด้านอื่น ๆ จังหวัดพิจิตรก็มีศักยภาพเพียงพอ เป็นพื้นที่ที่รถวิ่งผ่านไปจังหวัดทางภาคเหนือ ในส่วนของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมมีการพัฒนาเส้นทางสายหลักทั้งสาย 11 เพิ่มช่องทางเป็น 4 ช่องทางจราจร และสาย 117 มีการปรับปรุงเส้นทาง โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่มีการขยายจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรในหลายเส้นทาง ทั้งเส้นทางในพื้นที่จังหวัดพิจิตร และเส้นทางที่เชื่อมจากภาคกลางไปภาคเหนือ จังหวัดพิจิตรพื้นที่ที่เหมาะสมจึงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นจุดพักรถเพิ่มเติม ได้แก่ อำเภอวชิรบารมี เพราะในตัวอำเภอมีความเจริญและมีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางเชื่อมจุดสำคัญ

7) ด้านอื่น ๆ

- พิจิตรเป็นเมืองเกษตร เมืองเล็กแต่น่ารัก
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีดิจิทัล
- ปัญหาการพัฒนามาตรฐานอินทรีย์ และเกษตรปลอดภัย
- ปัญหาภัยแล้ง
- ปัญหาเรื่องการตลาด และคุณภาพของสินค้า
- คำจำกัดความจังหวัดพิจิตร คือ เมืองเล็กแต่น่ารัก

4.11.4 จังหวัดอุทัยธานี

คณะผู้วิจัยได้จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จังหวัดอุทัยธานี ในแต่ละด้านประกอบไปด้วย 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ และ 7) ด้านอื่น ๆ สามารถสรุปได้ดังต่อนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ

จังหวัดอุทัยธานีเศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยภาคการเกษตรเป็นสำคัญ

2) ด้านการเกษตร

จังหวัดอุทัยธานีมีศักยภาพในด้านการเกษตร และเกษตรอินทรีย์ แต่ยังคงประสบกับปัญหาคือสภาพพื้นที่ของจังหวัดอุทัยธานีมีลักษณะที่สูงไล่ลงมาที่ต่ำ ทำให้ลักษณะภูมิประเทศมีความหลากหลายมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ ฝั่งพื้นที่สูงได้แก่ด้านตะวันตก คือ บ้านไร่ ลานสัก ห้วยคต สภาพภูมิประเทศเป็นป่าเขาเหมาะกับการปลูกพืชไร่ มีศักยภาพในการปลูกพืชไร่เชิงเดี่ยว เช่น อ้อย มัน ข้าวโพด และไม้ผลได้แก่ ทุเรียน มะม่วง เงาะ มังคุด ลองกอง สัปปะรด โดยเฉพาะทุเรียนบ้านไร่มีรสชาติกลมกล่อม หวาน มัน เนื้อนุ่ม ไม่หวานมาก ซึ่งในอนาคตจะเสนอเป็นสินค้า GI ของจังหวัด และกำลังขยายพื้นที่ปลูกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนตอนกลางของจังหวัดอุทัยธานีได้แก่ ทับทัน หนองฉาง สว่างอารมณ์ เหมาะกับการปลูกพืชไร่และข้าวซึ่งมีผลผลิตค่อนข้างสูง สำหรับลุ่มแม่น้ำสะแกกรังจะมีวิถีชีวิตชาวแพลุ่มน้ำสะแกกรัง ในส่วนของภาคการเกษตรมักพบกับปัญหาน้ำท่วมกับน้ำแล้ง ซึ่งเป็นเช่นนี้มาตลอด พื้นที่ชลประทานของจังหวัดมีประมาณ 10-13% นอกนั้นเป็นพื้นที่อาศัยน้ำฝน ปลาแรดซึ่งเป็นสินค้า GI ได้รับการขึ้นทะเบียนของจังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดอุทัยธานีเป็นเมืองสมุนไพร โดยเฉพาะในเขตโรงแรม รีสอร์ทต่าง ๆ จะทำเป็นลักษณะกึ่งสปา มีโรงเรือนปลูกกัญชาประมาณ 16 แห่ง เป็นกลุ่มปลูกพืชสมุนไพร รวมกลุ่มกันเป็นแหล่งผลิตสมุนไพร

3) ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดอุทัยธานีมีอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ มีโรงงานน้ำตาล มีพืชอุตสาหกรรมเช่น อ้อย ข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ ทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปพืชผลทางการเกษตร ไม่สามารถตั้งโรงงานแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรได้ เนื่องจากกฎหมายยังไม่รองรับ โรงงาน 4 ส่งผลให้ในแต่ละอำเภอไม่สามารถตั้งคลังสินค้า (Warehouse) ได้ ไม่สามารถตั้งโรงงานผลิตที่มีแรงม้าเกินกว่าที่กำหนดได้ ทำให้จังหวัดอุทัยธานีต้องผลิตวัตถุดิบทางการเกษตรให้กับจังหวัดอื่น ทั้ง ๆ ที่ผลผลิตทางการเกษตรมีจำนวนมาก

4) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

จังหวัดอุทัยธานีได้ประกาศเป็นเมืองอนุรักษ์ (เมืองเก่า) ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาเที่ยวในจังหวัดอุทัยธานีได้ เพื่อมาสัมผัสการดำรงอนุรักษ์ไว้ในเรื่องของวัฒนธรรมดั้งเดิมหรือชุมชนดั้งเดิม โดยจังหวัดอุทัยธานีแบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 จะอยู่ในเขตอนุรักษ์เมืองเก่า และส่วนที่ 2 เป็นเขต

มรดกโลกเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้งซึ่งเป็นหนึ่งในไฮไลท์ของจังหวัดอุทัยธานี แหล่งท่องเที่ยวมีความหลากหลายได้แก่ ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ท่องเที่ยววิถีชุมชน แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญได้แก่ห้วยขาแข้งและลุ่มแม่น้ำสะแกกรัง และสิ่งที่ทางจังหวัดอุทัยธานีต้องการพัฒนาคือการท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่ผสมผสานการเกษตรและการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน ในส่วนที่พักจะเน้นความเป็นธรรมชาติ พักแล้วได้ทานอาหารปลอดภัยหรืออาหารอินทรีย์ การอบ การสปา โดยมีสมุนไพรเป็นตัวเชื่อม อีกทั้งต้องมีการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดอุทัยธานีให้เป็นที่รู้จัก ควรยึดถือความเป็นเอกลักษณ์และอัตลักษณ์ เมืองที่มีความเด่นในเรื่องของชนเผ่าวิถีชุมชนไว้

ด้านสาธารณสุข มีภารกิจ 2 ส่วนได้แก่ 1. การดำเนินการเกี่ยวกับโรคติดเชื้อโควิด 19โดยใช้รูปแบบการบริหารตามที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนดเป็นหลักและมีการปรับปรุงบางส่วนให้สอดรับกับบริบทของพื้นที่ และ 2. เรื่องสังคมผู้สูงอายุ ในอนาคตจังหวัดอุทัยธานีได้เตรียมความพร้อมในส่วนของความรับผิดชอบเรียบร้อยแล้ว

5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จังหวัดอุทัยธานีมีความหลากหลายทางด้านชนชาติ ความโดดเด่นเรื่องชีวิตลุ่มน้ำสะแกกรัง ชนเผ่าในเขตอำเภอบ้านไร่ ลานสัก ห้วยคต ซึ่งได้มีมติเป็นเขตคุ้มครองวัฒนธรรมกระเหรี่ยงภูเหม็น ซึ่งเป็นชนเผ่าที่ต้องอนุรักษ์ไว้ มีวิถีชีวิต มีพื้นที่ 15,000 ไร่

จังหวัดอุทัยธานีมีผืนป่าที่ใหญ่มากได้แก่ห้วยขาแข็ง แต่น้ำที่ตกจากห้วยขาแข็งไม่ได้มาที่จังหวัดอุทัยธานี เพราะจังหวัดไม่มีแหล่งกักเก็บน้ำ มีเขื่อนน้อย เช่น เขื่อนทับเสลากักเก็บน้ำได้ 160 ล้านลูกบาศก์เมตรแต่ไม่เคยมีน้ำเต็มเขื่อน ถ้าน้ำเต็มเขื่อนสามารถใช้น้ำได้เพียง 11%เท่านั้น และเขื่อนห้วยขุนแก้วเก็บได้ 60 ล้านลูกบาศก์เมตรน้ำไม่เคยเต็มเขื่อนเช่นกันเพราะฝนไม่ค่อยตกทางเหนือเขื่อน ซึ่งสิ่งนี้เป็นปัญหาของทางจังหวัดเป็นอย่างมาก

6) โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จังหวัดอุทัยธานีมีอุปสรรคในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเนื่องจากจังหวัดอุทัยธานีมีความหนาแน่นของประชากรน้อย โดยจังหวัดอุทัยธานีมีความหนาแน่นของประชากร 49 คนต่อตารางกิโลเมตร แต่ภาคเหนือตอนล่าง 2 มีจำนวนประชากร 90 คนต่อตารางกิโลเมตร ทำให้เป็นอุปสรรคพอสมควรในจังหวัดที่มีความหนาแน่นของประชากรน้อย จะมีต้นทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สูง ซึ่งการพัฒนาไม่ว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูง สนามบิน อื่น ๆ ไม่เคยมีโครงการในพื้นที่จังหวัดอุทัยธานี แต่มีอีกหนึ่งเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ขึ้นมาจากฝั่งตะวันตกทางทวาย ขึ้นมาเพชรบุรี ราชบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี อุทัยธานี กำแพงเพชร ตาก (แม่สอด) แต่ก็ยังไม่ได้รับการพัฒนาในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จังหวัดอุทัยธานีมีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวและคมนาคมคือ แหล่งท่องเที่ยวที่ติดถนนหลักเช่นวัดท่าซุง เดิมจะมีรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพถึงอุทัยธานีแต่ไม่ได้ผ่านหน้าวัดท่าซุง แต่ในขณะนี้ทางสำนักงานขนส่งไทยอยู่ระหว่างการผลักดันให้เป็นเส้นทางที่แยกจากทาง

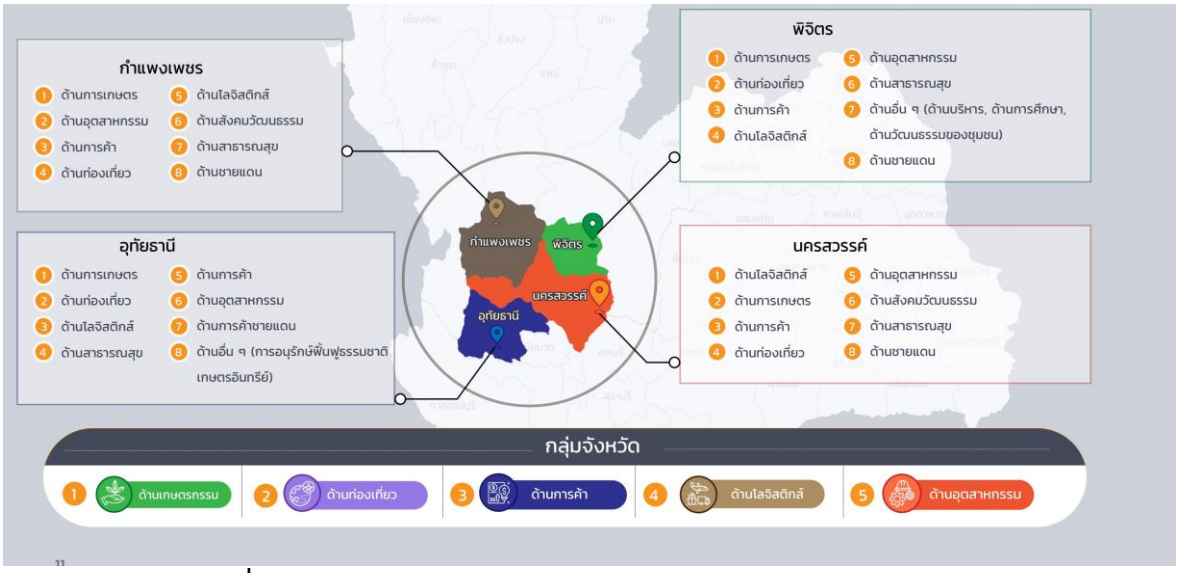
กรุงเทพผ่านชัยนาท ผ่านอำเภอมโนรมย์ ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านวัดท่าซุง ขณะนี้ได้ให้ผู้ประกอบการทดลองเดินรถอยู่ แต่ถ้าแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่ได้ติดถนนสายหลัก ซึ่งอาจอยู่ลึกจากถนนสายหลัก ในส่วนนี้ยังไม่มีการกำหนดเส้นทางเดินรถประจำทางเนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวมีจำนวนไม่มาก อาจจะต้องใช้ลักษณะเช่าเหมารถไม่ประจำทางไป สำหรับรถบรรทุกขนส่งสินค้า แยกเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกรับจ้าง รถบรรทุกส่วนบุคคลจะกระจายไป รถบรรทุกไม่ประจำทางหรือรถบรรทุกป้ายเหลืองมีรายใหญ่ 3 ราย อยู่ที่อำเภอบ้านไร่ บริษัทบุญส่งเสริมทรานสปอร์ตจำกัด จะให้บริการขนส่งสินค้าไปยังต่างจังหวัดด้วย

7) ด้านอื่น ๆ

- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- อุปสรรคในเรื่องพื้นที่ตั้งของจังหวัด

4.12 การจัดลำดับความสำคัญด้านศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการลงพื้นที่ การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการแบบสอบถามทาง Google form จำนวน 390 กลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังนี้ ลำดับที่ 1ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว, ลำดับที่ 3 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่4ด้านการค้าและเศรษฐกิจ ลำดับที่ 5 ด้านอุตสาหกรรม ลำดับที่ 6 ด้านสุขภาพ ลำดับที่ 7 ด้านชายแดน และลำดับที่ 8 ด้านอื่น ๆ ประกอบไปด้วย ด้านการบริการ ด้านการศึกษาและวัฒนธรรมวิถีชุมชน ตามลำดับ แสดงดังภาพที่ 19



ภาพที่ 19 ลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

4.12.1 การจัดลำดับความสำคัญด้านศักยภาพของจังหวัดนครสวรรค์

คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยรายจังหวัด โดยใช้การสแกน QR CODE และร่วมกันตอบแบบสอบถามผ่านทาง Google form จากผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุมและการแจกแบบสอบถาม ทั้งหมดจำนวน 125 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกเป็น แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 37 ชุดและแบบสอบถามแบบปกติ จำนวน 88 ชุด เพื่อการลำดับความสำคัญศักยภาพในด้านต่าง ๆ เพื่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์)

โดยได้มีฉันทามติในที่ประชุมรวมทั้งการประมวลผลจากกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามอันได้แก่ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของจังหวัดนครสวรรค์ดังนี้ ลำดับที่ 1 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 2 ด้านการเกษตร ลำดับที่ 3 ด้านการค้า ลำดับที่ 4 ด้านการท่องเที่ยว ลำดับที่ 5ด้านอุตสาหกรรม ลำดับที่ 6 ด้านสังคมและวัฒนธรรม ลำดับที่ 7 ด้านสาธารณสุข และ ลำดับที่ 8 ด้านชายแดน ตามลำดับ

4.12.2 การจัดลำดับความสำคัญด้านศักยภาพของจังหวัดกำแพงเพชร

คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยรายจังหวัด โดยใช้การสแกน QR CODE และร่วมกันตอบแบบสอบถามผ่านทาง Google form จากผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุมและการแจกแบบสอบถาม ทั้งหมดจำนวน 85 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกเป็น แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 25 ชุดและแบบสอบถามแบบปกติ จำนวน 60 ชุด เพื่อการลำดับความสำคัญศักยภาพในด้านต่าง ๆ เพื่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดแพงเพชร)

โดยได้มีฉันทามติในที่ประชุมรวมทั้งการประมวลผลจากกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามอันได้แก่ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของจังหวัดกำแพงเพชรดังนี้ ลำดับที่ 1ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านอุตสาหกรรมลำดับที่ 3 ด้านการค้า ลำดับที่ 4 ด้านการท่องเที่ยว ลำดับที่ 5ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 6 ด้านสังคมและวัฒนธรรม ลำดับที่ 7 ด้านสาธารณสุข และ ลำดับที่ 8 ด้านชายแดน ตามลำดับ

4.12.3 การจัดลำดับความสำคัญด้านศักยภาพของจังหวัดพิจิตร

คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยรายจังหวัด โดยใช้การสแกน QR CODE และร่วมกันตอบแบบสอบถามผ่านทาง Google form จากผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุมและการแจกแบบสอบถาม ทั้งหมดจำนวน 95 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกเป็น แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 28 ชุดและแบบสอบถามแบบปกติ จำนวน 67 ชุด เพื่อการลำดับความสำคัญศักยภาพในด้านต่าง ๆ เพื่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดพิจิตร)

โดยได้มีฉันทามติในที่ประชุมรวมทั้งการประมวลผลจากกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามอันได้แก่ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของจังหวัดพิจิตรดังนี้ ลำดับที่ 1ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านท่องเที่ยว ลำดับที่ 3 ด้านการค้า ลำดับที่ 4 ด้านการโลจิสติกส์ ลำดับที่ 5ด้านอุตสาหกรรม ลำดับที่ 6 ด้านสาธารณสุข ลำดับที่ 7 ด้านอื่น ๆ (ด้านการบริการ,ด้านการศึกษา,ด้านพัฒนาวิถีชุมชน) และ ลำดับที่ 8 ด้านชายแดน ตามลำดับ

4.12.4 การจัดลำดับความสำคัญด้านศักยภาพของจังหวัดอุทัยธานี

คณะผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยรายจังหวัด โดยใช้การสแกน QR CODE และร่วมกันตอบแบบสอบถามผ่านทาง Google form จากผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุมและการแจกแบบสอบถาม ทั้งหมดจำนวน 85 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกเป็น แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 20 ชุดและแบบสอบถามแบบปกติ จำนวน 65 ชุด เพื่อการลำดับความสำคัญศักยภาพในด้านต่าง ๆ เพื่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุทัยธานี)

โดยได้มีฉันทามติในที่ประชุมรวมทั้งการประมวลผลจากกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามอันได้แก่ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของจังหวัดอุทัยธานีดังนี้ ลำดับที่ 1ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านท่องเที่ยว ลำดับที่ 3 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 4 ด้านสาธารณสุข ลำดับที่ 5ด้านการค้า ลำดับที่ 6 ด้านอุตสาหกรรม ลำดับที่ 7 ด้านการค้าชายแดน และ ลำดับที่ 8 ด้านอื่น ๆ (ด้านการอนุรักษ์ฟื้นฟูธรรมชาติ,เกษตรอินทรีย์ วิถีชาวบ้าน) ตามลำดับ

ภาพที่ 20 ตำแหน่ง (Position) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จากการลงพื้นที่ การประชุมรับฟังความคิดเห็น และแบบสอบถามทาง Google form เกี่ยวกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ผลการวิเคราะห์ตำแหน่ง (Position) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 คือ

ศูนย์กลางสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม การท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมล้ำค่า ยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างมั่นคง มั่นคั่ง ยั่งยืน โดยทำการวิเคราะห์แยกตามรายจังหวัด ดังนี้ จังหวัดนครสวรรค์ เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางด้านการดูแลสุขภาพ ระบบขนส่งและศูนย์กลางการกระจายสินค้า จัดการศึกษาและฝึกอบรมเพื่อความก้าวหน้าในอนาคต ประสบการณ์ ท่องเที่ยว เมืองแห่งความสุข เกษตรอินทรีย์ และเชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ พัฒนาเมืองแห่งดิจิทัลเพื่อการพาณิชย์ จังหวัดพิจิตร เหมาะสมกับการเป็นเกษตรสร้างมูลค่า อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง เศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ จังหวัดกำแพงเพชร เหมาะสมกับเกษตรปลอดภัย แหล่งผลิตพลังงานทดแทน พืชพลังงาน การท่องเที่ยวมรดกโลก และจังหวัดอุทัยธานีเหมาะสมกับเกษตรปลอดภัย แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและมรดกโลก ห้วยขาแข้ง โดยยังคงให้ความสำคัญกับเกษตรกรรม การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ การค้าการลงทุน อุตสาหกรรม และบริการสุขภาพ

บทที่ 5
การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

การศึกษาวิเคราะห์นโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และเป็นการทดลองนำเอาร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษไปรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อทราบว่าร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ที่มีอยู่ และอาจจะต้องมีขึ้นเมื่อได้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษได้จริงหรือไม่ ในส่วนของการนำเสนอข้อมูลการวิจัยในบทนี้จะได้แยกออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ ส่วนที่ 1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน และ ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน

- นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน
- กฎหมายเฉพาะ กฎหมายพิเศษและองค์กรที่เกี่ยวกับการจัดตั้งและส่งเสริมการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบัน
- ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบาย กฎหมายและการทำงานขององค์กรในปัจจุบันในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 เพื่อการส่งเสริมสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

5.2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในพื้นที่

- เสียงสะท้อนของคนในพื้นที่ต่อร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ ประเด็นที่ควรเพิ่มเติม
- ข้อจำกัดของพื้นที่(ทางกฎหมาย/ ทางสังคม)และข้อเสนอแนะในการนำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษมาใช้ในพื้นที่

ซึ่งข้อมูลทั้งหมดที่นำเสนอในบทนี้ผู้วิจัยมุ่งนำเสนอให้เห็นว่า นโยบายระดับชาติของไทยในปัจจุบันให้ความสำคัญกับเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยปรากฏอยู่ในทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แต่มุ่งเน้นการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษที่พื้นที่ชายแดน และพื้นที่ติดกับท่าเรือขนส่งทางทะเล ไม่ได้มุ่งสร้างให้พื้นที่ส่วนในของประเทศที่ไม่ติดทะเล (INLAND AREA) เป็นเขตพัฒนาพิเศษ ทำให้แผนพัฒนาในทั้งระดับภูมิภาค กลุ่มจังหวัด และจังหวัดในพื้นที่ที่ไม่ติดทะเลและไม่ติดชายแดนของไทย ไม่มีการวางแผนรองรับการจัดตั้งจังหวัดนั้น ๆ ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ ใน

ส่วนกฎหมายและองค์กรตลอดจนแนวปฏิบัติของทางราชการจะเห็นว่ารัฐไทยเป็นรัฐเดี่ยวดังนั้น กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันจึงใช้บังคับทั้งประเทศ เว้นกฎหมายที่เป็นกฎหมายเฉพาะ ซึ่งไม่ปรากฏในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง คงมีเพียงปัญหาการปฏิบัติราชการในท้องที่ซึ่งขาดการบูรณาการและอาจเป็นอุปสรรคขัดขวาง ทำให้การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษช้าออกไป หรือ ขัดขวางการดำเนินงานเขตพัฒนาพิเศษที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ในส่วนปัญหาที่คนในพื้นที่กังวล คือ การขาดมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนา การบูรณาการการทำงานของภาครัฐ ความเหลื่อมหล่ำระหว่างนักลงทุนในพื้นที่และนักลงทุนภายนอก ท้ายสุดการศึกษาการนำร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษไปปรับกับปัญหาของพื้นที่และรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่พบว่า ร่างกฎหมายที่ถูกยกร่างมาโดยคณะวิจัยในระยะที่ 1 นั้นสามารถช่วยแก้ปัญหาในพื้นที่ได้ แต่ควรมีการปรับปรุงเพิ่มเติมในบางจุด

5.1 การประเมินนโยบายกฎหมายและองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน

การศึกษาในส่วนนี้ผู้วิจัยจะได้นำเสนอข้อมูลสามส่วนคือ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง กฎหมายและองค์กรที่เกี่ยวกับการพัฒนาภาคเหนือตอนล่าง ตอลดจนปัญหาของนโยบาย กฎหมายและองค์กรที่มีอยู่ซึ่งเกี่ยวกับการพัฒนา ทั้งนี้เพื่อจะทราบว่า ปัญหาในพื้นที่มีอยู่อย่างไรและกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาในปัจจุบันมีปัญหาอะไร เพื่อนำไปวิเคราะห์ในส่วนที่สองของบทนี้ให้เห็นว่าหากมีการนำร่างกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษมาบัญญัติและใช้บังคับจะเกิดช่วยแก้ปัญหาในพื้นที่ได้อย่างไร ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในเนื้อหาของบทในส่วนที่ 5.2 ต่อไป

5.1.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน

การศึกษานโยบายในส่วนนี้ผู้วิจัยจะได้ศึกษาจากเอกสารนโยบายสี่กลุ่มหลัก คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาภาคเหนือ (แผนภาค แผนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง แผนจังหวัด) และ แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ใช้บังคับระหว่างปี 2560-2564 ประกาศใช้ในเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2559 ได้กล่าวถึงพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างไว้ ใน 3 ประเด็นคือ

1) พัฒนาให้ภาคเหนือตอนล่างเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยในรูปแบบฟาร์มเกษตรอัจฉริยะ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, p. 172)

2) พัฒนาการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบในลุ่มน้ำหลักของภาคโดยเฉพาะในพื้นที่กลุ่ม จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, p. 172)

3) ทำโครงการส่งเสริมเกษตรปลอดภัยภาคเหนือตอนล่างเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรและเพิ่มรายได้ให้กับเกษตรกร (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 172)

ในส่วนเรื่องเขตพัฒนาพิเศษนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 กล่าวถึงประเด็นเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษในภาพกว้างๆ ในประเด็นต่างๆ เช่น การจัดการน้ำ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) การพัฒนาโครงข่ายทางถนนระหว่างเมือง (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 158) การอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และการกำหนดแผนงานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 188) การผลักดันนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษให้เป็นรูปธรรม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) และสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นรูปธรรม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) และมุ่งเน้นไปที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจที่มีอยู่แล้ว เช่น เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายฝั่งภาคตะวันออกและ เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนเท่านั้น (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) โดยไม่ได้มีแผนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในบริเวณอื่นของประเทศ โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างแต่อย่างไร

ในด้านกฎหมาย ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้กล่าวถึงบางประเด็นที่เกี่ยวข้องกับที่เกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และเกี่ยวกับพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ดังนี้

- ยอมรับปัญหาของกฎหมายปัจจุบัน ที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิผล และกฎระเบียบต่างๆ ล้าสมัยไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลง กฎหมายที่ยังไม่เอื้อต่อการสร้างและพัฒนานวัตกรรม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- การใช้มาตรการทางกฎหมายและภาษีในการควบคุมและส่งเสริมอาหารและผลิตภัณฑ์ที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เติบโตและสนับสนุนภาคการผลิต เน้นการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ และศักยภาพของพื้นที่ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 17)

- ปรับปรุงมาตรการด้านกฎหมายและด้านภาษีที่ส่งเสริมผู้ประกอบการให้มีนวัตกรรมการผลิตอาหารและเครื่องดื่มที่เป็นประโยชน์ต่อสุขภาพและเป็นทางเลือกแก่ผู้บริโภคการติดฉลากโภชนาการบนบรรจุภัณฑ์อาหารที่เข้าใจง่าย รวมทั้งควบคุมการโฆษณาประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ที่มีผลเสียต่อสุขภาพ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 70)

- ปรับปรุงปัจจัยทางกฎหมาย กฎ ระเบียบให้เกิด การแข่งขันที่เป็นธรรม เพื่อให้ประชากรทุกกลุ่มมีโอกาสเข้าถึงบริการของรัฐและทรัพยากรอย่างเท่าเทียมกัน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 78)

- การกำกับดูแลให้มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อรักษาคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรให้ทันสมัย เช่น กฎหมายด้านสารเคมี กฎหมายด้านสหกรณ์ กฎหมายด้านปฏิรูปที่ดิน กฎหมายด้านอาหาร และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานสินค้าเกษตร เป็นต้น (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เอื้อให้เกิดอุตสาหกรรมสำหรับอนาคต (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย จัดทำและบังคับใช้มาตรฐานด้านการท่องเที่ยว (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 94)

- ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรมและอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน ตลอดจนการดำเนินธุรกิจของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, หน้า 96)

- บังคับใช้และอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำเพื่อให้เกิดความมั่นคง สมดุล และยั่งยืน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- ปรับปรุงกฎหมายและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศให้สามารถรองรับพันธกรณีระหว่างประเทศด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- แก้ไขกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินให้ครอบคลุมทุกประเภทของระบบการบริหารราชการแผ่นดิน ตลอดจนกำหนดแนวทางที่เหมาะสมในการถ่ายโอนบุคลากรจากส่วนกลางไปยังส่วนท้องถิ่นให้คล่องตัวมากขึ้น (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- แก้ไขพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ ให้ส่งเสริมการจัดสรรงบประมาณแบบบูรณาการ และงบประมาณเชิงพื้นที่ ให้จังหวัด กลุ่มจังหวัด และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

- พัฒนากฎหมายและแนวทางการเพิ่มรายได้ที่ไม่ใช่ภาษีขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควบคู่กับการยกระดับมาตรฐานการให้บริการสาธารณะ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

จะเห็นว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในมิติด้านกฎหมายนั้นสนับสนุนให้เกิดมีเขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคเหนือตอนล่าง 2 นี้ เพราะมีแผนการรองรับขยายขนาดเมืองตลอดจนส่งเสริม

การเกษตร การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมสำหรับอนาคตและการบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในประเด็นการปรับปรุงกฎหมายด้านการเกษตรและอาหารนี้จะเข้ามาสนับสนุนส่งเสริมให้พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างมีธุรกิจการเกษตรที่ได้มาตรฐานมีคุณภาพ และมีธุรกิจการขนส่ง โลจิสติกที่ได้มาตรฐานสากล ผู้วิจัยมีข้อสังเกตว่าการที่รัฐบาลเน้นเรื่องการทำการเกษตรที่มีคุณภาพ รวมทั้งมาตรฐานอาหารที่มีคุณภาพนั้น ควรมีแผนการประชาสัมพันธ์ให้เกษตรกร หรือนักลงทุนในธุรกิจการเกษตรและธุรกิจอาหารทราบถึงประเภทของพืชผลทางการเกษตรและอาหารที่รัฐบาลต้องการควบคุมมาตรฐานและส่งเสริมด้วย

ข) แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี จัดทำแล้วเสร็จในวันที่ 8 ตุลาคม 2561กำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทยว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยแบ่งประเด็นยุทธศาสตร์ของชาติ ออก เป็น 6 ด้าน ได้แก่

1) ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย

2) ขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจ และการกระจายรายได้

3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ

4) ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม

5) ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ

6) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561)

ซึ่งจะคล้ายกับประเด็นที่กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ จะสั้นกว่า

แม้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มิได้กล่าวถึง พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้กล่าวถึง เขตเศรษฐกิจพิเศษ ไว้ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ข้อ 4.4.2 ว่า “สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน” (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561)

ซึ่งจะเห็นได้ว่า รัฐบาลไทยปัจจุบันให้ความสำคัญ กับแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเขตและใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษพัฒนาพื้นที่ตลอดจนคุณภาพชีวิตของคนบริเวณชายแดนของไทย และมุ่งส่งเสริมให้ใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเชื่อมโยงกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษให้ประสบความสำเร็จ (Zeng, 2015), (น่อมถนอม, 2562) แต่มีข้อควรสังเกตว่าแนวคิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของไทยนั้นกระจุกตัวอยู่เฉพาะพื้นที่ชายแดนที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือต่อกับสถานีขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่เท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงแนวคิดการทำให้พื้นที่ทุกจังหวัดของไทยเป็นเขตพัฒนาพิเศษ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมีแนวความคิดในการขยายโอกาสทางธุรกิจเกษตร อุตสาหกรรมสู่หัวเมืองในภูมิภาค เห็นได้จากแผนยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันข้อ 4.4.3 ที่กล่าวว่า

“4.4.3 เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทยส่งเสริมการพัฒนาในเชิงพื้นที่ พัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง และสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านเพื่อส่งเสริมการสร้างคลัสเตอร์ของเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ภายใต้ระบบนิเวศที่เอื้อต่อการสร้างนวัตกรรมซึ่งมีมหาวิทยาลัยแต่ละภูมิภาค สถาบันการศึกษาท้องถิ่น และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมเป็นแรงขับเคลื่อน การยกระดับจังหวัดสำคัญเป็นเมืองเศรษฐกิจประจำภาค เพื่อเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาคที่เชื่อมต่อกับเมืองเศรษฐกิจอื่นและเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน และกระจายศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภาคต่าง ๆ ของไทย การสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านโดยอาศัยความได้เปรียบที่แตกต่างกันของแต่ละจังหวัด ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาคลัสเตอร์ของเกษตรอุตสาหกรรมและบริการ พร้อมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ เพื่อให้เมืองเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดการลงทุนใหม่ โดยการส่งเสริมให้เมืองเป็นเจ้าภาพจัดเทศกาลความคิดสร้างสรรค์และวัฒนธรรมระดับสากล โดยให้ความสำคัญกับการใช้มหาวิทยาลัยในแต่ละภูมิภาค และสถาบันการศึกษาท้องถิ่น ขับเคลื่อนองค์ความรู้ด้านนวัตกรรม เพื่อให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาค” (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561)

ซึ่งแนวคิดเรื่องเมืองเศรษฐกิจ การสร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทยให้มีการพัฒนาเชิงพื้นที่ เป็นแนวคิดที่ดี และอาจส่งเสริมให้พื้นที่ต่างๆ กลายเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีได้ แม้เมืองนั้นจะไม่ประสบความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษก็ตาม ยิ่งกว่านั้นแผนดังกล่าวนี้ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนามหาวิทยาลัยระดับภูมิภาคตลอดจนสถาบันการศึกษาท้องถิ่นให้ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละท้องที่โดยใช้นวัตกรรม นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ข้อ 1 ล้วนเป็นแผนที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในภาคเหนือตอนล่างทั้งสิ้น เห็นได้จาก การกำหนดยุทธศาสตร์ในการสร้างศักยภาพในการแข่งขันผ่านการสร้างการเกษตรสร้างมูลค่า การวางยุทธศาสตร์ในเรื่องอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ซึ่งรวมไว้ทั้งโลจิสติกส์ และการสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ซึ่งสิ่งที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ เป็นสิ่งซึ่ง

สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด และความต้องการของคนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ยิ่งกว่านั้นแนวคิดในแผนยุทธศาสตร์ฯ อีกหลายแนวคิดที่หากได้ทำให้เกิดขึ้นได้จริงแล้วจะกลายเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ อันได้แก่

ในส่วนยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) 4.4.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ 4.5 พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ 4.5.1 สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ 4.5.2 สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน 4.5.3 สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด 4.5.4 สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล 4.5.5 ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

ในส่วนยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) 4.2 การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต 4.3 ปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ ๒๑ 4.4 การตระหนักถึงพหุปัญญาของมนุษย์ที่หลากหลาย 4.4.3 การดึงดูดกลุ่มผู้เชี่ยวชาญต่างชาติและคนไทยที่มีความสามารถ ในต่างประเทศให้มาสร้างและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมให้กับประเทศ

ในส่วนยุทธศาสตร์ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) 4.1 การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ, 4.1.3 กระจายการถือครองที่ดินและการเข้าถึงทรัพยากรม 4.1.4 เพิ่มผลิตภาพและคุ้มครองแรงงานไทย ให้เป็นแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพและความริเริ่มสร้างสรรค์มีความปลอดภัยในการทำงาน 4.1.5 สร้างหลักประกันทางสังคมที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับคนทุกช่วงวัย ทุกเพศภาวะและทุกกลุ่ม 4.2 การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจสังคม และเทคโนโลยี, 4.2.1 พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในภูมิภาค, 4.2.2 กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดในมิติต่าง ๆ, 4.2.4 ปรับโครงสร้างและแก้ไขกฎหมายระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อวาง ระบบและกลไกการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด, 4.2.5 สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูลความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรม, 4.2.6 การพัฒนากำลังแรงงานในพื้นที่ อย่างไรก็ตามแผนยังขาดการเน้นการสร้างให้แรงงานสามารถแก้ปัญหาในพื้นที่ของตนเองได้ รวมทั้งต้องพัฒนาแรงงานให้สามารถกลายเป็นผู้ประกอบการได้ 4.3.3 สนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชา สังคมและภาคประชาชน 4.3.6 สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสร้างสรรค์เพื่อรองรับ สังคมยุคดิจิทัล 4.4 การเพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนา การพึ่งตนเองและการ จัดการตนเอง

ในส่วนยุทธศาสตร์ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) 4.1 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว 4.1.1 เพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจฐานชีวภาพให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการ สร้างความสามารถในการแข่งขัน 4.1.2 อนุรักษ์และฟื้นฟูความหลากหลายทางชีวภาพในและนอกถิ่นกำเนิด 4.1.3 อนุรักษ์และฟื้นฟูแม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติทั่วประเทศ 4.3 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

4.4 พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็น เมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง 4.5 พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4.5.1 พัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำ ของประเทศ 4.5.2 เพิ่มผลิตภาพของน้ำทั้งระบบในการใช้น้ำอย่างประหยัด รู้คุณค่า และสร้าง มูลค่าเพิ่มจากการใช้น้ำให้ทัดเทียมกับระดับสากล 4.5.5 พัฒนาความมั่นคงด้านการเกษตรและอาหารของประเทศและชุมชน ในมิติปริมาณ คุณภาพ ราคาและการเข้าถึงอาหาร 4.6.2 พัฒนาเครื่องมือ กลไกและระบบยุติธรรม และระบบประชาธิปไตย สิ่งแวดล้อม

ในส่วนยุทธศาสตร์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) 4.1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่าง สะดวกรวดเร็ว โปร่งใส 4.1.1 การให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับ แนวหน้าของภูมิภาค 4.1.2 ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการ นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ 4.2 ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยง การพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ 4.2.2 ระบบการเงินการคลังประเทศสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 4.3 ภาครัฐมีขนาดเล็กลงเหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วน มีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ 4.3.2 ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ 4.3.3 ส่งเสริมการกระจายอำนาจและสนับสนุนบทบาทชุมชนท้องถิ่นให้องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีสมรรถนะสูง ตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล 4.4.2 พัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย

ในส่วนยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580, 2561) ข้อ 4.1.4 เพิ่มผลิตภาพและคุ้มครองแรงงานไทย ให้เป็นแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพ และความริเริ่มสร้างสรรค์ มีความปลอดภัยในการทำงาน 4.1.3 กระจายการถือครองที่ดินและการเข้าถึงทรัพยากร 4.2.4 ปรับโครงสร้างและแก้ไขกฎหมายระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อวางระบบและกลไกการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด 4.3.3 สนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาสังคมและภาคประชาชน 4.4.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ 4.5 พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ 4.5.1 สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ 4.5.2 สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน 4.5.3 สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด 4.5.4 สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล 4.5.5 ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

อาจกล่าวได้ว่าแม้แผนยุทธศาสตร์ แห่งชาติ 20 ปี จะไม่ได้มุ่งให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษในทุกจังหวัด แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า แนวคิดหลายๆอย่างในแผนนี้ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ในส่วนของภาคเหนือ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เข้ามาส่งเสริมการเป็นพื้นที่ที่รัฐมุ่งส่งเสริมเศรษฐกิจการเกษตร การท่องเที่ยวและการจัดการน้ำอย่างไม่ต้องสงสัย

ค) แผนพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง (แผนภาค แผนกลุ่มจังหวัด)

ในส่วนแผนพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือที่ครบคลุมพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 (กำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี) แผนส่วนใหญ่ อันได้แก่ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564) และแผนพัฒนาของจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งเชื่อมต่อกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดให้พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 นี้เป็นพื้นที่ที่มุ่งเน้นการพัฒนาด้านธุรกิจการเกษตร อุตสาหกรรมเกษตรชีวภาพ และมุ่งเน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยแผนพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างดังกล่าวไม่ได้กล่าวถึงการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเอาไว้ จึงอาจกล่าวได้ว่า รัฐไทยไม่ได้มีแผนงานรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจอื่น ๆ นอกจากพื้นที่ชายทะเลเคยวางแผนไว้แล้ว และพื้นที่ชายแดน ซึ่งนี่เป็นสิ่งที่น่าตั้งคำถามว่าความเป็นธรรมในการพัฒนาของประชาชนอยู่ไหน เพราะประชาชนไทยทั่วประเทศต่างจ่ายภาษีเช่นเดียวกันและควรจะมีสิทธิได้รับการส่งเสริมการพัฒนาเช่นเดียวกัน

แผนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างที่ผู้วิจัยนำมาใช้วิเคราะห์ คือแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2561 – 2565) ฉบับทบทวน ประจำปีงบประมาณ 2564 และ แผนปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ในแผนดังกล่าวมีการระบุปัญหาสำคัญของแต่ละจังหวัดไว้ ดังตารางที่ 24

ตารางที่ 24 ปัญหาและความต้องการของแต่ละจังหวัด

หัวข้อ	ประเด็นปัญหา/ความต้องการ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี	ประเด็นร่วม
1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง ระบบโครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง ขาดการพัฒนาเพื่อรองรับการคมนาคมและการขนส่งสินค้า	✓	✓	✓	✓	
	ปัญหาขาดแคลนน้ำ อุปโภคบริโภค และน้ำเพื่อการเกษตร ในช่วงฤดูแล้งไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน	✓	✓	✓	✓	
	ยังไม่มีไฟฟ้า/กระแสไฟฟ้าดับ/ตกบ่อย ประชาชนไม่มี	✓		✓	✓	

หัวข้อ	ประเด็นปัญหา/ความต้องการ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี	ประเด็นร่วม
	ไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน/ค่าไฟฟ้ามีราคาแพง					
	สัญญาณโทรศัพท์ เครือข่ายยังไม่ครอบคลุม/ไม่มีโทรศัพท์คู่สาย ไม่มีโทรศัพท์สายคู่ การส่งไปรษณีย์ล่าช้าในบางพื้นที่	✓				
	รถประจำาทางไม่เพียงพอ/ค่าขนส่งแพง	✓				
2. ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ปัญหาทางด้านภัยธรรมชาติ เช่น ภัยแล้ง อุทกภัย วาตภัย	✓	✓	✓	✓	4
	น้ำกัดเซาะตลิ่งแม่น้ำน่านแม่น้ำยม ชำรุด			✓		1
	ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่า บุกรุกพื้นที่ป่าไม้เพื่อใช้เป็นพื้นที่ ทำกิน	✓		✓	✓	3
	ขาดศูนย์การจัดขยะรวมในระดับจังหวัด และขาดการจัดการขยะที่ถูกสุขอนามัย และการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการจัดการขยะอย่างเป็นระบบ	✓	✓	✓	✓	4
	ไม่มีแหล่งพลังงานทดแทน	✓				1
	ไม่มีระบบเตือนภัย ขาดรถกู้ภัย มีไม่ทั่วถึง เจ้าหน้าที่มีไม่ เพียงพอ	✓				1

หัวข้อ	ประเด็นปัญหา/ความต้องการ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี	ประเด็นร่วม
3. การประกอบอาชีพภาคเกษตร	ไม่มีเอกสารสิทธิ์ในที่ดินทำกิน ไม่มีที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัย	✓	✓		✓	3
	ปัญหาหนี้สินภาคเกษตรกรและเรื่องที่ดินทำกินประชาชนในพื้นที่มีหนี้สินภาคครัวเรือนที่เพิ่มสูงขึ้นจากเดิม รวมถึงการไม่มีสิทธิในที่ดินทำกิน มีเพียงสิทธิครอบครอง	✓	✓		✓	3
	ปัญหาการว่างงาน/ ขาดอาชีพเสริม ประชาชนเลือกงาน/ขาดแคลนแรงงาน	✓	✓		✓	3
	ปัญหาการใช้สารเคมีในการทำการเกษตรและสารพิษตกค้างในร่างกาย	✓	✓	✓	✓	4
	ผลผลิตทาการเกษตรตกต่ำราคาพืชผลทางการเกษตรมีความผันผวนไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับความต้องการของโรงงานและการกำหนดราคาของโรงงาน	✓	✓	✓	✓	4
	ปัญหาขาดแคลนเงินทุน	✓	✓		✓	3
	ขาดความรู้ความ เข้าใจในการใช้เทคโนโลยีการใช้ปุ๋ยยาฆ่าแมลงและเครื่องจักร	✓	✓	✓	✓	4
4. ปัญหาแหล่ง	แหล่งท่องเที่ยวขาดการพัฒนาและการบริหารจัดการ			✓		1

หัวข้อ	ประเด็นปัญหา/ความต้องการ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี	ประเด็นร่วม
ท่องเที่ยวขาดการพัฒนาและการบริหารจัดการ	แหล่งท่องเที่ยว ในพื้นที่อำเภอมีความทรุดโทรม และ ขาดองค์ความรู้ทักษะในการพัฒนาสินค้า/ผลิตภัณฑ์ที่เป็นเอกลักษณ์ที่เหมาะสมแก่สภาพแวดล้อมทางการท่องเที่ยว				✓	1
	ขาดการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์ ยังไม่ทั่วถึงและแพร่หลาย		✓			1
5. ด้านสาธารณสุข	ขาดอุปกรณ์เครื่องมือทางการแพทย์	✓				1
	ขาดแพทย์ทางเลือก (แพทย์แผนไทย/สมุนไพร) สถานพยาบาลไม่เพียงพอต่อคนไข้การบริการล่าช้า แพทย์น้อย เครื่องมือทางการแพทย์ไม่เพียงพอการบริการของโรงพยาบาลรัฐไม่ดีเท่าที่ควรห่างไกลสถานพยาบาล /ขาดโรงพยาบาล	✓				1
	โรคติดต่อในคน และภาวะสุขภาพของคนในพื้นที่				✓	1
6. ด้านสังคมและ	เด็กไม่จบการศึกษาภาคบังคับ ขาดโอกาสทางการศึกษา	✓	✓		✓	3

หัวข้อ	ประเด็นปัญหา/ความต้องการ	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	พิจิตร	อุทัยธานี	ประเด็นร่วม
คุณภาพชีวิต	ขาดความรู้ความเข้าใจความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรม	✓				1
	การศึกษาบุคลากรและอุปกรณ์ทางการศึกษาไม่เพียงพอ และงบประมาณในการพัฒนาทางการศึกษาในพื้นที่มีน้อย				✓	1
	การแพร่ระบาดของยาเสพติด	✓		✓	✓	3

ที่มา : (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564, หน้า 91-92)

จากตารางที่ 23 เป็นข้อมูลที่สำคัญสำหรับคณะผู้วิจัยนำมาพิจารณาวิเคราะห์ ถึงเงื่อนไขจุดอ่อนของพื้นที่ ตลอดจนกล่าวถึง แนวทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด อันได้แก่

1) ขยายฐานเศรษฐกิจของกลุ่มให้หลากหลาย สร้างมูลค่าเพิ่มผลิตผลเกษตร พัฒนาเทคโนโลยี เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจเดิมสู่ภาคอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง และการพัฒนาระบบ Logistics โดยใช้จังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลางมุ่งเน้นการเป็นศูนย์ผลิตและค้าข้าว รวมถึงให้ภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเป็นฐานสร้างรายได้ โดยการเพิ่มผลิตภาพการผลิตและธุรกรรมการค้าข้าว ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาพันธุ์ข้าวคุณภาพสูง สนับสนุนการปลูกข้าวด้วยระบบการผลิตเกษตรที่ดี (GAP) พัฒนาผลิตภัณฑ์ข้าวแปรรูปเพื่อตอบสนองตลาดเฉพาะ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตรที่มีศักยภาพให้มีความสมบูรณ์ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ พัฒนาระบบ Logistic โดยนครสวรรค์เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าพืชผลเกษตรและการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ จัดทำการศึกษา เพื่อกำหนดรูปแบบระบบ Logistic ที่เหมาะสมของกลุ่ม ทั้งระบบราง ถนน และการขนส่งทางน้ำ

2) เพิ่มรายได้จากการพัฒนาและสร้างสินค้าการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางการค้าการลงทุนและยกระดับการท่องเที่ยวให้เป็นแหล่งสร้างรายได้ของกลุ่มจังหวัดอย่างมั่นคง โดยส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยว เชื่อมโยงการท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด จัดท้าแผนการพัฒนาและใช้ประโยชน์ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลกของพื้นที่ ทั้งอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชรและเขตอนุรักษ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง สนับสนุนชุมชนที่อยู่ใกล้แหล่งมรดกโลกมีส่วนร่วมในการพัฒนา ตลอดจนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวฟื้นฟูบึงบอระเพ็ดให้เป็นแหล่งเรียนรู้ อนุรักษ์พันธุ์ปลาที่หายากของท้องถิ่นและแหล่งเรียนรู้วิถีชีวิตชาวแพริมแม่น้ำ

3) แก้ไขปัญหาน้ำทั้งระบบ ให้สอดคล้องกับกรอบการพัฒนาลุ่มน้าหลักของประเทศ เพื่อป้องกันและแก้ปัญหาภัยธรรมชาติ สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ลดความเสี่ยงจากอุทกภัยและภัยแล้ง และการใช้ประโยชน์สูงสุดโดยการพัฒนาแหล่งน้าและการบริหารจัดการน้าให้ทั่วถึงเป็นระบบเชื่อมต่อกับการจัดการลุ่มน้ำหลักของภาคที่อยู่ในพื้นที่กลุ่ม ให้มีน้ำเพียงพอสำหรับการเกษตร อุตสาหกรรม และการอุปโภคบริโภค ป้องกันหรือบรรเทาปัญหาน้าท่วมหรือภัยแล้ง เพิ่มสมรรถนะแหล่งกักเก็บน้าและเพิ่มแหล่งกักเก็บน้าใหม่โดยสร้างแก้มลิงในพื้นที่เหมาะสม สร้างฝายระบายน้ำ และพนังกั้นน้ำในลำน้ำสายหลัก และเพิ่มสถานีสูบน้าด้วยไฟฟ้า พร้อมพัฒนาขุดลอกแหล่งกักเก็บน้ำเดิมที่ตื้นเขิน

4) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระดับความรู้ความสามารถของประชาชนและกำลังแรงงานในกลุ่มจังหวัดให้สูงขึ้น โดยการยกระดับการศึกษาและพัฒนากำลังแรงงานให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการศึกษาขั้นพื้นฐาน สนับสนุนให้มีการเข้าศึกษาต่อในระดับมัธยมและอุดมศึกษามากขึ้น สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพกำลังแรงงานให้สูงขึ้น โดยเร่งพัฒนาทักษะฝีมือของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของตลาด รวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง” (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564, หน้า 146-148)

อย่างไรก็ตามในรายงานไม่ได้พูดถึงการเตรียมตัวเป็นเขตพัฒนาพิเศษ และการเตรียมพื้นที่ให้รองรับการเจริญเติบโตขนาดใหญ่ ยิ่งกว่านั้นในแผนที่มีอยู่ก็ไม่ปรากฏแผนด้านการปรับการศึกษาเพื่อรองรับการพัฒนาที่ชัดเจนแต่ผู้จัดทำแผนได้วิเคราะห์จุดแข็งของตัวเองไว้ว่า “S8 มีเครือข่ายการศึกษาที่มีความพร้อมที่สนับสนุนต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งวิชาการที่ทรงคุณค่า สถาบันเหล่านี้สามารถเป็นแรงเสริมผลักดันให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดก้าวหน้าไปอย่างมีคุณภาพ เป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ที่สาคัญ ดังนั้น จึงควรบูรณาการกับสถาบันการศึกษากาหนดหลักสูตร หรือเนื้อหาในหลักสูตรที่สอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ โดยเน้นการปฏิบัติเชิงพื้นที่ จะทำให้บุคลากรที่มีขีดสมรรถนะสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด นอกจากนี้ยังสามารถใช้จุดแข็งของสถาบันการศึกษาในเชิงวิชาการมาแก้จุดอ่อนระบบบริหารงานของกลุ่มจังหวัดได้ เช่น การประเมินผลสัมฤทธิ์โครงการ การออกแบบระบบสารสนเทศการพัฒนานวัตกรรมด้านการเกษตร เพื่อลดต้นทุนการผลิตทางภาคเกษตรเป็นต้น ทั้งนี้อาจมีการจัดทา MOU ระหว่างกลุ่มจังหวัดกับสถาบันการศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญด้านที่ต้องการ เพื่อบูรณาการการทางานและใช้ทรัพยากรในพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีการกำหนดในจุดเน้นให้ทำการ “ยกระดับสภาพการศึกษาให้เป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด”” (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564, หน้า 131) และกล่าวถึง จุดอ่อนด้านการศึกษาของตนเองไว้ว่า “W3 ผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่ขาดทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศขาดการจัดการสมัยใหม่ และขาดระบบ การจัดการข้อมูลข่าวสารที่ทันต่อการค้าของโลก ส่งผลกระทบการติดต่อประสานงานเพื่อการขยายตลาด ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างทันการ ไม่สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านที่ประชากรส่วนใหญ่สามารถใช้ภาษาอังกฤษได้อย่างคล่องแคล่ว เช่น ฟิลิปปินส์ สิงค์โปร เป็นต้น ดังนั้น การ

พัฒนาทักษะการใช้ภาษาที่สามารถใช้สื่อสารกับคู่ค้า ลูกค้าได้อย่างมืออาชีพ จึงเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบังเกิดประสิทธิภาพที่ชัดเจน จึงกำหนดจุดเน้นให้มีการ - พัฒนาทักษะด้านการศึกษา/การจัดการสมัยใหม่ และ – พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร" (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564, หน้า 133) อันสะท้อนว่าผู้จัดทำแผนในพื้นที่เข้าใจความสำคัญของการศึกษาต่อการพัฒนาพื้นที่กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง และท้ายสุด มีการกล่าวถึงความสำคัญของการศึกษาไว้ในสรุปทิศทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ว่า "4) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระดับความรู้ความสามารถของประชาชนและกำลังแรงงานในกลุ่มจังหวัดให้สูงขึ้น โดยการยกระดับการศึกษาและพัฒนากำลังแรงงานให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการศึกษาขั้นพื้นฐาน สนับสนุนให้มีการเข้าศึกษาต่อในระดับมัธยมและอุดมศึกษามากขึ้น สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพกำลังแรงงานให้สูงขึ้น โดยเร่งพัฒนาทักษะฝีมือของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของตลาด รวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง" (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564, หน้า 148) แต่ เป็นที่น่าสังเกตว่า แผนดังกล่าว ไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนว่าให้มีการจัดการศึกษาโดยการมุ่งให้คนในพื้นที่แก้ไขปัญหาตัวเองได้ และพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ให้คนในพื้นที่ทำการศึกษาและแก้ไขปัญหาของตนเองได้ ทั้ง ๆ ที่ถ้าวิเคราะห์จากแผนคณะทำงานจัดทำแผนก็ทราบถึงปัญหาในพื้นที่อย่างดี และท้ายสุดแผนฉบับดังกล่าวไม่ได้กล่างถึงการบูรณาการการทำงานของระบบราชการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ แม้ว่า ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ดังกล่าวจะกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐร่วมกันบูรณาการการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาของคนในพื้นที่ก็ตาม ซึ่งสิ่งนี้สอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในพื้นที่ว่าปัญหาสำคัญที่อาจจะมีผลกระทบต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ คือการบูรณาการการทำงานของภาครัฐนั่นเอง

ง) แผนปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2, 2565)

แผนดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีข้อสังเกตว่าในแผนปฏิบัติราชการฉบับดังกล่าวมีแผนการส่งเสริมกิจกรรมต่างๆ ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของจังหวัดแต่ละจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 อย่างไรก็ตามในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดการศึกษาไม่มีการพูดถึงแผนการจัดการการศึกษาเพื่อพัฒนาคนในพื้นที่ อย่างจริงจัง มีเพียงการเตรียมงบประมาณไว้สำหรับการศึกษาเพื่อพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ตามประเด็นการพัฒนาของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เป็นเงิน 5 ล้านบาท ที่คาดว่าน่าจะหมายถึงการศึกษาแนวทางพัฒนาจังหวัด (กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2, 2565, p. 31) ไม่มีการกล่าวถึงแผนงานบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานราชการแต่ละจังหวัด และ ไม่มีการพูดถึงการปรับกระบวนการทำงานของภาครัฐ เพื่อผลักดันการพัฒนาในแต่ละจังหวัดดังที่มีข้อเสนอแนะในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด แต่อย่างไร ผู้วิจัยตั้งข้อสังเกตว่าหากแผนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษชัดเจนแล้ว ใน

แผนปฏิบัติราชการประจำปีความบรรจุแผนงานและงบประมาณเตรียมการรองรับการเป็นเขตพัฒนาพิเศษไว้ด้วย

จ) แผนสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง

ในส่วนแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่างได้มีการกล่าวถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างไว้ 6 ปัญหา (สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่4นครสวรรค์, 2561, pp. 33-35) ได้แก่

1. การขาดแคลนทรัพยากรน้ำ และปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่
2. การพังทะลายของดินและดินลดความอุดมสมบูรณ์
3. ปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยและสถานที่กำจัดขยะ
4. ปัญหาคุณภาพน้ำแหล่งน้ำที่ลดลงจากการขยายตัวของครัวเรือนและกิจกรรมจากการพัฒนา เช่น การทำเหมืองแร่และการทำเกษตรกรรม
5. ปัญหาคุณภาพอากาศจากการเผาวัตถุในที่โล่ง
6. ปัญหาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ซึ่งสอดคล้องกับความรับรู้ของผู้จัดทำแผนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2561 – 2565) ฉบับทบทวน ประจำปีงบประมาณ 2564 ที่รายงานปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างไว้คล้ายกัน และจุดที่เหมือนกัน คือ ปัญหาขยะ โดยเฉพาะการขาดศูนย์กาจัดขยะรวมในระดับจังหวัด และขาดการจัดการขยะที่ถูกสุขอนามัยและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการขยะอย่างเป็นระบบ (กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, 2564, หน้า 91) ซึ่งนี่เองจะเป็นหนึ่งในปัญหาที่พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างต้องเผชิญหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละจังหวัด และมีการขยายตัวของเมือง

จากข้อมูลที่ปรากฏในแผนพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับดังกล่าวก็ได้กำหนดมาตรการรองรับปัญหาของการขยายตัวของเมืองและจำนวนคนจากการพัฒนาที่ภาคเหนือตอนล่างไว้เช่นกัน แต่ คณะผู้วิจัยของตั้งข้อสังเกตว่าแผนงานรับมือปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่จะสามารถรับมือกับการขยายตัวของทั้งจำนวนประชากรและขนาดของเมืองที่จะขยายตัวตามการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละจังหวัดในพ้นที่ภาคเหนือตอนล่างได้หรือไม่ ซึ่งข้อสังเกตของคณะผู้วิจัยสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล ที่ว่าแผนที่มีอยู่ของจังหวัดนครสวรรค์ยังไม่พร้อมที่จะรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมจากการขยายตัวของเมืองเมื่อมีการตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

ฉ) แผนพัฒนาจังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร กำแพงเพชร และอุทัยธานี

แผนพัฒนาจังหวัดที่ผู้วิจัยใช้ประกอบการศึกษา เป็นแผนพัฒนา ระหว่างปี 2566-2570 ซึ่งแต่ละจังหวัดวางวิสัยทัศน์สอดคล้องกับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงแผนยุทธศาสตร์ชาติที่เน้นให้ภาคเหนือตอนล่างเป็นพื้นที่ประกอบธุรกิจการเกษตร เห็นได้จาก วิสัยทัศน์ของแต่ละจังหวัด ได้แก่

นครสวรรค์ เป็นศูนย์กลางด้านเกษตรและอุตสาหกรรม เมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ สังคมมีความเข้มแข็ง และสิ่งแวดล้อมที่ดี ภายในปี 2564

กำแพงเพชร ผู้นำการผลิต และแปรรูปเกษตรปลอดภัย และการท่องเที่ยวถิ่นมรดกโลก

พิจิตร เมืองเกษตรดี เมืองสิ่งแวดล้อมดีเมืองสังคมและคุณภาพชีวิตดีพร้อมสู่สากล

อุทัยธานี เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เกษตรปลอดภัย สังคมอุทัยผาสุก

อย่างไร ก็ตาม ปัญหาร่วมกันของสี่จังหวัดที่ถูกรายงานในแผน คือ ปัญหาการจัดการน้ำ คือ ในเขตภาคเหนือตอนล่างมีปัญหาภัยแล้งซ้ำซากและขาดแคลน ซึ่งในส่วนของจังหวัดนครสวรรค์ มีข้อมูลจากการสัมภาษณ์ชี้ชัดว่าเกิดจากโครงสร้างองค์การบริหารจัดการน้ำในปัจจุบันที่รวมเอาพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ไปรวมกับพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้จังหวัดนครสวรรค์ไม่สามารถใช้น้ำได้ทั้งที่มีแหล่งน้ำธรรมชาติ และเป็นที่รวมของแม่น้ำที่เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะต้องคอยประหยัดน้ำเพื่อเก็บน้ำไว้ให้จังหวัดที่อยู่ในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง เป็นที่น่าสังเกตว่าแผนงานแก้ไขปัญหาเรื่องน้ำในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างมีแต่แผนงานจัดหาแหล่งน้ำใหม่ ไม่ได้มีการยกประเด็นปัญหากฎหมายทางปฏิบัติไว้เลย ซึ่งอาจจะเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุด และหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษขึ้นมาในอนาคต การแก้ปัญหาภัยแล้งก็จะเป็นปัญหาซ้ำซากที่ขัดขวางการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษได้

5.1.2 กฎหมาย องค์กร และกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในปัจจุบัน

เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยทุกฉบับนั้นย่อมมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไปทั้งประเทศ ดังนั้นกฎหมายทุกฉบับจึงมีผลบังคับใช้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ด้วย ดังนั้น จึงเป็นการกว้างเกินไป เสียเวลาและเปล่าประโยชน์ที่จะต้องนำกฎหมายทุกฉบับมาพิจารณาถึงความเกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งประกอบไปด้วยจังหวัด นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี และกำแพงเพชร เหตุนี้คณะผู้วิจัยจึงกำหนดประเด็นในการวิเคราะห์โดยมุ่งถึงปัญหาและอุปสรรคในทางกฎหมาย ระเบียบและองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษแทน ในส่วนนี้จะกล่าวถึงข้อมูลหลัก 3 ส่วน คือ

1) กฎหมายปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขับเคลื่อนการพัฒนาโดยการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่;

2) ประเภทของธุรกิจที่นักลงทุนในพื้นที่อยากให้ได้รับการส่งเสริม; และ

3) สิทธิประโยชน์ที่ควรมีการส่งเสริมในพื้นที่สิทธิ์ประโยชน์ที่ควรมีการส่งเสริมในพื้นที่เพื่อผลักดันให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษ

เหตุที่คณะผู้วิจัยกล่าวถึงข้อมูลหลักของกฎหมายเพียงแค่สามส่วนนี้เนื่องจากว่า ผู้วิจัยได้ทำการสรุปรวมปัญหาของปัญหากฎหมายของการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจในเอกสารต่าง ๆ และพบว่าปัญหาที่ถูกรายงานในการศึกษาวิจัยได้กล่าวสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันซึ่งอาจเข้าใจได้ว่า ปัญหาใหญ่ทางกฎหมายของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษนั้น ไม่ใช่การไม่มีกฎหมายบริหารจัดการพื้นที่ แต่ปัญหาสำคัญของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ ทำอย่างไรจึงจะปรับโครงสร้างการบริหารราชการที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับโครงสร้างใหม่ที่จะจัดตั้งขึ้น และรับมือกับปัญหาการใช้บังคับกฎหมายและการเปลี่ยนแปลงสังคมที่จะตามมาได้ ปัญหาที่มักเกิดขึ้นตามมาพร้อมกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ ความขัดแย้งจากการแย่งยึด

ที่ดินเพื่อนำมาใช้จัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรป่าไม้ ความขัดแย้งในการจัดการน้ำ ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ปัญหาระบบบริการสุขภาพไม่เพียงพอ โรคติดต่อข้ามพรมแดน อาชญากรรมข้ามชาติ และ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น เพราะเพียงแค่การไม่มีกฎหมายก็อาจจะแก้ไขได้ด้วยการออกกฎหมายใหม่เพื่อจัดให้มีการจัดตั้งพื้นที่และระบบบริหารจัดการพื้นที่ และจากการสอบถามปัญหาในพื้นที่จากผู้ให้ข้อมูลในภาครัฐ และเอกชนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ก็มีการให้ข้อมูลว่าปัญหาใหญ่ทางกฎหมายของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ การบูรณาการการทำงานของภาครัฐในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และขับเคลื่อนการพัฒนาไปได้ ตลอดจนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในพื้นที่กับกระบวนการพัฒนาในปัจจุบัน

ปัจจุบัน มีกฎหมายที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการจัดทำเขตพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งแม้จะมิใช่เขตพัฒนาพิเศษดังชื่อโครงการฉบับนี้ แต่ กฎหมายดังกล่าวก็เป็นกฎหมายที่กำหนดเขตพื้นที่ในการส่งเสริมธุรกิจและอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวเช่นกันจึงมีความจำเป็นต้องเข้าใจกลไกดังกล่าวด้วย เขตต่าง ๆ นั้นสามารถแสดงในรูปของตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 25 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำเขตพัฒนาพิเศษ

ชื่อกฎหมาย	**เจ้าหน้าที่ /องค์กร**	**หน้าที่**
-ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการ พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564	-คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ -สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กำหนดกลไกจัดตั้งและบริหารเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
พ.ร.บ. การนิคมอุตสาหกรรม	-การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย -คณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	กำหนดขั้นตอนการจัดตั้งและกลไกการบริหารนิคมอุตสาหกรรมทั้งในส่วน (1) เขตอุตสาหกรรมทั่วไป (2) เขตประกอบการเสรี กำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการในเขตนิคมอุตสาหกรรม (ปัจจุบันในภาคเหนือตอนล่าง
พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติพ.ศ. 2551	คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยว (จังหวัดกำแพงเพชร)	กำหนดกลไกการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในระดับชาติ และในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งเกี่ยวกับ พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างเนื่องจากมี

ชื่อกฎหมาย	เจ้าหน้าที่ /องค์กร	หน้าที่
		การประกาศให้ พื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรเป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยว
พ.ร.บ. องค์การบริหารส่วนจังหวัด /เทศบาล / องค์การบริหารส่วนตำบล พระราชบัญญัติกำหนดและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ ศ 2542 / พระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ พ.ศ. 2551	องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ คณะกรรมการบริหารงานกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ	กำหนดกลไกการบริหารราชการหน่วยงานอำนาจ และการจัดการงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่ และกำหนดกลไกการบริหารงานแบบกลุ่มจังหวัด และการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ
พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562	กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักโยธาธิการจังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	กำหนดเรื่องลักษณะการใช้ประโยชน์ในที่ดินในแต่ละพื้นที่

ที่มา : คณะผู้วิจัย

จากตารางที่ 24 จะเห็นได้ว่ากฎหมายทั้งหมด เข้ามาเกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษที่อาจจะมีขึ้นในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างและเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดพื้นที่อาจจะจำแนกได้เป็นกฎหมายที่เข้ามาบริหารจัดการพื้นที่เป็นการทั่วไป ซึ่งประกอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการปกครองส่วนท้องถิ่นอันได้แก่ พระราชบัญญัติเทศบาล พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนตำบล พระราชบัญญัติกำหนดและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ ศ 2542 และกฎหมายที่เข้ามาบริหารจัดการพื้นที่เป็นการเฉพาะ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม 2-4 พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติพ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 พระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ พ.ศ. 2551และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564

ในส่วนกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการองค์ปกครองส่วนท้องถิ่นในปัจจุบันนั้น จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีประเด็นปัญหาที่มักถูกหยิบขึ้นมาพิจารณาเมื่อมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ คือ อำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ นั้น จะไม่สอดคล้องกับการบริหารพื้นที่พัฒนาพิเศษที่อาจจะตั้งขึ้นใหม่ อาทิเช่น กรณีพื้นที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตากซึ่งรัฐบาลจัดตั้งให้

เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน และในเขตตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอมือง จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งรัฐบาลได้จัดตั้งให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน เช่นกัน ซึ่งจากการศึกษาเรื่องอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอยู่ และผลจากการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ ไม่ครอบคลุม ถึงภารกิจที่เกิดขึ้นใหม่ภายหลังมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เช่น ภารกิจเรื่องการจัดการดูแลแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ดังกล่าว การติดต่อประสานงานของภาครัฐกับต่างประเทศเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจสำหรับธุรกิจในพื้นที่ การจัดเก็บรายได้ที่ไม่สอดคล้องกับภารกิจใหม่ (ศรีสันติสุข, Vol. 6 No. 1 (2017): มกราคม-มิถุนายน 2560) และ ในพื้นที่ที่มีปัญหาทางสิ่งแวดล้อมจากการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ยังพบปัญหาว่า แม้จะมีกฎหมายกำหนดการจัดการบริหารงานพื้นที่ไว้แล้วแต่ ยังพบปัญหาว่า บุคลากรมีจำนวนไม่เพียงพอ ขาดความรู้และความชำนาญ งบประมาณ และวัสดุอุปกรณ์ไม่เพียงพอ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2561) ยิ่งกว่านั้นภายในโครงสร้างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในปัจจุบันยังขาดหน่วยงานวิชาการที่ทำหน้าที่ค้นคว้าวิจัยวิธีแก้ไขปัญหา หรือพัฒนาระบบงานในพื้นที่ให้ตอบสนองการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจอีกด้วย

จากการสัมภาษณ์ให้ข้อมูลซึ่งเป็นตัวแทนจากภาครัฐ ชี้ให้เห็นว่ากฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ในปัจจุบันมีปัญหาที่อาจจะกลายเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในอนาคตได้ เนื่องจากกฎหมายการบริหารจัดการของภาครัฐ ถูกบัญญัติมานานแล้ว และไม่มีกลไกการทบทวนและพัฒนากฎหมายการบริหารจัดการท้องถิ่น ทำให้กฎหมายการบริหารจัดการท้องถิ่นกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่เอง ไม่ว่าจะมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่หรือไม่ก็ตาม และยิ่งมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ กฎหมายที่มีปัญหาเหล่านี้ก็จะยิ่งกลายเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษด้วย กรณีที่มีปัญหาได้แก่

1.1 กฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ที่ไม่เท่ากันขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่ง เช่น ภาษีที่จัดเก็บจากการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการค้าในพื้นที่เพราะ ทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในพื้นที่บางแห่งสูงกว่าราคาน้ำมันในพื้นที่อื่นๆ และไม่อาจแข่งขันในตลาดได้ ซึ่งส่งผลให้การจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นๆ น้อยลงตามปริมาณการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย

1.2 วิธีการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ที่ต่างกัน เช่นการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเข้ากองทุนน้ำมัน กับการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเพื่อบำรุงท้องที่ ที่ต่างกัน เพราะการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเข้ากองทุนน้ำมันจะมีการรวมไว้ในราคาที่กำหนดมาจากบริษัทเลย แต่การจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกจัดเก็บเพื่อบำรุงท้องที่จะต้องมีการกำหนดเพิ่มเติมโดยผู้ประกอบการในภายหลัง ทำให้ ต้นทุนน้ำมันของผู้ประกอบการที่มีภาระต้องจ่ายภาษีบำรุงท้องที่สูงกว่าผู้ประกอบการที่เลี่ยงภาษี และผู้ประกอบการที่มีภาระต้องจ่ายภาษีบำรุงท้องที่ไม่อาจแข่งขันได้ ส่วนองค์การบริหารส่วนจังหวัดก็ไม่มีเครื่องมือและมาตรการทางกฎหมายในการบังคับให้ผู้ประกอบการที่เลี่ยง

ภาษีบำรุงท้องที่ชำระหนี้ ส่งผลให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดไม่มีงบประมาณไปลงทุนสร้างสาธารณูปโภคใหม่ๆ เพื่อบำรุงท้องที่และดึงดูดนักลงทุน

1.3 ระเบียบการก่อสร้างสาธารณูปโภค เช่นถนนที่ไม่เหมือนกัน ของ องค์การบริหารส่วนจังหวัดและองค์การบริหารส่วนตำบล ทำให้ไม่สามารถสร้างถนนเชื่อมต่อกัน หรือ รับภาระดูแลสาธารณูปโภคแทนกันได้ เพราะ ตามระเบียบการก่อสร้างถนนนั้นกำหนดให้ถนนที่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดจัดสร้างได้ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร ส่วนถนนที่องค์การบริหารส่วนตำบลสร้างได้จะต้องมีความกว้างเท่าไรก็ได้ ทำให้เกิดปัญหาว่า แม้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีงบประมาณและพร้อมจะสร้าง ถนนเพื่อช่วยชาวบ้านในพื้นที่ที่อยู่ในความดูและขององค์การบริหารส่วนตำบลที่ขาดงบประมาณ แต่ไม่อาจทำได้เพราะถนนที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดจะสร้างจะมีขนาดใหญ่กว่าถนนที่ มีอยู่ในพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลทำให้เชื่อมกันไม่ได้ และ ที่สำคัญ กฎหมาย ไม่เปิดช่องให้ทำได้

1.4 กฎ ระเบียบเกี่ยวกับ การจัดสรรงบประมาณให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด มีการจัดสรรงบประมาณโดยไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริง เช่น การจัดงบประมาณให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพียงพอเฉพาะการจ่ายเงินให้กับรายจ่ายประจำที่มีอยู่ แต่แทบไม่มีการจัดสรรงบประมาณส่วนท้องถิ่นเผื่อให้กับการลงทุนในสาธารณูปโภคและ เมื่อจัดเก็บเงินรายได้จากภาษีได้ไม่ตรงเป้า ก็ไม่อาจทำให้ไม่เกิดการพัฒนาได้ หรือมีการโอนถ่ายภาระงาน เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ (รพสต) มาให้โดยไม่โอนงบประมาณมาให้ด้วย ทำให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดไม่อาจทำได้ และต้องเอาเงินส่วนอื่นมาใช้ซึ่งกลายเป็นการจำกัดงบลงทุนต่อไปอีก หรือ การจัดสรรงบประมาณไม่เหมาะกับขนาดของพื้นที่ เช่น เทศบาลบางแห่งได้รับงบประมาณ มากกว่า องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ทั้งๆ ที่มีพื้นที่ที่ต้องดูแลน้อย

1.5 ในส่วนของระบบการบริหารงานของภาครัฐ ปัจจุบันในแต่ละจังหวัดล้วนมีปัญหาการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ และมีปัญหาว่าผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละแห่งส่วนใหญ่มีวาระมาอยู่ในพื้นที่เพียงแค่หนึ่งถึงสองปี ทำให้เกิดปัญหาการทำงานไม่ต่อเนื่อง

1.6 วิสัยทัศน์ และวิธีการทำงานของผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละท่านที่ไม่เหมือนกันทำให้การบริการงาน แบบบูรณาการไม่บรรลุผล

1.7 แผนพัฒนาของจังหวัดที่มีอยู่ยังไม่เคยมีการวางแผนการทำงานร่วมกันขององค์กรต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเมืองภายหลังการเป็นเขตพัฒนาพิเศษ ดังนั้นจะต้องมีการปรับปรุงแผนงานร่วมกันเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

1.8 แผนการพัฒนาขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่ง ต่างมีแผนพัฒนาของตนเอง และไม่มีแผนบูรณาการร่วมกันทำให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางที่ต่างคนต่างทำโดยเกิดประโยชน์น้อยนิด เช่น ผลการจัดสร้างแผนการพัฒนาแหล่งน้ำ ต่างแห่งต่างขุดบ่อน้ำ แต่ไม่ศึกษาว่าพื้นที่ไหนทำแล้วได้ผลดีสุดแล้วจึงค่อยๆ กระจายน้ำให้พื้นที่ที่อยู่ในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ๆ ด้วย จะเป็นการประหยัดงบประมาณมากกว่า

นอกจากนี้ ตัวแทนภาคเอกชนให้ข้อมูลว่าระบบราชการในปัจจุบันขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานในพื้นที่ และขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตัดสินใจเรื่องต่าง ยิ่งกว่านั้นการตัดสินใจพัฒนาพื้นที่ยังเป็นการตัดสินใจของคนต่างรุ่น กล่าวคือผู้นำหน่วยราชการในจังหวัดอันได้แก่ผู้ว่าราชการจังหวัดซึ่งเป็นคนที่มีอำนาจบริหารงานในพื้นที่มักเป็นคนที่ใกล้เกษียรอายุราชการแต่คนในจังหวัดที่ต้องใช้ชีวิตในจังหวัดต่อไปเป็นคนอีกรุ่นที่มีวิธีการคิดและการทำงานที่ต่างกัน ทำให้การทำงานไม่บรรลุผล

ในส่วนกฎหมายเกี่ยวกับการบริหารจัดการ พื้นที่ เป็นการเฉพาะ อันได้แก่พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม 2-4 พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติพ.ศ. 2551 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558 จะเห็นได้ว่า กฎหมายแต่ละฉบับยังมีข้อจำกัดในส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง กล่าวคือ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม พ.ศ. 2522 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม กล่าวถึงคำนิยามของนิคมอุตสาหกรรมไว้ ซึ่งครอบคลุมทั้งการอุตสาหกรรม การให้บริการ และพานิชยการ รวมทั้งการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนที่ดำเนินการลงทุนในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมไว้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แต่ปัญหาของนิคมอุตสาหกรรมไทยที่พบเสมอ คือ การมีปัญหาในส่วนของการจัดการสิ่งแวดล้อม (นิทัศน์ เจียมศรีพงษ์, ปีที่ 14 ฉบับที่ 32 มกราคม-กุมภาพันธ์ 2563) และมีประเด็นน่าพิจารณาว่า ความหมายของนิคมอุตสาหกรรมในปัจจุบันนั้นครอบคลุมธุรกิจการให้บริการแค่ไหนเพียงไร และผู้ลงทุนการให้บริการจะให้ได้รับสิทธิประโยชน์แค่ไหน เพียงไร

ปัจจุบันในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง มีเพียงนิคมอุตสาหกรรมที่ถูกจัดตั้งที่จังหวัดพิจิตร ที่ตำบลหนองหลุม อำเภอวชิรบารมี นอกจากนี้พื้นที่ดังกล่าวยังได้รับการประการให้เป็นเมืองนวัตกรรมอาหารด้วย ในส่วนจังหวัดนครสวรรค์เคยมีข่าวการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ในช่วงปี พ.ศ. 2541-2544 แต่ภายหลังจากการสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในปี 2564 พบว่าจังหวัดนครสวรรค์ยังไม่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเลย สำหรับปัญหาของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในปัจจุบันมีเพียงข้อเรียกร้องของภาคเอกชนที่ว่า ค่าธรรมเนียมในการเข้าไปจัดตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมมีราคาแพงไม่คุ้มค่าการเข้าไปตั้งโรงงาน

พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติพ.ศ. 2551 ในส่วนของกฎหมายฉบับดังกล่าว กำหนดกลไกการกำหนดนโยบายการท่องเที่ยวของไทย และการกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อให้การบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ต่างๆ ของไทยที่มีความสำคัญเป็นไปในแนวทางเดียวกัน และสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ซึ่งในเขตพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในเขตจังหวัดกำแพงเพชรได้ถูกประกาศให้เป็นเขตพัฒนาการท่องเที่ยว ร่วมกับจังหวัด พิษณุโลก สุโขทัย และจังหวัดตากในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติครั้งที่ 4/2558 และหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวนั้น ก็จะเป็นการสอดคล้องกับเขตพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีอยู่ อย่างไรก็ตามมีข้อควรระวังคือ ต้องไม่ให้เกิดการทำงานที่ทับซ้อนกัน แต่ตรงกันข้ามต้องเกื้อหนุนและส่งเสริมกัน และจากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบว่า เดิมทีเคยมีความพยายามของรัฐบาลที่ผ่านมาในการนำเสนอร่าง

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและให้รวมความหมายของคำว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษให้รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วย อย่างไรก็ตามมีข้อกังวลจากผู้เกี่ยวข้องว่า เนื่องจากการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหากำไร ซึ่งต่างจาก การประกาศเขตพัฒนาการท่องเที่ยว หรือการอนุรักษ์ศิลปะวัฒนธรรมและธรรมชาติอื่น ๆ ที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์แสวงหากำไร การที่ประกาศเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอาจจะทำให้มีปัญหาของการเสื่อมถอยของทรัพยากรการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว และทรัพยากรธรรมชาติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ เนื่องจากอาจจะถูกทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือถูกลักลอบนำออกไปขายได้ (ชัยเทอดศิริ, 2550, pp. 65,71-72)

พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ตัวแทนภาครัฐยอมรับว่า การทำงานของภาครัฐยังมีปัญหาในเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดทิศการการพัฒนาพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการขาดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการจัดทำผังเมืองที่ส่งผลให้การกำหนดการใช้พื้นที่ในเขตเมืองมีปัญหา ไม่สอดคล้องกับทิศทางการเจริญเติบโตของเมืองในปัจจุบัน เช่น เจ้าของพื้นที่ต้องการสร้างอาคารเพื่อประกอบธุรกิจ แต่พื้นที่อยู่ในเขตเพื่อการเกษตรทำให้ก่อสร้างไม่ได้ นอกจากนี้ ในส่วนผู้ให้ข้อมูลจากภาคเอกชนก็ชี้ให้เห็นว่า ภาครัฐมีการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง โดยที่ขาดการมีส่วรนร่วมและการปรึกษาหารือ กับภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนในพื้นที่ ทำให้สิ่งก่อสร้างใหม่ที่เกิดขึ้นกลายเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีพและเพิ่มค่าใช้จ่ายของประชาชนที่อยู่ใกล้แนวเขตก่อสร้าง เช่น ปัจจุบัน การก่อสร้างถนนในจังหวัดนครสวรรค์มีการดำเนินการโดยทำการเพิ่มความสูงของถนนจากเดิมมากทำให้บ้านเรือน และอาคารร้านค้าเดิมที่อยู่ริมถนน ปัจจุบันอยู่ต่ำกว่าระดับถนน และกลายเป็นที่รองรับน้ำฝนไป พร้อมๆกับขณะก่อสร้างได้มีฝุ่นและเศษดินกระจายเข้ามาในเขตบ้านเรือนและอาคารของคนในพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง ซึ่งสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้นนี้เป็นการดำเนินการโดยที่ไม่มีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนเลย ทำให้เป็นที่หวั่นเกรงว่าการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นจะเป็นไปในทำนองเดียวกันนี้ คือไม่มีการปรึกษาและรับฟังความเห็นจากภาคประชาชนและคนในพื้นที่อีกหรือไม่ ยิ่งกว่านั้น เจ้าหน้าที่ที่ทำงานผังเมืองในภาคเหนือตอนล่าง 2 เองยังตั้งคำถามกับอำนาจที่ทับซ้อนกันระหว่าง อำนาจตามกฎหมายผังเมืองเดิมและอำนาจตามกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษใหม่ที่อาจจะมีในอนาคต

ในส่วนระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ก็มีข้อสังเกตว่า กฎหมายดังกล่าวนั้นมีลำดับศักดิ์กฎหมายเพียงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีซึ่งอาจจะมีปัญหาว่าไม่สามารถใช้บังคับได้หากขัดหรือแย้งกับกฎหมายอื่นๆ ในชั้นพระราชบัญญัติ (สุขใยพันธ์, 2560, p. 34) ทำให้การจัดตั้งและดำเนินงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันที่จัดตั้งโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีไม่อาจทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข.การกำหนดประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และสิทธิประโยชน์ที่ผู้ลงทุนจะได้รับในปัจจุบัน

สิทธิประโยชน์ที่ผู้ลงทุนจะได้รับตามกฎหมายของไทยนั้นอาจจำแนกได้สองแบบ คือ สิทธิที่ผู้ลงทุนจะได้รับตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะอย่างหนึ่ง และ สิทธิตามกฎหมายอื่นๆ เช่น

กฎหมายการนิคมอุตสาหกรรมที่ได้กล่าวมาแล้ว กฎหมายส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สิทธิตามประมวลรัษฎากร อีกอย่างหนึ่ง ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดไว้นั้น อาจจำแนกได้สองประเภทดังตารางที่ 26

ตารางที่ 26 สิทธิประโยชน์ที่ผู้ลงทุนจะได้รับ

สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร	สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากร
• ยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร (มาตรา 28/29) • ลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น (มาตรา 30) • ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการวิจัยและพัฒนา (มาตรา 30/1) • ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล (มาตรา 31 และ 34) • ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 (มาตรา 35 (1)) • ให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้าและค่าน้ำประปาเป็นสองเท่า (มาตรา 35 (2)) • ให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 (มาตรา 35 (3)) • ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก (มาตรา 36)	• อนุญาตให้นำคนต่างด้าวเข้ามาเพื่อศึกษาลู่ทางการลงทุน (มาตรา 24) • อนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้ชำนาญการเข้ามาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (มาตรา 25 และ 26) • อนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน (มาตรา 27) • อนุญาตให้ส่งออกซึ่งเงินตราต่างประเทศ (มาตรา 37)

ที่มา : คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน, 2564

เดิมทีกฎหมายส่งเสริมการลงทุน จำแนกพื้นที่ประเทศไทยออกเป็นสามเขต และจัดให้มีการส่งเสริมการลงทุนตามประเภทของพื้นที่1-3 แต่หลังปี 2558 มีการให้สิทธิประโยชน์ตามเกณฑ์อื่น ๆ แทนปัจจุบัน เกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ได้แก่

1) สิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ

2) สิทธิประโยชน์ตามประเภทเทคโนโลยี

3) สิทธิและประโยชน์เพิ่มเติมเพื่อพัฒนาและความสามารถทางการแข่งขัน

4) สิทธิและประโยชน์เพิ่มเติมตามพื้นที่ และ

5) สิทธิและประโยชน์ตามมาตรการเฉพาะ

ในส่วนจังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง(กำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี)นั้น ยังไม่มีประกาศการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุน เป็นกรณีพิเศษแต่อย่างใด เว้นแต่ในเขตพื้นที่ที่ถูกประกาศให้เป็นเมืองนวัตกรรมอาหารตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 6/2559 ลงวันที่ 11 เมษายน 2559 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนด้านนวัตกรรมอาหาร ซึ่งได้กำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับผู้ลงทุนในเขตเมืองนวัตกรรมอาหารไว้ และ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 8/2562 ซึ่งประกาศให้อุทยานวิทยาศาสตร์ภาคเหนือตอนล่างในนิคมอุตสาหกรรมพิจิตร ตำบลหนองหลุม อำเภอวชิรบารมี จังหวัดพิจิตร เป็นเขตเมืองนวัตกรรมอาหาร

อาจกล่าวได้ว่ากฎหมายไทยที่มีอยู่และใช้บังคับในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างในเขตจังหวัดกำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี นั้นมีอยู่แล้วที่จะบริการจัดการพื้นที่และให้สิทธิประโยชน์กับนักลงทุน แต่เป็นเพียงกฎหมายทั่วๆไป ซึ่งไม่เพียงพอที่จะบริหารจัดการและจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนใน

เขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้นได้ ดังนั้นจึงควรมีกลไกกำหนดสิทธิประโยชน์เฉพาะให้กับพื้นที่เพื่อจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาดำเนินการลงทุนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2

5.1.3 ช่องว่างของนโยบาย ปัญหาทางกฎหมาย และข้อเสนอแนะ ที่เกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในภาคเหนือตอนล่าง 2 ในปัจจุบัน

อาจกล่าวได้ว่าภาครัฐของไทยมีเป้าหมายสำหรับการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างแล้ว และมีแผนการรองรับสำหรับพื้นที่ชายแดนที่จะจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษแล้ว แต่ไม่มีแผนงานรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง(กำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี) โดยเฉพาะในประเด็นการบริหารจัดการพื้นที่เพื่อตอบสนองนักธุรกิจและนักลงทุน แผนการบูรณาการการทำงานของภาครัฐในพื้นที่ และแผนการสร้างจุดบริการของภาครัฐจุดเดียวครบวงจร (One stop service) ให้กับผู้ประสงค์จะมาทำธุรกิจและลงทุนในเขตนี้ (ปัจจุบันจุดบริการของภาครัฐจุดเดียวครบวงจร (One stop service) ในทั้งสี่จังหวัดมีลักษณะเฉพาะกิจเป็นไปตามประเด็น เช่น ด้านแรงงาน ด้านจัดหางาน ด้านการสมัครโครงการเราชนะ เท่านั้น) (จังหวัดพิจิตร, 2564) ซึ่งข้อมูลดังกล่าวตรงกับที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลภาครัฐและเอกชนว่าปัญหาใหญ่ในพื้นที่หากจะมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษน่าจะเป็นเรื่องของการบูรณาการการทำงานและการประสานงานระหว่างหน่วยงานของภาครัฐในพื้นที่ เพราะ แม้ปัจจุบันเองก็ยังมีประเด็นปัญหาดังกล่าวอยู่ และหากได้พิจารณาย้อนไปยังแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด จะเห็นว่าภาครับก็ทราบเรื่องดังกล่าว แต่ไม่มีแผนงานรองรับการแก้ไขปัญหาการบูรณาการการทำงานในพื้นที่

ในส่วนประเด็นการจัดหาพื้นที่เพื่อจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษนั้น ในบางจังหวัดเช่น นครสวรรค์และพิจิตร หน่วยงานราชการได้เคยมีการคุยกันแล้ว แต่เบื้องต้นไม่ได้มีการตั้งใจจะให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษเพราะเดิมทียังไม่มีคำนี้ แต่มีความตั้งใจจะให้เป็นพื้นที่เพื่อใช้ในธุรกิจโลจิสติกของของทั้งสองจังหวัด

ในส่วนนโยบายสำหรับการกำหนดประเภทกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ตลอดจนการให้สิทธิประโยชน์แก่ประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ในปัจจุบันประเทศไทยมีนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนอยู่บ้างแล้ว โดยจำแนกตามประเภทธุรกิจ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการลงทุนในภาพรวมทั้งประเทศไม่ได้เฉพาะเจาะจงให้กับนักลงทุนที่มาลงทุนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งต่างจากเดิมที่เคยมีการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนโดยการจำแนกตามพื้นที่กลุ่มจังหวัดโดยจำแนกเป็นจังหวัดที่มีรายได้ประชากรต่ำกับสูง ประเด็นที่น่าพิจารณาคือ หากรัฐไทยกำหนดให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนในกิจการเดียวกับเท่ากันทั่วทั้งประเทศ จะทำให้เกิดการดึงดูดนักลงทุนจากต่างถิ่นมาลงทุนยังภาคเหนือตอนล่างได้อย่างไร เพราะนักลงทุนส่วนใหญ่ต่างก็ต้องการลงทุนในพื้นที่ที่มีสาธารณูปโภคพร้อมมูลและใกล้แหล่งคมนาคมขนส่ง หรือใกล้แหล่งสินค้าออก

ในส่วนแผนและนโยบายเกี่ยวกับการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเป็นผลจากการพัฒนานั้น ภาครัฐ ของกลุ่มจังหวัดได้วางแผนไว้บ้างแล้ว แต่ยังไม่ได้เตรียมการรับมือสำหรับกรณีมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในอนาคต ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องเตรียมตัว เพราะจะมีปัญหาต่างๆ ตามมามากกว่าปัญหาที่พื้นที่ต่างๆเผชิญอยู่ในปัจจุบันยิ่งกว่านั้นมีข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลภาคเอกชนว่า แม้ในเอกสารแผนนโยบายของ

ภาครัฐจะมีการให้ความสำคัญกับการมีการส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการพัฒนา แต่ในความเป็นจริงแล้วการบังคับใช้กฎหมายนั้นต่างจากที่มีนโยบายมาก และยังปรากฏว่าประชาชนยังไม่ได้มีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนามากเท่าที่ควร

นอกจากนี้การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลชี้ให้เห็นความเหลื่อมล้ำระหว่างคนในพื้นที่และคนต่างพื้นที่ พร้อมเสนอว่าการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จะต้องมาพร้อมกับการส่งเสริมการศึกษาให้กับคนในพื้นที่ ให้คนในพื้นที่มีโอกาสทางการศึกษาเท่าเทียมกับนักลงทุนจากต่างพื้นที่ เพราะคนในพื้นที่มีจุดอ่อนในด้านภาษาต่างประเทศที่ยังไม่ทัดเทียมนักลงทุนจากต่างพื้นที่ทำให้ขาดโอกาสทางธุรกิจ (การเป็นคนกลางในการติดต่อกับนักลุงทุน หรือผู้ซื้อสินค้าในตลาดต่างประเทศ) นอกจากนี้ คนในพื้นที่ยังมีจุดอ่อนในเรื่องของทักษะการแก้ปัญหาในพื้นที่ของตนเอง ซึ่งนี่เป็นช่องว่างที่ทำให้นักลงทุนจากต่างพื้นที่เข้ามามีโอกาสทางธุรกิจในพื้นที่มากกว่าคนในพื้นที่ และนำมาซึ่งความขัดแย้งระหว่างคนในพื้นที่และคนจากต่างพื้นที่ในภายหลัง

ยิ่งกว่านั้นผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นปัญหาเชิงนโยบายในส่วนของการส่งเสริมศึกษาและการวิจัยเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ในทางธุรกิจและแก้ปัญหาของคนในพื้นที่โดยภาครัฐนั้น ดังนี้

1. ปัจจุบันภาคการศึกษาของไทยไม่ได้มีการนำเอาปัญหาของพื้นที่ และความต้องการแรงงานของตลาดแรงงานในพื้นที่เข้าไปบูรณาการในกำหนดหลักสูตรการศึกษาให้กับคนในพื้นที่ ทำให้ผู้เรียนที่สำเร็จการศึกษาออกมาได้ความรู้ที่ไม่อาจใช้ในพื้นที่ได้อย่างแท้จริงและไม่อาจตอบสนองตลาดแรงงานในพื้นที่ที่ตนอาศัยอยู่ได้ ดังนั้น หากจะมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจะต้องมีนโยบายให้สถานศึกษานำเอาความต้องการแรงงานของสถานประกอบการในเขตพัฒนาพิเศษที่จะตั้งขึ้นและความต้องการแรงงานในท้องถิ่นพื้นที่นั้น ๆ มาบูรณาการกับการจัดการศึกษาและจัดให้มีหลักสูตรที่ตอบสนองความต้องการแรงงานดังกล่าวขึ้นในสถานศึกษาที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ เพื่อให้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาได้จริง

2.ความท้าทายของการจัดการศึกษาและวิจัยในพื้นที่ คือการจัดหลักสูตรการศึกษาที่ตอบสนองความต้องการของพื้นที่ และเปลี่ยนวิธีคิดคนในพื้นที่ให้รู้จักคิดแก้ปัญหาของตนเอง พร้อมรับความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งผลักดันศักยภาพของคนในพื้นที่ให้นำข้อดีของตนที่มีอยู่มาใช้สร้างรายได้ให้ตนเอง เพราะข้อดีของคนในพื้นที่ คือ ความกล้าคิดนอกกรอบและมีเครือข่ายของตนเอง มีความรักพวกพ้องและรักพื้นที่ มีความอดทน

3 แม้ประเทศไทยมีนโยบายว่าด้วยการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว แต่ยังขาดการพิจารณาการมีส่วนร่วมในแง่ของความแตกต่างระหว่างวิธีคิดและวิธีการทำงานของคนในสังคมแต่ละรุ่น จึงควรมีเวทีสะท้อนความเห็นของคนรุ่นใหม่ในจังหวัดไปยังผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อประกอบการตัดสินใจ และผู้ว่าราชการจังหวัดจะต้องมีเปิดกว้างพอที่จะรับฟังความเห็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่จากคนรุ่นใหม่ๆ ดังกล่าวนี้เพื่อให้การพัฒนาจังหวัดบรรลุผลและได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย

4. จังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่เคยมีการกำหนดตัวเองให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ หากจะมีการจัดตั้งจริงๆ จะต้องมีการกำหนดแผนใหม่ หรือปรับปรุงแผนที่มีอยู่

ในส่วนช่องว่างและปัญหากฎหมายสำคัญในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้น จะเห็นว่า พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่ได้มีกฎหมายพิเศษหรือมีกฎหมายจารีตประเพณีเฉพาะพื้นที่บังคับใช้อันจะเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ แต่ปัญหากฎหมายปัจจุบันที่มี คือ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในการบริหารจัดการพื้นที่โดยหน่วยงานภาครัฐที่ขาดการประสานงานและบูรณาการแผนการทำงาน แม้ว่าปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม พระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการพ.ศ. 2551 ซึ่งกำหนดให้มีการบริหารจังหวัดแบบบูรณาการก็ตาม และปัญหาที่สำคัญในส่วนของการทำงานของภาครัฐ คือการขาดการประสานและบูรณาการการทำงานกันตามความเป็นจริงทำให้ไม่อาจผลักดันการพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 5.1.2) ยิ่งกว่านั้นยังมีปัญหาการจัดสรรงบประมาณที่ไม่สอดคล้องกับภารกิจ และระเบียบการก่อสร้างสาธารณูปโภคที่แตกต่างกันขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแบบทำให้ไม่อาจจัดสร้างสาธารณูปโภคเพื่อช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ได้ ในส่วนการกำหนดสิทธิพิเศษสำหรับส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่มีปัญหาดังที่กล่าวไว้ในส่วนนโยบายว่า การให้สิทธิเศษในการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลไทยส่วนใหญ่จะเป็นการให้ตามประเภทธุรกิจที่ลงทุน ทำให้ไม่จูงใจให้นักลงทุนมาลงทุนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ดังนั้นจึงต้องมีกลไกทางกฎหมายที่เข้ามาแก้ไขปัญหาในส่วนนนี้ นอกจากปัญหากฎหมายที่กล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยยังพบปัญหากฎหมายและข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์อีก ได้แก่

1.ปัญหาเรื่องความลำบากในการขอใช้พื้นที่ของรัฐโดยหน่วยงานของรัฐอีกหน่วยงานหนึ่งที่มิใช่ผู้มีอำนาจโดยตรงเพื่อใช้ในการพัฒนาด้วย นอกจากปัญหาดังกล่าวแล้ว

2. ภาครัฐไม่ประสบความสำเร็จในการวิจัยและพยายามสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับพื้นที่เนื่องจากไม่มีการเปิดเผยแบ่งปันข้อมูลและประชาสัมพันธ์ผลของการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับจังหวัดต่างๆ ที่ได้ถูกดำเนินการโดยภาครัฐตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้คนในพื้นที่ทราบ ทำให้ไม่มีการนำผลงานวิจัยเชิงพื้นดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่จริงๆ และแม้จะมีความพยายามส่งเสริมให้มีการสร้างงานวิจัยโดยคนถิ่นในท้องที่จังหวัดต่างๆ ผ่านการวิจัยชุมชนที่สนับสนุนโดยภาครัฐก็ตาม แต่มักมีปัญหาอุปสรรคในเชิงกฎหมายว่า ผู้วิจัยซึ่งเป็นคนในพื้นที่ไม่สามารถเบิกเงินสนับสนุนการทำวิจัยของภาครัฐมาซื้อพัสดุอุปกรณ์เพื่อใช้ในการทำวิจัยในประเด็นที่ตนเองสนใจได้ เพราะระเบียบพัสดุของราชการนั้น วางหลักการไว้ว่าการจัดซื้อพัสดุอุปกรณ์นั้นเมื่อซื้อมาแล้ว พัสดุนั้นต้องกลายเป็นทรัพย์สินของรัฐ และต้องมีการลงทะเบียนเลขครุภัณฑ์ทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถซื้ออุปกรณ์อย่างที่ตนเองสนใจมาใช้วิจัยได้เลย ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายว่า แม้ภาครัฐจะมีโครงการดีๆที่มุ่งส่งเสริมให้คนในพื้นที่รู้จักการวิจัย พัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ที่ตนเองมีอยู่เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและแก้ปัญหาของตนเองแต่ ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างที่ไม่เอื้อทำให้โครงการส่งเสริมให้คนในท้องถิ่นทำการวิจัยเพื่อแก้ปัญหาตนเองไม่บรรลุผล

3. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจริงๆ ควรมีการกำหนดในกฎหมายจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษให้มีเงื่อนไขการลงทุนระหว่างผู้ลงทุนและภาครัฐโดยกำหนดให้

3.1 โรงงานหรือสถานประกอบการทำหน้าที่เป็นสถานที่ฝึกอบรมหรือฝึกงานให้กับนักเรียน/คนในพื้นที่ เพื่อให้คนในพื้นที่ได้มีโอกาสได้พัฒนาทักษะศักยภาพของตนเองและรับการฝึกงานตลอดจนใช้เครื่องมืออุปกรณ์จริงระหว่างการเข้าฝึกงานด้วยรวมทั้งจะเป็นการสร้างงานให้คนในพื้นที่ด้วย และเมื่อนั้นสถานประกอบการจะกลายเป็นส่วนหนึ่งของคนในพื้นที่อย่างแท้จริง ตลอดจนลดความขัดแย้งระหว่างคนนอกพื้นที่และคนในพื้นที่เพราะคนในพื้นที่ได้ประโยชน์จากการเข้ามาลงทุนของนักลงทุน หรือ

3.2 นักลงทุนจากภายนอก/สถานประกอบการอาจตั้งสถาบันอบรมคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาฝีมือแรงงานป้อนโรงงานของตน เช่นเดียวกับ เครือ ซีพี ตั้งโรงเรียนสอนพนักงานของร้านเซเว่น อีเลฟเว่น หรือ

3.3 อาจจะมีการทำสัญญากำหนดสัดส่วนการลงทุนให้ผู้ลงทุนภายนอกต้องมีการลงทุนร่วม หรือถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับนักลงทุนหรือผู้ประกอบการในพื้นที่โดยภาครัฐเข้ามาเป็นคนกลางในการคุยสร้างความเข้าใจและความไว้เนื้อเชื่อใจระหว่างนักลงทุนภายนอกและคนในพื้นที่ ซึ่งทั้งสามแนวทางนี้จะเป็นแนวทางที่ทุกฝ่ายได้ประโยชน์ โดยผู้ประกอบการในพื้นที่จะมีส่วนช่วยนักลงทุนจากภายนอกในการทำความเข้าใจการตลาดและข้อได้เปรียบของคนในพื้นที่

4. การพัฒนาที่ผ่านมาขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละท่านเป็นหลัก และเมื่อเปลี่ยนผู้บริหารจังหวัดการพัฒนาการเปลี่ยนไปทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในส่วนของนโยบายการพัฒนา

5. ควรมีหน่วยงานที่มีหน้าที่สร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชน และ รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วมมากที่สุด

6. กฎหมายการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษควรจะอนุญาตให้ พื้นที่แต่ละพื้นที่ในจังหวัดต่างๆสามารถพัฒนาได้อย่าง สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และ ศักยภาพของพื้นที่แต่ละพื้นที่อย่างแท้จริง ไม่ควรกำหนด แนวทางการออกและใช้กฎหมายแบบ one size fit all หรือ blue print thinking

7. การจัดสรรงบประมาณ ไม่สอดคล้องกับเหตุการณ์ หรือภารกิจ กล่าวคือขั้นตอนการของบประมาณใช้เวลานานจนเหตุการณ์ที่เคยเป็นเหตุให้ต้องการใช้เงินมันเปลี่ยนไป และไม่มีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณอีก ควรมีกฎหมายในการจัดสรรเงินงบประมาณ ให้แต่ละจังหวัดสามารถมีและจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องกับเหตุการณ์เฉพาะหน้า

8. ขั้นตอนการจัดทำแผน และนโยบายต้องมีการสร้างทั้งความมีส่วนร่วม และความมั่นใจกับภาคเอกชนว่า จะมีการทำงานตามแผนจริงๆ และไม่ว่าเปลี่ยนผู้บริหารอย่างไรก็ตาม ก็ยังต้องมีการทำงานตามนโยบายที่ให้คำมั่นกับภาคเอกชนไว้ เพราะ หากไม่ทำ ก็จะทำให้ภาคเอกชนไม่มั่นใจในการลงทุน เนื่องจากเผชิญปัญหาแบบเดิม คือ เปลี่ยนผู้บริหารของทางราชการก็เปลี่ยนนโยบาย และต้องมีการติดตามผลการสั่งการและดำเนินงานของผู้บริหารอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง

9. การบูรณาการการทำงานของภาครัฐ จะสำเร็จได้หน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพจะต้องเปิดใจและอนุญาตให้หน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องได้ และ ต้องได้รับอนุมัติและให้ความสำคัญโดยผู้มีอำนาจสูงสุดในจังหวัด (ผู้ว่าราชการจังหวัด) รวมทั้งหน่วยงานทั้งหมดที่จะมาร่วมกันจะต้องมีความเข้าใจระหว่างกันเป็นอย่างดี หากเป็นเช่นนี้ ไม่ว่าจะมีระบบผู้ว่า CEO หรือไม่ ก็สามารถบูรณาการหน่วยงานภาครัฐได้

5.2 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในพื้นที่

ส่วนที่สองของบทนี้จะประกอบไปด้วยสองส่วนหลัก คือเสียงสะท้อนของคนในพื้นที่ต่อร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษและข้อจำกัดของพื้นที่(ทางกฎหมาย/ ทางสังคม)และข้อเสนอแนะในการนำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษมาใช้ในพื้นที่ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2

5.2.1 เสียงสะท้อนของคนในพื้นที่ต่อร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ ประเด็นที่ควรเพิ่มเติมจากการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างต่อ ผู้ให้ข้อมูลในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นต่อร่างกฎหมายดังกล่าวดังนี้

1.เห็นด้วยกับร่างกฎหมายในประเด็นที่ร่างกฎหมายดังกล่าวเป็นพระราชบัญญัติ ทำให้ไม่มีปัญหาเรื่องศักดิ์ของกฎหมายและสามารถผลักดันการพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่

2. เห็นด้วยกับที่ร่างกฎหมายมีกลไกกำหนดให้มีเขตพัฒนาพิเศษ และ เขตส่งเสริมพิเศษทำให้พื้นที่จังหวัดเดียวอาจมีเขตพัฒนาพิเศษหลายรูปแบบซึ่งสอดคล้องกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ และศักยภาพของแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกัน

3. เห็นด้วยกับการที่ร่างกฎหมายมีกลไกการให้สิทธิประโยชน์ที่แตกต่างจากการลงทุนในพื้นที่อื่นๆ ทำให้เกิดแรงจูงใจต่อนักลงทุน และเกิดความแตกต่างกับการรับรับการส่งเสริมการลงทุนทั่วๆไป โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

4. เห็นควรเพิ่มให้มีกลไกการสะท้อนแนวคิดและข้อเท็จจริงไปยังคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ เพราะจากร่าง ไม่มีมาตราใดที่กล่าวถึงว่าเสียงของคนในพื้นที่จะไปถึงผู้มีอำนาจกำหนดนโยบายและตัดสินใจได้อย่างไร

5. กลไกในเรื่องการลดความเหลื่อมล่ำในร่างกฎหมายมีไม่ชัด หากเป็นไปได้ควรมีแนวทางที่ชัดเจนในเรื่องการบังคับถ่ายทอดเทคโนโลยีจากนักลงทุนต่างประเทศมาสู่คนในประเทศ หรือคนในพื้นที่บัญญัติไว้หรือกำหนดให้มีสัญญารับการลงทุนโดยผู้ลงทุนต้องมีการการพัฒนาฝีมือแรงงานให้กับคนในพื้นที่เพื่อสร้างทักษะแลลดความเหลื่อมล้ำให้กับคนในพื้นที่

6.การที่ร่างกฎหมายเขียนโดยกำหนดให้ให้อำนาจทั้งปวงของกรมธนารักษ์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุนั้นเป็นอำนาจของสำนักงาน น่าจะขัดกับกฎหมายของกรมธนารักษ์ที่มีอยู่

5.2.2 ข้อจำกัด ของพื้นที่(ทางกฎหมาย/ ทางสังคม)และข้อเสนอแนะในการนำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษมาใช้ในพื้นที่ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2

ในส่วนภาคเหนือตอนล่างนี้ไม่ใช่พื้นที่ชายแดนทำให้ไม่มีประเด็นปัญหาเรื่องการค้าข้ามแดน ดังเช่นพื้นที่อื่นๆที่อยู่ติดชายแดน และไม่มีกฎหมายเฉพาะหรือกฎหมายพิเศษที่เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษชัดเจน คงมีเพียงกฎหมายการปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะเรื่องการจัดสรรและการใช้งบประมาณ ตลอดจนการบูรณาการการทำงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐในพื้นที่ รวมทั้งการบริหารจัดการน้ำโดยคณะกรรมการลุ่มแม่น้ำที่ไม่มีการกำหนดสิทธิการใช้น้ำของแต่ละจังหวัดไว้อย่างชัดเจน ประกอบกับบางจังหวัดเช่นจังหวัดนครสวรรค์ที่แม้ไม่ใช่พื้นที่ปลายน้ำ

แต่กลับถูกนำไปรวมไว้กับการใช้น้ำของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ส่งผลให้เมื่อมีปัญหาน้ำแล้งในภาคกลางของประเทศไทย จังหวัดนครสวรรค์ก็ถูกจำกัดการใช้น้ำด้วยในขณะที่จังหวัดอื่นซึ่งอยู่ในแม่นน้ำปิง วัง ยม น่าน อันเป็นที่มาของแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้ถูกจำกัดสิทธิ ความเป็นธรรมที่ควรจะเกิดขึ้นคือ ทุกจังหวัดควรมีโควต้าการใช้น้ำของตน และเมื่อเกิดปัญหาความแห้งแล้ง ทุกจังหวัดไม่เว้นแม่แต่กรุงเทพมหานครก็ควรมีส่วนร่วมรับผิดชอบและช่วยกันแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำด้วย เพราะหากไม่มีระบบเรื่องสิทธิการใช้น้ำอย่างที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ก็น่าจะเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่อาจจะมีขึ้นด้วย และเป็นการสร้างความไม่เป็นธรรมในด้านน้ำในสังคม ยิ่งกว่านั้นจะทำให้การขับเคลื่อนต่างๆ เป็นไปได้ช้ากว่าที่ควรและไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลงและการเคลื่อนไหวทางธุรกิจ

นอกจากนี้การมีพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษเป็นการเฉพาะจะทำให้มีกลไกส่งเสริมและผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาต่างๆ และข้อติดขัดในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษได้ดีขึ้นดังนี้

1. ปัญหาการขัดแย้งกับระหว่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ที่มีอยู่กับกฎหมายอื่น ๆ ก็จะถูกขจัดออกไปเพราะกฎหมายมีลำดับศักดิ์เท่ากัน แต่ควรมีหนังสือสั่งการให้ชัดว่าในประเด็นที่กฎหมายสองฉบับขัดแย้งกัน ผู้มีอำนาจจะให้ความสำคัญกับสิ่งใดก่อน

2. ส่งเสริมให้ข้าราชการในพื้นที่ทำงานได้อย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะมีการกำหนดให้มีการจัดทำแผนบูรณาการการทำงาน อย่างไรก็ตามก่อนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษขึ้น ควรมีการเขียนบทเฉพาะกาลให้มีการคุยวางแผนกำหนดบทบาทและหน้าที่ของข้าราชการฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้องให้เรียบร้อยก่อนการจัดตั้ง และให้มีกลไกการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการในพื้นที่ที่มีอยู่และหน่วยงาน(ผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ/ สำนักงานเขตพัฒนาพิเศษ)ที่จะตั้งขึ้นใหม่ด้วย

3. ในส่วนปัญหากฎหมายปลีกย่อยอื่นที่อาจจะเป็นอุปสรรคกับการจัดตั้งและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษมีอำนาจเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรี ทำการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่างๆได้ อันเป็นช่องทางแก้ไขปัญหาได้ทางหนึ่ง

4. ในส่วนสิทธิประโยชน์ของนักลงทุนผู้วิจัยพบว่าคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ส่งเสริมการลงทุนในกิจการหลายรูปแบบแล้ว แต่เป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการทุกรายที่เข้าเงื่อนไขที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดไว้ ทำให้นักลงทุนจะตั้งโรงงานที่ใดก็ได้ไม่จำเป็นว่าจะต้องเข้ามาตั้งโรงงานในเขตภาคเหนือตอนล่าง การมีร่างกฎหมายฉบับนี้ขึ้นจะช่วยให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษสามารถกำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุนได้เป็นการเฉพาะและจูงใจให้มีการลงทุนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 มากขึ้น ยิ่งกว่านั้น ในกรณีที่สิทธิประโยชน์ตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดไว้และมีอยู่ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักลงทุนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 ประสงค์จะลงทุน หากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษเห็นสมควรก็จะสามารถ กำหนดให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนออกประกาศเพิ่มเติมได้ง่ายขึ้น

5. ในส่วนปัญหาการขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนพัฒนา ในร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว กำหนดให้ มีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการทำแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แต่มีข้อควรพิจารณาว่า เสียงจากคนในพื้นที่จะสะท้อนไปถึงผ็มีอำนาจตัดสินใจได้เพียงใด และอย่างไร ดังนั้นผ็วิจัยจึงเสนอให้มีกลไกการทำงานและการนำเสนอเรื่องและความเห็นจากจากพื้นที่ไปยัง คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษให้ชัด

6. ในส่วนปัญหาความเหลื่อมล้ำระหว่างนักลงทุนภายนอก และนักลงทุนในพื้นที่กับผู้ประกอบการในพื้นที่ จะเห็นได้ว่าในร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้กล่าวถึงประเด็นนี้ไว้ มีเพียงกล่าวถึงเรื่องวัตถุประสงค์ของเขตพัฒนาพิเศษในการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากที่อื่น แต่ยังไม่มีกลไกแก้ไขปัญหาชัดเจน คณะผู้วิจัยเห็นควรระบุกลไกวิธีแก้ไขความเหลื่อมล้ำให้ชัด และกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หนึ่งของเขตพัฒนาพิเศษหรือสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษด้วย

7. ในส่วนปัญหาสิ่งแวดล้อมและผลกระทบจากการพัฒนา ในร่างพระราชบัญญัติฯ ได้มีกลไกการร้องทุกข์ และ กองทุนเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ซึ่งจะช่วยบรรเทาความดือนร้อนได้

8. ในส่วนปัญหาการไม่ทราบสิทธิ์ประโยชน์และเงื่อนไขของการลงทุน ตลอดจนข้อดีข้อเสียของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ตลอดจนการไม่มีกลไกชัดเจน ผู้วิจัยเสนอว่าร่างกฎหมายควรกำหนดให้เป็นหน้าที่อย่างหนึ่งของสำนักงานคณะกรรมการเขตพัฒนาพิเศษ โดยให้มีหน้าที่ทั้งประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนและรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ซึ่งปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาในพื้นที่ดังตารางที่ 27

ตารางที่ 27 ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา

ปัญหาในพื้นที่	**กลไกในร่าง พรบ.เขตพัฒนาพิเศษ**	**สิ่งที่ควรปรับปรุง**
1 กฎหมายจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี	กฎหมายจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจะเป็นกฎหมายในลำดับพระราชบัญญัติ	-
2 ปัญหาในการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ	มีกลไกกำหนดให้มีการวางระบบการทำงานของหน่วยงานภาครัฐแบบบูรณาการ และการจัดทำแผนให้บริการราชการแบบOne Stop Service	ควรมีบทเฉพาะกาลพูดขั้นตอนการเตรียมตัวจัดตั้งและดำเนินงานเขตพัฒนาพิเศษ
3 ปัญหาอุปสรรคทางกฎหมายในเรื่องอื่นๆ เช่นกฎหมายน้ำ กฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่น การจัดสรรงบประมาณ	กำหนดให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษมีอำนาจเสนอเรื่องให้	-

	คณะรัฐมนตรี ทำการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่างๆ	
4 ขาดสิทธิ์ประโยชน์ที่จูงใจนักลงทุน	กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษกำหนดสิทธิ์ประโยชน์เพิ่มเติมให้กับนักลงทุนในกิจการประเภทต่างๆได้	-
5 การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนพัฒนา	มีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการทำแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค	ควรมีกลไกการทำงานและการนำเสนอเรื่องและความเห็นจากจากพื้นที่ไปยังคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษให้ชัด
6 ความเหลื่อมล้ำระหว่างนักลงทุนภายนอก และนักลงทุนในพื้นที่กับผู้ประกอบการในพื้นที่	ยังไม่มีกลไกแก้ไขปัญหาชัดเจน	ควรระบุกลไกแก้ไขความเหลื่อมล้ำให้ชัดและกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หนึ่งของเขตพัฒนาพิเศษ
7 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและผลกระทบจากการพัฒนา	มีกลไกการร้องทุกข์ และ กองทุนเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่	-
8 การไม่ทราบสิทธิ์ประโยชน์และเงื่อนไขของการลงทุน ตลอดจนข้อดีข้อเสียของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ	ไม่มีกลไกชัดเจน	ควรกำหนดให้เป็นหน้าที่อย่างหนึ่งของสำนักงานคณะกรรมการเขตพัฒนาพิเศษ โดยให้มีหน้าที่ทั้งประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน

ที่มา : คณะผู้วิจัย

อย่างไรก็ตามคณะผู้วิจัยเห็นว่าการจะใช้บังคับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้สามารถสร้างความเจริญแก่พื้นที่ได้จริง จะต้องเน้นที่การมีส่วนร่วมและการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ในกระบวนการพัฒนา และลดความรู้สึกเหลื่อมล้ำระหว่างนักลงทุนต่างพื้นที่กับคนในพื้นที่ลง และสำคัญที่สุดต้องมีการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่ขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างดีก็จะทำให้การบริหารจัดการงานเป็นไปด้วยความราบรื่น

5.3 บทสรุปและข้อสังเกตเพื่อการก้าวต่อไป

ปัญหาสำคัญสุดที่อาจจะกลายเป็นอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในภาคเหนือตอนล่าง 2 คือ การบูรณาการการทำงานของหน่วยงานภาครัฐในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ การขาดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในกระบวนการพัฒนา ซึ่งหากมีร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษที่ร่างขึ้นในโครงการระยะที่1อันเป็นกฎหมายเฉพาะสามารถเข้ามาจัดระบบการบูรณาการให้ราบรื่น รวดเร็วขึ้น อย่างไรก็ตามควรมีบทบัญญัติเปิดช่องการการรับฟังความเห็นที่เป็นประโยชน์จากภาคประชาชนไปยังผู้มีอำนาจตัดสินใจ ก็จะช่วยผลักดันการพัฒนาได้

ตารางที่ 28 ปัญหาและแนวทางแก้ไขข้อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1

ปัญหา	แนวทางแก้ไข	หมายเหตุ
1. ปัญหาการจัดการน้ำ	มีกลไกกำหนดสิทธิการใช้น้ำและแบ่งน้ำที่ชัดเจนของแต่ละพื้นที่ เช่น ปริมาณน้ำของจังหวัดนครสวรรค์ที่จังหวัดนครสวรรค์สามารถบริหารจัดการได้โดยไม่ต้องเอาไปผูกติดกับปริมาณน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างมีเท่าไหร่ และกลไกนี้ต้องอนุญาตให้มีการเจรจาแบ่งน้ำในแต่ละจังหวัดให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงในพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลา เช่นถ้ามีคนเพิ่มต้องได้รับน้ำเพิ่ม	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกจังหวัดในภาคเหนือตอนล่าง แต่จังหวัดนครสวรรค์มีปัญหาทางข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคสำคัญ
2. กฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่นไม่เอื้อให้ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษมีหน่วยงานที่รองรับภารกิจใหม่ๆ เช่นการติดต่อการค้ากับต่างประเทศ การประสานงานด้านแรงงานข้ามชาติได้	แก้ไขกฎหมายองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพิ่มอำนาจในการดำเนินการเรื่อง การค้าต่างประเทศ งบประมาณ แรงงานข้ามชาติให้กับพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ

3. การขาดการบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่	กำหนดให้การบูรณาการเป็นหัวใจของการทำงานของภาครัฐ และมีแผนบูรณาการการทำงาน	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ
4. การขัดแย้งกับระหว่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ที่มีอยู่กับกฎหมายอื่น ๆ	ออกกฎหมายเฉพาะเป็น กฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ และมีหนังสือสั่งการในแต่ละหน่วยงานวางระเบียบในเรื่องการประสานงานและการบูรณาการการทำงานให้ชัด	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกจังหวัดในภาคเหนือตอนล่าง
5. ความเหลื่อมล้ำระหว่างนักลงทุนจากภายนอกและคนในพื้นที่	จัดให้มีการทำสัญญาถ่ายทอดเทคโนโลยี หรือ ให้สถานประกอบการทำหน้าที่ฝึกทักษะและอาชีพให้คนในพื้นที่พร้อม ๆ กับการทำสัญญารักษาความลับระหว่างผู้ประกอบการและผู้เข้าทำงาน/ ฝึกงาน	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกจังหวัด
6. การขาดการบูรณาการระหว่างปัญหาในพื้นที่และระบบการศึกษาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่แก้ปัญหาตัวเองไม่ได้	จัดให้มีนโยบายในแต่ละพื้นที่ให้ชัดและสั่งการให้ปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาในพื้นที่โดยเน้นให้คนในพื้นที่เข้าใจปัญหาของตนเองและวิธีแก้ไขปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน	
7. การทำวิจัยชุมชนของคนในท้องที่ที่ผ่านมาไม่บรรลุผลเพราะคนในท้องที่ไม่อาจขอเงินไปทำวิจัยเรื่องที่ช่วยส่งเสริมอาชีพตนเองได้	แก้ไขระเบียบพัสดุการจัดซื้อจัดจ้างของทางราชการ	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกพื้นที่
8. อัตรา/ วิธีการการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ที่ไม่เหมือนกันขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้ผู้ประกอบการไม่เสียภาษีเพราะเป็นการเพิ่มภาระ และ	แก้ไขโดยให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่ทำการศึกษาผลกระทบและควรมีการแก้ไขกฎหมายปรับปรุง	

กฎหมายปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการส่งผลให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่มีรายได้มาพัฒนาพื้นที่	กฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่นใหม่ทั้งหมด	
9. ระเบียบการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภค เช่นถนน ที่ต่างกันทำให้สิ่งก่อสร้างเชื่อมต่อกันหรือสร้างแทนกันไม่ได้	แก้ไขโดยให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่ทำการศึกษาผลกระทบและควรมีการแก้ไขกฎหมายปรับปรุงกฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่นใหม่ทั้งหมด	
10. การจัดเก็บงบประมาณที่ได้ไม่เพียงพอ	แก้ไขโดยให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่ทำการศึกษาผลกระทบและควรมีการแก้ไขกฎหมายปรับปรุงกฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่นใหม่ทั้งหมด	
11. การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน	ควรมีการกำหนดนโยบายการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกระดับ	เป็นปัญหาร่วมกันของทุกพื้นที่ที่ถูกจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ

ข้อเสนอแนะ

1. ก่อนมีการออกกฎหมายหน่วยงานในพื้นที่และ หน่วยงานที่จะตั้งขึ้นใหม่ควรมีการเจรจาหาข้อตกลงร่วมกันในการแบ่งความรับผิดชอบเพื่อป้องกันการซ้ำซ้อนของการทำงานที่จะเป็นอุปสรรคในการทำงาน หรืออาจจะมีบทเฉพาะกาลพิเศษในแต่ละพื้นที่กำหนดให้มีการยกเว้นระเบียบบางฉบับตามข้อเท็จจริงได้เพื่อให้การร่วมมือกันดีขึ้น

2. ควรมีศูนย์ให้คำปรึกษาผู้ประกอบการเดิมในการปรับตัวเพื่อเตรียมรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3. แผนการสร้างสาธารณูปโภคขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่งควรมีการบูรณาการแผนการพัฒนาสาธารณูปโภคระหว่างกัน จะเป็นการลดค่าใช้จ่ายและเกิดประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และการเงินได้สูงสุด

4. การจัดสร้างสาธารณูปโภคควรจะเน้นการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่เพื่อให้การพัฒนาตอบสนองความต้องการอย่างแท้จริงของคนในพื้นที่ได้

5. การจัดการศึกษา และสร้างความพร้อมของคนในท้องถิ่นรวมทั้งบูรณาการปัญหากับการจัดการศึกษาในพื้นที่เพื่อให้คนนครสวรรค์พร้อมที่จะรับมือกับความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งสร้างคนในท้องที่มีศักยภาพและเป็นแรงงานที่มีค่าตอบแทนสูง

6. ควรมีหน่วยงานที่มีหน้าที่สร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชน และ รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

7. การจัดสรรงบประมาณ ต้องมาพร้อมกับภารกิจและต้องมาทันเวลา

บทที่ 6

การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตรอุตสาหกรรมการบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) การศึกษาเบื้องต้นได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

6.1 การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะสร้างโอกาสในการกระตุ้นและยกระดับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งการค้า การลงทุน การจ้างแรงงาน และสังคม ระหว่างกลุ่มจังหวัด ภายในจังหวัด และเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาคผลิต ภาคบริการและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับศักยภาพของแต่ละพื้นที่

ภาพที่ 21 ผลกระทบจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2

1) ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะทำให้เกิดการกระตุ้นดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งจะส่งผลกระทบเชิงบวกไม่เพียงแต่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เท่านั้น แต่ผลกระทบยังกระจายไปยังพื้นที่หรือจังหวัดใกล้เคียง และส่งผลต่อภาพรวมของประเทศไทย เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจทำให้เศรษฐกิจมีโอกาสเติบโตจากการขยายตัวของการลงทุนใหม่ ๆ เศรษฐกิจการค้าของกลุ่มจังหวัดมีความเจริญเติบโตในอัตราสูงและยั่งยืน ผู้ผลิต ผู้ค้าและผู้บริโภคในกลุ่มจังหวัดได้รับประโยชน์จากการเติบโตทางเศรษฐกิจการค้าของท้องถิ่นอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง และสามารถเข้าถึงตลาดที่ได้มาตรฐานและสินค้าที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม องค์กรและบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีศักยภาพสูง มูลค่าการค้าและบริการตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้น รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น รายได้จากการเก็บภาษี ทั้งภาษีศุลกากร ภาษีเงินได้ ภาษียานพาหนะ รวมถึงค่าธรรมเนียมต่าง ๆ อีกทั้ง การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ส่งผลให้ราคาที่ดินในภูมิภาคจะมีราคาสูงขึ้น เกิดการเกร็งกำไร อาจส่งผลให้เกษตรกรที่แต่เดิมเคยเช่าที่ดินทำการเกษตรมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน อาจต้องถูกยกเลิกสัญญาเช่าโดยทันทีถ้าเจ้าของที่ดินขายที่ดินให้กับนักลงทุน

2) ด้านสังคม

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียง มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดี มีงานทำ มีธุรกิจเกิดขึ้นใหม่ มีการพัฒนาตนเองทั้งด้านทักษะ ภาษา และองค์ความรู้ต่าง ๆ เพื่อปรับตัวเองให้ทันกับความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและสังคม แต่การจัดตั้งนั้นอาจมีผลกระทบทางสังคมในหลายมิติ เช่น ความขัดแย้ง การใช้ที่ดิน และแรงงานข้ามชาติ เป็นต้น และกลายเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นและนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประชาชน (ชาวบ้านในพื้นที่) กับภาครัฐ ขาดการมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่น นำไปสู่ข้อร้องเรียนต่าง ๆ ผลกระทบด้านการใช้ชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ตัวอย่างเช่น แนวทางการดำรงชีวิตแบบพื้นบ้านลดลงอันเป็นผลมาจากความเจริญที่มาสู่พื้นที่ ประชาชนในพื้นที่ต้องมีการปรับตัวและปรับการใช้ชีวิต ชุมชนดั้งเดิมที่อยู่อาศัยหรือทำมาหากินในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษอาจสูญเสียอาชีพถิ่นฐานบ้านเกิด วิถีชีวิตการเปลี่ยนแปลงเชิงวัฒนธรรม รวมถึงบริษัทและนักลงทุนที่มาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความต้องการแรงงานต่างชาติซึ่งมีค่าจ้างที่ต่ำกว่าคนไทย ซึ่งมักจะตรงกันข้ามกับความต้องการของคนในพื้นที่ต่อโอกาสการจ้างงานที่ดึงดูด

3) ด้านแรงงาน

การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ทำให้เกิดความต้องการแรงงานข้ามชาติ (ต่างด้าว) และเกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของแรงงานเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ พม่า ลาว และกัมพูชา โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งของแรงงานข้ามชาติในประเทศไทยเป็นผู้หลบหนีเข้าเมืองผิดกฎหมาย ไม่มีเอกสารรับรอง เสี่ยงต่อเป็นการเหยื่อการค้ามนุษย์ ซึ่งทางรัฐบาลไทยมีความตั้งใจที่จะรับรองสถานะของแรงงานข้ามชาติและให้ได้รับการบริการพื้นฐานทางสังคม แต่ระบบยังไม่รองรับ และสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้คือปัญหาทางสังคมที่ตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม การลักลอบขนส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย การใช้ความรุนแรง การก่อการร้าย จี้ปล้น โจรกรรมทรัพย์สิ เป็นต้น เนื่องจากความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและความเจริญอันเป็นผลมาจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 องค์กรเอกชนและองค์กรด้านสิทธิแรงงานข้ามชาติจะต้องติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิดเรื่องสิทธิของผู้อพยพและเงื่อนไขการจ้างงานของแรงงานที่เหมาะสม รวมไปถึงแรงงานไทยต้องพัฒนาทักษะฝีมือในการทำงานเพื่อให้สามารถแข่งขันกับชาวต่างชาติที่เข้ามาประกอบอาชีพในเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

4) ด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น พื้นที่ป่าไม้ ป่าสงวน ที่ดิน น้ำ อากาศ และขยะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ด้านทรัพยากรป่าไม้ ความต้องการใช้ที่ดินที่เพิ่มขึ้นเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบายการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้สร้างผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่การเกษตรอย่างมาก เนื่องจากรัฐบาลต้องการให้เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ดำเนินไปอย่างรวดเร็วจึงเลือกดำเนินการ

ในพื้นที่ป่าไม้ ทั้งเขตป่าสงวนและป่าเสื่อมโทรมซึ่งเป็นพื้นที่ของรัฐ การจัดสรรพื้นที่ป่าสงวนและป่าเสื่อมโทรมที่เป็นที่สาธารณะจึงกลายเป็นประเด็นที่สำคัญ เพราะหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินโดยไม่คำนึงถึงระบบนิเวศป่าไม้ที่มีอยู่หรือการใช้ประโยชน์ของชุมชนในพื้นที่ การดำเนินงานลักษณะนี้จึงมักจะนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานรัฐบาลและประชาชน ชุมชน ท้องถิ่น

ด้านทรัพยากรน้ำ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มักมีการแปลงพื้นที่ธรรมชาติเป็นเขตอุตสาหกรรมและก้าวสู่ความเป็นเมืองในที่สุด ทำให้เกิดความต้องการใช้น้ำอย่างสูง ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการบริหารจัดการ มิฉะนั้นจะนำไปสู่ภาวะการขาดแคลนและความต้องการทรัพยากรน้ำที่สูงมาก เขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 สามารถสร้างผลกระทบต่อความพร้อมของน้ำที่ใช้เพื่อการเกษตร แหล่งน้ำภายในประเทศ รวมถึงสภาพแวดล้อมโดยรวม ทั้งนี้มีการคาดการณ์ว่า การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแนวโน้มที่จะสร้างปัญหาการขาดแคลนน้ำในอนาคต

ด้านคุณภาพอากาศ การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จะมีการปล่อยมลพิษเพิ่มขึ้นจากความเจริญของเมืองและการมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับในเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งรวมถึงก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้น ปัญหาฝุ่นละออง (PM2.5) การปล่อยสารอินทรีย์ระเหย และอื่น ๆ ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าได้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนในพื้นที่

ปัญหาขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ความเป็นเมืองและอุตสาหกรรมที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมจากความเจริญด้านอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวอย่างรวดเร็วก่อให้เกิดปัญหาขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เกินขีดการรับรองของระบบนิเวศ

จากการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้มีผลกระทบทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ทุกจังหวัดในเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบ ดังนั้น การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จำเป็นต้องมีแนวทางการจัดการกับประเด็นต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น รวมทั้งการดำเนินการวางแผนปรับปรุงให้ดำเนินการได้อย่างถูกต้องเพื่อการจัดการได้อย่างถูกวิธี มีประสิทธิภาพ และส่งผลกระทบเชิงลบให้น้อยที่สุด

6.2 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6.2.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength)

- ผลผลิตภาคเกษตรหลากหลายและมีปริมาณมาก
- พื้นที่เหมาะสมต่อการเกษตร ประมง และปศุสัตว์
- มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายครอบคลุมมิติทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม
- จุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการ
- โครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำและระบบราง
- มีเครือข่ายการศึกษาที่มีความพร้อมที่สนับสนุนต่อการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

จุดอ่อน (Weakness)

- ทัศนคติ ค่านิยม พฤติกรรมของเกษตรกรที่ยังไม่ ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลง
- การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำที่ยังไม่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด
- ผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่ขาดทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศขาดการจัดการสมัยใหม่
- พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำเสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัย

SWOT

โอกาส (Opportunity)

- การบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว
- ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน
- กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง (GMS)

อุปสรรค (Threat)

- ราคาพลังงานเชื้อเพลิง
- ภัยธรรมชาติ ภาวะความแห้งแล้ง และอุทกภัย
- การเปิดเสรีการค้าในกรอบความตกลงต่างๆ
- การชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจโลกส่งผลต่อความผันผวนของราคาผลผลิตทางการเกษตรและปัจจัยการผลิต
- การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19

ภาพที่ 22 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6.2.2 การประเมินสภาพแวดล้อมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (SWOT ANALYSIS)

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลที่เก็บรวบรวมทั้งหมดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ สภาพทั่วไป สภาพเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกประเทศ และภายในประเทศ ที่อาจส่งผลต่อการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด ทำให้สามารถนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ เพื่อแสดงให้เห็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังนี้

จุดแข็ง (Strength: S)

- ผลผลิตภาคเกษตรหลากหลายและมีปริมาณมาก (เช่น มันสำปะหลัง อ้อย ที่สามารถแปรรูปเป็นทั้งพืชอาหารและพืชพลังงาน) โดยเฉพาะข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา ไก่เนื้อ ไก่ไข่ สุกร โคเนื้อ และสัตว์น้ำ ผลผลิตเหล่านี้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value added) ด้วยการแปรรูป ได้หลายมิติ และเป็นที่ต้องการของตลาดทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ หากมีการทำตลาด (Marketing) สร้างภาพลักษณะ (Branding) และแสวงหาช่องทางการจำหน่าย สร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า (Strategic Partnership) โดยเฉพาะการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ก็จะทำให้ผลผลิตข้าว อ้อย มันสำปะหลังสร้างมูลค่าให้กับกลุ่มจังหวัดได้มากขึ้น

- พื้นที่เหมาะสมต่อการเกษตร ประมง และปศุสัตว์ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่ ที่มีศักยภาพต่อการทำนา ปลูกพืชไร่ มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด ถั่วต่าง ๆ ตามการจำแนกเขตเกษตรเศรษฐกิจ (Zoning) ซึ่งเหมาะสมต่อการส่งเสริมการผลิตทางการเกษตรที่หลากหลาย มีต้นทุนต่ำ ผลผลิตต่อไร่สูงสามารถตอบสนองความต้องการของโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตร และโรงงานแปรรูปอาหาร รวมทั้งยังมีศักยภาพด้านการเลี้ยงปศุสัตว์ ได้แก่ ไก่เนื้อ ไก่ไข่ โคเนื้อ และสุกร ที่จะเป็นวัตถุดิบป้อนให้โรงงานแปรรูปอาหารและยังเป็นตลาดรองรับผลผลิตพืชอาหารสัตว์ กล่าวได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 การจัดการระบบห่วงโซ่การผลิตครบวงจร อันจะนำมาสู่การสร้างงานเพิ่มผลผลิต และรายได้ให้แก่เกษตรกร นอกจากนั้นพื้นที่ยังมีศักยภาพในการส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์น้ำตามลุ่มน้ำสายต่าง ๆ และบึงบอระเพ็ด อาทิ ปลานิลเพื่อการส่งออกที่ตลาดต่างประเทศต้องการ และมีมูลค่าสูง

- พื้นที่ชลประทานมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่หลายแห่ง ส่งผลดีต่อด้านภาคเกษตรแต่แหล่งน้ำบางแห่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ตื้นเขิน ถูกบุกรุก

- มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายครอบคลุมมิติทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเป็นต้นทุนทางธรรมชาติที่ให้ผลตอบแทนสูงและเร็ว เมื่อเทียบกับการลงทุนกลุ่มจังหวัดมีปัจจัยการเดินทางที่สะดวกหลายหลายวิธี เป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวและแนวโน้มนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นเป็นตัวบ่งชี้ได้อย่างดี ดังนั้น การส่งเสริมการท่องเที่ยวจึงเป็นช่องทางที่ถูกต้อง อย่างไรก็ตามจะต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาฯ กำหนด และควรจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวเป็นการเฉพาะ เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวให้เป็นมาตรฐานสากล รองรับ

นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ โดยร่วมมือกับภาคธุรกิจเอกชนอย่างใกล้ชิด เช่น แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง และประเพณีวัฒนธรรมที่สำคัญ มีชื่อเสียงระดับ ประเทศประเพณีตักบาตรเทโว จังหวัดอุทัยธานี ประเพณีแข่งขันเรือยาวชิงถ้วยพระราชทาน จ.พิจิตร และประเพณีตรุษจีน นครสวรรค์ เป็นต้น

- จุดเชื่อมโยงการค้า โลจิสติกส์และบริการระหว่างภาคเหนือ ภาคกลางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 อยู่ในบริเวณที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้า จุดรวมสินค้ากระจายสินค้าได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร เส้นทางคมนาคมเชื่องโยงได้ทุกภูมิภาคของประเทศ มีนิคมอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในเขตกลุ่มจังหวัดสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการลงทุนภาคอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดีรวมทั้งสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการลงทุนภาคอุตสาหกรรม มีโรงงานที่มีศักยภาพในการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร เช่น โรงงานผลิตน้ำตาล โรงสีข้าวโรงงานผลิตผงชูรส โรงงานผลิตเอทานอล ผลิตภัณฑ์ด้านชีวมวล โรงงานผลิตอาหารและเครื่องดื่มตลอดจนมีโรงแรม ที่พัก สถานบริการ ร้านอาหารที่มีศักยภาพและเพียงพอที่จะรองรับนักธุรกิจและนักลงทุนและที่สำคัญ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ยังมีผู้ประกอบธุรกิจการค้า การส่งออกที่มีศักยภาพทั้งในและต่างประเทศหลากหลายสาขา

- โครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักเชื่อมโยง ทั้งทางบก ทางน้ำและระบบราง ที่เชื่อมโยงกับจังหวัดทางภาคเหนือ ภาคกลางของประเทศ ภาคตะวันตกและภาคตัวออกเฉียงเหนือ โดยมีจุดตัดเส้นทางที่อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ ดังนั้น การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง จึงจาเป็นต้องดำเนินการระบบขนส่งบางอย่างต้องเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล โดยเหตุนี้ การพัฒนาปรับปรุงเส้นทางคมนาคม จึงเป็นทิศทางที่ถูกต้อง อย่างไรก็ตาม ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในด้านนี้จะสอดคล้อง สนับสนุนเชื่อมโยงกับโครงการต่าง ๆ ที่ไม่ใช้เส้นทางหลัก (Main Road) แต่เป็นสายรอง (Collector) จะทำให้สามารถรวบรวมการคมนาคมขนส่งพืชผลเกษตรจากสายย่อย (Distributor) ที่อยู่ในในพื้นที่ระดับแปลงเกษตร (On-farm) ได้อย่างทั่วถึงทำให้การคมนาคมขนส่งมีลักษณะเป็น Tree หรือก้างปลา หรือใยแมงมุม (Network) ที่สมบูรณ์ มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

- มีการกำหนดเขตการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการบริหารจัดการดินที่ชัดเจน กล่าวคือมีข้อมูลดิน มีการจัดทำแผนที่ zoning (สำหรับพืชเศรษฐกิจ) สามารถทราบพื้นที่ใดเหมาะสมในการปลูกพืชเศรษฐกิจใดที่มีความเหมาะสมมาก (S1) เหมาะสมปานกลาง (S1) เหมาะสมน้อย (S1) และไม่เหมาะสม (n) เพื่อใช้ในการวางแผนการปลูกพืช หรือปรับเปลี่ยนพืชตามความเหมาะสมของดิน ซึ่งสามารถบริหารจัดการเรื่องพืช การลดต้นทุนการผลิตในภาคเกษตรได้

- มีเครือข่ายการศึกษาที่มีความพร้อมที่สนับสนุนต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งวิชาการที่ทรงคุณค่า สถาบันเหล่านี้ สามารถเป็นแรงเสริมผลักดันให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดก้าวหน้าไปอย่างมีคุณภาพ เป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ดังนั้น จึงควรบูรณาการกับสถาบันการศึกษากำหนดหลักสูตร หรือเนื้อหาในหลักสูตรที่สอดคล้องกับประเด็น

ยุทธศาสตร์ โดยเน้นการปฏิบัติเชิงพื้นที่ จะทำให้บุคลากรที่มีขีดสมรรถนะสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด นอกจากนี้ยังสามารถใช้จุดแข็งของสถาบันการศึกษาในเชิงวิชาการมาแก้จุดอ่อนระบบบริหารงานของกลุ่มจังหวัดได้ เช่น การประเมินผลสัมฤทธิ์โครงการ การออกแบบระบบสารสนเทศ การพัฒนานวัตกรรมด้านการเกษตร เพื่อลดต้นทุนการผลิตทางภาคเกษตร เป็นต้น ทั้งนี้อาจมีการจัดทา MOU ระหว่างกลุ่มจังหวัดกับสถาบันการศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญด้านที่ต้องการ เพื่อบูรณาการการทำงานและใช้ทรัพยากรในพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- สินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ (ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ปศุสัตว์ ประมง) มีศักยภาพ ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ โดยที่พื้นที่ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดอยู่ในภาคเกษตร ทาให้มีวัตถุดิบทางการเกษตรมาก วัตถุดิบบางชนิดสามารถนำมาพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมการเกษตรได้เป็นอย่างดี ส่งผลต่อเนื่องให้มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ก่อให้เกิดธุรกิจแตกแขนงออกไป เช่น การแปรรูปข้าว อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมต้นน้ำพลังงานทดแทน เป็นต้น ดังนั้นหากสามารถควบคุมด้าน Supply Side ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจที่ได้จากวัตถุดิบทางการเกษตรเพิ่มขึ้น

จุดอ่อน (Weakness: W)

- ทัศนคติ ค่านิยม พฤติกรรมของเกษตรกรที่ยังไม่ ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลง เกษตรกรส่วนใหญ่นิยมปลูกพืชเชิงเดี่ยวและปลูกพืชชนิดเดียวกันตามกระแสความต้องการของตลาด เมื่อมีปริมาณมากก็ทำให้ราคาต่ำ ไม่คุ้มทุน นอกจากนี้ยังนิยมใช้สารเคมี เนื่องจากให้ผลเร็ว ให้ผลตอบแทนเร็วในขณะที่ต้นทุนการผลิตสูงและไม่ปลอดภัยต่อสุขภาพของตัวเกษตรกรเองและผู้บริโภค หากวิเคราะห์ต้นทุนและรายได้ที่ได้บางครั้งอาจไม่คุ้มทุน แต่ก็ยังทำ ส่งผลให้เกิดภาวะหนี้สินเรื้อรังทั้งนี้เนื่องจากความเชื่อ ความคุ้นเคยกับสิ่งที่เคยทำมา ประเด็นสำคัญอยู่ที่ “การสร้างแรงจูงใจ” ให้เกษตรกรปรับเปลี่ยนวิธีคิด วิธีการทำเกษตร การลดต้นทุน การปลูกพืชหลากหลาย แตกต่าง การชี้ให้เห็นถึงประโยชน์การปลูกพืชปลอดสารพิษ พืชอินทรีย์ การให้ความรู้ความเข้าใจจากผู้เชี่ยวชาญ หรือการดูตัวอย่างของเกษตรกรที่ประสบความสำเร็จ การให้ความรู้เกี่ยวกับดินที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับพืชที่ปลูก การรวมกลุ่มเพื่อการต่อรอง เป็นต้นทัศนคติ ค่านิยมที่สำคัญ และส่งผลต่อภาคการเกษตรอีกประการหนึ่งก็คือจำนวนเกษตรกรที่ลดลงเด็ก เยาวชน รุ่นใหม่ไม่มีความอดทนเหมือนยุคก่อน ทั้งนี้อาจเนื่องจากสภาพแวดล้อมต่างกัน เด็กเยาวชนยุคนี้ไม่นิยมทำงานภาคเกษตร มองว่าเป็นงานหนัก มีค่านิยมที่ต้องการทำงานสบายๆ ประกอบกับพื้นที่ทำการเกษตรก็ลดลงจึงมุ่งเข้าสู่ภาคบริการมากขึ้น ดังนั้น แนวโน้มในอนาคต จำนวนเกษตรกรจะลดลงหรืออาจต้องจ้างแรงงานภาคการเกษตรจากประเทศเพื่อนบ้านเหมือนหลายจังหวัดในภาคอื่นของประเทศ นับเป็นประเด็นท้าทาย ที่ต้องเร่งหาทางป้องกันแก้ไข

- การบริหารจัดการทรัพยากรน้าที่ยังไม่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด เนื่องจากบางพื้นที่เกิดภาวะน้ำท่วมซ้ำซากในฤดูน้ำหลาก ในขณะนี้บางพื้นที่เกิดภาวะขาดแคลนน้ำ ระบบกระจายน้ำให้พื้นที่การเกษตร ยังไม่ทั่วถึง การบริหารจัดการน้ำ เป็นปัจจัยหลักความสำเร็จของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์กลุ่ม

จังหวัด เนื่องจากน้ำเป็นปัจจัยพื้นฐานของการพัฒนาภาคการเกษตร อันเป็นทิศทาง และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ จำเป็นต้องอาศัยแนวนโยบายแห่งรัฐที่ชัดเจนและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริหารจัดการกลุ่มน้ำในภาพรวม ซึ่งเกินศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ในส่วนที่กลุ่มจังหวัดดำเนินการได้ควรเน้นกลยุทธ์การขุดลอก ปรับปรุงแหล่งน้ำที่มีอยู่เดิมให้สามารถรองรับน้ำและใช้ได้ตลอดฤดูกาล

- ผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่ขาดทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศขาดการจัดการสมัยใหม่ และขาดระบบการจัดการข้อมูลข่าวสารที่ทันต่อการค้าของโลก ส่งผลกระทบการติดต่อประสานงานเพื่อการขยายตลาด ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างทันการ ไม่สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านที่ประชากรส่วนใหญ่สามารถใช้ภาษาอังกฤษได้อย่างคล่องแคล่ว เช่น ฟิลิปปินส์ สิงค์โปร เป็นต้น ดังนั้น การพัฒนาทักษะการใช้ภาษาที่สามารถใช้สื่อสารกับคู่ค้า ลูกค้าได้อย่างมืออาชีพ จึงเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การทำการตลาดเชิงรุกด้านการท่องเที่ยวยังอยู่ใน ขอบเขต จำกัด เนื่องจากการส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นยุทธศาสตร์ในระดับประเทศ ทุกรัฐบาลพยายามผลักดันเนื่องจากการท่องเที่ยวมีต้นทุนต่ำแต่ให้รายได้เร็ว กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพทั้งในเชิงธรรมชาติ และเชิงวัฒนธรรมหลายแห่ง การผลักดันด้านการท่องเที่ยวต้องประสานงานกับภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด เนื่องจากการขับเคลื่อนที่สำคัญเอกชนจะเป็นแกนสำคัญ ภาครัฐมุ่งการเสริมสร้างการอำนวยความสะดวก การรักษาความสงบเรียบร้อย การรักษาความปลอดภัย การปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกปลอดภัยรวมถึงประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกด้านการท่องเที่ยวตามศักยภาพของกลุ่มนักท่องเที่ยว และการเปิดตลาดการท่องเที่ยวกับประเทศที่มีศักยภาพ เช่น จีนยุโรป กลุ่มอิสลาม เป็นต้น ดังนั้น หากจะสร้างโดยรวมและดำเนินการต้องยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้เป็นระบบโดยเหตุนี้จึงควรจัดทำเป็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเป็นการเฉพาะ ในลักษณะของ Sectorial Plan เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าทิศทาง กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนงานจะมุ่งไปทางใดที่สอดคล้องกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดมากที่สุด ปัจจุบันนักท่องเที่ยวต่างชาติศึกษาข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านช่องทาง internet ความต้องการ หรือเป้าหมายการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มแตกต่างกันความแตกต่างศักยภาพ จุดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดก็ต่างกัน ดังนั้นการจัดทำกลยุทธ์ประชาสัมพันธ์เชิงรุกทางการตลาดด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องอาศัยมืออาชีพ ข้อมูลที่หลากหลาย พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว จุดที่ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยว เยี่ยมเยือนคืออะไร การจัดทำการตลาดเชิงรุก จำเป็นต้องอาศัย หรือร่วมมือกับภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เพื่อให้การตลาดได้ผลจริงผลกระทบจากธุรกิจการท่องเที่ยวมีอย่างหลากหลาย ดังนั้น ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ต้องดำเนินต่อไป และปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่ต้องรักษาแหล่งท่องเที่ยวให้ยั่งยืน และได้มาตรฐานที่กระทรวงการท่องเที่ยวฯ กำหนด

- พื้นที่บางส่วนประสบภัยธรรมชาติ ได้แก่ อุทกภัย และภัยแล้งซ้ำซาก ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรที่เป็นวัตถุดิบป้อนโรงงานอุตสาหกรรมยังมีคุณภาพไม่แน่นอน เช่น มันสำปะหลัง อ้อย

- เกษตรกรส่วนใหญ่ไม่นำทักษะ/ความรู้เทคโนโลยีมาใช้ในการผลิตพัฒนาผลิตภัณฑ์ ปัจจัยดังกล่าวส่งผลทำให้เกษตรกรจำนวนมากมีปัญหาหนี้สิน ยากจน หนี้ครัวเรือนสูง เป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่ต้องช่วยทุกระดับ โดยเฉพาะในระดับนโยบายที่กาหนดยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ในระดับกลุ่มจังหวัดควรเน้นการส่งเสริมให้เกษตรกร ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การลดต้นทุน การแปรรูปสินค้าเกษตร และการส่งเสริมอาชีพในรูปแบบต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- แหล่งน้ำตามธรรมชาติหลายแห่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีสภาพตื้นเขินหรือถูกบุกรุกพื้นที่การพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งเก็บกักน้ำขนาดใหญ่ ไม่สามารถทำได้ เช่น ในเขตจังหวัดอุทัยธานี สภาพภูมิประเทศที่เหมาะสมจะพัฒนาเป็นแหล่งเก็บกักน้ำขนาดใหญ่ เพื่อการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งอย่างยั่งยืน อยู่ในเขตป่าห้วยขาแข้ง ซึ่งเป็นมรดกโลกไม่สามารถจะเข้าไปดำเนินการได้ ดังนั้น การพัฒนาแหล่งน้ำและการเพิ่มพื้นที่ชลประทานจึงจำเป็นต้องพัฒนาจากแหล่งน้ำขนาดเล็กหลายๆ โครงการ รวมทั้งควรเร่งรัดดำเนินการพัฒนาปรับปรุงขอคืนพื้นที่แหล่งน้ำ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำดังกล่าว ได้เต็มศักยภาพ แหล่งน้ำบางแห่งมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าจากแหล่งน้ำธรรมชาติ เหล่านี้

- ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมยังไม่หลากหลาย อุตสาหกรรมการแปรรูปการเกษตรไม่หลากหลาย กล่าวคือขาดโรงงานอุตสาหกรรมที่สามารถเพิ่มมูลค่าและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูป ขาดแคลนแรงงานรองรับภาคอุตสาหกรรม ขาดบุคลากรภาครัฐที่จะให้ความรู้ คำปรึกษา แนะนำผู้ประกอบการเชิงลึกและเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ชุมชนบางส่วนไม่ยอมรับการลงทุนภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และการเหมืองแร่ เนื่องจากเห็นว่าส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวมกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ เป็นสาเหตุทำให้บางพื้นที่ไม่สามารถตั้งโรงงานได้ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดยังคงเป็นปัญหาที่ต้องหาทางแก้ไขต่อไป

โอกาส (Opportunities: O)

- การบริโภคอาหารปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การรักษาสุขภาพเป็นแนวโน้มที่ปรากฏอย่างชัดเจน ดังนั้นการผลิตอาหารปลอดภัย จึงเป็นทิศทางที่สอดคล้องกับสภาวะที่เปลี่ยนแปลง ขณะเดียวกันนโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ให้ความสำคัญเรื่องนี้อย่างชัดเจน รวมทั้งนโยบายและยุทธศาสตร์ของหน่วยงานในระดับนโยบายต่างสนับสนุนและต้องการผลักดันการผลิตอาหารปลอดภัยให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ เนื่องจากความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศมีอย่างกว้างขวางโอกาสจึงเปิดให้เกษตรกรผลิตอาหารปลอดภัยอย่างชัดเจน ประเด็นปัญหาอยู่ที่การสร้างแรงจูงใจให้เกษตรกรผลิตอาหารปลอดภัยเพื่อป้อนตลาดโลก ดังนโยบายของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่กาหนดว่า From farm to table และการจัดทาโซนนิ่งภาคเกษตร ทิศทางของกลุ่มจังหวัดจึงควรมุ่งการ

ผลิตอาหารปลอดภัย สร้างมาตรฐานสร้างความน่าเชื่อ โดยใช้ศักยภาพที่เป็นจุดแข็งของกลุ่มจังหวัดฯ ผลักดันให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

- การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้เกิดตลาดที่ใหญ่มากเป็นโอกาสที่กลุ่มจังหวัดมีช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ สินค้าทางการเกษตร เกษตรแปรรูปได้กว้างขวางมากขึ้น รวมถึงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านได้เพิ่มขึ้น การเดินทางของผู้คนจะไหลเวียนอย่างไม่หยุดยั้งเกิดธุรกิจแตกแขนงออกไปอย่างกว้างขวาง หากนำโอกาสมาสัมพันธ์กับศักยภาพจุดเด่นของกลุ่มจังหวัดจะทำให้กำหนดกลยุทธ์เชิงรุกได้ชัดเจนมากขึ้น ประเด็นจึงอยู่ที่ความพร้อมของกลุ่มจังหวัด ทรัพยากรบุคคล ผู้ประกอบการ การเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งเป็นประเด็นท้าทายที่ไม่อาจปฏิเสธได้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นโอกาสสำคัญในการขยายตลาดส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์อาหารไปยังภูมิภาคอาเซียน จึงเป็นการเปิดตลาดให้กับสินค้าของกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ ได้แก่ ข้าว น้ำตาลทราย กลุ่มสินค้าวัตถุดิบอาหารสัตว์ ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูป ไก่เนื้อ ไข่ไก่ ผลไม้ จึงเป็นโอกาสที่จะต้องเตรียมการรองรับขยายการผลิต แต่ต้องสอดคล้องกับชนิดคุณภาพมาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ นอกจากนั้นแล้วยังเป็นการเปิดตลาดให้โรงงานแปรรูปสินค้าเกษตรสามารถเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในการนำเข้าสินค้าเกษตรวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีราคาต่ำ อันเป็นการลดต้นทุนการผลิตของสินค้าเกษตรแปรรูป แต่จะพิจารณาสนับสนุนเฉพาะสินค้าเกษตรที่ขาดแคลนภายในประเทศเท่านั้นเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับเกษตรกรไทย

- นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว เปิดโอกาสให้กลุ่มจังหวัดจัดทำแผน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้บังเกิดผลที่เป็นรูปธรรม เนื่องจากการท่องเที่ยวให้ผลเร็วและก่อให้กิจกรรม/งานต่อเนื่อง ให้ผู้ที่อยู่ในกระบวนการท่องเที่ยว ประชาชนทั่วไป ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีรายได้จาการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวอย่างกว้างขวาง ส่งผลกระทบในเชิงเศรษฐกิจอย่างนัยสำคัญหา หากกล่าวโดยรวมโครงการหรือกิจกรรมที่สนับสนุน เอื้อ หรือเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวเป็นประเด็นที่ต้องความสำคัญ ดังนั้น การให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว จึงเป็นแนวทางต้องดำเนินอย่างต่อเนื่อง

- ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกระดับสามารถกระจายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในรูปแบบ E – commerce มากขึ้น ส่งผลให้การขยายตัวทางการค้าผ่านระบบ Internet เป็นไปอย่างกว้างขวางสามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศกลายเป็นสิ่งจำเป็นของการดำรงชีวิตไปแล้ว ดังนั้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการระดับต่าง ๆ มีความรู้ ความเข้าใจ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศในมติของการดำเนินธุรกิจ เป็นสิ่งที่ควรให้ความสนใจและสนับสนุน

- นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงานและพลังงานทดแทน กลายเป็นโอกาสของกลุ่มจังหวัดในแง่ของการพัฒนาพลังงานทดแทน พลังงานชีวมวล เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีวัตถุดิบทางการเกษตรหลายอย่างที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นพลังงานทดแทน เช่น พืช แกลบ เศษไม้ เป็นต้น พลังงานทดแทนจะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของประชาชนได้ทางหนึ่ง ปัจจุบันมีการดำเนินการในหลายพื้นที่และ

มีบุคลากรอาสาสมัครพลังงานกระจายในทุกตำบล สามารถให้คำปรึกษาแนะนำให้ประชาชนผู้สนใจอย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังสามารถบูรณาการภารกิจแล้วจัดทำโครงการร่วมกัน ยกตัวอย่างสำนักงานปศุสัตว์ มีข้อมูล วัตถุดิบ มูลสัตว์ ในขณะที่สำนักงานพลังงานจังหวัด มีองค์ความรู้และเป็นภารกิจหลักของหน่วยงาน โดยเหตุนี้หน่วยงานทั้ง 2 สามารถดำเนินโครงการพลังงาน ชีวมวลร่วมกันได้อย่างบูรณาการ ทิศทางในอนาคตพลังงานจะเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศ เนื่องจากประเทศไทยพึ่งพิงพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน พลังงานทดแทนจึงเป็นทางเลือกที่ไม่ควรมองข้าม

- กรอบแผนงานความร่วมมือระหว่างประเทศอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง (GMS) ประกอบด้วยประเทศไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนาน) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกันโดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การบริการ และการเพิ่มขีดความสามารถ และโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีตลาดโลก เป็นโอกาสที่กลุ่มจังหวัดฯซึ่งอยู่บนแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) มีโอกาสในช่องทางการตลาดในประเทศอนุภูมิภาคได้กว้างขวางมากขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ GMS ทำให้กลุ่มจังหวัดฯ มีโอกาสในการพัฒนาระบบขนส่งและคลังสินค้าเพื่อรองรับเส้นทางการพัฒนา NSEC ดังกล่าว

- นโยบายและแผนงานการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ เป็นโอกาสที่กลุ่มจังหวัดจะสามารถพัฒนาแหล่งน้ำตามธรรมชาติของกลุ่มจังหวัดและสามารถบริหารจัดการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำได้อย่างเต็มที่ ประกอบกับปัจจุบันกรมชลประทานได้จัดทำแผนไว้พร้อมแล้ว ได้แก่ ก่อสร้างแหล่งน้ำขนาดใหญ่และระบบชลประทาน

อุปสรรค (Threat: T)

- ราคาพลังงานเชื้อเพลิง ปัจจุบันเกษตรกรใช้เครื่องจักรกลเป็นเครื่องช่วยทำการเกษตร ต้นทุนประมาณ 15 – 20 % เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น ทำให้การลงทุนด้านการเกษตรเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดและส่งผลต่อการกำหนดราคาขายผลผลิตฯ ซึ่งเกษตรกรเองไม่สามารถกำหนดเนื่องจากขาดอำนาจการต่อรองปัจจัยเหล่านี้เป็นเหตุผลหนึ่งที่จะทำให้จำนวนเกษตรกรในอนาคตลดลง ประเด็นท้าทาย คือ การลดต้นทุนการผลิต

- ภัยธรรมชาติ ภาวะความแห้งแล้ง และอุทกภัยเกิดขึ้นบ่อยครั้งโดยเฉพาะภาวะน้ำท่วมและภาวะภัยแล้ง ส่งผลให้การผลผลิตทางการเกษตรลดลง อุณหภูมิ ความชื้นในอากาศ เปลี่ยนแปลง ส่งผลให้การปลูกพืชบางชนิดไม่เติบโต หรือต้องใช้สารเคมีเพิ่มขึ้นส่งผลต่อเนื่อง ทำให้คุณภาพดินเปลี่ยนแปลงต้องมีการปรับปรุงคุณภาพดิน จึงเห็นได้ว่าแนวโน้มเกษตรกรจะต้องลงทุนทำการเกษตรเพิ่มขึ้น ผลผลิตพืชบางชนิดจะลดลง ความแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศ ภาวะโลกร้อนทำให้เกิดการขาดแคลนน้ำมาก ปริมาณฝนน้อยกว่าปกติอากาศร้อนทำให้มีความแห้งแล้งมากขึ้น การพัฒนาเกษตรแบบเชียงเดี่ยวทำให้เกิดภัยธรรมชาติได้ง่ายขึ้น เช่น โรคระบาด การขาดแคลนน้ำ เพราะใช้กันมากขึ้นเกิดการแย่งชิงกัน ทรัพยากรน้ำ การเพาะปลูกที่ขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบและเหมาะสมกับพื้นที่

- การเปิดเสรีการค้าในกรอบความตกลงต่าง ๆ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เขตการค้าเสรี (FTA) ฯลฯ ในแง่ของภัยคุกคามประเทศไทยต้องเผชิญกับคู่แข่งที่มีศักยภาพ ต้นทุนการผลิตต่ำค่าแรงต่ำ ต้นทุนการขนส่งต่ำ ผลผลิต หรือผลิตภัณฑ์บางรายการ หากไม่มีคุณภาพที่ได้มาตรฐาน ไม่แตกต่าง ไม่โดดเด่น จะแข่งขันยาก ความได้เปรียบการแข่งขันในอดีตกำลังจะเป็นจุดอ่อนในอนาคต หากไม่มีการพัฒนาคุณภาพ ลดต้นทุนการผลิต และกาหนดตำแหน่งทางการตลาดที่ชัดเจน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องศึกษาวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็งของประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง การลดต้นทุนที่สำคัญวิธีหนึ่งคือการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวก เพราะเมื่อถนนดี การคมนาคมขนส่งสะดวก ถนนเชื่อมโยงกันเป็นตาข่ายร่างแห (Net Work) การเดินทาง/ขนส่ง ก็สามารถเลือกเส้นทางการเดินทางไปยังจุดหมายให้เดินทางสั้นที่สุด เป็นการลดต้นทุนในจุดนี้ สินค้าก็ถูกลง แข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้มากยิ่งขึ้น

- การชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจโลกส่งผลต่อความผันผวนของราคาผลผลิตทางการเกษตรและปัจจัยการผลิต ในขณะที่ภาครัฐกระตุ้นส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกพืชผลทางเกษตรปลอดภัย ปลอดสารพิษ เนื่องจากเป็นแนวโน้มทิศทางของผู้บริโภคที่ต้องการรักษาสุขภาพ แต่เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงจะพบว่าผู้บริโภคส่วนใหญ่ยังนิยมซื้อผลผลิตทางเกษตรที่รูปลักษณ์ มิได้วิเคราะห์ที่คุณภาพของสินค้าว่ามีสารเคมีสารปนเปื้อน หรือไม่อย่างใด ผู้บริโภคอาหารปลอดภัยจึงยังมีจำกัด ขาดตลาดกลางที่เป็นแหล่งสินค้าอาหารปลอดภัย ในขณะที่ราคาของผลผลิตปลอดภัย ไม่แตกต่างหรืออาจมีราคาสูงกว่าสินค้าที่ไม่ปลอดภัย รวมถึงกระบวนการผลิตพืชอาหารปลอดภัยต้องใช้เวลานาน เหตุผลดังกล่าวทำให้เกษตรกรบางส่วน เลิกผลิตพืชอาหารปลอดภัย แล้วหันกลับไปใช้สารเคมีเหมือนเดิมเนื่องจากให้ผลเร็ว

- ภาวการณ์ชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า ทำให้การส่งออกผลผลิตทางการเกษตรลดลง ส่งผลให้มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรลดลง ตามหลัก Demand – Supply เมื่อความต้องการลดลงด้วย ทำให้เกษตรและผู้ประกอบการไม่รู้ทิศทางในอนาคต การผลิตพืชผลทางการเกษตรขาดความต่อเนื่อง ไม่แน่นอนเป็นปัญหาในระดับนโยบายที่ต้องออกมาตรการแก้ไขวนเวียนอยู่เช่นนี้ ดังนั้น การให้ความรู้ การสื่อสารให้เกษตรกรรับรู้ถึงแนวโน้มสถานการณ์ของโลกจึงเป็นสิ่งจำเป็น และต้องดำเนินการอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง

- สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19

6.2.3 การวิเคราะห์ TOWS Analysis

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) สามารถกำหนดทิศทางและจุดเน้นได้เป็นประเด็นดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 ด้านการเกษตร เนื่องจากการเกษตรมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เนื่องจากเป็นพื้นที่เหมาะสมกับการทำการเกษตร และมีความหลากหลายทั้งประเภทและปริมาณ เช่น พืชไร่ พืชพลังงาน ดังนั้นควรให้ความสำคัญกับเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ สร้างมูลค่าเพิ่ม/แปรรูป

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การทำตลาดเชิงรุก การจัดทำแผน Zoning การเกษตร การลดต้นทุน การเพิ่มผลผลิต ปรับโครงสร้างการผลิต การจัดทำแผนการผลิต ปรับปรุงคุณภาพดิน พัฒนาความรู้แก่เกษตรกร ให้มีความรู้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในกระบวนการผลิต/แปรรูป/การตลาด พัฒนาพลังงานทดแทนจากเศษวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร ส่งเสริมการปลูกพืชหลังฤดูเก็บเกี่ยว ปลูกพืชอายุสั้นหลังฤดู การทำนาปีส่งเสริมให้เยาวชนเห็นคุณค่าของการเกษตรในอนาคตการเกษตรที่จะมีความสำคัญมาก การพัฒนาบึงบอระเพ็ด ใช้ประโยชน์จากบึงบอระเพ็ดเชิงประมง การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ สร้างแหล่งน้ำขนาดใหญ่ หรือแหล่งกักเก็บน้ำ เพิ่มพื้นที่ชลประทาน และปรับปรุงแหล่งน้ำเดิมให้ใช้การได้ พัฒนาพลังงานทดแทนจากวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตร พัฒนาด้าน supply side

ประเด็นที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว จะพบว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย มีชื่อเสียงและเป็นมรดกโลก ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง และแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ประกอบกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ยังเป็นพื้นที่ซึ่งแนวระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-East Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเป็นกลุ่มจังหวัดซึ่งสามารถเข้าถึงได้ (Reachable) โดยการคมนาคมหลัก แม้กลุ่มจังหวัดอาจไม่ได้โดดเด่นมากนักหากเปรียบเทียบกับภาคอื่น ๆ หากแต่เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมในจังหวัดกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 2 จะพบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่ดี ด้วยเหตุนี้การท่องเที่ยวอาจเป็นโอกาสหนึ่งที่จะเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ควบคู่ไปกับภาคเกษตรได้หากมีการพัฒนาประเด็นปัญหาที่สำคัญ คือกลุ่มจังหวัดสามารถยกระดับการท่องเที่ยวเพื่อรักษาการเจริญเติบโต และดึงดูดให้นักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวมากขึ้นดังนั้น ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานการท่องเที่ยว การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์และการทำการตลาดเชิงรุกด้านการท่องเที่ยว พัฒนา/ปรับปรุงเส้นทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เพิ่มช่องทางให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงข้อมูลด้านการท่องเที่ยว พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานการท่องเที่ยว ฟื้นฟูรักษาประเทศ วัฒนธรรมที่ล้ำค่า พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ปรับปรุงถนนสายรองให้ได้มาตรฐาน พัฒนาการขนส่งให้เชื่อมโยงในระดับภูมิภาค สร้างมูลค่าเพิ่มให้การท่องเที่ยว เพื่อให้สถานที่ท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมสามารถเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน และดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้ามาให้มากขึ้น อันจะนำไปสู่การกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่

ประเด็นที่ 3 อื่น ๆ

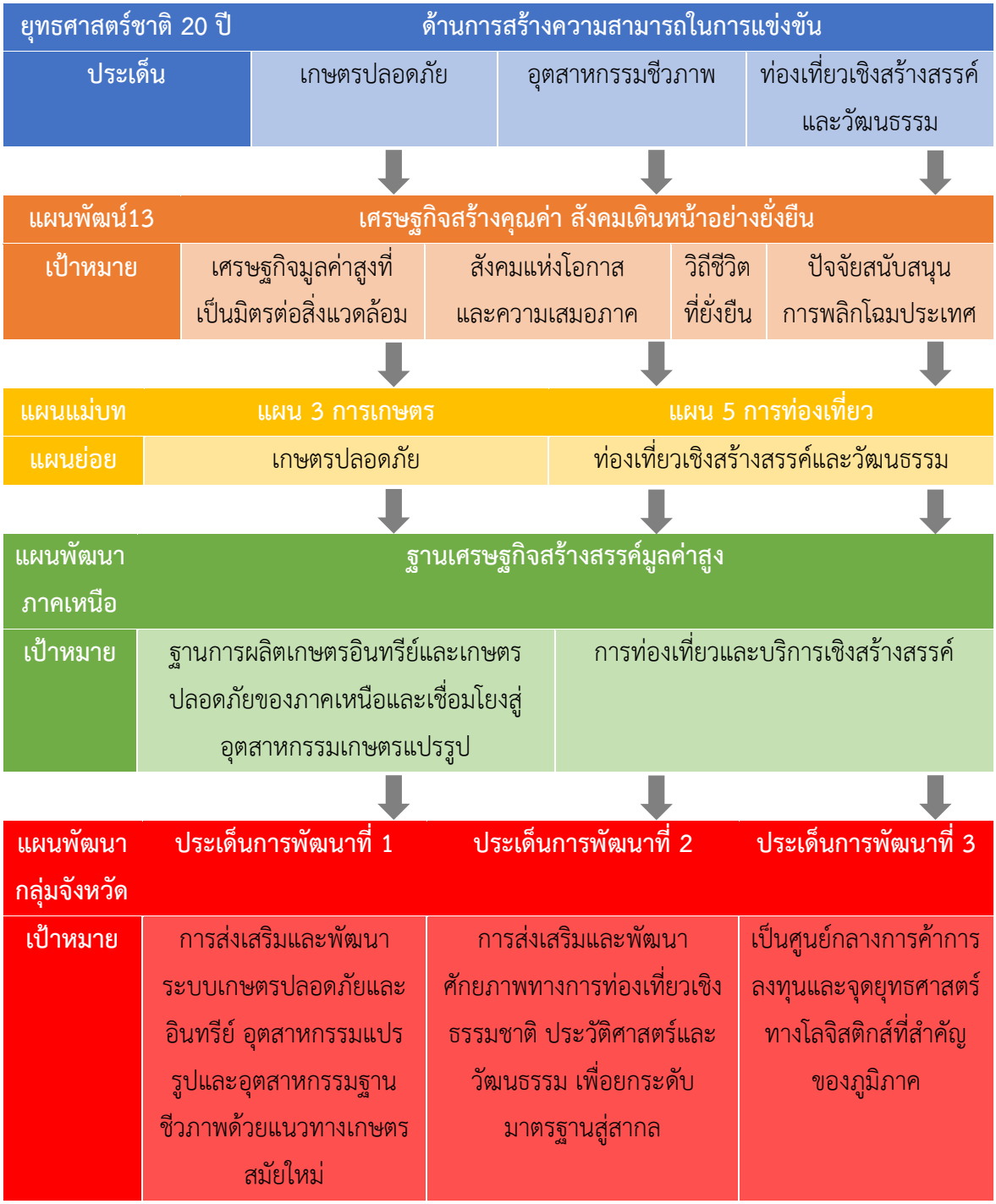
- กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมเป็นหน่วยงานราชการที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริม สนับสนุน และกำกับการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ การวิจัย และการสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศให้เท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยการให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างองค์ความรู้ใหม่ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ควบคู่กับการพัฒนาคนที่มีคุณภาพเพิ่มความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศ ซึ่งกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีสถาบันการศึกษา

ระดับอุดมศึกษาหลายแห่ง จึงมีความพร้อมในเรื่องของการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เนื่องจากมีมหาวิทยาลัย มีศูนย์ต่าง ๆ และมีการวิจัยและนำผลงานวิจัยมาใช้ให้เกิดประโยชน์ การสร้างสรรค์นวัตกรรมต่าง ๆ ที่ช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยให้ความสำคัญใน 4 ประเด็นหลักคือ 1) เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านคน แรงงาน สู่ศตวรรษที่ 21 2) เพื่อเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการสู่ศตวรรษที่ 21 ไม่ว่าจะเป็น Start up และ SMEs 3) เพื่อเตรียมความพร้อมเกษตรกรสู่การเป็น Smart Farmer และ 4) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่อุตสาหกรรมใหม่ ดังนั้นจึงควรจัดโครงการ (Flagship Project) การสนับสนุนทุน ในเรื่องของทุนวิจัย ทุนพัฒนาอาจารย์ และทุนสำหรับนิสิตนักศึกษา รวมไปถึงระบบฐานข้อมูล สารสนเทศ และการจัดตั้งสถาบันการศึกษา ศูนย์ต่าง ๆ ยกระดับ โดยพัฒนาระบบการศึกษาให้เป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด พัฒนาทักษะด้านการศึกษา/การจัดการสมัยใหม่

- การพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมให้เป็นฐานสร้างรายได้ พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจ บริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงได้อย่างมีเสถียรภาพ สนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐานสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการผลิต การค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน

6.3 ความเชื่อมโยงการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13

เมื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งมุ่งเน้นที่จะพัฒนา 1) เกษตรปลอดภัย เพื่อที่จะยกระดับคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเกษตรปลอดภัย และเพิ่มมูลค่าโดยอาศัยนวัตกรรมให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค และ 2) การท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวในระดับสากล และ 3) ศูนย์กลางการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยทั้ง 3 ประเด็นได้มีการกำหนดประเด็นการพัฒนา และแนวทางการพัฒนา ดังนี้



ภาพที่ 23 ความเชื่อมโยงการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2

หากพิจารณาแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 กับความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาประเทศ ทั้งแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 และแผนพัฒนาภาคเหนือ โดยตามหลักเกณฑ์นั้นแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดต้องมีความสอดคล้องและสามารถตอบสนองเป้าประสงค์ของแผนเหล่านั้น เพื่อให้แนวทางการพัฒนาในเชิงพื้นที่ (Area-based) สอดคล้องกับเป้าหมายในการพัฒนาประเทศ โดยอาจพิจารณาได้ดังต่อไปนี้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

เมื่อพิจารณายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นที่ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีความสอดคล้องได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2.1 การพัฒนาด้านการผลิตและการบริการ ให้ความสำคัญกับการผลิตบนฐานชีวภาพเพื่อยกระดับการเกษตรให้เป็นเกษตรสมัยใหม่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเอื้อให้เกิดการเจริญเติบโตทางด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน นอกเหนือไปจากด้านการเกษตรแล้ว ประเด็นยุทธศาสตร์ดังกล่าวยังชี้ไปยังการพัฒนาคุณภาพของการท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและยั่งยืน ในแง่นี้จะเห็นได้ว่าแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีเป้าหมายที่สอดคล้องกับเจตนาของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีเนื่องจากเป็นความพยายามที่จะยกระดับสินค้าเกษตร และคุณภาพของการท่องเที่ยวเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในโลกสมัยใหม่

แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 13 ได้ให้ความสำคัญกับการพลิกโฉมประเทศไทยสู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน (Hi-Valued and Sustainable Thailand) และได้มีการกำหนดรายละเอียดถึงแนวทางเพื่อให้บรรลุผลประเด็นยุทธศาสตร์ว่าด้วยการพัฒนาในลักษณะชี้เป้าในเชิงพื้นที่ โดยมุ่งพัฒนา 4 ด้าน ดังต่อไปนี้

1. เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-added Economy)

1.1 เกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยี

1.2 การท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและความยั่งยืน กิจกรรมหลากหลาย กระจายรายได้ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

1.3 ฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า สร้างศักยภาพการผลิตและส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

1.4 การแพทย์และสุขภาพครบวงจร ยกระดับการแพทย์ให้ทันสมัยทั่วถึง เป็นศูนย์กลางบริการสุขภาพมูลค่าสูง

1.5 ประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงกับภูมิภาค อย่างไร้รอยต่อ

1.6 อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและบริการดิจิทัล ส่งเสริมการผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่ทันสมัยบริการดิจิทัลและดิจิทัลคอนเทนต์เติบโตรวดเร็ว

2. สังคมแห่งโอกาส และความเสมอภาค (High Opportunity Society)

2.1 SMEs วิสาหกิจชุมชนและวิสาหกิจเพื่อสังคมเติบโตอย่างต่อเนื่อง เสริมสร้างศักยภาพสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีและตลาดสมัยใหม่

2.2 พื้นที่และเมืองมีความเจริญ ทันสมัย และน่าอยู่ ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่กระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม

2.3 ความยากจนข้ามรุ่นลดลงและได้รับความคุ้มครองทางสังคมเพียงพอ ประชาชนสามารถขยับสถานะและได้รับการคุ้มครองทางสังคมอย่างเหมาะสม

3. วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-friendly Living)

3.1 เศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ ของเสียถูกกลับมาใช้ประโยชน์และพัฒนาพลังงานหมุนเวียนเป็นแหล่งพลังงานหลัก

3.2 ลดความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ ใช้มาตรการเชิงพื้นที่และเทคโนโลยีในการรับมือภัยธรรมชาติ

4. ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation)

4.1 กำลังคนมีสมรรถนะสูงตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต ระบบการศึกษาและพัฒนาฝีมือแรงงานมีคุณภาพ คนทุกช่วงวัยมีการเรียนรู้ตลอดชีวิต

4.2 ภาครัฐที่มีสมรรถนะสูง ภาครัฐทันสมัยมีประสิทธิภาพ

ภาพที่ 24 13 หมุดหมาย สู่เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

เมื่อพิจารณาภายใต้แนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 นั้น จะพบว่าประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้นมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในมิติเศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค รวมถึงปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ

1) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-added Economy)

หมุดหมายที่ 1 เกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยี

หมุดหมายที่ 2 การท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและความยั่งยืน กิจกรรมหลากหลาย กระจายรายได้ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

หมุดหมายที่ 4 การแพทย์และสุขภาพครบวงจร ยกระดับการแพทย์ให้ทันสมัย ทั่วถึง เป็นศูนย์กลางบริการสุขภาพมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ 5 ประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงกับภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ

2) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)

หมุดหมายที่ 7 SMEs วิสาหกิจชุมชนและวิสาหกิจเพื่อสังคมเติบโตอย่างต่อเนื่อง เสริมสร้างศักยภาพ สามารถเข้าถึงเทคโนโลยีและตลาดสมัยใหม่

3) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ

หมุดหมายที่ 12 กำลังคนที่มีสมรรถนะสูงตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต

6.4 แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

ประเด็นการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 การส่งเสริมและการพัฒนาระบบเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ อุตสาหกรรมแปรรูปและอุตสาหกรรมฐานชีวภาพด้วยแนวทางเกษตรสมัยใหม่

ประเด็นที่ 2 การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพทางการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมเพื่อยกระดับมาตรฐานสู่สากล

ประเด็นที่ 3 เป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

สำหรับประเด็นการพัฒนารายจังหวัด ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ถึงประเด็นที่มีผลกระทบต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยแบ่งแยกตามรายจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ดังต่อไปนี้

1) จังหวัดนครสวรรค์

เป้าหมายการพัฒนา : นครสวรรค์คนธรรมดี สังคมพอเพียง ชุมทางขนส่งทางราง อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ สิ่งแวดล้อมยั่งยืน

จังหวัดนครสวรรค์เป็นพื้นที่เหมาะกับการปลูกข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง กระจายอยู่ทั่วจังหวัด ผลผลิตหลักสร้างมูลค่าให้กับการเจริญเติบโตเศรษฐกิจของจังหวัด ด้วยการขายผลผลิตหลักและแปรรูปโดยใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่หลากหลายในการสร้างสรรค์ เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ข้าว ในพื้นที่มีธุรกิจโรงสีข้าวจำนวนมาก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางธุรกิจข้าวแหล่งใหญ่ที่สุดในเขตภาคเหนือส่งผลให้การกำหนดราคาข้าว ในอดีต (ก่อนโครงการประกันราคาข้าวของรัฐบาลในอดีต) ราคาข้าวที่ท่าข้าวกำนันทรง จังหวัดนครสวรรค์ เป็นราคากลางให้กับทั้งประเทศ และอ้อย โรงงานน้ำตาลแห่งเดียวในจังหวัดที่เป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตของเกษตรกรจังหวัด ได้ขยายกิจการจากการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้ของเหลือ (ของเสียในระบบ) นับตั้งแต่กากน้ำตาล และชานอ้อย ด้วยการสร้างโรงงานผลิตเอทานอล และโรงงานเยื่อกระดาษจากชานอ้อย ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญได้แก่ 1) การแก้ไขปัญหาหนี้สินครัวเรือน โดยการเพิ่มรายได้ และพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต 2) การพัฒนาแหล่งน้ำสำหรับอุปโภคบริโภคในชุมชน ในพื้นที่การประปาไม่ทั่วถึง และ 3) รณรงค์ปลูกจิตสำนึกการจัดการขยะชุมชน / อปท. ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการขยะ / การนำขยะไปใช้ประโยชน์ เป็นต้น

2) จังหวัดกำแพงเพชร

เป้าหมายการพัฒนา : แหล่งผลิต แปรรูปสินค้าเกษตรปลอดภัย ฐานผลิตพืชพลังงานทดแทน เมืองท่องเที่ยวมรดกโลกและวิถีชุมชน สู่สังคมที่เข้มแข็ง

ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือและทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาฐานการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยในรูปแบบฟาร์มเกษตรอัจฉริยะ การยกระดับอุตสาหกรรมแปรรูปข้าว พืชไร่ และพืชพลังงาน โดยพัฒนาให้จังหวัดกำแพงเพชรเป็นแหล่งผลิตพลังงานทดแทน และเป็นกลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลกโดยเชื่อมโยงกับจังหวัดสุโขทัย จังหวัดจึงควรเร่งดำเนินการนำโอกาสดังกล่าวข้างต้นมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ โดยพัฒนาการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรปลอดภัยให้ได้มาตรฐาน (GAP) พัฒนาให้เป็นเมืองเกษตรอุตสาหกรรมแปรรูป โดยเฉพาะการเป็นตลาดมันสำปะหลังของภาคเหนือ รวมทั้งปรับเปลี่ยนการผลิตพืชให้เหมาะสมกับพื้นที่ (Zoning) และเพิ่มประสิทธิการผลิตให้ตรงกับความต้องการของตลาด ส่งเสริมสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนและวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรให้เป็นพลังงานทดแทน (ชีวมวล) ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในระดับมรดกโลกและยกระดับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานการท่องเที่ยว เพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงและการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรและการอุปโภคบริโภคอย่างทั่วถึง รวมทั้งพัฒนาระบบการคมนาคม การขนส่ง คลังสินค้าและเชื่อมโยงเครือข่ายการตลาดและการท่องเที่ยว ตลอดจนพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสังคมที่เข้มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติด้วยการ สร้าง

ความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ให้ยั่งยืน สำหรับประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ 1) การแก้ไขปัญหาหนี้สินครัวเรือน และการส่งเสริมการออม 2) สร้างแรงจูงใจให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบประกันสังคมแบบสมัครใจ และ 3) การส่งเสริมแพทย์ทางเลือก เพิ่มบทบาท อปท. ในการให้บริการสาธารณสุขท้องถิ่น พัฒนาแหล่งน้ำสำหรับอุปโภคบริโภคในชุมชน ในพื้นที่บริการประปาไม่ทั่วถึง

3) จังหวัดพิจิตร

เป้าหมายการพัฒนา : เมืองเกษตรดี สิ่งแวดล้อมดี สังคมและคุณภาพชีวิตดี ยกระดับการท่องเที่ยวสู่สากล

สำหรับภาพรวมการพัฒนาจังหวัดพิจิตรให้ความสำคัญกับสร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรหลักของจังหวัด พัฒนาระบบการผลิตข้าวหอมมะลิและพันธุ์ข้าวอื่น ๆ ในจังหวัดให้มีคุณภาพและมาตรฐานของประเทศคู่ค้า ยกระดับส้มโอขาวแตงกวาเพื่อขยายตลาด Niche Market ในกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง โดยพัฒนามาตรฐานการเพาะปลูกตามเกณฑ์ มาตรฐานฮาลาล (HALAL) ยกระดับส้มโอท่าข่อย เพื่อขยายสู่ตลาดประเทศจีน และกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน สร้างมูลค่าเพิ่มมะม่วงน้ำดอกไม้สีทองสู่การแปรรูปเป็นน้ำมะม่วงสดทั้งในรูปแบบขวด, กล่อง และขยายแปลงเพาะปลูกให้ครอบคลุมทั้งอำเภอ โดยการสนับสนุนปัจจัยการผลิตและรูปแบบการจัดการแหล่งผลิตมะม่วงของจังหวัด แปรรูปผลไม้คุณภาพสู่การเป็นเมืองน้ำมัน IOS ส่งเสริมการใช้ทรัพย์สินทางปัญญา เพื่อการสร้างมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัด รวมทั้งป้องกันการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาที่เป็นนวัตกรรมใหม่ในอนาคต ส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกพืชพลังงานทดแทน เช่น มันสำปะหลัง อ้อย สำหรับประเด็นปัญหาและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ปัญหาที่สำคัญของจังหวัดพิจิตร สามารถแยกการพิจารณาออกเป็น 5 ด้าน คือ 1) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3) ปัญหาด้านการประกอบอาชีพ 4) ปัญหาแหล่งท่องเที่ยวขาดการพัฒนาและ 5) การบริหารจัดการ

4) จังหวัดอุทัยธานี

เป้าหมายการพัฒนา : เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เกษตรปลอดภัย สังคมอุทัยผาสุก

จังหวัดอุทัยธานีเป็นจังหวัดขนาดเล็ก โครงสร้างเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกรรม รองลงมาเป็นภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ โดยมีแนวโน้มว่าสัดส่วนภาคการเกษตรค่อนข้างชะลอตัวในขณะที่ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัว เช่น การเติบโตของภาคอุตสาหกรรม หมวดสินค้าเกษตรแปรรูปจากโรงงานน้ำตาล หรือภาคบริการ จากการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ดังนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดอุทัยธานีให้เติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จึงต้องให้ความสำคัญกับทั้งภาคเกษตร ภาคการบริการ และภาคอุตสาหกรรม โดยพิจารณาประกอบกับศักยภาพ และความโดดเด่น สามารถแข่งขันได้ ประเด็นการพัฒนาที่ต้องให้ความสำคัญในการทำงาน ได้แก่ การปัญหาความยากจน ด้วยการลดรายจ่ายในครัวเรือน เพิ่มรายได้ และขยายโอกาส ตามแนวทางการพัฒนาของปรัชญาเศรษฐกิจ การขยายผลโครงการพระราชดำริ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน สร้างความมั่นคงทางสังคม สร้างงานและรายได้ให้กับประชาชน เพื่อนำพาจังหวัดให้ก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง และเติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแผนการพัฒนาที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ประกอบไปด้วย แผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ของ 1)แผนการพัฒนาด้านการเกษตร 2) แผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว และ 3) แผนพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน ดังตารางที่ 28 29 และ 30

ตารางที่ 29 แผนการพัฒนาด้านการเกษตร

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งน้ำ และระบบบริหารจัดการน้ำ เพื่อรองรับการผลิตด้านการผลิต เกษตร อุตสาหกรรม การขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ ด้านการค้า การลงทุน - พัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูป การตลาด สินค้าเกษตรปลอดภัยให้ได้มาตรฐานตามความเหมาะสมของพื้นที่ (Zoning) - เพิ่มช่องทางและส่งเสริมการผลิต การค้าและการตลาดให้กับสินค้าเกษตร ตลอดจนการแปรรูป - ปรับให้เข้ากับวิถีใหม่ (New normal) โดยเฉพาะการปลูกพืชสมุนไพรสำคัญ - บริหารจัดการทรัพยากรการเกษตรอย่างยั่งยืนที่สอดคล้องกับ SDGs (Sustainable Development Goals)	-ส่งเสริมการเกษตรตลอดโซ่อุปทานสอดคล้องกับความต้องการของตลาดและมูลค่าสูง มุ่งสู่การเป็นฟาร์มอัจฉริยะ -บริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเกษตร ให้เกษตรกรเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึง - เชื่อมโยงและบูรณาการการทำงาน ของ หน่วยงานทุกภาคส่วน โดย กลไกประชารัฐ และปรับระบบบริหารงานให้ทันสมัย	- ยกระดับคุณภาพชีวิตบุคลากรด้านการเกษตร - บริหารจัดการแรงงานภาคเกษตร และเทคโนโลยีเพื่อทดแทน แรงงานอย่างเป็นระบบรองรับ สังคมเกษตรสูงอายุ - พัฒนางานวิจัยและสารสนเทศให้ ไปสู่เชิงพาณิชย์ ประชาสัมพันธ์ และเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลใน ระดับโลก - ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายด้าน การเกษตรเพื่อรองรับบริบทการ เปลี่ยนแปลง

ที่มา : คณะผู้วิจัย

ตารางที่ 30 แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวเพื่อยกระดับการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว - พัฒนา/ฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางการเชื่อมการท่องเที่ยว ตามมาตรฐานการท่องเที่ยว - พัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวให้ได้ระดับมาตรฐาน - พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว - การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2	- การยกระดับความเชื่อมโยงและโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว (Connectivity)	- การพลิกโฉมการท่องเที่ยวไทยเน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม - การสร้างความเชื่อมั่นและมอบประสบการณ์ท่องเที่ยวคุณค่าสูง

ที่มา : คณะผู้วิจัย

ตารางที่ 31 แผนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
- เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนทั้งในและระหว่างประเทศ - พัฒนาส่งเสริมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคม ในพื้นที่อย่างยั่งยืน - สร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการ - พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการด้านดิจิทัล นวัตกรรมและเทคโนโลยี - เพิ่มช่องทางรายได้จากการค้าการลงทุน	- พัฒนาบริการขนส่งและโครงข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ - พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า - ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายโครงข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ - ผลักดันการเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคเชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ - การพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่การเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	- การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า - การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีความสามารถในการแข่งขันบนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีของตนเอง

ที่มา:คณะผู้วิจัย

สำหรับแนวทางการพัฒนาที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 แบ่งตามรายจังหวัด ประกอบไปด้วยโครงการ/แผนงานที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

จังหวัดนครสวรรค์ มีเป้าหมายของการพัฒนาคือ

1. สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยแนวทางการพัฒนาแบบเมืองสวรรค์ (HEAVEN Model) โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) ศูนย์เรียนรู้สมุนไพรทางการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ทางเลือก
2) ให้บริการทางการแพทย์ในระดับเชี่ยวชาญขั้นสูงแบบองค์รวมที่มีคุณภาพและมาตรฐาน
3) พัฒนาศูนย์การแพทย์มหิดลบำรุงรักษ์ จังหวัดนครสวรรค์ สู่ความเป็นเลิศด้านผู้สูงอายุ
4) พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานเพื่อรองรับเมืองอัจฉริยะ
5) พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานด้านการท่องเที่ยว
6) ยกระดับสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพปลอดภัยก้าวสู่มาตรฐานอินทรีย์
7) พัฒนาศักยภาพการผลิตพืชเศรษฐกิจหลัก
8) เกษตรแม่นยำ (Precision Agriculture) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของแปลงเกษตร และเพิ่มค่าตอบแทนผลผลิต ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ

9) พัฒนาขีดความสามารถภาคเกษตรสู่อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปและอุตสาหกรรมฐานชีวภาพด้วยการพัฒนาผลิตภัณฑ์คุณค่าสูง

10) โครงการส่งเสริมพืชสมุนไพรในเขตปฏิรูปที่ดิน

11) พัฒนาปัจจัยพื้นฐานทางการเกษตร

12) โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและโครงข่ายทางหลวงชนบท

13) ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์พหุวัฒนธรรม เสริมสร้างอัตลักษณ์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่น

14) การสร้างองค์ความรู้การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) จ.นครสวรรค์

15) อาคารปฏิบัติการดิจิทัลเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น

16) ประตูสู่ภาคเหนือ (Northern gate)

17) U marketplace

2. พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์และสร้างสังคมพอเพียง โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) เสริมสร้างความรอบรู้ พัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ และสื่อสารความเสี่ยงโรคและสุขภาพจังหวัดนครสวรรค์

2) พัฒนาสุขภาพดีวิถีชีวิตไทยตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

3) ส่งเสริมและพัฒนาทักษะอาชีพช่างชุมชนเพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัยครัวเรือนเปราะบาง

4) ส่งเสริมคุณภาพชีวิตแรงงานนอกระบบ แรงงานสูงอายุ และแรงงานพิการ

5) พัฒนาสร้างเสริมอาชีพและเพิ่มรายได้สำหรับผู้ว่างงาน และผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด 19

6) เสริมสร้างความเข้มแข็งระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียนของสถานศึกษาใน จังหวัดนครสวรรค์

7) ส่งเสริมและพัฒนาทักษะชีวิตครอบครัวผู้มีความบกพร่องทางสติปัญญา

8) พัฒนาและสร้างชุมชนเข้มแข็งด้วยหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอพียง

9) พัฒนาและยกระดับคุณภาพการจัดการศึกษาเพื่อรองรับประเทศไทย 4.0

10) ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด จังหวัดนครสวรรค์

11) เยาวชนร่วมใจขับขี่ ลดอุบัติเหตุทางถนน

3. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) สนองพระราชดำริ อพ.สธ. ของหน่วยงานที่ร่วมสนองพระราชดำริ จังหวัดนครสวรรค์

2) อนุรักษ์ ป้องกัน ฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้และเพิ่มพื้นที่สีเขียว

3) โครงการส่งระบบวนเกษตรในเขตปฏิรูปที่ดิน

4) ป้องกันและแก้ไขปัญหาไฟป่า หมอกควันและฝุ่นละอองขนาดเล็กอย่างมีส่วนร่วม

5) เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการขยะมูลฝอยในรูปแบบองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นปลอดขยะ

6) ส่งเสริมและพัฒนาเข้าสู่เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ จังหวัดนครสวรรค์

7) ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและพัฒนาการใช้พลังงานทดแทน

8) บริหารจัดการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อลดผลกระทบจากภัยพิบัติ

4. เสริมสร้างธรรมาภิบาลเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสอดส่องการปฏิบัติราชการให้เกิดความโปร่งใสในภาครัฐ

2) เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติราชการและเสริมสร้างนวัตกรรมภาครัฐ

3) สัมมนาเชิงปฏิบัติการผู้ปฏิบัติหน้าที่ไกล่เกลี่ยและประนอมข้อพิพาททางแพ่ง ตามกฎกระทรวงว่าด้วยการไกล่เกลี่ยและประนอมข้อพิพาททางแพ่ง จังหวัดนครสวรรค์

4) เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยและอำนวยความยุติธรรมให้เข้าถึงประชาชน

5) งานสมัชชาคุณธรรม จ.นครสวรรค์ ภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

จังหวัดกำแพงเพชร มีเป้าหมายของการพัฒนาคือ

1. สร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิต การแปรรูป การตลาดสินค้าเกษตรปลอดภัย และพลังงานทดแทนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการพัฒนาแหล่งน้ำ ระบบชลประทาน และระบบขนส่งทางการเกษตร

2) โครงการส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย พืชเศรษฐกิจ และพืชอัตลักษณ์ตามศักยภาพของพื้นที่ (Zoning)

3) โครงการพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกร

4) โครงการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีพลังงานทดแทนในกระบวนการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร

5) โครงการพัฒนานวัตกรรมการผลิตพลังงานทดแทน

6) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตร

7) โครงการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีทางการเกษตรเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน

8) โครงการส่งเสริมการตลาดและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ

2. พัฒนาการบริหารจัดการท่องเที่ยวมรดกโลกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและวิถีชุมชนเพื่อยกระดับมาตรฐานสู่สากล โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
2) โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการท่องเที่ยว
3) โครงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว
4) โครงการส่งเสริมอัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
5) โครงการสร้างกิจกรรมรองรับการท่องเที่ยว
6) โครงการเพิ่มศักยภาพบริหารจัดการการท่องเที่ยว
7) โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
8) โครงการพัฒนาช่องทางการตลาดท่องเที่ยวเชิงรุก
9) โครงการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

3. พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสังคมที่เข้มแข็ง และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมให้ได้มาตรฐาน
2) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับระบบขนส่งทางราง
3) โครงการพัฒนาระบบประปาหมู่บ้านเพื่อการอุปโภคบริโภค
4) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันตลิ่งพัง
5) โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและแนวพระราชดำริ
6) โครงการเสริมสร้างชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง
7) โครงการเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
8) โครงการพัฒนาศักยภาพแรงงานและความปลอดภัยในการทำงาน
9) โครงการพัฒนาคุณภาพบริการด้านอาชีวอนามัย
10) โครงการพัฒนาคุณภาพการศึกษาของจังหวัดกำแพงเพชรสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน
11) โครงการสร้างความเข้มแข็งในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม
12) โครงการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่ากำแพงเพชร

จังหวัดพิจิตร มีเป้าหมายของการพัฒนาคือ

1. การบริหารจัดการน้ำ ดิน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำยม

2) โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำน่าน

3) โครงการประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ

4) โครงการฟื้นฟูพื้นที่การเกษตรเพื่อแก้ปัญหาภัยแล้ง

5) โครงการพัฒนาแหล่งน้ำอย่างเป็นระบบ

6) โครงการพิจิตรปลอดภัย ไร้มลพิษ “พิจิตรเมืองสะอาด”

7) โครงการสร้างจิตสำนึกในการบริหารจัดการขยะและสิ่งแวดล้อม

2. การพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานการเกษตรและฐานชุมชนที่เข้มแข็ง โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการการพัฒนาศักยภาพกระบวนการผลิตสินค้าเกษตร

2) โครงการเพิ่มผลผลิตและสร้างแหล่งอาศัยสัตว์น้ำจืด

3) โครงการยุวประมงโรงเรียน

4) โครงการส่งเสริมอาชีพด้านการประมงด้วยการรวมกลุ่มเลี้ยงสัตว์น้ำ

5) โครงการควบคุมการทำประมง

6) โครงการเสริมสร้างพัฒนาและยกระดับผลิตผลทางการเกษตร

7) โครงการส่งเสริมการเลี้ยงไก่พื้นเมืองจังหวัดพิจิตร

8) โครงการส่งเสริมการเลี้ยงแพะเนื้อจังหวัดพิจิตร

9) โครงการส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรปลอดภัยและได้มาตรฐานแบบครบวงจร

10) โครงการสร้างพลังงานชุมชนเข้มแข็ง

11) โครงการพัฒนาพื้นที่ต้นแบบเกษตรอินทรีย์และปลอกภัย (พิจิตรโมเดล)

12) โครงการขยายผลและขับเคลื่อนโครงการพระราชดำริจังหวัดพิจิตร

13) โครงการส่งเสริมการผลิตและบริโภคสินค้าเกษตรปลอดภัย

14) โครงการพัฒนาศักยภาพด้านการตลาดและสร้างโอกาสทางการค้าเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสู่ยุคดิจิทัล

3. การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ สันติสุขอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพกลุ่มผู้ใช้แรงงาน

2) โครงการพัฒนาศักยภาพประชาชน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำโดยการพัฒนาเข้าสู่อาชีพใหม่

3) โครงการส่งเสริมการรับรู้สังคมสูงวัยคุณภาพ

4) โครงการเยาวชนแห่งอนาคตเมืองพิจิตร

5) โครงการพัฒนาศักยภาพแรงงานใหม่เพื่อรองรับการจ้างงาน

6) โครงการการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้วยสังคมดี 4 มิติ จิตอาสาสร้างสังคมไม่ทอดทิ้งกัน

7) โครงการสร้างและขยายเครือข่ายการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด TO BE NUMBER ONE จังหวัดพิจิตร

8) โครงการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ

9) โครงการเสริมสร้างการรับรู้เยาวชนด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในสถานศึกษา ปี 2566

10) โครงการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย(CBDRM) ปี 2566

11) โครงการเสริมสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างทั่วถึง

12) โครงการพัฒนาศักยภาพคณะกรรมการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทระดับอำเภอ

13) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพของประชาชนด้านการรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน เพื่อเสริมสร้างหมู่บ้านชุมชนเข้มแข็ง

14) โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดจังหวัดพิจิตร

15) โครงการเพิ่มศักยภาพพนักงานฝ่ายปกครองในการรักษาความสงบเรียบร้อยจังหวัดพิจิตร (DOPA S.W.A.T)

16) โครงการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถปลัดอำเภอและสมาชิกกองอาสารักษาดินแดน จังหวัดพิจิตร ในการใช้อาวุธปืนประจำกาย

17) โครงการเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน

18) โครงการยกระดับความปลอดภัยแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดด้วยระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV พร้อมระบบวิเคราะห์ CCTV Analytics ระยะที่ 1

19) โครงการพัฒนาศักยภาพอาสาสมัครตำรวจบ้าน ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา การรักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประชาชน ในพื้นที่จังหวัดพิจิตร ประจำปีงบประมาณ 2566

20) โครงการชุมชนร่วมใจแก้ไขปัญหายาเสพติด ในพื้นที่จังหวัดพิจิตร ประจำปีงบประมาณ 2566

21) โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

22) โครงการจัดมหกรรมตลาดนัดอาชีพ

23) โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานศึกษา ในสังกัดอาชีวศึกษาจังหวัดพิจิตร

24) โครงการฝึกทักษะความรู้ด้านวิชาชีพให้แก่นักเรียนในโรงเรียน

4. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการให้ได้มาตรฐานและมีอัตลักษณ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ชุมชน โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ

2) โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ “อุทยานเมืองเก่าพิจิตร” จ.พิจิตร

3) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมประเพณี

4) โครงการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดพิจิตร

5) โครงการแถลงข่าวสื่อมวลชนส่งเสริมการท่องเที่ยว การตลาด และอื่น ๆ

6) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว

7) โครงการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดพิจิตร

8) โครงการพัฒนาศักยภาพเส้นทางการท่องเที่ยวชุมชนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวระดับจังหวัด/เมืองหลัก/เมืองรอง

จังหวัดอุทัยธานี มีเป้าหมายของการพัฒนาคือ

1. ยกระดับมาตรฐานการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ ให้มีมูลค่าเพิ่ม โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการส่งเสริมการสร้างรายได้กิจการอาหารปลอดภัยภายใต้กลไกประชารัฐ

2) โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเมืองสมุนไพรอินทรีย์ครบวงจรจังหวัดอุทัยธานี

3) โครงการธนาคารสินค้าสัตว์น้ำเพื่อความมั่นคงด้านอาหาร และสร้างรายได้ในครัวเรือน

4) โครงการยกระดับผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปลาแรด GI อุทัยธานี ให้มีคุณภาพมาตรฐานและความปลอดภัย และมุ่งสู่ผลิตภัณฑ์มูลค่าเพิ่มสูง (High Value)

5) โครงการเสริมสร้างเครือข่ายชุมชนประมงท้องถิ่น เพื่อบริหารจัดการสัตว์น้ำ

6) ส่งเสริมการตลาดและเทคนิคการเพิ่มยอดขายในตลาดออนไลน์

7) โครงการขุดลอกแม่น้ำ

8) ส่งเสริมการตลาดสินค้าเกษตรแปรรูป อาหารปลอดภัยและผลิตภัณฑ์ชุมชนจังหวัดอุทัยธานี

9) โครงการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางการเกษตร

10) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพอ่างเก็บน้ำเขื่อนวังร่มเกล้า

11) โครงการขุดลอกแม่น้ำตากแดด

12) โครงการขุดลอกลำห้วยกระเสียว เหนือฝายทัพคล้าย

13) โครงการธนาคารอาหารเพื่อการบริโภคในครัวเรือน

14) โครงการพัฒนากระบือพันธุ์ดี

15) โครงการพัฒนาศักยภาพการผลิตโคขุนแบบครบวงจร

16) โครงการถ่ายทอดเทคโนโลยีโปรตีนคุณภาพสูงและราคาถูกยกระดับคุณภาพชีวิตของเกษตรกร

17) โครงการปรับระบบการเลี้ยงสัตว์ปีกหลังบ้านเพื่อยกระดับสู่อาหารปลอดภัย

18) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตแพะ

19) พัฒนาศักยภาพกลุ่มเกษตรกร ผลิตภัณฑ์ และช่องทางจำหน่ายสินค้าเกษตร

20) ส่งเสริมการทำเกษตรอย่างยั่งยืนตามแนวทางเศรษฐกิจพอเพียง

21) โครงการพัฒนาสร้างเครือข่ายทฤษฎีใหม่เชื่อมโยงการผลิตแบบครบวงจรสู่การตลาดจังหวัดอุทัยธานี 2566

22) โครงการการเกษตรแม่นยำ (Precision Agriculture) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของแปลงเกษตร และเพิ่มค่าตอบแทนผลผลิต ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ

2. สร้างคุณค่าด้านการท่องเที่ยว ควบคู่วิถีชีวิตอัตลักษณ์ และวัฒนธรรมของจังหวัดสู่สากล โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการส่งเสริมและพัฒนาต่อยอดทุนทางวัฒนธรรม ชุมชนคุณธรรมน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ขับเคลื่อนด้วยพลังบวร (บวร On Tour) สู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์

2) โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดอุทัยธานี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566

3) โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวสัตว์ป่าเพื่อส่งเสริมการจัดการพื้นที่กันชนมรดกโลกห้วยขาแข้ง จ.อุทัยธานี

4) พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการท่องเที่ยวแบบ New normal

5) โครงการ Music & Bike Uthai Thani

6) โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและการจัดจำหน่ายสินค้าผ้าทอกะเหรี่ยงร่วมสมัยและสินค้าภูมิปัญญาท้องถิ่น พื้นที่แก่นมะกรูด จ.อุทัยธานี

7) โครงการ “ร้อยภาพ เล่าเรื่อง เมืองอุทัย” ปีงบประมาณ พ.ศ.2566

8) โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดอุทัยธานี

9) กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

10) โครงการพัฒนาเส้นทางเชิงท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

11) โครงการยกระดับการท่องเที่ยว “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศสุขใจ วิถีถิ่นเมืองพระชนกจักรี เที่ยวทั้งปีไม่มีอุทธรณ์” ด้วย Smart Tourism Experience เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

3. ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เสริมสร้างความมั่นคงภายในและความสงบเรียบร้อย โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด TO BE NUMBER ONE

2) ซ่อมสร้างถนนลาดยางผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต

3) ปรับปรุงท่อระบายน้ำ

4) อาคารป้องกันตลิ่ง

5) โครงการ เครือข่ายต้นแบบ วิถีพอเพียงตามศาสตร์พระราชา เพื่อขยายผลและถ่ายทอดองค์ความรู้นำไปสู่การพัฒนาอาชีพและสร้างรายได้

6) การบำรุงรักษาทรัพย์สินที่เกิดจากงบพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดที่ยังไม่ได้รับการโอน

6.5 ทิศทาง/จุดเน้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่กระทบต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. การสร้างความเป็นธรรมในสังคมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม แนวทางสำคัญ ได้แก่ การปรับโครงสร้างการผลิตพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก ส่งเสริมการจัดสรรทรัพยากรที่เป็นธรรม พัฒนาการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ส่งเสริมบทบาทภาคธุรกิจเอกชน เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของชุมชน สนับสนุนการร่วมกลุ่มอาเซียน ส่งเสริมบทบาทสตรี

2. การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ แนวทางสำคัญ คือ การพัฒนาคนด้วยกระบวนการเรียนรู้ที่เสริมสร้างวัฒนธรรมการเกื้อกูล พัฒนาทักษะต่อเนื่องตลอดชีวิต และต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรมที่เกิดจากการฝึกฝนเป็นความคิดสร้างสรรค์ เสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคมให้เอื้อต่อการพัฒนา

3. การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน แนวทางสำคัญ คือ สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ สร้างมูลค่าเพิ่มด้วยเทคโนโลยีและกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปรับโครงสร้าง

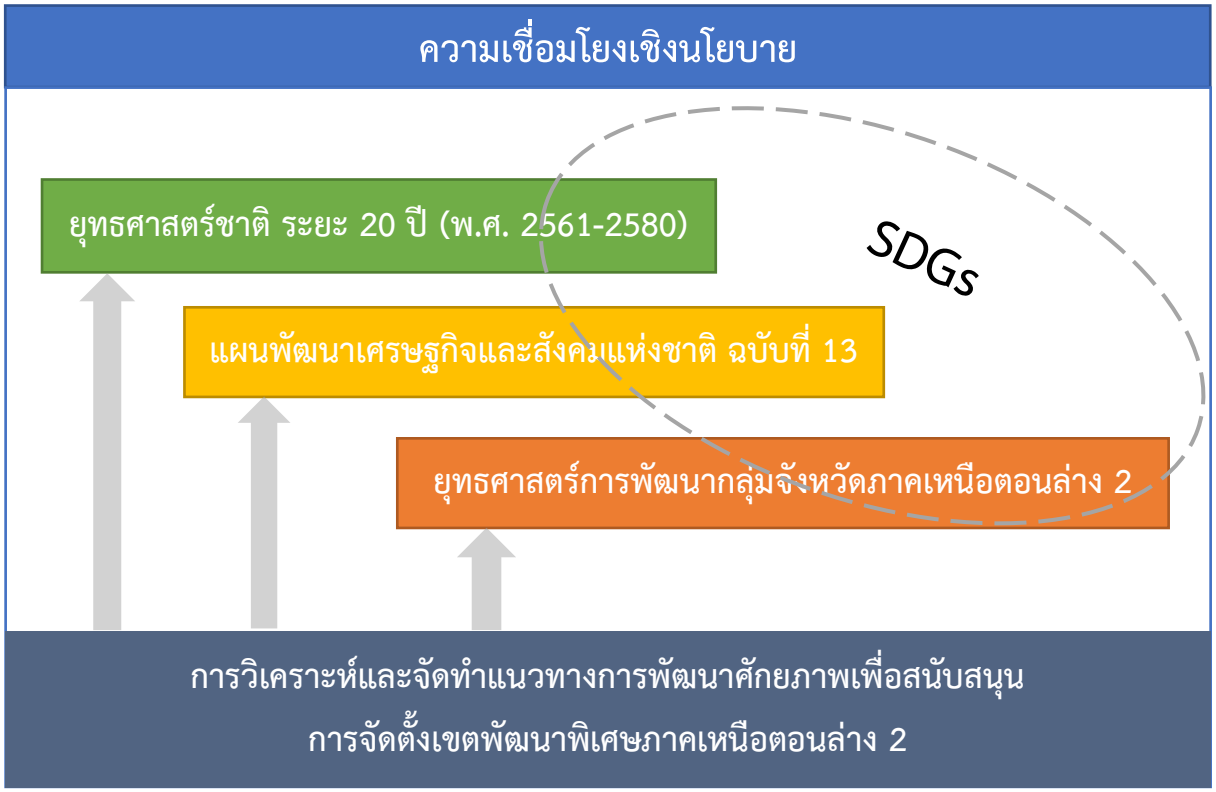
อุตสาหกรรมด้วยการใช้ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและความคิดสร้างสรรค์ สู่อุตสาหกรรมฐานความรู้เชิงสร้างสรรค์ พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เสริมสร้างขีดความสามารถ การผลิตในห่วงโซ่อุตสาหกรรมเกษตร เร่งขยายผลแนวคิดการทาการเกษตรตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และพัฒนาปัจจัยสนับสนุนในการบริหารจัดการภาคเกษตร อนุรักษ์ ป้องกันคุ้มครองพื้นที่ที่มีศักยภาพทางการเกษตร เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพการผลิตภาคเกษตร ปรับใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมทางการเกษตร สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มมูลค่าการผลิตทางการเกษตร การลดห่วงโซ่การผลิต ยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตรและมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตรให้เท่าเทียมระดับสากล ส่งเสริมระบบตลาดกลางสินค้าเกษตร ส่งเสริมภาคเอกชนองค์กรชุมชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ระบบสินค้าเกษตรและอาหาร สนับสนุนการพัฒนางานชีวภาพและใช้พลังงานชีวภาพกับภาคผลิตและบริการ

4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยพัฒนาระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์พัฒนาฐานลงทุนในระดับอนุภูมิภาค พัฒนาความเข้มแข็งของภาคี การพัฒนาภายในประเทศแต่ระดับชุมชนท้องถิ่นให้รับรู้และเตรียมพร้อมการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการบริหารจัดการน้าอย่างมีคุณภาพและการใช้นวัตกรรม

5. การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเน้นการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พัฒนาศักยภาพชุมชนในการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกต้อง สร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี ลดมลพิษและผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและระบบนิเวศ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคุณภาพน้ำ และคุณภาพอากาศ

6.6 แนวคิดและความเชื่อมโยงเชิงนโยบายเพื่อการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ในการศึกษาความเชื่อมโยงเชิงนโยบายเพื่อการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ทางคณะผู้วิจัยได้อ้างอิงถึงแนวคิดเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยองค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals – SDGs) เพื่อชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ของมุมมองและความเชื่อมโยงในเชิงนโยบายในภาพกว้าง ความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนา 13 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ.) ซึ่งมีความสอดรับกับการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังภาพ 25



ภาพที่ 25 ความเชื่อมโยงเชิงนโยบายเพื่อการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

จากภาพ 25 แสดงถึงแนวคิดเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยองค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) นั้นเป็นหลักการที่สำคัญในการพัฒนาโดยองค์การสหประชาชาติ จึงได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาขึ้นใหม่โดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่า เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) ซึ่งจะใช้เป็นทิศทางการพัฒนา โดยประกอบไปด้วย 17 เป้าหมายดังภาพต่อไปนี้

ภาพที่ 26 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน : (The 17 sustainable development goals (SDGs)

ที่มา: https://siam.edu/sustainable-development-goals-sdgs/

โดย Sustainable Development Goals (SDGs) ประกอบไปด้วยเป้าหมายสำคัญดังต่อไปนี้

เป้าหมายที่ 1 ขจัดความยากจน : No Poverty

เป้าหมายที่ 2 ขจัดความหิวโหย : Zero Hunger

เป้าหมายที่ 3 มีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี : Good Health and Well-being

เป้าหมายที่ 4 การศึกษาที่เท่าเทียม : Quality Education

เป้าหมายที่ 5 ความเท่าเทียมทางเพศ : Gender Equality

เป้าหมายที่ 6 การจัดการน้ำและสุขาภิบาล : Clean Water and Sanitation

เป้าหมายที่ 7 พลังงานสะอาดที่ทุกคนเข้าถึงได้ : Affordable and Clean Energy

เป้าหมายที่ 8 การจ้างงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ : Decent Work and Economic Growth

เป้าหมายที่ 9 อุตสาหกรรม นวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน : Industry, Innovation and Infrastructure

เป้าหมายที่ 10 ลดความเหลื่อมล้ำ : Reduced Inequality

เป้าหมายที่ 11 เมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน : Sustainable Cities and Communities

เป้าหมายที่ 12 แผนการบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน : Responsible Consumption and Production

เป้าหมายที่ 13 การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ : Climate Action

เป้าหมายที่ 14 การใช้ประโยชน์จากมหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเล : Life Below Water
เป้าหมายที่ 15 การใช้ประโยชน์จากระบบนิเวศทางบก : Life on Land
เป้าหมายที่ 16 สังคมสงบสุข ยุติธรรม ไม่แบ่งแยก : Peace and Justice Strong Institutions
เป้าหมายที่ 17 ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน : Partnerships to achieve the Goal

จากการศึกษาโครงการจัดทำแผนบูรณาการด้านวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่อย่างยั่งยืน ระยะที่ 1 (ชล บุญนาค, 2564) พบว่า ประเด็นที่มีความสำคัญต่อภาคเหนือจัดเรียงตามมิติความยั่งยืน ดังแสดงในตารางที่ 31

ตารางที่ 32 ประเด็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อภาคเหนือในแต่ละมิติ

ลำดับความสำคัญ	ประเด็น	SDGs ที่เกี่ยวข้องโดยตรง
มิติเศรษฐกิจ		
1	ระบบเกษตรที่ไม่เอื้อต่อความมั่นคงทางอาหาร	SDG 2
2	การถือครองที่ดินเพื่อการเกษตรลดลง	SDG 2
3	ระบบการศึกษาที่ไม่เท่าเทียม ไม่ตอบสนองท้องถิ่น และไม่เท่าทันความเปลี่ยนแปลง	SDG 4
4	ขาดระบบหุ้นส่วนการจัดการร่วมของภาคีพัฒนาแบบหลายภาคส่วนในประเด็น คาบเกี่ยว (partnership)	SDG 17
5	กลไกการจัดการความขัดแย้งระดับท้องถิ่นทำหน้าที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ (peace)	SDG 16
6	สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นสูงกว่าระดับประเทศ	SDG 3
มิติสังคม		
1	โครงสร้างและระบบสิทธิการเข้าถึงทรัพยากรและสวัสดิการที่แตกต่าง	SDG 1, SDG 10
2	ขาดระบบการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี	SDG 16
3	ขาดการพัฒนาระบบเศรษฐกิจชุมชนบนฐานนิเวศวัฒนธรรมและทรัพยากรธรรมชาติ	
4	การส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ความรู้ และนวัตกรรมยังไม่เพียงพอสำหรับการพัฒนา (Technology)	SDG 9
5	การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ครอบคลุมและไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ	SDG 9
มิติสิ่งแวดล้อม		
1	ค่า PM2.5 ที่สูงต่อเนื่อง	SDG 11
2	ภัยพิบัติมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	SDG 13
3	ขาดระบบการจัดการร่วมในการพัฒนาพื้นที่ป่าและแก้ปัญหาไฟป่า	SDG 15
4	ปัญหาขยะมีแนวโน้มสูงขึ้น	SDG 12
5	จำเป็นต้องขยายการเกษตรกรรมยั่งยืนแบบครบวงจรบนฐานนิเวศปัญญา	SDG 2
6	ประสบภัยแล้งซ้ำซาก	SDG 6, SDG 15

ที่มา : ชล บุญนาค, 2564

จากประเด็นปัญหาต่อภาคเหนือ พบว่ามีประเด็นที่มีความสำคัญที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาที่จะมีผลกระทบต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ ประเด็นระบบการศึกษาที่ไม่เท่าเทียม ไม่ตอบสนองท้องถิ่น ไม่ตอบโจทย์ตลาดแรงงาน ไม่สร้างความสามารถในการแข่งขัน และไม่เท่าทันความเปลี่ยนแปลง ปัญหาการพัฒนาคนอยู่ในระดับต่ำ ความไม่พร้อมในการปรับตัวต่อเทคโนโลยีสมัยใหม่ ปัญหากำลังแรงงานขาดทักษะที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงาน การมีงานที่ดีและทักษะการเป็นผู้ประกอบการ การปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรมให้แก่เด็กและเยาวชน แนวทางการแก้ไขคือเร่งพัฒนากำลังคน เกษตรเพิ่มมูลค่า การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ รวมถึงการพัฒนาเมืองโดยให้ความสำคัญกับแนวคิด SDGs และ โมเดลเศรษฐกิจใหม่ (BCG Economy)

6.7 การเปรียบเทียบประเด็นสำคัญกับเป้าหมาย SDGs

ภาพที่ 27 ความเชื่อมโยงเชิงนโยบายและแนวคิดในการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ยั่งยืน

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

เมื่อนำประเด็นสำคัญมาเชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) พบว่า การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

อันดับ 1 ได้แก่ SDG 3 การส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของทุกคน SDG 8 การส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และ SDG 17 สร้างความร่วมมือระดับสากลต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

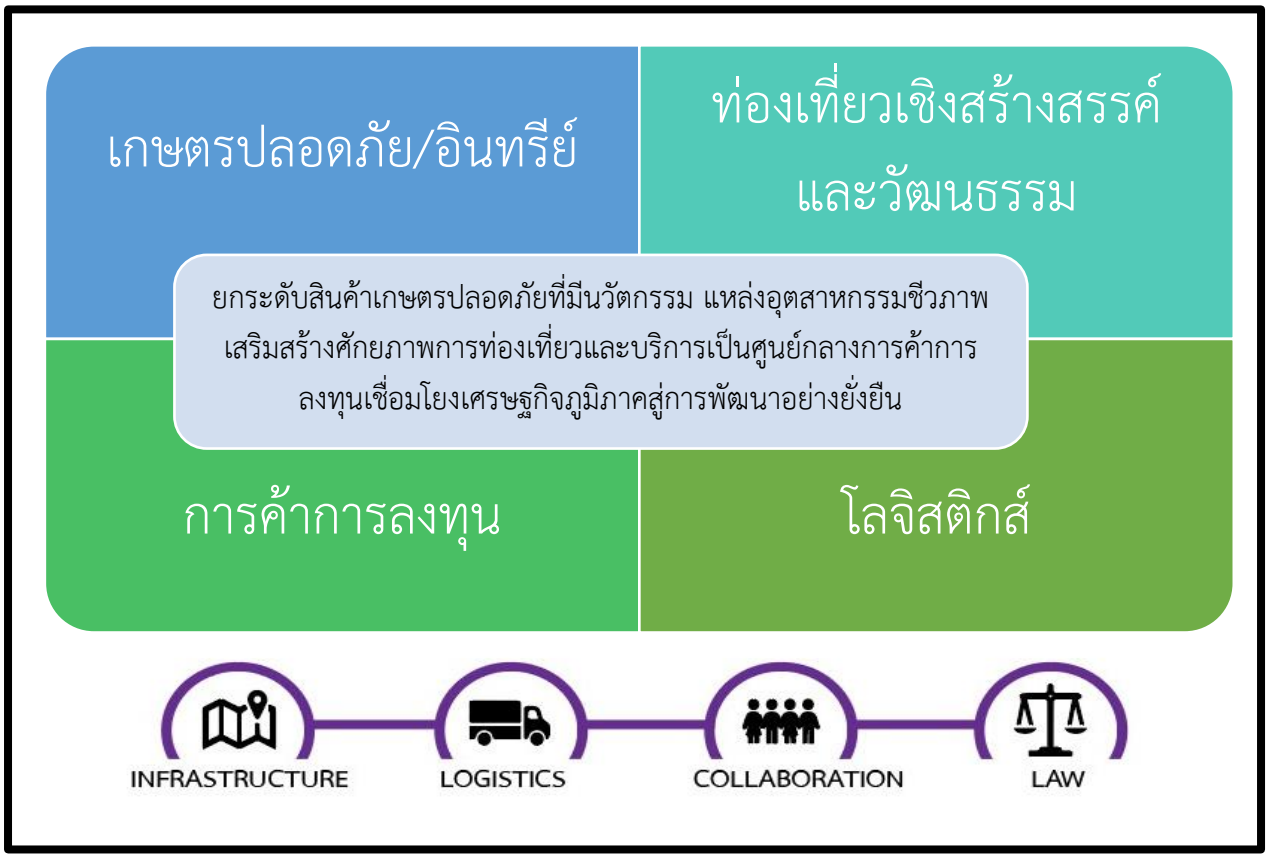
อันดับ 2 ได้แก่ SDG 1 ขจัดความยากจน

อันดับ 3 ได้แก่ SDG 2 การขจัดความอดอยากสร้างความมั่นคงทางอาหาร SDG 12 การสร้างรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน และ SDG 15 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ยั่งยืนของระบบนิเวศบนบก

อันดับ 4 ได้แก่ SDG 6 การจัดการน้ำอย่างยั่งยืนและพร้อมใช้สำหรับทุกคน และ SDG 9 การส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและนวัตกรรม

อันดับ 5 ได้แก่ SDG 11 การสร้างเมืองและการตั้งถิ่นฐานที่ปลอดภัย

จากความเชื่อมโยงเชิงนโยบายและแนวคิดในการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่ยั่งยืน สามารถสรุปแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ดังภาพ 27



ภาพที่ 28 แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

จากการศึกษาพบว่า การพัฒนาและยกระดับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้น ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนากลุ่มจังหวัดให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้วางไว้ เนื่องจากจะสามารถสร้างอาชีพและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดและส่งผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและผลิตผลมวลรวมในระดับประเทศ แต่อย่างไรก็ดีการพัฒนาต้องทำอย่างระมัดระวังและสอดรับกับทุกฝ่ายและหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในพื้นที่ เนื่องจากอาจเกิดผลกระทบจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นได้ ผลการศึกษามีข้อบ่งชี้ที่สำคัญว่าประชาชนในพื้นที่และภาครัฐและผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ต้องการให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการยกระดับทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น แต่ยังสามารถดำรงไว้ซึ่งวิถีชีวิตวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนซึ่งมีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งมีวิสัยทัศน์คือ “ศูนย์กลางสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม การท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมล้ำค่า ยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ซึ่งมีพันธกิจ คือ พัฒนาการบริหารจัดการน้ำและส่งเสริมระบบการเกษตรอย่างครบวงจรด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูป และอุตสาหกรรมฐานชีวภาพให้เติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการบริการการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และตลาดไมซ์ (MICE) เพื่อให้ได้มาตรฐานและปลอดภัยเป็นที่ยอมรับและพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ เพื่อเป็นการนำทางคณะวิจัยจึงได้จัดทำข้อเสนอแนวทางในการพัฒนาครั้งนี้อยู่ภายใต้แนวคิด “การพัฒนาภาคเหนือตอนล่าง 2 ด้วยการยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน” ที่มุ่งเน้นให้ประชาชนในกลุ่มจังหวัดหน่วยงานภาครัฐและเอกชนรวมถึงผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ได้เล็งเห็นความสำคัญและช่วยกันผลักดันให้เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริงโดยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนเหนือล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด คือ นครสวรรค์ กำแพงเพชร อุทัยธานี และพิจิตร มีศักยภาพเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตร คือ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ถั่วเหลือง และผลไม้ นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่าง ๆ โดยมีจังหวัดนครสวรรค์เป็นเมืองศูนย์กลาง อีกทั้งกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งการท่องเที่ยวมรดกโลกเชิงประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศและประเพณีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ สำหรับบริการพื้นฐานมีโครงข่ายคมนาคมทั้งการขนส่งทางบก และทางรางที่สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีแหล่งเก็บกักน้ำขนาดใหญ่ มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์ความรู้ในการพัฒนาพื้นที่ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เน้นการเสริมจุดแข็งที่มีศักยภาพทางการเกษตร และการท่องเที่ยวโดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิตเดิมพร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิต ทรัพยากรมนุษย์ และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนการใช้โอกาส ด้านศักยภาพที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างภาคและเชื่อมโยงการพัฒนาตาม North-South Economic Corridor และ East-West

Economic Corridor และการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

1) ขยายฐานเศรษฐกิจของกลุ่มให้หลากหลาย สร้างมูลค่าเพิ่มผลิตผลเกษตร พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจเดิมสู่ภาคอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง และการพัฒนาระบบ Logistics โดยใช้จังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลาง มุ่งเน้นการเป็นศูนย์ผลิตและค้าข้าว รวมถึงให้ภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเป็นฐานสร้างรายได้ โดยการเพิ่มผลิตภาพการผลิตและธุรกรรมการค้าข้าว ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาพันธุ์ข้าวคุณภาพสูง สนับสนุนการปลูกข้าวด้วยระบบการผลิตเกษตรที่ดี (GAP) พัฒนาผลิตภัณฑ์ข้าวแปรรูปเพื่อตอบสนองตลาดเฉพาะ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตรที่มีศักยภาพให้มีความสมบูรณ์ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ พัฒนาระบบ Logistics โดยนครสวรรค์เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าพืชผลเกษตรและการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ จัดทำการศึกษา เพื่อกำหนดรูปแบบระบบ Logistics ที่เหมาะสมของกลุ่ม ทั้งระบบราง ถนน และการขนส่งทางน้ำ

2) เพิ่มรายได้จากการพัฒนาและสร้างสินค้าการท่องเที่ยว มุ่งเน้นการเพิ่มโอกาสการขยายตัวทางการค้า การลงทุนและยกระดับการท่องเที่ยวให้เป็นแหล่งสร้างรายได้ของกลุ่มจังหวัดอย่างมั่นคง โดยส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยว เชื่อมโยงการท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัด จัดทำแผนการพัฒนาและใช้ประโยชน์ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลกของพื้นที่ทั้งอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชรและเขตอนุรักษ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง สนับสนุนชุมชนที่อยู่ใกล้แหล่งมรดกโลกมีส่วนร่วมในการพัฒนา ตลอดจนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวฟื้นฟูบึงบอระเพ็ดให้เป็นแหล่งเรียนรู้ อนุรักษ์พันธุ์ปลาที่หายากของท้องถิ่นและแหล่งเรียนรู้วิถีชีวิตชาวแพริมแม่น้ำ

3) แก้ไขปัญหาน้ำทั้งระบบ ให้สอดคล้องกับกรอบการพัฒนาลุ่มน้ำหลักของประเทศ เพื่อป้องกันและแก้ปัญหาภัยธรรมชาติ สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ลดความเสี่ยงจากอุทกภัยและภัยแล้ง และการใช้ประโยชน์สูงสุดโดยการพัฒนาแหล่งน้ำและการบริหารจัดการน้ำให้ทั่วถึงเป็นระบบเชื่อมต่อกับการจัดการลุ่มน้ำหลักของภาคที่อยู่ในพื้นที่กลุ่ม ให้มีน้ำเพียงพอสำหรับการเกษตร อุตสาหกรรมและการอุปโภคบริโภค ป้องกันหรือบรรเทาปัญหาน้ำท่วมหรือภัยแล้ง เพิ่มสมรรถนะแหล่งกักเก็บน้ำและเพิ่มแหล่งกักเก็บน้ำใหม่โดยสร้างแก้มลิงในพื้นที่เหมาะสม สร้างฝายระบายน้ำและพนังกั้นน้ำในลำน้ำสายหลัก และเพิ่มสถานีสูบน้ำด้วยไฟฟ้า พร้อมพัฒนาขุดลอกแหล่งกักเก็บน้ำเดิมที่ตื้นเขิน

4) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระดับความรู้ความสามารถของประชาชนและกำลังแรงงานในกลุ่มจังหวัดให้สูงขึ้น โดยการยกระดับการศึกษาและพัฒนากำลังแรงงานให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการศึกษาขั้นพื้นฐาน สนับสนุนให้มีการเข้าศึกษาต่อในระดับมัธยมและอุดมศึกษามากขึ้น สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพกำลังแรงงานให้สูงขึ้น โดยเร่งพัฒนาทักษะฝีมือของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของตลาด รวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง ข้อเสนอแนวทางการพัฒนาในครั้งนี้ได้คำนึงถึง

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 คือ ศูนย์กลางสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม การท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมล้ำค่า ยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกระบวนการผลิตข้าว และสินค้าเกษตรปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคทั้งในประเทศและต่างประเทศ

มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเกษตร โดยเฉพาะการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และการบรรเทาปัญหาน้ำท่วม การถ่ายทอดเทคโนโลยีการเกษตรแก่เกษตรกร การส่งเสริมกระบวนการผลิต การสนับสนุนพันธุ์ที่มีคุณภาพ การรณรงค์ให้ใช้ปุ๋ยและสารเคมีที่ถูกต้องในปริมาณที่เหมาะสมตามเกณฑ์มาตรฐานข้าวปลอดภัย (GAP) ช่วยให้ได้ผลผลิตที่เพิ่มขึ้น และลดต้นทุนการผลิต ทั้งนี้ ได้เน้นการผลิตข้าวที่ได้มาตรฐานข้าวปลอดภัย โดยนำผลผลิตข้าวปลอดภัยมาแปรรูปเป็นข้าวสารบรรจุห่อ ในการสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างภาพลักษณ์ข้าวของชุมชน เช่น ข้าวไรซ์เบอร์รี่ เป็นต้น สำหรับปัญหาข้อจำกัดสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของกระบวนการผลิตพืชผลทางการเกษตร คือ ปัญหาน้ำท่วม และการไม่สามารถพัฒนาผลผลิตข้าวให้เป็นข้าวอินทรีย์ได้ เนื่องจากยังมีสารเคมีปนเปื้อนมากับน้ำที่ไหลมาจากพื้นที่อื่น รวมทั้ง สารเคมีที่ตกค้างในพื้นดิน ดังนั้น การยกระดับคุณภาพข้าวจึงอยู่ที่การผลิตข้าวปลอดภัยเท่านั้น ข้อจำกัดที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือทัศนคติของเกษตรกรบางส่วนยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนและยังคงทำการเกษตรแบบเดิม และใช้สารเคมีในปริมาณที่ไม่เหมาะสมเนื่องจากเห็นผลเร็วกว่าและราคาไม่แตกต่างกัน

ดังนั้น ทิศทางในอนาคตการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตรและการพัฒนากระบวนการผลิตพืชหลักที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดต้องดำเนินการต่อไป โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเกษตรปลอดภัย การถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต การจัดการเกษตร และ Zoning เป็นต้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมการแปรรูป การตลาด และการกระจายสินค้าเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน

มุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางการเกษตร การพัฒนาผลิตภัณฑ์แปรรูป การพัฒนาผู้ผลิตและผู้ประกอบการ กล่าวคือ สามารถพัฒนาปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมขนส่งได้อย่างครอบคลุม สามารถลดต้นทุนในการเดินทางของประชาชนและเกษตรกรในการใช้เส้นทางสัญจรไป – มา การปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่ง ช่วยให้การขนส่งผลผลิตการเกษตรดังกล่าว ลดต้นทุนการขนส่ง เชื่อมเส้นทางระหว่างอำเภอ – จังหวัด ส่งผลดีต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่งด้วย เกิดผลิตภัณฑ์แปรรูปข้าวที่หลากหลาย เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำมันรำข้าว จมูกข้าว โลชั่น ข้าวกล้อง ข้าวไรซ์เบอร์รี่ สบู่ ฯลฯ นอกจากนั้น ยังสามารถสร้างช่องทางตลาดและเพิ่มตลาดต่างประเทศอีกด้วย การพัฒนาการแปรรูปข้าวและโรงสีชุมชนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีผลิตภัณฑ์การเกษตรที่โดดเด่นคือ ข้าว มีทั้งข้าวปลอดภัย (GAP) ข้าวไรซ์เบอร์รี่ ควรลดพ่อค้าคนกลาง และส่งเสริมการรวมกลุ่มเกษตรกรเข้มแข็งมากขึ้น การพัฒนาศักยภาพ SME ผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน มีความรู้ความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมจากภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์/สินค้า มีความตื่นตัวและปรับตัวเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

มากขึ้น การตลาดและช่องทางการตลาดเพิ่มขึ้นจากการได้มีโอกาสพบปะเจรจาซื้อขายกับคู่ค้า คู่ธุรกิจโดยตรง ส่วนข้อจำกัดในเรื่องผู้ประกอบการธุรกิจขนาดเล็ก ยังขาดความรู้ ประสบการณ์ ขาดแหล่งเงินทุนจำเป็นที่ภาครัฐต้องให้การสนับสนุน นอกจากนี้ ยังประสบกับสภาวการณ์ตลาดที่ไม่แน่นอน และการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เปลี่ยนนโยบาย ส่งผลต่อการขับเคลื่อนสินค้าแปรรูป แต่อย่างไรก็ตาม ผลผลิตทางการเกษตรที่สามารถนำมาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดต่าง ๆ ยังเป็นจุดแข็งที่กลุ่มจังหวัดต้องขับเคลื่อนต่อไป

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการแปรรูป การตลาด การขนส่ง และการกระจายสินค้า มีความสัมพันธ์กับประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการผลิต เมื่อการผลิตได้รับผลกระทบก็จะส่งผลต่อการแปรรูปและการตลาด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีพ่อค้า และนักธุรกิจจำนวนมาก ปัจจัยดังกล่าวทำให้การขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์การแปรรูป การตลาด การกระจายสินค้า ยังคงดำเนินต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง ประกอบกับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ดังนั้น เป้าหมายของประเด็นยุทธศาสตร์การแปรรูป การตลาด การขนส่ง และการกระจายสินค้า จึงมีขอบเขตกว้างขวาง ออกไป และมีความซับซ้อนมากขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวตามมาตรฐานเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มุ่งเน้นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้เกณฑ์มาตรฐานการท่องเที่ยวเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้วยกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่สูง ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการยอมรับของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ กล่าวได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จะเป็นที่ยอมรับของชาวไทย และชาวต่างประเทศ จำเป็นต้องพัฒนากลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้เข้มข้นมากขึ้นและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้ได้มาตรฐาน โดยจะต้องส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบวิถีชุมชน ด้วยเหตุนี้ เมื่อพิจารณาสถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างประเทศยังอยู่มีจำนวนอยู่ในระดับปานกลาง ทิศทางในอนาคตคือการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้น และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้ได้มาตรฐานของกรมการท่องเที่ยว รวมถึงต้องมีการประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยเน้นกลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และชาวต่างประเทศให้มากขึ้น

โดยแนวทางการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนผ่านทั้งระบบใน 5 องค์ประกอบที่สำคัญ ตามแนวแนวคิดการพัฒนาประเทศไทย 4.0 เพื่อเป็นการพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจชุดใหม่ ดังภาพที่ 28 ด้วยการแปลง “ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ” ของประเทศไทยที่มีอยู่ 2 ด้านคือ ความหลากหลายเชิงชีวภาพ และ ความหลากหลายเชิงวัฒนธรรม ให้เป็นความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน โดยการเติมเต็มด้วยวิทยาการ ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการวิจัยและพัฒนา ดังต่อไปนี้

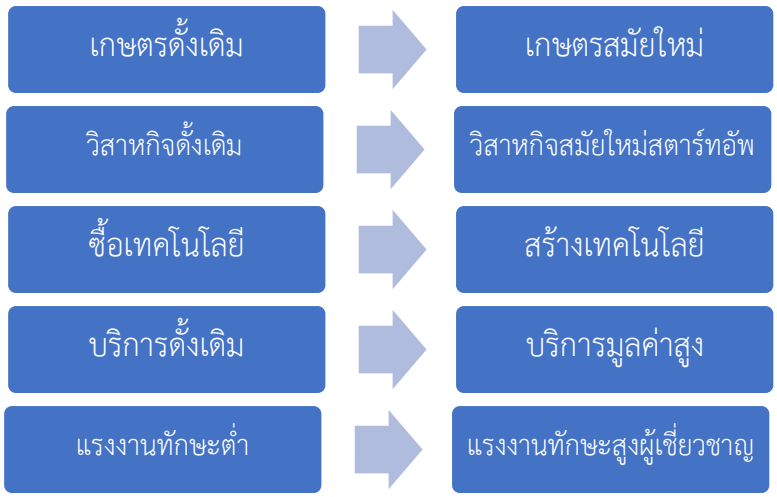
1. เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิม (Traditional Farming) ในปัจจุบันไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) เพื่อให้เกษตรกรมีฐานะความเป็นอยู่ที่ดีและเป็นเกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) มากขึ้น

2. เปลี่ยนจากวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแบบดั้งเดิม (Traditional SMEs) หรือวิสาหกิจที่ต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากภาครัฐสูงไปสู่การเป็นวิสาหกิจสมัยใหม่ (Smart Enterprise) และสตาร์ทอัพ (Startups) ที่มีศักยภาพสูง

3. เปลี่ยนจากการซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศเป็นการสร้างเทคโนโลยีขึ้นมาเอง

4. เปลี่ยนจากบริการแบบดั้งเดิม (Traditional Services) ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำ ไปสู่บริการมูลค่าสูง (High Value Services)

5. เปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและทักษะสูง



ภาพที่ 29 แนวคิดการพัฒนาเพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชุดใหม่

ที่มา : คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

บทที่ 7

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

7.1 สรุปผลการวิจัย

7.1.1 วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 โดยการนำข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติมาใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพ และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกลุ่มย่อยรายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มาใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังนี้

1. การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานรายจังหวัด

จังหวัดนครสวรรค์ มีศักยภาพด้านการเกษตรและการแปรรูป พืชที่สำคัญได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ให้ความสำคัญกับเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแลนมาร์คสำคัญ รวมถึงเทศกาลประเพณีที่สำคัญ ที่ตั้งของจังหวัดเป็นจุดยุทธศาสตร์เหมาะสมกับการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ในอนาคตจะผลักดันอุตสาหกรรม Bio hub, Medical Hub, การจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ และโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ เป็นต้น

จังหวัดกำแพงเพชร มีศักยภาพด้านการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม มีสินค้าเกษตรที่สำคัญได้แก่ มันสำปะหลัง น้ำตาล ข้าว กล้วยไข่ เฉาก๊วย อินทผาลัม มะยงชิด มะนาว โกโก้ ลำไย เป็นต้น ด้านปศุสัตว์มีการเลี้ยงปลาในกระชัง ไก่ โค มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และเชิงธรรมชาติที่หลากหลาย การ

คมนาคมสะดวกเชื่อมโยงจังหวัดข้างเคียงเหมาะกับการเป็นศูนย์กระจายสินค้า ในอนาคตจะผลักดันอุตสาหกรรมพลังงานและไฟฟ้า โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่

จังหวัดพิจิตร เป็นเมืองเล็กแต่น่ารัก เศรษฐกิจขับเคลื่อนด้วยภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม มีข้าวเป็นพืชเศรษฐกิจหลัก รวมถึงส้มโอท่าข่อย สินค้าเกษตรแปรรูปต่าง ๆ สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า หรือจุดพักรถ เพราะเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่น ๆ ได้

จังหวัดอุทัยธานี มีศักยภาพด้านเกษตรและเกษตรอินทรีย์ มีอุตสาหกรรมน้ำตาลที่สร้างรายได้ รวมทั้งเป็นเมืองอนุรักษ์ (เมืองเก่า) เหมาะกับการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ (ห้วยขาแข้ง) ท่องเที่ยวเชิงเกษตร วิถีชุมชน (ลุ่มแม่น้ำสะแกกรัง) วัดท่าซุง เป็นต้น

2. การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดคือ จังหวัดกำแพงเพชร รองลงมาคือ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ เศรษฐกิจหลักที่สำคัญได้แก่ ภาคบริการ ภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม ด้านการเกษตร พื้นที่ส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูก พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดนครสวรรค์มีโรงงานมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ โดยจังหวัดนครสวรรค์มีจำนวนแรงงานมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี ตามลำดับ และเป็นแรงงานที่มีศักยภาพและทักษะที่ดี สภาพภูมิเศรษฐกิจ-สังคมเอื้อต่อการพัฒนาภาคธุรกิจบริการ สภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรมมีศักยภาพสำหรับภาคธุรกิจบริการ เช่น งานแสดงสินค้า งานประชุมวิชาการ บริการทางการศึกษา ธุรกิจบริการสุขภาพและทางการแพทย์ และธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น มีสถาบันการศึกษาที่รองรับและสนับสนุนการพัฒนา ด้านการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีแนวทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและยั่งยืน ได้มาตรฐานและปลอดภัยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ชูการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ ส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทาง รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากสุด คือจังหวัด นครสวรรค์ รองลงมา คือ จังหวัดอุทัยธานี จังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดพิจิตร ตามลำดับ ส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัด กำแพงเพชร จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดพิจิตร ตามลำดับ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญของประเทศมีโครงข่ายโลจิสติกส์ทั้งทางบก

ทางราง และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (NSEC) และตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) โดยมีจังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลาง ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามีการเติบโตและเกิดประสิทธิภาพทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ที่สำคัญของแต่ละจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ คือ เครื่องปั้นดินเผาบ้านมอญ ข้าวหอมใบเตย น้ำตาลสดเกยชัย จังหวัดกำแพงเพชร คือ กล้วยไข่ จังหวัดพิจิตร คือ ส้มโอท่าข่อยเมืองพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี คือ ปลาแรดลุ่มน้ำสะแกกรังอุทัยธานี สำหรับการเปรียบเทียบศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พบว่า ด้านเศรษฐกิจ คือ จังหวัดกำแพงเพชร ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ คือจังหวัดนครสวรรค์ ผลการจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ลำดับที่ 1 ด้านการเกษตร ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว ลำดับที่ 3 ด้านโลจิสติกส์ ลำดับที่ 4 การค้าการลงทุน ลำดับที่ 5 ด้านอุตสาหกรรม และลำดับที่ 6 ด้านบริการสุขภาพ ตามลำดับ

7.1.2 วิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

ปัจจุบันนโยบาย ระเบียบ กฎหมายของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ไม่มีการวางแผนหรือเตรียมความพร้อมที่จะทำให้พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ขาดการให้ความสำคัญของการนำปัญหาในพื้นที่มาบรรจุไว้ในหลักสูตรการศึกษา และกฎหมายที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 2 มีปัญหาในเชิงปฏิบัติที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ได้แก่ กฎหมายผังเมือง กฎหมายการบริหารราชการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กฎหมายการจัดการน้ำ กฎหมายการบูรณาการการทำงานของภาครัฐ กฎหมายงบประมาณ และกฎหมายสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกฎหมายในปัจจุบันไม่มีกลไกลดความเหลื่อมล้ำจากการพัฒนา ระหว่างนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่ กับนักลงทุนภายนอก ส่งผลให้การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ เกิดขึ้นได้ยาก เพราะกฎหมายมีสถานะเป็นเพียงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ทำให้ไม่อาจจะขัดหรือแย้งกับการทำงานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีกฎหมายเฉพาะในลำดับพระราชบัญญัติได้

กลไกในร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษมี 5 แนวทาง คือ 1) กฎหมายจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจะเป็นกฎหมายในลำดับพระราชบัญญัติ 2) มีกลไกกำหนดให้มีการวางระบบการทำงานของหน่วยงานภาครัฐแบบบูรณาการ และการจัดทำแผนให้บริการราชการแบบ One Stop Service 3) กำหนดให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษมีอำนาจเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรี ทำการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบประกาศ ข้อบังคับต่างๆ 4) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษกำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติม

ให้กับนักลงทุนในกิจการประเภทต่าง ๆ ได้ และ 5) มีขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการทำแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

7.1.3 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี)

แนวทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 เป็นไปตามเป้าหมายของการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 คือ ยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยที่มีนวัตกรรม แหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ เสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวและบริการ เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับ 3 ประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ การผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ ส่งเสริมการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ประเด็นที่ 2 พัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และยั่งยืนยกระดับสู่สากล

ประเด็นที่ 3 ส่งเสริมการค้าการลงทุน โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

ซึ่งแนวทางการพัฒนาจะเน้นแนวคิดเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals –SDGs) ซึ่งหลักการ SDGs นั้นมีความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนายุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) และยังมีความเกี่ยวข้องข้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) โดยสอดคล้อง 6 หมุดหมายจาก 13 หมุดหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 คือ หมุดหมายที่ 1 เกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยี หมุดหมายที่ 2 การท่องเที่ยวเน้นคุณค่าและความยั่งยืน กิจกรรมหลากหลายกระจายรายได้ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม หมุดหมายที่ 4 การแพทย์และสุขภาพครบวงจร ยกระดับการแพทย์ให้ทันสมัยทั่วถึง เป็นศูนย์กลางบริการสุขภาพมูลค่าสูง หมุดหมายที่ 5 ประตูการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงกับภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ หมุดหมายที่ 7 SMEs วิสาหกิจชุมชนและวิสาหกิจเพื่อสังคมเติบโตอย่างต่อเนื่องเสริมสร้างศักยภาพสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีและตลาดสมัยใหม่ และหมุดหมายที่ 12 กำลังคนที่มีสมรรถะสูง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต อีกทั้งยังมีความเชื่อมโยงเชิงนโยบายต่าง ๆ และยังเกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2 (พ.ศ. 2566-2570) อีกด้วย คณะผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการ/แผนงานที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ด้านการเกษตร

1.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งน้ำ และระบบบริหารจัดการน้ำ เพื่อรองรับการผลิตเกษตร อุตสาหกรรมการขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ ด้านการค้าการลงทุน

1.2 โครงการพัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูป การตลาด สินค้าเกษตรปลอดภัยให้ได้มาตรฐานตามความเหมาะสมของพื้นที่ (Zoning)

1.3 โครงการยกระดับคุณภาพชีวิตบุคลากรด้านการเกษตร

1.4 โครงการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี เพิ่มขีดความ สามารถในการแข่งขันด้านการผลิต การแปรรูป การค้าและการตลาดสินค้าเกษตรของกลุ่มจังหวัด

1.5 โครงการส่งเสริมการผลิต การค้าและการตลาดให้กับสินค้าเกษตร ตลอดจนการแปรรูปปรับให้เข้ากับวิถีใหม่ (New normal)

2. ด้านการท่องเที่ยว

2.1 โครงการพัฒนา/ฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางการเชื่อมการท่องเที่ยวตามมาตรฐานการท่องเที่ยว

2.2 โครงการพัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวให้ได้ระดับมาตรฐาน

2.3 โครงการพัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

2.4 โครงการพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรด้านท่องเที่ยว

2.5 โครงการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

3. ด้านการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์

3.1 โครงการเสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนทั้งในและระหว่างประเทศ

3.2 โครงการพัฒนาส่งเสริมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่อย่างยั่งยืน

3.3 โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการ

3.4 โครงการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการด้านดิจิทัล นวัตกรรมและเทคโนโลยี

3.5 โครงการเพิ่มช่องทางรายได้จากการค้าการลงทุน

7.2 อภิปรายผล

ปัจจุบันการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) ยังอยู่ในระหว่างการศึกษาถึงศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 และในบริบทของแต่ละพื้นที่ (จังหวัด) โดยการวิจัยนี้ได้ดำเนินการภายใต้ การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 การวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังนั้นการที่จะเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้นั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการเตรียมการ การวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสถานการณ์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยการศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพและนำเสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จากการศึกษาพบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีศักยภาพในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เนื่องจากมีศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ โดยปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 นั้นมีปัจจัยที่สำคัญดังนี้

1) ภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ในแนวเส้น North – South Economic Corridor (NSEC) และ East –West Economic corridor (EWEC) ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

2) ศักยภาพพื้นฐานของแต่ละจังหวัด และของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ที่มีศักยภาพด้านการเกษตร การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนและระบบโลจิสติกส์

3) โครงข่ายโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพทั้งทางบกและทางราง สามารถเชื่อมโยงกันภายในภาค ระหว่างภาค และเชื่อมโยงไปยังอนุภูมิภาค

4) โครงการต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีโครงการที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาด้านต่าง ๆ เช่น โครงการรถไฟรางคู่ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น

แต่การผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษนั้น ต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษ โดยคำนึงถึงประชาชนในพื้นที่ พื้นที่ใกล้เคียง รวมไปถึงประเทศชาติ และในสถานการณ์ปัจจุบันที่เกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ในทุกภาคส่วนควรมีการเตรียมความพร้อมในพื้นที่ การปรับตัว การกำหนดแผนงานโครงการ กิจกรรมที่ต้องการพัฒนาในพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานที่ต้องการได้รับการพัฒนา สิทธิประโยชน์และแรงจูงใจด้านการลงทุนที่ต้องการได้รับการสนับสนุน การ

สื่อสารกับประชาชนในพื้นที่ รวมถึงนโยบายระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขต่าง ๆ เป็นต้น โดยมีภาครัฐเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมายและอำนวยความสะดวกการลงทุนของภาคเอกชนในพื้นที่ สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การเชื่อมโยงแผนพัฒนาของแต่ละจังหวัดเข้าด้วยกันและสอดคล้องกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนยุทธศาสตร์ชาติ พร้อมทั้งการคำนึงถึงเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals – SDGs)

ทั้งนี้หากต้องการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 สิ่งที่ต้องมุ่งเน้นคือ การเสริมสร้างศักยภาพ การกำหนดนโยบาย แผนงาน โครงการต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงและรองรับผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งเมื่อดำเนินการตามนี้แล้ว ก็จะทำให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ส่งผลให้นำไปสู่เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากอาเซียน ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้ง เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

7.3 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาในเชิงนโยบาย

1) นโยบายการจัดหาและใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น ที่ดินสาธารณะที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ พื้นที่ป่าเสื่อมโทรมและที่อยู่อาศัยที่ไม่ได้มีการรับรองโดยภาครัฐ

2) นโยบายที่อำนวยความสะดวกให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษ ควรเกิดประโยชน์กับส่วนรวม และทุกภาคส่วน ไม่เพียงแต่เอื้อต่อความต้องการของนักลงทุนมากกว่าความต้องการของคนในพื้นที่

3) นโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษ

4) นโยบายด้านแรงงานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ มีการกำหนดท้องที่ สัญชาติ ประเภทหรือลักษณะงาน ช่วงเวลาหรือฤดูกาล หรือเงื่อนไขที่คนต่างด้าวอาจขอรับใบอนุญาตทำงานได้รับความเห็นชอบ และอนุมัติจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) ด้านแรงงาน ในเขตพัฒนาพิเศษ

5) นโยบายด้านสาธารณสุขในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ควรบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านสาธารณสุขในเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพดีของประชาชนอย่างทั่วถึง

6) การจัดการในเขตพัฒนาพิเศษต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษอย่างเป็นรูปธรรม

ข้อเสนอแนะในระดับปฏิบัติการ

1) การแต่งตั้งคณะกรรมการเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

2) การจัดทำผังเมืองรวมเขตพัฒนาพิเศษ

3) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS)

4) การจัดระบบแรงงานข้ามชาติ ในเขตพัฒนาพิเศษ

5) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร ช่วยอำนวยความสะดวกให้เกิดการขยายตัวของการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

6) การให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ อาทิเช่น สิทธิประโยชน์สำหรับนักลงทุน สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สิทธิประโยชน์ด้านการเช่าที่ดินในเขตพัฒนาพิเศษ รวมถึงมาตรการกระตุ้นดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาพัฒนาพื้นที่

7) การจัดสรรพื้นที่ให้หน่วยงานราชการ หรือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือนักลงทุนใช้ประโยชน์

8) การจัดทำผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผังคมนาคมขนส่ง รวมทั้งการออกแบบการกำหนดโซนนิ่งระดับพื้นที่ พร้อมวางระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ให้สอดคล้องกับพื้นที่และสอดคล้องกับโอกาสขยายตัวในอนาคต

9) การกระทำใด ๆ ประชาชนในพื้นที่ต้องมีส่วนร่วมในกระบวนการจัดทำดังกล่าว

10) การพัฒนาเชิงพื้นที่ไม่ควรรอประกาศกฎหมาย ซึ่งภาคส่วนต่างๆ และพื้นที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อน โดยการสร้างความร่วมมือและใช้กฎหมายของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะช่วยผลักดันการพัฒนาเชิงพื้นที่ได้เร็วขึ้น

11) ควรมีหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สำนักงานเขตสภาพัฒน์ และสำนักงานเขต สกสว. อยู่ในพื้นที่ โดยระบุในกฎหมายการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อเป็นตัวเชื่อมโยงผลักดันและขับเคลื่อนร่วมกันกับสภาพัฒน์ ในการนำ ววน. ไปร่วมในการพัฒนา

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากปัจจุบันการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร และจังหวัดอุทัยธานี) เป็นเพียงการผลักดันเพื่อให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 แม้จะมีความชัดเจนในเรื่องความเป็นไปได้ แต่ยังไม่มีการเริ่มประมูลโครงการ ทำให้กิจกรรมหรือการดำเนินการต่าง ๆ ยังขาดความเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ผู้สนใจทำวิจัยครั้งต่อไปจึงควรศึกษาตัวเลขสถิติ การลงทุน การประมูล ประเภทและขนาดกิจกรรม รวมถึงผลกระทบที่ตามมาในเชิงเศรษฐศาสตร์มากยิ่งขึ้น หรือควรมีการศึกษาในโครงการระยะที่ 3 ในข้อมูลด้านอื่น ๆ เช่น การจัดทำ Site selection เพื่อพัฒนาศักยภาพของพื้นที่และตอบโจทย์ที่ต้องการ เป็นต้น

บรรณานุกรม

กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. (2562) .**จำนวนประชากร (จำแนกตามเพศ) ปี 2559-2561.** กรุงเทพมหานคร : กระทรวงมหาดไทย

กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. (2556). **แผนพัฒนาจังหวัดนครสวรรค์ 4 ปี พ.ศ. 2558 - 2561**. นครสวรรค์ : สำนักงานจังหวัดนครสวรรค์.

กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2. (2559).**แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2561 – 2565.** กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. (2559). **แผนพัฒนาจังหวัดอุทัยธานี พ.ศ.2561-2564**. อุทัยธานี : สำนักงานจังหวัดอุทัยธานี.

กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ. (2565). **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2566-2570**. กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.

กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. (2565). **แผนพัฒนาจังหวัดนครสวรรค์ พ.ศ.2566-2570.** นครสวรรค์ : สำนักงานจังหวัดนครสวรรค์.

กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. (2565). **แผนพัฒนาจังหวัดกำแพงเพชร พ.ศ. 2566 – 2570.** กำแพงเพชร: จังหวัดกำแพงเพชร.

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด(พิจิตร). (2565**). แผนพัฒนาจังหวัดพิจิตร 2566-2570.** จังหวัดพิจิตร: จังหวัดพิจิตร.

กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด. (2565). **แผนพัฒนาจังหวัดอุทัยธานี พ.ศ.2566-2570.** จังหวัดอุทัยธานี: จังหวัดอุทัยธานี.

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2. (2565). **แผนปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566.** กลุ่มจังหวัด ภาคเหนือตอนล่าง 2(จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี). นครสวรรค์: กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ, ก. 2. (2564). **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2561 – 2565) ฉบับทบทวน ประจำปีงบประมาณ 2565.** นครสวรรค์: กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.

จังหวัดพิจิตร. (2564). ***ผวจ.พิจิตร ตรวจเยี่ยมจุดบริการประชาชน one stop service สมัคร เราชนะ กลุ่มไม่มีสมาร์ทโฟน.*** สืบค้นเมื่อ 18 กุมภาพันธ์ 2564. Retrieved from phichit.go.th: http://www.phichit.go.th/phichit/index.php/phichit-today-all/10063-64021801

ชัย เทิดศิริ. (2550). **การศึกษากฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษของต่างประเทศเปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย.** กรุงเทพมหานคร: วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

ธนะสิทธิ์ ศรีคาภา. (2560). **แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.** พิจิตร : สำนักงานจังหวัดพิจิตร.

น่อม ถนอม. (2562). **การบริหารจัดการเมืองเศรษฐกิจชายแดน: เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ.** *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย (มหาวิทยาลัยบูรพา)*, 209-230.

นิทัศน์ เจียมศรีพงษ์. (2563). **การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับนิคมอุตสาหกรรม** . *วารสารรัชตภาคย์* (ปีที่ 14 ฉบับที่ 32 มกราคม-กุมภาพันธ์ 2563).

นิตยสาร eLEADER ประจำเดือน NOVEMBER. (2012). **ขับเคลื่อน Smart Province วางเป้าก้าวสู่โครงการระดับชาติ**, (หน้า 50-51).กรุงเทพมหานคร : นิตยสาร eLEADER.

ประเศรษฐานนท์. (2522). **ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ .** กรุงเทพ: วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

มนอัตรผดุง. (2557). **การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.** สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา (ปีที่ 4 ฉบับที่ 19, ตุลาคม 2557).

มหาวิทยาลัยมหิดล. (2558). **เขตเศรษฐกิจชายแดนเหรียญสองด้านที่พึงตระหนัก ใน รายงานอุบายขายสุขภาพ : เมื่อสุขภาพเป็นสินค้า ยาคือเครื่องมือหากำไร .** กรุงเทพ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และ สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.).

ระพีพรรณ จันทรัตน์. (2561). **ผลกระทบที่มีต่อประชาชนในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.** การประชุมเชิงวิชาการด้านมนุษย์ศาสตร์ และสังคมศาสตร์ระดับชาติครั้งที่ 1 (pp. 147-157). สงขลา: มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.

ราชกิจานุเบกษา.(2561). **ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2561-2580.** เล่ม 135: ตอน 82 ก.

ศรีสันติสุข และคณะ (2560). **บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร: กรณีศึกษา เทศบาลตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร.** Vol. 6 No. 1 วารสารวิทยาลัยสงฆ์นครลำปาง.

ศรีอนุสรณ์ (2549). **รายงานพิเศษ ชำแหละร่างพ.ร.บ.เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อใคร** . กฎหมายใหม่, 25-27.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 – 2564.** กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). **ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580).**กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). **แผนพัฒนาภาคเหนือ ฉบับทบทวน พ.ศ. 2560 – 2565.**กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559)**. กรุงเทพมหานคร : สำนักนายกรัฐมนตรี.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2553). **แผนแม่บทระบบสถิติประเทศไทย พ.ศ. 2554 – 2558**. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานสถิติแห่งชาติ.

สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์.(2558).**แผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2560-2564.** กรุงเทพมหานคร : สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร .(2561). **สถานภาพแรงงานและเพศ พ.ศ . 2561.**กรุงเทพมหานคร : สำนักงานสถิติแห่งชาติ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) .(2562).**ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายภาคของ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2.** กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2.(2562).**การเปรียบเทียบการท่องเที่ยว จังหวัดในกลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2559 – 2561.** นครสวรรค์ : สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด**.**

สำนักงานเกษตรจังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี. (2561) . **การใช้ที่ดินและการถือครองที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง2**.กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง2 : สำนักงานเกษตรจังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 2560-2564.** กรุงเทพฯ: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่4นครสวรรค์. (2561). **แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2562 - 2564.** นครสวรรค์: สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 4 กระทรวงทรัพยากรธรรมชำติและสิ่งแวดล้อม.

สุข ใยพันธ์ (2560). **ต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาพิเศษตาก .** วิทยานิพนธ์ปริญญาเอก: มหาวิทยาลัยสยาม.

อารีย์ แผ้วสกุลพันธ์. (2553). **การจัดการเชิงกลยุทธ์.** กรุงเทพฯ: ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.

อภิชัย ศรีเมือง. (2555). **SWOT เทคนิควิเคราะห์ธุรกิจอย่างเฉียบคม (สไตล์ผู้บริหารมืออาชีพ).** กรุงเทพฯ: ธิงค์ บียอนด์ บุ๊คส์.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ ในการเก็บข้อมูล

แบบสัมภาษณ์

โครงการวิจัยย่อย 1: วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. สถานการณ์**ด้านเศรษฐกิจ** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. สถานการณ์**ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านเศรษฐกิจ เป็นอย่างไรบ้าง

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จากต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ อย่างไร

.....
.....
.....

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศ ในด้านเศรษฐกิจอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านเศรษฐกิจ** ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่าน คนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 หรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.

แนวทางแผนงาน หรือโครงการด้านเศรษฐกิจที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์

โครงการวิจัยย่อย 1: วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. สถานการณ์**ด้านเกษตร** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

2. สถานการณ์ความร่วมมือ**ด้านเกษตร**_ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านเกษตร เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านเกษตร** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จากต้นน้ำจนถึงปลายน้ำอย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศในด้านการเกษตรอย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านเกษตร**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่าน

คนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 หรือไม่อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านเกษตรที่สนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศใน**ด้านอุตสาหกรรม**อย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านอุตสาหกรรม**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 หรือไม่อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านอุตสาหกรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์

โครงการวิจัยย่อย 1: วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. สถานการณ์**ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

2. สถานการณ์ความร่วมมือ**ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทาง**ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ** เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวและการบริการ** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 จาก ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ อย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศ ใน**ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ**อย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคเหนือตอนล่าง 2 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 หรือไม่ อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านการท่องเที่ยวและการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง2

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์

โครงการวิจัยย่อย 1: วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....

ตำแหน่ง.....

หน่วยงาน .....

จังหวัด.....

โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. สถานการณ์**ด้านสังคมและวัฒนธรรม** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

2. สถานการณ์**ความร่วมมือด้านสังคมและวัฒนธรรม** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านสังคมและวัฒนธรรม เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม** เพื่อสนับสนุนจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ทั้ง ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ อย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศ ในด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมอย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคเหนือตอนล่าง 2 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านสังคมและวัฒนธรรม**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 หรือไม่ อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านสังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์

โครงการวิจัยย่อย 1: วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....

ตำแหน่ง.....

หน่วยงาน .....

จังหวัด.....

โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. สถานการณ์ปัจจุบันและแนวทางพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร และโครงข่ายการขนส่งสินค้า

โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1) **ปัจจุบันโครงข่าย**การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ได้แก่ การขนส่งถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ คลังสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานและโครงข่ายต่อเนื่องมีรูปแบบเป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพโครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสารอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2
2) **ปัจจุบันพาหนะ**ที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ได้แก่ ประเภทพาหนะ ความจุ จำนวนเที่ยวการเดินทาง เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสารอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2
3) **ปัจจุบันระบบให้บริการ**ด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน ท่าเรือ เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

1) **ปัจจุบันโครงข่าย**การขนส่งสำหรับสินค้า ได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ คลังสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน และโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2
2) **ปัจจุบันพาหนะ**ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ได้แก่ ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และน้ำหนักของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2
3) **ปัจจุบันจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า** ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้า เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2
4) **ปัจจุบันมีเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุน**การขนส่งสินค้า ได้แก่ การติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า อย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**เทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2
5) ท่านมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมประเด็นการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 เพื่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงการแข่งขันในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านทั้งปัจจุบันและอนาคตอย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1) หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศในด้านโลจิสติกส์อย่างไร
2) ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านโลจิสติกส์**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคเหนือตอนล่าง 2 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 หรือไม่ อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

ชื่อโครงการวิจัยภาษาไทย (Thai) “การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน วงน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)”

ผู้สนับสนุนการวิจัย ..สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.).....

<u>ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปสำหรับผู้ให้สัมภาษณ์/ ผู้เข้าร่วมการทำโฟกัสกรุ๊ป</u>

<u>ผู้ทำวิจัย</u>

ชื่อ-สกุล (ภาษาไทย) : ดร. จตุภูมิ ภูมิบุญชู

ชื่อ-สกุล (ภาษาอังกฤษ) : Dr. Chatubhoom BHOOMIBOONCHOO

สังกัด/หน่วยงาน : คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยนเรศวร

ที่อยู่ : ๆ หมู่

โทรศัพท์

E-mail : chatubhoomb@nu.ac.th

เรียน ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยทุกท่าน

ท่านได้รับเชิญให้เข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้เนื่องจากท่านเป็นผู้มีส่วนได้เสียทั้งทางตรง และทางอ้อม หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่(เจ้าหน้าที่ภาครัฐ / ผู้ประกอบกิจการ, นักธุรกิจ/ นักลงทุน) ก่อนที่ท่านจะตัดสินใจเข้าร่วมในการศึกษาวิจัยดังกล่าว ขอให้ท่านอ่านเอกสารฉบับนี้อย่างถี่ถ้วน เพื่อให้ท่านได้ทราบถึงเหตุผลและรายละเอียดของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ หากท่านมีข้อสงสัยใดๆ เพิ่มเติม กรุณาซักถามจากทีมงานของผู้ทำวิจัย ซึ่งจะเป็นผู้สามารถตอบคำถามและให้ความกระจ่างแก่ท่านได้

ท่านสามารถขอคำแนะนำในการเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้จากครอบครัว เพื่อน หรือผู้ที่ท่านไว้ใจได้ ท่านมีเวลาอย่างเพียงพอในการตัดสินใจโดยอิสระ ถ้าท่านตัดสินใจแล้วว่าจะเข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้ ขอให้ท่านลงนามในเอกสารแสดงความยินยอมของโครงการวิจัยนี้

<u>เหตุผลความเป็นมา</u>

เขตพัฒนาพิเศษ เป็นหนึ่งในประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อกระจาย การพัฒนา งานงบประมาณและความมั่งคั่งไปยังพื้นที่ต่างๆทั่วประเทศไทยอย่างยั่งยืนโดยการผลักดันของประชาชน เกษตรกร นักธุรกิจ นักลงทุน ข้าราชการและนักการเมืองในท้องที่ต่างๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาวและยั่งยืน สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของคนในพื้นที่ ศักยภาพและข้อจำกัด ตลอดจนเงื่อนไขต่างๆ ของแต่ละพื้นที่ ซึ่งในงานวิจัยชิ้นนี้ เป็นงานวิจัยระยะที่สองที่จะดำเนินการในพื้นที่ 4เขต คือ ภาคเหนือตอนล่าง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และพื้นที่ภาคใต้เชื่อมสองฝั่งสมุทร เพื่อเป็นหลักประกันความความสำเร็จในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเหล่านี้ตามแผน ทุกภาคส่วนจึงจำเป็นต้องมีข้อมูลพื้นฐานในแต่ละพื้นที่

การเก็บข้อมูลทางกฎหมายสำหรับงานวิจัยนี้มุ่งตอบสนองต่อเป้าหมายดังกล่าวโดยการ สำรวจ พัฒนาและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย กฎหมาย ตลอดจนมาตรการภาคบังคับและมาตรการจูงใจ และ ปัญหาข้อจำกัด หรือเงื่อนไขเฉพาะในแต่ละพื้นที่ เพื่อประกอบการตัดสินใจในการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษและมีการดำเนินการอย่างยั่งยืนในแต่ละพื้นที่ และเพื่อให้งานกฎหมายของโครงการระยะที่สองสอดคล้องและส่งเสริมกับงานในระยะที่ 1 ที่ผ่านมาและประกันว่า ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการทำงานของคณะผู้วิจัยสูงสุด คณะผู้วิจัยทั้งในระยะที่ 1และ 2 ได้ดำเนินการจัดให้มีการนำเอาร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ... ซึ่งได้จัดทำในโรงการระยะที่ 1 มารับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนด้วยผ่านกระบวนการสัมภาษณ์เชิงลึกด้วย

<u>วัตถุประสงค์ของการศึกษา</u>

วัตถุประสงค์หลักจากการศึกษาในครั้งนี้คือ

- ทดสอบร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษที่ได้จัดทำเรียบร้อยแล้วในเฟสที่ 1 ว่า ใช้แก้ปัญหาให้ประชาชนในพื้นที่ได้หรือไม่และควรมีการพัฒนาอย่างไรให้สมบูรณ์ขึ้น(หากได้รับเสียงสะท้อนจากภาคประชาชน)
- ทบทวนกฎหมาย นโยบาย องค์กร ข้อบังคับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และแนวปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของพื้นที่
- ทบทวนมาตรการส่งเสริมการลงทุน และมาตรการจูงใจทั้งที่เป็นสิทธิประโยชน์ทางทางภาษีและมิใช่สิทธิประโยชน์ทางภาษี
- ค้นหาช่องว่างทางนโยบาย กฎหมาย ระเบียบและแนวปฏิบัติในแต่ละพื้นที่ที่เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และพัฒนาข้อเสนอในการปรับปรุงด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ มาตรฐานมาตรการจูงใจและองค์กรต่อภาครัฐ
- รับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
- จัดทำรายงานผลการศึกษาและข้อเสนอเชิงนโยบายและกฎหมาย

<u>วิธีการที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย</u>

หลังจากท่านให้ความยินยอมที่จะเข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้ ผู้วิจัยจะขอสอบถามความเกี่ยวข้องระหว่างตำแหน่งหน้าที่การงานของท่านกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อคัดกรองว่าท่านมีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่จะเข้าร่วมในการวิจัย ซึ่งเป็นตัวแทนจากทั้งภาครัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เป็นผู้ประกอบการธุรกิจและมีส่วนได้เสียเกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมทั้งภาคประชาชนซึ่งเป็นผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

หากท่านมีคุณสมบัติตามเกณฑ์คัดเข้า ท่านจะได้รับเชิญมาให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับการจัดการน้ำตามเวลาที่ท่านสะดวก เพื่อทราบความคิดเห็นของท่านต่อเกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ที่ท่านอาศัยอยู่ปัจจุบัน และ ความเห็นต่อมาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ กฎหมายที่ควรปรับปรุง และปัญหาข้อจำกัดต่างๆในแต่ละพื้นที่เพื่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมทั้งขอข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล การเก็บข้อมูลจะประกอบไปด้วยขั้นตอนต่างๆสองขั้นตอนได้แก่

1.การสัมภาษณ์ส่วนบุคคลเพื่อทราบความคิดเห็นของท่าน เพื่อเป็นการป้องกันการระบาดของโรคติดต่อไวรัสโควิดในปัจจุบัน คณะผู้วิจัยจะขอติดต่อท่านล่วงหน้าและส่งแนวคำถามตลอดจนวีดีทัศน์ให้ท่านชมเพื่อทำความเข้าใจประเด็นคำถาม หลังจากนั้นจะทำการนัดเวลาเพื่อทำการสัมภาษณ์ผ่านทางโทรศัพท์ / การสัมภาษณ์ต่อหน้า(Face to Face) ซึ่งในขณะทำการสัมภาษณ์จะมีการใช้อุปกรณ์บันทึกเสียงผู้ให้ข้อมูลที่เข้าร่วมโครงการวิจัยด้วย โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์หนึ่งครั้งเป็นเวลาประมาณ 30 นาที ถึง 1 ชั่วโมง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ ความสำคัญ และบทบาทของหน่วยงานของท่านต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

2. การสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อที่จะทราบความคิดเห็นของท่านต่อแนวทางการการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ของท่าน ภายหลังจากท่านได้รับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการกาจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของผู้ให้ข้อมูลท่านอื่นๆ แล้ว ผู้วิจัยประสงค์ที่จะทราบว่าท่านอยากเปลี่ยนความเห็นที่เคยให้สัมภาษณ์ไปแล้วหรือไม่ และมีข้อเสนอใหม่ๆ ที่ได้จากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) หรือไม่ อย่างไร โดยผู้ทำวิจัยอาจจะทำการจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) โดยตรงหรือผ่านระบบอินเตอร์เน็ต ขึ้นอยู่กับสถานการณ์การระบาดของโรคไวรัสโควิดในพื้นที่ของท่าน ทั้งนี้ทางคณะทำงานจะได้เรียนแจ้งให้ท่านทราบกำหนดการต่างๆ ตลอดจนส่งแนวคำถามตลอดจนวีดีทัศน์ให้ท่านชมเพื่อทำความเข้าใจประเด็นคำถามล่วงหน้า และเพื่อขอให้ท่านเตรียมอุปกรณ์สื่อสารผ่านอินเตอร์เน็ตที่อาจจะเป็น คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลหรือ โทรศัพท์เคลื่อนที่ Smart phone โดยในขณะทำการประชุมโฟกัสกรุปจะมีการบันทึกเสียงและภาพของผู้ที่เข้าร่วมการสนทนากลุ่ม (Focus Group)ด้วย

<u>ความรับผิดชอบของอาสาสมัครผู้เข้าร่วมในโครงการวิจัย</u>

เพื่อให้งานวิจัยนี้ประสบความสำเร็จ ผู้ทำวิจัยใคร่ขอความความร่วมมือจากท่าน โดยจะขอให้ท่านตอบแบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยจะถามตามความเป็นจริงเท่าที่ท่านสะดวกจะให้ข้อมูลได้ และไม่กระทบกระเทือนต่อหน่วยงานของท่าน เพื่อให้โครงงานวิจัยฉบับนี้ประสบความสำเร็จและนำไปสู่การแก้ไขกฎหมายและนโยบายของประเทศให้ได้ผลสำเร็จ ในกรณีที่ท่านไม่สะดวกให้ข้อมูล ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม ท่านมีสิทธิปฏิเสธการตอบคำถาม โดยไม่จำเป็นต้องให้เหตุผล และ แจ้งให้คณะผู้วิจัยทราบว่า ไม่สะดวกให้ข้อมูล

<u>การปกป้องรักษาข้อมูลความลับของอาสาสมัคร</u>

ข้อมูลที่อาจนำไปสู่การเปิดเผยตัวท่าน จะได้รับการปกปิดและจะไม่เปิดเผยแก่สาธารณชน ในกรณีที่ผลการวิจัยได้รับการตีพิมพ์ ชื่อและที่อยู่ของท่านจะต้องได้รับการปกปิดอยู่เสมอ โดยจะใช้เฉพาะรหัสประจำโครงการวิจัยของท่าน ทั้งนี้ ข้อมูลของท่านจะถูกจัดเก็บไว้1ปี สถานที่เก็บข้อมูลในมหาวิทยาลัยนเรศวร โดยจะ

มีการแยกการเก็บรักษาระหว่างข้อมูลที่ท่าน(ในฐานะกลุ่มตัวอย่าง)ให้กับทางคณะผู้วิจัย และ สมุดเข้ารหัสเพื่อจำแนกตัวกลุ่มตัวอย่าง และท้ายสุด เอกสารทั้งสองฉบับที่มีการจัดเก็บแยกจากกันนี้จะถูกทำลายโดยการลบข้อมูลทั้งหมดทิ้งภายในปี พ.ศ.2565

หากท่านขอยกเลิกการให้คำยินยอมหลังจากที่ท่านได้เข้าร่วมโครงการวิจัยแล้ว ข้อมูลส่วนตัวของท่านจะไม่ถูกบันทึกเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามข้อมูลอื่น ๆ ของท่านอาจถูกนำมาใช้เพื่อประเมินผลการวิจัย และท่านจะไม่สามารถกลับมาเข้าร่วมในโครงการนี้ได้อีก ทั้งนี้เนื่องจากข้อมูลของท่านที่จำเป็นสำหรับใช้เพื่อการวิจัยไม่ได้ถูกบันทึก

ขอขอบคุณในการร่วมมือของท่านมา ณ ที่นี้

.....

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลเบื้องต้นสำหรับ ผู้ให้สัมภาษณ์

๑. ชื่อ-นามสกุล (หากยินดีเปิดเผย).....

๒. หน่วยงาน.....

๓. เกี่ยวพันธ์กับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในฐานะ

....เจ้าหน้าที่ภาครัฐ .....ผู้ประกอบการภาคเอกชน .....ประชาชนในพื้นที่

ส่วนที่ ๓ คำถามทั่วไปเกี่ยวกับพื้นที่

คำถามเกี่ยวกับนโยบาย

๑ ท่านรู้จักเขตพัฒนาพิเศษ หรือไม่ และท่านเห็นด้วยหรือไม่หากจะมีนโยบายเข้ามาส่งเสริม จุดเด่น หรือศักยภาพเชิงพื้นที่(ข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจในด้านต่างๆ) ในพื้นที่ของท่าน

๒ ท่านคิดว่านโยบายและแผนงานต่างๆที่เกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ของท่านมีหรือไม่ เช่น แผนพัฒนาจังหวัด แผนพัฒนาท้องถิ่น แผนการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดและจังหวัดในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การประกาศเขตควบคุมมลพิษ และหากจะใช้แผนงานเหล่านี้ขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ที่ท่านอาศัย ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

(แผนดังกล่าวมีเพียงพอหรือไม่ และสอดคล้องหรือขัดแย้งกันหรือไม่ อย่างไร)

๓ ท่านคิดว่ากฎหมายที่เข้ามาส่งเสริมการลงทุน สร้างงาน และสร้างเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ของท่านในปัจจุบัน มีเพียงพอหรือไม่? และหากมีกฎหมายอยู่ในปัจจุบัน ท่านคิดว่ากฎหมายที่มีอยู่สามารถที่จะนำมาใช้ผลักดันให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ของท่านได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ และมีข้อติดขัดหรือไม่ อย่างไรในประเด็นใดบ้าง

ประเด็นที่มีปัญหาติดขัด	**รายละเอียดข้อเท็จจริงในพื้นที่**
๑.๑) ด้านขอบเขตพื้นที่และการจัดหาที่ดิน การใช้ประโยชน์จากที่ดิน	
๑.๒) ด้านการจัดการแรงงาน สาธารณสุข และความมั่นคง	
๑.๓) ด้านสิทธิประโยชน์จูงใจนักลงทุน ทั้งมาตรการจูงใจด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี	
๑.๔) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน ไฟฟ้า ประปา) และด่านศุลกากร	
๑.๕) ด้านการส่งเสริมอาชีพ การฝึกทักษะ และการสร้างความรู้ ความเข้าใจแก่ ประชาชนในพื้นที่	
๑.๖) ด้านการจัดการและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรมประเพณี และการสาธารณสุข	
๑.๗) ด้านการบริหารสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษ	
๑.๘) มีศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS)	
๑.๙) ด้านการต่างประเทศ	
๑.๑๐) อื่นๆ	

๔ มีการกำหนด องค์กรที่เป็นเจ้าภาพ เป้าหมายการทำงานและกรอบเวลาในการทำงานที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนแผนและบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร?

๖ ท่านคิดว่า มีกฎหมายอื่นที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ หรือไม่ มีปัญหาอุปสรรคใดๆจากการบังคับใช้กฎหมาย หรือแนวปฏิบัติที่จะขัดต่อการผลักดันให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษหรือไม่ นอกจากนี้แล้วในพื้นที่ของท่านมีกฎหมายพิเศษในการบริหารจัดการพื้นที่ที่อาจจะมีผลต่อการเคลื่อนย้าย แรงงาน สิ่งของ ทุน เช่น ศ.อ.บ.ต. หรือไม่

๗ ในฐานะผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลประโยชน์ และผลเสียจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ท่านคิดว่า หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษขึ้น ควรมีการเตรียมการด้านกฎหมายในพื้นที่ หรืออยากได้รับการสนับสนุนอะไรจากราชการ เพื่อแก้ปัญหาในพื้นที่ก่อนการผลักดันให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษประสบความสำเร็จ

ที่ดิน	แรงงาน	การบริหารจัดการของภาครัฐ	สาธารณูปโภค	สิ่งแวดล้อม
การจัดการงบประมาณ/ภาษี	การจราจร	การท่องเที่ยว	การข้ามแดน	อื่นๆ ระบุ

๘ ท่านมีประเด็นอะไรอื่นที่อยากแลกเปลี่ยนกับคณะทำงานในด้านกฎหมายอีกหรือไม่

ขอบคุณสำหรับการตอบคำถามของท่าน

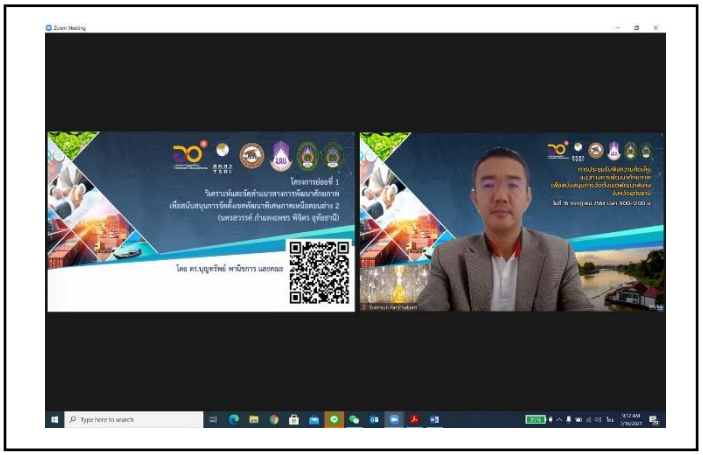
ภาคผนวก ข การลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงลึกประชุมรับฟังความคิดเห็น สำหรับโครงการวิจัยการวิเคราะห์สังเคราะห์ สำหรับจัดทำแผน ววน. เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 รายจังหวัด

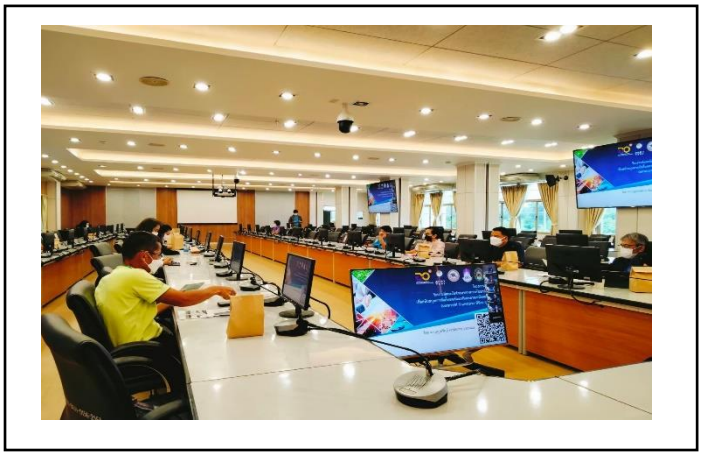
ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์

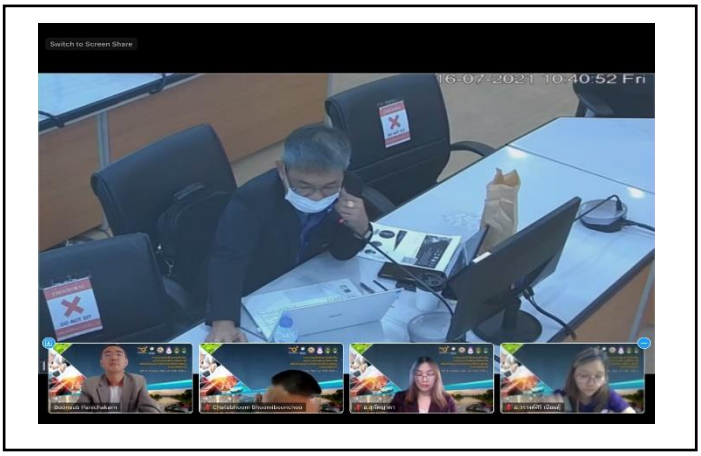
ในวันจันทร์ที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 เวลา 9.00 น.- 12.30 น.

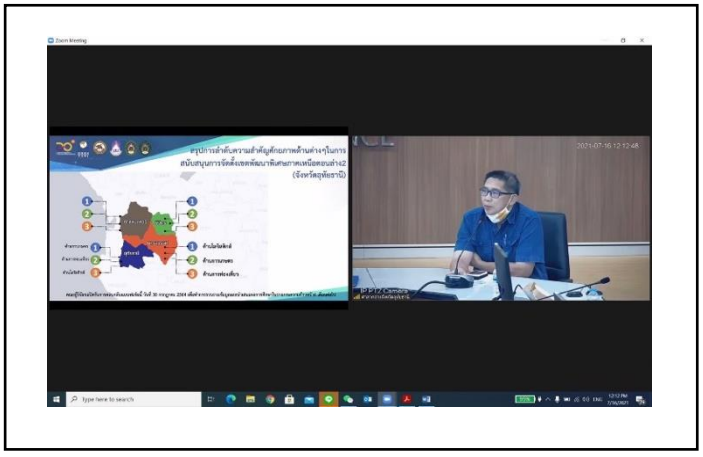
ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดอุทัยธานี

ในวันศุกร์ ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 เวลา เวลา 9.00 น - 12.30 น.



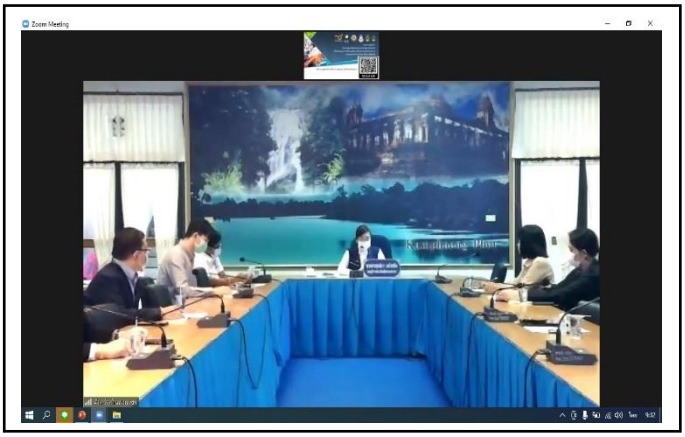






ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดกำแพงเพชร

ในวันพุธ ที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 เวลา เวลา 9.00 น - 12.30 น.



ประชุมรับฟังความคิดเห็น วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดพิจิตร

ในวันจันทร์ที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 เวลา 9.00น.- 12.30 น.

การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดพิจิตร

การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดนครสวรรค์

การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือตอนล่าง 2 จังหวัดกำแพงเพชร

การประชุม และ รับฟังความคิดเห็น
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคเหนือตอนล่าง2”
(นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุทัยธานี)

วันพฤหัสบดีที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2565

ฎ

ฎ

สกสว
โครงการวิจัย"การวิเคราะห์และจัดทำแผนทางพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคเหนือตอนล่าง ๒ (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)"
ภายใต้แผนงาน
มกราคม ๒๕๖๕
42C
NAKHON SAWAN

สกสว
โครงการวิจัย"การวิเคราะห์และจัดทำแผนทางพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคเหนือตอนล่าง ๒ (จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดพิจิตร จังหวัดอุทัยธานี)"
ภายใต้แผนงาน
มกราคม ๒๕๖๕
42C
Hotel NAKHON SAWAN

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 2

การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประกอบศิริ ภักดีพินิจ และคณะ

เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

สัญญาเลขที่ ORG6420002

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 2
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

คณะผู้วิจัย	**สังกัด**
1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประกอบศิริ ภักดีพินิจ	มหาวิทยาลัยพะเยา
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ	มหาวิทยาลัยพะเยา
3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุขทัย พงศ์พัฒนศิริ	มหาวิทยาลัยพะเยา
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อุดม งามเมืองสกุล	มหาวิทยาลัยพะเยา
5. ดร.ฑาริกา พลโลก	มหาวิทยาลัยพะเยา
6. ดร.เมทยา อิ่มเอิบ	มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

ภายใต้แผนงานวิจัย การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน. เชิงพื้นที่ในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

สัญญาเลขที่ ORG6420002

โครงการ “วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

สรุปรายงานฉบับสมบูรณ์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลโครงการ

ชื่อผู้รับทุน : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประกอบศิริ ภักดีพินิจ

โครงการเริ่มเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2564 – 14 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเวลาที่ทำวิจัยทั้งสิ้น 12 เดือน

รายงานฉบับสมบูรณ์ ในช่วงตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2564 – 14 กุมภาพันธ์ 2565

ส่วนที่ 2 รายงานเนื้อหา

Output		ในกรณีล่าช้า (ผลสำเร็จไม่ถึง 100%) ให้ท่านระบุสาเหตุและการแก้ไขที่ท่านดำเนินการ
กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	**ผลสำเร็จ (%)**	
1.ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว
2. การสำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึก ประชุมกลุ่มย่อย และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว
3. การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว
4. การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว
5. การวิเคราะห์เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เฉียงเหนือตอนบน 1	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว
6. นำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว
7. จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

Output		ในกรณีล่าช้า (ผลสำเร็จไม่ถึง 100%) ให้ท่านระบุสาเหตุและการแก้ไขที่ท่านดำเนินการ
กิจกรรมในข้อเสนอโครงการ	**ผลสำเร็จ (%)**	
8 สรุปผลการศึกษา และการจัดทำรายงาน	100%	ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

ลงนาม.....(หัวหน้าโครงการวิจัยผู้รับทุน)

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประกอบศิริ ภักดีพินิจ)

วันที่ 19/05/2565

แผนงานวิจัย

แผนงานวิจัยในระยะเวลาดำเนินโครงการ

กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน	ระยะเวลา เดือน											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง												
2. การสำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึก ประชุมกลุ่มย่อย และการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1												
3. การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1												
4. การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1												
5. การวิเคราะห์เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เฉียงเหนือตอนบน 1												
6. นำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์												
7. จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น												
8 สรุปผลการศึกษา และการจัดทำรายงาน												

บทสรุปผู้บริหาร

(Executive Summary)

โครงการวิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

คณะผู้วิจัย

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประกอบศิริ ภักดีพินิจ	หัวหน้าโครงการ
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ	ผู้ร่วมวิจัย
3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุขทัย พงศ์พัฒนศิริ	ผู้ร่วมวิจัย
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อุดม งามเมืองสกุล	ผู้ร่วมวิจัย
5. ดร.ฑาริกา พลโลก	ผู้ร่วมวิจัย
6. ดร.เมทยา อิ่มเอิบ	ผู้ร่วมวิจัย

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 การพัฒนาและยกระดับภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมควบคู่ไปด้วยเป็นเป้าหมายที่สำคัญ ซึ่งการตอบสนองต่อเป้าหมายดังกล่าวต้องใช้ประโยชน์จากศักยภาพและภูมิสังคมเฉพาะของพื้นที่ เพื่อเสริมจุดเด่นในระดับภาคและจังหวัดเป็นสำคัญ ในขณะเดียวกันยังช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้เกิดผลตอบแทนในเชิงเศรษฐกิจและสังคมของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เป็นโครงข่ายระหว่างเมืองที่จะเป็นระบบสมบูรณ์ขึ้น เช่นเดียวกับการยกระดับคุณภาพและการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ ทำให้มีโอกาสเป็นเขตเศรษฐกิจที่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุนและอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

ปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวภู และจังหวัดบึงกาฬ มีศักยภาพเป็นแหล่งผลิตทางด้านการเกษตร คือ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย และยางพารา ในด้านปศุสัตว์ที่มีความโดดเด่นประกอบด้วย สุกร โคสัตว์ปีก ไหม และการประมง ส่วนด้านอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ คือ การทำเหมืองแร่ ดิน กรวด และทราย ด้านอุตสาหกรรมอาหารที่พบมากประกอบด้วย เนื้อแช่แข็ง ผลไม้กระป๋อง เส้นก๋วยเตี๋ยว แป้งมันสำปะหลัง แป้งข้าวเจ้า และน้ำตาล เป็นต้น นอกจากนี้แล้วยังพบผลิตภัณฑ์สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ด้านการบริการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน1 ประกอบกิจการการผลิต ได้แก่ โรงแรม ภัตตาคาร ร้านอาหาร การขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร การบรรจุหีบห่อ คลังสินค้า และการค้าส่งการค้าปลีก ตลอดจนการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ซึ่งในพื้นที่ 5 จังหวัดนี้ มีจุดผ่านแดนถาวร 6 แห่ง และจุดผ่อนปรน 10 แห่ง มีมูลค่าการค้าชายแดนที่ส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากสินค้าส่งออก ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ น้ำมันดีเซล ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า เชื้อเพลิงอื่น ๆ ปูนซีเมนต์ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เป็นต้น และสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นกลางนำมาเพื่อใช้เป็นปัจจัยการผลิตในประเทศ นอกจากนี้แล้วยังพบความโดดเด่นในด้านวัฒนธรรมและวิถีชุมชน และการท่องเที่ยว

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญประกอบ ไปด้วย การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเศรษฐกิจในพื้นที่การส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง การพัฒนาทุนมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม และการรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งนี้การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษจะทำให้พื้นที่นี้มีศักยภาพในการยกระดับทางเศรษฐกิจและเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะศึกษาและการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

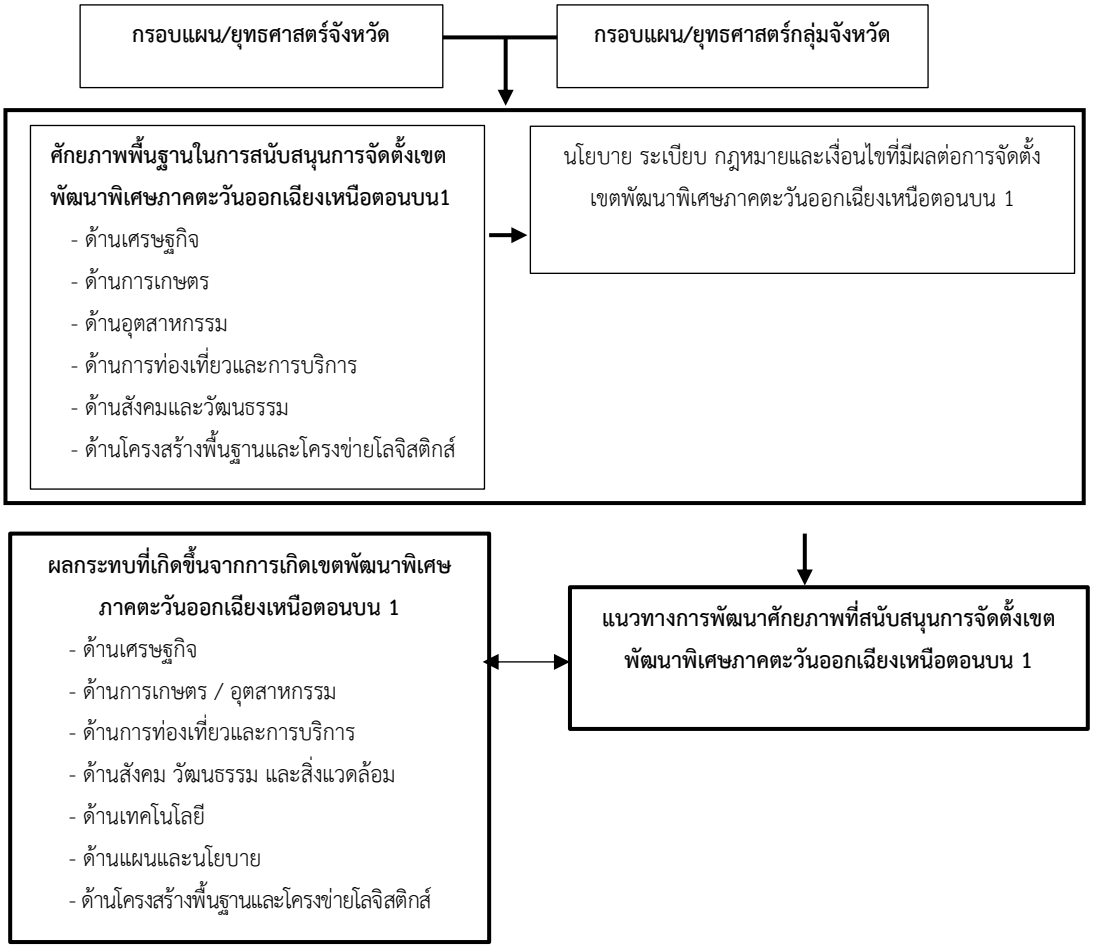
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

2.2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

2.3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

3. กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษา



4. ระเบียบวิธีวิจัย

4.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

4.1.1 วิธีการศึกษา

1) ทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ ซึ่งจะนำไปสู่การสรุป จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด โดยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3) การวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นต่อการพัฒนาและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา โดยการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS) มาใช้เพื่อการจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

4.1.2 แหล่งข้อมูล การศึกษาครั้งนี้มีแหล่งข้อมูล 2 กลุ่มคือ

1) ศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิด และบทความจากวารสารต่าง ๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิดและทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาแนวศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.1.3 ประชากร และผู้ให้ข้อมูลหลัก

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือล่าง 1

1) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยทำการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) และวิเคราะห์ SWOT

5. สรุปผลการวิจัย

1. ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) การศึกษาด้านเศรษฐกิจ พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ของในแต่ละจังหวัด ในปี 2558-2562 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งจะมีความสอดคล้องกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวไปในทิศทางเดียวกัน ในส่วนของการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะมีด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ 4 ด่าน คือ ด่านศุลกากรบึงกาฬ ด่านศุลกากรท่าลี่ ด่านศุลกากรเชียงคาน และด่านศุลกากรหนองคาย ซึ่งเป็นช่องทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) คือ สปป.ลาว ทั้งนี้มูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2558 – 2563 มูลค่าการส่งออกมีความผันผวนเช่นเดียวกับการนำเข้า แต่หากพิจารณามูลค่าการค้าชายแดนในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด โดยด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่าสูงสุดคือ 53,221.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.27 รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่าส่งออก 4,635.81ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.60 ด่านศุลกากรบึงกาฬ มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 2,690.45 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.41 และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 436.69 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.72 ตามลำดับ จะเห็นว่าพื้นที่จังหวัดหนองคายมีมูลค่าส่งออกมากที่สุด เนื่องจากอยู่ติดกับ สปป.ลาว จึงมีการส่งออกสินค้าไปยังลาวมากที่สุด ทำให้มีการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก และมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้ ในส่วนของการนำเข้าของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 พบว่า ใน ปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด โดยมูลค่านำเข้าผ่านด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 9,865.19 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 73.39 รองลงมา คือ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 2,711.26 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.17 ด่านศุลกากรบึงกาฬมีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 564.84 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.20 และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 300.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.24 จากข้อมูลทางสถิติพบว่าจังหวัดหนองคาย มีด่านชายแดนติดกับประเทศ สปป.ลาว โดยที่ด่านศุลกากรหนองคายมีการนำเข้าสินค้าที่มีมูลค่าสูงเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีมูลค่าการนำเข้า

การศึกษาด้านการเกษตร พบว่า ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยนปี พ.ศ. 2562 พบว่า จำนวน

ครัวเรือนเกษตรกรขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 536,241 ครัวเรือน หากพิจารณาเป็นรายจังหวัด จังหวัดอุดรธานีจะมีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนมากที่สุด จำนวน 218,316 ครัวเรือน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย 106,910 ครัวเรือน จังหวัดหนองบัวลำภู 76,535 ครัวเรือน จังหวัดหนองคาย 67,656 67,656 และจังหวัดบึงกาฬ 66,824 ครัวเรือน ตามลำดับ ทั้งนี้จะมีความสอดคล้องกับจำนวนผู้ถือครองพื้นที่ ส.ป.ก. ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ด้วยเช่นกัน ซึ่งสัดส่วนของจำนวนครัวเรือนที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรและผู้ถือครองพื้นที่ ส.ป.ก. ของแต่ละจังหวัดจะขึ้นกับขนาดของพื้นที่ของจังหวัด ซึ่งจังหวัดที่มีพื้นที่มากที่สุดได้แก่ จังหวัด อุดรธานี จึงทำให้สัดส่วนครัวเรือนที่ขึ้นทะเบียนในภาคเกษตรกับผู้ถือครองพื้นที่ ส.ป.ก. มีจำนวนมาก และจากสถิติในการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินในการทำนามากที่สุด เนื่องด้วยสภาพอากาศและลักษณะภูมิศาสตร์ที่เหมาะแก่การทำนา ประกอบกับการทำนาเป็นวิถีชีวิตมาแต่ดั้งเดิมของบรรพบุรุษจึงทำให้นิยมใช้พื้นที่ในการปลูกข้าวมากกว่าการใช้ประโยชน์ในการทำอย่างอื่น โดยแบ่งเป็นพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร 11,072,371 ไร่ และพื้นที่ป่าไม้ 3,446,701 ไร่ จึงทำให้ข้าวเป็นผลผลิตทางการเกษตรหลักของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และนอกจากข้าวแล้ว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ยังมีผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน ตามลำดับ ทั้งนี้ยังพบว่า นอกจากการทำการเกษตรในประเภทของกสิกรรมแล้ว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ยังมีการเลี้ยงปศุสัตว์เป็นอาชีพ โดยส่วนใหญ่จะเป็นไก่ รองลงมาได้แก่ โคเนื้อ-โคนม สุกร กระบือ ไก่ เป็ด แพะ แกะ ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ อุตสาหกรรมอาหาร และผลิตภัณฑ์จากพืช นอกจากนี้ยังพบว่า ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานมากที่สุด เป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่งผลให้มีเกิดการจ้างงานสูง และทำให้มีจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมมากที่สุด

การศึกษาด้านอุตสาหกรรม พบว่า ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมตามกลุ่มอุตสาหกรรมจำพวก 2 และ 3 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 776 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลย มีโรงงานจำนวน 275 แห่ง อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองคาย มีโรงงานจำนวน 215 แห่ง อันดับที่ 4 จังหวัดบึงกาฬ มีโรงงานจำนวน 194 แห่ง และอันดับที่ 5 จังหวัดหนองบัวลำภูมีโรงงานน้อยที่สุด จำนวน 117 แห่ง เมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาอันดับ 2 คือ จังหวัดเลย อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองบัวลำภู อันดับที่ 4 จังหวัดหนองคาย และอันดับที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ ตามลำดับ

การศึกษาด้านสังคมและวัฒนธรรม พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายในพื้นที่ โดยในจังหวัดอุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ มีชาติพันธุ์ที่สำคัญ จำนวน 23 ชาติพันธุ์ ประกอบด้วยกลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มไทลาวหรือไต๋ลาว กลุ่มไทจัน-ไทญวน กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน กลุ่มคนไทย กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไท

เหนือ กลุ่มคนเวียดนาม กลุ่มลาวพุงขาว กลุ่มคนจีน-ญวน กลุ่มคนไต ในด้านของวัฒนธรรมจังหวัดอุดรธานีมีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานเฉลิมฉลองวันก่อตั้งเมืองอุดร งานประเพณีบุญกุ้มข้าวใหญ่ อ.ประจักษ์ศิลปาคม งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน งานทุ่งศรีเมือง งานนิทรรศการผ้าพื้นเมือง จังหวัดหนองคาย มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อและงานกาชาดจังหวัดหนองคาย งานนมัสการหลวงพ่อพระใส วัดโพธิ์ชัย งานตักบาตรเทโวและแข่งเรือมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองบัวลำภู มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราชและงานกาชาดจังหวัด งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณ งานสัปดาห์เที่ยวหอยหิน กินลำไย จังหวัดเลย มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานไม้ดอกเมืองหนาว อำเภอภูเรือ งานประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขน งานกาชาดดอกฝ้ายบานมะขามหวานเมืองเลย จังหวัดบึงกาฬ มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย ประเพณีแข่งเรือยาว จังหวัดบึงกาฬ งานแห่เทียนพรรษาเป็นงานประจำปีของจังหวัด งานบั้งไฟพญานาค จัดขึ้นในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 เป็นต้น

การศึกษาด้านการบริการ สามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ส่วน คือ การท่องเที่ยว และสาธารณสุข/สุขภาพ 1) ด้านการท่องเที่ยว พบว่า การท่องเที่ยวนั้นเป็นสาขาหนึ่งที่มีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถนำความเจริญไปสู่ท้องถิ่น ทำให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งเจ้าของที่ดินและเป็นแหล่งรายได้ทำให้เกิดการลงทุนทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจการนำเที่ยว ธุรกิจอาหารและการพักแรม ธุรกิจการค้าของที่ระลึก ส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัว ซึ่งจากข้อมูลจำนวนของผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2559 – 2563 นั้นทำให้เห็นว่าจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2559-2562 และลดลงในปี พ.ศ. 2563 เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด จึงทำให้มีมาตราการณ์ต่างๆ จึงเป็นสาเหตุให้จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนลดน้อยลง ส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงเช่นกัน แต่ด้วยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ มีความโดดเด่นในด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรมที่หลากหลาย มีประเพณีที่เก่าแก่ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว และมีคุณค่าเชิงวัฒนธรรม โดยเมื่อพิจารณารายจังหวัด พบว่าจังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือต อนบน 1 คือจังหวัดอุดรธานี เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมยืนมากที่สุด ทั้งนี้จากข้อมูลของนักท่องเที่ยวจะมีความสอดคล้องกับจำนวนสถานประกอบการที่เป็นที่พักและร้านอาหาร โดยจะเห็นได้ว่าจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากก็จะมีสถานประกอบการที่เป็นที่พักและร้านอาหารเป็นจำนวนมากเช่นกัน สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง และในส่วนของการเดินทางมาท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่มีการใช้พาหนะส่วนตัวในการเดินทางมาท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาคือ รถประจำทาง และเครื่องบิน ตามลำดับ 2) ด้านสาธารณสุข/สุขภาพ พบว่า สถานบริการด้านสาธารณสุขคลอบคลุมและทั่วถึงในแต่ละพื้นที่ทั้งในเขตชุมชน ตำบล อำเภอ และจังหวัด ทั้งนี้ในการเปรียบเทียบอัตราส่วนของจำนวนเตียงต่อประชากรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีอัตราส่วนจำนวนเตียงต่อ

ประชากรเหมาะสมที่สุด และในส่วนของการเปรียบเทียบอัตราส่วนของแพทย์ต่อประชากร พบว่า จังหวัดหนองบัวลำภูมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรเหมาะสมที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การศึกษาด้านวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ปัจจุบันระบบโลจิสติกส์พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีการขนส่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ได้แก่ รถประจำทาง และพาหนะส่วนบุคคล (2) การขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟ (3) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน (4) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด จะเห็นว่า ทั้ง 5 จังหวัดมีความพร้อมการขนส่งทางถนนมากที่สุด ทั้งรถประจำทางและพาหนะส่วนบุคคล ส่วนการขนส่งทางราง จะพบว่ามีสถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย การขนส่งทางอากาศมีจำนวน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานจังหวัดเลย และท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ในส่วนของการขนส่งทางน้ำประเภทเรือ จะมีท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามแนวชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่มีด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านท่าลี่และด่านเชียงคานจังหวัดเลย

จากสถานการณ์ Covid 19 พบว่า จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ กลุ่มธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอันดับแรก และหนักที่สุด ได้แก่ ธุรกิจการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีน และชาวต่างชาติหายไป และลามไปในภาคส่วนอื่น ๆ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ยิ่งประเทศประกาศหยุดกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้วย ส่งผลกระทบให้ทุกกลุ่มธุรกิจก็ได้รับผลกระทบกันถ้วนหน้า โดยภาคธุรกิจที่มีโอกาสจะฟื้นตัวได้ก่อนคือ ภาคการผลิต ส่วนภาคบริการก็จะฟื้นตัวตามมาทีหลัง ก่อนที่จะเกิด COVID-19 โดยแนวโน้มธุรกิจ การค้า และการลงทุน คาดว่าทุกภาคธุรกิจหดตัวมาก จากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ยืดเยื้อ โดยคาดว่าธุรกิจโรงแรมและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวจะปิดกิจการชั่วคราวมากขึ้นเนื่องจากประสบปัญหาขาดสภาพคล่อง โดยเฉพาะกิจการขนาดเล็ก ส่วนภาคการค้ามีแนวโน้มหดตัวจากกำลังซื้อที่ลดลงและความกังวลต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยกเว้นสินค้ากลุ่ม อาหาร ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด และธุรกิจที่ขายผ่านออนไลน์ จะได้รับผลในเชิงบวก และคาดว่าหลายธุรกิจยังต้องปรับตัวด้านการจ้างงานในระยะต่อไป เช่น ใช้มาตรการลดเงินเดือนพนักงาน และอาจจะเกิดผลกระทบต่อการพัฒนาได้ แต่สิ่งที่จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้ดี ก็คือการออกนโยบาย หรือการพัฒนาโครงการเพื่อให้เกิดการบริโภคสินค้าและบริการภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) โดยผู้ประกอบการต้องร่วมพัฒนาสินค้าและบริการไปด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทางภาครัฐก็ได้มีมาตรการช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งมีมาตรการในการช่วยเหลือ คือ 1) แจกเงินเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 เพื่อให้นำไปใช้จ่าย จากการใช้จ่ายจะส่งผลให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจของเทศได้ 2) ลดภาระค่าน้ำ ค่าไฟ เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ 3) มาตรการช่วยเหลือทางการเงิน โดยให้ธนาคารเฉพาะกิจของรัฐทั้ง 7 แห่ง ดำเนินการพักเงินต้น ดอกเบี้ย ยืด

หนี้ และปรับโครงสร้างหนี้ให้กับลูกหนี้เพิ่มเติม และ 4) ลดเงินประกันสังคม ทั้งนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้มีเงินเก็บมากขึ้น

2. วิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปัจจุบันยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) จึงยังไม่มี กฎหมาย และหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะในการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าว ซึ่งผลจากการประเมินข้อมูลด้านศักยภาพ การสัมภาษณ์และความต้องการของผู้ประกอบการในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัด หนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ พบว่า ในแต่ละจังหวัดล้วนมีศักยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการเกษตร ด้าน อุตสาหกรรม และโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมที่มีอัตลักษณ์ และมีโครงสร้าง พื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สามารถยกระดับเพิ่มขีดความสามารถให้เกิดการพัฒนาได้ ทั้งนี้ ในแต่ละพื้นที่ ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมการลงทุนที่ครอบคลุมทุกมิติ ไม่ควรเน้นเฉพาะด้านอุตสาหกรรม แต่ควรเปิดกว้างใน การส่งเสริมภาคบริการและธุรกิจการเกษตรและการท่องเที่ยว โดยควรต้องมีกลไกที่เอื้อต่อการส่งเสริมพัฒนา พื้นที่อย่างแท้จริง โดยควรมีการออกกฎหมายที่สามารถปรับใช้เพื่อการส่งเสรีให้ตรงกับศักยภาพของแต่ละจังหวัดได้ ไม่ควรออกกฎหมายเฉพาะเรื่องการลงทุน แต่ควรมีกฎหมายที่เปิดโอกาสให้มีการส่งเสริมที่ ครอบคลุมศักยภาพของพื้นที่ เช่น (1) ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (2) ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูงและเทคโนโลยีชีวภาพ (3) ด้านการแปรรูปอาหารและผลิตภัณฑ์การเกษตร (4) ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ (5) ด้านการแพทย์และสุขภาพ เพื่อสร้างความเข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่หากสามารถเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ มีการจัดสรรและใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจะเป็นการแก้ปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำ มีการพัฒนา อาชีพและรายได้ของประชาชนในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกร

จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ เพื่อรับฟังความเห็นต่อประเด็น ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ... ความเห็นจากการสัมภาษณ์ พบว่าหากสามารถออกกฎหมายเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ด้วยจะทำให้การขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละกลุ่มจังหวัดมีความชัดเจนกว่าการออกเป็นกฎหมายกลาง หรือออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษในระดับภาคแทนกลุ่มจังหวัดเพราะอาจรวมบางพื้นที่ ของหลายกลุ่มจังหวัดเข้าด้วยกัน เช่น ร่าง พระราชบัญญัติพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. .. และควรมีการกำหนดเงื่อนไขหรือแนวทางการ ส่งเสริมผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย ไม่ใช่ มุ่งเน้นแต่ผู้ลงทุนรายใหญ่ เป็นต้น

การขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดโดยการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมุ่งสู่เป้าหมาย “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” จะต้องผลักไปสู่การตรากฎหมายพิเศษในระดับพระราชบัญญัติ เพื่อให้มีเครื่องมือเชิงการบริหารที่สามารถบูรณาการการทำงานและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ.... จึงเป็นความคาดหวังของพื้นที่ แต่เนื่องจากเป็นประเด็นที่มีความสำคัญในเชิงนโยบายระดับประเทศ รัฐบาลจะต้องพิจารณาจัดทำแผนงานการขับเคลื่อนในประเด็น “เขตพัฒนา

พิเศษ” ให้ชัดเจน เพราะปัจจุบัน เมื่อพิจารณาจากแนวนโยบาย ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บท ตลอดจนแผนการปฏิรูปประเทศมีการกำหนดกลไกการขับเคลื่อนด้วยการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ และมุ่งเฉพาะบางพื้นที่ตามนโยบายของรัฐบาล ยังขาดการศึกษาและนำผลสรุปในเชิงศักยภาพในพื้นที่ทั้งประเทศมาจัดทำเป็นแผนงานด้านการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษ ที่จะต้องสอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่อย่างแท้จริง และจะต้องไม่มุ่งเฉพาะด้านเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น แต่ต้องรองรับด้านบริการ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ และวิถีชีวิต ตลอดจนด้านศิลปะวัฒนธรรมด้วย ซึ่งร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. ... จะเป็นกลไกสำคัญในการนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ และเป็นแนวทางที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในลักษณะเดียวกันได้ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ที่มีความพร้อม ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดสำคัญ ดังนี้ 1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ 2) มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสม 3) ภาคเอกชน/ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา 4) เสริมสร้างขีดความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่ 5) มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6) เชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายในและระหว่างประเทศ 7) มิติด้านความมั่นคง ประการต่อมา คือ การเชื่อมโยงนโยบายเขตพัฒนาพิเศษกับการจัดทำผังเมืองตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ซึ่งถือเป็นการวางแนวทางการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่อย่างเป็นระบบผ่านการจัดทำ “ผังเมืองรวม” ประการต่อมา คือ การมีส่วนร่วมจากประชาชนซึ่งภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญมาเป็นลำดับต้น เพราะการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการขับเคลื่อเขตพัฒนาพิเศษจะมีส่วนกระทบกับประชนทั้งในเชิงบวกและลบ จึงจำเป็นต้องมีการรับฟังความเห็นอย่างรอบด้าน รวมตลอดถึงการนำนโยบายและระบบในการบริหารงานจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ มาปรับปรุงเพื่อให้กรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.น.จ.) ได้มีบทบาทร่วมกำหนดนโยบาย และเกิดการประสานเชื่อมโยงการ ทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาตลอดจนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ ตอบสนองความต้องการของประชาชนจังหวัดและกลุ่มจังหวัดได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

3. แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ได้ทำการสรุปข้อเสนอแนวทางในการพัฒนา โดยมีรายละเอียดดังนี้ (1) แนวทางการพัฒนาด้านการค้าชายแดน (Border trade) โดยมีฐานการผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน และควรมีศูนย์กลางการกระจายสินค้า (distribution Center) รวมถึงศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Logistic hub) ไทย - สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจีน-ลาว) โดยเชื่อมโยงเส้นทางการค้าไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ผ่านเส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (2) แนวทางการพัฒนาด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร โดยใช้ผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ เช่น ข้าว ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง นำมาแปรรูปสินค้าทางการเกษตรทั้งด้านอาหาร ไม่ใช่อาหาร และพลังงาน จะใช้เทคโนโลยีชีวภาพในกระบวนการผลิตเพื่อใช้ทรัพยากรในห่วงโซ่มูลค่า (value chain) อย่างคุ้มค่า ก่อให้เกิดขยะอุตสาหกรรมน้อยหรือไม่มี (zero-waste) และ (3) แนวทางการพัฒนาด้านด้านการท่องเที่ยวและบริการ โดยกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยวจาก สปป.ลาว และจีน โดยเป็นศูนย์กลางการเดินทาง

เชื่อมต่อไทย-สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงกับการเดินทางกับรถไฟจีน-ลาว) เน้นการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงและ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์

ทั้งนี้หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นนั้นมีทั้งในระดับประเทศและระดับกลุ่มจังหวัด โดยพบว่า จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจในระดับประเทศ เนื่องจากมูลค่าสินค้าการเกษตร การค้าชายแดน การท่องเที่ยวและการบริการ ที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติที่มีขนาดใหญ่ เนื่องจากสิทธิประโยชน์ กฎหมาย และเงื่อนไขการลงทุนพิเศษของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ทั้งนี้ยังก่อให้เกิดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มจังหวัดและระหว่างกลุ่มจังหวัดรวมถึงภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย ส่งผลให้เกิดการจ้างงานหรืออาชีพใหม่ให้กับคนในพื้นที่ รวมถึงงบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนาด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย ส่วนด้านผลกระทบที่จะเกิดขึ้นนั้นมีทั้งในระดับประเทศและระดับกลุ่มจังหวัด โดยพบว่า มีโอกาสที่อุตสาหกรรมจะเข้ามาแทนที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย และทรัพยากรธรรมชาติ ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการอพยพเข้ามาทำงานของคนนอกพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมอีกด้วย

บทคัดย่อ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้กล่าวเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวกรวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดมาก โดยพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ เป็นกลุ่มพื้นที่มีวิสัยทัศน์ชัดเจน ได้แก่ “เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน” ซึ่งถือเป็นการกำหนดเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดไว้อย่างชัดเจน และมีโอกาสในการพัฒนาศักยภาพพื้นฐานทั้งในด้านทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม มีทรัพยากรและพื้นที่ที่เหมาะสมร่วมถึงภาคการบริการสังคมและวัฒนธรรม ที่จะได้รับการพัฒนาอย่างเหมาะสมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมีโครงข่ายในการขนส่งที่สำคัญกับระบบการขนส่งสำหรับสินค้า ระบบการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร เส้นทางในการขนส่ง พาหนะในการขนส่ง จุดเชื่อมโยงในการขนส่ง ระบบและเทคโนโลยีในการให้บริการและการขนส่งการค้าระหว่างชายแดนที่มีประตูเชื่อมต่อการค้าจากประเทศเพื่อนบ้านโดยผ่านการค้าด่านชายแดน จากที่มาและความสำคัญข้างต้นนำมาสู่การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ซึ่งการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1โดยวิธีการศึกษาประกอบด้วย 1) การการทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาแนวศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ล้วนมีศักยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม และโดยเฉพาะด้านการบริการและการท่องเที่ยว และสังคมและวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่มีอัตลักษณ์ อีกทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สามารถยกระดับเพิ่มขีดความสามารถให้เกิดการพัฒนาได้ โดยจังหวัดอุดรธานีมีศักยภาพสูงที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดเลย จังหวัด

หนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ ตามลำดับ ซึ่งโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรูปแบบโครงสร้างพื้นฐานมีการขนส่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ได้แก่ รถประจำทาง และพาหนะส่วนบุคคล (2) การขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟ มีสถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย (3) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน โดยมีการขนส่งทางอากาศมีจำนวน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานจังหวัดเลย และท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (4) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือ ในส่วนของการขนส่งทางน้ำประเภทเรือ จะมีท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามแนวชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่มีด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านท่าลี่และด่านเชียงคานจังหวัดเลย

(2) ในด้านวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่าในแต่ละพื้นที่ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมการลงทุนที่ครอบคลุมทุกมิติ ไม่ควร เน้นเฉพาะด้านอุตสาหกรรม แต่ควรเปิดกว้างใน การส่งเสริมภาคบริการและธุรกิจการเกษตรและการท่องเที่ยว โดย ควรต้องมีกลไกที่เอื้อต่อการส่งเสริมพัฒนา พื้นที่อย่างแท้จริง โดยควรมีการออกกฎหมายที่สามารถปรับใช้เพื่อการ ส่งเสริให้ตรงกับศักยภาพของแต่ละจังหวัดได้ ไม่ควรออกกฎหมายเฉพาะเรื่องการลงทุน แต่ควรมีกฎหมายที่เปิด โอกาสให้มีการส่งเสริมที่ ครอบคลุมศักยภาพของพื้นที่ เช่น (1) ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (2) ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูงและเทคโนโลยีชีวภาพ (3) ด้านการแปรรูปอาหาร และผลิตภัณฑ์การเกษตร (4) ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์(5) ด้านการแพทย์และสุขภาพ เพื่อสร้างความ เข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่หากสามารถเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ มีการจัดสรรและใช้ ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจะเป็นการแก้ปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำ มีการพัฒนา อาชีพและรายได้ของประชาชน ในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกร เพื่อทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มุ่งสู่เป้าหมาย “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง” จะต้องผลักไปสู่การตรากฎหมายพิเศษในระดับพระราชบัญญัติ เพื่อให้มีเครื่องมือเชิงการบริหารที่สามารถบูรณาการการทำงานและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ.... จึงเป็นความคาดหวังของพื้นที่ แต่เนื่องจากเป็นประเด็นที่มีความสำคัญในเชิงนโยบายระดับประเทศ รัฐบาลจะต้องพิจารณาจัดทำแผนงานการขับเคลื่อนในประเด็น “เขตพัฒนาพิเศษ” ให้ชัดเจน ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. ... จะเป็นกลไกสำคัญในการนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ และเป็นแนวทางที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในลักษณะเดียวกันได้ในพื้นที่กลุ่ม จังหวัดอื่น ๆ ที่มีความพร้อม ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดสำคัญ ดังนี้1) ส่งเสริมและอำนวยความ สะดวกในการลงทุนยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ 2) มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและ สังคมที่เหมาะสม 3) ภาคเอกชน/ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา 4) เสริมสร้างขีดความสามารถของ ภาคเอกชนในพื้นที่ 5) มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6) เชื่อมโยงการค้าการลงทุน ภายในและระหว่างประเทศ 7) มิติด้านความมั่นคง

(3) สำหรับแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ได้ทำการ

สรุปข้อเสนอแนวทางในการพัฒนา โดยมีรายละเอียดดังนี้ (1) แนวทางการพัฒนาด้านการค้าชายแดน (Border trade) โดยมีฐานการผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน และควรมีศูนย์กลางการกระจายสินค้า (distribution Center) รวมถึงศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Logistic hub) ไทย -สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจีน-ลาว) โดยเชื่อมโยงเส้นทางการค้าไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ผ่านเส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (2) แนวทางการพัฒนาด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร โดยใช้ผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ เช่น ข้าว ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง นำมาแปรรูปสินค้าทางการเกษตรทั้งด้านอาหาร ไม่ใช่อาหาร และพลังงาน จะใช้เทคโนโลยีชีวภาพในกระบวนการผลิตเพื่อใช้ทรัพยากรในห่วงโซ่มูลค่า (value chain) อย่างคุ้มค่า ก่อให้เกิดขยะอุตสาหกรรมน้อยหรือไม่มี (zero-waste) และ (3) แนวทางการพัฒนาด้านด้านการท่องเที่ยวและบริการ โดยกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยวจาก สปป.ลาว และจีน โดยเป็นศูนย์กลางการเดินทางเชื่อมต่อไทย-สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงกับการเดินทางกับรถไฟจีน-ลาว) เน้นการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงและ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์

คำสำคัญ : แนวทางการพัฒนาศักยภาพ, เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

Abstract

20-year national strategy, issues of establishment of special economic zones Said to be the development of economic zones of Thailand for the benefit of promoting, supporting and facilitating as well as giving certain privileges in the operation of various businesses such as industrial operations. commerce, service, or any other business that is beneficial to the country's economy This is consistent with the development plan of the upper Northeastern provinces 1, has given importance to the development of the establishment of special economic zones. It is a very important issue for the development of the provincial group. The upper northeastern region 1 consists of Udon Thani Province. Nong Khai Province, Loei Province, Nong Bua Lamphu Province and Bueng Kan Province It is a group of areas with a clear vision, namely “Leading Industrial Agriculture Trade and logistics center international standard tourism Sustainable livable communities”, which is clearly defined as a policy and strategy for provincial development. and have opportunities to develop basic potentials in the fields of economy, agriculture, industry, with appropriate resources and areas, including social and cultural service sectors. To be appropriately developed in the development of special economic zones, there is an important transport network with the transportation system for goods. transportation system for passengers route of transport vehicle of transport transport link Systems and technologies in service and transportation cross-border trade with a gateway connecting trade from neighboring countries through cross-border trade From the

origins and importance above, led to the analysis and preparation of potential development guidelines to support the establishment of the Upper Northeastern Special Development Zone 1 (Udon Thani Province. Nong Khai Province, Loei Province, Nong Bua Lamphu Province and Bueng Kan Province)

The objectives of this study were 1) to analyze the fundamental potential of economy, agriculture, industry, service, society and culture. and the infrastructure and logistics networks that support the establishment of the Special Development Zone in the Upper Northeastern Region 1 (Udon Thani Province Nong Khai Province, Loei Province, Nong Bua Lamphu Province and Bueng Kan provinces 2) to analyze and assess policies, regulations, laws and conditions affecting the establishment of the Upper Northeast Special Development Zones 1 and 3) to formulate guidelines for potential development that support the establishment of the Northeast Special Development Zones. upper north 1 The study method consisted of 1) reviewing conceptual documents, theories and related research; 2) collecting data from key informants in the study area. Data were collected from in-depth interviews, focus group discussions with key informants from government agencies, the private sector, and other stakeholders. Issues on potential development guidelines that support the establishment of the Upper Northeast Special Development Zone 1

The results showed that Upper Northeast Area1 All have potential in terms of economy, agriculture, industry. and especially in service and tourism and society and culture and environment with identity In addition, there is an infrastructure and logistics network that can be upgraded to increase the capacity for development. Udon Thani Province has the highest potential, followed by Loei Province, Nong Khai Province. Nong Bua Lamphu Province and Bueng Kan Province, respectively, which the logistics network supports the establishment of the Special Development Zone in the Upper Northeastern Region 1, with the infrastructure model having logistics in the area, consisting of: (1) road transport Roads include buses and personal vehicles (2) Rail transport is trains, there are railway stations in Udon Thani and Nong Khai provinces. (3) Air transportation is planes, with 2 locations in Loei Airport. and Udon Thani International Airport. (4) Water transportation such as ships. There will be a port for transporting goods from Thailand to the Lao People's Democratic Republic. Along the borders of the provinces, there are checkpoints such as Nong Khai Toll, Bueng Kan Checkpoint, Tha Li Checkpoint, and Chiang Khan Checkpoint in Loei Province.

(2) In analyzing and evaluating policies, regulations, laws and conditions affecting the establishment of the Upper Northeastern Special Development Zone 1, it was found that each

area requires the government to promote investment that covers all dimensions, should not focus on specific areas. industry but should be open to Promoting the service sector and agribusiness and tourism. There should be mechanisms contributing to the promotion and development. real area There should be legislation that can be applied to Free delivery to match the potential of each province. should not enact specific investment laws But there should be an open law. Opportunity to be promoted at Covering the potential of the area such as (1) cultural tourism business and health tourism (2) creative agriculture High-value agriculture and biotechnology (3) food processing and agricultural products (4) border trade and logistics (5) medical and health to create the strength of the economic base within the provinces that if it can be linked in a systematic way are allocated and used Resource efficiency will solve the problem of inequality, improve people's career and income. in the area which is mostly the agricultural sector to make the upper northeastern region 1 aim for goal The “Mekong Particle Economic Center” must be pushed towards the enactment of special legislation at the statutory level. In order to have administrative tools that can integrate work and management effectively. Special development in the upper northeastern region, 1 BC.... is the expectation of the area. But since it is an issue national policy importance The government must consider developing a roadmap on the issue. "Special Development Zones" clearly, which the drafting of the Special Development Zone Act in the Upper Northeastern Region 1 B.E. ... will be an important mechanism for driving the area. and is a guideline that can be driven in the same way in other provinces that are ready However, it must be under the main conceptual framework as follows: 1) Promote and facilitate It is convenient to invest in upgrading the economy that is in line with the potential of the area. 2) Having economic infrastructure and 3) the private sector/people/community participate in the development 4) Strengthen the capacity of Private sectors in the area 5) There is a natural resource and environmental management system. 6) Links to trade and investment. Internal and International 7) Dimensions of Security

(3) for potential development guidelines that support the establishment of special development zones Upper Northeastern Region 1 (Udon Thani Province Nong Khai Province, Loei Province, Nong Bua Lamphu Province and Bueng Kan Province) has summarized proposals for development guidelines. The details are as follows: (1) Guidelines for the development of border trade (Border trade) with production bases for distribution in neighboring countries. and should have a distribution center (distribution center) including a logistic hub Thailand - Lao PDR - China (linking the China-Laos railway) by connecting the Thai-Laos PDR-Vietnam trade

route through the 5th Thai-Laos Friendship Bridge (2) guidelines for the development of integrated bio-agriculture By using agricultural products in the area such as rice, rubber, sugar cane, cassava to process agricultural products, both food, non-food and energy. Biotechnology will be used in the production process to use resources in the value chain cost-effectively, causing less or no industrial waste (zero-waste) and (3) guidelines for development of tourism and services. by the target group of tourism from Lao PDR and China as a travel hub connecting Thailand - Lao PDR - China (connecting with travel with China-Laos trains) focusing on tourism based on the belief culture of the Mekong particles and Health tourism and medical services
Keywords : Guidelines for Capacity Development, Upper Northeast Special Development Zone1

สารบัญ

บทที่ **หน้า**

1

บทนำ 1

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา 1

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย 3

1.3 ขอบเขตของการวิจัย 3

1.4 กรอบแนวคิดและวิธี 5

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 5

2 การศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 6

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 6

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) 6

2.1.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. 2564 10

2.1.3 แผนพัฒนายุทธศาสตร์รายจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 12

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม 16

2.2.1 LIMEC 16

2.2.2 EWEC 24

2.2.3 ACMECS 27

2.2.4 NSEC 31

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 36

2.3.1 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 36

2.3.2 สภาพภูมิประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 38

2.3.3 ประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 38

2.4 สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 41

2.4.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Provincial Product) 41

2.4.2 ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (Gross Provincial Products) 42

2.4.3 อุตสาหกรรมการลงทุนกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 44

2.4.4 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 47

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ **หน้า**

2.4.5 การเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 64
2.5 การทบทวนงานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 92
2.5.1 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ SWOT 92
2.5.2 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ TOWS 93
2.5.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ 95
2.5.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 95
2.5.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว 97
2.5.6 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ 98
2.5.7 โครงข่ายโลจิสติกส์ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 100
2.6 สภาพทั่วไปและสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 106
2.6.1 สภาพทั่วไปของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 106
2.6.2 สภาพภูมิประเทศของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 105
2.6.3 ประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 106
2.6.4 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Provincial Product) 108
2.6.5 ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (Gross Provincial Products) 109
2.6.6 อุตสาหกรรมการลงทุนของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 109
2.6.7 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 112
2.6.8 การเกษตรของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา 115
2.6.9 โครงการคมนาคมขนส่งในอนาคตของขอนแก่น-จังหวันครราชสีมา 117
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 105
3. การดำเนินการวิจัย (Research Methodology) 123
3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย 123
3.1.2 ประชากร และผู้ให้ข้อมูล 122
3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล 124
3.1.4 วิธีการศึกษา 124
3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล 125
4. ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจของเขตพัฒนาพิเศษภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) 126

4.1 ศักยภาพพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 126
4.1.1 ด้านเศรษฐกิจ 127
4.1.2 ด้านการเกษตร 141
4.1.3 ด้านอุตสาหกรรม 153
4.1.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ 156
4.1.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 162
4.1.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ 163
4.1.7 ด้านศักยภาพด้านวิทยาศาสตร์และนวัตกรรมของกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 167
4.2. การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 168
4.2.1.การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสาร 168
4.2.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร 171
4.2.3 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้า 203
4.2.4 ประเภทการขนส่งสินค้า 206
4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานรายจังหวัดอุดรธานี 238
4.3.1 ด้านเศรษฐกิจ 238
4.3.2 ด้านเกษตรกรรม 239
4.3.3 ด้านอุตสาหกรรม 240
4.3.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ 240
4.3.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 241
4.3.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ 242
4.4. การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดอุดรธานี 248
4.4.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร 248
4.4.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร 250
4.4.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า 251
4.4.4 ประเภทการขนส่งสินค้า 251
4.5 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดหนองคาย 252
4.5.1 ด้านเศรษฐกิจ 252
4.5.2 ด้านการเกษตร 253

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ **หน้า**

4.5.3 ด้านอุตสาหกรรม 254
4.5.4 ด้านการท่องเที่ยว 254
4.5.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 255
4.5.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ 255
4.6 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดหนองคาย 259
4.6.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร 259
4.6.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร 260
4.6.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า 261
4.6.4 ประเภทการขนส่งสินค้า 262
4.7 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดเลย 262
4.7.1 ด้านเศรษฐกิจ 262
4.7.2 ด้านการเกษตร 263
4.7.3 ด้านอุตสาหกรรม 264
4.7.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ 265
4.7.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 265
4.7.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ 265
4.8 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดเลย 272
4.8.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร 272
4.8.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร 274
4.8.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า 274
4.8.4 ประเภทการขนส่งสินค้า 276
4.9 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดหนองบัวลำภู 276
4.9.1 ด้านเศรษฐกิจ 276
4.9.2 ด้านการเกษตร 277
4.9.3 ด้านอุตสาหกรรม 278
4.9.4 ด้านการท่องเที่ยว 278
4.9.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 278
4.9.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ 279

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ **หน้า**

4.10 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดหนองบัวลำภู 282
4.10.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร 282
4.10.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร 283
4.10.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า 284
4.10.4 ประเภทการขนส่งสินค้า 285
4.11 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานรายจังหวัดบึงกาฬ 285
4.11.1 ด้านเศรษฐกิจ 286
4.11.2 ด้านการเกษตร 286
4.11.3 ด้านอุตสาหกรรม 287
4.11.4 ด้านการท่องเที่ยว 287
4.11.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม 288
4.11.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ 288
4.12 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดบึงกาฬ 295
4.12.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร 295
4.12.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร 297
4.12.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า 297
4.12.4 ประเภทการขนส่งสินค้า 299
5 การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 300
5.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 301
5.1.1 นโยบายในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในพื้นที่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 301
5.1.2 ส่วนที่ขาดหายทางนโยบาย: ฝันที่รอการต่อเติม 311
5.2 กฎหมาย องค์กรและกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปัจจุบัน 314
5.2.1 ส่วนที่มีอยู่และถูกใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาในปัจจุบัน 314
5.2.2 ส่วนที่ขาดหาย : ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ....
และการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 324

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ **หน้า**

5.3 ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ เงื่อนไข ปัจจัยเกื้อหนุน และอุปสรรค ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 358

5.4 ข้อสังเกตเพื่อการก้าวต่อไป..... 358

6 การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1.....364

6.1 ผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1.....364

6.2 แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัด หนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ).....367

7 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....389

บรรณาณุกรม..... 401

ภาคผนวก..... 404

สารบัญตาราง

บทที่ **หน้า**

ตารางที่ 2-1 แสดงจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563 38
ตารางที่ 2-2 แสดงจำนวนแรงงานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563 39
ตารางที่ 2- 3 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563 (หน่วย : คน)..... 41
ตารางที่ 2-4 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด Gross provincial product (GPP) ปี พ.ศ. 2560 - 2561 (หน่วย : ล้านบาท)..... 42
ตารางที่ 2 - 5 แสดงการจัดลำดับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP Per capita) พ.ศ. 2558-2562 (หน่วย : บาท)..... 42
ตารางที่ 2-6 แสดงจุดผ่านแดนถาวร - จุดผ่อนปรนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1..... 43
ตารางที่ 2-7 จำนวนเงินทุน คนงาน จำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1..... 45
ตารางที่ 2-8 แสดงสถานประกอบการจำแนกตามประเภทกลุ่มอุตสาหกรรมจำพวก 2 และ 3 (หน่วย : แห่ง) 46
ตารางที่ 2 9 แสดงจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดฯ ปี พ.ศ. 2559 - 2563 48
ตารางที่ 2-10 แสดงพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562 49
ตารางที่ 2 - 11 แสดงหน่วยบริการรายจังหวัด จำแนกตามระดับหน่วยบริการ 50
ตารางที่ 2-12 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8 51
ตารางที่ 2- 13 แสดงข้อมูลสินค้างานหัตถกรรมจังหวัดอุดรธานี สินค้าพื้นบ้าน OTOP ใน 5 จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1..... 62
ตารางที่ 2- 14 แสดงจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย: ครัวเรือน)..... 65
ตารางที่ 2- 15 แสดงการใช้ที่ดิน จำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 – 2562..... 65
ตารางที่ 2 - 16 แสดงเนื้อที่เพาะปลูก เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวนาปี ปี พ.ศ. 2558 – 2562..... 70
ตารางที่ 2-17 แสดงเนื้อที่เพาะปลูก เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวนาปรัง พ.ศ. 2558 – 2562..... 71
ตารางที่ 2 -18 แสดงเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวยางพารา พ.ศ. 2558 – 2561..... 73
ตารางที่ 2- 19 แสดงเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ พ.ศ. 2558 – 2562 74
ตารางที่ 2- 20 แสดงพื้นที่ปลูกอ้อย ปริมาณอ้อย และผลผลิตเฉลี่ยตันต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวอ้อยโรงงาน พ.ศ. 2558 – 2562 75

ตารางที่ 2-21 แสดงเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวมันสำปะหลังพ.ศ. 2558 – 2562 77
ตารางที่ 2-22 แสดงจำนวนโคเนื้อ และเกษตรกรที่เลี้ยงโคเนื้อ พ.ศ. 2558 – 2562 78
ตารางที่ 2 - 23 แสดงจำนวนโคนม และเกษตรกรที่เลี้ยงโคนม พ.ศ. 2558– 2562 79
ตารางที่ 2- 24 แสดงจำนวนกระบือ และเกษตรกรที่เลี้ยงกระบือพ.ศ. 2558 – 2562 80
ตารางที่ 2-25 แสดงจำนวนสุกร และเกษตรกรที่เลี้ยงสุกรพ.ศ. 2558 – 2562 81
ตารางที่ 2-26 แสดงจำนวนไก่ และเกษตรกรที่เลี้ยงไก่พ.ศ. 2558 – 2562..... 82
ตารางที่ 2-27 แสดงจำนวนเป็ด และเกษตรกรที่เลี้ยงเป็ดพ.ศ. 2558 – 2562..... 83
ตารางที่ 2-28 แสดงจำนวนแพะและเกษตรกรที่เลี้ยงแพะพ.ศ. 2558 – 2562 84
ตารางที่ 2-29 แสดงจำนวนแกะและเกษตรกรที่เลี้ยงแกะพ.ศ. 2558 – 2562 85
ตารางที่ 2- 30 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560 – 2562 86
ตารางที่ 2 -31 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดเลย ปี พ.ศ. 2560 – 2562..... 87
ตารางที่ 2- 32 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2560 – 2562 88
ตารางที่ 2-33 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. 2560 – 2562..... 89
ตารางที่ 2-34 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2560 – 2562..... 90
ตารางที่ 2-35 แสดงจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 90
ตารางที่ 2- 36 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ขนาดใหญ่อื่น ๆ และขนาดกลางของกลุ่ม..... 91
ตารางที่ 2 - 37 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580..... 92
ตารางที่ 2-30 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของ จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560 –2562.....86
ตารางที่ 2-31 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดเลย พ.ศ. 2560 – 2562 87
ตารางที่ 2-32 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2560 – 2562 88

ตารางที่ 2-33 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. 2560 – 2562 89
ตารางที่ 2-34 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2560 – 2562 90
ตารางที่ 2-35 แสดงจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 90
ตารางที่ 2-36 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ขนาดใหญ่อื่น ๆ และขนาดกลางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 91
ตารางที่ 2-37 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580 92
ตารางที่ 2-38 แสดงจำนวนประชากรของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมาปี 2558 –2563 106
ตารางที่ 2-39 แสดงจำนวนแรงงานของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมาปี 2558 – 2563 106
ตารางที่ 2-40 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของจังหวัดขอนแก่น –นครราชสีมาปี 2558 – 2563 107
ตารางที่ 2-41 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด Gross provincial product (GPP) ปี พ.ศ. 2560-2561 108
ตารางที่ 2-42 แสดงการจัดลำดับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP Per capita) พ.ศ. 2558-2 108
ตารางที่ 2-43 จำนวนเงินทุน คนงาน จำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ3) 109
ตารางที่ 2-44 แสดงสถานประกอบการจำแนกตามประเภทกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3) 110
ตารางที่ 2-45 แสดงจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดฯปีพ.ศ. 2559-2563 111
ตารางที่ 2-46 แสดงพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2562 112
ตารางที่ 2-47 แสดงหน่วยบริการรายจังหวัดจำแนกตามระดับหน่วยบริการ 112
ตารางที่ 2-48 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง 113
ตารางที่ 2-49 แสดงจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย: ครัวเรือน) 116
ตารางที่ 2-50 แสดงการใช้ที่ดินจำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 –2562 116
ตารางที่ 4-1 แสดงการจัดลำดับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมปี พ.ศ. 2560 –2561 127
ตารางที่ 4-2 แสดงการจัดลำดับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว พ.ศ. 2558-2561 128
ตารางที่ 4-3 แสดงมูลค่าการค้าชายแดน ปี พ.ศ. 2558-2562 131
ตารางที่ 4-4 แสดงจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2562 136

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

ตารางที่ 4-5 แสดงอัตราการว่างงานต่อส่วนผู้มีงานทำของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558– 2562 138

ตารางที่ 4-6 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2562 140

ตารางที่ 4-7 แสดงการจัดลำดับจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย: ครัวเรือน) 142

ตารางที่ 4-8 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชไร่ทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2562 142

ตารางที่ 4-9 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชสวนทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ.2562 145

ตารางที่ 4-10 การจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2562 147

ตารางที่ 4-11 แสดงการจัดอันดับจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 149

ตารางที่ 4-12 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 151

ตารางที่ 4-14 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 153

ตารางที่ 4-15 แสดงอันดับสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม 155

ตารางที่ 4-16 แสดงการจัดอันดับของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย ชาวต่างชาติ และจำนวนรายได้และค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562 157

ตารางที่ 4-17 แสดงจำนวนสถานประกอบการที่พักแต่ละประเภทของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 159

ตารางที่ 4-18 แสดงสถานประกอบการร้านอาหารและของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 159

ตารางที่ 4-19 แสดงการจัดอันดับของพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562 160

ตารางที่ 4-20 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8 161

ตารางที่ 4-21 แสดงโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 164

ตารางที่ 4-22 แสดงสถานีรถไฟบริการภายในประเทศ – บริการระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 165

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

ตารางที่ 4-23 แสดงท่าอากาศยานที่บริการภายในประเทศ – บริการระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 166
ตารางที่ 4-24 แสดงประเภทความจุและรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี 171
ตารางที่ 4-25 แสดงจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีปี พ.ศ. 2563 173
ตารางที่ 4-26 แสดงข้อมูลสายการบิน นกแอร์ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีวันที่ 16 มีนาคม 2564 – วันที่19 มีนาคม 2564 174
ตารางที่ 4-27 แสดงเวลาการเดินรถขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีอุดรธานี (จากกรุงเทพ – อุดรธานี) 175
ตารางที่ 4-28 แสดงประเภทความจุและรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย 179
ตารางที่ 4-29 แสดงเวลาการเดินรถขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคาย (เที่ยวไป) 181
ตารางที่ 4-30 แสดงเวลาการเดินรถขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคาย (เที่ยวกลับ) 181
ตารางที่ 4-31 แสดงประเภท ความจุ และรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลย 186
ตารางที่ 4-32 แสดงจำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวการบิน ณ ท่าอากาศยานเลย ปี พ.ศ. 2563 189
ตารางที่ 4-33 แสดงข้อมูลสายการบินท่าอากาศยานแพร่ วันที่ 1 มีนาคม 2564 – วันที่ 31 มีนาคม 2564 189
ตารางที่ 4-34 แสดงประเภท ความจุ และรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู 195
ตารางที่ 4-35 แสดงประเภท ความจุ และรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ 201
ตารางที่ 4-36 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดอุดรธานีโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2563 207
ตารางที่ 4-37 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดหนองคายโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2563 214
ตารางที่ 4-38 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดเลยโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2562 221
ตารางที่ 4 39 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดหนองบัวลำภูโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2562 229
ตารางที่ 4-40 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดบึงกาฬโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2562 236
ตารางที่ 4-41 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท) 239
ตารางที่ 4-42 แสดงการใช้ที่ดิน จำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 – 2562 239
ตารางที่ 4-43 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 240
ตารางที่ 4-44 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท) 252
ตารางที่ 4-45 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดหนองคาย ในปี พ.ศ.2562 253

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ **หน้า**

ตารางที่ 4-46 แสดงสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม 254
ตารางที่ 4-47 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท) 262
ตารางที่ 4-48 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดเลย ในปี พ.ศ.2562 264
ตารางที่ 4-49 แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัดเลย ในปี พ.ศ.2562 264
ตารางที่ 4-50 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท) 277
ตารางที่ 4-51 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดหนองบัวลำภู ในปี พ.ศ.2562 277
ตารางที่ 4-52 แสดงสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม 278
ตารางที่ 4-53 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท) 286
ตารางที่ 4-54 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดบึงกาฬ ในปี พ.ศ.2562 286
ตารางที่ 4-55 แสดงสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม 287
ตารางที่ 5-1 สรุปประเด็นสำคัญจากนโยบายและแผนงานต่อการพัฒนากลุ่มจังหวัด 312

สารบัญภาพ

ภาพที่ **หน้า**

ภาพที่ 2-1 เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกและมรดกวัฒนธรรม (One World Heritage Region).....20
ภาพที่ 2-2 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี..... 100
ภาพที่ 2-3 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดหนองคาย..... 101
ภาพที่ 2-4 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดเลย..... 102
ภาพที่ 2-5 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดหนองบัวลำภู..... 103
ภาพที่ 2-6 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดบึงกาฬ..... 104
ภาพที่ 4-1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว ปี พ.ศ.2561.....129
ภาพที่ 4-2 สัดส่วนโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2561..... 130
ภาพที่ 4-3 มูลค่าการค้าชายแดน..... 132
ภาพที่ 4-4 เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว..... 133
ภาพที่ 4-5 แสดงสัดส่วนจำนวนประชากร ปี พ.ศ. 2563.....137
ภาพที่ 4-6 จำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ปี พ.ศ. 2563..... 141
ภาพที่ 4-7 พืชไร่..... 144
ภาพที่ 4-8 พืชสวน..... 146
ภาพที่ 4-9 ปศุสัตว์..... 148
ภาพที่ 4-10 จำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดิน..... 150
ภาพที่ 4-11 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580..... 152
ภาพที่ 4-12 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม..... 154
ภาพที่ 4-13 ประเภทอุตสาหกรรม..... 156
ภาพที่ 4-14 จำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนรายได้ ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562..... 158
ภาพที่ 4-15 ข้อมูลจำนวนประชากร ต่อจำนวนเตียง และจำนวนแพทย์..... 162
ภาพที่ 4-16 ข้อมูลด้านสังคมและวัฒนธรรม..... 163
ภาพที่ 4-17 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองคาย..... 168
ภาพที่ 4-18 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดเลย..... 169
ภาพที่ 4-19 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองบัวลำภู..... 170
ภาพที่ 4-20 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดบึงกาฬ..... 170

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ **หน้า**

ภาพที่ 4-21 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย - จังหวัดอุดรธานี 176
ภาพที่ 4-22 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย - จังหวัดเลย..... 177
ภาพที่ 4-23 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย – จังหวัดหนองบัวลำภู..... 178
ภาพที่ 4-24 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย – จังหวัดบึงกาฬ 178
ภาพที่ 4-25 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดอุดรธานี 183
ภาพที่ 4-26 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดหนองคาย..... 184
ภาพที่ 4-27 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดหนองบัวลำภู..... 184
ภาพที่ 4-28 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดบึงกาฬ 185
ภาพที่ 4-29 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี 192
ภาพที่ 4-30 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี 193
ภาพที่ 4-31 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดเลย..... 194
ภาพที่ 4-32 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดบึงกาฬ 195
ภาพที่ 4-33 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดอุดร 198
ภาพที่ 4-4 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดหนองคาย 198
ภาพที่ 4-35 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดเลย 199
ภาพที่ 4-36 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดหนองบัวลำภู 200
ภาพที่ 4-37 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองคาย 204
ภาพที่ 4-38 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดเลย 204
ภาพที่ 4-39 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองบัวลำภู 205
ภาพที่ 4-40 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดบึงกาฬ 206
ภาพที่ 4-41 แสดงท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี 208
ภาพที่ 4-42 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย - จังหวัดอุดรธานี..... 210
ภาพที่ 4-43 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย - จังหวัดเลย 211
ภาพที่ 4-44 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย – จังหวัดหนองบัวลำภู..... 212
ภาพที่ 4-45 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย – จังหวัดบึงกาฬ..... 212
ภาพที่ 4-46 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดอุดรธานี..... 217

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ **หน้า**

ภาพที่ 4-47 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดหนองคาย 218
ภาพที่ 4-48 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดหนองบัวลำภู..... 218
ภาพที่ 4-49 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดบึงกาฬ..... 219
ภาพที่ 4-50 แสดงท่าอากาศยานเลย 223
ภาพที่ 4-51 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี 225
ภาพที่ 4-52 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดหนองคาย..... 226
ภาพที่ 4-53 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดเลย..... 227
ภาพที่ 4-54 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี 228
ภาพที่ 4-55 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดอุดรธานี..... 232
ภาพที่ 4-56 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดหนองคาย 232
ภาพที่ 4-57 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดเลย 233
ภาพที่ 4-58 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดหนองบัวลำภู 234
ภาพที่ 5-1 แสดงแผนภาพแสดงวิสัยทัศน์ประเทศไทย 2580.....303
ภาพที่ 5-2 แสดงการดำเนินงานเขตเศรษฐกิจพิเศษ (เมษายน 2564)..... 305
ภาพที่ 5-3 แสดงแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)..... 311
ภาพที่ 6-1 แสดงแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1.....367
ภาพที่ 6-2 แสดงแนวทางการพัฒนาด้านการค้าชายแดนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1.....369
ภาพที่ 6-3 แสดงแนวทางการเดินทางผ่านด่านชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน.....372
ภาพที่ 6-4 แสดงตัวอย่างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1.....372

บทที่ 1
บทนำ

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ ซึ่งการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 2) เพื่อวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.4 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 การพัฒนาและยกระดับภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมควบคู่ไปด้วยเป็นเป้าหมายที่สำคัญ ซึ่งการตอบสนองต่อเป้าหมายดังกล่าวต้องใช้ประโยชน์จากศักยภาพและภูมิสังคมเฉพาะของพื้นที่ เพื่อเสริมจุดเด่นในระดับภาคและจังหวัดเป็นสำคัญ ในขณะเดียวกันยังช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้เกิดผลตอบแทนในเชิงเศรษฐกิจและสังคมของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เป็นโครงข่ายระหว่างเมืองที่จะเป็นระบบสมบูรณ์ขึ้น เช่นเดียวกับการยกระดับคุณภาพและการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ ทำให้มีโอกาสเป็นเขตเศรษฐกิจที่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมใน

แต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

ปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวภู และจังหวัดบึงกาฬ มีศักยภาพเป็นแหล่งผลิตทางด้านการเกษตร คือ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย และยางพารา ในด้านปศุสัตว์ที่มีความโดดเด่นประกอบด้วย สุกร โค สัตว์ปีก ไหม และการประมง ส่วนด้านอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ คือ การทำเหมืองแร่ ดิน กรวด และทราย ด้านอุตสาหกรรมอาหารที่พบมากประกอบด้วย เนื้อแช่แข็ง ผลไม้กระป๋อง เส้นก๋วยเตี๋ยว แป้งมันสำปะหลัง แป้งข้าวเจ้า และน้ำตาล เป็นต้น นอกจากนี้แล้วยังพบผลิตภัณฑ์สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ด้านการบริการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน1 ประกอบกิจการการผลิต ได้แก่ โรงแรม ภัตตาคาร ร้านอาหาร การขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร การบรรจุหีบห่อ คลังสินค้า และการค้าส่งการค้าปลีก ตลอดจนการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ซึ่งในพื้นที่ 5 จังหวัดนี้ มีจุดผ่านแดนถาวร 6 แห่ง และจุดผ่อนปรน 10 แห่ง มีมูลค่าการค้าชายแดนที่ส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากสินค้าส่งออก ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ น้ำมันดีเซล ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า เชื้อเพลิงอื่น ๆ ปูนซีเมนต์ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เป็นต้น และสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นกลางนำมาเพื่อใช้เป็นปัจจัยการผลิตในประเทศ นอกจากนี้แล้วยังพบความโดดเด่นในด้านวัฒนธรรมและวิถีชุมชน และการท่องเที่ยว

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญประกอบ ไปด้วย การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเศรษฐกิจในพื้นที่การส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง การพัฒนาทุนมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม และการรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งนี้การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษจะทำให้พื้นที่นี้มีศักยภาพในการยกระดับทางเศรษฐกิจและเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะศึกษาและการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนด ขอบเขตด้านเนื้อหา ดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

2) การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

3) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากร

ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดประชากรไว้ 2 กลุ่ม คือ หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) หน่วยงานภาครัฐ

- แขวงทางหลวงจังหวัด
- สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด
- ขนส่งจังหวัด
- พาณิชย์จังหวัด
- อุตสาหกรรมจังหวัด
- นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์

2) หน่วยงานภาคเอกชน

- หอการค้าจังหวัด
- สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด
- ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

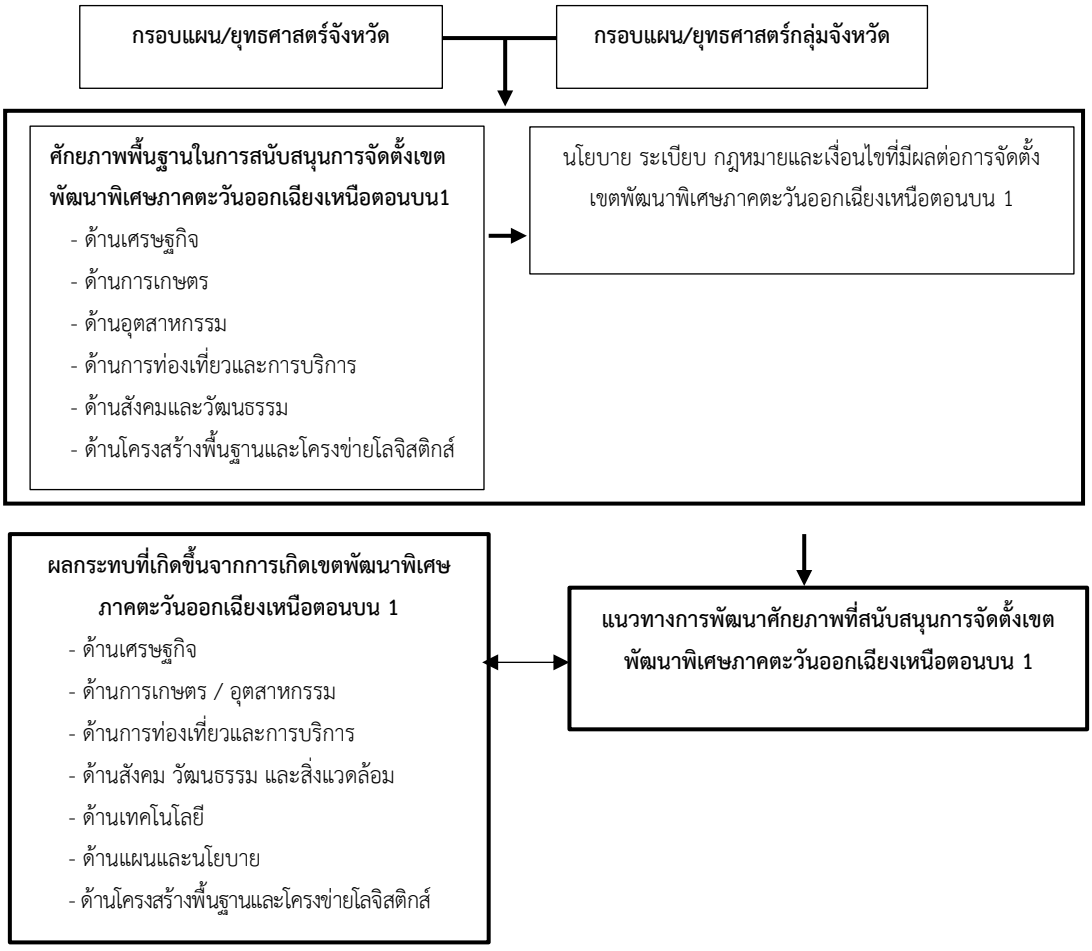
1.3.3 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ในการศึกษา คือ พื้นที่กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 1.จังหวัดอุดรธานี 2.จังหวัดหนองคาย 3.จังหวัดเลย 4.จังหวัดหนองบัวลำภู 5.จังหวัดบึงกาฬ

ภาพที่ 1-1 แสดงภาพพื้นที่ขอบเขตงานวิจัยโครงการย่อย 2

ที่มา : สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1.4 กรอบแนวคิดและวิธี



ภาพที่ 1-2 แสดงกรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ส่งเสริมการตระหนักรู้ และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

1.5.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการบูรณาการ เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยคำนึงถึงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงโครงข่ายโลจิสติกส์

บทที่ 2
การศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยได้ดำเนินการการศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

2.4 สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือภูมิภาคอีสาน เป็นดินแดนแอ่งอารยธรรม ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ความหลากหลายทางชาติพันธุ์มีเอกลักษณ์เฉพาะท้องถิ่น วิถีชีวิต งานด้านศิลปะวัฒนธรรมได้มุ่งเน้นไปที่ การอนุรักษ์ ส่งเสริมและการสืบสานเป็นหลักและการปรับเปลี่ยนไปตามสภาพการณ์ทางสังคม ยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” “การพัฒนาที่ยั่งยืน” และ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ที่ต่อเนื่องและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม ความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยวและการเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตร เพื่อให้ครอบคลุมการพัฒนาในทุกๆด้าน มีศักยภาพในการแข่งขัน มีการเชื่อมโยงการพัฒนาในแต่ละด้านที่สามารถสร้างรายได้และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น และการท่องเที่ยวจะเป็นการสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการ นักลงทุน และประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการปรับ

โครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0 ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศ นอกจากนั้นได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วนทั้งในระดับกลุ่มอาชีพ ระดับภาค และระดับประเทศในทุกขั้นตอนของแผนฯ อย่างกว้างขวางและต่อเนื่องเพื่อร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์และทิศทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งร่วมจัดทำรายละเอียดยุทธศาสตร์ของแผนฯ เพื่อมุ่งสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” โดยประกอบไปด้วยแผนยุทธศาสตร์ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักนายกรัฐมนตรี,ฉบับที่12,2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์

ทุนมนุษย์ของประเทศไทยมีการการพัฒนาความรู้และทักษะของแรงงานให้ความสำคัญกับการวางรากฐานการพัฒนาคนให้มีความสมบูรณ์ มีทัศนคติและพฤติกรรมตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคม ได้รับการศึกษาที่มีคุณภาพสูงตามมาตรฐานสากล และสามารถเรียนรู้ด้วยตนเองอย่างต่อเนื่อง มีสุขภาวะที่ดีขึ้น คนทุกช่วงวัยมีทักษะ ความรู้ และความสามารถเพิ่มขึ้น รวมทั้งสถาบันทางสังคมมีความเข้มแข็งและมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศเพิ่มขึ้น

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญคือการส่งเสริมให้มีกิจกรรมการเรียนการสอนทั้งในและนอกห้องเรียนที่สอดแทรกคุณธรรม จริยธรรม ความมีระเบียบวินัย และจิตสาธารณะ พัฒนาทักษะทางสมองและทางสังคมที่เหมาะสม เด็กวัยเรียนและวัยรุ่นมีทักษะการคิดวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ ยกระดับคุณภาพการศึกษาปรับปรุงแหล่งเรียนรู้ในชุมชนให้เป็นแหล่งเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์และมีชีวิต ส่งเสริมให้มีกิจกรรมทางสุขภาพและโภชนาการที่เหมาะสมกับวัย ปรับระบบบริหารจัดการทรัพยากรร่วมกันระหว่างสถานพยาบาลทุกสังกัดในเขตพื้นที่สุขภาพและพัฒนาระบบการดูแลและสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับสังคมสูงวัย ส่งเสริมสถาบันการศึกษาให้เป็นแหล่งบริการความรู้ทางวิชาการที่ทุกคนเข้าถึงได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

ปัญหาความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ของกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจสังคมที่แตกต่างกัน แก้ไขปัญหาความยากจน เพิ่มโอกาสการเข้าถึงบริการพื้นฐานทางสังคมของภาครัฐ รวมทั้งเพิ่มศักยภาพชุมชนและเศรษฐกิจฐานรากให้มีความเข้มแข็ง

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญคือการขยายโอกาสการเข้าถึงการศึกษาที่มีคุณภาพให้แก่เด็กและเยาวชนที่ด้อยโอกาสทางการศึกษาอย่างต่อเนื่อง โดยให้การดูแลนักเรียนที่ครอบคลุมตั้งแต่การสร้างรายได้ของครัวเรือน สนับสนุนให้ทุนการศึกษาต่อระดับสูงบริหารจัดการการให้บริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมทุกพื้นที่มีสนับสนุนการให้ความรู้ในการบริหารจัดการทางการเงินแก่ชุมชนและครัวเรือน การปรับองค์กรการเงินของชุมชนให้ทำหน้าที่เป็นสถาบันการเงินในระดับหมู่บ้าน/ตำบลที่ทำหน้าที่ทั้งการให้กู้ยืมและการออม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ภาคส่งออกมีการพัฒนาจนสามารถขยายตัวและเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย การผลิตของประเทศเพิ่มขึ้น การลงทุนภาครัฐและเอกชนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมาจากความร่วมมือกันมากขึ้น ประชาชนและผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบภาษีมากขึ้น ภาคการเกษตรเน้นเกษตรกรรมยั่งยืนและให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้น มีการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมนิเวศ การท่องเที่ยวสามารถทำรายได้และแข่งขันได้มากขึ้น แนวทางการพัฒนาที่สำคัญเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการเงินและสถาบันการเงินทั้งในตลาดเงินและตลาดทุนให้สามารถสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและอาหารเข้าสู่ระบบมาตรฐาน ต่อยอดความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมและส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรมและอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

มุ่งเน้นการรักษาและฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติ การสร้างความมั่นคงด้านน้ำ และการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้มีประสิทธิภาพ การสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี ลดมลพิษ และลดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและระบบนิเวศ ลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติ และลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากสาธารณภัย

แนวทางการพัฒนาสำคัญคือการรักษาฟื้นฟู เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ การแก้ไขปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อมการส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและ พัฒนาความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่ง

กระแสโลกาภิวัตน์และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ในปัจจุบันมีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อความมั่นคงและเสถียรภาพของประเทศไทยในหลายมิติ ความเห็นต่างทางความคิดและอุดมการณ์ของคนในชาติ การสร้างสถานการณ์ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ และการคุกคามทางเศรษฐกิจ โดยอาชญากรรมคอมพิวเตอร์

แนวทางการพัฒนาสำคัญคือการรักษาความมั่นคงภายในส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศด้านความมั่นคง เพื่อบูรณาการความร่วมมือกับมิตรประเทศเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และการป้องกันภัยคุกคามข้ามชาติ และการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเพื่อคงไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยในเขตทะเลเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันระหว่างแผนงานที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงการพัฒนาภายใต้การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

การบริหารจัดการภาครัฐให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจัง โดยมุ่งเน้นในเรื่องการลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของภาครัฐ รวมทั้งประสิทธิภาพการประกอบ

ธุรกิจของประเทศ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการที่ดีขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การปรับคะแนนดัชนีการรับรู้การทุจริตให้อยู่ในระดับที่ดีขึ้น และการลดจำนวนการดำเนินคดีกับผู้มิได้กระทำความผิด

แนวทางการพัฒนาสำคัญมีการปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานคุณภาพบุคลากรภาครัฐ ให้มีความโปร่งใสมีการติดตามตรวจสอบการเงินการคลังภาครัฐ เพื่อให้ประชาชนและภาคธุรกิจได้รับบริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปฏิรูปกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมให้มีความทันสมัย เป็นธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาด้านพลังงาน

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน ขนส่งทางอากาศ และขนส่งทางน้ำและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงานและส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจและพัฒนาระบบน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึงและการสร้างนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 8 : การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม

การเพิ่มความเข้มแข็งด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศ และการเพิ่มความสามารถในการประยุกต์ใช้วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อยกระดับความสามารถการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการและคุณภาพชีวิตของประชาชน

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญประกอบด้วยการส่งเสริมผู้ประกอบการให้มีบทบาทหลักด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีและร่วมกำหนดทิศทางการพัฒนานวัตกรรม ส่งเสริมการสร้างสรรค์นวัตกรรมด้านการออกแบบและการจัดการธุรกิจที่ผสานการใช้เทคโนโลยีให้แพร่หลายในกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจของไทยและเร่งการผลิตบุคลากรสายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่มีคุณภาพและพัฒนาศักยภาพนักวิจัยให้มีทั้งความรู้และความเข้าใจในเทคโนโลยี

ยุทธศาสตร์ที่ 9 : การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

การลดช่องว่างรายได้ระหว่างภาคและมีการกระจายรายได้ที่เป็นธรรมมากขึ้น การเพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม พื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักมีระบบการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญประกอบด้วยการพัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมีบูรณาการภายใต้การมีส่วนร่วมของส่วนกลาง ส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนที มีการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ พัฒนาพื้นที่

เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลที่เป็นรูปธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 10 : ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

มุ่งเน้นในเรื่องการมีเครือข่ายการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและมีการใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ การเพิ่มระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาคอนุภูมิภาค อาเซียน และเอเชีย รวมทั้งมีการพัฒนาส่วนขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคให้ครอบคลุมภูมิภาคอาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ และประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่สำคัญทั้งในทุกระดับ

แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วยขยายความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนกับมิตรประเทศและแสวงหาตลาดใหม่สาหรับสินค้าและบริการของไทยและพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์เปิดประตูการค้าและพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศโดยมีบทบาทที่สร้างสรรค์

2.1.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (พ.ศ.2561-2565) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. 2564

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ อุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ มีชัยภูมิที่โดดเด่นในการเป็นจังหวัดที่เชื่อมต่อ “ประตูสู่อาเซียน” ไปยังประเทศลาว โดยสามารถเดินทางจากจังหวัดเลย หนองคาย และบึงกาฬ ข้ามไปยังฝั่งประเทศลาวได้ และจากจุดกำหนดก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 5 ที่จังหวัดบึงกาฬ สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 เข้าสู่ประเทศเวียดนามตอนเหนือและเขตปกครองพิเศษกว่างซีจ้วงของประเทศจีนตอนใต้ มีเอกลักษณ์ในด้านการท่องเที่ยวเฉพาะตัวที่ไม่เหมือนที่ใด โดยมุ่งเน้นการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ในเรื่องของอารยธรรมและประวัติศาสตร์ อาทิ อารยธรรมล้านช้างที่มีความเจริญรุ่งเรืองทั้งการเมืองการปกครองด้านศิลปวัฒนธรรม ตลอดจนพระพุทธศาสนา และมีพัฒนาการเคียงคู่มาพร้อมกันอารยธรรมอื่นๆ ใกล้เคียง ทั้งล้านนา สยาม พม่า และเขมร เป็นต้น มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงระดับโลก เช่น แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นแหล่งโบราณคดีสำคัญและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ซึ่งมีอายุในสมัยก่อนประวัติศาสตร์ย้อนหลังไปกว่า 5,000 ปี พิพิธภัณฑ์หอยหินโบราณ 150 ล้านปี และซากฟอสซิลไดโนเสาร์ ตั้งอยู่บ้านห้วยเดื่อ ตำบลโนนทัน อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู เป็นต้น

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 นั้น มีจังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดทั้ง 4 ในกลุ่มจังหวัดการเดินทางไปยังกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถเดินทางได้สะดวกสบายทั้งทางรถยนต์ที่มีถนนที่เชื่อมต่อกันได้ทุกจังหวัดภายในกลุ่มจังหวัด รถไฟ ที่มีขบวนรถมาจากกรุงเทพมหานครไปยังอุดรธานี และหนองคาย มีสนามบินนานาชาติอุดรธานี ที่ผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ สามารถเดินทางจากจังหวัดของตนเอง มาขึ้นเครื่องบินที่ท่าอากาศยาน

นานาชาติอุดรธานีได้ และมีสนามบินจังหวัดเลย ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเลย ซึ่งเป็น 1 ใน 12 “เมืองต้องห้ามพลาด” นอกจากนี้ จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งเป็นจังหวัดน้องใหม่เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวสูง มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม อาทิ น้ำตกชะแนน น้ำตกเจ็ดสี น้ำตกถ้ำพระและภูทอก เป็นต้น และจังหวัดหนองคาย ซึ่งถือว่าเป็นมนต์เสน่ห์แห่งเมืองลุ่มแม่น้ำโขง ที่ไม่ว่านักท่องเที่ยวหรือผู้มาเยือนจะต้องกลับมาที่จังหวัดนี้อยู่เสมอ และในปัจจุบันได้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญๆ ที่สามารถดึงดูดความสนใจนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก อาทิ ผาตากเสื้อ อำเภอสังคม จังหวัดหนองคาย มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในลักษณะของทัศนียภาพและการผจญภัยที่สวยงาม รวมถึงมีการสร้างสกายวอล์คที่ยื่นจากหน้าผาทำให้สามารถมองเห็นทิวทัศน์ที่งดงามชายฝั่งแม่น้ำโขงได้ ซึ่งกำลังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ผู้คนนิยมในขณะนี้ ทั้งนี้แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีทั้งหมด 4 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยมุ่งเน้นมูลค่าภาคการเกษตร อุตสาหกรรม และการค้าของกลุ่มจังหวัด ให้เพิ่มสูงขึ้น โดยแนวทางในการพัฒนา ได้แก่ 1) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน 2) พัฒนาด้านเกษตรปลอดภัยอย่างเป็นระบบสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบ (Green Economy) 3) สร้างรายได้และยกระดับคุณภาพชีวิตเกษตรกร 4) ส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมด้านการผลิต และ 5) พัฒนาการค้าสู่สากล และส่งเสริมธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง มีแนวทางในการพัฒนา ได้แก่ 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว 2) ส่งเสริมและยกระดับนวัตกรรมสู่มาตรฐานการท่องเที่ยวลุ่มแม่น้ำโขง และส่งเสริมประชาสัมพันธ์ด้านการตลาดการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาทุนมนุษย์ และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัย อย่างเท่าเทียม มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้ 1) การส่งเสริมให้ประชาชนได้เข้าถึงสวัสดิการขั้นพื้นฐานของรัฐอย่างทั่วถึง 2) ส่งเสริมการสร้างอาชีพและรายได้ของกลุ่มจังหวัด และ 3) พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกช่วงวัย

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้ 1) ส่งเสริมการบริหารจัดการระบบอนุรักษ์ ฟื้นฟูและปูองกันการทำลายทรัพยากรลุ่มน้ำแบบบูรณาการของกลุ่มจังหวัด 2) ส่งเสริมมาตรการป้องกัน การแก้ปัญหา และเยียวยา จากปัญหาทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และ 3) การเตรียมความพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก (แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด 5 ปี ฉบับทบทวนปี 2564,กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1)

2.1.3 แผนพัฒนายุทธศาสตร์รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1) แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2561 – 2565

เป้าประสงค์รวมของแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี เพื่อสร้างความเข็มแข็งและยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจ ให้เติบโตอย่างสมดุลควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านสังคม ความมั่นคงปลอดภัย และการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมให้น่าอยู่ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ และเสริมสร้างขีดความสามารถ (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน2563)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนมีแนวทางการพัฒนา 1. ส่งเสริมอุตสาหกรรมและพัฒนาแรงงานเพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศ 2. ส่งเสริมการตลาดและแผนธุรกิจให้แก่กลุ่มธุรกิจเป้าหมาย อุดรธานี 4.0 3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนและการบริการ 4. สร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อให้แข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรอุตสาหกรรม ยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย และเกษตรอินทรีย เพื่อให้เกษตรกรพึ่งพาตนเองได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน มีแนวทางการพัฒนา 1. ขยายผลองค์ความรู้การทำเกษตรตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง 2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเกษตร 3. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การแปรรูปสินค้าเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ 4. ส่งเสริมการตลาดสินค้าเกษตร

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับคุณภาพชีวิตเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้สังคม มีความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงทาง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมเพื่อให้ประชาชนมีความเข้มแข็งด้านร่างกายและจิตใจ มีขีดความสามารถด้านการแข่งขันและมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคม มีแนวทางการพัฒนา 1. ส่งเสริมการเตรียมความพร้อมด้านสุขภาพสู่สังคมสุขภาพดี 2. พัฒนาคุณภาพการศึกษาและคุณภาพชีวิตคนอุดรธานีทุกกลุ่มวัย 3. ลดความเหลื่อมล้ำด้านสังคมคนอุดรธานีด้วยหลักปรัชญาของเศรษฐกิจ พอเพียง 4. พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านสังคมคุณภาพชีวิตโดยใช้แนวทางจังหวัดอัจฉริยะ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมไมซ์และการท่องเที่ยวโดยใช้อัตลักษณ์และศักยภาพด้านที่ตั้งเพื่อสร้างความเป็นเมืองศูนย์กลางไมซ์ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS MICE & Tourism City) เพื่อเพิ่มปริมาณและมูลค่าด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไมซ์บนพื้นฐานของ การบริหารจัดการอย่างเป็นเลิศร่วมกัน มีแนวทางการพัฒนา 1. ส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์จุดขายโดยเน้นศักยภาพที่มีเอกลักษณ์ 2. สนับสนุนการสร้างคลัสเตอร์เชื่อมโยงกลุ่มผู้ผลิตสินค้า และบริการ 3. พัฒนาบุคลากรด้านอุตสาหกรรมไมซ์และการท่องเที่ยว 4. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบริหารจัดการอุตสาหกรรมไมซ์ และการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนเพื่อรักษาความสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชนมีแนวทางการพัฒนา

1.ปกป้อง อนุรักษ์ ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม(ป่า) 2.พัฒนาแหล่งน้ำและนำไปใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด 3.ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมและการนำกลับมาใช้ประโยชน์ 4.พัฒนาระบบเครือข่ายด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การเสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของประชาชนเพื่อให้มีความสงบเรียบร้อย และประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน มีแนวทางการพัฒนา 1.ส่งเสริมการเรียนรู้วิถีการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นพระประมุข 2.ป้องกันปัญหาและแก้ไขปัญหายาเสพติดและจัดระเบียบสังคม 3.รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน 4.ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

2) แผนพัฒนาจังหวัดจังหวัดหนองคาย

จังหวัดหนองคายจึงได้กำหนดกรอบทิศทางการพัฒนาจังหวัด ตามแผนพัฒนาจังหวัดมีการเพิ่มรายได้จากภาคเกษตรอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการค้าสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตรโดยให้มีความเชื่อมโยงกับระบบอุตสาหกรรมและการค้า ส่งเสริมสนับสนุนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยีการผลิตมาใช้ในภาคเกษตร อุตสาหกรรมและท่องเที่ยวและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและเชื่อมโยงกับการเกษตรและวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขงประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ส่งเสริมการเกษตรยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การจัดการตลาดสินค้าเกษตรและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรพัฒนาศักยภาพเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้มีความเข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานการผลิตการค้าการลงทุนการท่องเที่ยวและการบริการมุ่งสู่ประชาคมอาเซียนระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจการค้าการลงทุนการท่องเที่ยวและการบริการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและยกระดับมาตรฐานสินค้า OTOP และ SMEสร้างความร่วมมือด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวภายในและระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างความมั่นคงเพื่อสังคมสงบสุข เพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามภัยคุกคามด้านความมั่นคง การจัดการความมั่นคงพื้นที่ชายแดนการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน การขับเคลื่อนและขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาคน ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมให้เป็นเมืองน่าอยู่ พัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา สาธารณสุข และสังคม ส่งเสริมอนุรักษ์ ฟื้นฟู ศิลปะวัฒนธรรมขนบธรรมเนียม ประเพณีและทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาระบบการให้บริการประชาชนสู่มาตรฐานสากล การเสริมสร้างการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี

3) แผนพัฒนาจังหวัดเลย

จังหวัดเลยได้กำหนดกรอบทิศทางการพัฒนาจังหวัด เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว และพัฒนาสินค้าเกษตรให้แข่งขันได้และอุตสาหกรรมการผลิตและการบริการให้เติบโตและแข่งขันได้ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตสู่มาตรฐานสากล และสร้างความพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการและเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยแบบมีส่วนร่วม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศควบคู่กับการอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและยกระดับแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยวสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์และบริการด้านการท่องเที่ยวเพื่อให้แข่งขันได้และพัฒนาศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับด้านการท่องเที่ยวส่งเสริมอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมและพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร เพิ่มผลิตภาพการผลิตสินค้าเกษตร ส่งเสริมการทำการเกษตรแบบผสมผสาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมเชิงสร้างสรรค์ ส่งเสริมและสนับสนุนการผลิต การบริการให้ได้มาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาคุณภาพชีวิตและการบริหารจัดการภาครัฐเพื่อยกระดับสู่สากล ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนสู่มาตรฐานระดับชาติ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการภาครัฐมุ่งสู่ความเป็นสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างและรักษาความมั่นคงในพื้นที่และ เสริมสร้างศักยภาพคน และชุมชนให้มีความเข้มแข็ง

4) แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภู

การพัฒนาคนและสังคมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีเพื่อให้จังหวัดหนองบัวลำภูเป็นเมืองน่าอยู่น่าเที่ยว ภายใต้คุณภาพชีวิตที่ดี ส่งเสริมภูมิปัญญา ประเพณีวัฒนธรรมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีสร้างโอกาสการศึกษาให้ประชาชนอย่างทั่วถึงและ เร่งรัดยกระดับคุณภาพผู้เรียนสู่มาตรฐานสากล (3R 8C) และส่งเสริมกิจกรรมโครงการรณรงค์ป้องกันและแก้ไข ปัญหายาเสพติด (TO BE NUMBER ONE) พัฒนาศักยภาพของครัวเรือนและชุมชนในการ ประกอบสัมมาชีพตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจ พอเพียง (Sufficiency Economy) สร้างโอกาสเข้าถึงระบบประกันสังคมและสวัสดิการ ของรัฐ สร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมให้กับคนในสังคมและผู้ พิการ พัฒนาให้มีความเข้มแข็งตลอดช่วงชีวิต และส่งเสริมป้องกันรักษาและฟื้นฟูสุขภาพประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมและเพิ่มมูลค่าสินค้าการเกษตร อุตสาหกรรมการค้าการลงทุน บริหารจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาเกษตรปลอดภัยสู่เกษตร อินทรีย์อย่างเป็นระบบ ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนเพื่อ ลดต้นทุนการผลิต พัฒนาศักยภาพและยกระดับผู้ผลิต ผู้ประกอบการด้วยองค์ความรู้ นวัตกรรม และส่งเสริมการตลาด พัฒนาศักยภาพแรงงานผู้ด้อยโอกาสให้ มีอาชีพและมีรายได้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวและบริการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามศักยภาพของพื้นที่ส่งเสริมประเพณีวัฒนธรรมท้องถิ่นของจังหวัด พัฒนาและยกระดับการบริหาร จัดการการท่องเที่ยวให้ได้ มาตรฐาน สร้างและพัฒนาผลิตภัณฑ์และ บริการด้านการท่องเที่ยว ที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของพื้นที่ ส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีส่วนร่วม บริหารจัดการขยะและน้ำาเสียอย่างมีประสิทธิภาพสร้างจิตสำนึกในการมีส่วนร่วม การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อความสงบสุขเสริมสร้างความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รณรงค์ป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนท้องถนน

5) แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬได้กำหนดกรอบทิศทางการพัฒนาจังหวัด ศูนย์กลางยางพาราการเกษตรก้าวหน้า การค้าอินโดจีนและท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขงพัฒนายกระดับการผลิตและการแปรรูปยางพาราและการเกษตรกรรมด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี ให้ได้มาตรฐานสากลเพื่อการสงออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภาคลุ่มน้ำโขง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีมาตรฐานอย่างเป็นระบบ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การค้าชายแดน พัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขงยกระดับคุณภาพชีวิตคน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจการสร้างงานสร้างรายได้จากการเป็นศูนย์กลางการผลิตและแปรรูปยางพาราและการเกษตรกรรมในอนุภาคลุ่มน้ำโขง เกษตรกเกษตรกรผลิตได้ ขายเป็น ใช้ตลาดนำการผลิต เปลี่ยนเกษตรกรจากการผลิต เป็นผู้ประกอบทางการเกษตรสมัยใหม่ (Smart Farmer) ที่มีการบริหารจัดการที่ดี มีต้นทุนการผลิตต่ำและหลุดพ้นจากความยากจน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุน สร้างงานสร้างรายได้จากการค้าและการลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคเพื่อการเจริญเติบโตของเมืองอย่างเป็นระบบ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมพัฒนาการท่องเที่ยวและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและพลังงานอย่างยั่งยืน สร้างงานสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว แบบพึ่งพาธรรมชาติ วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีตามวิถีชีวิตวิถีชุมชนอารยธรรมลุ่มน้ำโขง ความยั่งยืนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและพลังงาน

ทดแทน ได้รับการพัฒนาดูแลรักษาอนุรักษ์และใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน โดยมีสิ่งแวดล้อมที่ดีมีคาร์บอนต่ำ Low carbon

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาคนสังคมและความมั่นคงสู่สังคมสงบสุข พัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยด้านการศึกษาแรงงานสาธารณสุขสังคมผู้ด้อยโอกาส ผู้พิการ และผู้สูงอายุ การเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน การบูรณาการบริหารจัดการ พื้นที่ชายแดนและการ ป้องกันปราบปรามภัยคุกคามด้านความมั่นคง การขับเคลื่อนและขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาและยกระดับการบริหารจัดการภาครัฐ การเสริมสร้างกลไกและพัฒนาสมรรถนะในการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี และส่งเสริมพัฒนาและยกระดับนวัตกรรมการบริการประชาชนด้วยระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมุ่งสู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City)

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

2.2.1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC)

พื้นที่ภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทยมีพื้นที่ที่ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โดยมีกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ อาทิ เช่น อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion: GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทาง เศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) โดยเฉพาะอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่มีความเกี่ยวข้องพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ทั้ง ด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และโลจิสติกส์ เป็นต้น ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) เป็นระเบียงเศรษฐกิจที่ทุกภาคส่วนในภาคเหนือ ตอนล่าง 1 ของประเทศไทย แขวงหลวงพระบาง/แขวงไชยะบุลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว และรัฐกะเหรี่ยง/รัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ได้ร่วมกันเปิดระเบียงเศรษฐกิจนี้ขึ้น เมื่อปี พ.ศ.2558 โดยเส้นทางของระเบียงเศรษฐกิจนี้ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญๆ หลายแห่ง เช่น วัดเชียงทอง (หลวงพระบาง) เขื่อนสิริกิติ์ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้าอุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย ตลาดริมเมย และพระนอนวัดวินเส่ง ตอว์ยะ (เมาะลำไย) เป็นต้น ดังนั้นจึงควรพัฒนาศักยภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางควรเป็นลักษณะคลัสเตอร์ เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย ได้แก่ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ และตาก เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และเพื่อให้พื้นที่สามารถสร้าง ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทายุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เป็นเพียงทางผ่าน รวมถึงกระจายประโยชน์ใน การพัฒนาและเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาการ

เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว หลวง พระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Myanmar Route) จะครอบคลุมทั้งทั้ง การเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบหรือกระบวนการทำงานต่างๆ และ การเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกัน

โอกาสในอนาคตของเส้นทางนี้ผ่านจังหวัดพิษณุโลกมีดังนี้

1. การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้ เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น

2. การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิผล โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม ทั้งนี้ปัจจุบันมีความตกลงหลายกรอบที่เอื้อต่อ 26 ความเชื่อมโยงของระบบ แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้และต้องปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในทางปฏิบัติ

3. การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Connectivity) โดยการส่งเสริมการ เรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบ การศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี อาทิ การยกเว้นระบบวีซ่า ระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย

จากการรวบรวมข้อมูลการประชุมนานาชาติ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย ครั้งที่ 2 (2nd LIMEC) เรื่อง เปิดประตูสู่มรดกโลก เพื่อการท่องเที่ยว การค้าและการ ลงทุน “World Heritage Gateway for Tourism, Trade and Investment” เป็นการประชุมร่วม ระหว่างประเทศในเขตระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) ซึ่งประกอบไปด้วยกลุ่มจังหวัดใน ภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดอุตรดิตถ์ พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ และตาก แขวงหลวง พระบาง/แขวงไซยะบุลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐกะเหรี่ยง/รัฐ มอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เพื่อรับฟังการนำเสนอในประเด็นด้านปัญหาและอุปสรรค พร้อมทั้งการแสดงศักยภาพด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการนำไปจัดทำกรอบความร่วมมือและแผนยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ บนระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวนี้อย่างครอบคลุม อีกทั้งเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาทั้งด้านสังคม วัฒนธรรม ความมั่นคง และเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน จากการประชุมกลุ่มย่อยดังกล่าว สามารถสรุปความคิดเห็น และประเด็นที่สำคัญๆ ที่ได้ในแต่ละด้านพอสังเขปได้ ดังนี้

1. ด้านการค้าและการลงทุน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1) แขวงไซยะบุลี ได้มีความร่วมมือของทั้ง 3 ประเทศร่วมผลักดันการเปิดด่านภูดู่ให้ เป็นด่านสากล เพื่อความสะดวกในด้านพิธีการศุลกากร อีกทั้งปัญหาในเรื่องของการเสียภาษีในการ ส่งออกที่แตกต่างกันของประเทศในกลุ่ม เช่น ข้าวโพด ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไม่ เสียภาษี แต่ประเทศไทยต้องเสียภาษี 20 % รวมถึงปัญหาในเรื่องของปริมาณสินค้าทางการเกษตรที่ มีข้อจำกัดในการผ่านแดน และในส่วนการผลิตอินทผาลัม มีจำนวนผลผลิตเพียงพอในการส่งมาไทย ได้พร้อมทั้งยังเสนอความต้องการให้พิจารณาการทำวีซ่าแบบ All Available เนื่องจากในปัจจุบันยังมี แนวปฏิบัติที่แตกต่าง คือ จะต้องมีการจัดทำวีซ่าเพื่อเข้าออกโดยทางบก ซึ่งหากจะต้องหลีกเลี่ยงการ จัดทำวีซ่าก็จะต้องเลือกใช้การเดินทางโดยเครื่องบินซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า โดยที่ประชุมได้เสนอให้ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวทำหนังสือไปเวียงจันทร์ และในส่วนไทยก็จะจัดทำหนังสือไป ยังเวียงจันทร์และเมียนมา และในที่ประชุมยังได้มีการเชิญชวนว่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีนโยบายที่จะส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ไปลงทุนฐานการผลิตที่ไซยะบุลี ซึ่งในปัจจุบัน BOI ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวให้ประโยชน์แก่ประชาชนของตนและคนไทย (ต่างชาติ) เท่าเทียมกัน

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

1) รัฐมอญ มีสินค้าทางการเกษตรที่มากกว่า ข้าวสาร ถั่ว เกลือ ยางพารา และยัง สนับสนุนให้มีการลงทุนสร้างโรงงานผลิตสินค้าในมอญ เช่น เกลือ ซึ่งปัจจุบันมีโรงงานผลิตเกลือได้ ประมาณ 80,000 ตัน/ปี แม้ไทยก็ส่งออกเกลือ TRS เข้าเมียนมา และยังสามารถผลิตยางพาราได้ถึง 120,000 ตัน พื้นที่ปลูก 600,000 เอเคอร์ จึงต้องการให้มีผู้ลงทุนสร้างผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยางพารา อาหารทะเลแช่แข็ง สามารถผลิต 10,000 ตัน/ปี ขอเชิญชวนให้เพื่อนบ้านซื้ออาหารทะเลแช่แข็ง และยังมีการกล่าวถึงปัญหาในการส่งออกข้าวเปลือกข้าวสารที่แตกต่างกันในการนำข้าวสารส่งมาทาง แม่สอด มีข้าวสารส่งไปเนื่องจากสามารถผ่านด่านที่ถูกต้องได้ (ด่านบนสะพาน) ข้าวสารทางเมียนมา มาในเส้นทางที่ไม่ถูกต้อง จึงอยากให้ประเทศไทยเสนอวิธีการที่จะทำให้การนำเข้าจากพม่าถูกต้อง ด้วย ทางจีนเป็นนโยบายของประเทศในการป้องกันการนำเข้าชัดเจน และเสนอว่า มีความต้องการ อยากขายถั่วเหลืองให้โรงงานเต้าเจี้ยว น้ำเต้าหู้ แต่ไทยเองก็สามารถผลิตน้ำมัน นมจากถั่วงา ที่มี ผลผลิตจำนวนมาก และยังมีโรงงานทำแผ่นถั่วเหลือง ตอนนี้ส่งขายให้จีน อินเดีย และมอญเองยังมี ความประสงค์อยากจะซื้อยาฆ่าหญ้าจากไทย

2) รัฐกะเหรี่ยง มีนิคมอุตสาหกรรมให้เช่า ซึ่งปัจจุบันราคาค่าเช่าลดลงจากเดิมต้อง วางเงิน 1,000,000 จ้าด ลดลงเหลือ 500,000 จ้าด ขอเชิญชวน มาลงทุนขยายพันธุ์พืช และส่วนเรื่อง เกษตรกรรมได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี รวมทั้งมีความร่วมมือในการทำงาน พัฒนาพันธุ์ ข้าวร่วมกัน และเรื่องของข้าวโพดที่อยากให้ประเทศไทยลดหย่อนข้อจำกัดในการส่งข้าวโพดเข้ามา ขายในไทยได้มากขึ้น

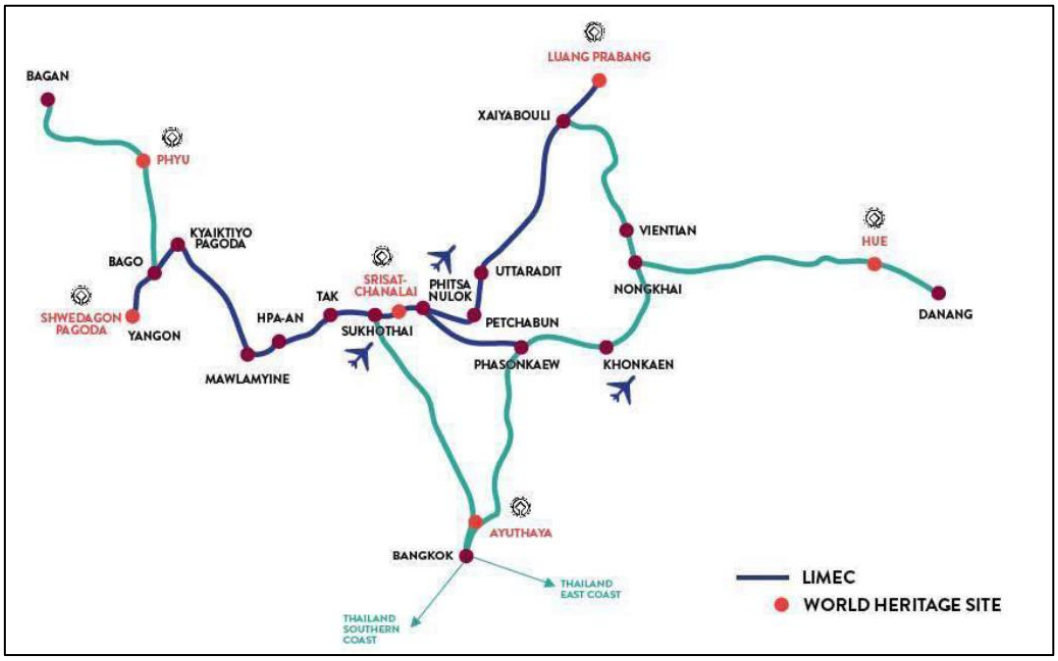
ประเทศไทย

ประเทศไทยได้ขอเชิญชวนให้ทุกประเทศได้เข้ามาร่วมพัฒนาความร่วมกันระหว่าง ประเทศ และแจ้งถึงปัญหาจำนวนผลผลิตปาล์ม ว่าปัจจุบันมีผลผลิตไม่มากพอที่จะตั้งโรงงานได้ เพราะจะต้องมีปริมาณประมาณ 100,000 ตัน หรือมีพื้นที่ดิน 30,000-40,000 ไร่ ขึ้นไป จึงจะตั้ง โรงงานได้ ปัจจุบันส่งผลผลิตไประยองเนื่องจากผลผลผลิตไม่เพียงพอ หากในอนาคตมีการผลิต ร่วมกันกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ก็จะมีปริมาณเพียงพอที่จะตั้งโรงงานได้ และ อาจจะตั้งแถวๆนี้ ช่วงนี้รอผลผลิตอยู่

สำหรับปัญหาผลผลิตการเกษตรบางตัวที่ไม่สามารถส่งเข้ามาไทยได้ เพราะไทยเข้าไป ส่งเสริมและกำหนดราคา จึงเป็นข้อจำกัดในการนำเข้า แต่สินค้าอื่นๆ ยังสามารถส่งเข้ามาได้ และ หากมีการลงทุนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวก็จะไม่สามารถส่งกลับมาไทยได้เช่นกันซึ่ง ถือเป็นปัญหาร่วมกัน จึงเห็นควรให้มีการจัดคณะกรรมการเพื่อหารือร่วมกัน ปีนี้ประเทศไทยได้ เตรียมคนรุ่นใหม่จากทั้ง 5 ประเทศ โดยเริ่มจัดกิจกรรมมีชื่อ เรียกว่า LIMEC Start Up คือ การนำ คนรุ่นใหม่มาเป็นเพื่อนกัน ซึ่งจะถือเป็นกำลังสำคัญ และจะพยายามจัดกิจกรรมนี้เพิ่มอีกหลายๆ รุ่น เพื่อให้มารู้จักกันและมีความร่วมมือกันได้ต่อไป และเสนอให้หารือร่วมกันในเรื่องการทำวีซ่าเปิดหรือ ในช่วงแรกอาจจะเป็นลักษณะ VIP VISA ก่อน

2. ด้านการท่องเที่ยว/สุขภาพ (World Heritage & Cultural Tourism)

โอกาสในการเชื่อมโยงแหล่งมรดกโลกบนเส้นบนระเบียงเศรษฐกิจ ไม่เพียงแต่ สุโขทัย และ หลวงพระบางเท่านั้น แต่สามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองอื่นและแหล่งมรดกวัฒนธรรมอื่นๆในสาม ประเทศจากการเชื่อมโยงของระบบ logistic ทั้งทางบก ทางน้ำ และ ทางอากาศ หากมีการลด ข้อจำกัดด้าน VISA และการพัฒนา Logistic Facility แหล่งมรดกโลกของไทย มีความเชื่อมโยงกับ แหล่งมรดกโลกและวัฒนธรรมในหลายมิติ อาทิ ประวัติศาสตร์ศิลปะ หัตถกรรม และประเพณีภาพที่ 3 เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกและมรดกวัฒนธรรม (One World Heritage Region)



ภาพที่ 2-1 เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกและมรดกวัฒนธรรม (One World Heritage Region)

ที่มา : การประชุมนานาชาติ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย ครั้งที่ 2 (2nd LIMEC)

อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวและความสามารถในการรองรับ

1) การไปมาหาสู่กันเองของนักท่องเที่ยวภายในกลุ่ม LIMEC และ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นและนักท่องเที่ยวจากนอกระเบียงเศรษฐกิจ

2) การรวมเอาระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC เป็น 1 destination (One Destination) ยังผลให้พื้นที่นี้มีความโดดเด่นด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวซึ่งพร้อมสำหรับการตอบสนองหลายกลุ่มตลาดและรูปแบบการท่องเที่ยวนอกเหนือจากการท่องเที่ยวมรดกวัฒนธรรมแล้ว การท่องเที่ยวแหล่งธรรมชาติ และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ ซึ่งมีกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พิษณุโลก) เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงการแพทย์ และเพชรบูรณ์เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเพื่ออายุวัฒนะ

3) การหาข้อตกลงร่วมในการผลิตสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวร่วมกัน โดยเฉพาะเส้นทางการท่องเที่ยว LOCAL TRAILS ที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวทั้งในและนอก LIMEC

4) การพัฒนาร่วมมือเริ่มจากการตั้งคณะทำงาน (LIMEC TOURISM COLLABORATION เพื่อประสานงานการพัฒนาการท่องเที่ยวใน LIMEC โดยมีข้อเสนอแนะด้านองค์ประกอบความร่วมมือ

3. ด้านการศึกษา

ในส่วนของการประชุมด้านการศึกษาของกลุ่มความร่วมมือ LIMEC ทั้งสามประเทศ ซึ่งประกอบด้วยทุกระดับการศึกษา โดยมุ่งหวังให้เกิดการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐานของการจัดการศึกษาให้สามารถพัฒนาเชื่อมโยงกัน รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนคณาจารย์ นักเรียนและนักศึกษา ระหว่างกันของแต่ละประเทศ โดยตัวแทนแต่ละประเทศได้ออกมาบรรยายถึงระบบการจัดการศึกษา โครงสร้างหลักสูตรการเรียนการสอนต่างๆ รวมไปถึงสถาบันการศึกษาแต่ละประเภท ดังน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1) แขวงไชยะบูลี มีการจัดการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา ปัจจุบันเริ่มมีการจัดการเรียนการสอนในหลักสูตรวิชาชีพ (เทียบเท่า ปวช, ปวส ของไทย) มีจำนวนโรงเรียนอนุบาลประมาณ 100 แห่ง โรงเรียนประถมศึกษาประมาณ 400 แห่ง และโรงเรียนมัธยมประมาณ 90 แห่ง ซึ่งหลักสูตรการศึกษาจะอิงตามกระทรวงศึกษาธิการ สปป.ลาว เป็นผู้กำหนด

2) แขวงหลวงพระบาง ต้องการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านการศึกษาของภาคเหนือ สปป.ลาว มีโรงเรียนนานาชาติ โรงเรียนวิชาชีพครู และมีมหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์ ซึ่งเป็น 1 ใน 5 ของมหาวิทยาลัยใน สปป.ลาว มีความเชี่ยวชาญด้านการผลิตบุคลากรสายวิศวกรรมโยธา เป็นที่ต้องการของหน่วยงานและธุระกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยและเกาหลี นอกจากนี้ยังมีความโดดเด่นในด้านงานฝีมือและงานแกะสลัก ซึ่งเป็นศิลปะวัฒนธรรมที่สืบทอดมาตั้งแต่สมัยโบราณ

ประเทศไทย

จังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่างทั้ง 5 จังหวัด ซึ่งเป็นสมาชิกเครือข่ายในกลุ่ม LIMEC มีระดับอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวะและอุดมศึกษา มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่สำคัญหลายแห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลย์สงคราม

มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร วิทยาเขตแม่สอด เป็นต้น ซึ่งจัดการเรียนการสอนหลากหลายสาขาวิชา เช่น คณะแพทย์, วิทยาศาสตร์, วิศวกรรม, เกษตร, สังคม, บริหารธุระกิจ และอื่นๆ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสถาบัน/วิทยาลัยอาชีวะ ซึ่งจัดหลักสูตรการเรียนการสอนในสายวิชาชีพเฉพาะทางหลายแขนง ได้แก่ ช่างไฟฟ้า, อิเล็กทรอนิค, ช่างเชื่อม, ช่างกล, การเงิน/การบัญชี, คอมพิวเตอร์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งในแต่ละปีจะผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพเข้าสู่หน่วยงานและธุระกิจต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามในส่วนของการศึกษาระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา ได้มีการเพิ่มหลักสูตรภาษาอังกฤษ (English Program) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมด้านทักษะภาษาและการต่อยอดในการเพิ่มศักยภาพการศึกษาให้กับนักเรียนอีกด้วย

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

มีลักษณะการบริหารจัดการด้านการศึกษาไม่แตกต่างกันมากกับประเทศไทย และ สปป.ลาว คือ มีทุกระดับตั้งแต่ อนุบาล ประถม มัธยมและอุดมศึกษา มีสถาบันการศึกษารองรับที่เพียงพอต่อความต้องการ อย่างไรก็ตามนักเรียน/นักศึกษา ที่มีการเรียนในระดับที่ดีส่วนใหญ่จะเข้าไปเรียนที่มหาวิทยาลัยในเมืองย่างกุ้งและเมืองมัณฑะเลย์ โดยหลักสูตรที่มีความนิยมสูง ได้แก่ สังคมศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์

ซึ่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการศึกษาดังกล่าว เพื่อก่อให้เกิดความร่วมมือกันในด้านการพัฒนาหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องและสอดคล้องกับนโยบายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้ยังทำให้เกิดศักยภาพด้านการศึกษาเพื่อต่อยอดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยสรุปประเด็นหลักที่สำคัญออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ประเด็นที่ 1 การแลกเปลี่ยนและการสนับสนุนทุนการศึกษาแก่คณาจารย์และนักเรียน/นักศึกษา สถาบันการศึกษาของไทยในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้สนับสนุนการแลกเปลี่ยนคณาจารย์และนักเรียน/นักศึกษา โดยสนับสนุนทุนการศึกษาจากสถาบันต่างๆ ดังนี้

อาชีวศึกษา จังหวัดสุโขทัย สนับสนุนทุนการศึกษาในสาขาวิชาต่างๆ ดังนี้ ไฟฟ้า, อิเล็กทรอนิค, ช่างเชื่อม, ช่างกล, การเงิน, การบัญชี, คอมพิวเตอร์, การท่องเที่ยว, อาหาร และสิ่งประดิษฐ์ โดยจะมอบเป็นเงินค่าลงทะเบียนและค่าที่พักตลอดจนจบหลักสูตร จำนวน 3 – 5 ทุนการศึกษา สำหรับแต่ละประเทศ

มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม สนับสนุนทุนการศึกษา จำนวน 50 ทุน ในทุกๆ สาขาวิชา โดยจะต้องผ่านตามเกณฑ์การคัดเลือกจากทางมหาวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ สนับสนุนทุนการศึกษา จำนวน 10 ทุน โดยพิจารณาตามคุณสมบัติที่เหมาะสมจากทางมหาวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยนเรศวรสนับสนุนทุนการศึกษา แต่ไม่ระบุจำนวน ซึ่งจะพิจารณาตามคุณสมบัติของผู้สมัคร ผู้ที่สนใจขอรับทุนการศึกษาสามารถติดต่อสอบถามกับทางมหาวิทยาลัยได้โดยตรง

ประเด็นที่ 2 การจัดการประชุมวิชาการด้านการศึกษาระดับนานาชาติ หน่วยงานด้านการศึกษาหลายหน่วยงานได้เล็งเห็นความสำคัญของการจัดหลักสูตรการแลกเปลี่ยนระดับนานาชาติระยะสั้น เพื่อให้เกิดการเพิ่มพูลทางความรู้และเปิดรับมุมมองจากภายนอกเพื่อพัฒนาศักยภาพในตนเองของคณาจารย์และนักเรียน/นักศึกษา ซึ่งมีหลักสูตรที่นำเสนอ ดังนี้

1) ด้านหลักสูตรพละศึกษา จังหวัดสุโขทัยได้มีการจัดฝึกอบรมโค้ช ซึ่งฝึกสอนโดยผู้เชียวชาญต่างชาติ

2) การประชุมวิชาการเรื่อง “Decision Maker” ที่ประเทศสิงคโปร์ โดยโรงเรียนตากพิทยาคมเป็นผู้ประสานงานและสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเข้าอบรมฟรีสำหรับผู้ที่สนใจ แต่จะยกเว้นในช่วงค่าเดินทางและที่พัก แต่การประชุมในครั้งนี้ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่จะเป็นในส่วนของระดับรัฐมนตรีและผู้บริหารระดับสูงเท่านั้น

3) คอร์สแลกเปลี่ยนการศึกษา (Education Camp) จากสถาบันการศึกษาจังหวัดตาก

4) จัดทำหลักสูตรการศึกษาพิเศษของกลุ่มความร่วมมือ LIMEC

4. ด้านโลจิสติกส์

ในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง มีการเชื่อมโยงพัฒนาตาม North – South Economic Corridor และ East –West Economic corridor และประตูเชื่อมโยงชายแดนเมียนมา และ สปป.ลาว โดยได้รับความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้ของธุรกิจในการขนส่งสินค้ามีการเติบโตเช่น การบริการจัดการคลังสินค้าการบริการกระจายสินค้า การบริการบรรทุกสินค้าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น โดยการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าถือเป็นกิจกรรมหลักในระบบการขนส่งผ่านแดน จากการแสดงความคิดเห็นพบอุปสรรคและข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ข้อคิดเห็นจากทาง สปป.ลาว ในเรื่องของข้อจำกัดต่างๆ ระเบียบข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน การพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ เช่น ระเบียบขั้นตอนและเงื่อนไขของการผ่านแดน,ข้อกฎหมายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ, การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพเช่น ความพร้อมของอาคารในฝั่งประเทศไทย ,ความต่างระดับของโครงสร้างถนน นอกจากนี้ สปป.ลาวได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านวิชาการและกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งภายในกลุ่มประเทศ LIMEC เพื่อให้ทุกประเทศมีความรู้ความเข้าใจที่ตรงกัน

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

ข้อคิดเห็นจากทางประเทศเมียนมา ประเด็นหลักเรื่องของการประกันภัยทั้งยานพาหนะ สินค้าและการประกันชีวิต โดยในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดการประกันภัยที่มีความครอบคลุมในทั้งสองพื้นที่ ดังนั้นทางประเทศเมียนมามีความต้องการให้สร้างข้อตกลงด้านการประกันภัยร่วมกันเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ประเด็นที่สองด้านโครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ(Soft Infrastructure) โดยต้องการให้มีกฎระเบียบข้อบังคับและนโยบายที่ชัดเจน เช่น ข้อตกลงการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ประเด็นที่สามด้านข้อจำกัดของความสามารถในการรับน้ำหนักของสะพาน แต่เนื่องจากสะพานแห่งที่ 2 กำลังจะแล้วเสร็จภายในปี 2660 ดังนั้นประเด็นด้านนี้จะสามารถแก้ไขได้ในอนาคตอันใกล้

ประเทศไทย

ข้อคิดเห็นจากทางประเทศไทย ประเด็นที่หนึ่งเน้นในเรื่องรายละเอียดของข้อตกลงต่างๆในการผ่านแดนของแต่ละประเทศโดยยึดหลัก ASEAN Framework ประเด็นที่สองในส่วนข้อปัญหาด้านการประกันภัยทางประเทศไทยมีความเห็นว่าควรมีการจัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบด้านการประกันภัยแล้วตกลงให้เป็นกฎเดียวกัน ประเด็นที่สามควรมีการพัฒนาการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน เช่นการเตรียมเอกสารและขั้นตอนต่างๆในการผ่านแดนที่ถูกต้อง ประเด็นที่สี่แต่ละประเทศควรมีการมีการเตรียมความพร้อมทางด้านเอกสารสำหรับการนำยานพาหนะในการผ่านแดน เช่น ใบประกอบรถยนต์หรือใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยส่วนกลาง ประเด็นที่ห้าควรมีการกำหนดข้อตกลงเรื่องการผ่านด่านสินค้าที่มีลักษณะไม่เต็มคันรถ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อผู้ประกอบการรายย่อย

2.2.2 แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว บนเส้นทาง R9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปสู่สหภาพเมียนมาร์ ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางยาว 1,450 กม. อยู่ในเขตไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กม. เส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามซึ่งติดกับชายแดน สปป.ลาว จากนั้นเส้นทางหมายเลข 9 จะผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังประเทศเมียนมาร์จนทะลุอ่าวเมาะตะมะที่เมืองเมาะลำไย หรือมะละแหม่ง (Mawlamyine/Mawlamyaing) เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งอาจจะสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและตะวันออกกลางต่อไป ขณะนี้โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงประเทศทั้งสี่เข้าด้วยกันในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกนี้ สามารถเปิดใช้แล้วในระยะไทย-เวียดนาม มีเพียงช่วงหนึ่งในดินแดนเมียนมาร์ที่ยังก่อสร้างอยู่

เส้นทาง R9 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

1) จุดข้ามแดน : เมียวะดี (เมียนมาร์)-แม่สอด (ไทย)

2) จุดข้ามแดน : มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต (ลาว)

3) จุดข้ามแดน : แดนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม)

แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ (1) ย่างกุ้ง-ดาไว (2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (3) หนองคาย-กรุงเทพฯ (4) เส้นทางหมายเลข 13 ในลาว และ (5) ทางด่วน 1A ในเวียดนาม แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกจึงมีบทบาทสำคัญ ในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลางของลาว รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้แก่เมืองขนาดกลางหลายเมืองในประเทศ GMS 4 ประเทศ

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

1. เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนและการพัฒนาระหว่างประเทศลาว เมียนมาร์ ไทยและเวียดนาม

2. เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3. เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดนเพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรีและส่งเสริมการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ยังเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรและการท่องเที่ยวอีกด้วย ซึ่งโครงการด้านการขนส่งภายใต้ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนว

ตะวันออก-ตะวันตก ที่สำคัญ ได้แก่ 1) การพัฒนาเส้นทางการขนส่งตะวันออก-ตะวันตก 2) การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และ 3) การพัฒนาเส้นทางรถไฟ 4) การปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต 5) การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน 6) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

1) การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า

2) การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม

4) การพัฒนาการท่องเที่ยว

5) การริเริ่มเขตเศรษฐกิจ

6) การริเริ่มของคณะทำงาน AMEICC (Japan) ในการพัฒนาพื้นที่ตะวันตก-ตะวันออก

การริเริ่มแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก จำเป็นต้องมีการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ การยกระดับในด้านตะวันตกจากเมาะละแหม่ง- เมียวะดีในเมียนมาร์ เส้นทางในส่วนที่อยู่ในไทยอยู่ในสภาพดีและอยู่ระหว่างการบำรุงรักษาและปรับปรุงให้ดีขึ้นโดยรัฐบาลไทย การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขตได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว และได้เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 ส่วนเส้นทางที่อยู่ในลาวได้รับการยกระดับ เส้นทางในเวียดนามจากลาวบาวถึงดองฮาและต่อไปยังดานังบนทางด่วนหมายเลข 1 ได้ถูกปรับปรุงโดยรัฐบาลเวียดนาม จุดปลายทั้งสองฝั่งของ แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นที่ตั้งของเมืองขนาดกลาง คือเมาะละแหม่ง ในเมียนมาร์ทางด้านตะวันตกและดานัง ในเวียดนาม ทางด้านตะวันออก การฟื้นฟูท่าเรือน้ำลึกดานังและการปรับปรุงทางเข้าถึงแม้ว่าเมียนมาร์จะมีข้อเสนอให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ทางด้านทะเลอันดามันใกล้เมืองเมาะละแหม่ง แต่ยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้อย่างจริงจังทั้งทางด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ ส่วนลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าเรือบนฝั่งแม่น้ำโขงระหว่างเวียงจันทน์และสะหวันนะเขต

นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุณหมิงในส่วนของ Spur Line ยังถือเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างเมาะละแหม่ง-Thanbyuzayat-ด่านเจดีย์สามองค์ ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างเมียนมาร์กับไทยโดยเส้นทางในส่วน เมาะละแหม่ง-Thanbyuzayat ได้รับการยกระดับโดยรัฐบาลเมียนมาร์ ลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานในอนุภูมิภาคที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้ ขณะนี้ไทยโดยบริษัท TAG เข้ารับสัมปทานอยู่ระหว่างปรับปรุงสถานที่และประสานการดำเนินการด้านการบินในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

เมื่อเดือนธันวาคม 2550 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ได้ร่วมกับรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าสปป.ลาวและรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเวียดนาม ลงนามในบันทึก

ข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) สามฝ่าย เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก และจะร่วมมือกันดำเนินการตามแผนงานเพื่อให้ความร่วมมือในด้านต่างๆ บรรลุผลสำเร็จในช่วงปี 2551-2552 โดยประเด็นที่อาจเกี่ยวข้องกับ SMEs มี ดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้า ให้จัดเวลาทำการของด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ ทั้งสามประเทศยังเร่งรัดที่จะให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายการดำเนินการความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) เพื่อให้สามารถเริ่มบังคับใช้การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคได้อย่างสมบูรณ์ อีกทั้งไทยและลาวจะจัด Single Window Inspection: SWI เพื่อเอื้อต่อการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว Single Stop Inspection: SSI ที่ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต

2. การส่งเสริมการค้า โดยจัดงานแสดงสินค้าพร้อมการจับคู่ธุรกิจโดยเฉพาะ ธุรกิจโลจิสติกส์บนเส้นทาง EWEC ตลอดปี 2551 เช่นงาน Thailand Outlet 2008 ที่ดานัง เวียดนาม งาน Thailand Exhibition 2008 ที่สะหวันนะเขต สปป.ลาว เป็นต้น

3. การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน โดยกระตุ้นให้ภาคเอกชนลงทุนด้านอำนวยความสะดวกการค้าและโลจิสติกส์บนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมุ่งส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

ในส่วนของลู่ทางการลงทุนบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกนั้น จากความพยายามของสามฝ่ายเพื่อผลักดันโครงการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว โดยการรวมแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศที่สาม ทำให้หลังจากที่ได้เปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 และเปิดใช้ถนนสายแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ในระยะไทย-เวียดนามแล้วพบว่าการท่องเที่ยวขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตามลาวค่อนข้างได้ประโยชน์น้อยที่สุดในเชิงการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่ค่อยหยุดจับจ่ายหรือรับประทานอาหารในลาวมากนัก เพราะยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดไม่มากนัก ขณะนี้ สปป.ลาวจึงมีนโยบายเร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนร้านอาหารและโรงแรม ดังนั้นจึงเป็นลู่ทางอันดีสำหรับนักลงทุนไทยที่อยากเข้าไปทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก สถานีบริการน้ำมันที่มีร้านสะดวกซื้อ ศูนย์ซ่อมรถ และจุดพักรถ ซึ่งยังขาดแคลนมากตลอดเส้นทาง โดยเฉพาะที่เมืองพินในแขวงสะหวันนะเขต

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ-นิคมอุตสาหกรรมบนแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกบนเส้นทาง R9 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่งได้แก่

1) เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน ในสหภาพเมียนมาร์

2) เขตนิคมอุตสาหกกรมเมาะละแหม่ง ในสหภาพเมียนมาร์

3) เขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี ในสหภาพเมียนมาร์

4) เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ในสปป.ลาว

5) เขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวัน ในสปป.ลาว

6) เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ในเวียดนาม

แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ปัจจุบันมีสถานะดังนี้

1) ภายใต้ความตกลงการข้ามพรมแดนและขนส่งข้ามแดน (CBTA: Cross Border Transport Agreement) ยังไม่มีผลบังคับใช้สมบูรณ์ทุกประเทศสมาชิก GMS แต่ละประเทศที่พร้อมก็สามารถทำความตกลงเดินรถข้ามพรมแดนกันก่อนได้ ซึ่งเส้นแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ก็ได้มีความตกลงร่วมกันระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ที่จะให้มีการเดินรถระหว่างกัน

2) ปัจจุบันเส้นเชื่อมโยงเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (R9) ได้เปิดให้มีการเดินรถอย่างเป็นทางการแล้ว ตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 2552 แต่ในทางปฏิบัติยังติดปัญหาเรื่ององค์กรค้าประกันรถที่จะวิ่งบนเส้นทางดังกล่าว ซึ่งอยู่ในระหว่างหาร

3) การดำเนินการก่อสร้างเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ฝั่งตะวันออกได้ดำเนินการเสร็จแล้ว ส่วนฝั่งตะวันตกช่วงเมียวดี-กอระเรก ระยะ 40 กม. ที่เป็นคอขวดบนภูเขาในฝั่งเมียนมาร์ รัฐบาลไทยอยู่ระหว่างให้ความช่วยเหลือ

2.2.3 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล โดยประเทศสมาชิกของ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง มีทั้งหมด 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา และเวียดนาม

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง เป็นแนวคิดที่ พ.ต.ท. ดร. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีในสมัยนั้นได้หยิบยกขึ้นหารือกับผู้นำกัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ ในช่วงการประชุมผู้นำอาเซียนสมัยพิเศษว่าด้วยโรค SARS เมื่อ 29 เมษายน 2546 ที่กรุงเทพฯ และได้รับการสนับสนุนในหลักการจากผู้นำประเทศเพื่อนบ้านทั้งสามประเทศ

วัตถุประสงค์ของความริเริ่มกรอบความร่วมมือ คือการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค ความเจริญดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นผลประโยชน์ของแต่ละประเทศ แต่ยังส่งเสริมและก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน เนื่องจากความเข้มแข็งของ

กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และไทย หมายถึงความเข้มแข็งของอาเซียนโดยรวม ดังนั้นกรอบความร่วมมือนี้จึงเปรียบเสมือนกรอบความร่วมมือที่ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้ารวดเร็วขึ้นบนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

ผู้นำประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และไทยได้ประชุมร่วมกันเป็นครั้งแรกภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ที่เมืองพุกาม สหภาพเมียนมาร์ ในการประชุมดังกล่าว ผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามร่วมกันในปฏิญญาพุกามที่จะมีความร่วมมือระหว่างกันในสาขาความร่วมมือสำคัญ 5 สาขา และให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการซึ่งประกอบด้วยโครงการร่วม 46 โครงการ และโครงการทวิภาคี 224 โครงการซึ่งจะมีการดำเนินการภายในระยะเวลา 10 ปี โดยผู้นำประเทศสมาชิกต่างเห็นชอบร่วมกันให้เรียกกรอบความร่วมมือนี้ว่า ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง

การเข้าร่วมเป็นสมาชิกของเวียดนามเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 ได้ทำให้ประเทศสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 5 ประเทศ ซึ่งช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้แก่กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม กิจกรรมภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม จะเน้นการลดความยากจนเพื่อช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมาย เพื่อการพัฒนาแห่งสหัสวรรษของสหประชาชาติ โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเป็นหุ้นส่วนที่เท่าเทียมกัน

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม เน้นการทำงานที่ส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคเพื่อส่งเสริมให้พื้นที่ชายแดนของประเทศสมาชิกเป็นพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และความเจริญก้าวหน้าทางสังคมวัฒนธรรม พร้อมทั้งเป็นการผสานผลประโยชน์ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับภูมิภาคให้เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อสร้างความเจริญ ความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ความสงบสุข ความมั่นคง และความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีระหว่างประเทศสมาชิก กิจกรรมภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม ซึ่งส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคนี้ จะเน้นความร่วมมือที่ปฏิบัติได้จริงและก่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยอาศัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศสมาชิก มีความเป็นไปได้และเป็นที่ยอมรับโดยทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การดำเนินการจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจ ยึดหลักฉันทามติ และการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ดำเนินความร่วมมือใน 8 สาขา ปัจจุบันให้ความสำคัญกับกิจกรรมใน 6 สาขาความร่วมมือหลัก ได้แก่

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

1.1 เพื่อใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศที่เกี่ยวข้อง

1.2 เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการไหลเวียนของสินค้าและการลงทุนเพื่อให้เกิดการจ้างงาน

1.3 เพื่อสร้างรายได้และลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสังคม

2. ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม

เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งและส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมโดย สร้างและพัฒนโครงสร้างพื้นฐาน จัดสรรการผลิต การตลาด และการจัดซื้อร่วมกัน การวิจัยและพัฒนา และการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

3. การเชื่อมโยงการคมนาคม

3.1 พัฒนาและใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

3.2 อำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน เกษตรกรรม การผลิตทางอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

4.1 ส่งเสริมยุทธศาสตร์ร่วมสำหรับความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

4.2 อำนวยความสะดวกการท่องเที่ยวในหมู่ทั้งสี่ประเทศและจากภูมิภาคอื่นๆ

5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ส่งเสริมการเสริมสร้างขีดความสามารถของคนและสถาบันริเริ่มมาตรการเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค

6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข

ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาขีดความสามารถทางด้านสาธารณสุข และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันในการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2547 ที่ย่างกุ้ง สหภาพเมียนมาร์ ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการจัดตั้งกลไกประเทศผู้ประสานงานในความร่วมมือแต่ละสาขาเพื่อผลักดันให้ความร่วมมือในแต่ละสาขามีความคืบหน้าเพื่อผลักดันความคืบหน้าในความร่วมมือหลักในแต่ละสาขา ที่ประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสสมัยพิเศษและการประชุมระดับรัฐมนตรีอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ 1-2 พฤศจิกายน 2547 ที่ จ.กระบี่ ได้เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะทำงานในความร่วมมือแต่ละสาขาโดยมีประเทศสมาชิก 1 ประเทศทำหน้าที่เป็นประเทศผู้ประสานงาน ดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน (ไทย)

2. ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม (เมียนมาร์)

3. การเชื่อมโยงการคมนาคม (ลาว)

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว (กัมพูชา)

5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (เวียดนาม)

6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข (ไทย)

และอีกสองสาขาที่อยู่ในช่วงการดำเนินการ ได้แก่ การอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน และสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างโครงการที่สำคัญภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม อาทิ

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Transport Linkages)

กัมพูชา: เส้นทาง R48 (เกาะกง-สแรอัมเปิล)/R67 (สะงำ-อันลองเวง-เสียมราฐ)

สปป.ลาว: ปรับปรุงสนามบินวัดไต/เส้นทางสายกูดู่ จ.อุตรดิตถ์-ปากลาย แขวงไชยะบุลี/สะพานข้ามแม่น้ำเหือง/เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา)/เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง/สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่ง ที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)/สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)/เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

เมียนมาร์: สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2/เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก

2. การอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน (Trade and Investment Facilitatation) ส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นในการค้าชายแดน การยกระดับด่าน การจัดตั้งเมืองคู่แฝดชายแดน (Sister Cities)

3. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) ซึ่ง กต. โดย สพร. ดำเนินการฝึกอบรม สัมมนา ให้ทุนการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยแก่ประเทศสมาชิก ACMECS ในด้านที่เกี่ยวข้องกับสาขาความร่วมมือภายใต้ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม อาทิ การเกษตร พลังงาน อุตสาหกรรม และสาธารณสุข

4. การท่องเที่ยว (Tourism) ได้แก่ การจัดทำความตกลงตรวจลงตราเดียว (ACMECS Single Visa) ระหว่างไทย-กัมพูชา เมื่อเดือน ธ.ค. 2550 เป็นโครงการนำร่อง ระหว่าง 2 ประเทศสมาชิก ซึ่งมีการบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 27 ธ.ค. 2555

5. การเกษตร (Agriculture) ได้แก่ การจัดทำแผนการลงทุนโครงการเกษตรแบบมีสัญญากับประเทศเพื่อนบ้าน และการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทยกับสปป.ลาว ว่าด้วยความร่วมมือในการส่งเสริมการทำเกษตรแบบมีสัญญา เมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2556 ในระหว่างการประชุมผู้นำยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม ครั้งที่ 5 ที่เวียงจันทน์ สปป.ลาว

6. สาธารณสุข (Public Health) โดยเฉพาะการเร่งดำเนินการตามแผนความร่วมมือในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อต่างๆ และการให้ความช่วยเหลือในการยกระดับคุณภาพการรักษาพยาบาลพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

2.2.4 แนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC)

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ หรือ เส้นทาง R3E หรือ R3A เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิงกับกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร โดยผ่าน 3 ประเทศ คือ จีนตอนใต้ (700 กิโลเมตร) สปป.ลาว (250 กิโลเมตร) และ ไทย (850 กิโลเมตร) ขณะนี้เส้นทาง R3E ก่อสร้างเสร็จแล้ว และประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) ประกอบด้วย ไทย สปป.ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ได้ร่วมกันเปิดเส้นทาง R3E อย่างเป็นทางการในช่วงการประชุมผู้นำ GMS ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนมีนาคม 2551 ณ สปป.ลาว

เส้นทาง R3E ช่วยลดเวลาการเดินทางระหว่างนครคุณหมิง-กรุงเทพฯ จาก 48 ชั่วโมงเหลือเพียง 20 ชั่วโมง สามประเทศได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจจากเส้นทางดังกล่าว โดยไทยได้กำหนดการจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดเชียงราย และการพัฒนาท่าเรือเชียงแสน ส่วนสปป.ลาวอยู่ระหว่างการจัดเตรียมการพัฒนาพื้นที่จุดแวะพัก (Rest areas) บนเส้นทางที่แขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทา โดยขอการสนับสนุนทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) และสำหรับจีน กำหนดนโยบายมุ่งใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3E เพื่อกระจายสินค้าจากจีนตอนใต้ ลำเลียงวัตถุดิบ (ทรัพยากรธรรมชาติและสินค้าเกษตร) และส่งเสริมตลาดท่องเที่ยว ในภูมิภาค GMS ไปสู่การพัฒนามณฑลยูนนานเป็นประตูทางออกสู่อาเซียนและเอเชียใต้ รวมทั้ง สนับสนุนการขนส่งสินค้าบนเส้นทางดังกล่าวยังเป็นหลักประกันยืนยันการบรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ในขณะเดียวกัน จีนได้พัฒนาอีกหนึ่งเส้นทางระหว่างนครคุณหมิง-กวางสี-ลาวกาย-ฮานอย-ไฮฟอง ซึ่งเชื่อมจีนกับเวียดนาม เพื่อนำมณฑลยูนนานออกสู่ตลาดโลกด้วย

ขณะนี้ การใช้เส้นทาง R3E สวนใหญ่เป็นไปเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน และการขนส่งถ่านหิน จากเหมืองเวียงภูคา ในสปป.ลาวเข้าสู่ไทย รวมทั้งการขนส่งสินค้าทั่วไประหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ประมาณ ร้อยละ 20 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดระหว่างสามประเทศ โดยร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ผู้ประกอบการยังคงใช้เส้นทางแม่น้ำโขงในการขนส่ง ใช้ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย-ท่าเรือกว่านเล่ย เมืองจิ่งหงของจีน แม้ว่าจะสามารถขนส่งได้เพียงบางฤดูที่แม่น้ำโขงมีปริมาณน้ำมาก

สภาพเส้นทาง R3E ในช่วงของไทย จังหวัดเชียงรายเป็นถนนสี่เลน ส่วนอำเภอเชียงของซึ่งห่างจากเมืองเชียงรายประมาณ 124 กิโลเมตร เป็นสองเลนและเป็นชุมชนเมืองหนาแน่น ขนานตามแม่น้ำโขง การเดินทางจากไทยไปตามเส้นทาง R3E ต้องข้ามแม่น้ำโขง ที่ด่านเชียงของ โดยใช้เรือหางยาวโดยสารข้ามฟากไปด่านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว เส้นทาง R3E ในสปป.ลาว ทั้งในแขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทา เป็นถนนคอนกรีตสองเลนบนเส้นทางยังไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พื้นที่เกือบทั้งหมดเป็นป่าเขาและพื้นที่เกษตร ในแขวงหลวงน้ำทาจีนได้เข้ามาปลูกยางพาราตามภูเขา และหมู่บ้านของชนเผ่าต่างๆกระจายตามเส้นทาง เมืองสำคัญบนเส้นทาง คือ เมืองเวียงภูคา ซึ่งมีเหมืองถ่านหินที่คนไทยได้รับสัมปทาน และเมืองหลวงน้ำทา ซึ่งเป็น

จุดแวะพักรับประทานอาหารเที่ยง ส่วนบริเวณด่านบ่อเต็น จีนได้เข้ามาจัดตั้งศูนย์การค้า บ่อนคาสิโนและโรงแรม ส่วนสภาพเส้นทางในจีน เป็นถนนคอนกรีตสี่เลน บนเส้นทางยังไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเช่นเดียวกับ สปป.ลาว พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าเขา พื้นที่เกษตรและหมู่บ้านไทลื้อกระจายตามเส้นทาง บริเวณด่านโมหาน (ชายแดนจีน-สปป.ลาว) มีร้านค้าต่างๆ เมืองสำคัญบนเส้นทาง คือ เมืองแวน และเมืองจิ่งหงหรือเมืองเชียงรุ้ง

ปัจจุบันแม้ว่าเส้นทาง R3E เปิดใช้แล้ว แต่ยังคงอยู่ระหว่างรอการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งสะพานมิตรภาพแห่งนี้จะเชื่อมการเดินทางด้วยรถยนต์ได้ตลอดเส้นทาง R3E ของทั้งสามประเทศ ไทย สปป.ลาว และจีน โดยไม่ต้องใช้แพขนานยนต์เหมือนเช่นปัจจุบัน นอกจากนี้ ขณะนี้รถยนต์ไทยสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้เฉพาะไทยกับสปป.ลาว ตามความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนไทย-ลาว ลงนามเมื่อปี 2540 โดยรถยนต์ไทยยังไม่สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเข้าไปในจีนได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างการรอผลบังคับใช้ตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA) ซึ่งคาดว่าจะเปิดเดินรถขนส่งเสรีทั้งสินค้าและผู้โดยสาร ในปี 2554 ทำให้ปัญหาการขนส่งระหว่างประเทศที่ประสบคือ ไม่สามารถขนส่งได้ด้วยรถบรรทุกคันเดียว เพราะเมื่อรถถึงด่านพรมแดนจะต้องขนถ่ายสินค้าไปขึ้นรถบรรทุกของอีกประเทศต่อไป ทำให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงและทำให้สินค้าบอบช้ำและเสียหาย ปัจจุบันการใช้เส้นทาง พบว่า จีนขนส่งสินค้าเข้ามาจำหน่ายในไทยผ่านเส้นทาง R3E เพียงร้อยละ 20 แต่หากเส้นทาง R3E แล้วเสร็จ คาดว่าสินค้าจากจีนตอนใต้จะทะลักเข้ามายังไทยโดยเฉพาะเสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าเกษตร และของเล่น ทั้งนี้ เป้าหมายของมณฑลยูนนาน ของจีนมุ่งจะขนส่งสินค้าผ่านสปป.ลาว มายังไทย และผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อต่อไปยังตลาดประเทศที่สาม

ดังนั้น ยุทธศาสตร์ของไทยในการรองรับการเปลี่ยนแปลง คือไทยควรปรับตัวเป็นพ่อค้าคนกลาง และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า โดยให้จีนเป็นผู้ผลิต เพราะจีนมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า ไทยจึงจะสามารถแข่งขันกับจีนได้ ด้านผู้ประกอบการขนส่งของไทย คือ บริษัท นิ่มซี่เส็ง ขนส่ง (1998) จำกัด ผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่ของภาคเหนือ ได้เตรียมตัวรองรับการใช้ประโยชน์จากเส้นทางโดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมกับจีนและได้เป็นพันธมิตรกับกลุ่มจิ่งหงผู้ประกอบการโลจิสติกส์จากจีนแล้ว เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตที่ภาคเหนือ และมีการสร้างคลังสินค้าที่อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ และอยู่ระหว่างการพิจารณาขยายพื้นที่คลังสินค้าที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย อย่างไรก็ตาม ต้องยอมรับว่า เส้นทางขนส่งแม่น้ำโขง ยังคงมีบทบาทในการขนส่งสินค้าประเภทยางพารา ข้าว ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เพราะการขนส่งทางน้ำจะประหยัดมากกว่าทางถนน และสินค้าไม่บอบช้ำเสียหาย

แนวพื้นที่พัฒนาเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)

แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (The North South Economic Corridor - NSEC) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) ประกอบด้วย

2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุณหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่วเชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุณหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต้น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุณหมิงฮานอย-ไฮฟอง)

1 สาขาที่มีศักยภาพในการพัฒนาร่วมกันตามแนว NSEC ได้แก่ (1) เกษตรและแปรรูปเกษตร รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและ Contract Farming (2) อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในพื้นที่ เช่น แร่ธาตุ ไม้หรือ พลังงาน (ไฟฟ้าพลังน้ำ) (3) อุตสาหกรรมเบา เช่น รองเท้า สิ่งทอและเสื้อผ้า กระดาษ เครื่องอุปโภคบริโภค (4) วัสดุก่อสร้าง เช่น ซีเมนต์เหล็กและเหล็กกล้า (5) เครื่องจักรกลการเกษตร (6) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง เช่น ยานยนต์และอิเลกทรอนิกส์ (7) อุตสาหกรรมบริการ เช่น โลจิสติกส์และท่องเที่ยว (8) อุตสาหกรรมครัวเรือนเช่น การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์

2 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา ได้แก่ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวย ความสะดวก โลจิสติกส์ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องต้นทุนที่สูง) นโยบายและกฎระเบียบ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการ ณ ด่านพรมแดน) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (ภาครัฐและเอกชน) การพัฒนาเชิงสถาบัน ข้อมูลข่าวสาร ปัญหาภายในของแต่ละประเทศ เช่น ความไม่สงบและไร้เสถียรภาพทางการเมือง และความเสี่ยงในการพัฒนาเรื่องผลกระทบเชิงลบในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

3 ยุทธศาสตร์การพัฒนา และแผนปฏิบัติการ (2008-2012) มีเป้าหมาย (1) เพื่อให้การพัฒนา NSEC เป็นไปอย่างยั่งยืนและสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม (2) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยลดต้นทุนการขนส่งและการประกอบธุรกิจ (3) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ (4) เพื่ออำนวยความสะดวกธุรกิจและผู้ที่เริ่มประกอบการ ซึ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนปฏิบัติการมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

1) ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ร่วมมือกันจัดทำระบบเฝ้าระวัง และสร้างความตระหนักในชุมชนเกี่ยวกับโรคติดต่อ เช่น การป้องกันโรคเอดส์และโรคสัตว์ตลอดจนร่วมมือกันในด้านต่างๆ เช่น การให้ผู้ด้อยโอกาสมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนา การป้องกันการค้ามนุษย์ความปลอดภัย ในการใช้ถนน ส่งเสริมการพัฒนาเชิงยั่งยืน (โดยเฉพาะในด้านท่องเที่ยว ไฟฟ้าพลังน้ำ และคมนาคม) และการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จัดทำกรอบแนวทางการ ดำเนินงานเพื่ออนุรักษ์และบริหารจัดการพื้นที่อ่อนไหวร่วมกัน และใช้ GIS ในการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง ปรับปรุงเส้นทางสายหลักเพื่อประสิทธิภาพในการขนส่ง และเส้นทางสายรองเพื่อ เข้าถึงพื้นทีการเกษตรและพื้นที่ท่องเที่ยวในชนบท พัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบเพื่อรองรับปริมาณการค้าที่มากขึ้น และปรับปรุงด่านพรมแดน และสิ่งอำนวย ความสะดวกบริเวณพรมแดน ตลอดจนพัฒนาระบบสนับสนุน เช่น ด้าน ICT พลังงาน และแหล่งน้ำ

3) ด้านการอำนวยความสะดวกการคมนาคมขนส่งและการค้า 11 เร่งผลักดันการดำเนินงานตามความตกลงขนส่งข้ามพรมแดนสู่ปฏิบัติโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนากระบวนการ CIQ ให้มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ผ่าน การ บริหารความเสี่ยงและใช้ IT ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้า และการตรวจปล่อย ณ จุด พรมแดนเดียว (Single Stop Inspection) เผยแพร่ข้อมูลและอบรมเจ้าหน้าที่บริเวณ ด่านพรมแดน จัดตั้ง Logistics Center ตลาดกลางสินค้า และ ICD และพัฒนาระบบ การเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าบริเวณชายแดน

4) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวก

จัดโครงการประชุมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในด้านโอกาสทางธุรกิจและการ ลงทุนตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ช่วยส่งเสริมการเป็น แหล่งข้อมูลในด้านธุรกิจและการลงทุนตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ ใต้ (NSEC) โดยมีการเก็บรวบรวม ข้อมูล บทความ และข่าวสารที่สำคัญต่างๆ อาทิ นโยบายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและขั้นตอนดำเนินการต่าง ๆ ด้านการค้า การลงทุน บทความที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเผยแพร่ข้อมูลและการสร้างความเข้าใจต่อ นักลงทุนและผู้ที่สนใจ เป็นไปด้วยความโปร่งใส การดำเนินมาตรการการจดทะเบียน ธุรกิจและใบอนุญาตต่างๆ การจัดตั้งศูนย์บริการการลงทุนครบวงจร (One-Stop Centers) เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการลงทุนในทุกขั้นตอน

- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZs) ในพื้นที่ชายแดน และ/หรือ พื้นที่ใกล้เคียงที่มี ศักยภาพ

ด้านเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

- ส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมกระบวนการผลิต การตลาด ด้านการเกษตรและ อุตสาหกรรมเกษตร รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนา Contract Farming บริเวณชายแดน ให้เป็นระบบและสร้างโอกาสในการขยายฐานการลงทุน
- ส่งเสริมความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร
- สนับสนุนส่งเสริมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนในเขตป่าและการทำการเกษตรในพื้นที่สูง ด้านทรัพยากรการผลิต
- ส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมเหมืองแร่และ อุตสาหกรรมป่าไม้
- จัดเตรียมข้อมูลเพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้กับผู้ที่สนใจลงทุนทราบเกี่ยวกับโอกาสทางการ ลงทุนในอุตสาหกรรมพื้นฐานและธุรกิจเหมืองแร่
- การดำเนินมาตรการที่เกี่ยวข้องต่างๆเพื่อสนับสนุนการพัฒนาและจัดตั้งธุรกิจ SME . ในพื้นที่ NSEC

ด้านการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงในพื้นที่ NSEC 12
- ปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆด้านการท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์และ สินค้าที่ระลึก

● เพิ่มพูนความรู้แก่ผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ โดยการร่วมมือ กับหน่วยงานต่างๆจัดอบรมพัฒนาทักษะในการให้บริการ

● ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

ด้าน Logistics

● ส่งเสริมการทำธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ให้ความรู้และสนับสนุนการจัดตั้ง ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศ ต่างๆตามแนว NSEC โดยการให้สำคัญและให้ ความช่วยเหลือในประเทศที่ยังมีการพัฒนาในด้านนี้น้อย

5) การแก้ปัญหาและอุปสรรคในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

● จัดกิจกรรมการพัฒนาสมรรถนะการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยการส่งเสริมการ ฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ ให้กับบุคคลากรทั้งในองค์กรภาครัฐและเอกชน ใน พื้นที่ตามแนว NSEC การให้สำคัญและให้ความช่วยเหลือในประเทศที่ยังมีการพัฒนา ในด้านนี้น้อย เช่นประเทศลาวและพม่า

● สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆและสถาบันการศึกษาในการจัดอบรมและจัด กิจกรรมการพัฒนาทักษะในด้านต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนาที่จะ เกิดขึ้นในอนาคต

● พัฒนาและขยายเครือข่ายระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อรองรับการค้า การลงทุน และ กิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่

6) การสร้างกลไกการดำเนินงาน

● สร้างกลไกการดำเนินงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามระบบอย่างมี ประสิทธิภาพ ทั้งในระดับส่วนกลางและภูมิภาครวมทั้งการส่งเสริมการขยายเครือข่าย ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชน

● ส่งเสริมบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ หน่วยงานในท้องถิ่น ในการ สนับสนุนการพัฒนา NSEC

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2.3.1 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ ลักษณะภูมิประเทศโดยรวมเป็นที่ราบสูงสลับภูเขา มีพื้นที่รวมทั้งสิ้นประมาณ 21.5 ล้านไร่ ภูมิอากาศกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มี 3 ฤดูคือ ฤดูร้อน ฤดูฝน และ ฤดูหนาว และมีประมาณน้ำฝน ที่วัดได้ต่อปีเฉลี่ยอยู่ที่ 1,510 มิลลิเมตร อยู่ในระดับปานกลางถึงค่อนข้างมาก สามารถปลูกพืชทำการเกษตร ที่ต้องอาศัยน้ำฝนตามฤดูกาล เช่น การเพาะปลูกข้าว อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ รวมทั้งผลไม้ตามฤดูกาล ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 4.04 ล้านไร่ เป็นแหล่งต้นน้ำ ลำธารที่สำคัญหลายสาย อาทิ น้ำป่าสัก น้ำพอง น้ำเลย น้ำชี น้ำโมง และห้วยหลวง มีชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป. ลาว ระยะทางตามแนวชายแดนยาวประมาณ 527 กิโลเมตร โดยมีแม่น้ำโขงกั้นเขตแดน อาณาเขตกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีอาณาเขตติดต่อจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์
ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม
ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์

1) จังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานีอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 564 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,331,438.75 ไร่ มีประชากร จำนวน 1,567,983 คน เขตการปกครองแบ่งเป็น 20 อำเภอ 154 ตำบล 1662 หมู่บ้าน ปัจจุบันอุดรธานีเป็นศูนย์กลางหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในภูมิภาค ศูนย์กลางการเดินทางทางบกและทางอากาศรวม ทั้งเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูง ที่ราบลุ่มเป็นลูกคลื่นลอนตื้น มีที่ดอนสลับที่นา บางส่วนเป็นที่เนินเขาเตี้ยๆมีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ยประมาณ187เมตร มีที่ตั้งตามพิกัดภูมิศาสตร์อยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 17 องศา 13 ลิปดา เหนือ ถึง 18 องศา 10 ลิปดาเหนือ และระหว่างเส้นแวงที่ 102 องศา 00 ลิปดา ตะวันออก ถึง 103 องศา 30 ลิปดา ตะวันออก มีอาณาเขตติดกับจังหวัดอื่นๆ ดังนี้ 1.ทิศเหนือติดกับจังหวัดหนองคาย 2.ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดสกลนคร 3. ทิศใต้ติดกับจังหวัดขอนแก่น 4.ทิศตะวันตกติดกับจังหวัดเลย

2) จังหวัดหนองคาย

จังหวัดหนองคายอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 615 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 3,026 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,891,583 ไร่ มีประชากร 509,395 คน คน มี 9 อำเภอ 62 ตำบล 722 หมู่บ้าน ลักษณะภูมิ

ประเทศเป็นที่ราบสูง มีแม่น้ำโขงเรียงทอดเป็นเส้นกั้นเขตแดนกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) โดยมีความยาวทั้งสิ้น 210.60 กิโลเมตร และความกว้างของพื้นที่โดยเฉลี่ย 20 - 25 กิโลเมตร มีพื้นที่ช่วงที่กว้างที่สุดอยู่ที่อำเภอเฝ้าไร่ และช่วงที่แคบที่สุดอยู่ที่อำเภอท่าบ่อ และมี 6 อำเภอที่ติดกับแม่น้ำโขง ประกอบด้วย อำเภอสังคม อำเภอท่าบ่อ อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอเมือง อำเภอโพนพิสัย และอำเภอรัตนวาปี ซึ่งมีอาณาเขตติดกับแขวงบอลิคำไซและนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของสาธารณรัฐประชาธิ ปไตยประชาชนลาว มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้ 1.ทิศเหนือ ติดต่อกับกำแพงนครเวียงจันทน์ประเทศลาว 2.ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดบึงกาฬ 3.ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดอุดรธานี 4.ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดเลย

3) จังหวัดเลย

จังหวัดเลยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 520 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 11,424 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 7,140,382 ไร่ มีประชากรจำนวน 638,736 คน จังหวัดเลยมี 14 อำเภอ 90 ตำบล 840 หมู่บ้าน เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย ตั้งอยู่ในแอ่งสกลนคร ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นทิวเขาเป็นที่ราบสูง มีภูเขาสูง และมีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมีแหล่งน้ำสำคัญคือแม่น้ำโขง มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ดังนี้ 1.ทิศเหนือติดต่อกับแขวงไชยบุรีและแขวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว โดยมีแม่น้ำโขงและแม่น้ำเหืองไหลกั้นพรมแดนระหว่างกัน 2.ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองบัวลำภู 3.ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดเพชรบูรณ์ 4.ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดพิษณุโลก

4) จังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดหนองบัวลำภู อยู่ห่างจากกรุงเทพฯประมาณ 518 กิโลเมตร ขนาดพื้นที่ประมาณ 3,859.062 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,411,928 ไร่ มีประชากร จำนวน 509,470 เขตการปกครองมี 6 อำเภอ 55 ตำบล 687 หมู่บ้าน ลักษณะภูมิประเทศมีพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง มีภูเขาสูง วัดความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 200 เมตรพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินปนทรายและลูกรังไม่สามารถเก็บกักน้ำหรืออุ้มน้ำในฤดูแล้ง มีที่ตั้งตามพิกัดภูมิศาสตร์อยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 16 องศา 45 ลิปดา ถึง 17 องศา 40 ลิปดาเหนือ และเส้นแวงที่ 101 องศา 57 ลิปดา ถึง 102 องศา 30 ลิปดา ตะวันออก โดยมีอาณาเขตดังนี้ 1.ทิศเหนือติดต่อกับ อำเภอน้ำโสม อำเภอบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี 2.ทิศตะวันออกติดต่อกับ อำเภอบ้านผือ อำเภอกุดจับ อำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี 3.ทิศใต้ติดต่อกับ อำเภอสีชมพู อำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น 5.ทิศตะวันตกติดต่อกับ อำเภอภูกระดึง อำเภอวังสะพุง อำเภอผาขาว อำเภอเอราวัณ จังหวัดเลย

5) จังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 751 กิโลเมตร ขนาดพื้นที่ประมาณ 4,305 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,690,625 ไร่ มีประชากร จำนวน 422,042 คน การปกครองแบ่งเป็น 8 อำเภอ 53 ตำบล 615 หมู่บ้าน

ลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ส่วนใหญ่ในจังหวัดเป็นที่ราบลุ่ม สภาพแวดล้อมที่สมบูรณ์ แวดล้อมไปด้วยภูเขาและน้ำตก มีเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศลาวโดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวพรมแดน โดยมีอาณาเขตดังนี้ 1.ทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว 2.ทิศตะวันออกติดต่อกับแขวงบอลิคำไซประเทศลาวและจังหวัดนครพนม 3.ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดสกลนคร 4.ทิศตะวันตกติดต่อกับแขวงบอลิคำไซประเทศลาวและจังหวัดหนองคาย

2.3.2 สภาพภูมิประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง ระดับความสูงโดยเฉลี่ยจากระดับน้ำทะเลปานกลางของพื้นที่อยู่ช่วง 200 เมตร มีเทือกเขาเพชรบูรณ์ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ทางด้านตะวันตกบริเวณจังหวัดเลย และเทือกเขาภูพานทอดตัวในแนวตะวันตกเฉียงเหนือ - ตะวันออกเฉียงใต้บริเวณจังหวัดอุดรธานีบริเวณเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำและที่ราบระหว่างหุบเขาเป็นส่วนใหญ่ที่ อุดรธานี หนองบัวลำภู หนองคาย และบึงกาฬ เป็นแอ่งที่ราบขนาดเล็กแม่น้ำในบริเวณนี้มีขนาดเล็กและสายสั้นๆ

2.3.3 ประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1) ประชากร

จากข้อมูลจำนวนประชากรใน ปี พ.ศ. 2558 – 2563 พบว่า จำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากพิจารณาแยกรายจังหวัด พบว่า จำนวนประชากรของจังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดบึงกาฬ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และเมื่อพิจารณาในปี 2563 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับที่1 รองลงมาคือจังหวัดเลย และจังหวัดหนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬมีประชากรน้อยที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 แสดงจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563

จังหวัด	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
อุดรธานี	1,575,152	1,578,783	1,583,092	1,586,666	1,586,646	1,567,983
เลย	638,819	639,801	641,666	642,773	642,950	638,736
หนองคาย	519,580	520,363	521,886	522,103	522,311	517,435
หนองบัวลำภู	510,074	510,734	511,641	512,117	512,780	509,470
บึงกาฬ	420,647	421,625	423,032	423,940	424,091	422,042
รวม	**3,664,272**	**3,671,306**	**3,681,317**	**3,687,599**	**3,688,778**	**3,655,666**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช, 2564

2) แรงงาน

จากข้อมูลจำนวนแรงงานภาพรวมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2558 – 2563 พบว่า จำนวนแรงงานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อยในแต่ละปี หากพิจารณาแยกตามจังหวัดสถานการณ์แรงงานรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีกำลังแรงงาน มากที่สุด จำนวน 616,099 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย จำนวน 310,890 คน จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน 234,695 คน จังหวัดหนองคายจำนวน 212,498 คน และจังหวัดบึงกาฬจำนวน 176,910 คน ทั้งนี้หากพิจารณาอัตราการว่างงานปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดหนองบัวลำภูมีอัตราการว่างงานมากที่สุด จำนวน 6,270 คน รองลงมา คือจังหวัดบึงกาฬจำนวน 3,735 คน จังหวัดอุดรธานี จำนวน 3,728 คน จังหวัดหนองคาย จำนวน 2,743 คน จังหวัด และจังหวัดเลยจำนวน 2,125 คน

ตารางที่ 2-2 แสดงจำนวนแรงงานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563

จังหวัด	สภาพแรงงาน	กำลังคน	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
อุดรธานี	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	620,893	593,083	580,696	662,906	609,384	608,986
		ผู้ว่างงาน	4,372	8,075	12,934	5,718	3,355	3,728
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	7,666	13,819	13,358	5,961	5,385	3,385
		รวม	**632,931**	**614,977**	**606,988**	**674,585**	**618,124**	**616,099**
หนองคาย	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	214,787	208,341	206,555	210,208	207,648	208,486
		ผู้ว่างงาน	1,420	2,937	2,789	1,011	1,957	2,743
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,081	1,123	1,972	1,309	1,870	1,269
		รวม	**217,287**	**212,401**	**211,316**	**212,528**	**211,475**	**212,498**
หนองบัวลำภู		ผู้มีงานทำ	242,284	229,789	228,543	231,357	216,339	226,950
		ผู้ว่างงาน	2,016	1,621	2,942	1,868	2,233	6,270

จังหวัด	สภาพแรงงาน	กำลังคน	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
	กำลังแรงงานรวม	กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	303	1,914	1,130	2,029	1,435	1,475
		รวม	**244,603**	**233,324**	**232,615**	**235,254**	**220,007**	**234,695**
เลย	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	308,830	311,175	301,048	296,386	301,988	307,905
		ผู้ว่างงาน	485	1,624	922	810	734	2,125
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	163	839	962	860
		รวม	**309,315**	**312,799**	**302,133**	**298,035**	**303,684**	**310,890**
บึงกาฬ	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	160,438	152,630	158,143	173,046	180,402	170,874
		ผู้ว่างงาน	162	644	1,380	2,766	1,507	3,735
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,410	6,181	7,675	6,838	1,435	2,301
		รวม	**162,010**	**159,455**	**167,198**	**182,650**	**183,344**	**176,910**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช.,http://statbbi.nso.go.th

3) ผู้สูงอายุ

จากข้อมูลจำนวนผู้สูงอายุของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2563 พบว่าจำนวนผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในแต่ละปี หากพิจารณาแยกตามจังหวัดสถานการณ์ผู้สูงอายุรายจังหวัด พบว่าจังหวัดอุดรธานีมีจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุด จำนวน 245,267 คน รองลงมา คือ จังหวัดเลย จำนวน 116,546 คน จังหวัดหนองคาย จำนวน 84,477 คน จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน 80,406 คน และจังหวัดบึงกาฬ จำนวน 60,367 คนตามลำดับ แสดงในตาราง ที่ 2-3

ตารางที่ 2- 3 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563 (หน่วย : คน)

จังหวัด	จำนวนผู้สูงอายุ 60 ปี ขึ้นไป					
	ปี2558	ปี2559	ปี2560	ปี2561	ปี2562	ปี2563
อุดรธานี	195,200	203,066	212,868	223,278	234,293	245,267
หนองคาย	73,100	69,886	73,187	76,592	80,634	84,477
เลย	94,400	97,788	102,250	106,848	111,799	116,546
หนองบัวลำภู	78,800	66,395	69,590	73,020	76,723	80,406
บึงกาฬ	56,500	50,762	53,005	55,384	57,892	60,367

ที่มา : กรมกิจการผู้สูงอายุ, 2564

2.4 สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

สภาพเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย ได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม โครงสร้างเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว และการค้าชายแดน (ด่านศุลกากร ด่านชายแดน และมูลค่าการค้าชายแดน)

2.4.1) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Provincial Product)

จากข้อมูล มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี 2558 - 2562 พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีแนวโน้มของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมผันผวนตั้งแต่ปี 2558 – 2562 และเมื่อพิจารณารายจังหวัดในปี พ.ศ 2562 เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ 2561 ในจังหวัดอุดรธานีเท่ากับ 113,887 ล้านบาท จังหวัดหนองคาย เท่ากับ 41,515 ล้านบาท จังหวัดบึงกาฬเท่ากับ 24,711 ล้านบาท และจังหวัดหนองบัวลำภูเท่ากับ 30,003 ล้านบาท ส่วนจังหวัดเลย ในปี 2562 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีอัตราลดลงจากปี 2561 เท่ากับ 54,985 ล้านบาท ดังตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2-4 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด Gross provincial product (GPP) ปี พ.ศ. 2560 - 2561 (หน่วย : ล้านบาท)

จังหวัด	2558	2559	2560	2561	2562
อุดรธานี	101,400	105,085	109,156	111,641	113,887
เลย	42,560	47,138	52,496	55,360	54,985
หนองคาย	36,329	38,712	39,804	39,573	41,515
บึงกาฬ	21,799	24,056	27,782	24,227	24,711
หนองบัวลำภู	23,819	26,997	27,886	29,137	30,003

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

2.4.2) ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (Gross Provincial Products)

จากข้อมูล มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 - 2562 พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีแนวโน้มของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2558 – 2562 ดังตารางที่ 2-5

ตารางที่ 2 - 5 แสดงการจัดลำดับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP Per capita) พ.ศ. 2558-2562 (หน่วย : บาท)

จังหวัด	2558	2559	2560	2561	2562
อุดรธานี	79,337	82,560	85,963	88,199	90,269
เลย	78,206	86,662	96,562	101,883	101,527
หนองคาย	79,471	84,734	87,175	86,719	91,068
บึงกาฬ	60,126	66,492	76,898	67,216	68,727
หนองบัวลำภู	49,296	56,081	56,081	60,950	63,002

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

1. การค้าชายแดน

1.1 ด่านศุลกากร

การค้าชายแดนกลุ่มจังหวัดฯมีด่านศุลกากร 4 แห่งได้แก่ ด่านศุลกากรบึงกาฬ ด่านศุลกากรท่าลี่ ด่านศุลกากรเชียงคาน ด่านศุลกากรหนองคาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ด่านศุลกากรบึงกาฬ จัดตั้งอยู่ที่ ต.วิศิษฐ์ อ.เมืองบึงกาฬ จ.บึงกาฬ 38000 รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดบึงกาฬมีด่านพรมแดน1 จุดและจุดผ่อนปรน2แห่งสภาพภูมิศาสตร์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมีเนื้อที่ประมาณ 4,305 ตารางกิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานคร 675 กิโลเมตร มีพรมแดนติดกับแม่น้ำโขง แขวงบอลิคำไซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร

ด่านศุลกากรท่าลี่ จัดตั้งอยู่ที่เลขที่ 8 หมู่ 1 ตำบลท่าลี่ อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย 42140 มีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารประสานงานให้ความร่วมมือและให้คำปรึกษาแนะนำในการอำนวยความสะดวก ด้านการค้าชายแดน

ด่านศุลกากรเชียงคานจังหวัดเลยจัดตั้งอยู่ที่ศุลกากรเชียงคาน เลขที่ 45 หมู่ 2 ถนนชายโขง ตำบลเชียงคาน อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย จัดตั้งให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกของทุกประเภท

ด่านศุลกากรหนองคาย จัดตั้งอยู่ที่ ตำบลหนองกอมเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการปกป้องสังคมให้ปลอดภัยด้วยระบบควบคุมทางศุลกากรจัดเก็บภาษีอากรอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ

2. ด่านชายแดน

ด่านชายแดนทั้งหมดในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1มีจุดผ่านแดนถาวร 6 แห่ง จุดผ่อนปรน 11 แห่ง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2-6 แสดงจุดผ่านแดนถาวร - จุดผ่อนปรนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

รายการ	จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่อนปรน
จังหวัดเลย (จุดผ่านแดนถาวร 3 และ จุดผ่อนปรน 5)	1. สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหืองไทย-ลาว อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย 2. จุดผ่านแดนถาวรเชียงคาน อำเภอเชียงคานจังหวัดเลย 3. จุดผ่านแดนถาวรคกไผ่ อำเภอปากชม จังหวัดเลย	1. จุดผ่อนปรนบ้านเหมืองแพร่ อำเภอ นาแห้ว จังหวัดเลย 2. จุดผ่อนปรนบ้านนาข่า อำเภอด่านซ้าย จังหวัดเลย 3. จุดผ่อนปรนบ้านนากระเซ็ง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย

รายการ	จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่อนปรน
		4. จุดผ่อนปรนบ้านหนองผือ อำเภอ ท่าลี่ จังหวัดเลย 5.บ้านอาฮี ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย
จังหวัดหนองคาย (จุดผ่านแดนถาวร 2 และ จุดผ่อนปรน 4)	4. ด่านท่าเสด็จ อำเภอเมืองหนองคาย 5. ด่านสะพานมิตรภาพที่ 1 บ้านเหล่าจอมมณี ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย หนองคาย-เวียงจันทน์	5. จุดผ่อนปรนบ้านสังคม อำเภอสังคม จังหวัดหนองคาย 6. จุดผ่อนปรนบ้านหม้อ อำเภอศรีเมืองใหม่ จังหวัดหนองคาย 7. จุดผ่อนปรนบ้านโพนพิสัย อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย 8. จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน อำเภอรัตนวาปีจุดผ่อนปรนใน จังหวัดหนองคาย
จังหวัดบึงกาฬ (จุดผ่านแดนถาวร 1 และ จุดผ่อนปรน 2)	6. จุดผ่านแดนถาวรบึงกาฬ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ	9. จุดผ่อนปรนบ้านห้วยคาด อำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ 10. จุดผ่อนปรน บ้านบุ่งคล้า อำเภอบุ่งคล้า จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน, ปี2564

2.4.3 อุตสาหกรรมการลงทุนกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

อุตสาหกรรมการลงทุน สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม และประเภทอุตสาหกรรม

1) จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม

จากสถิติจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จำนวนของโรงงานจะมีความสอดคล้องกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี ส่วนจังหวัดจังหวัดเลย และจังหวัดหนองคาย หนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ จะเห็นว่าจำนวนของโรงงานจะมีความผันผวนกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน

เมื่อพิจารณา พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 776 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลย มีโรงงานจำนวน 275 แห่ง อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองคาย มีโรงงานจำนวน

215 แห่ง อันดับที่ 4 จังหวัดบึงกาฬ มีโรงงานจำนวน 194 แห่ง และอันดับที่ 5 จังหวัดหนองบัวลำภู มีโรงงานน้อยที่สุด จำนวน 117 แห่ง และเมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 26,480.49 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนแรงงานเท่ากับ 26,480.49 คน รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลย มีเงินทุนจดทะเบียน จำนวน 10,895.77 ล้านบาท จำนวนแรงงานเท่ากับ 18,122 คน อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองบัวลำภู มีเงินทุนจดทะเบียน 10,210.49 ล้านบาทและมีจำนวนแรงงาน 4,727 คน อันดับที่ 4 จังหวัดหนองคาย มี เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 5,517.46 ล้านบาท มีจำนวนแรงงาน จำนวน 4,381 คน และอันดับที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ มีเงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 5,405.47 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 4,102 คน ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-7

ตารางที่ 2-7 จำนวนเงินทุน คนงาน จำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงานรวม (คน)
อุดรธานี	782	26,529.43	18,171
เลย	279	10,936.27	4,703
หนองคาย	217	5,564.26	4,451
หนองบัวลำภู	121	10,310.74	4,988
บึงกาฬ	197	5,536.47	4,170

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม ข้อมูล ณ วันที่ 24 ธ.ค. 64

2) ประเภทอุตสาหกรรม

จากสถิติเกี่ยวกับประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 สามารถแบ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประเภทของอุตสาหกรรมกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3) ออกเป็น 21 ประเภทดังนี้ 1.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช 2.อุตสาหกรรมอาหาร 3.อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม 4.สิ่งทอ 5.อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายยกเว้นรองเท้า 6.อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 7.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม 8.อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง 9.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก 10. อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ 11.อุตสาหกรรมผลิตโลหะขั้นมูลฐาน 12.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 13. อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ 14.อุตสาหกรรมเครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่นๆ 15.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 16.อุตสาหกรรมผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ 17.อุตสาหกรรมการพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์ 18.อุตสาหกรรม

เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี 19.อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล 20.อุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ 21.การผลิตอื่นๆ จากการศึกษาสถานประกอบการอุตสาหกรรม 3 อันดับแรกของรายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 108 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมอาหาร 85 แห่ง และผลิตภัณฑ์จากพืช 84 แห่ง จังหวัดเลยมีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์จากพืช 85 แห่ง รองลงมาคือผลิตภัณฑ์อโลหะ 40 แห่ง และยางและผลิตภัณฑ์ยาง 25 แห่ง จังหวัดหนองคายมีจำนวนอุตสาหกรรมด้านอุตสาหกรรมอาหาร 42 แห่ง รองลงมาคือผลิตภัณฑ์อโลหะ 37 แห่ง และแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 35 แห่ง จังหวัดหนองบัวลำภูมีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 29 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมอาหาร 17 แห่ง ด้านอุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 15 แห่ง จังหวัดบึงกาฬมีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 28 แห่ง รองลงมาคือแปรรูปไม้ผลิตภัณฑ์จากไม้ 18 แห่ง และอุตสาหกรรมอาหาร 13 แห่ง ดังตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2-8 แสดงสถานประกอบการจำแนกตามประเภทกลุ่มอุตสาหกรรมจำพวก 2 และ 3 (หน่วย : แห่ง)

จำนวนประเภทอุตสาหกรรม					
	อุดรธานี	**เลย**	**หนองคาย**	**หนองบัวลำภู**	**บึงกาฬ**
1.ผลิตภัณฑ์จากพืช	84	85	12	12	6
2.อุตสาหกรรมอาหาร	85	25	42	17	13
3.อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	2	1	4	1	1
4.สิ่งทอ	2	-	-	2	-
5.อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายยกเว้นรองเท้า	4	-	-	1	-
6.แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	74	21	35	15	18
7.ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	25	13	4	8	6
8.ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	24	27	5	1	16
9.ผลิตภัณฑ์พลาสติก	23	2	7	2	3
10.ผลิตภัณฑ์อโลหะ	108	40	37	29	28
11.ผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	3		-	1	-
12.ผลิตภัณฑ์โลหะ	71	6	17	9	-

จำนวนประเภทอุตสาหกรรม					
	อุดรธานี	**เลย**	**หนองคาย**	**หนองบัวลำภู**	**บึงกาฬ**
13.ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	61	15	10	10	11
14.เครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่นๆ	46	10	1	-	3
15.ผลิตภัณฑ์โลหะ	-	-	-	-	9
16.ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	1	-	2	-	-
17.การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์	1	-	-	-	-
18.เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	5	5	1	-	-
19.ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	20	-	-	-	-
20.ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	7	-	-	-	-
21.การผลิตอื่นๆ	136	29	40	13	83
รวม	**782**	**279**	**217**	**121**	**197**

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม ข้อมูล ณ วันที่ 24 ธ.ค. 64

2.4.4 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การท่องเที่ยวและการบริการ สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน คือ การท่องเที่ยว สาธารณสุข/สุขภาพ และสังคมและวัฒนธรรม

1) สถิติด้านการท่องเที่ยว

จากสถิติด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ถือว่าการท่องเที่ยวเป็นด้านที่สำคัญ สามารถนำความเจริญไปสู่ท้องถิ่น ทำให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งเจ้าของที่ดินและเป็นแหล่งรายได้ทำให้เกิดการลงทุนทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจการนำเที่ยว ธุรกิจอาหารและการพักแรม ธุรกิจการค้าของที่ระลึก ส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัว ซึ่งจากข้อมูลจำนวนผู้เยี่ยม

เยือนและรายได้จากผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดฯ ปี พ.ศ.2559 – 2563 พบว่า จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬทั้งผู้มาเยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2559-2562 แต่ในปี 2563 จะเห็นว่าจังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬ จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมีอัตราลดลงส่งผลทำให้รายได้การท่องเที่ยวลดลงในปี 2563 ดังตารางที่ 2-9

ตารางที่ 2.9 แสดงจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดฯ ปี พ.ศ. 2559 - 2563

จังหวัด	จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน (คน)					รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)				
	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
อุดรธานี	3,304,401	3,581,296	3,720,457	4,019,924	2,236,292	8,558.41	9,892.51	10,841.24	11,425	5,692
เลย	2,031,122	2,131,525	2,233,130	2,257,616	1,408,856	3,711.68	4,152.59	4,610.14	4,660	2,508
หนองคาย	2,608,500	2,664,292	2,761,191	2,787,870	1,344,823	4,825.58	5,152.84	5,638.61	5,676	2,559
หนองบัวลำภู	349,136	376,066	385,359	381,416	191,384	350.35	395.37	418.29	408	178
บึงกาฬ	566,753	581,664	602,972	606,194	359,268	917.42	976.61	1,054.31	1,070	590

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2564

นอกจากนี้ พาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวของจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 สามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ 1) เครื่องบิน 2) รถไฟ 3) รถประจำทาง 4) พาหนะส่วนตัว และ 5) เรือ ซึ่งพบว่า

จังหวัดอุดรธานี มีพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทางหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่จะเลือกการเดินทางโดยใช้พาหนะส่วนบุคคล มีจำนวน 1,477,936 คน รองลงมาคือ เดินทางโดยรถประจำทาง จำนวน 546,663 คน เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน 511,420 และเดินทางโดยรถไฟจำนวน 223,599 คน ตามลำดับ

จังหวัดเลย ส่วนใหญ่เดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคลจำนวน 935,821 คน รองลงมา คือเดินทางโดยรถประจำทาง จำนวน 308,715 คน และเดินทางโดยเครื่องบินจำนวน 47,581 คน ตามลำดับ

จังหวัดหนองคาย ส่วนใหญ่เลือกเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคล จำนวน 882,633 คน รองลงมาคือ รถประจำทางจำนวน 357,733 คน และการเดินทางโดยรถไฟ จำนวน 66,078 คน ตามลำดับ

จังหวัดบึงกาฬ ส่วนใหญ่มีการเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคล จำนวน 234,123 คน รองลงมาคือ รถประจำทาง จำนวน 116,029 คน และการเดินทางอื่น ๆ (เรือ) จำนวน 1,142 คน

จังหวัดหนองบัวลำภู ส่วนใหญ่มีการเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคล จำนวน 123,946 คน รองลงมาคือ รถประจำทาง จำนวน 62,585 คน ตามลำดับดังตารางที่ 2-10

ตารางที่ 2-10 แสดงพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เครื่องบิน	รถไฟ	รถประจำทาง	พาหนะส่วนบุคคล	อื่นๆ(เรือ)
อุดรธานี	511,420	223,599	546,663	1,477,936	-
เลย	47,581	-	308,715	935,821	-
หนองคาย	-	66,078	357,733	882,633	14,755
หนองบัวลำภู	-	-	62,585	123,946	-
บึงกาฬ	-	-	116,029	234,123	1,142

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562)

2) สาธารณสุข / สุขภาพ

เขตสุขภาพที่ 8 ของจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬมีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งหมด 58 แห่ง มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง ได้แก่ รพศ.อุดรธานี และมีโรงพยาบาลทั่วไปโดยแบ่งเป็น ระดับ A ระดับ S ระดับ M1 ระดับM2 ระดับ F1 ระดับ F2 ระดับ F3 และ ระดับ P โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัดพบว่า

จังหวัดอุดรธานีมีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งหมด 21 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป 6 ระดับ แบ่งเป็นระดับ A = 1 แห่ง ระดับ M1 = 1 แห่ง ระดับ M2 = 4 แห่ง ระดับ F2 = 12 แห่ง และ F3 = 3 แห่ง และมีจำนวนเตียงตามกรอบรวมทั้งสิ้น 2,170 เตียง จำนวนเตียงจริง 2,418 เตียง

จังหวัดหนองบัวลำภูมีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งหมด 6 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป 3 ระดับ แบ่งเป็นระดับ S = 1 แห่ง ระดับ F1 = 2 แห่ง ระดับ F2 = 3 แห่ง และมีจำนวนเตียงตามกรอบทั้งสิ้น 543 เตียง จำนวนเตียงจริง 646 เตียง

จังหวัดหนองเลย มีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งหมด 14 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป 5 ระดับ แบ่งเป็นระดับ S = 1 แห่ง ระดับ M2 = 1 แห่ง ระดับ F2 = 10 แห่ง ระดับ F3 = 1 แห่ง และมีจำนวนเตียงตามกรอบทั้งสิ้น 960 เตียง เตียงจริง 1,150 เตียง

จังหวัดหนองคายมีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งหมด 9 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป 5 ระดับ แบ่งเป็นระดับ S = 1 แห่ง ระดับ M1 = 1 แห่ง ระดับ M2 = 1 แห่ง ระดับ F2 = 3 แห่ง ระดับ F3 = 3 แห่ง และมีจำนวนเตียงตามกรอบทั้งสิ้น 841 เตียง จำนวนเตียงจริง 978 เตียง

จังหวัดบึงกาฬมีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งหมด 8 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป 4 ระดับ แบ่งเป็นระดับ S = 1 แห่ง ระดับ M2 = 1 แห่ง ระดับ F2 = 5 แห่ง ระดับ F3 = 1 แห่ง และมีจำนวนเตียงตามกรอบทั้งสิ้น 480 เตียง เตียงจริง 681 เตียง รายละเอียดดังตารางที่ 2-11

ตารางที่ 2 - 11 แสดงหน่วยบริการรายจังหวัด จำแนกตามระดับหน่วยบริการ

ระดับ	อุดรธานี			หนองบัวลำภู			เลย			หนองคาย			บึงกาฬ		
	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนจริงตามกรอบ	จำนวนเตียงจริง	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนเตียงตามกรอบ	จำนวนเตียงจริง	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนเตียงตามกรอบ	จำนวนเตียงจริง	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนเตียงตามกรอบ	จำนวนเตียงจริง	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนจริงตามกรอบ	จำนวนเตียงจริง
A	1	1,100	1,134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S	-	-	-	1	303	352	1	450	541	1	350	390	1	200	285
M1	1	180	199	-	-	-	-	-	-	1	200	290	-	-	-
M2	4	440	487	-	-	-	2	150	173	1	120	113	1	120	116
F1	-	-	-	2	150	168				-	-	-	-	-	-
F2	12	420	530	3	90	126	10	330	406	3	90	105	5	150	248
F3	3	30	68	-	-	-	1	30	30	3	81	80	1	10	32
P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	21	2,170	2,418	6	543	646	14	960	1,150	9	841	978	8	480	681

ที่มา : สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 , 2563

จากข้อมูลบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียงของสำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีความพร้อมทางด้านสาธารณสุข/สุขภาพมากที่สุด โดยที่มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์มากที่สุด จำนวน 485 คน รองลงมา คือ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังบึงกาฬ โดยมีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ 200, 194 , 110 และ 96 คน ตามลำดับ ซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนเตียงจริง โดยจังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเตียงมากที่สุด 2,325 เตียง รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬและจังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีจำนวนเตียงเท่ากับ 1,088, 971 , 665, และ 627 ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-12

ตารางที่ 2-12 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8

จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนเตียงจริง	จำนวนแพทย์ (คน)
อุดรธานี	1,567,983	2,325	485
เลย	638,736	1,088	194
หนองคาย	517,435	971	200
หนองบัวลำภู	509,470	627	110
บึงกาฬ	422,042	665	96
รวม	**3,655,666**	**5,676**	**1,085**

ที่มา : โปรแกรม R8-HRMS สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 ณ 1 ต.ค.2563

3) สังคมและวัฒนธรรม

3.1) สังคม

กลุ่มจังหวัดภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายในพื้นที่ โดยในจังหวัดอุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ มีชาติพันธุ์ที่สำคัญ จำนวน 23 ชาติพันธุ์ ประกอบด้วย กลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มไทลาวหรือไต๋ลาว กลุ่มไทจัน-ไทญวน กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน กลุ่มคนไทย กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ กลุ่มคนเวียดนาม กลุ่มลาวพุงขาว กลุ่มคนจีน-ญวน กลุ่มคนไตรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

จังหวัดอุดรธานี ชาติพันธุ์แต่ละกลุ่มจะมีศาสนา ประเพณี และวัฒนธรรมแตกต่างกันไปตามแต่วิถีดั้งเดิมที่บรรพบุรุษได้ปฏิบัติ สืบทอดกันมา โดยประชากรในจังหวัดอุดรธานี สามารถจำแนกออกเป็นชนชาติต่าง ๆ ได้ 6 กลุ่มดังนี้ (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

1.กลุ่มไทพวน ส่วนหนึ่งอพยพมาจากเมืองไชยบุรี ทางตอนใต้ของเมืองหลวงพระบาง สำหรับไทพวนบ้านถ่อน บ้านหนองหัวคู บ้านพับ ดงหวาย นาคำ และบ้านผือ อพยพมาจากอำเภอบ้านหมี่ สนามแจง จังหวัดลพบุรี ตอนปลายรัชกาลที่ 3

2.กลุ่มภูไท มาจากฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง หลังกบฏเจ้าอนุวงศ์ มีวัฒนธรรมร่วมสมัยกับไท-ลาวอีสานเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่อีสานทั่วไป และที่อำเภอวังสามหมอ จังวัดอุดรธานี

3.กลุ่มไทลาว หรือไต๋ลาว ชนชาติเก่าแก่ที่เข้มแข็งเป็นชาวไต

4.กลุ่มไทจัน-ไทญวน นิยมเรียก เจ๊ก-แกว เป็นคนต่างชาติพันธุ์และวัฒนธรรม ที่อพยพหนีสงคราม ทุพภิกขภัย ฯลฯ มาสมัยรัชกาลที่ 3 เดิมเป็นชนกลุ่มน้อยที่ต้องต่อสู้ดิ้นรน แต่มีความขยันอดทน เชี่ยวชาญการค้าขาย จนกลายเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจ และการเมืองในปัจจุบัน (ส่วนหนังสือ “ความทรงจำในอดีต 67 ปี” ของพะนอ กำเนิดกาญจน์ ระบุว่า พ่อค้าคนจีน ส่วนมากจะเป็นชาวโคราช ขายของทุกอย่างเหมือนร้าน

รักสโตร์ หรือห้างสรรพสินค้า เป็นเจ้าของโรงเลื่อย โรงสี ส่วนชาวญวน มักเป็นช่างก่อสร้าง และทำหมูยอ แหนม และเมี่ยงญวนขาย)

5.กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน มักจะค้าขายผ้า แป้ง หวี น้ำมันใส่ผม และถั่ว

6.กลุ่มคนไทย จากภาคกลาง ส่วนใหญ่เป็นข้าราชการ

จังหวัดหนองคาย มีกลุ่มชาติพันธุ์สำคัญ 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ กลุ่มคนเวียดนาม (แผนพัฒนาจังหวัดหนองคายฉบับทบทวน , 2563) รายละเอียดความเป็นมาของแต่กลุ่มชาติพันธุ์มีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน เนื่องจากเดิมเป็นอาณาจักรล้านช้างจึงนับเป็นกลุ่มลาวล้านช้างด้วย แต่ถึงอย่างไร หน้าตา ผิวพรรณ สำเนียงการพูด ก็แตกต่างจากชาวลาว จึงน่าจะเรียกว่า “ไทอีสาน” ถือว่าเป็นกลุ่มชนที่มากที่สุดในจังหวัดหนองคาย

2. กลุ่มไทพวน มีถิ่นฐานเดิมจากเมืองพวน แขวงเชียงขวาง ประเทศลาว อาศัยอยู่ที่อำเภอศรีเชียงใหม่

3. กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ เป็นกลุ่มที่อพยพมาจากเมืองหลวงพระบาง และอำเภอด่านซ้าย จังหวัดเลย ปัจจุบันอยู่ที่อำเภอสังคมและอำเภอโพธิ์ตาก

4. กลุ่มคนเวียดนาม อพยพมาในสมัยสงครามอินโดจีน พร้อมๆ กับเจ้าเมืองจันทบุรีมาอยู่ที่อำเภอท่าบ่อ ตามประวัติศาสตร์เดิมมีกลุ่มคนที่เป็นชาติพันธุ์ต่างๆ อพยพมาที่จังหวัดหนองคาย มากกว่านี้ แต่ปัจจุบันไม่สามารถหาหลักฐานหรือสิ่งบอกเหตุว่าเป็นชนกลุ่มนั้นๆหรือไม่ เนื่องจากมีการกลมกลืนกันเป็นไทอีสานหมดแล้ว และมีบางส่วนที่เป็นกลุ่มคนที่อพยพมาจากจังหวัดอื่นๆ มาตั้งถิ่นฐานในอำเภอรัตนวาปี และอำเภอโพนพิสัย ซึ่งเรียกว่า “ไทครัว” เพราะในหมู่บ้านหนึ่งๆ จะมาจากหลากหลายจังหวัด และไม่สามารถสืบสานชาติพันธุ์ได้ และปัจจุบันได้กลมกลืนกับชาวบ้านที่อาศัยอยู่เดิมหมดแล้ว

จังหวัดหนองบัวลำภู มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายเช่นกัน ในพื้นที่มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญ 3กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มลาวพุงขาว กลุ่มคนจีน-ญวน กลุ่มคนไต รายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มลาวพุงขาว *(ล้านช้างเวียงจันทน์)* กลุ่มชนนี้เป็นชนพื้นเมืองเดิมที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกเมือง และเป็นกลุ่มใหญ่ของจังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีสัญลักษณ์การสักลายดำใต้สะเอวลงมาและมีกินหมาก ปัจจุบันกลุ่มชนพื้นเมืองดังกล่าวเป็นคนฟันขาว เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลในสมัย จอมพล ป. พิบูลสงคราม ห้ามประชาชนทั่วไปกินหมากและสักลายดำ

2.กลุ่มคนจีน-ญวน ลักษณะเป็นคนผิวขาวเหลือง อพยพมาจากมณฑลกวางตุ้ง ยูนหนาน ในสมัยรัชการที่ 4 ที่มีพระราชดำริให้คนจีนกระจายอยู่ตามหัวเมืองต่างๆ ในภาคอีสาน และภายหลังได้ย้ายเข้ามาอาศัยอยู่ในจังหวัดหนองบัวลำภู

3.กลุ่มคนไต กลุ่มชนนี้เป็นเผ่าไตหรือไท ซึ่งอพยพเข้ามาในเขตจังหวัดหนองบัวลำภูช่วงสงครามเดียนเบียนฟู (สงครามเวียดนาม - ฝรั่งเศส) ภายหลังสงครามสงบลงกลุ่มคนไตบางส่วนได้เดินทางกลับภูมิลำเนาเดิมและบางส่วนตั้งรกรากอยู่ที่จังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดเลย กลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายเช่นกัน ในพื้นที่มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญ 4 กลุ่ม ได้แก่ ชาวไทเลย ชาวไทดำ ชาวไทพวน ชาวไทใต้ (นางสาวแสงคำ สมหลู่ , 2561) รายละเอียดดังนี้

1.ชาวไทเลย กลุ่มชนนี้บ้านเป็นเรือนหลังใหญ่ ยกพื้นสูงมีระเบียงหรือชานยื่นออกมาหน้าเรือน มีเรือนครัวซึ่งส่วนใหญ่จะสร้างแยกต่างหากโดยมีชานต่อเชื่อมติดกัน สำหรับหลังคาของเรือนนอนมุงด้วยหญ้าคาหรือไม้แป้นเก็ด ฝาเรือน พื้นเรือนนิยมทำด้วยไม้แผ่นเรียกว่า ไม้แป้น ส่วนเสาจะใช้ไม้เนื้อแข็ง เป็นต้นๆ หรืออิฐก่อเป็นเสาใหญ่ มีบันไดไม้พาดไว้สำหรับขึ้นลง ส่วนเรือนครัวมุงด้วยหญ้าคา ฝาและพื้น จะนิยมทำด้วยฟากไม้ไผ่สับแผ่ออกเป็นแผ่น และเสาจะทำด้วยไม้เนื้อแข็งเช่นกัน

2.ชาวไทดำ อพยพมาจากแคว้นพวน ในประเทศลาวปัจจุบัน ซึ่งก่อนหน้านั้นอยู่ที่แคว้นสิบสองจุไท ซึ่งเป็นบ้านเกิดเดิมของชาวไทดำ ในอดีตแคว้นสิบสองจุไทเป็นเขตอาณาจักรสยาม ปัจจุบันอยู่ในประเทศเวียดนาม เมื่อปี พ.ศ. 2417 เมื่อพวกฮ่อยกกำลังมาตีเมืองเชียงขวาง ซึ่งเป็นหัวเมืองสำคัญในแคว้นพวน จึงได้เริ่มอพยพลงมาตามเส้นทางเรื่อยๆ จนได้มาพักที่บ้านน้ำก้อใหญ่ ตำบลน้ำก้อ อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ต่อมามีชาวไทยดำกลุ่มหนึ่ง ได้เดินทางข้ามแม่น้ำโขง ไปยังบ้านน้ำกุ่ม แขวงเวียงจันทน์ แต่ในขณะนั้นเขตเวียงจันทน์มีปัญหาการเจรจากับฝรั่งเศส ไทดำจึงข้ามแม่น้ำโขงกลับมาตั้งหมู่บ้านนาป่าหนาด ตำบลเขาแก้ว อำเภอเชียงคาน ซึ่งเป็นถิ่นฐานดั้งเดิม และถาวรจนถึงปัจจุบัน ที่หมู่บ้านนาป่าหนาด ตำบลเขาแก้ว อำเภอเชียงคาน เมื่อปี พ.ศ. 2438 มี 15 ครัวเรือน ปัจจุบันชาวไทดำ มีจำนวน 825 ครัวเรือน มีอาชีพส่วนใหญ่ทางการเกษตรกรรม

3.ชาวไทพวน ได้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานที่บ้านบุฮมและบ้านกลาง อำเภอเชียงคาน จากถิ่นฐานเดิมที่เมืองเตาไห หลวงพระบาง ประเทศลาว เมื่อครั้งพวกจีนฮ่อ กลา เวียง รุกรานเมืองเตาไห

4.ชาวไทใต้ อพยพมาจากภาคอีสานเข้ามาตั้งถิ่นฐานในจังหวัดเลย ส่วนใหญ่มาจากจังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดยโสธร เมื่อ พ.ศ. 2506 จะพบชาวไทใต้จำนวนมากที่อำเภอเอราวัณและอำเภอนาด้วง ภาษาพูด แตกต่างจากภาษาไทเลย เพราะได้สืบทอดมาจากถิ่นเดิมของตน เช่น ภาษาไทยอีสานภาษาถิ่นอุบล ภาษาไทยโคราช

จังหวัดบึงกาฬ กลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายเช่นกัน ในพื้นที่มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญ 6 กลุ่ม ได้แก่ ชาวลาว ชาวพวน ชาวภูไท ชาวญ้อ ชาวข่า ชาวแกว รายละเอียดดังนี้

1.ชาวลาว ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอำเภอเมืองบึงกาฬ ตำบลหอคำ ตำบลชัยพร ตำบลบึงกาฬ อำเภอปากคาด ตำบลนากั้ง เทศบาลตำบลปากคาด

2.ชาวพวน (ไทพวน) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอำเภอเมืองบึงกาฬ บ้านพันลำ บ้านแสนสำราญ บ้านเหล่าถาวร ตำบลวิศิษฐ์ ตำบลโนนสมบูรณ์ อำเภอปากคาด บ้านโสกแวง บ้านดงบังใต้ ตำบลหนองยอง

3.ชาวภูไท ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอำเภอศรีวิไล บ้านป่าแฝก ตำบลป่าแฝก เทศบาลตำบลศรีวิไล อำเภอพรเจริญ บ้านโพนแก้ว บ้านโนสวรรค์ บ้านนาซาว เทศบาลตำบลพรเจริญ อำเภอโซ่พิสัยบ้านโพนทอง ตำบลหนองพันทา บ้านห้วยทราย ตำบลโซ่พิสัย บ้านถ้ำเจริญ ตำบลถ้ำเจริญ ตำบลศรีชมพู อำเภอปากคาด บ้านหนองยอง

4.ชาวญ้อ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอำเภอเมืองบึงกาฬ ตำบลชัยพร อำเภอบุ่งคล้า อำเภอเซกา อำเภอบึงโขงหลง

5.ชาวข่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอำเภอโซ่พิสัย บ้านโพธิ์ บ้านกลาง ตำบลศรีชมพู

6.ชาวแกว ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มในอำเภอเทศบาลเมืองบึงกาฬเทศบาลตำบลปากคาด

2) วัฒนธรรมและประเพณี

จังหวัดอุดรธานี มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1. งานเฉลิมฉลองวันก่อตั้งเมืองอุดร อ.เมือง การก่อตั้งจังหวัดอุดรธานี มีความเป็นมานับตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงประจักษ์ศิลปาคมเป็นแม่ทัพใหญ่ยกทัพขึ้นไปปราบพวกฮ่อที่ก่อการกบฏ ส่องสุมกำลังปล้นสะดมชาวบ้านที่เมืองหนองคาย มณฑลลาวพวน ในปี พ.ศ. 2428 จนกระทั่งในปี 2436 (กรณี ร.ศ. 112) ไทยเกิดกรณีพิพาทพรมแดนหกับฝรั่งเศสซึ่งปกครองดินแดนฝั่งขวาแม่น้ำโขงในขณะนั้น เป็นเหตุให้ต้องย้ายกองบัญชาการมณฑลลาวพวนจากเมืองหนองคายถอยร่นลงมาถึงบ้านเดื่อหมากแข้งซึ่งมีชัยภูมิเหมาะสม อุดมสมบูรณ์ ด้วยห้วยหนองคลองบึงพระองค์จึงทรงตั้งกองบัญชาการและสร้างบ้านแปลงเมืองขึ้นใหม่ ณ ที่แห่งนี้ และถือเอา วันที่ 18 มกราคม 2436 เป็นวันก่อตั้งเมืองนับแต่นั้นเป็นต้นมา งานเฉลิมฉลองวันก่อตั้งเมืองอุดร ดุถูกบันทึกเป็นสถิติโลก กินเนสส์ เวิลด์ เรคคอร์ด (Guinness world record) ว่ามีคนมารำบวงสรวง”Largest Thais Dance” รอบๆอนุสาวรีย์กรมหลวงประจักษ์ศิลปาคมนับเป็นจำนวนมากที่สุดในโลกเมื่อ ปี พ.ศ. 2557 (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

2. งานประเพณีบุญกุ้มข้าวใหญ่ อ.ประจักษ์ศิลปาคม เป็นงานประเพณีทำบุญของชาวอีสาน หลังจากการเก็บเกี่ยวข้าวในนาแล้ว ซึ่งจะอยู่ระหว่างเดือนยี่ถึงเดือนสาม (เดือนกุมภาพันธ์) โดยชาวนาทุกคนจะร่วมกันเป็นเจ้าภาพ “การทำบุญกุ้มข้าวใหญ่” ก็คือ การทำบุญด้วยข้าวเปลือกเพื่อถวายให้แก่วัดนอกจากใช้บริโภคในวัดแล้วยังแปรไปเป็นกองทุนเพื่อทำนุบำรุงพระพุทธศาสนาต่อไป สำหรับจังหวัดอดุรธานี อ. ประจักษ์ศิลปาคมร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดงานบุญกุ้มข้าวใหญ่ และทำพิธีรับขวัญข้าว บูชาพระแม่โพสพ ซึ่งถือเป็นขวัญและกำลังใจให้กับชาวนา (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

3. งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง ตั้งอยู่ที่บ้านเชียง ตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นแหล่งประวัติศาสตร์สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภูมภาคเอเชียอาคเนย์ กรมศิลปากรได้ทำการสำรวจขุดค้นแหล่งโบราณคดีบ้านเชียงจากหลักฐานต่างๆ พบว่าบ้าน

เชียงเป็นแหล่งโบราณคดีสมัยก่อนประวัติศาสตร์ และองค์การยูเนสโก (UNESCO) ได้จดทะเบียนให้แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง เป็นมรดกโลกทางประวัติศาสตร์ เมื่อเดือนธันวาคม 2535 และรวบรวมหลักฐานทางโบราณคดีต่างๆ ไว้ใน ‘พิพิธภัณฑ์แห่งชาติบ้านเชียง” พร้อมห้องนิทรรศการแสดงอย่าง นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา “งานมรดกโลกบ้านเชียง” ได้จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีและเป็นโอกาสที่เชิญประเทศเพื่อนบ้านมาร่วมกิจกรรมด้วย อาทิ กิจกรรม 7 Amazing in Ban Ching ชมพิพิธภัณฑ์บ้านเชียง ชมขบวนแห่และการแสดงศิลปะวัฒนธรรมบนเวทีจาก สปป.ลาวและเวียดนาม สัมผัสวิถีชีวิตและชิมอาหารพื้นบ้านไทพวน รับประทานอาหารพื้นบ้านชุดโฮมพาแลง (คล้ายขันโตก) และชมการแสดงแสงสี นับเป็นงานใหญ่งานนึงของจังหวัด ส่วนใหญ่จะจัดงานช่วงเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี(แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

4. งานมะม่วงแฟร์ อ.หนองวัวซอ อำเภอหนองวัวซอ มีพื้นที่ปลุกมะม่วงเป็นอันดับ 1 ของจังหวัดอุดรธานี ปลูกทั้งหมด 5,693 ไร่เกษตรกร 431 ครัวเรือนผลผลิตทั้งในและนอกฤดูประมาณ 3,539 ตันต่อปี มูลค่าประมาท 130 ล้านบาท สินค้าเด่น เช่น มะม่วงน้ำดอกไม้สีทอง น้ำดอกไม้เบอร์ 4 และเขียวเสวย ที่ปลูกและส่งออกโดยเฉพาะ อาจกล่าวได้ว่าอุดรธานีส่งออกมะม่วงเป็นอันดับหนึ่งของภาคอีสานก็ว่าได้ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและท่องเที่ยวของจังหวัด จึงได้จัดงานประเพณีในงานกาชาดมะม่วงแฟร์ (ของดีหนองวัวซอ) ที่อำเภอหนองวัวซอทุกปี ทุกเดือนมีนาคม และร้านค้าจำหน่ายมะม่วงหลากหลายพันธุ์ เพื่อเชิญชวนชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางมาชมงาน(แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

5. งานวันสงกรานต์ อ.เมือง วันที่ 13 เมษายนของทุกปี เป็นวันเปลี่ยนผ่านจากราศีมีนเข้าสู่ราศีเมษ ตามประเพณีไทยจะถือว่าเป็น “วันสงกรานต์” หรือเรียกว่า “วันปีใหม่ของไทย” โดยจัดเป็นเทศกาลประจำปีทั่วประเทศไทย ประเพณีสงกรานต์ ปกติมีทั้งหมด 3 วัน คือเริ่มตั้งแต่วันที่ 13 -15 เมษายน มีความหมายเพราะเป็น “วันกลับบ้าน” ลูกหลานที่ทำงานต่างถิ่นจะพากันกลับบ้านมาพร้อมหน้าพร้อมตากัน ร่วมกันทำบุญเพื่อระลึกถึงบรรพบุรุษที่ล่วงลับไปแล้ว และการรดน้ำดำหัวจากผู้อาวุโสที่เคารพนับถือ รวมถึงการเล่นสาดน้ำกันในกลุ่มยาติพี่น้องและเพื่อนฝูง สร้างความชุ่มฉ่ำและสนุกสนานในเดือนที่มีอากาศร้อนมากที่สุดเทศกาลวันสงกรานต์ในจังหวัดอุดรธานี ปิดให้ถนนเทศา ริมหนองประจักษ์ศิลปาคมให้เป้นสถานที่ทำบุญตกบาตร สรงน้ำพระ รดน้ำขอพรจากผู้สูงอายุ และจัดเป็นถนนอาหารรวมทั้งจัดให้มีเวทีการแสดง ลานหน้าสถานีดับเพลิง เปิดโซนนิ่งเล่นน้ำสงกรานต์บนถนนสายนี้ พร้อมชมขบวนแห่ตระการตา นับเป็นเทศกาลใหญ่ที่ไม่ควรพลาด (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

6.งานประเพณีชนสามเผ่าชาวศรีธาตุ อ.ศรีธาตุ จังหวัดอุดรธานีเป็นแหล่งรวมอารย ธรรมจากคนหลาชาติพันธุ์ หนึ่งในงานประเพรีที่ไม่ควรพลาดซึ่งจัดขึ้นที่อำเภอศรีธาตุ เนื่องจากเป็นที่อยู่อาศัย ของชนเผ่าผู้ลาว ผู้ไทยและย้อ มานับตั้งแต่บรรพบุรุษ หลังจากมรการตั้งเป็นอำเภอศรีธาตุเมื่อราวปี 2516 อำเภอได้ฟื้นฟูประเพณีชนสามเผ่าให้เป็นงานระดับอำเภอ เพื่อเชิญชวนนักท่องเที่ยวเข้ามาศึกษาวัฒนธรรมของ ชนสามเผ่า

ดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีการรำบวงสรวงศาลหลักเมืองศรีธาตุ ด้วยนางรำนับร้อยคน เป็นงานใหญ่ใน วันสถาปนาอำเภอศรีธาตุเป็นประเพณีทุกปี จัดขึ้นช่วงปลายเดือนเมษายนของทุกปี (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

7. งานแห่บุญบั้งไฟ อ.เพ็ญ อ.ศรีธาตุ อ.กู่แก้ว งาน “ประเพรีบุญบั้งไฟ” ช่วงกลางเดือน 6 ของทุกปี (ราวเดือนพฤษภาคม) ซึ่งถือ เป็นเอกลักษณ์ของภาคอีสาน จัดขึ้นในหลายจังหวัด หลายอำเภอ ที่จังหวัดอุดรธานี อ.เพ็ญ ถือเป็นงานประเพณี วัฒนธรรมประจำท้องถิ่น ในอดีตเคยมีการแข่งขันบั้งไฟล้าน บั้งไฟแสน บั้งไฟหมื่น แตกต่างตามขนาดของบั้งไฟ ปัจจุบันเหลือแต่ประเพณีแห่บั้งไฟ เนื่องจากเป็นอันตรายต่อชีวิตมากขึ้นสืบเนื่องมาจากการขอแก้บนด้วยบั้งไฟ ในเทศกาลครั้งนี้ สีสันภายในงานคือการประกวดบั้งไฟของอำเภอต่างๆ นั่นเอง (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

8. งานแข่งเรือ อ.กุมภวาปี เทศกาลออกพรรษา (เดือนตุลาคม) จะมีงานประเพณีที่สืบทอดกันมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันของชาวอีสาน มี ความเชื่อว่าพญานาคจุดขึ้นมาเพื่อเป็นพุทธบูชาต่อพระพุทธเจ้า ที่เสด็จลงมาจากสวรรค์ชั้นดาวดึงส์ หลังจากที่ ไปโปรดพระมารดาในช่วงเข้าพรรษาเป็นเวลา 3 เดือน ทั้งเมืองมนุษย์ สวรรค์ และเมืองบาดาล ต่างก็สาธุการจัด งานสมโภช ในวันออกพรรษา ขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 ของทุกปี งานบั้งไฟพญานาคที่ริมแม่น้ำโขงจึงเป็นที่โด่งดัง โดยเฉพาะสถานที่ที่ผูกพันกับตำนานพญานาคอีกหลายแห่งในจังหวัดอุดรธานีเช่นเดียวกัน ที่ อ.กุมภวาปี บริเวณลำน้ำปาว อบจ. และเทศบาลอำเภอกุมภวาปีร่วมกันจัดงานประเพณีแข่งขันเรือยาว ชิงถ้วยพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เป้นประเพณีทุกปี เพื่อเป็นการส่งเสริมอนุรักษ์สืบสาน ประเพณี วัฒนธรรมอันดีงามของท้องถิ่น (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

9.งานประเพณีโคมลมลอยฟ้า ผ้ามัดหมี่ย้อมคราม อ.พิบูลรักษ์ งานประเพณีโคมลมลอยฟ้า ผ้ามัดหมี่ย้อมคราม อ.พิบูลรักษ์เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นเชื่อว่าการปล่อยโคม ลมในช่วงหลังวันออกพรรษาแล้ว (ราวเดือนพฤศจิกายน) หมายถึงส่งเทวดาอารักษ์เหล่านั้นกลับคืนสู่สวรรค์ อีกความหมายหนึ่ง ถือเป็นการปล่อยทุกข์ โศก อัปมงคลต่างๆ ให้ลอยไปกับโคมลมด้วย นอกจากประเพณี การละเล่นโคมลมแล้ว ในงานยังจัดแสดงผ้ามัดหมี่ย้อมครามเนื่องจาก อ.พิบูลรักษ์ เป็นแหล่งผลิตผ้ามัดหมี่ย้อม ครามเป็นสินค้าโอท็อปดาวเด่นของอำเภออีกด้วย(แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

10. งานทุ่งศรีเมือง งานนิทรรศการผ้าพื้นเมือง GMS Fabric Expo งานประจำปีทุ่งศรีเมือง และงานกาชาดจังหวัดอุดรธานี เพื่อสืบสานวัฒนธรรมประเพณี เอกลักษณ์วัฒนธรรมของดีอุดรธานี การแสดงผลงานของส่วนราชการ การแสดงและจำหน่ายสินค้าและ ผลิตภัณฑ์ชุมชนจาก 20 อำเภอ ชมขบวนแห่บายศรีวัฒนธรรมดีศรีอุดร จัดงานธิดาผ้าหมี่ขิด นอกจากนี้ยังมี ขบวนแห่ของหน่วยงานราชการและสถานศึกษาพร้อมกับการแสดงและการละเล่นมังกรทอง ขบวนแห่สิงโต ขบวนแห่ล้อโก้ว และเอ็งกอ ของศาลเจ้าปู่-ย่า ซึ่งเป็นสถานที่เคารพของชาวไทยเชื้อสายจีนในพื้นที่จังหวัด อุดรธานี ในโอกาสเดียวกัน บางปีรวมเอางานนิทรรศการ GMS Fabric Expo เพื่อส่งเสริมผลิตภัณฑ์ผ้า พื้นเมืองจากภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านด้วย

อย่างไรก็ตาม “งานทุ่งศรีเมือง” จะจัดขึ้นเดือน ธันวาคมของทุกปี ส่วนงาน GMS มุ่งส่งเสริมผ้าพื้นเมืองจะจัดขึ้นในเดือนถัดไป(แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีฉบับทบทวน , 2563)

2.จังหวัดหนองคาย มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1. งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อและงานกาชาดจังหวัดหนองคาย งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อตั้งอยู่ด้านหลังของสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เป็นอนุสาวรีย์ ที่บรรจุอัฐิของเหล่าทหารที่เสียชีวิตในการปราบฮ่อ (พวกจีนที่ก่อการกบฏเพื่อล้มล้างราชวงศ์แมนจู) ซึ่งยกทัพมารุกรานมณฑลลาวพวนหนองคายเมื่อ ร.ศ. 105 (พ.ศ. 2429) โดยกรมหลวงประจักษ์ศิลปาคมมีรับสั่งให้จัดสร้างอนุสาวรีย์ขึ้น ต่อมาในปี 2492 จังหวัดหนองคายได้รับงบประมาณการบูรณปฏิสังขรณ์อนุสาวรีย์ปราบฮ่อ เพื่อให้เป็นอนุสรณ์ของวีรบุรุษผู้หาญกล้าของแผ่นดินและประเทศชาติอันเหมาะสม คณะกรรมการจังหวัดหนองคายจึงได้ย้ายสถานที่ก่อสร้างปราบฮ่อมาสร้างใหม่อย่างโดดเด่นเป็นสง่าอยู่ที่บริเวณหน้าศาลากลางหลังเก่า และมีคำจารึกที่อนุสาวรีย์ทั้ง 4 ทิศทั้งภาษาไทย จีน ลาว และอังกฤษ ปัจจุบันจังหวัดหนองคายจะกระทำพิธีบวงสรวงดวงวิญญาณนักรบไทยที่เสียสละชีวิตในการปราบฮ่อ พร้อมกับมีการแสดง แสง สี เสียง ตำนานสงครามปราบฮ่อ มหรสพต่างๆ เฉลิมฉลองสมโภชตลอด 10 วัน 10 คืน ในระหว่างวันที่ 5 - 13 มีนาคม ของทุกปีณ บริเวณอนุสาวรีย์ปราบฮ่อ ภายในงานจะมีการแสดงและการละเล่น มีการแสดงประกอบแสง สี เสียง “ตำนานสงครามปราบฮ่อ” มีการออกร้านจำหน่ายสินค้าราคาถูกมากมาย(แผนพัฒนาจังหวัดหนองคายฉบับทบทวน , 2562)

2. งานนมัสการหลวงพ่อพระใส วัดโพธิ์ชัย และงานมหาสงกรานต์ อีสานหนองคาย มีการจัดงานช่วงวันสงกรานต์ในเดือนเมษายนของทุกปี ณ บริเวณวัดโพธิ์ชัย อำเภอเมืองหนองคาย โดยมีการอันเชิญหลวงพ่อพระใสและพระพุทธรูปสำคัญจากวัดต่างๆ เข้าขบวนแห่รอบตัวเมืองหนองคาย เพื่อให้ประชาชนได้สรงน้ำและนมัสการ ซึ่งผู้คนทั้งสองฟากฝั่ง สปป.ลาว คนไทยและชาวต่างชาติจะหลั่งไหลมาร่วมพิธีมืดฟ้ามัวดิน ในงานจะมีการบำเพ็ญบุญตลอด มีมหรสพให้พุทธศาสนิกชนชมฟรีตลอดงาน และเช้าวันที่ 18 เมษายน จะอันเชิญหลวงพ่อพระใสขึ้นสู่แท่นประดิษฐานถาวรภายในพระอุโบสถเพื่อให้พุทธศาสนิกชนทั่วไปได้กราบไหว้บูชาทุกวันตลอดทั้งปี (แผนพัฒนาจังหวัดหนองคายฉบับทบทวน , 2562)

3. งานบุญบั้งไฟ ในช่วงเดือน 6 (พฤษภาคม) ของทุกปี มีการแข่งขันบั้งไฟเพื่อบูชาพญาแถนหรือเทวดาเพื่อขอฝน งานวัดที่บริเวณวัดโพธิ์ชัย ส่วนบริเวณจุดบั้งไฟจะจัดที่สนามห่างจากวัดโพธิ์ชัยไปประมาณ 10 กิโลเมตร(แผนพัฒนาจังหวัดหนองคายฉบับทบทวน , 2562)

4. งานประเพณีออกพรรษาและเทศกาลบั้งไฟพญานาค บั้งไฟพญานาค เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะเวลาพลบค่ำ ในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 ในวันออกพรรษาของทุกปี (เดือนตุลาคม) พบเห็นได้ตลอดแนวอำเภอที่ติดกับลำน้ำโขง เช่น อำเภอโพนพิสัย รัตนวาปี ศรีเชียงใหม่ ท่าบ่อ และสังคม บั้งไฟพญานาคเป็นลูกไฟมีสีแดงอมชมพู ซึ่งเชื่อกันว่าเป็นบั้งไฟของพญานาคที่เมืองบาดาล ในวันออกพรรษาจะมีผู้สนใจเดินทางมาชมเป็นจำนวนมาก และจะจัดงานในช่วงวันออกพรรษาเดือนตุลาคมของทุกปี ณ วัดลำน้ำโขงจากท่าน้ำ

วัดลำดวน ในงานจะมีการแสดง แสง สี เสียง เปิดตำนานบั้งไฟพญานาค (แผนพัฒนาจังหวัดหนองคายฉบับทบทวน , 2562)

5. งานตักบาตรเทโวและแข่งเรือมิตรภาพไทย-ลาว จัดขึ้นในเทศกาลออกพรรษาของทุกปี โดยในช่วงเช้าประชาชนจะมาร่วมตักบาตร ในช่วงกลางวันจะมีการแข่งขันเรือยาวในลำน้ำโขงระหว่างไทยและลาว โดยผลัดกันเป็นเจ้าภาพ (แผนพัฒนาจังหวัดหนองคายฉบับทบทวน , 2562)

3.จังหวัดหนองบัวลำภู มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราชและงานกาชาดจังหวัด เป็นงานประจำปีของจังหวัดหนองบัวลำภูจัดขึ้นระหว่างวันที่ 18 - 27 มกราคมของทุกปีมีระยะเวลา 10 วัน กิจกรรมที่สำคัญ พิธีบวงสรวงสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ในวันที่ 18 มกราคม มีขบวนแห่ทางศิลปะวัฒนธรรมของ ท้องถิ่น การฟ้อนรำแสดงการละเล่นแบบสมัยก่อน การออกร้านค้าของอำเภอต่าง ๆ และกิจกรรมงานกาชาดต่างๆ และการประกวดธิดากาชาดประจำปี (แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภูฉบับทบทวน , 2563)

2.งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณ เป็นงานประจำปีของชาวอำเภอนาวัง จัดขึ้นระหว่างวันที่ 12 -14 เมษายนของทุกปี กิจกรรมที่สำคัญ ได้แก่ การทำบุญตักบาตร พิธีรดน้ำดำหัว การประกวดร้องเพลง การประกวดนางสงกรานต์ (เทพีนางผมหอม) และการประกวดผลิตผลทางการเกษตร (แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภูฉบับทบทวน , 2563)

3. งานประเพณีสงกรานต์เป็นงานประเพณีท้องถิ่นของจังหวัด จัดขึ้นในวันที่ 13 เมษายนของทุกปี กิจกรรมที่สำคัญ ได้แก่ การทำบุญตักบาตร การประกวดความสวยงามของรถขบวนแห่และนางสงกรานต์ การฟ้อนรำตามจังหวะดนตรีแบบอีสานการสรงน้ำพระ การรดน้ำขอพรผู้ใหญ่ผู้สูงอายุ และการเล่นสาดน้ำผู้คนทั่วไป (แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภูฉบับทบทวน , 2563)

4. งานบุญบั้งไฟเป็นงานประเพณีท้องถิ่นของจังหวัด มีการประกวดรถขบวนแห่บั้งไฟซึ่งประดับตกแต่งอย่างสวยงามการแข่งขั้นจุดบั้งไฟจะจัดขึ้นภายในเดือน 6 หรือเดือนพฤษภาคมของทุกปี (แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภูฉบับทบทวน , 2563)

5.งานประเพณีลอยกระทง เป็นงานประจำปีท้องถิ่นที่ยึดถือปฏิบัติสืบเนื่องมาแต่โบราณ จัดขึ้นในวันขึ้น 15 ค่ำ หรือวันเพ็ญเดือนสิบสอง ของทุกปี มีกิจกรรมที่สำคัญ เช่น การประกวดขบวนแห่กระทงและนางนพมาศ การจัดทำกระทงตกแต่งด้วยวัสดุสี ต่างๆ และประดับด้วยไฟแสงสีโชว์กลางน้ำ มีการเปิดเพลงลอยกระทงเพิ่มบรรยากาศในช่วงงาน การจุดพลุดอกไม้ไฟ และการจุดโคมไฟลอยขึ้นสู่ท้องฟ้า การลอยกระทงและอธิษฐานขอสิ่งที่ตนปรารถนา ลอยเพื่อการสะเดาะเคราะห์ หรือลอยเพื่อขอขมาน้ าที่มนุษย์ได้ทิ้งสิ่งปฏิกูลลงในน้ำตามความเชื่อของแต่ละคน (แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภูฉบับทบทวน , 2563)

6.งานสัปดาห์เที่ยวหอยหิน กินลำไย จัดเป็นประจำทุกปีเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระจายรายได้มาสู่ท้องถิ่น จัดขึ้นที่บริเวณลานค้าชุมชน ตลาดห้วยเดื่อ และพิพิธภัณฑ์ฟอสซิลและหอยหิน 150 ล้านปี ตำบลโนนทัน อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีกิจกรรมที่น่าสนใจคือ การแข่งขันกีฬาพื้นบ้าน กิจกรรมท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ตลาดนัดจำหน่ายผลไม้ เช่น ลำไย ขนุน การจัดจำหน่ายสินค้าของที่ระลึก การเที่ยวชมอุทยานหอยหิน 150ล้านปี และ การประกวดอาหารพื้นบ้าน เป็นต้น (แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภูฉบับทบทวน , 2563)

4.จังหวัดเลย มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.งานไม้ดอกเมืองหนาว อำเภอภูเรือ เทศกาลทะเลหมอก ดอกไม้งาม บานสะพรั่งทั้งภูเรือ (งานไม้ดอกเมืองหนาว อำเภอภูเรือ) ในช่วงวันส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ประมาณวันที่ 31 ธันวาคม - 3 มกราคม ของทุกปี มีการออกร้านแสดงไม้เมืองหนาว ขบวนแห่รถบุปผาชาติ การประกวดไม้ดอกไม้ประดับเมืองหนาวงานราตรีแม่คะนิ้ง ลีลาศโต้ ลมหนาวและการจำหน่ายพืชผลทางการเกษตรของอำเภอภูเรือ (พันพัสษา พาหา , 2561)

2. งานประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขน จัดขึ้นที่อำเภอด่านซ้าย ช่วงเดือน 8 หากปีใดเป็นอธิกมาสก็จะเลื่อนไปเดือน 8 หลังมีกาแห่ผีตาโขนในงานบุญหลวง ซึ่งเป็นงานบุญใหญ่ประจำปีของท้องถิ่นการละเล่นผีตาโขนในวันแรกจะมีพิธีแห่พระอุปคุตจากลำน้ำหมันมาที่วัดโพนชัยวันที่สองมีการแห่เข้าเมืองและผู้เล่นจะนำเครื่องผีตาโขนไปโยนทิ้งแม่น้ำหมันจากนั้นเวลาค่ำจะมีการเทศน์มหาชาติถึง 13 กัณฑ์

3. งานกาชาดดอกฝ้ายบานมะขามหวานเมืองเลย จัดขึ้นบริเวณสนามหน้าศาลากลางจังหวัดเลย ประมาณวันที่ 1 - 9 กุมภาพันธ์ ของทุกปี ใ นงานจะมีขบวนแห่จากอำเภอต่างๆ การแสดงศิลปะวัฒนธรรมวันแรกของงานจะมีขบวนแห่จากอำเภอต่างๆ ที่ประดับตกแต่งรถด้วยผลิตภัณฑ์จากฝ้าย ซึ่งรถแต่ละคันจะมีเทพีนั่งประดับมาด้วย ส่วนบริเวณจัดงานจะมีการออกร้านของหน่วยงานราชการต่าง ๆ การประกวดนางสาวไทเลยและมหรสพอื่นๆ อีกมากมาย (พันพัสษา พาหา , 2561)

4.งานนมัสการพระธาตุศรีสองรัก จัดขึ้นทุกๆปี ในวันเพ็ญเดือน 6 ภายในงานเริ่มจากพิธีบูชาพระธาตุโดยมีเจ้ากวน นางเทียม แสน นางแต่ง และ ชาวบ้านจัด เครื่องเซ่น ประกอบด้วยกระทงใหญ่1 กระทงและกระทงน้อย 8 กระทง พิธีจะต้องทำก่อนเพลเมื่อเสร็จพิธีก็ยกกระทงใหญ่ไปลอยน้ำส่วนกระทงน้อยยกไปบูชาตามริมวัด เสร็จจากพิธีบูชาพระธาตุเป็นพิธีสรงธาตุโดยประชาชนเอาน้ำอบน้ำหอมใส่ขันแล้วเอาดอกไม้จุ่มชัดไปรอบๆองค์พระธาตุ ผู้ชายให้เข้าไปในกำแพงแก้วรอบองค์พระธาตุ มีเจ้ากวนเป็นหัวหน้านำสรงส่วนหญิงนำโดยนางเทียมจะสรงใส่กำแพงแก้วรอบนอกองค์พระธาตุเท่านั้น (พันพัสษา พาหา , 2561)

5.งานประเพณีออกพรรษาที่เชียงคาน มีกิจกรรมประเพณีที่สำคัญ อาทิ เช่น การแสดงศิลปะวัฒนธรรมพื้นบ้าน ขบวนแห่ปราสาทผึ้ง การแข่งขันเรือยาว การไหลเรือไฟ ผาสาดลอยเคราะห์ การแข่งขันฟุตบอลเชียงคานคัพ การแข่งขันเรือยาว เพื่อเชื่อสัมพันธ์ไมตรีระหว่างอำเภอเชียงคาน และเมืองชะนะ

คาน แขวงเวียงจันทร์ สาธารณะรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีการจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ มีขบวนของดีจากตำบลต่างๆจากคุ้มวัดในเขตเทศบาลตำบลเชียงคานและหมู่บ้านวัฒนธรรมในพื้นที่ (พันพัสษา พาหา , 2561)

5.จังหวัดบึงกาฬ มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.งานวันสงกรานต์ ช่วงเดือนเมษายนของทุกปี จะมีการจัดขบวนแห่จากคุ้มวัดต่างๆ เช่น วัดคุ้มเหนือ วัดคุ้มกลาง วัดคุ้มใต้ เป็นต้น เข้าร่วมในประเพณีสงกรานต์ และประชาชนจะทรงน้ำพระตามขบวนแห่ต่างๆ บรรยากาศเต็มไป ด้วยความสุนกสนาน และเป็นการคลายร้อนให้กับประชาชนทั่วไป รวมทั้งมีการจัดการแข่งขันกีฬาพื้นบ้าน เช่น ชักเย่อ วิ่งกระสอบและการแข่งขันส้มต า แข่งขันเก็บขยะรักษาความสะอาด ซึ่งเป็นกิจกรรมในการ จัดงานประเพณีสงกรานต์ ของเทศบาลตำบลบึงกาฬ (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน, 2560)

2.งานบุญบั้งไฟ จะจัดขึ้นในช่วงเดือนพฤษภาคมของทุกปีซึ่งประเพณีบุญบั้งไฟ เป็นประเพณีดั้งเดิมของชาวอำเภอบึงกาฬ โดยเป็นการส่งเสริ ม ประเพณีศิลปะวัฒนธรรมของท้องถิ่นและช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ของอำเภอบึงกาฬ โดยจะมีขบวนแห่บั้งไฟของชุมชนต่างๆ ใน เทศบาลตำบลบึงกาฬ เช่น ชุมชนบึงกาฬกลาง ชุมชนบึงกาฬใต้ ชุมชนบึงกาฬเหนือ ชุมชนศรีโสภณ และชุมชนวิศิษฐ์โดยเทศบาลจัด ให้มีการประกวดขบวนแห่เชิ้งบั้งไฟทุกปี (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน, 2560)

3.งานแห่เทียนพรรษา งานแห่เทียนพรรษาเป็นงานประจำปีของจังหวัด ในช่วงเทศกาลเข้าพรรษา โดยหล่อเทียน พรรษาและประดับตกแต่งเทียนอย่างสวยงาม มีการจัดขบวนแห่ประกวด (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน, 2560)

4.ประเพณีแข่งเรือยาว จังหวัดบึงกาฬ จัดขึ้นในช่วงเดือนกันยายนของทุกปี ซึ่งเป็นช่วงที่แม่น้ำโขงมี มากโดยการแข่งขันเรือยาว ประเพณีนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ 1. เรือยาวประเภทท้องถิ่นก าหนดฝีพายตั้งแต่ 45-55 ฝีพาย 2. เรือยาวเล็กก าหนดฝีพายตั้งแต่ 15 - 25 ฝีพาย โดยมีผู้เข้าร่วมการแข่งขันจำนวนมากมาย ทั้งมาจาก ต่างจังหวัด สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เวียดนาม เข้ามาร่วมการ แข่งขันด้วย (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน, 2560)

5.งานบั้งไฟพญานาค งานบั้งไฟพญานาค จัดขึ้นในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 (วันออกพรรษา) ของทุกปีเป็น ปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่มีลักษณะเป็นลูกไฟสีแดงอมส้ม ผุดขึ้นจากแม่น้ าโขงตลอดแนว ซึ่งจะเกิดขึ้นที่ , บึงกาฬ, บึงโขงหลง (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน, 2560)

6.งานลอยกระทง ประเพณีลอยกระทง เป็นวันสำคัญวันหนึ่งของชาว ไทย ตรงกับวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 12 ตามปฏิทินจันทรคติไทย ตาม ปฏิทินจันทรคติล้านนา “มักจะ” ตกอยู่ในราวเดือนพฤศจิกายน ประเพณีนี้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นการสะเดาะเคราะห์และขอขมาต่อพระแม่คงคา บางหลักฐานเชื่อว่าเป็นการบูชารอยพระพุทธบาทที่ริมฝั่งแม่น้ำมันทามหานที และบางหลักฐานก็ว่าเป็นการบูชาพระอุปคุตอ รหันต์หรือ 51 พระ

มหาสาวกสำหรับประเทศไทยประเพณีลอยกระทงได้ก าหนดจัดในพื้นที่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณ ที่ติดกับแม่น้ำ ลำคลอง หรือแหล่งน้ำต่าง ๆ ซึ่งแต่ละพื้นที่ก็จะมีเอกลักษณ์ที่น่าสนใจแตกต่างกันไป ทุก ๆ ปี สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาหนองคาย เขต 3 และโรงเรียนในสังกัด ได้ร่วมสืบสาน และอนุรักษ์ประเพณีดังกล่าว เป็นประจำ โดยในปีนี้ได้ประดิษฐ์กระทงที่ท าจากวัสดุที่เป็นธรรมชาติ เช่น ดอกไม้ และ ใบตอง ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดภาวะโลกร้อน พร้อมทั้งได้ส่งนางนพมาศเข้าประกวดเป็นปีแรก ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งในการมีส่วนร่วมกับหน่วยงาน ชุมชน และเป็นการสืบสานวัฒนธรรม และประเพณีอันดีงามของไทย (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน , 2560)

7.งานขึ้นปีใหม่ ในคืนวันที่ 31 ธันวาคม ผู้คนต่างมาร่วมทำบุญทางวัดต่างๆ จะมีการฟังเทศน์ฟังธรรม เมื่อเวลาเที่ยงคืนก็จะมีการรดน้ำมนต์มีการผูกข้อต่อแขนกัน เพื่อเป็นการเสริมสิริมงคลให้กับตนเองและครอบครัว ตอนเช้าจะมีการทำบุญตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่ (แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ฉบับทบทวน , 2560

3.2) ข้อมูลงานหัตถกรรม 5 จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีสินค้าพื้นบ้าน OTOP และสินค้าหัตถกรรมดังตารางที่ 2-13

ตารางที่ 2- 13 แสดงข้อมูลสินค้างานหัตถกรรมจังหวัดอุดรธานี สินค้าพื้นบ้าน OTOP ใน 5 จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัด	สินค้าหัตถกรรม	สินค้าOTOP
1. จังหวัดอุดรธานี	1.จักรสานไม้ไผ่กระติบข้าว 2. ผ้าไหมมัดหมี่บ้านนาดี 3. การทอผ้าไหมลายขวิด 4. การทอผ้าห่มลายสี่เขา 5. เสื่อกกยกลาย 6. ตีมีด 7. ผ้าฝ้ายมดหมี่ 8. การทำไม้กวาด 9. ผ้าขาวม้าหมกโคน 10. พรมเช็ดเท้าจากเศษผ้า 11. เพดานกฐิน 12.ผลิตภัณฑ์ไม้ประดิษฐ์	1. น้ำหอมมิสอุดรซันไฌม์ ต.บ้าเลื่อม อ.เมือง จ.อุดรธานี 2. กระเป๋าไม้ไผ่กลุ่มส่งเสริมอาชีพสร้างหลวงต.หมากแข้ง อ.เมือง จ.อุดรธานี 3. ผ้าพันคอหรือผ้าคลุมไทค์ไหมกลุ่มมหามิตรหัตกรรม ต.หมากแข้ง อ.เมือง จ.อุดรธานี 4. ปลาร้าข้ามปี กลุ่มออมทรัพย์เพื่อการผลิต ต.หนองสระปลา อ.หนองหาน จ.อุดรธานี 5. ผ้ามัดหมี่ย้อมครามพิบูลย์รักษ์กลุ่มทอผ้ามัดหมี่ย้อมครามพิบูลย์รักษ์ ต. บ้านแดง อ.พิบูลย์รักษ์ จ.อุดรธานี
2. จังหวัดหนองคาย	1. ผ้าขาวม้า บ้านพรสรรค์ 2. เครื่องปั้นดินเผา บ้านดอนกลาง 3. ผ้าไหมมัดหมี่ บ้านใหม่วังไฮ 4. หัตถกรรมงานไม้ 5. เสื่อกกพับบ้านห้วยทราย 6. ไม้กวาดดอกหญ้า นางิ้ว 7. ผ้าคุมไหล่บ้านนาขาม 8. กระติบข้าว บ้านเหล่าต่างคำ	1.ผ้ามัดหมี่ลายพญานาค อ.สระใคร จ.หนองคาย 43100 2. หมวกผ้าขาวม้าฟักทอง ต.โพธิ์ชัย อ.เมืองหนองคาย จ.หนองคาย 43000 3. ผ้าห่มผ้าฝ้าย กลุ่มทอผ้าฝ้ายบ้านยางชุม 4. ไม้กวาดดอกหญ้า กลุ่มทำไม้กวาดบ้านโนนหงส์ทอง 5. ช้างมงคลเอนกประสงค์ กลุ่มหัตถกรรมงานปั้น ต.สีกาย อ.เมืองหนองคาย จ.หนองคาย

		6. แจ๋วบองสมุนไพรกลุ่มแจ่วบอง ต.สระใคร จ.หนองคาย 8. ผ้ามัดหมี่ ทอผ้ามัดหมี่บ้านพลายงาม ต.คอกช้าง จ.หนองคาย 9. ผ้าคลุมไหล่ ผ้าห่มลายดอกกลุ่มทอผ้าฝ้ายมัดหมี่
014 c3. จังหวัดเลย	1. จักสานไม้ไผ่ 2.ครกหินแกรนิต 3. ผ้ามัดหมี่ทอมือ	1. ผ้าทอลายหัวผีตาโขน กลุ่มสตรีทอผ้าบ้าน เครือคู้ ต.ปากหมัน อ.ด่านซ้าย จ.เลย 2. งานปั้นก๋อพญานาค ต.นาด้วง อ.นาด้วง จ.เลย 3. ของที่ระลึกหน้ากากผี ศิลปะพื้นบ้านด่านซ้ายอำเภอด่านซ้าย จังหวัดเลย 4. กระเป๋าไม้ไผ่รมควันกลุ่มหัตถกรรมจักสานไทเลย อ.วังสะพุง จ.เลย 5. ผ้าถุงมัดหมี่ กลุ่มทอผ้ากี่กระตุกตำบลนาซ่าว อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย 6. ผ้าทอมือลายขัดกลุ่มสตรีทอผ้าพื้นเมืองบ้านไทดำ บ้านนาป่าหนาด อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย 7. ครกหินแกรนิต กลุ่มแกะสลักหินแกรนิต บ้านนาแขม ตำบลนาแขม อำเภอเมือง จังหวัดเลย
4. จังหวัดหนองบัวลำภู	1. เครื่องปั้นดินเผาบ้านโค้งสวรรค์ 2. การทอผ้าไหม ผ้าขิดไหม 3. การทอผ้าฝ้ายด้วยมือ 4. จักสานกระติบข้าว 5. ผ้าฝ้ายมัดหมี่บ้านนากลาง 6. สานเส้นพลาสติก 7. การแปรรูปไม้สัก	1. น้ำผึ้งสุวรรณฟาร์ม บ้านดอนปอ ตำบลหนอง บัวใต้ อำเภอศรีบุญเรือง จังหวัดหนองบัวลำภู 2. ข้าวฮางบ้านโคกสะอาด อำเภอโนนสัง จ.หนองบัวลำภู 3. ผ้าขิดไหมลายประยุกต์ อำเภอนากลาง จังหวัดหนองบัวลำภู

		4. ผ้าฝ้ายเย็บมือ กลุ่มเย็บผ้าด้วยมือขวัญตาจังหวัดหนองบัวลำภู 5.เครื่องประดับแมลงทับคืนถิ่นหนองบัวลำภู ตำบลเก่ากลอย อำเภอนากลาง จังหวัดหนองบัวลำภู
5. จังหวัดบึงกาฬ	1. ทอผ้าบ้านโนนสว่าง 2. ไม้กวาดดอกหญ้า 3. ทอผ้าฝ้าย 4. ทอเสื่อกก 5. ทอผ้ามัดหมี่ 6. จักสานหมวกจากเส้นใยตาล 7. จักสานกระติบข้าว	1. ผ้าขาวม้า กลุ่มทอผ้าขาวม้าบ้านสว่างพัฒนา ต.บึงโขงหลง อ.บึงโขงหลง จ.บึงกาฬ 2. ผ้าทอพื้นเมืองบ้านโนนสวาท ต.วังชมภู อ.พรเจริญ จ.บึงกาฬ 3. ไม้กวาดดอกหญ้า(กลุ่มไม้กวาด) ต.หนองเลิง อ.บึงกาฬ จ.บึงกาฬ 4. เสื่อกกทอบ้านเอือด อ.พรเจริญ จ.บึงกาฬ 5. ผ้ามัดหมี่บ้านดงสาร อำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2.4.5) การเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วยกิจกรรม 6 ประเภท ได้แก่ จำนวนเกษตรกร สถิติการใช้ที่ดิน ผลผลิตทางการเกษตร พื้นที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) โครงการชลประทาน และความต้องการน้ำทางการเกษตร

1) จำนวนเกษตรกร

ภาพรวมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2558 - 2563 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยในปี 2563 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเท่ากับ 527,343 ครัวเรือน สอดคล้องกับการพิจารณารายจังหวัด

โดยเมื่อพิจารณารายจังหวัด พบว่า ในปี พ.ศ. 2563 จำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 527,343 ครัวเรือน จังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนมากที่สุด จำนวน 209,894 ครัวเรือน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดหนองคายและจังหวัดบึงกาฬ ซึ่งมีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนจำนวน 107,102 ครัวเรือน 75,632 ครัวเรือน 67,191 ครัวเรือนและ 67,524 ครัวเรือน ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-11

ตารางที่ 2- 14 แสดงจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย: ครัวเรือน)

จังหวัด	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี2563
อุดรธานี	192,405	197,456	202,588	210,034	218,316	209,894
เลย	98,811	100,614	101,986	103,509	106,910	107,102
หนองคาย	55,034	59,305	61,532	64,560	67,656	67,191
หนองบัวลำภู	67,084	70,302	72,258	74,176	76,535	75,632
บึงกาฬ	61,864	62,803	63,372	64,887	66,824	67,524
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	475,198	490,480	501,736	517,166	536,241	527,343

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562

2) สถิติการใช้ที่ดิน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 – 2562 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีเนื้อที่รวมประมาณ 21,466,425 ไร่ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15.93 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและคิดเป็นร้อยละ 5.18 ของพื้นที่ทั้งประเทศ โดยจังหวัดอุดรธานีมีเนื้อที่มากที่สุด คือ 7,331,439 ไร่รองลงมาคือ จังหวัดเลย 7,140,382 ไร่ จังหวัดบึงกาฬ 2,690,625 ไร่ จังหวัดหนองบัวลำภู 2,411,929 ไร่ จังหวัดหนองคาย 1,892,050 ไร่ ตามลำดับ นอกจากนี้ จากเนื้อที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัดฯ สามารถแบ่งได้เป็นพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร 11,072,371 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 11.09 พื้นที่ป่าไม้ 3,446,701 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.36

ตารางที่ 2- 15 แสดงการใช้ที่ดิน จำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	7,331,439	7,331,439	7,331,439	7,331,439	7,331,439
	เนื้อที่ป่าไม้	719,357.86	713,790.89	712,226.15	714,637.07	707,169.28
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	3,868,703	3,869,166	3,868,312	3,869,096	3,869,098
	นาข้าว	2,204,817	2,204,892	2,204,793	2,204,702	2,205,055
	พืชไร่	754,539	754,818	754,480	754,660	754,704
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	596,181	596,170	595,810	596,475	596,165
	สวนผักและไม้ดอก	22,367	22,374	22,402	22,384	22,389

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	290,799	290,912	290,827	290,875	290,785
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	2,743,377	2,748,482	2,750,901	2,747,706	2,755,172
เลย	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	7,140,382	7,140,382	7,140,382	7,140,382	7,140,382
	เนื้อที่ป่าไม้	2,120,756.48	2,121,701.83	2,119,436.94	2,118,591.03	2,113,593.41
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	2,713,282	2,713,944	2,714,101	2,713,094	2,713,863
	นาข้าว	476,202	476,053	476,218	476,128	476,228
	พืชไร่	1,203,257	1,203,107	1,203,363	1,202,949	1,203,308
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	748,817	749,669	749,396	748,994	749,388
	สวนผักและไม้ดอก	17,271	17,297	17,263	17,272	17,264
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทาการเกษตรอื่นๆ	267,735	267,818	267,861	267,751	267,675
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	2,306,344	2,304,734	2,306,845	2,308,697	2,312,926
หนองคาย	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	1,892,050	1,892,050	1,892,050	1,892,050	1,892,050
	เนื้อที่ป่าไม้	142,528.21	145,689.17	145,918.80	146,521.95	145,418.92

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	1,132,589	1,133,235	1,132,486	1,132,879	1,133,000
	นาข้าว	606,627	606,439	606,347	606,344	606,526
	พืชไร่	32,447	32,668	32,470	32,492	32,475
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	345,161	345,164	344,835	344,887	344,785
	สวนผักและไม้ดอก	3,621	3,632	3,604	3,739	3,736
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	144,733	145,332	145,230	145,417	145,478
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	616,932	613,125	613,645	612,649	613,631
หนองบัวลำภู	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	2,411,929	2,411,929	2,411,929	2,411,929	2,411,929
	เนื้อที่ป่าไม้	288,907.46	291,294.41	293,822.34	297,403.52	300,180.12
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	1,687,182	1,687,713	1,687,543	1,686,938	1,687,679
	นาข้าว	1,077,491	1,077,258	1,077,352	1,076,744	1,077,183
	พืชไร่	281,638	281,934	281,825	281,879	281,869
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	171,886	172,370	172,309	172,175	172,558
	สวนผักและไม้ดอก	5,817	5,839	5,806	5,806	5,801
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทาง	150,350	150,312	150,251	150,334	150,268

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
	การเกษตรอื่นๆ					
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	435,840	432,922	430,563	427,587	424,070
บึงกาฬ	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	2,690,625	2,690,625	2,690,625	2,690,625	2,690,625
	เนื้อที่ป่าไม้	171,971.93	174,225.01	175,485.96	175,609.00	174,812.63
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	1,668,554	1,668,312	1,668,541	1,667,852	1,668,093
	นาข้าว	707,164	707,003	707,021	706,897	706,813
	พืชไร่	26,453	26,404	26,430	26,417	26,431
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	836,384	836,344	836,374	835,904	836,225
	สวนผักและไม้ดอก	24,508	24,465	24,575	24,550	24,573
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	74,045	74,096	74,141	74,084	74,051
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	850,100	848,089	846,599	847,164	847,719

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562

จากข้อมูลสถิติการใช้ที่ดิน จำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีเนื้อที่ทั้งหมดมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดหนองคาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

จังหวัดอุดรธานี มีเนื้อที่ทั้งหมด 7,331,439 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด จำนวน 3,869,098 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.77 รองลงมา คือเนื้อที่ป่าไม้ จำนวน 707,169.28 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.65 และเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 2,755,172 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 37.58 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ ที่นา 2,205,055 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 56.99 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ พืชไร่ และสวนไม้ผลไม้ยืนต้น คิดเป็นร้อยละ 19.51 และ 15.41 ตามลำดับ

จังหวัดเลย มีเนื้อที่ทั้งหมด 7,140,382 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุดจำนวน 2,713,863 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 38.01 รองลงมา คือเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 2,312,926 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 32.39 และเนื้อที่ป่าไม้จำนวน 2,113,593 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 29.60 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ พืชไร่ 1,203,308 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 44.34 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น และที่นา คิดเป็นร้อยละ 27.61และ 17.55 ตามลำดับ

จังหวัดบึงกาฬ มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,690,625 ไร่ โดยแบ่งเป็นโดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด จำนวน 1,668,093 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 62.00 รองลงมา คือเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 847,719 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 31.51 และเนื้อที่ป่าไม้ จำนวน 174,812.63ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.50 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น คิดเป็นร้อยละ 50.13 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ ที่นาและพืชไร่ คิดเป็นร้อยละ 42.37 และ 1.58 ตามลำดับ

จังหวัดหนองบัวลำภู มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,411,929 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร จำนวน 1,687,679 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 69.97 รองลงมา คือเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 424,070 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 17.58 และเนื้อที่ป่าไม้จำนวน 300,180.12 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.45 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ ที่นา คิดเป็นร้อยละ 63.83 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ พืชไร่และสวนไม้ผลไม้ยืนต้น คิดเป็นร้อยละ 16.70 และ 10.22 ตามลำดับ

จังหวัดหนองคาย มีเนื้อที่ทั้งหมด 1,892,050 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด จำนวน 1,133,000 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 59.88 รองลงมา คือ เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตรจำนวน 613,631 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 32.43 และเนื้อที่ป่าไม้จำนวน 145,418.92 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.69 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ ที่นา คิดเป็นร้อยละ 53.53 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น และพืชไร่ คิดเป็นร้อยละ 30.43 และ 2.87 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ปี พ.ศ. 2562 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือที่นา ประมาณ 5,341,646 ไร่ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48.27 ของพื้นที่ถือครองทางการเกษตรทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นา ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 51.73 เป็นพื้นที่เพราะปลูกพืชไร่ (ข้าวโพด อ้อย ยางพารา) สวนไม้ผล/ไม้ยืนต้น สวนผัก/ไม้ดอกไม้ประดับและการเกษตรอื่นๆ เป็นต้น

3) ผลผลิตทางการเกษตร

ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วยกิจกรรมด้านพืช กิจกรรมด้านปศุสัตว์ และกิจกรรมด้านประมง ซึ่งได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ยางพารา

ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน โคเนื้อ-โคนม สุกร กระบือ ไก่ เป็ด แพะ แกะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1) ข้าวนาปี

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า พื้นที่เพาะปลูก พื้นที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวนาปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิตข้าวนาปีมากที่สุด จำนวน 1,910,745 ตัน คิดเป็นร้อยละ 48 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดหนองคาย จงหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อยละ 16 14 11 และ 10 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกันกับพื้นที่เพาะปลูกข้าวนาปี และพื้นที่เก็บเกี่ยวข้าวนาปีของแต่ละจังหวัด

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตข้าวนาปีรวม 1,342,005 ตัน ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิตข้าวนาปีมากที่สุด จำนวน 667,337 ตัน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู มีปริมาณผลผลิต 212,379 ตัน จังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิต 185,231 ตัน จังหวัดบึงกาฬ มีปริมาณผลผลิต 141,353 ตัน และ จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิต 135,705 ตัน ตามลำดับ

ตารางที่ 2 - 16 แสดงเนื้อที่เพาะปลูก เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวนาปี ปี พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	**เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	1,682,081	1,740,138	1,734,452	1,759,560	1,932,381
เลย	337,235	371,883	413,850	436,492	427,153
หนองคาย	465,700	519,570	522,224	534,607	5 65,535
หนองบัวลำภู	700,367	698,288	647,685	656,134	678,756
บึงกาฬ	489,607	489,124	480,528	484,724	488,144
รวม	**3,674,990**	**3,819,003**	**3,798,739**	**3,871,517**	**3,526,434**
จังหวัด	**เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	1,639,577	1,686,993	1,600,668	1 ,721,157	1,869,622
เลย	329,581	368,520	402,769	4 32,618	402,680
หนองคาย	449,279	509,567	507,668	4 90,551	528,358
หนองบัวลำภู	667,557	643,468	627,990	6 28,603	636,631
บึงกาฬ	434,593	483,011	466,743	407,529	454,161
รวม	**3,520,587**	**3,691,559**	**3,605,838**	**407,529**	**3,891,452**
จังหวัด	**ผลผลิต (ตัน)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	614,004	639,221	615,656	627,752	667,337
เลย	121,787	143,547	158,714	161,594	135,705
หนองคาย	166,023	187,337	190,222	175,597	185,231
หนองบัวลำภู	211,386	217,221	217,146	208,135	212,379
บึงกาฬ	133,565	151,434	147,958	123,844	141,353
รวม	**1,246,765**	**1,338,760**	**615,656**	**1,296,922**	**1,342,005**

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2563

3.2) ข้าวนาปรัง

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า พื้นที่เพาะปลูก พื้นที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวนาปรัง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกัน หากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิตข้าวนาปีมากที่สุด จำนวน 137,881 ตัน คิดเป็นร้อยละ 56 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดเลย คิดเป็นร้อยละ 26 12 6 และ 0.3 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกันกับพื้นที่เพาะปลูกข้าวนาปี และพื้นที่เก็บเกี่ยวข้าวนาปีของแต่ละจังหวัด

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตข้าวนาปรังรวม 78,296 ตัน ซึ่งจังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิตข้าวนาปีมากที่สุด จำนวน 43,630 ตัน รองลงมาได้แก่ จังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิต 20,970 ตัน จังหวัดหนองบัวลำภู มีปริมาณผลผลิต 7,817 ตัน จังหวัดบึงกาฬ มีปริมาณผลผลิต 5,712ตัน และ จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิต 167 ตัน ตามลำดับ

ตารางที่ 2-17 แสดงเนื้อที่เพาะปลูก เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวนาปรัง พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	48,811	34,658	42,659	4 5,666	43,688
เลย	273	85	150	952	387
หนองคาย	70,851	66,555	96,295	86,381	82,382
หนองบัวลำภู	15,421	5,844	17,171	22,191	14,653
บึงกาฬ	10,659	9,368	9,129	9,788	11,141
รวม	146,015	116,510	156,275	109,524	152,251
จังหวัด	**เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)**				

	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	49,273	34,961	42,760	45,878	44,037
เลย	311	85	150	952	387
หนองคาย	71,571	67,398	99,359	86,837	82,743
หนองบัวลำภู	15,776	5,957	17,341	22,544	14,876
บึงกาฬ	11,097	9,581	9,294	9,957	11,209
รวม	148,028	117,982	168,904	166,168	153,252

จังหวัด	ผลผลิต (ตัน)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	22,874	15,694	19,666	22,150	20,970
เลย	102	32	65	408	167
หนองคาย	37,016	32,623	48,959	45,292	43,630
หนองบัวลำภู	8,069	3,003	8,988	12,525	7,817
บึงกาฬ	5,522	4,699	4,615	4,984	5,712

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

3.3) ยางพารา

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2561 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่กรีด และผลผลิตยางพารา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิตยางพารามากที่สุด จำนวน 393,738 ตัน คิดเป็นร้อยละ 32 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย และจังหวัดหนองบัวลำภู คิดเป็นร้อยละ 28 20 11 และ 4 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกันกับเนื้อที่ยืนต้นยางพารา และเนื้อที่กรีดยางพารา ของแต่ละจังหวัด

โดยในปี พ.ศ. 2561 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตยางพารารวม 526,522 ตัน ซึ่งจังหวัดบึงกาฬ มีปริมาณผลผลิตยางพารามากที่สุด จำนวน 188,124 ตัน รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิต 150,136 ตัน จังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิต 107,941 ตัน จังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิต 58,975 ตัน และ จังหวัดหนองบัวลำภู มีปริมาณผลผลิต 21,346 ตัน ตามลำดับ

ตารางที่ 2 -18 แสดงเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวยางพารา พ.ศ. 2558 – 2561

จังหวัด	เนื้อที่ยืนต้น (ไร่)				
	2557	2558	2559	2560	2561
อุดรธานี	527,999	533,272	531,454	531,349	531,068
เลย	630,725	702,350	702,259	715,956	716,865
หนองคาย	246,257	270,334	269,910	271,682	271,323
หนองบัวลำภู	103,645	106,060	106,023	108,084	108,090
บึงกาฬ	796,828	809,335	808,872	847,095	844,607
รวม	2,305,454	2,421,351	2,418,518	1,627,071	2,471,953
จังหวัด	ผลผลิต (ตัน)				
	2557	2558	2559	2560	2561
อุดรธานี	57,714	72,538	77,825	93,123	107,941
เลย	77,926	107,894	112,677	130,925	150,136
หนองคาย	30,915	45,283	48,615	52,937	58,975
หนองบัวลำภู	7,970	14,849	15,996	18,838	21,346
บึงกาฬ	104,162	152,780	159,693	182,075	188,124
รวม	278,687	393,344	414,806	477,898	526,522
จังหวัด	ผลผลิตต่อไร่ (กก.)				
	2557	2558	2559	2560	2561
อุดรธานี	203	203	209	214	219
เลย	200	217	223	230	236
หนองคาย	186	215	221	222	231
หนองบัวลำภู	171	195	203	217	221
บึงกาฬ	190	226	231	236	243
รวม	950	1056	1,087	1,119	1,150
จังหวัด	เนื้อที่กรีด (ไร่)				
	2557	2558	2559	2560	2561
อุดรธานี	283,714	357,784	372,836	435,921	492,881
เลย	389,350	496,589	505,096	568,048	636,168
หนองคาย	166,166	210,602	220,198	238,182	255,301
หนองบัวลำภู	46,574	75,960	78,752	86,685	96,587
บึงกาฬ	548,488	677,229	692,099	771,897	774,174

รวม	1,434,292	1,818,164	1,868,981	2,100,733	2,255,111

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

3.4) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2561 และลดลงในปี 2562 ขณะเดียวกัน หากพิจารณารายจังหวัดในปี พ.ศ. 2560 – 2562 พบว่า จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากที่สุด จำนวน 950,301 ตัน คิดเป็นร้อยละ 95.29 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อยละ 4 0.5 0.2 และ 0 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกันกับผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวของแต่ละจังหวัด

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์รวม 309,847 ตัน ซึ่งจังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากที่สุด จำนวน 293,854 ตัน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู มีปริมาณผลผลิต 14,258 ตัน จังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิต 1,542 ตัน และจังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิต 193 ตัน ตามลำดับ

ตารางที่ 2- 19 แสดงเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	**ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	583	628	682	628	631
เลย	638	672	689	688	635
หนองคาย	696	-	529	480	504
หนองบัวลำภู	632	644	670	687	623
บึงกาฬ	-	-	-	-	-
รวม	2549	1944	2,570	2,483	2,393
จังหวัด	**เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	314	1,205	1,167	4,328	2,442
เลย	579,188	533,809	465,134	488,693	462,775
หนองคาย	1,067	-	138	3,053	383
หนองบัวลำภู	11,513	13,702	13,949	24,090	22,904
บึงกาฬ	-	-	-	-	-
รวม	592,082	548,716	480,388	520,164	488,504

จังหวัด	ผลผลิต (ตัน)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	183	757	796	2,717	1,542
เลย	369,690	358,678	320,465	335,982	293,854
จังหวัด	ผลผลิต (ตัน)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
หนองคาย	743	-	73	1,464	193
หนองบัวลำภู	7,274	8,818	9,350	16,556	14,258
บึงกาฬ	-	-	-	-	-
รวม	**377,890**	**368,253**	**330,684**	**356,719**	**309,847**

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

3.5) อ้อยโรงงาน

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ปริมาณอ้อย และพื้นที่ปลูกอ้อย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2558-2561 และลดลงในปี 2562 ขณะเดียวกันหากพิจารณาปริมาณอ้อยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีปริมาณอ้อยโรงงานรวม 11,401,809 ตัน ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิตอ้อยโรงงานมากที่สุด จำนวน 5,564,289 ตัน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู มีปริมาณผลผลิต 2,759,805 ตัน จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิต 2,479,046 ตัน จังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิต 565,039 ตัน และจังหวัดบึงกาฬ มีปริมาณผลผลิต 33,630 ตัน ตามลำดับ

ตารางที่ 2- 20 แสดงพื้นที่ปลูกอ้อย ปริมาณอ้อย และผลผลิตเฉลี่ยต้นต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวอ้อยโรงงาน พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	ปริมาณอ้อย (ตัน)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	6,278,062	6,510,149	8,343,466	8,369,068	5,564,289
เลย	2,603,283	2,757,642	3,583,762	3,593,084	2,479,046
หนองคาย	512,012	596,543	810,936	815,897	565,039
หนองบัวลำภู	2,532,482	2,728,250	3,725,326	3,904,576	2,759,805
บึงกาฬ	23,724	17,288	26,072	54,880	33,630
รวม	11,949,563	12,609,872	16,489,562	16,737,505	11,401,809
จังหวัด	พื้นที่ปลูกอ้อย (ไร่)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	710,188	700,016	711,900	758,755	748,540

เลย	278,426	285,766	305,001	321,385	314,937
จังหวัด	**พื้นที่ปลูกอ้อย (ไร่)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
หนองคาย	56,389	64,352	68,782	73,372	71,728
หนองบัวลำภู	276,774	283,897	315,706	355,608	348,254
บึงกาฬ	2,607	1,871	2,228	4,980	4,484
รวม	1,324,384	1,335,902	1,403,617	1,514,100	1,487,943
จังหวัด	**ผลผลิตเฉลี่ย (ตัน/ไร่)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	8.84	9.30	11.72	11.03	7.43
เลย	9.35	9.65	11.75	11.18	7.87
หนองคาย	9.08	9.27	11.79	11.12	7.88
หนองบัวลำภู	9.15	9.61	11.80	10.98	7.92
บึงกาฬ	9.10	9.24	11.70	11.02	7.50
รวม	45.52	47.07	59	55	39

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย , 2562

3.6) มันสำปะหลัง

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิตมันสำปะหลัง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิตมันสำปะหลังมากที่สุด จำนวน 3,284,567 ตัน คิดเป็นร้อยละ 47 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดหนองคาย และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อยละ 40 10 2 และ 1 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกันกับผลผลิตมันสำปะหลังและผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวของแต่ละจังหวัด

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีผลผลิตมันสำปะหลังรวม 2,389,478 ตัน ซึ่งจังหวัดเลย มีปริมาณผลผลิตมันสำปะหลังมากที่สุด จำนวน 1,124,470 ตัน รองลงมาได้แก่ จังหวัดอุดรธานี มีปริมาณผลผลิต 950,032 ตัน จังหวัดหนองบัวลำภู มีปริมาณผลผลิต 252,398 ตัน จังหวัดหนองคาย มีปริมาณผลผลิต 42,509 ตัน และจังหวัดบึงกาฬ มีปริมาณผลผลิต 20,069 ตันตามลำดับ

ตารางที่ 2-21 แสดงเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวมันสำปะหลังพ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	294,655	63,811	246,209	234,794	251,527
เลย	335,346	349,315	302,789	325,647	327,868
หนองคาย	16,718	16,100	16,498	12,695	12,827
หนองบัวลำภู	67,317	63,811	61,871	62,306	67,476
บึงกาฬ	12,859	13,126	8,656	6,935	7,007
รวม	726,895	506,163	636,023	642,377	666,705
จังหวัด	**ผลผลิต (ตัน)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	1,113,447	1,130,567	925,753	871,482	950,032
เลย	1,124,664	1,145,494	1,044,323	1,115,774	1,124,470
หนองคาย	52,464	50,771	51,926	41,243	42,509
หนองบัวลำภู	228,370	228,279	223,764	222,125	252,398
บึงกาฬ	37,640	37,433	24,372	20,044	20,069
รวม	2,556,585	2,592,544	2,270,138	2,270,668	2,389,478
จังหวัด	**ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	3,779	3,680	3 ,760	3,712	3,777
เลย	3,354	3,279	3 ,449	3,426	3,430
หนองคาย	3,138	3,153	3 ,147	3,249	3,314
หนองบัวลำภู	3,392	3,577	3 ,617	3,565	3,741
บึงกาฬ	2,927	2,852	2 ,816	2,890	2,864
รวม	16,590	16,541	16,789	16,842	17,126

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์อำเภอ , 2562

3.7) โคเนื้อ

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า โคเนื้อ มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับเกษตรผู้เลี้ยงโคเนื้อ ที่มีจำนวนลดลงเล็กน้อย ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนโคเนื้อมากที่สุด จำนวน 85,294 ตัว คิด

เป็นร้อยละ 42.55 ของจำนวนโคเนื้อทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อยละ 15.63 , 14.37, 14.38 และ 13.07 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 มีจำนวนโคเนื้อรวมทั้งหมด 200,456 ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงโคเนื้อ จำนวน 30,867 ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยงโคเนื้อมากที่สุด จำนวน 14,559 ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนโคเนื้อที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 85,294 ตัว รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีโคเนื้อจำนวน 31,336 28,818 28,802 และ 26,206 ตัว

ตารางที่ 2-22 แสดงจำนวนโคเนื้อ และเกษตรกรที่เลี้ยงโคเนื้อ พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	จำนวนโคเนื้อ(ตัว)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	56,070	-	64,633	86,652	85,294
เลย	28,209	-	27,575	29,986	31,336
หนองคาย	31,322	-	25,362	23,837	28,818
หนองบัวลำภู	14,979	-	23,120	25,676	28,802
บึงกาฬ	13,977	-	15,563	21,286	26,206
รวม	144,557	-	156,253	187,437	200,456
จังหวัด	**เกษตรกรที่เลี้ยงโคเนื้อ(ราย)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	16,740	-	13,605	14,097	14,559
เลย	3,223	-	3,305	3,442	3,498
หนองคาย	5,361	-	4,769	5,016	5,235
หนองบัวลำภู	2,825	-	3,452	3,536	3,730
บึงกาฬ	2,827	-	3,150	3,503	3,845
รวม	30,976	-	28,281	29,594	30,867

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.8) โคนม

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า โคนม มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในทางตรงกันข้ามเกษตรผู้เลี้ยงโคนม ในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนลดลง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า อุดรธานี มีจำนวนโคนมมากที่สุด จำนวน 7,047 ตัว คิดเป็นร้อยละ 48.87ของจำนวนโคนมทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดหนองคาย คิดเป็นร้อยละ 31.11 , 12.66, 7.32และ 0.04 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนโคนมรวมทั้งหมด 14,420ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงโคนม จำนวน 300 ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยงโคนมมากที่สุด จำนวน 186 ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนโคนมที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 7,047 ตัว รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดหนองคาย มีโคนม จำนวน 4,486 1,826 1,055 และ 6 ตัว

ตารางที่ 2 - 23 แสดงจำนวนโคนม และเกษตรกรที่เลี้ยงโคนม พ.ศ. 2558– 2562

จังหวัด	**จำนวนโคนม(ตัว)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	6,199	-	8,651	6,616	7,047
เลย	1,528	-	2,430	2,900	4,486
หนองคาย	-	-	10	9	6
หนองบัวลำภู	1,129	-	2,222	1,809	1,826
บึงกาฬ	970	-	1,010	1,057	1,055
รวม	9,826	-	14,323	12,391	14,420
จังหวัด	**เกษตรกรที่เลี้ยงโคนม (ราย)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	184	-	233	187	186
เลย	45	-	45	57	59
หนองคาย	-	-	4	5	2
หนองบัวลำภู	30	-	59	45	44
บึงกาฬ	1	-	8	8	9
รวม	260	-	349	302	300

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.9) กระบือ

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า กระบือมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนกระบือมากที่สุด จำนวน 41,945 ตัว คิดเป็นร้อยละ 49.38 ของจำนวนกระบือทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย และจังหวัดหนองบัวลำภู คิดเป็นร้อยละ 18.51, 12.10, 11.35และ 8.66 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนกระบือรวมทั้งหมด 84,947ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงกระบือจำนวน 14,863 ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยง

กระบือมากที่สุด จำนวน 8,525 ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนกระบือที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 41,945 ตัว รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดเลย และจังหวัดหนองบัวลำภู มีกระบือจำนวน 15,727, 10,275 9,645 และ 7,355 ตัว

ตารางที่ 2- 24 แสดงจำนวนกระบือ และเกษตรกรที่เลี้ยงกระบือพ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	จำนวนกระบือ(ตัว)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	29,674	-	33,195	44,191	41,945
เลย	7,863	-	8,533	9,778	10,275
หนองคาย	9,115	-	8,999	9,054	9,645
หนองบัวลำภู	4,050	-	5,681	6,720	7,355
บึงกาฬ	8,246	-	11,173	13,422	15,727
รวม	58,948	-	67,581	83,165	84,947
จังหวัด	**เกษตรกรที่เลี้ยงกระบือ(ราย)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	12,344	-	8,081	8,271	8,525
เลย	1,043	-	1,069	1,113	1,147
หนองคาย	2,003	-	2,089	2,232	2,011
หนองบัวลำภู	914	-	999	1,037	1,076
บึงกาฬ	1,462	-	1,967	2,021	2,104
รวม	17,766	-	14,205	14,674	14,863

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.10) สุกร

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า สุกร ในปี พ.ศ. 2562 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามเกษตรผู้เลี้ยงสุกร ในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนลดลง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนสุกรมากที่สุด จำนวน 185,155 ตัว คิดเป็นร้อยละ 50.35ของจำนวนสุกรทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อยละ 20.18, 12.22, 10.18และ 7.07 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนสุกรรวมทั้งหมด 367,707 ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงสุกรจำนวน 5,825ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยงสุกร มากที่สุด จำนวน 2,704ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนสุกรที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 185,155ตัว รองลงมา

ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ และ มีสุกร จำนวน 74,200 44,918 37,432 และ 26,002 ตัว

ตารางที่ 2-25 แสดงจำนวนสุกร และเกษตรกรที่เลี้ยงสุกรพ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	**จำนวนสุกร(ตัว)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	145,815	-	167,372	144,056	185,155
เลย	43,552	-	44,510	44,317	44,918
หนองคาย	42,478	-	62,028	31,230	74,200
หนองบัวลำภู	35,685	-	48,201	46,653	37,432
บึงกาฬ	14,152	-	13,914	15,774	26,002
รวม	281,682	-	336,025	282,030	367,707
จังหวัด	**เกษตรกรที่เลี้ยงสุกร(ราย)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	9,378	-	2,774	2,823	2,704
เลย	1,266	-	1,443	1,427	1,476
หนองคาย	844	-	1,029	933	1,004
หนองบัวลำภู	813	-	450	493	544
บึงกาฬ	744	-	664	721	97
รวม	13,045	-	6,360	6,397	5,825

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.11) ไก่

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ไก่ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนไก่มากที่สุด จำนวน 3,636,532 ตัว คิดเป็นร้อยละ 41.28 ของจำนวนไก่ทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อยละ 16.94, 15.54, 15.54และ 10.70ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนไก่ทั้งหมด 8,809,591ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงไก่จำนวน 188,619 ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยงไก่มากที่สุด จำนวน 84,849ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนไก่ที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 3,636,532ตัว รองลงมาได้แก่ ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ มีไก่ จำนวน 1,492,456 1,369,145 1,369,228 และ 942,230 ตัว

ตารางที่ 2-26 แสดงจำนวนไก่ และเกษตรกรที่เลี้ยงไก่พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	จำนวนไก่(ตัว)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	2,800,236	-	2,909,650	3,399,413	3,636,532
เลย	1,000,166	-	1,123,290	1,244,412	1,369,228
หนองคาย	1,436,843	-	1,413,415	1,459,929	1,492,456
หนองบัวลำภู	993,155	-	1,201,548	1,258,293	1,369,145
บึงกาฬ	613,838	-	638,282	784,901	942,230
รวม	6,844,238	-	7,286,185	8,146,948	8,809,591
จังหวัด	เกษตรกรที่เลี้ยงไก่(ราย)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	79,985	-	78,329	83,376	84,849
เลย	30,529	-	33,248	34,270	35,300
หนองคาย	23,950	-	26,575	27,770	27,300
หนองบัวลำภู	19,592	-	20,363	20,745	21,802
บึงกาฬ	16,502	-	17,114	17,825	19,368
รวม	170,558	-	175,629	183,986	188,619

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.12) เป็ด

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า เป็ด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในทางตรงกันข้ามจำนวนเกษตรผู้เลี้ยงเป็ดมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนเป็ดมากที่สุด จำนวน 355,753 ตัว คิดเป็นร้อยละ 33.45ของจำนวนเป็ดทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดหนองบัวลำภู คิดเป็นร้อยละ 22.24, 17.37, 14.57และ 12.37 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนเป็ดทั้งหมด 1,063,604 ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงเป็ดจำนวน46,488ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยงเป็ดมากที่สุด จำนวน 16,789ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนเป็ดที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 355,753ตัว รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดหนองบัวลำภู มีเป็ด จำนวน 236,583 184,728 154,967 และ 131,573 ตัว

ตารางที่ 2-27 แสดงจำนวนเป็ด และเกษตรกรที่เลี้ยงเป็ดพ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	จำนวนเป็ด(ตัว)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	356,768	-	326,594	344,891	355,753
เลย	160,825	-	161,143	165,211	184,728
หนองคาย	141,642	-	234,804	253,876	236,583
หนองบัวลำภู	100,784	-	118,753	126,882	131,573
บึงกาฬ	108,830	-	104,931	128,147	154,967
รวม	868,849	-	946,225	1,019,007	1,063,604
จังหวัด	เกษตรกรที่เลี้ยงเป็ด(ราย)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	25,316	-	17,906	18,105	16,789
เลย	8,234	-	8,627	9,368	9,557
หนองคาย	6,624	-	9,370	9,331	8,668
หนองบัวลำภู	5,630	-	5,778	5,793	6,208
บึงกาฬ	5,129	-	4,553	4,660	5,266
รวม	50,933	-	46,234	47,257	46,488

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.13) แพะ

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า แพะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนแพะมากที่สุด จำนวน 5,217ตัว คิดเป็นร้อยละ 41.33ของจำนวนแพะทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ คิดเป็นร้อย 19.87, 15.94, 11.96, และ 10.91ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนแพะทั้งหมด 12,624ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงแพะจำนวน 529ราย ซึ่งจังหวัดอุดรธานี มีเกษตรกรผู้เลี้ยงแพะมากที่สุด จำนวน 205ราย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนแพะที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 5,217 ตัว รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีแพะ จำนวน 2,508 2,012 1,510 และ 1,377 ตัว

ตารางที่ 2-28 แสดงจำนวนแพะและเกษตรกรที่เลี้ยงแพะพ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	จำนวนแพะ(ตัว)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	287	-	1,501	2,144	5,217
เลย	350	-	507	1,018	2,012
หนองคาย	1,070	-	1,394	1,868	2,508
หนองบัวลำภู	47	-	540	872	1,510
บึงกาฬ	266	-	370	692	1,377
รวม	2020	-	4,312	6,594	12,624
จังหวัด	เกษตรกรที่เลี้ยงแพะ(ราย)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	22	-	69	96	205
เลย	11	-	19	25	63
หนองคาย	48	-	92	100	133
หนองบัวลำภู	4	-	33	47	70
บึงกาฬ	30	-	18	30	58
รวม	115	-	231	298	529

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

3.14) แกะ

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 – 2562 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า แกะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหากพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดเลยมีจำนวนแกะมากที่สุด จำนวน 137 ตัว คิดเป็นร้อยละ 25.14ของจำนวนแกะทั้งหมด รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดหนองคาย คิดเป็นร้อยละ 23.67, 22.75, 20.92, และ 7.34 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนแกะทั้งหมด 545 ตัว และมีเกษตรกรผู้เลี้ยงแกะจำนวน 24 ราย ซึ่งสอดคล้องกับจังหวัดเลย จำนวนแกะที่มีปริมาณมากที่สุดเช่นกัน คือ จำนวน 137ตัว รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดหนองคาย มีแกะ จำนวน 129 124 114 และ 40 ตัว

ตารางที่ 2-29 แสดงจำนวนแกะและเกษตรกรที่เลี้ยงแกะพ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	จำนวนแกะ(ตัว)				
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อุดรธานี	182	-	25	54	124
เลย	38	-	90	153	137
หนองคาย	3	-	13	6	40
หนองบัวลำภู	30	-	63	77	129
บึงกาฬ	20	-	-	110	114
รวม	253	-	191	488	545
จังหวัด	**เกษตรกรที่เลี้ยงแกะ(ราย)**				
	ปี 2558	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**
อุดรธานี	6	-	3	5	7
เลย	4	-	5	6	6
หนองคาย	1	-	5	3	3
หนองบัวลำภู	1	-	3	3	4
บึงกาฬ	3	-	-	-	4
รวม	15	-	16	17	24

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด , 2562

4) พืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดอุดรธานีมีพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ ได้แก่ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี ยางพารา และมันสำปะหลังโรงงาน จากข้อมูลปี พ.ศ. 2561 – 2562 ของจังหวัดอุดรธานี หากพิจารณาผลผลิตพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนผลผลิตอ้อยโรงงานมากที่สุด จำนวน 22,217,474 ตัน คิดเป็นร้อยละ 82 ของจำนวนพืชเศรษฐกิจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มันสำปะหลังโรงงาน ข้าวนาปี จังหวัดหนองบัวลำภู และยางพารา คิดเป็นร้อยละ 10 7 และ 1 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเนื้อที่เก็บเกี่ยวข้าวนาปีมากที่สุดทั้งหมด 1,932,381 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 56 ของเนื้อที่เก็บเกี่ยวทั้งหมด รองลงมาได้แก่ อ้อยโรงงาน ยางพารา และมันสำปะหลังโรงงาน คิดเป็นร้อยละ 22 15 และ 7 ตามลำดับ และผลผลิตพืชเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี ปี2562 มากที่สุด ได้แก่อ้อยโรงงานจำนวน 5,564,289 ต้น เป็นร้อยละ 76 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่มันสำปะหลังโรงงาน ข้าวนาปี และยางพารา คิดเป็นร้อยละ 13 9 และ 2 ตามลำดับ ตามรายละเอียดตารางที่ 2 -30

ตารางที่ 2- 30 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560 – 2562

เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)		
	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
อ้อยโรงงาน	711,900	758,755	748,540	8,343,466	8,309,719	5,564,289	11.72	11.03	7.43
ข้าวนาปี	1,734,452	1,759,560	1,932,381	615,656	627,752	667,337	385	365	357
ยางพารา	531,349	531,068	522,979	93,123	107,941	117,147	214	219	224
มันสำปะหลังโรงงาน	246,209	238,018	257,952	925,753	871,482	950,032	3 ,760	3,712	3,777
รวม	3,223,910	3,287,401	3,461,852	9,977,998	9,916,894	7,298,805	611	4,307	4,365

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2562

จังหวัดเลย

จังหวัดเลยมีพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง จากข้อมูลปี พ.ศ. 2560 – 2561 ของจังหวัดเลย หากพิจารณาผลผลิตพบว่า จังหวัดเลย มีจำนวนผลผลิตอ้อยโรงงานมากที่สุด จำนวน 9,581,892 ตัน คิดเป็นร้อยละ 65 ของจำนวนพืชเศรษฐกิจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มันสำปะหลังโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวนาปีและยางพารา คิดเป็นร้อยละ 22, 6, 3.1 และ 3 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดเลยมีจำนวนเนื้อที่เก็บเกี่ยวยางพารามากที่สุดทั้งหมด 678,460 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 31 ของเนื้อที่เก็บเกี่ยวทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวนาปี มันสำปะหลังและอ้อยโรงงานคิดเป็นร้อยละ 21 19 15 และ 14 ตามลำดับ และผลผลิตพืชเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี ปี2562 มากที่สุด ได้แก่อ้อยโรงงานจำนวน 2,479,046 รายคิดเป็นร้อยละ 59 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา และข้าวนาปีคิดเป็นร้อยละ 27 , 7, 4 และ 3 ตามลำดับ ตามรายละเอียดตารางที่ 2-31

ตารางที่ 2-31 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดเลย ปี พ.ศ. 2560 – 2562

เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)		
	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
ยางพารา	715,956	716,865	678,460	130,925	150,136	165,544	230	236	244
ข้าวนาปี	413,850	436,492	427,153	158,714	161,594	135,705	394	374	337
อ้อยโรงงาน	305,001	321,385	314,937	3,583,762	3,519,084	2,479,046	11.75	11.18	787
ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	467,044	490,015	470,240	320,465	335,982	293,854	689	688	635
มันสำปะหลัง	302,789	329,929	332,874	1,044,323	1,115,774	1,124,470	3,449	3,426	3,430
รวม	2,204,640	2,294,686	2,223,664	5,238,189	5,282,570	4,198,619	1,325	4,735	5,433

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2562

จังหวัดหนองคาย

จังหวัดหนองคายมีพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี มันสำปะหลัง มะเขือเทศโรงงาน สับปะรด ยางพารา และอ้อยโรงงาน จากข้อมูลปี พ.ศ. 2560 – 2562 ของจังหวัดหนองคาย หากพิจารณาผลผลิตพบว่า จังหวัดหนองคาย มีจำนวนผลผลิตอ้อยโรงงานมากที่สุด จำนวน 2,191,872 ตัน คิดเป็นร้อยละ 69 ของจำนวนพืชเศรษฐกิจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ข้าวนาปี ยางพารา มันสำปะหลัง สับปะรด และมะเขือเทศโรงงานคิดเป็นร้อยละ 17, 5, 4, 2 และ 1 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดหนองคายมีจำนวนเนื้อที่เก็บเกี่ยวข้าวนาปีมากที่สุดทั้งหมด 565,535ไร่ คิดเป็นร้อยละ 61 ของเนื้อที่เก็บเกี่ยวทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง สับปะรด และมะเขือเทศโรงงาน คิดเป็นร้อยละ 28, 8, 1, และ 0 ตามลำดับ และผลผลิตพืชเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี ปี2562 มากที่สุด ได้แก่อ้อยโรงงานจำนวน 565,039 ตันคิดเป็นร้อยละ 64 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่มันข้าวนาปี ยางพารา มันสำปะหลัง สับปะรด และมะเขือเทศโรงงาน คิดเป็นร้อยละ 21, 7, 5, 2 และ 2 ตามลำดับ ตามรายละเอียดตารางที่ 2-32

ตารางที่ 2- 32 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2560 – 2562

เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)		
	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562
ข้าวนาปี	522,224	534,607	565,535	190,222	175,597	185,231	375	358	351
มันสำปะหลัง	16,498	12,968	12,947	51,926	41,243	42,509	3,147	3,249	3,314
มะเขือเทศโรงงาน	3,513	3,511	3,699	15,018	15,022	15,686	4,471	4,458	4,471
สับปะรด	5,394	6,009	3,996	30,255	30,327	17,050	5,648	5,197	4,489
ยางพารา	271,682	271,323	261,833	52,937	58,975	61,531	222	231	235
อ้อยโรงงาน	68,782	73,372	71,728	810,936	815,897	565,039	11.79	11.12	7.88
รวม	888,093	901,790	919,738	1,151,294	1,137,061	887,046	13,875	13,504	12,868

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2562

จังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดหนองบัวลำภูมีพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง มะเขือเทศโรงงาน ยางพารา และอ้อยโรงงาน จากข้อมูลปี พ.ศ. 2560 – 2562 ของจังหวัดหนองบัวลำภู หากพิจารณาผลผลิตพบว่า จังหวัด มีจำนวนผลผลิตอ้อยโรงงานมากที่สุด จำนวน 10,389,707 ตัน คิดเป็นร้อยละ 88.17 ของจำนวนพืชเศรษฐกิจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ยางพารา และมะเขือเทศโรงงานคิดเป็นร้อยละ 5.93 5.41, 0.49 และ 0.01 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดหนองคายมีจำนวนเนื้อที่เก็บเกี่ยวข้าวนาปีมากที่สุดทั้งหมด 678,756ไร่ คิดเป็นร้อยละ 57 ของเนื้อที่เก็บเกี่ยวทั้งหมด รองลงมาได้แก่ อ้อยโรงงาน ยางพารา มันสำปะหลังและมะเขือเทศโรงงาน คิดเป็นร้อยละ 29, 8, 6, และ 0 ตามลำดับ และผลผลิตพืชเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี ปี2562 มากที่สุด ได้แก่อ้อยโรงงานจำนวน 2,759,805 ตัน คิดเป็นร้อยละ 85 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ยางพารา และมะเขือเทศโรงงาน คิดเป็นร้อยละ 8, 7, 1และ 0 ตามลำดับ ตามรายละเอียดตารางที่ 2-33

ตารางที่ 2-33 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. 2560 – 2562

เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)		
	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562
ข้าวนาปี	647,685	656,134	678,756	217,146	208,135	212,379	346	331	334
มันสำปะหลัง	61,871	64,301	69,145	223,764	222,125	252,398	3,617	3,565	3,741
มะเขือเทศโรงงาน	102	115	105	176	210	209	1,956	2,059	2,247
ยางพารา	108,084	108,090	99,578	15,996	18,838	22,505	203	217	226
อ้อยโรงงาน	315,706	355,608	348,254	3,725,326	3,904,576	2,759,805	11.80	10.98	7.92
รวม	1,133,448	1,184,248	1,195,838	4,182,408	4,353,884	3,247,296	6,134	6,183	6,556

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2562

จังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬมีพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา และมันสำปะหลัง จากข้อมูลปี พ.ศ. 2560 – 2562 ของจังหวัดบึงกาฬ หากพิจารณาผลผลิตพบว่า จังหวัด มีจำนวนผลผลิตยางพารามากที่สุด จำนวน 532,308 ตัน คิดเป็นร้อยละ 89 ของจำนวนพืชเศรษฐกิจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มันสำปะหลัง คิดเป็นร้อยละ 5.93 5.41, 0.49 และ 11 ตามลำดับ

โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดบึงกาฬมีจำนวนเนื้อที่เก็บเกี่ยวยางพารามากที่สุดทั้งหมด 774,554 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 99 ของเนื้อที่เก็บเกี่ยวทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มันสำปะหลัง คิดเป็นร้อยละ 1 ตามลำดับ และผลผลิตพืชเศรษฐกิจจังหวัดบึงกาฬปี2562 มากที่สุด ได้แก่ยางพารา จำนวน 190,540 ตัน คิดเป็นร้อยละ 90 ของผลผลิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่มันสำปะหลัง คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ ตามรายละเอียดตารางที่ 2-34

ตารางที่ 2-34 แสดงพื้นที่ปลูก ปริมาณ และผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ที่เก็บเกี่ยวพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2560 – 2562

เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)		
	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2561	ปี พ.ศ. 2562
ยางพารา	847,095	844,607	774,554	159,693	182,075	190,540	231	236	246
มันสำปะหลัง	8,656	7,206	7,137	24,372	20,044	20,069	2,816	2,890	2,864
รวม	855,751	851,813	781,691	184,065	202,119	210,609	231	3,126	3,110

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2562

5) พื้นที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.)

จากจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินของกลุ่มกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จำนวนพื้นที่ไร่มีความสอดคล้องกับจำนวนถือครองที่ดิน ส.ป.ก. โดยจังหวัดอุดรธานี มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. คือ 1,690,948 ไร่ ผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 154,575 คน รองลงมา คือจังหวัดเลย มีพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 1,012,968 ไร่ ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 74,536 ไร่ จังหวัดหนองคายมีพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 523,896 ไร่ ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 48,164 คน จังหวัดน่าน มีจำนวนพื้นที่ที่ดินส.ป.ก. จำนวน 47,361 คน มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 230,401 คน จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน จำนวน 946,809 ไร่ มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 82,394 คน และจังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน จำนวน 1,095,026 ไร่ มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 76,480 คน ดังตารางที่ 2-35

ตารางที่ 2-35 แสดงจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัด	จำนวนผู้ถือครอง (คน)	จำนวนพื้นที่ (ไร่)
อุดรธานี	154,575	1,690,948
เลย	74,536	1,012,968
หนองคาย	48,164	523,896
หนองบัวลำภู	82,394	946,809
บึงกาฬ	76,480	1,095,026

ที่มา : ศทส. / ส.ป.ก.,2563

6) โครงการชลประทาน

จากข้อมูลโครงการชลประทาน พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีที่กักเก็บน้ำเป็นจำนวนมาก โดยมีความจุปริมาณน้ำ คือ 220.42 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลยมีความจุปริมาณน้ำ คือ 92.79 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองคาย มีความจุปริมาณน้ำ คือ 52.03 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองบัวลำภูมีความจุปริมาณน้ำ คือ 20.14 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดบึงกาฬมีความจุปริมาณน้ำ คือ 1.96 ล้านลูกบาศก์เมตร ดังตารางที่ 2-36

ตารางที่ 2- 36 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ขนาดใหญ่อื่น ๆ และขนาดกลางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัด	ความจุ (ล้านลูกบาศก์เมตร)
อุดรธานี	220.42
เลย	92.79
หนองคาย	52.03
หนองบัวลำภู	20.14
บึงกาฬ	1.96

ที่มา : สำนักงานกรมชลประทาน, 2563

7) ความต้องการน้ำทางการเกษตร

จากการประมาณการความต้องการน้ำทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในช่วงปี พ.ศ.2565, 2570 และ 2580 พบว่า จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดเลย จังหวัดหนองคายและจังหวัดบึงกาฬ มีความต้องการใช้น้ำเพื่อการเกษตรเพิ่มขึ้น โดยที่จังหวัดหนองคายมีการส่งเสริมด้านเกษตรตามแผนพัฒนาจังหวัดหนองคาย เช่น โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตร โครงการส่งเสริมและพัฒนาการเกษตรแบบยั่งยืน โดยยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เป็นต้น จังหวัดอุดรธานีมีการส่งเสริมด้านเกษตรตามแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี เช่น โครงการศูนย์บริการและถ่ายทอดเทคโนโลยีการเกษตร โครงการส่งเสริมการปลูกพืชฤดูแล้ง เป็นต้น จังหวัดหนองบัวลำภู มีการส่งเสริมด้านเกษตรตามแผนพัฒนาจังหวัดจังหวัดหนองบัวลำภู เช่น โครงการพัฒนาองค์กรเกษตรกรและเกษตรรุ่นใหม่ โครงการดูแลเกษตรกรผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ในที่ดินทำกินแหล่งเงินทุน จังหวัดเลย มีการส่งเสริมด้านเกษตรตามแผนพัฒนาจังหวัดเลย เช่น โครงการแหล่งน้ำในไร่นานอกเขตชลประทาน จังหวัดบึงกาฬ มีการส่งเสริมด้านเกษตรตามแผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ เช่น ส่งเสริมการแปรรูปยางพาราและสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร สร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรเพื่อให้แข่งขันได้ เป็นต้น

ซึ่งหากพิจารณาการประมาณการความต้องการน้ำทางการเกษตรในช่วง 1 ปี 5 ปี และ 10 ปี ข้างหน้า พบว่า จังหวัดเลย มีความต้องการปริมาณใช้น้ำเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตรงกันข้ามกับจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภูและจังหวัดบึงกาฬ ที่มีความต้องการใช้น้ำเพิ่มขึ้นระหว่างปี 2565 และ 2570 เท่านั้น แต่ในปี พ.ศ.2580 ความต้องการใช้น้ำน้ำคงที่เท่ากับ ปี พ.ศ.2570 ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-37

ตารางที่ 2 - 37 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580

จังหวัด	ความต้องการน้ำ (ล้าน ลบ.ม.)		
	พ.ศ.2565	พ.ศ.2570	พ.ศ.2580
อุดรธานี	5,960.74	5,989.40	5,989.40
เลย	2,042.02	2,130.42	24,768.42
หนองคาย	1,230.11	1,647.77	1,647.77
หนองบัวลำภู	1,578.94	2,036.12	2,036.12
บึงกาฬ	1,422.98	1,441.66	1,441.66

ที่มา : แผนพัฒนาการชลประทานระดับจังหวัด , 2563

2.5 การทบทวนงานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ SWOT

SWOT Analysis เป็นเทคนิคหนึ่งที่สามารถทำให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลให้เกิดความเข้าใจและยอมรับสภาพต่าง ๆ มากขึ้นและสามารถนำไปสู่การเตรียมความพร้อมเพื่อการเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ในอนาคต และเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์สำหรับองค์กรหรือโครงการ ซึ่งช่วยกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก สำหรับกำหนดแผนงานโครงการจะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

องค์ประกอบของ SWOT มีทั้งหมด 4 องค์ประกอบ ซึ่งเป็นที่มาของชื่อ SWOT เป็นการนำตัวอักษรหน้าในภาษาอังกฤษขององค์ประกอบทั้ง 4 มารวมกัน เพื่อความสะดวกและง่ายต่อการจดจำ ซึ่งประกอบไปด้วย

Strengths คือ จุดแข็ง หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในที่ดีเป็นบวก ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือจุดเด่น/จุดแข็ง (ข้อได้เปรียบ) เป็นผลมาจากปัจจัยภายในเป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน

Weaknesses คือ จุดอ่อน หมายถึง สถานการณ์ภายในที่เป็นลบและด้อยความสามารถซึ่งไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ จุดด้อย/จุดอ่อน (ข้อเสียเปรียบ) เป็นผลมาจากปัจจัยภายในเป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน

Opportunities คือ โอกาส หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานบรรลุวัตถุประสงค์

Threats คือ อุปสรรค หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์

หลักการ SWOT Analysis จะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การวิเคราะห์จากปัจจัยภายใน (Internal analysis) โดยเป็นการวิเคราะห์จากจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร

2. การวิเคราะห์จากปัจจัยภายนอก (External analysis) โดยเป็นการวิเคราะห์จากโอกาสและอุปสรรค ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับสังคม การเมือง เศรษฐกิจ และเทคโนโลยี เป็นต้น

2.5.2 แนวคิดและทฤษฎีการวิเคราะห์ TOWS

การวิเคราะห์ TOWS Matrix คือ กลยุทธ์ที่ต่อเนื่องมาจาก SWOT Analysis เป็นการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายนอก (External Factors) กับ ปัจจัยภายใน (Internal Factors) ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อสร้างกลยุทธ์ใหม่ขึ้นมา โดยการวิเคราะห์ TOWS Matrix จะทำให้ได้กลยุทธ์ออกมา 4แบบ คือ กลยุทธ์เชิงรุก กลยุทธ์เชิงแก้ไข กลยุทธ์เชิงรับ และ กลยุทธ์เชิงป้องกัน

TOWS Matrix คือ การจับคู่ระหว่างปัจจัยภายนอก กับ ปัจจัยภายใน ซึ่งจะทำให้ได้ทั้งหมด 4 คู่ ตามนี้

1. Strength กับ Opportunity
2. Weakness กับ Opportunity
3. Strength กับ Threat
4. Weakness กับ Threat

กลยุทธ์เชิงรุก (SO) Strength กับ Opportunity ใช้จุดแข็ง เพื่อหาประโยชน์จากโอกาสที่มีเป็นการใช้จุดเด่นผสมกับโอกาส ทำให้ความสามารถในการแข่งขันดีมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์เชิงรุก (SO) Strength กับ Opportunity ใช้จุดแข็ง เพื่อหาประโยชน์จากโอกาสที่มีเป็นการใช้จุดเด่นผสมกับโอกาส ทำให้ความสามารถในการแข่งขันดีมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์เชิงรับ (ST) Strength กับ Threat เป็นการใช้จุดแข็ง เพื่อเลี่ยงอุปสรรค นำจุดแข็งมาป้องกันอุปสรรค เป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อเลี่ยงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นหรือกำลังเกิดอยู่ในตอนนี้

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (WT) Weakness กับ Threat การลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรค กลยุทธ์นี้จะเป็นกลยุทธ์ที่เน้นป้องกันเพราะมีแต่เรื่องที่ไม่ดีกับไม่ดี ดังนั้นกลยุทธ์นี้จะเป็นกลยุทธ์ที่มีเป้าหมายหลัก คือไม่ทำให้เรื่องมันแย่ไปกว่าเดิม

2.5.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

คำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) มาจากภาษากรีก ที่แปลว่า ศิลปะในการคำนวณในสมัยโบราณและสมัยปัจจุบัน โดยกล่าวถึง การส่งกำลังบำรุงทางทหาร และการประสบชัยชนะ หรือความพ่ายแพ้ในสงคราม ซึ่งอาศัยความเข้มแข็งหรือความอ่อนแอของสมรรถนะในเชิงโลจิสติกส์ โลจิสติกส์(Logistics) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) โลจิสติกส์มีหน้าที่สำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Transportation) คลังสินค้า (Warehousing) การจัดส่งสินค้าที่หลากหลายรูปแบบ(Freight consolidation) การกระจายสินค้า(Distribution) การจัดการสินค้าคงคลัง(Inventory management) และระบบข้อมูลที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์(Logistics information systems) (Kim, Yang, & Kim, 2008, p. 522-523) โลจิสติกส์ยังเป็นผลของการจัดการทุกกิจกรรมที่จะทาให้เกิดความสะดวกสบายในการลำเลียง เคลื่อนย้ายและการประสานงานระหว่างอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ภายใต้การจัดสรรเวลาและสถานที่ที่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์อย่างแท้จริง (Farahani, Rezapour, & Kardar, 2011, p. 3)

โดย The Council of Logistics Management (CLM) ให้คำนิยามคำว่า การจัดการด้านโลจิสติกส์ คือ การวางแผน นำไปปฏิบัติ และควบคุมการไหล และการจัดเก็บสินค้า บริการ รวมทั้งสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภค เพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการได้ให้คำนิยามไว้หลายท่าน เช่น การจัดการโลจิสติกส์ คือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ ทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ ได้แก่ ส่วนงานภาครัฐ โรงพยาบาล ธนาคาร การค้าส่ง และการค้าปลีก

นอกจากนี้ ควรพิจารณาการจัดการขั้นสุดท้าย การขจัด การแปรสภาพ เนื่องจากโลจิสติกส์มีขอบข่ายเกี่ยวเนื่องในทุกกิจกรรม (Stock and Lambert, 2001 อ้างอิงใน พชรรร เศรษฐยานนท์, 2554) ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมาย คือ ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Just in Time Delivery) การไหลลื่นของสินค้า (Physical Flow) การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในกระบวนการทางการตลาดและการผลิต และการลดต้นทุน (Cost Reduction) ในการจัดการสินค้าและต้นทุนการขนส่ง (สุภัสสรา ปัญโญรัฐโรจน, 2559)

ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมกิจกรรมการจัดหาการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม และการกระจายวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูปการบริการ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการประสานการดำเนินงานเชื่อมโยงสารสนเทศแต่ละขั้นตอนอย่างเป็นระบบภายใต้ต้นทุนรวมที่เหมาะสม ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดสุดท้ายของการบริโภค โดยคำนึงถึงความพึงพอใจและการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ (ศิริสรณ์เจริญ กมลลิ้มสกุล และคณะ, 2560)

จากการทบทวนวรรณกรรม จึงสรุปคำนิยามของระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทานที่เกี่ยวกับการวางแผนการนำไปปฏิบัติ และการควบคุมการไหลและการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) โดยการวิจัยครั้งนี้จะมุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการ

จัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ซึ่งเป็นลักษณะของระบบโครงข่ายเพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบริการ จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของ การเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ (logisticscafe, 2009) โดยแบ่งประเด็นการศึกษาเป็น 4 ตัวแปร ได้แก่ 1) โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน 2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน 3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น 4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

2.5.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543) โดยการขนส่งแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) การขนส่งทางถนน (Road Transport/ Truck)

การขนส่งทางถนนจัดเป็นระบบการขนส่งภายในประเทศที่มีความสำคัญที่สุด ซึ่งถือเป็นการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ รวมถึงข้าว เนื่องจากเป็นการขนส่งที่สะดวก ราคาถูกและสามารถขนส่งสินค้าไปถึงผู้บริโภคได้ (Door to Door) ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่มีการพัฒนาทางด้าน Road Network มาก มีถนนหนทางครอบคลุมทั่วประเทศเป็นระยะทางถึง 170,000 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายคิดเป็นร้อยละ 36 ซึ่งจัดว่าอยู่ในขั้นที่ดีกว่าประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้ถนนมีความสำคัญเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นๆ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84-88 ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด

ประโยชน์ที่สำคัญของการขนส่งทางถนน คือ สามารถใช้สอดคล้องกับการขนส่งที่เป็นระบบ DC (Distribution Center) โดยสามารถนาสินค้าที่ได้รวบรวมเก็บไว้ในคลังที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและจัดหารถบรรทุกตามขนาดและประเภทที่เหมาะสมสำหรับสินค้าและสถานที่จัดส่งปลายทางในอนาคต ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายตัวแบบเชื่อมโยงระหว่างทางบก – ทางบก (Land-Land) จะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มเป็น 4 ล้านตัน ในปี 2564 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.3-4.6 ของปริมาณการขนส่งโดยคอนเทนเนอร์ภายใต้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายตัวแบบ และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.4 ต่อปี

2) การขนส่งทางรถไฟ (Rails Transport)

ประเทศไทยมีทางรถไฟประมาณ 4,150 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับ46 จังหวัด เป็นทางคู่ประมาณ 90 กิโลเมตร คือจากกรุงเทพมหานคร ถึงชุมทางบ้านภาชี ที่เหลือเป็นทางเดียวทั้งหมด โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพมหานคร เรียกว่า หัวลำโพง การขนส่งทางรถไฟจัดได้ว่ามีความปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่นๆ เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าไปพร้อมกันคราวละมากๆ

การขนส่งทางรถไฟประหยัดกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ ซึ่งรถไฟ 1 ขบวน สามารถลากตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้ 60 ตู้ ขณะที่การขนส่งด้วยรถหัวลากจะใช้ ขนส่งได้ทีละ 1 ตู้ การขนส่งทางรถไฟมีข้อเสียที่สำคัญคือ ใช้เวลาการขนส่งมาก และไม่สามารถขนส่งแบบ Point-To-Point ได้ คือไม่สามารถลำเสียงสินค้าจากผู้ส่งไปยังผู้รับคนสุดท้ายได้ เนื่องจากต้องอาศัยรางซึ่งจะหยุดจอดตามสถานีที่กำหนดไว้เท่านั้น จึง

ต้องอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นจุดเชื่อมต่อเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางรถไฟต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ค่อนข้างมาก ผู้ประกอบการจึงเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟในการขนส่งข้าว โดยปริมาณการขนส่งข้าวทางรถไฟมีประมาณร้อยละ 1.3 ของสินค้าที่ทาการขนส่งโดยรถไฟทั้งหมด รองจากน้ำมันเชื้อเพลิง และซีเมนต์

3) การขนส่งทางน้ำ (Water transport)

ประเทศไทยใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศประมาณร้อยละ 17 (รวมการขนส่งชายฝั่งทะเล) ซึ่งสินค้าที่ใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศมากที่สุดคือ ข้าว โดยใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญคือแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเรือสามารถแล่นได้จากนครสวรรค์ ปากน้ำโพ และมีความพยายามให้เรือสามารถขึ้นไปได้ถึงเชียงใหม่ แต่ยังมีปัญหาเกี่ยวกับแก่งต่างๆ รัฐบาลมีโครงการร่วมมือระหว่างประเทศไทยในการใช้แม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำนานาชาติในการขนส่ง โดยได้มีการระเบิดเกาะแก่งต่างๆ ทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือเชื่อมต่อท่าเรือเชียงแสนในประเทศไทยไปยังท่าเรือกวน และท่าเรือจิ่งหงที่เชียงรุ่ง ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองคุณหมิง มณฑลยูนาน ในประเทศจีนตอนใต้ โดยใช้ระยะเวลา 1 วันในการเดินทางจากท่าเรือมายังท่าเรือเชียงแสน และใช้ระยะเวลาอีก 2 วันในการเดินทางกลับ เนื่องจากเป็นการเดินทางทวนน้ำการขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่ง ได้แก่

3.1) การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย คือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก แม่กลอง และบางปะกง

3.2) การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อกับการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จากสถิติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2550 มีสินค้า ประมาณ 18 ล้านตันและ 45 ล้านตันผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังตามลำดับ

4) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

เป็นรูปแบบการขนส่งที่ไปได้ไกลที่สุดและรวดเร็วที่สุด แต่มีต้นทุนต่อหน่วยแพงที่สุด จำเป็นต้องก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคจำนวนมหาศาลเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทางอากาศทั้งระบบ อีกทั้งต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อให้สินค้าไปถึงลูกค้าที่ปลายทางตามพื้นที่ต่างๆ ได้ ปัจจุบันประเทศไทยมีสนามบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ 35 แห่ง จำแนกออกเป็น

4.1) สนามบินระหว่างประเทศ (International Airports) ดำเนินการโดย บริษัททำอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่จังหวัดสงขลา ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศไทยเกือบทั้งหมดผ่านท่าอากาศยานเหล่านี้

4.2) สนามบินภายในประเทศ (Domestic Airports) เกือบทั้งหมดบริหารโดย กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม ยกเว้นสนามบินสุโขทัย สมุยและระนอง ซึ่งบริหารโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัดนอกจากนี้ยังมีสนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นของกองทัพเรือ

2.5.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

Lumsdon and page (2004) อธิบายว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว เริ่มต้นจากการขนส่งนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการวิเคราะห์ด้าน Physical Flow และ Information Flow เป็นหลัก สอดคล้องกับ คมสัน สุริยะ (2551) ได้กล่าวถึงโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ครอบคลุมสามประเด็นใหญ่ ได้แก่ 1) การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของ (Physical flow) 2) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และ 3) การรับจ่ายเงิน (Financial flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของเท่านั้น

ทั้งนี้ โลจิสติกส์ท่องเที่ยวถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการจัดการการท่องเที่ยว ทั้งในเรื่องของ Linkages (ความเชื่อมโยงที่ต้องเชื่อมกันให้ติด) รวมถึง Facilities (สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องมีให้) และ Activities (กิจกรรมที่ต้องจัดให้) สอดคล้องกับ วราภรณ์ สารอินมูล, 2560 ที่ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Tourism Logistics) หมายถึง การจัดการและการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด รวมถึงทำให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด ซึ่งครบคลุม 3 ด้าน ได้แก่

1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งการขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง

2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ ข้อควรปฏิบัติ และคำเตือน เป็นต้น และ

3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

ปัจจุบัน โลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทต่อการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ทั้งการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว หรือถ้าจะกล่าวอีกอย่างหนึ่งก็คือ โลจิสติกส์ของการท่องเที่ยว ก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการในด้านการเคลื่อนย้าย การเชื่อมโยงสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ หรือประทับใจ มีความสะดวก รวดเร็ว และคุ้มค่าคุ้มทุนด้วย ในการนี้ การจัดการโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบนั้นต้องให้ความสนใจกับการจัดการการไหลเวียนของนักท่องเที่ยว การไหลเวียนของข้อมูลการท่องเที่ยว และการจัดการไหลเวียนของกระแสการเงินไปพร้อม ๆ กัน เพื่อก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งนับว่าจะเป็นส่วนที่เพิ่มและสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันทางด้านการท่องเที่ยวต่อไป (คณพศ สิทธิเลิศ, 2554)

Lumsdon and page (2004) อธิบายว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว เริ่มต้นจากการขนส่งนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการวิเคราะห์ด้าน Physical Flow และ Information Flow เป็นหลัก สอดคล้องกับ คมสัน สุริยะ (2551) ได้กล่าวถึงโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ครอบคลุมสามประเด็นใหญ่ ได้แก่ 1) การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของ (Physical flow) 2) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และ 3) การรับจ่ายเงิน (Financial flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของเท่านั้น

ทั้งนี้ โลจิสติกส์ท่องเที่ยวถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการจัดการการท่องเที่ยว ทั้งในเรื่องของ Linkages (ความเชื่อมโยงที่ต้องเชื่อมกันให้ติด) รวมถึง Facilities (สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องมีให้) และ Activities (กิจกรรมที่ต้องจัดให้) สอดคล้องกับ วราภรณ์ สารอินมูล, 2560 ที่ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Tourism Logistics) หมายถึง การจัดการและการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด รวมถึงทำให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด ซึ่งครบคลุม 3 ด้าน ได้แก่

1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งการขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง

2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ ข้อควรปฏิบัติ และคำเตือน เป็นต้น และ

3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

ปัจจุบัน โลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทต่อการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ทั้งการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว หรือถ้าจะกล่าวอีกอย่างหนึ่งก็ คือ โลจิสติกส์ของการท่องเที่ยว ก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการในด้านการเคลื่อนย้าย การเชื่อมโยงสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ หรือประทับใจ มีความสะดวก รวดเร็ว และคุ้มค่าคุ้มทุนด้วย ในการนี้ การจัดการ โลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบนั้นต้องให้ความสนใจกับการจัดการการไหลเวียนของนักท่องเที่ยว การไหลเวียนของข้อมูลการท่องเที่ยว และการจัดการไหลเวียนของกระแสการเงินไปพร้อม ๆ กัน เพื่อก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งนับว่าจะเป็นส่วนที่เพิ่มและสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันทางด้านการท่องเที่ยวต่อไป (คณพศ สิทธิเลิศ, 2554)

2.5.6 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่

แนวคิดการพัฒนาหมายถึงแนวทางในการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมของสมาชิกในสังคม ตั้งแต่ระดับบุคคล สถาบันไปจนถึงระดับสังคม จากลักษณะสังคมที่เคยเป็นอยู่ให้ก้าวไปสู่การเป็นสังคมตามแบบอย่างที่ควรจะเป็นหรือเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ซึ่งอาจเรียกว่าสังคมที่ได้รับการพัฒนา บริบทการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายในประเทศเปนทั้งโอกาสและภัยคุกคามที่สงผล

กระทบต่อการปรับรูปแบบและบทบาทการพัฒนาพื้นที่ของประเทศเป็นอย่างมาก จึงจำเป็นต้องทบทวนแนวคิดและทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น สร้างความสมดุลของการพัฒนา นำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกันในสังคม

1. **กรอบแนวคิด**

- ยึดแนวคิดการพัฒนาตาม “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ให้เกิดการพัฒนาที่ สมดุล เป็นธรรมและมีภูมิคุ้มกันต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ ควบคู่กับแนวคิด “การพัฒนาแบบองค์รวม” ที่ยึดคนและผลประโยชน์ของประชาชนเป็นตัวตั้ง เป็นการพัฒนาที่เชื่อมโยงทุกมิติของการพัฒนาคน เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ความมั่นคงและ การเมืองการปกครอง เข้ากับมิติทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่อย่างบูรณาการ ภายใต้กระบวนการพัฒนาของทุกฝ่ายที่เชื่อมโยงสนับสนุนกัน

- ยึดแนวยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” ในการพัฒนาให้สอดคล้อง ตามหลัก “ภูมิสังคม” ที่มีวิถีชีวิต อัตลักษณ์และคุณค่าที่แตกต่างกันตามความหลากหลายทางวัฒนธรรมและความหลากหลายทางธรรมชาติแวดล้อมของแต่ละภูมิภาคและท้องถิ่น รวมทั้งสอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในพื้นที่

- ยึดหลัก “การมีส่วนร่วมของทุกภาคีการพัฒนา” ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนและชุมชน ในการร่วมคิด ร่วมดำเนินการ และร่วมติดตาม ตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินการพัฒนา และยึดหลัก “ธรรมาภิบาล” ความยุติธรรม โปร่งใส มีการกระจายอำนาจให้เกิดความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และการใช้ทรัพยากร เพื่อให้สังคมมีความสมานฉันท์และอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน

2. การพัฒนาเชิงพื้นที่

จากทิศทางการพัฒนาพื้นที่ของประเทศที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การพัฒนาเมือง ชุมชน ระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรการแปรรูปการเกษตร และการท่องเที่ยวของภูมิภาคนั้น ต้องได้รับการสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ ระดับภูมิภาคต่างๆของประเทศที่สอดคล้องกัน ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค เพื่อสนับสนุนการ พัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศให้เป็นไปในทิศทางดังกล่าว จะต้องเตรียมความพร้อมให้กับชุมชนตามแนวเขตเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศของกลุ่มเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคทั้งในแนวเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตก รวมถึงการประสานเชื่อมโยงการพัฒนาระหว่างภูมิภาคต่างๆของประเทศด้วยระบบโลจิสติกส์และโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความมั่นคงและเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ระดับภาค มีดังนี้

- พื้นที่ตามแนวเส้นทางการพัฒนาภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง(GMS-Greater Mekong Subregion Economic Cooperation) และ ยุทธศาสตร์การพัฒนา ความร่วมมือทางเศรษฐกิจได้แก่ (1) พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและชุมชนศูนย์กลางในภูมิภาคตามเส้นทาง แนวเหนือ - ใต้

โดยเฉพาะเส่นทางที่ผานสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) สหภาพพมาเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใตเศรษฐกิจชายแดนที่เชื่อมโยงไปยัง สปป. ลาว พมา และจีน (2) พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและชุมชนศูนยกลางในภูมิภาคตามเสนทางแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงพื้นที่สหภาพพมา สปป. ลาว และเวียดนามซึ่งเส่นทางนี้มีความก่าวหน่าในการพัฒนาโครงขายเชื่อมโยงมาก ระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตรและผานประเทศไทยถึง 770 กิโลเมตร โดยมีแนวเสนทางจาก ดานังซึ่งกำลังพัฒนาทาเรือน้ำลึกเชื่อมไปยังภูมิภาคตางๆของโลกทางทะเลผาน เวียดนาม – ลาว ข่ามสะพานแม่น้ำโขงแหงที่ 2 เข่าสูไทย - พมา เปนพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

2.5.7 โครงข่ายโลจิสติกส์ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

บริบทด้านโลจิสติกส์

1) จังหวัดอุดรธานี

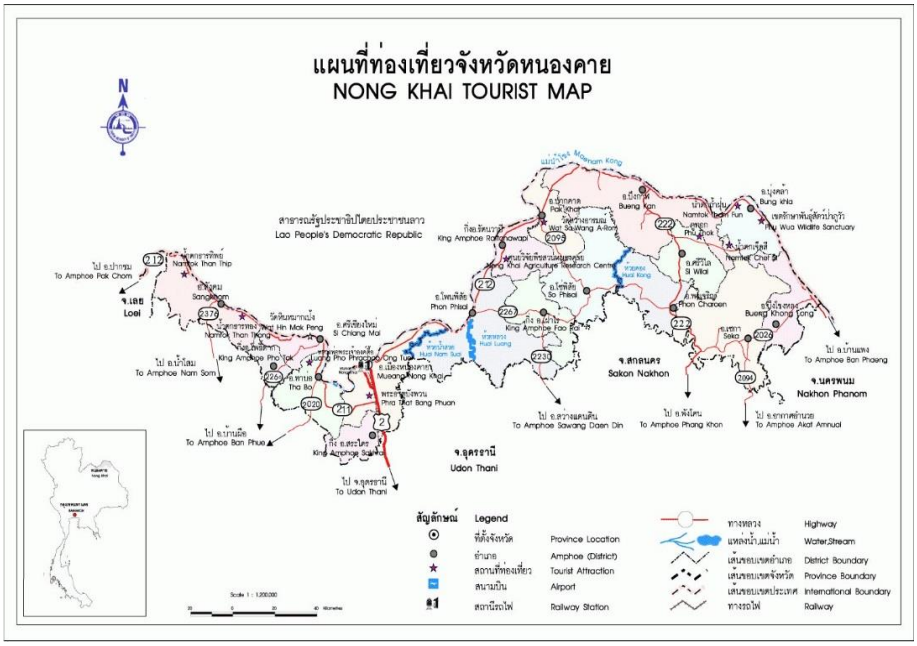
เป็นจังหวัดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการท่องเที่ยวทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และยังเป็นดินแดนที่มีอารยธรรมเก่าแก่แห่งหนึ่งของโลกมีอาณาเขตที่ตั้ง ทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดหนองคายทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่นและกาฬสินธุ์ ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดสกลนคร ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดหนองบัวลำภู การเดินทางรถยนต์จากกรุงเทพฯไปตามทางหลวงหมายเลข 1 (ถ.พหลโยธิน) ถึงสระบุรี บริเวณกิโลเมตรที่ 107 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (ถ.มิตรภาพ) ผ่านนครราชสีมาขอนแก่น ถึงอุดรธานี รวมระยะทางประมาณ 564 กิโลเมตร รถโดยสารประจำทางมีบริการรถโดยสารทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ-อุดรธานี ทุกวัน รถออกจากสถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถ.กำแพงเพชร (หมอชิต2) จังหวัดอุดรธานีมีเนื้อที่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 18 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ คือ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอหนองวัวซอ อำเภอหนองหาน อำเภอบ้านผือ อำเภอบ้านดุง อำเภอกุมภวาปี อำเภอโนนสะอาด อำเภอเพ็ญ อำเภอน้ำโสม อำเภอกุดจับ อำเภอศรีธาตุ อำเภอวังสามหมอ อำเภอทุ่งฝน อำเภอสร้างคอม อำเภอไชยวาน อำเภอหนองแสง อำเภอนายูง อำเภอพิบูลย์รักษ์ กิ่งอำเภอกู่แก้ว

ภาพที่ 2-2 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี

ที่มา : Doo Asia ข้อมูลท่องเที่ยว

2) จังหวัดหนองคาย

หนองคายเป็นจังหวัดชายแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอาณาเขตทิศเหนือติดต่อกับแม่น้ำโขงอันเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศใต้ติดต่อกับ และจังหวัดสกลนคร ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดนครพนม ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดเลย ตั้งอยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำโขง ตรงข้ามกับท่าเดื่อของลาวห่างจากเมืองเวียงจันทน์ 14 กม. หนองคายมี 10 อำเภอ 1 กิ่งอำเภอ คือ อำเภอเมืองหนองคาย บึงกาฬ โพนพิสัย ศรีเชียงใหม่ เพกา ท่าบ่อ โซ่พิสัย พรเจริญ ปากคาด และกิ่งอำเภอบึงโขงหลง กับกิ่งศรีวิไล การเดินทางโดยรถยนต์จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แล้วแยกขวาเข้าใช้ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ผ่านนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี ไปจนถึงหนองคาย การเดินทางโดยรถประจำทางมีรถประจำทางปรับอากาศของบริษัทขนส่งจำกัดและของเอกชนสายกรุงเทพฯหนองคาย ออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ถนนกำแพงเพชร 2 ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง โดยรถไฟการรถไฟแห่งประเทศไทยมีบริการรถไฟออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยังจังหวัดหนองคายทุกวันทั้งรถเร็วและรถด่วน ใช้เวลาเดินทางประมาณ12ชั่วโมง สอบถามรายละเอียดได้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย โทร. 1690 เดินทางโดยเครื่องบินสามารถนั่งรถมาลงยังจังหวัดอุดรธานีและใช้บริการรถขนส่งนั่งต่อมาอีกเป็นระยะทางประมาณ 51 กิโลเมตร สอบถามรายละเอียดได้ที่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

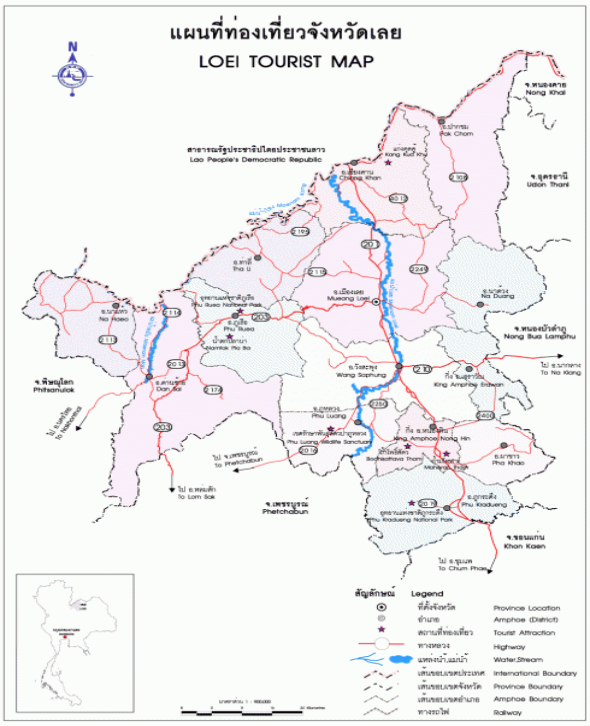


ภาพที่ 2-3 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดหนองคาย

ที่มา : Doo Asia ข้อมลท่องเที่ยว

3) จังหวัดเลย

เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย ตั้งอยู่ในแอ่งสกลนครและอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 540 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ทิศเหนือติดต่อกับแขวงไชยบุรีและแขวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว โดยมีแม่น้ำโขงและแม่น้ำเหืองไหลกั้นพรมแดนระหว่างกัน ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดหนองคายจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองบัวลำภู ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดเพชรบูรณ์ ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดพิษณุโลก การเดินทางโดยรถยนต์จากกรุงเทพฯ สามารถไปได้ 3 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ผ่านจังหวัดสระบุรี แล้วแยกใช้ทางหลวงหมายเลข 21 ผ่านจังหวัดเพชรบูรณ์ จนถึงอำเภอหล่มสัก ต่อด้วยทางหลวงหมายเลข203ผ่านอำเภอหล่มเก่าอำเภอภูเรือเข้าสู่จังหวัดเลย เส้นทางที่2 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แล้วแยกใช้ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา ไปจนถึงจังหวัดขอนแก่น แล้วแยกซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 12 ผ่านอำเภอชุมแพ แล้วเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 201 ผ่านอำเภอภูกระดึงอำเภอหนองหินอำเภอวังสะพุงจนถึงจังหวัดเลย เส้นทางที่ 3 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แล้วแยกใช้ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) จนถึงอำเภอสีคิ้ว แยกซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 201 ผ่านอำเภอด่านขุนทด อำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ อำเภอแก้งคร้อ อำเภอภูเขียว อำเภอชุมแพ อำเภอภูกระดึง อำเภอหนองหิน อำเภอวังสะพุง จนถึงจังหวัดเลย

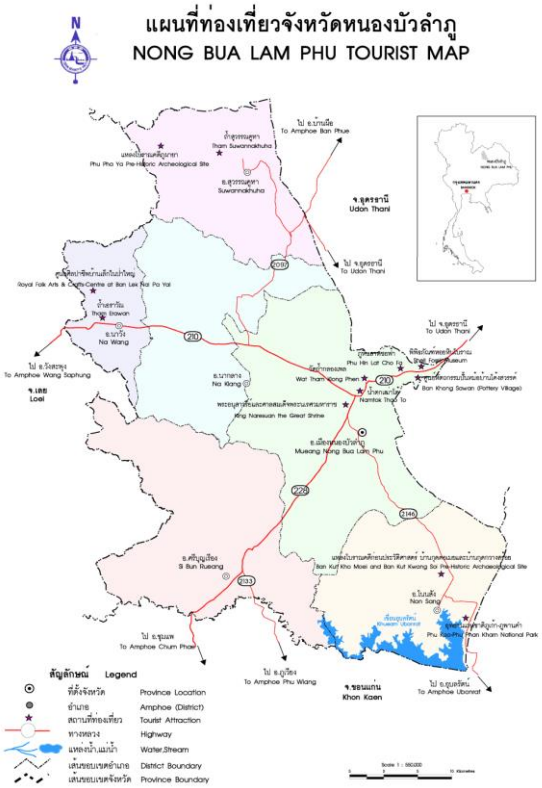


ภาพที่ 2-4 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดเลย

ที่มา : Doo Asia ข้อมูลท่องเที่ยว

4) จังหวัดหนองบัวลำภู

จังหวัดหนองบัวลำภู เป็นจังหวัดหนึ่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอาณาเขตติดต่อดังนี้ ทิศเหนือติดต่อกับอำเภอน้ำโสม อำเภอบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี ทิศตะวันออกติดต่อกับ อำเภอบ้านผือ อำเภอกุดจับ อำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี ทิศใต้ติดต่อกับ อำเภอสีชมพู กิ่งอำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น ทิศตะวันตกติดต่อกับ อำเภอภูกระดึง อำเภอวังสะพุง อำเภอผาขาว อำเภอเอราวัณ จังหวัดเลย หนองบัวลำภูอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 559 กิโลเมตร การเดินทางโดยรถยนต์จากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรี บริเวณกิโลเมตรที่ 107 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี แล้วเลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 210 ผ่านอำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี ถึงจังหวัดหนองบัวลำภู รวมระยะทาง 608 กิโลเมตร หรือเมื่อถึงจังหวัดขอนแก่นแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 2109 (น้ำพอง-เขื่อนอุบลรัตน์) เข้าอำเภอโนนสัง ถึงจังหวัดหนองบัวลำภู รวมระยะทางประมาณ 559 กิโลเมตรโดยรถประจำทางมีรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และของเอกชน สายกรุงเทพฯ-หนองบัวลำภู ออกจากสถานีขนส่งหมอชิต 2 ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง

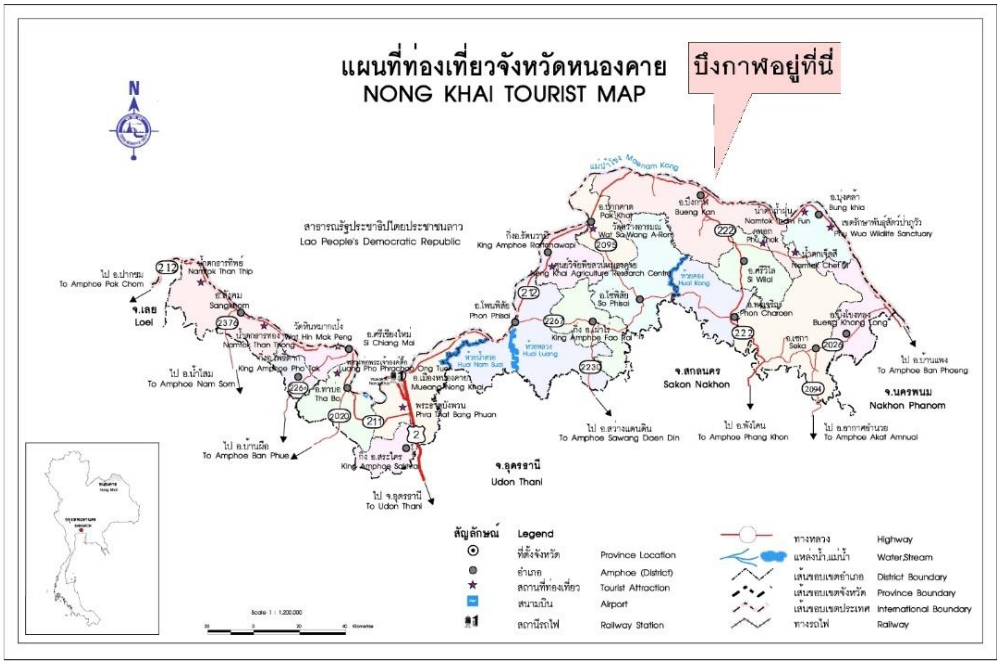


ภาพที่ 2-5 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดหนองบัวลำภู

ที่มา : Doo Asia ข้อมูลท่องเที่ยว

5) จังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดหนึ่งที่อยู่ริมฝั่งน้ำโขงห่างจากตัวเมืองหนองคายไปทางทิศตะวันออก เฉียงเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 212 ระยะทาง 136 กม. มีอำเภอในปกครองรวม 8 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอบึงกาฬ อำเภอปากคาด อำเภอบุ่งคล้า อำเภอบึงโขงหลวง อำเภอเซกา อำเภอพรเจริญ อำเภอศรีวิไล อำเภอโซ่พิสัย ที่ตั้งและอาณาเขตอำเภอบึงกาฬอยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของการปกครองจังหวัดหนองคาย (ห่างจากจังหวัด 136 กิโลเมตร) มีพื้นที่ 833.85 ตารางกิโลเมตร อาณาเขตทิศเหนือ ติดแม่น้ำโขง(ตรงข้ามเมืองปากซัน สปป.ลาว ทิศใต้ติดอำเภอโซ่พิสัย, ศรีวิไล และอำเภอเซกา จังหวัดหนองคายทิศตะวันออกติดอำเภอบุ่งคล้าจังหวัดหนองคาย ทิศตะวันตกติดอำเภอปากคาดจังหวัดหนองคาย การเดินทางไปจังหวัดบึงกาฬเดินทางรถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหมายเลข 1 ผ่านจังหวัดสระบุรีแล้วเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านจังหวัดนครราชสีมา-จังหวัดขอนแก่น- จังหวัดอุดรธานี-จนถึงจังหวัดหนองคายและจากหนองคายสู่อำเภอบึงกาฬ โดยจะผ่านอำเภอโพนพิสัย กิ่งอำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 751 กิโลเมตรและการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมีบริการจากบริษัทขนส่งจำกัด สามารถขึ้นรถได้ที่สถานีขนส่งหมอชิต 2 มีทั้งรถโดยสารแบบธรรมดา รถโดยสารปรับอากาศ เปิดให้บริการทุกวัน วันละหลายเที่ยว



ภาพที่ 2-6 แสดงแผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : Doo Asia ข้อมูลท่องเที่ยว

2.6 สภาพทั่วไปและสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา

2.6.1 สภาพทั่วไปของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา

จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 15-17 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 101-103 องศาตะวันออก ซึ่งอยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ห่างจากกรุงเทพมหานคร 445 ก.ม. มีพื้นที่ 10,885.99 ตารางกิโลเมตร หรือ 6.8 ล้านไร่ เป็นอันดับที่ 15 ของประเทศ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง รวม 9 จังหวัดดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดอุดรธานีจังหวัดเลย และจังหวัดหนองบัวลำภู

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดบุรีรัมย์

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมหาสารคาม

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดชัยภูมิและจังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดนครราชสีมาตั้งอยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บนที่ราบสูงโคราช ระหว่างละติจูด 14 องศา 7 ลิปดาเหนือ ถึงละติจูด 15 องศา 46 ลิปดาเหนือ และลองติจูด101 องศา 11 ลิปดาตะวันออก ถึงลองติจูด 103 องศา สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 187 เมตร มีพื้นที่ติดต่อกับภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศ ตัวจังหวัดอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ระยะทาง 255 กิโลเมตรและโดยทางรถไฟระยะทาง 264 กิโลเมตร จังหวัดนครราชสีมาได้ชื่อว่าเป็นประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคเหนือและชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ทำให้จังหวัดนครราชสีมาเป็น “เมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งอันดับ 2 ของประเทศ” รองจากกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครราชสีมามีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดชัยภูมิและจังหวัดขอนแก่น

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายกและจังหวัดสระแก้ว

ทิศตะวันออก ติดต่อกับหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดขอนแก่น

ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดสระบุรีและจังหวัดลพบุรี

2.6.2 สภาพภูมิประเทศของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นมีสภาพพื้นที่ลาดเอียงจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออกและทิศใต้ บริเวณที่สูงทางด้านตะวันตกมีสภาพพื้นที่เป็นเขาหินปูนตะปุ่มตะป่ำสลับกับพื้นที่เป็นลูกคลื่นลอนลาดเล็กน้อย มีระดับความสูงประมาณ 200-250 เมตรจากระดับน้ำทะเล มีภูเขารูปแอ่งหรือภูเวียงวางตัวอยู่ติดอำเภอภูเวียง บริเวณที่สูงตอนกลางและด้านเหนือมีสภาพพื้นที่เป็นเทือกเขา ได้แก่ ภูเก้า ภูเม็ง ภูพานคำ เป็นแนวขวางมาจากด้านเหนือ แล้ววกลงมาทางตะวันตกเฉียงใต้ ไหล่เขาด้านนอกมีความสูงและลาดชันมาก สูงประมาณ 300-660 เมตร ไหล่เขาด้านในมีความลาดชันน้อย มีระดับความสูงประมาณ 220-250 เมตร

จังหวัดนครราชสีมา

สภาพภูมิประเทศของจังหวัดนครราชสีมามีทั้งที่เป็นภูเขาสูง ที่ราบลุ่ม พื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้นและพื้นที่ ลูกคลื่นลอนลึก ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 บริเวณ คือ

1) บริเวณเทือกเขาและที่สูงทางตอนใต้ของจังหวัดมีความสูงจากระดับน้ำทะเล มากกว่า ๒๕๐ เมตร อยู่ในบริเวณอำเภอปากช่อง อำเภอปักธงชัย อำเภอวังน้ำเขียว และอำเภอเสิงสาง เทือกเขานี้เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำลำธารหลายสายที่ไหลไปทางตะวันออกของภาค ได้แก่ แม่น้ำมูล ลำแชะ ลำพระเพลิง และลำปลายมาศ พื้นที่ระหว่างเทือกเขาส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นลูกคลื่นลอนลึกและ ลูกคลื่นลอนตื้น ตอนล่างของหุบเขามีความลาดชันค่อนข้างมาก ทำให้มีการชะล้างพังทลายของหน้าดินใน บริเวณนี้ค่อนข้างสูง

2) บริเวณที่สูงทางตอนกลางของจังหวัดมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 200-250 เมตร อยู่ ในเขตอำเภอด่านขุนทด อำเภอสีคิ้ว อำเภอเทพารักษ์ อำเภอพระทองคำ ตอนล่างของอำเภอโนนไทย อำเภอขามทะเลสอ อำเภอเมือง อำเภอสูงเนิน ตอนบนของอำเภอปักธงชัย และอำเภอครบุรีอำเภอโชคชัย อำเภอหนองบุญมาก อำเภอจักราช และอำเภอเสิงสาง ลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นลูกคลื่นลอนตื้นยกเว้น บริเวณใกล้เชิงเขามีลักษณะเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนลึก พื้นที่บางส่วนเป็นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ าไหลผ่านหลายสาย ได้แก่ ลำแชะ ลำพระเพลิง ลำตะคอง ลำน้ำมูล และลำจักราช

3) พื้นที่ลูกคลื่นทางตอนเหนือของจังหวัด มีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ ๒๐๐ เมตร อยู่ในเขตอำเภอขามสะแกแสง ตอนบนของอำเภอโนนไทย อำเภอคง ทางทิศตะวันตกของอำเภอ บัวใหญ่ อำเภอบ้านเหลื่อม อำเภอห้วยแถลง และอำเภอชุมพวง อำเภอลำทะเมนชัย มีลักษณะเป็นพื้นที่ลูก คลื่นลอนตื้นที่สูงสลับที่นา บางตอนเป็นพื้นที่ราบลุ่มบริเวณริมฝั่งแม่น้ำลำชียงไกร และลำปลายมาศ

4) บริเวณที่ราบลุ่มทางตอนเหนือของจังหวัด มีความสูงจากระดับน้ำทะเลน้อยกว่า 200 เมตร อยู่ในเขตอำเภอบัวใหญ่ อำเภอคง อำเภอโนนสูง อำเภอประทาย อำเภอพิมาย อำเภอสีดา อำเภอบัวลาย และอำเภอเมืองยาง มีลักษณะเป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น และมีที่ราบลุ่มบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ

2.6.3 ประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา

1) ประชากร

จากข้อมูลจำนวนประชากรของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมาใน ปี พ.ศ. 2558 – 2563 พบว่า จำนวนประชากรของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา มีความผันผวน หากพิจารณาแยกตามจังหวัด พบว่า จำนวนประชากรของจังหวัดขอนแก่น มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ปี 2558 – 2560 ต่อมาประชากรของจังหวัดขอนแก่นเริ่มลดลงตั้งแต่ปี 2561 - 2563 และในส่วนประชากรของจังหวัดนครราชสีมา มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2558 - 2562 และจำนวนประการเริ่มลดลงในปี 2563 ดังแสดงในตารางที่ 2-38

ตารางที่ 2-38 แสดงจำนวนประชากรของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมาปี 2558 – 2563

จังหวัด	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
ขอนแก่น	1,798,014	1,801,753	1,805,910	1,805,895	1,802,872	1,794,531
นครราชสีมา	2,628,818	2,631,435	2,639,226	2,646,401	2,648,927	2,633,207
รวม	**4,426,832**	**4,433,188**	**4,445,136**	**4,452,296**	**4,451,799**	**4,427,738**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช, 2564

2) แรงงาน

จากข้อมูลจำนวนแรงงานภาพรวมของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ปี 2558 – 2563 พบว่า จำนวนแรงงานของจำนวนแรงงานภาพรวมของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา มีความผันผวนแต่ละปี หากพิจารณาแยกตามจังหวัดสถานการณ์แรงงานรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดขอนแก่น มีกำลังแรงงานลดลงจากปี 2562 เท่ากับ 910,631 คน หากพิจารณาอัตราการว่างงานของจังหวัดขอนแก่นในปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดขอนแก่นมีอัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2562 จำนวน 6,270 คน ในส่วนของจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ในปี 2561 จังหวัดนครราชสีมามีกำลังแรงงานลดลงจากปี 2560 เท่ากับ 1,303,123 คน หากพิจารณาอัตราการว่างงานของจังหวัดนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2561 พบว่า จังหวัดนครราชสีมามีอัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2560 จำนวน 18,687 คน ดังแสดงในตารางที่ 2-39

ตารางที่ 2-39 แสดงจำนวนแรงงานของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมาปี 2558 – 2563

จังหวัด	สภาพแรงงาน	กำลังคน	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
ขอนแก่น		ผู้มีงานทำ	904,524	909,837	899,838	947,216	911,709	879,067
		ผู้ว่างงาน	9,045	11,161	14,813	6,388	11,095	18,755

จังหวัด	สภาพแรงงาน	กำลังคน	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
	กำลังแรงงานรวม	กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	10,766	11,671	5,519	3,158	7,807	12,809
		รวม	**924,335**	**932,669**	**920,170**	**956,762**	**930,611**	**910,631**
นครราชสีมา	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ		1,302,266	1,294,230	1,262,950		
		ผู้ว่างงาน		23,623	27,867	21,486		
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล		7,971	12,650	18,687		
		รวม		**1,333,860**	**1,334,747**	**1,303,123**		

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช, 2564

3) ผู้สูงอายุ

จากข้อมูลจำนวนผู้สูงอายุของกลุ่มของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2563 พบว่าจำนวนผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในแต่ละปี และหากพิจารณาสถานการณ์ผู้สูงอายุแยกตามรายจังหวัด พบว่าจังหวัดนครราชสีมามีจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุด จำนวน 473,457 คน รองลงมา คือ จังหวัดขอนแก่น จำนวน 325,927 คน คนตามลำดับ แสดงในตาราง ที่ 2-40

ตารางที่ 2-40 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมาปี 2558 – 2563

จังหวัด	จำนวนผู้สูงอายุ 60 ปี ขึ้นไป					
	ปี2558	ปี2559	ปี2560	ปี2561	ปี2562	ปี2563
ขอนแก่น	300,600	276,029	287,373	299,639	312,933	325,927
นครราชสีมา	439,700	400,496	417,303	435,347	453,388	473,457

ที่มา : กรมกิจการผู้สูงอายุ, 2564

2.6.4 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Provincial Product)

จากข้อมูลมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ปี 2558 - 2562 พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา มีแนวโน้มของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2558 – 2562 และเมื่อพิจารณาแยกเป็นรายจังหวัด ในปี พ.ศ 2562 จังหวัดขอนแก่นมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ 2561 เท่ากับ 214,018 ล้านบาท และจังหวัดนครราชสีมามีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ 2561 เท่ากับ 303,996 ดังตารางที่ 2-41

ตารางที่ 2- 41 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด Gross provincial product (GPP) ปี พ.ศ. 2560 - 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

จังหวัด	2558	2559	2560	2561	2562
ขอนแก่น	189,958	196,068	204,048	213,735	214,018
นครราชสีมา	251,780	262,841	277,504	299,714	303,996

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

2.6.5 ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (Gross Provincial Products)

จากข้อมูลมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ปี 2558 - 2562 พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2558 – 2562 โดยในปี พ.ศ 2562 จังหวัดขอนแก่นมีมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว เท่ากับ 124,729 บาท และจังหวัดนครราชสีมามีมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว เท่ากับ 121,068 บาท ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-42

ตารางที่ 2-42 แสดงการจัดลำดับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว (GPP Per capita) พ.ศ. 2558-2561

(หน่วย : บาท)

จังหวัด	2558	2559	2560	2561	2562
ขอนแก่น	110,033	113,762	118,591	124,430	124,729
นครราชสีมา	99,978	104,421	110,301	119,189	121,068

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

2.6.6 อุตสาหกรรมการลงทุนของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา

อุตสาหกรรมการลงทุน สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม และประเภทอุตสาหกรรม

1) จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม

จากสถิติจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา พบว่า จำนวนของโรงงานจะมีความสอดคล้องกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน เมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่า จังหวัดนครราชสีมามีจำนวนโรงงานมากที่สุด จำนวน 1,877 แห่ง รองลงมาคือ จังหวัดขอนแก่น มีโรงงานจำนวน 838 แห่ง ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน พบว่า จำนวนแรงงานและ

เงินทุนในการจดทะเบียนมีความสอดคล้องกับจำนวนโรงงาน โดยจังหวัดนครราชสีมามีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุด จำนวน 136,034.15 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนแรงงานเท่ากับ 104,909 คน รองลงมาคือ จังหวัดขอนแก่น มีเงินทุนจดทะเบียน จำนวน 75,493.83 ล้านบาท จำนวนแรงงานเท่ากับ 54,062 คน ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-43

ตารางที่ 2-43 จำนวนเงินทุน คนงาน จำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3)

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงานรวม (คน)
ขอนแก่น	838	75,493.83	54,062
นครราชสีมา	1,877	136,034.15	104,909

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม ข้อมูล ณ วันที่ 24 ธ.ค. 64

2) ประเภทอุตสาหกรรม

จากสถิติเกี่ยวกับประเภทอุตสาหกรรมของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา สามารถแบ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประเภทของอุตสาหกรรมออกเป็น 21 ประเภทดังนี้ 1.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช 2.อุตสาหกรรมอาหาร 3.อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม 4.สิ่งทอ 5.อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายยกเว้นรองเท้า 6.อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 7.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม 8.อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง 9.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก 10.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ 11.อุตสาหกรรมผลิตโลหะขั้นมูลฐาน 12.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 13.อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ 14.อุตสาหกรรมเครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่นๆ 15.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 16.อุตสาหกรรมผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ 17.อุตสาหกรรมการพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์ 18.อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี 19.อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล 20.อุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ 21.การผลิตอื่นๆ จากการศึกษาสถานประกอบการอุตสาหกรรม พบว่า จังหวัดขอนแก่น มีจำนวนอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะมากที่สุด 122 แห่ง รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร 107 แห่ง ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ 89 แห่ง และผลิตภัณฑ์จากพืช 78 แห่ง ตามลำดับ ส่วนอุตสาหกรรมที่จังหวัดขอนแก่นมีน้อยที่สุดคือ การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์ จำนวน 1 แห่ง และในส่วนจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืชมากที่สุด 335 แห่ง รองลงมาได้แก่ ผลิตภัณฑ์อโลหะ 233 แห่ง อุตสาหกรรมอาหาร 219 แห่ง และผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ 135 แห่ง ตามลำดับ ส่วนอุตสาหกรรมที่จังหวัดนครราชสีมามีน้อยที่สุดคือ ผลิตหนังสัตว์และผลิตภัณฑ์จากหนังสัตว์ จำนวน 6 แห่ง ดังตารางที่ 2-44

ตารางที่ 2- 44 แสดงสถานประกอบการจำแนกตามประเภทกลุ่มอุตสาหกรรม จำพวก 2 และ 3 (หน่วย : แห่ง)

จำนวนประเภทอุตสาหกรรม		
ประเภทอุตสาหกรรม	**จังหวัดขอนแก่น**	**จังหวัดนครราชสีมา**
1. ผลิตภัณฑ์จากพืช	78	335
2. อุตสาหกรรมอาหาร	107	219
3. อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	18	15
4. สิ่งทอ	27	19
5. อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายยกเว้นรองเท้า	7	17
6. แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	38	88
7. ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	29	32
8. ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	6	15
9. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	43	108
10. ผลิตภัณฑ์อโลหะ	122	233
11. ผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	2	9
12. ผลิตภัณฑ์โลหะ	61	119
13. ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	89	135
14. เครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่นๆ	24	18
15. ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	18	8
16. การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์	1	7
17. เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	20	45
18. ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	14	69
19. ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	10	46
20. ผลิตหนังสัตว์และผลิตภัณฑ์จากหนังสัตว์	3	6
21. การผลิตอื่นๆ	121	334
รวม	**838**	**1,877**

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม ข้อมูล ณ วันที่ 24 ธ.ค. 64

2.6.7 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา

การท่องเที่ยวและการบริการ สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน คือ การท่องเที่ยว สาธารณสุข/สุขภาพ และสังคมและวัฒนธรรม

1) สถิติด้านการท่องเที่ยว

จากสถิติด้านการท่องเที่ยวของของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ถือว่าการท่องเที่ยวเป็นด้านที่สำคัญ สามารถนำความเจริญไปสู่ท้องถิ่น ทำให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งเจ้าของที่ดินและเป็นแหล่งรายได้ ทำให้เกิดการลงทุนทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจการนำเที่ยว ธุรกิจอาหารและการพักแรม ธุรกิจการค้าของที่ระลึก ส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัว ซึ่งจากข้อมูลจำนวนผู้เยี่ยมเยือนที่เดินทางมาท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ปี พ.ศ.2559 – 2563 พบว่า จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา มีผู้มาเยี่ยมเยือนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2559 – 2562 และมีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนลดลงในปี 2563 ในส่วนของรายได้จากการท่องเที่ยว พบว่า รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา เริ่มมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2561 – 2563 แสดงดังตารางที่ 2-45

ตารางที่ 2- 45 แสดงจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดฯปี พ.ศ. 2559-2563

จังหวัด	จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน (คน)					รายได้การท่องเที่ยว(ล้านบาท)				
	2559	2560	2561	2562	2563	2559	2560	2561	2562	2563
ขอนแก่น	1,239,533	1,480,180	1,556,214	5,583,809	2,920,357	1,533	4,285	4,796.	18,111	8,690
นครราชสีมา	8,321,239	9,314,196	9,857,627	9,898,428	5,689,455	17,418	21,749	24,340	24,744	12,675

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2564

นอกจากนี้ พาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น – นครราชสีมา ปี พ.ศ. 2562 สามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ 1) เครื่องบิน 2) รถไฟ 3) รถประจำทาง 4) พาหนะส่วนตัว และ 5) เรือ ซึ่งพบว่า

จังหวัดขอนแก่น มีพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทางหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่จะเลือกการเดินทางโดยใช้พาหนะส่วนบุคคล มีจำนวน 2,079,500 คน รองลงมาคือ เดินทางโดยรถประจำทาง จำนวน 752,651 คน เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน 499,833 และเดินทางโดยรถไฟจำนวน 200,158 คน ตามลำดับ

จังหวัดเลย ส่วนใหญ่เดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคลจำนวน 3,932,054 คน รองลงมา คือ เดินทางโดยรถประจำทาง จำนวน 1,390,557 คน และเดินทางโดยรถไฟจำนวน 474,279 คน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2-46

ตารางที่ 2- 46 แสดงพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เครื่องบิน	รถไฟ	รถประจำทาง	พาหนะส่วนบุคคล	อื่นๆ(เรือ)
ขอนแก่น	499,833	200,158	752,651	2,079,500	-
นครราชสีมา	-	474,279	1,390,557	3,932,054	-

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562)

2) สาธารณสุข / สุขภาพ

จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดนครราชสีมามีหน่วยบริการสาธารณสุขสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข มีโรงพยาบาลศูนย์ 1 แห่ง ได้แก่ รพศ.อุดรธานี และมีโรงพยาบาลทั่วไปรวม 8 แห่ง แบ่งเป็น ระดับ A ระดับ S ระดับ M1 ระดับM2 ระดับ F1 ระดับ F2 ระดับ F3 และ ระดับ P

จังหวัดขอนแก่น มีโรงพยาบาลทั่วไป 6 ระดับ แบ่งเป็นระดับ A = 1 แห่ง ระดับ M1 = 1 แห่ง ระดับ M2 = 4 แห่ง ระดับ F1 = 4 แห่ง F2 = 11 แห่ง และ F3 = 4 แห่ง รวม 26 แห่ง มีจำนวนเตียงตามกรอบทั้งสิ้น 2,860 เตียง เตียงจริง 2,966 เตียง

จังหวัดนครราชสีมา มีโรงพยาบาลทั่วไป 6 ระดับ แบ่งเป็นระดับ A = 1 แห่ง ระดับ S = 1 แห่ง ระดับ M1 = 2 แห่ง ระดับ M2 = 4 แห่ง ระดับ F1 = 8 แห่ง F2 = 14 แห่ง และ F3 = 3 แห่ง รวม 33 แห่ง มีจำนวนเตียงตามกรอบทั้งสิ้น 3,770 เตียง เตียงจริง 3,891 เตียง

ตารางที่ 2- 47 แสดงหน่วยบริการรายจังหวัด จำแนกตามระดับหน่วยบริการ

ระดับ	ขอนแก่น			นครราชสีมา		
	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนจริงตามกรอบ	จำนวน เตียงจริง	จำนวนระดับ (แห่ง)	จำนวนเตียงตามกรอบ	จำนวน เตียงจริง
A	1	1,000	1,098	1	1,300	1,310
S	-	-	-	1	250	307
M1	2	500	494	2	450	281
M2	4	670	561	4	440	530
F1	4	300	323	8	610	777
F2	11	390	490	14	630	632
F3	4	-	-	3	90	54
P	-	-	-	-	-	-
รวม	**26**	**2,860**	**2,966**	**33**	**3,770**	**3,891**

ที่มา : สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 , 2563

จากข้อมูลบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียงของสำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีความพร้อมทางด้านสาธารณสุข/สุขภาพมากที่สุด โดยที่มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์มากที่สุด จำนวน 485 คน รองลงมา คือ จังหวัดบึงหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังบึงกาฬ โดยมีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ 200, 194 , 110 และ 96 คน ตามลำดับ ซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนเตียงจริง โดยจังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเตียงมากที่สุด 2,325 เตียง รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬและจังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีจำนวนเตียงเท่ากับ 1,088, 971 , 665, และ 627 ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-48

ตารางที่ 2 - 48 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8

จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนเตียงจริง	จำนวนแพทย์ (คน)
ขอนแก่น	1,794,531	2,966	701
นครราชสีมา	2,633,207	3,891	-

ที่มา : สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 , 2563

3) สังคมและวัฒนธรรม

3.1) สังคมและวัฒนธรรมและประเพณี

จังหวัดขอนแก่น มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.งานเทศกาลไหว้พระธาตุขามแก่น จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีในวันเพ็ญเดือนหก (วันขึ้น15 ค่ำ เดือน6 การแสดงศิลปะพื้นบ้านและการออกร้านจำหน่ายสินค้าต่างๆ

2.งานเทศกาลไหมและประเพณีผูกเสี่ยว จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี ในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนถึงต้นเดือนธันวาคม เป็นเวลา10 วัน10 คืน บริเวณสนามกีฬากลางจังหวัด งานเทศกาลไหมและประเพณีผูกเสี่ยวนี้ สืบเนื่องมาจากประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอาชีพรองที่ขึ้นหน้าขึ้นตา ได้แก่ การปลูกหม่อนเลี้ยงไหม ทอผ้าต่างๆ ซึ่งทางราชการได้ให้ความสนับสนุนจนจังหวัดขอนแก่นเป็นแหล่งผลิตผ้าไหมที่มีชื่อเสียง ประกอบกับมีประเพณีการผูกเสี่ยวซึ่งเป็นขนบธรรมเนียมดั้งเดิมของภาคอีสานที่มุ่งให้คนรุ่นเดียวกันรักใคร่เป็นพี่เป็นน้องช่วยเหลือกัน เรียกว่า ” คู่เสี่ยว ” ขึ้นโดยมุ่งส่งเสริมอาชีพการทอผ้าไหมและรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมไว้ ในงานจะมีขบวนแห่คู่เสี่ยวและพานบายศรีของอำเภอต่าง ๆ มีพิธีผูกเสี่ยวการประกวดผลิตภัณฑ์พื้นบ้านงานพาข้าวแลง (การรับประทานอาหารค่ำแบบพื้นเมืองอีสาน) การแสดงศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้าน และการออกร้านจำหน่ายผ้าไหมและผลิตภัณฑ์ของที่ระลึกต่างๆ

3.เทศกาลสงกรานต์บนถนนข้าวเหนียว ริมบึงแก่นนครจัดขึ้นระหว่างวันที่ 13-15 เมษายนของทุกปีบริเวณบึงแก่นนครซึ่งเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และชุมนุมสังสรรค์ของชาวขอนแก่น กิจกรรมเริ่มด้วยการทำบุญตักบาตร การสรงน้ำพระ ภายในงานมีการจัดแสดงนาฏศิลปพื้นบ้าน ขบวนเกวียนบุปผชาติ การประกวดอาหารอีสาน การแข่งเรือ ในบึงแก่นนคร การประกวดกลองยาว การแสดงบนเวทีและการออกร้านจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองเป็นต้น

4.การฟ้อนเตี้ย เคยนิยมเล่นในช่วงตรุษสงกรานต์ ในหมู่คนอีสานโดยเฉพาะที่จังหวัดขอนแก่นได้สืบทอดกันมาหลายชั่วรุ่น ให้ความสนุกสนานครื้นเครง โดยหนุ่มสาวจะจับคู่กันฟ้อนเตี้ย มีหมอแคนเป็นผู้เป่าให้จังหวะ ท่าฟ้อนยิ่งแปลกมากเท่าใด ก็จะยิ่งเรียกความสนใจจากคนดูได้มากเท่านั้น ปัจจุบันนี้จะมีก็แต่ผู้เฒ่าผู้แก่ที่ฟ้อนเตี้ยได้

5. ประเพณีบุญกุ้มข้าวใหญ่ ของดีบ้านไผ่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น จัดงานประเพณีบุญกุ้มข้าวใหญ่ของดีบ้านไผ่ เพื่อสืบสานอนุรักษ์และเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณี ไทอีสานที่บริเวณสนามหน้าที่ว่าการอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดนครราชสีมา มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.งานฉลองวันแห่งชัยชนะของท้าวสุรนารี เพื่อรำลึกถึงวีรกรรม ของท้าวสุรนารี หรือคุณหญิงโมที่ต่อสู้ปกป้องบ้านเมืองจนได้รับชัยชนะจาก ข้าศึก ในงานมีการแสดงทางศิลปวัฒนธรรม การออกร้านขายสินค้า นิทรรศการทางประวัติศาสตร์ มหรสพต่าง ๆ กำหนดจัดงานระหว่างวันที่ 23 มีนาคม - 3 เมษายน

2.งานประเพณีแข่งเรือพิมาย เป็นงานประเพณีที่ชาวอำเภอพิมายร่วมกันจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยจะจัดในวันเสาร์-อาทิตย์ สัปดาห์ที่ 2 ของเดือนพฤศจิกายน งานนี้นอกจากจะมีการแข่งเรือของชาวบ้านจากหมู่บ้านต่างๆ ในอำเภอพิมายและอำเภอใกล้เคียงแล้ว ยังมีการตกแต่งเรือตามแบบเรือพระราชพิธี พร้อมประกวดการแห่เรือด้วย

3.งานเทศกาลเที่ยวพิมายจัดขึ้นเพื่อเป็นการสร้างสรรค์กิจกรรมส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวหลักของจังหวัดนครราชสีมา คือ อุทยานประวัติศาสตร์พิมาย ซึ่งจะจัดขึ้นในช่วงเดียวกับงานประเพณีแข่งเรือพิมาย ภายในงานมีกิจกรรมหลายอย่าง เช่น การแข่งเรือยาวประเพณี การแสดงทางวัฒนธรรม ขบวนแห่พุทธราชาและพุทธประวัติ ขบวนแห่พุทธประทีปและการแสดงประกอบแสง เสียง

2.6.8 การเกษตรของจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดนครราชสีมา

การเกษตรของจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วยกิจกรรม 6 ประเภท ได้แก่ จำนวนเกษตรกร สถิติการใช้ที่ดิน

1) จำนวนเกษตรกร

จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2558 - 2563 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเพิ่มมากขึ้นทุกปีตั้งแต่ปี 2558-2562 แต่ในปี2563 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร ลดลง โดยในปี พ.ศ. 2563 จำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 247,116 ครัวเรือน

จังหวัดนครราชสีมา ในปี พ.ศ. 2558 - 2563 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเพิ่มมากขึ้นทุกปีตั้งแต่ปี 2558-2562 แต่ในปี2563 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร ลดลง โดยในปี พ.ศ. 2563 จำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 321,980 ครัวเรือน

ตารางที่ 2- 49 แสดงจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย : ครัวเรือน)

จังหวัด	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี2563
ขอนแก่น	213,666	225,901	235,522	244,060	252,423	247,116
นครราชสีมา	265,923	284,304	295,203	307,510	323,191	321,980

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562

2) สถิติการใช้ที่ดิน

ในปี 2562 จังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่รวมประมาณ 6,803,744 ไร่ จากเนื้อที่ทั้งหมดของกจังหวัดขอนแก่น สามารถแบ่งได้เป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร 4,218,584 ไร่ เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ 366,323 ไร่ และเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร 1,821,231 ไร่

จังหวัดนครราชสีมา มีเนื้อที่รวมประมาณ 12,808,728 ไร่ จากเนื้อที่ทั้งหมดของกจังหวัดขอนแก่น สามารถแบ่งได้เป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร 8,384,953 ไร่ เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ 399,222 ไร่ และเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร 2,428,448 ไร่ แสดงในตารางที่ 2-50

ตารางที่ 2 - 50 แสดงการใช้ที่ดิน จำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
ขอนแก่น	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	6,803,744	6,803,744	6,803,744	6,803,744	6,803,744
	เนื้อที่ป่าไม้	734,792	737,846	742,018	760,769	763,929
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	4,219,853	4,218,804	4,218,140	4,217,938	4,218,584
	นาข้าว	2,798,095	2,797,398	2,797,084	2,797,045	2,797,752
	พืชไร่	948,744	948,339	948,178	947,953	948,071
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	90,912	91,080	91,041	91,062	91,006
	สวนผักและไม้ดอก	15,495	15,510	15,437	15,425	15,432
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	366,607	366,477	366,400	366,453	366,323

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	1,849,099	1,847,094	1,843,586	1,825,037	1,821,231
นครราชสีมา	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	12,808,728	12,808,728	12,808,728	12,808,728	12,808,728
	เนื้อที่ป่าไม้	1,929,492	1,938,928	1,958,505	1,988,601	1,995,327
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	8,385,473	8,386,293	8,384,561	8,386,320	8,384,953
	นาข้าว	4,083,707	4,083,956	4,083,415	4,083,512	4,082,782
	พืชไร่	3,755,118	3,755,489	3,754,679	3,755,611	3,755,199
	สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	106,437	106,326	106,354	106,541	106,507
	สวนผักและไม้ดอก	41,427	41,534	41,249	41,254	41,243
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	398,784	398,988	398,864	399,402	399,222
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	2,493,763	2,483,507	2,465,662	2,433,807	2,428,448

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช, 2564

2.6.9 โครงการคมนาคมขนส่งในอนาคตของจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา

โครงการขยายสนามบินขอนแก่น

ในปัจจุบันท่าอากาศยานขอนแก่นมีอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น กรมท่าอากาศยานจึงได้จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น เพื่อให้เพียงพอต่อความต้อง การของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน เพื่อสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่น เพื่อส่งเสริมด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยมีการดำเนินงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พื้นที่รวม 40,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 2,000 คนต่อชั่วโมงหรือ 5.0 ล้านคนต่อปี และ

สามารถจอดรถยนต์ได้ 550 คัน วงเงิน 2,004.90 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 – 30 กันยายน 2565 (งบประมาณปี 2561 -2565)

โครงการมอเตอร์เวย์นครราชสีมา-ขอนแก่น

สำหรับมอเตอร์เวย์สายโคราช-ขอนแก่น เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-หนองคาย รูปแบบทั่วไปเป็นหลวงพิเศษในระยะแรกระดับดิน (First Stage) ระดับดิน ขนาด 4 ช่องจราจร มีระยะทาง 202 กิโลเมตร ทั้งโครงการใช้เงินลงทุนประมาณ 103,915 ล้านบาท เส้นทางตัดผ่าน 3 จังหวัดคือ นครราชสีมา มหาสารคาม และขอนแก่น โดยเริ่มต้นที่ ต.ขามทะเลสอ อ.ขามทะเลสอ จ.นครราชสีมา แล้วสิ้นสุดที่ ต.พระลับ อ.เมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น ในแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับ 10 แห่ง เชื่อมกับถนนในพื้นที่ และยังมีจุดพักรถขนาดเล็กและใหญ่ไว้รองรับตลอดเส้นทาง โดยขออนุมัติโครงการปี 2566 เริ่มเวนคืนและประมูลก่อสร้างปี 2567-2568 เปิดบริการในปี 2571

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า และเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ โดยการก่อสร้างทางวิ่งรถไฟเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีนครราชสีมา และจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีขอนแก่น ระยะทางรวมประมาณ 187 กิโลเมตร มูลค่าโครงการ 26,152.70 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปี 2559-2562

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟของ สปป. ลาว ซึ่งเชื่อมต่อกับทางรถไฟของจีน ทำให้เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จากจีนเข้ามายังลาวและไทย ส่งผลให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนมีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อันจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยได้อย่างดี โดยโครงการนี้มีจุดเริ่มต้นต่อจากรถไฟทางคู่ ช่วงจิระ-ขอนแก่น และสิ้นสุดโครงการที่สถานีรถไฟหนองคาย มีสถานีทั้งหมด 14 สถานี ซึ่งจะมีการก่อสร้างอาคารสถานีแห่งใหม่ จำนวน 6 สถานี มีการปรับปรุงอาคารสถานีเดิม จำนวน 6 สถานี และมีที่หยุดรถ จำนวน 4 แห่ง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 167 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 26,647 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปี 2559 – 2564

โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

โครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่งของประเทศเพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศอาเซียน และภูมิภาคใกล้เคียง ซึ่งโครงการนี้ ส่งผลให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ที่เส้นทางคมนาคมพาดผ่าน โดยโครงการรถไฟความรถเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีทั้งหมด 6 สถานี คือ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา รวมระยะทาง 253 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 179,412 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปี 2560 -2569

โครงการรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมา-หนองคาย

โครงการรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมา-หนองคาย เป็นโครงการระยะที่ 2 ต่อจากโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา โดยโครงการนี้มีสถานีรถไฟทั้งสิ้น 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย ผ่าน 4 จังหวัด คือ จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 226,340 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปี 2565-2572

โครงการมอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา

โครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีระยะทางรวม 196 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 77,970 ล้านบาท ค่าเวนคืน 6,630 ล้านบาท วงเงินลงทุนรวม 84,600 ล้านบาท ซึ่งแนวเส้นทาง มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครราชสีมาด้านตะวันตก อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ตลอดแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับ (Interchange) เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการกับทางหลวงสายสำคัญ ทั้งหมด 10 แห่ง มีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 แห่ง มีที่พักริมทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้ทาง จำนวน 8 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปี 2559-2566

รูปแบบและระบบขนส่งที่เคยมีการศึกษาหรือพัฒนาในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา

1) โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

เนื่องด้วยทางรัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายการบริการจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและบริการ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น ดังนั้นทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงได้มีการดำเนินการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง 3 เส้นทาง ได้แก่ สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และสายกรุงเทพฯ-หัวหิน ซึ่งแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงพิจารณาเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงภาชี-นครราชสีมา ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย และช่วงแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา ในการดำเนินงานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ได้แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ เส้นทางช่วงบางซื่อ-ภาชี และ ภาชี-นครราชสีมา

2) โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2)

โครงการศึกษานี้ เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงจากตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ และพัฒนาให้เป็นรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ส่วนเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย แสดงดังรูปที่ 2.4-1

3) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วนช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น)

จากโครงการศึกษามีวัตถุประสงคเพื่อศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางกำหนดเขตทางวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงจุดตัดกับโครงการอื่น ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่สถานีชุมทางถนนจิระ จังหวัดนครราชสีมา และมีจุดสิ้นสุดที่สถานีขอนแก่น โดยมีระยะทางประมาณ 187 กิโลเมตร รวมถึงยังได้มีการออกแบบโครงสร้างสะพานรถไฟ แนวเส้นทางโครงสร้างคันทางรถไฟ ระบบระบายน้ำ ระบบราง สถานีรถไฟและย่านสถานีย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

4) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา หมายเลข 6

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา เป็นหนึ่งโครงการที่ได้รับการบรรจุในแผนมาตรการเร่งรัดการลงทุนของกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ตอน คือ ตอนที่ 1 จากอำเภอบางปะอิน อำเภอปากช่อง ระยะทาง 103 กิโลเมตร และตอนที่ 2 จากอำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 93 กิโลเมตร ซึ่งมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางเลี่ยงเมืองจังหวัดนครราชสีมาด้านตะวันตก อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา และตลอดแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการกับทางหลวงสายสำคัญ ทั้งหมด 10 แห่ง พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 แห่ง และจัดให้มีที่พักริมทางและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับผู้ใช้ทาง จำนวน 8 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

5) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา

โครงการถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมาหรือทางหลวงหมายเลข 290 ออกแบบเป็นแนวถนนตัดใหม่ทั้งหมด โดยเริ่มต้นก่อสร้างช่วงแรกตอนที่ 1 ด้านทิศใต้ ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร เส้นทางเริ่มจากทางหลวงหมายเลข 2 ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 304 แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2552 ปัจจุบันกรมทางหลวงได้รับงบประมาณในการก่อสร้างตอนที่ 1 ด้านทิศเหนือ ซึ่งเป็นงานก่อสร้างถนนตัดใหม่ 4 ช่องจราจร พร้อมเกาะกลางเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 กับทางหลวงหมายเลข 2068 ระยะทางรวม 9.11 กิโลเมตร และตอนที่ 2 ด้านทิศใต้ ระยะทางรวม 29.23 กิโลเมตร โดยรูปแบบการก่อสร้างเป็นถนน 4 ช่องจราจรซึ่งตอนที่ 2 ด้านทิศใต้ แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ช่วง โดยช่วงที่ 1 มีระยะทาง 17.10 กิโลเมตร จากเดิม 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางด้านนอกและด้านใน ส่วนตอนที่ 2 ด้านทิศใต้ มีระยะทาง 12.13 กิโลเมตร เป็นงานก่อสร้างถนนตัดใหม่ 4 ช่องจราจร

6) โครงการก่อสร้างทางลอดแยกราชสีมา (ถนนมิตรภาพตัดกับทางหลวงหมายเลข 224)

บริเวณสามแยกนครราชสีมาเป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 และทางหลวงหมายเลข 224 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่ง และมีการจราจรที่คับคั่งตลอดเวลา ทำให้มีการก่อสร้างทางลอดแยกนครราชสีมาเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน และรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยมี 2 ช่องการจราจร ช่วงเส้นทางถนนมิตรภาพจากขอนแก่น ลอดผ่านสามแยกไปยังถนนมิตรภาพ

สระบุรี โดยมีจุดเริ่มต้นที่ กม.253+371 ถึง กม.254+552 รวมระยะทาง 1.189 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ และคณะ (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่องการศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน (2) ประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยา สู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนและ (3) ศึกษาตัวแบบระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนที่ประสิทธิภาพในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน

บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ (2558) ทำการศึกษาแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ทำการวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศโดยพิจารณาจากปัจจัยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) โดยมีการแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ (1) กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) ประกอบด้วย 3 ปัจจัยคือ การขนส่ง (Transportation) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) (2) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) ประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ การจัดซื้อจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) กฎหมาย (Law) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และ 3) กลุ่มกึ่งเชิงเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) ประกอบด้วย 1 ปัจจัย คือ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

วาสนา จรูญศรีโชติกำจร และคณะ (2560) ได้ศึกษาประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชร การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาหาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชร ผลการศึกษา พบว่า ความคิดเห็นโดยรวมของนักท่องเที่ยวที่มีต่อ4องค์ประกอบของปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยแต่ละองค์ประกอบ ด้านการบริการลูกค้ามีค่าเฉลี่ยสูงสุดรองลงมาคือ ปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางการเงินและปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพในขณะที่ปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางสารสนเทศมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ตามลำดับ นอกจากนี้จากการสนทนากลุ่มภาคีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดกำแพงเพชร พบว่า โลจิสติกส์การท่องเที่ยวเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้เกิดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน และเห็นว่าความพร้อมของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างดีมีความสะดวก เจ้าหน้าที่เต็มใจให้บริการ แต่ไม่มีระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการท่องเที่ยว ณ สถานีขนส่ง การเดินทางท่องเที่ยวในชนบทโดยขนส่งมวลชนมีน้อยส่วนใหญ่มาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว

เทพรักษ์ สุริฝ่าย (2561) ได้ศึกษาเรื่อง บทบาทการค้าชายแดนในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน กรณีศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัจจุบันของการค้าชายแดนในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร 2) เพื่อศึกษาผลกระทบของการค้าชายแดนที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร และ 3) เพื่อศึกษาบทบาทการค้าชายแดนในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร การวิจัยพบว่า การค้าชายแดนมีลักษณะการค้าทั่วไปทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ของพ่อค้า-แม่ค้า ผู้ประกอบการ ที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดน สินค้าที่นำมาจำหน่ายบริเวณชายแดนส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภค บริโภค และสินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างประเทศ ผู้ซื้อหรือลูกค้าที่เดินทางมาซื้อสินค้าบริเวณชายแดน ได้แก่ คนต่างชาติ คนในภูมิภาคอื่นของประเทศไทย และคนในชุมชนท้องถิ่น ซึ่งในภาพรวม พบว่า การค้าชายแดนส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนด้านบวก ทั้งด้านอาชีพและการจ้างงาน ด้านการเพิ่มรายได้ และด้านสังคมความเป็นอยู่และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนด้านการส่งอาชีพและการจ้างงานในพื้นที่มากขึ้น สร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนจนสามารถลดภาวการณ์ย้ายถิ่นฐาน รวมถึงการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ให้ดีขึ้นทั้งด้านการติดต่อการค้า และแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ การลงทุนทางการค้า และการขนส่งคมนาคม

บทที่ 3
การดำเนินการวิจัย (RESEARCH METHODOLOGY)

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ซึ่งการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 2) เพื่อการวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้มีแหล่งข้อมูล 2 กลุ่มคือ

1) ศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิด และบทความจากวารสารต่าง ๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิด และทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่าง ๆที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาแนวศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3.1.2 ประชากร และผู้ให้ข้อมูล

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้มีเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

1) ลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูล เป็นการสำรวจและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

2) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีประเด็นหลักในการสัมภาษณ์ 3 ประเด็น ดังนี้

ประเด็น 1 ด้านศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ประเด็นที่ 2 ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ประเด็นที่ 3 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3) การประชุมกลุ่มย่อย เป็นการประชุมระดมความคิดเห็นในแต่ละจังหวัด โดยมี ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยหน่วยงาน 1 คน เพื่อให้ได้ข้อสรุปด้านการพัฒนาศักยภาพ และแนวทางการพัฒนาที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญ

3.1.4 วิธีการศึกษา

1) ทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานโครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ ซึ่งจะนำไปสู่การสรุป จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด โดยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3) การวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นต่อการพัฒนาและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา โดยการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS) มาใช้

เพื่อการจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคเหนือล่าง 1

1) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยทำการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) และวิเคราะห์ SWOT

บทที่ 4

ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐาน และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) โดยการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 การศึกษาเบื้องต้นได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพพื้นฐาน และนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีผลในการศึกษาดังต่อไปนี้

4.1 ศักยภาพพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.2 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดอุดรธานี

4.4. การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดอุดรธานี

4.5 การวิเคราะห์ศักยภาพหนองคาย

4.6 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดหนองคาย

4.7 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดเลย

4.8 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดเลย

4.9 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดหนองบัวลำภู

4.10 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดหนองบัวลำภู

4.1 ศักยภาพพื้นฐานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการวิเคราะห์ข้อมูลภาพรวมศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้ทำการแบ่งศักยภาพของพื้นที่ออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

4.1.1 ด้านเศรษฐกิจ

1.มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Provincial Product)

จากข้อมูลของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ. 2562 พบว่าในกลุ่มจังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงเป็นอันดับ 1 คืออุดรธานี มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 113,887 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42.96 รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย 54,985 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.74 จังหวัดหนองคาย 41,515 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.66 จังหวัดหนองบัวลำภู 30,003 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.32 และ จังหวัดบึงกาฬ 24,711 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.32 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4 -1 แสดงการจัดลำดับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ. 2560 - 2562 (หน่วย : ล้านบาท)

ปี	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5
2558	อุดรธานี 101,400	เลย 42,560	หนองคาย 36,329	หนองบัวลำภู 23,819	บึงกาฬ 21,799
2559	อุดรธานี 105,085	เลย 47,138	หนองคาย 38,712	หนองบัวลำภู 26,997	บึงกาฬ 24,056
2560	อุดรธานี 109,156	เลย 52,496	หนองคาย 39,804	หนองบัวลำภู 27,886	บึงกาฬ 27,782
2561	อุดรธานี 111,641	เลย 55,360	หนองคาย 39,573	หนองบัวลำภู 29,137	บึงกาฬ 24,227
2562	อุดรธานี 113,887	เลย 54,985	หนองคาย 41,515	หนองบัวลำภู 30,003	บึงกาฬ 24,711
ร้อยละ (2562)	**42.96**	**20.74**	**15.66**	**11.32**	**9.32**

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน, ปี2564 , สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงานคลังหนองบัวลำภู, สำนักงานคลังหนองคาย

2. ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (GPP per capita)

จากข้อมูลของมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดเลย มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากที่สุด จำนวน 101,527 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.49 รองลงมาคือ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 91,068 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.97 จังหวัดอุดรธานีมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 90,269 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.77 จังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 68,727 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.58 และ

จังหวัดหนองบัวลำภูมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวน้อยที่สุด จำนวน 63,002 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.20 แสดงในตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 แสดงการจัดลำดับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว พ.ศ. 2558-2562 (หน่วย : บาท)

ปี	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5
2558	หนองคาย 79,471	อุดรธานี 79,337	เลย 78,206	บึงกาฬ 60,126	หนองบัวลำภู 49,296
2559	เลย 86,662	หนองคาย 84,734	อุดรธานี 82,560	บึงกาฬ 66,492	หนองบัวลำภู 56,081
2560	เลย 96,562	หนองคาย 87,175	อุดรธานี 85,963	บึงกาฬ 76,898	หนองบัวลำภู 56,081
2561	เลย 101,883	หนองคาย 86,719	อุดรธานี 88,199	บึงกาฬ 67,216	หนองบัวลำภู 60,950
2562	เลย 101,527	หนองคาย 91,068	อุดรธานี 90,269	บึงกาฬ 68,727	หนองบัวลำภู 63,002
ร้อยละ (2562)	24.49	21.97	21.77	16.58	15.20

ที่มา : (แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน,ปี2564,สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

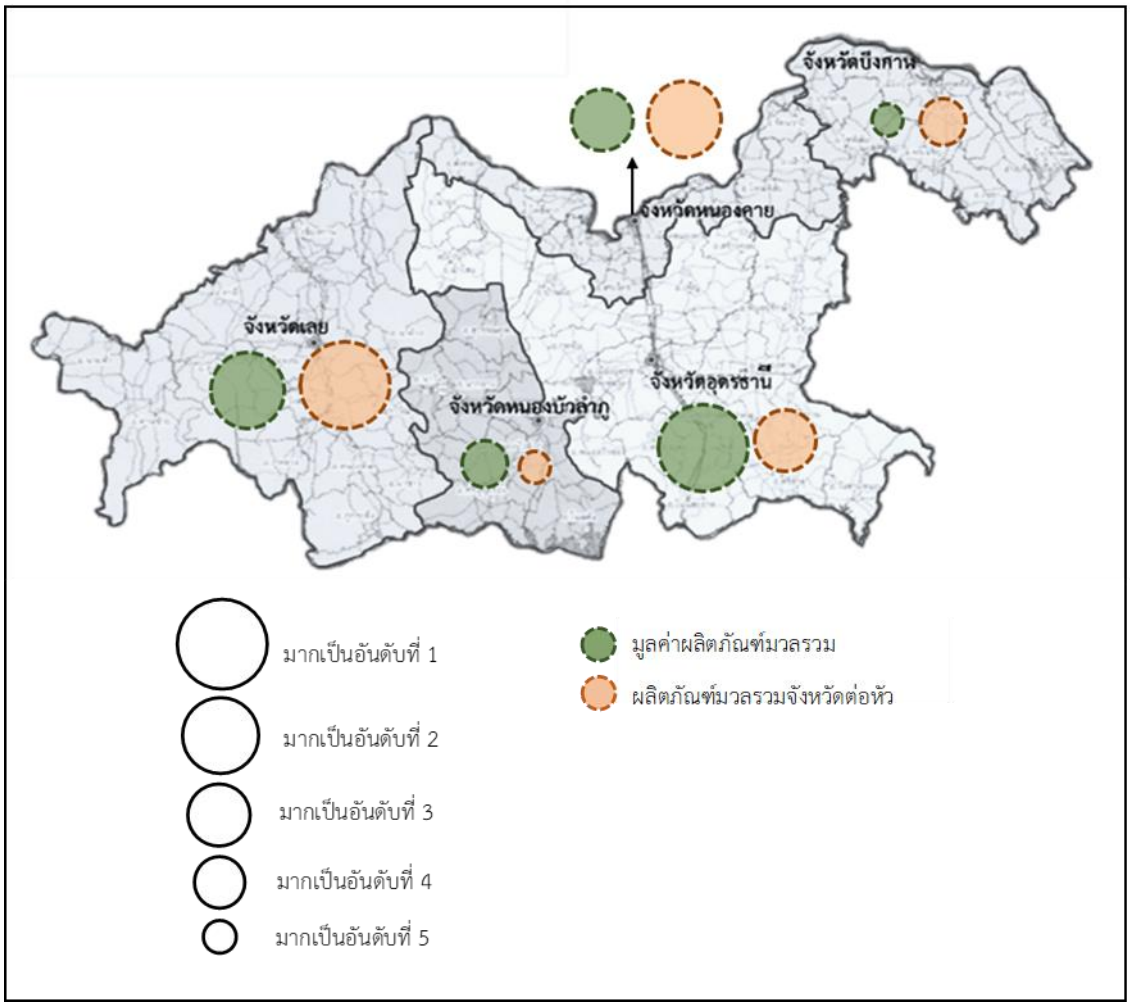
หากพิจารณาผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวออกเป็นรายจังหวัดของเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด 113,887 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 90,269 ล้านบาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอุดรธานีมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากเป็นอันดับที่ 3

จังหวัดเลย มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 54,985 ล้านบาท มี และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 101,527 ล้านบาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเลยมากเป็นอันดับที่ 2 แต่ส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1

จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 41,515 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 91,068 ล้านบาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดหนองคายมากเป็นอันดับที่ 3 แต่ส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 2

จังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 24,711 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 68,727 ล้านบาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมอยู่เป็นอันดับที่ 5 และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวจังหวัดบึงกาฬมากเป็นอันดับที่ 4

จังหวัดหนองบัวลำภู มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 30,003 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 63,002 ล้านบาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมมากเป็นอันดับที่ 4 และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวจังหวัดจังหวัดหนองบัวลำภูมากเป็นอันดับที่ 5 ดังภาพที่ 4-1



ภาพที่ 4-1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว ปี พ.ศ.2562

ที่มา : คณะนักวิจัย

จากข้อมูลเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยโครงสร้างการผลิตของกลุ่มจังหวัดฯ จะประกอบไปด้วย ภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัดจะพบว่า

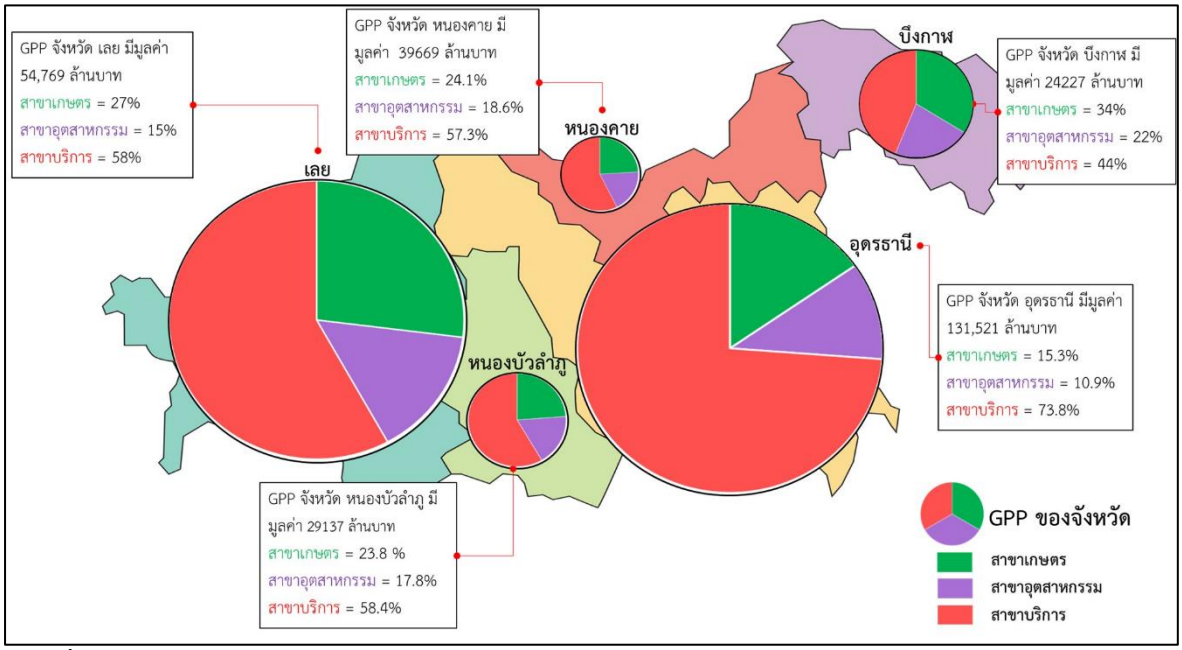
จังหวัดอุดรธานีมีโครงสร้างการผลิต ประจำปี พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ และเมื่อพิจารณาจะพบว่า ภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.3 ภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.9 และภาคบริการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 73.8

จังหวัดเลยมีโครงสร้างการผลิต ประจำปี พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ และเมื่อพิจารณาจะพบว่า ภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27 ภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 และภาคบริการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58

จังหวัดหนองบัวลำภูมีโครงสร้างการผลิต ประจำปี พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ และเมื่อพิจารณาจะพบว่า ภาคเกษตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.8 ภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.8 และภาคบริการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.4

จังหวัดหนองคายมีโครงสร้างการผลิต ประจำปี พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ และเมื่อพิจารณาจะพบว่า ภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.1 ภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.6 และภาคบริการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 57.3

จังหวัดบึงกาฬมีโครงสร้างการผลิต ประจำปี พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ และเมื่อพิจารณาจะพบว่า ภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34 ภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22 และภาคบริการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44 พิจารณาได้จากภาพที่ 4-2



ภาพที่ 4-2 สัดส่วนโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2561

ที่มา : คณะนักวิจัย

3.การค้าชายแดน

จากข้อมูล มูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ในปี มูลค่าการส่งออกของด่านศุลกากรบึงกาฬ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปีพ.ศ. 2558-2560 และมีมูลค่าการส่งออกลดลงในปีพ.ศ. 2561-2562 ส่วนมูลค่าการนำเข้าของด่านศุลกากรเชียงคานมีความผันผวนที่ลดลง ในปี พ.ศ. 2560 และเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2561-2562 แต่เมื่อพิจารณา จะเห็นว่ามูลค่าการส่งออกของด่านศุลกากรบึงกาฬมากกว่ามูลค่าการนำเข้า จึงทำให้ด่านศุลกากรบึงกาฬมีดุลการค้าที่เกินดุล

ด่านศุลกากรท่าลี่ ด่านศุลกากรเชียงคาน และด่านศุลกากรหนองคาย เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าชายแดน พบว่า มูลค่าการส่งออกมีความผันผวนซึ่งมีความสอดคล้องกับมูลค่าการนำเข้าซึ่งมีความผันผวนเช่นกัน แต่เมื่อนำมูลค่าการส่งออกมาเปรียบเทียบกับมูลค่าการนำเข้า จะเห็นว่ามูลค่าการส่งออกของด่านศุลกากรท่าลี่ ด่านศุลกากรเชียงคาน และด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่ามากกว่ามูลค่าการนำเข้า จึงทำให้ ทั้ง 3 ด่านมีดุลการค้าที่เกินดุล แสดงในตารางที่ 4-3

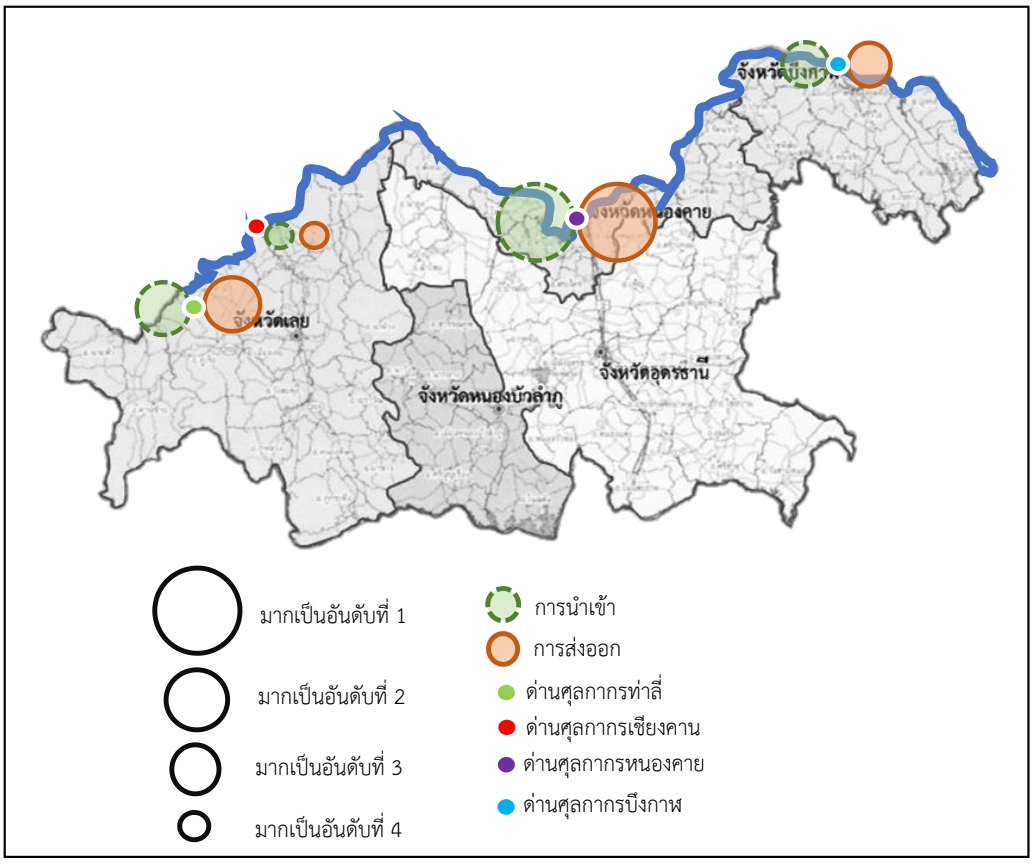
ตารางที่ 4 -3 แสดงมูลค่าการค้าชายแดน ปี พ.ศ. 2558-2562

ด่านศุลกากร	รายการ	มูลค่าการค้าชายแดน (ล้านบาท)					อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	
		ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี2561	ปี 2562	ปี 60/61	ปี 61/62
ด่านศุลกากรบึงกาฬ	การส่งออก	2,115.41	2,950.56	35,584.45	5,073.70	2,690.45	- 601.35	-46.97
	การนำเข้า	722.25	550.42	431.83	546.66	564.84	21.01	3.33
	ดุลการค้า	1,393.16	2,400.14	35,152.62	4,527.04	2,125.61	- 676.50	-53.05
ด่านศุลกากรท่าลี่	การส่งออก	4,710.36	4,515.92	4,271.97	4,903.86	4,635.81	12.89	-5.47
	การนำเข้า	744.66	708.83	875.65	931.86	2,711.26	6.03	190.95
	ดุลการค้า	3,965.70	3,807.09	3,396.32	3,972.00	1,924.55	14.49	-51.55
ด่านศุลกากรเชียงคาน	การส่งออก	441.18	412.55	440.13	445.77	436.69	1.27	-2.04
	การนำเข้า	415.79	392.13	409.11	317.51	300.99	-28.85	-5.20
	ดุลการค้า	25.39	20.42	31.02	128.26	135.70	75.81	5.80
ด่านศุลกากรหนองคาย	การส่งออก	54,589.97	28,718.66	53,171.22	51,256.79	14,076.04	-3.73	3.83
	การนำเข้า	4,272.71	5,487.35	8,338.57	9,901.43	3,290.86	15.78	-0.37
	ดุลการค้า	50,317.26	23,231.31	44,832.65	41,355.36	10,785.18	-8.41	4.84

ที่มา : ด่านศุลกากรบึงกาฬ,ด่านศุลกากรท่าลี่,ด่านศุลกากรเชียงคาน,ด่านศุลกากรหนองคาย

จากข้อมูลสถิติการส่งออกของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด โดยด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่าสูงสุดคือ 53,221.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.27 รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่าส่งออก 4,635.81ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.60 ด่านศุลกากรบึงกาฬ มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 2,690.45 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.41 และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 436.69 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.72 ตามลำดับ จะเห็นว่าพื้นที่จังหวัดหนองคายมีมูลค่าส่งออกมากที่สุด เนื่องจากอยู่ติดกับ สปป.ลาว จึงมีการส่งออกสินค้าไปยังลาวมากที่สุด ทำให้มีการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก และมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้

จากข้อมูลสถิติการนำเข้าของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 พบว่า ใน ปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด โดยมูลค่านำเข้าผ่านด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 9,865.19 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 73.39 รองลงมา คือ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 2,711.26 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.17 ด่านศุลกากรบึงกาฬมีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 564.84 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.20 และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 300.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.24 จากข้อมูลทางสถิติพบว่าจังหวัดหนองคาย มีด่านชายแดนติดกับประเทศ สปป.ลาว โดยที่ด่านศุลกากรหนองคายมีการนำเข้าสินค้าที่มีมูลค่าสูงเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีมูลค่าการนำเข้า



ภาพที่ 4-3 มูลค่าการค้าชายแดน

ที่มา : คณะนักวิจัย

เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว ทำให้มีนักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลจากการที่รัฐบาล สปป.ลาว มีแผนกระตุ้นและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างจริงจัง ผ่านการปรับปรุงกฎหมายส่งเสริมการลงทุนและนโยบายดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งครอบคลุมถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ* (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ** (Specific Economic Zone) ขึ้นหลายแห่ง โดยผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว จะได้รับสิทธิประโยชน์หลายประการ ไม่ว่าจะเป็นบริการ One-stop Service จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจดทะเบียนการลงทุน และการจัดการด้านแรงงาน การได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าอุปกรณ์ ยานพาหนะ และวัตถุดิบเพื่อการก่อสร้าง การได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีต่างๆ เช่น ภาษีกำไร (Profit Tax) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax : VAT) ตามประเภทของการลงทุน รวมทั้งสิทธิ์ในการพำนักใน สปป.ลาว กับครอบครัวในช่วงเวลาที่ระบุไว้ตามสัญญาทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2555 สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลแล้ว รวม 10 เขต ดังภาพที่ 4-4

ภาพที่ 4-4 เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว

ที่มา : คณะนักวิจัย

รายละเอียดเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว มีดังนี้

1. เขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนงาม แขวงบ่อแก้ว (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ใกล้กับเส้นทาง A3 ซึ่งเชื่อมระหว่างจีนตอนใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า โรงแรม รีสอร์ต สถาบันการเงิน โทรคมนาคม สนามกอล์ฟ และศูนย์สุขภาพ

2. เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว (Golden Triangle Special Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ระหว่างเขตแดน สปป.ลาว ไทย และพม่า ส่งผลให้นักลงทุนสามารถนำเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุก่อสร้างจากไทยและพม่าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสาธารณูปโภคพื้นฐาน เกษตรกรรม ปศุสัตว์ โรงแรม ที่อยู่อาศัย สนามกอล์ฟ สถาบันการศึกษา ศูนย์สุขภาพ ร้านค้า ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ร้านอาหาร และคลังสินค้า

3. เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงทาดหลวง นครหลวงเวียงจันทน์ (Thatluang Lake Specific Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ใจกลางนครหลวงเวียงจันทน์ จึงเอื้อต่อการติดต่อกับหน่วยงานต่างๆสามารถหาแรงงานที่มีทักษะค่อนข้างง่าย และสาธารณูปโภคพื้นฐานมีความพร้อม เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2555 ได้มีการทำพิธีวางศิลาฤกษ์เพื่อเริ่มต้นการก่อสร้างอย่างเป็นทางการ

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ แบ่งเป็น เขตวัฒนธรรม (อาทิ สถานทูต โรงแรม 5 ดาว และห้างสรรพสินค้า) เขตการเงินและธุรกิจ (สถาบันการเงิน) เขต Intensive Residential Area (อาทิ โรงพยาบาล และโรงเรียน) เขตbLow-rise Residential Area (ที่อยู่อาศัยในรูปแบบต่างๆ) เขตการท่องเที่ยวและสันทนาการ (อาทิ ศูนย์การค้าโรงแรมและรีสอร์ต) สนามกอล์ฟ

4. เขตพัฒนาเศรษฐกิจไชยเชษฐา นครหลวงเวียงจันทน์ (Saysetha Development Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ใจกลางนครหลวงเวียงจันทน์ จึงเอื้อต่อการติดต่อกับหน่วยงานต่างๆและสามารถหาแรงงานที่มีทักษะค่อนข้างง่าย นอกจากนี้ สาธารณูปโภคพื้นฐานยังมีความพร้อมต่อการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมเบา และอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อส่งออก

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ ธุรกิจแปรรูปสินค้าเกษตร ไม้ อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องจักร

5. เขตเศรษฐกิจพิเศษเวียงจันทน์ – ลองแทงค์ นครหลวงเวียงจันทน์ (Longthanh-Vientiane Specific Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ห่างจากใจกลางนครหลวงเวียงจันทน์ 16 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 1 (จังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์) 400 เมตร มีสาธารณูปโภคพื้นฐานพร้อม

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ สนามกอล์ฟ 36 หลุม โรงแรม 5 ดาว รีสอร์ต หอประชุม ศูนย์กีฬา โรงเรียนและซูเปอร์มาร์เก็ต

6. เขตเศรษฐกิจเฉพาะดงโพสี นครหลวงเวียงจันทน์ (Dongphosy Specific Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ห่างจากใจกลางนครหลวงเวียงจันทน์ 16 กิโลเมตร ตั้งอยู่บนถนน 450ปี ซึ่งเป็นถนนเพื่อร่วมฉลองครบรอบ 450 ปีแห่งการก่อตั้งนครหลวงเวียงจันทน์ในปี 2553 ถนนดังกล่าว

จึงมีสภาพดีเหมาะแก่การเดินทางหรือขนส่งสินค้า

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ สถาบันการเงิน ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า โรงแรม คลังสินค้า โรงพยาบาลและศูนย์ฝึกอบรม โดยมีเป้าหมายเพื่อรองรับการลงทุนและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดน

7. เขตนิคมอุตสาหกรรม การค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Industrial and Trade Area)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ห่างจากใจกลางนครหลวงเวียงจันทน์เพียง 22 กิโลเมตร จึงเอื้อต่อการติดต่อกับหน่วยงานต่างๆ และสามารถหาแรงงานที่มีทักษะได้ค่อนข้างง่าย นอกจากนี้ นักลงทุนยังได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีต่างๆ อาทิ หากเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าส่งออกตั้งแต่ร้อยละ 70 ขึ้นไปของสินค้าทั้งหมดที่ผลิตได้ จะได้รับยกเว้นภาษีกำไร 5-10 ปี (นับตั้งแต่ปีแรกที่ธุรกิจมีกำไร)

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ แบ่งเป็น ภาคบริการ (อาทิ โรงเรียน โรงพยาบาล และโรงแรม) ภาคการค้า (อาทิ ร้านค้าปลีก และศูนย์การค้า) ภาคอุตสาหกรรม (อาทิ สิ่งทอ รองเท้า จักรยาน และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์)

8. เขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก แขวงคำม่วน (Thakhek Specific Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ใกล้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 (จังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน) และถนนหมายเลข 12 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึก Voung Anh ของเวียดนาม นอกจากนี้นักลงทุนยังได้รับลดหย่อนภาษีนำเข้าสินค้าประเภทพลังงานและพาหนะสำหรับการผลิตอีกด้วย

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ แบ่งเป็นเขตต่างๆ อาทิ เขตการค้าและบริการ (อาทิ ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า และสถาบันการเงิน) เขตโรงแรม (อาทิ โรงแรม 3-5 ดาว) เขตขนส่งและกระจายสินค้า (อาทิ คลังสินค้า และธุรกิจบริการกระจายสินค้า) เขตการศึกษาและสาธารณสุข (โรงเรียน โรงพยาบาล และศูนย์สุขภาพ)

9. เขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเขียว (แขวงคำม่วน) (Phoukhyo Specific Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 (จังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน) เพียง 14 กิโลเมตร และอยู่ใกล้กับถนนหมายเลข 12 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อกับท่าเรือน้ำลึก Voung Anh ของเวียดนาม และ สปป.ลาว มีเป้าหมายพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเพื่อเป็นเขตเมืองใหม่ นอกจากนี้ นักลงทุนยังได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีต่างๆ อาทิ ภาคอุตสาหกรรมจะได้รับยกเว้นภาษีกำไรในช่วง 3-10 ปีแรกของการดำเนินธุรกิจหลังจากนั้นจึงเสียภาษีกำไรในอัตราร้อยละ 7-8

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ โรงแรม 3-5 ดาว โรงเรียน ศูนย์วัฒนธรรม โรงพยาบาล และโรงงานอุตสาหกรรมผลิตสินค้าและประกอบชิ้นส่วนอะไหล่

10. เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน แขวงสะหวันนะเขต(Savan-Seno Special Economic Zone)

- ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุน พื้นที่อยู่ใกล้กับสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 (จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต) ซึ่งเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหมายเลข 9 และเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ส่งผลให้นักลงทุนได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ นักลงทุนยังได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี

ต่างๆ อาทิ ภาคบริการได้รับยกเว้นภาษีกำไรในช่วง 2-10 ปีแรกของการดำเนินธุรกิจ หลังจากนั้นจึงเสียภาษีกำไรในอัตราร้อยละ 8 หรือร้อยละ 10 ขึ้นอยู่กับเงินลงทุน ภาคการค้าได้รับยกเว้นภาษีกำไรในช่วง 2-5 ปีแรก หลังจากนั้นจึงเสียภาษีกำไรในอัตราร้อยละ 10 ส่วนภาคอุตสาหกรรมได้รับยกเว้นภาษีกำไรในช่วง 5-10 ปีแรก หลังจากนั้นจึงเสียภาษีกำไรในอัตราร้อยละ 8

- ธุรกิจที่มีศักยภาพ แบ่งเป็น ภาคบริการ (อาทิ สถาบันการเงิน โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์กีฬา โรงเรียน และโรงพยาบาล) ภาคการค้า (อาทิ ธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า และร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี) ภาคอุตสาหกรรม (ธุรกิจแปรรูปอาหาร และประกอบชิ้นส่วนยานยนต์)

จากรายละเอียดดังกล่าวจะเห็นว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว ค่อนข้างกระจุกตัวอยู่ในนครหลวงเวียงจันทน์ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนของประเทศ ประกอบกับมีระบบสาธารณูปโภคครบครัน นอกจากนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะส่วนใหญ่ยังอยู่ใกล้กับประเทศไทย สะท้อนให้เห็นว่า สปป.ลาว ให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมการลงทุนระหว่างสองประเทศ ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

4.จำนวนประชากร

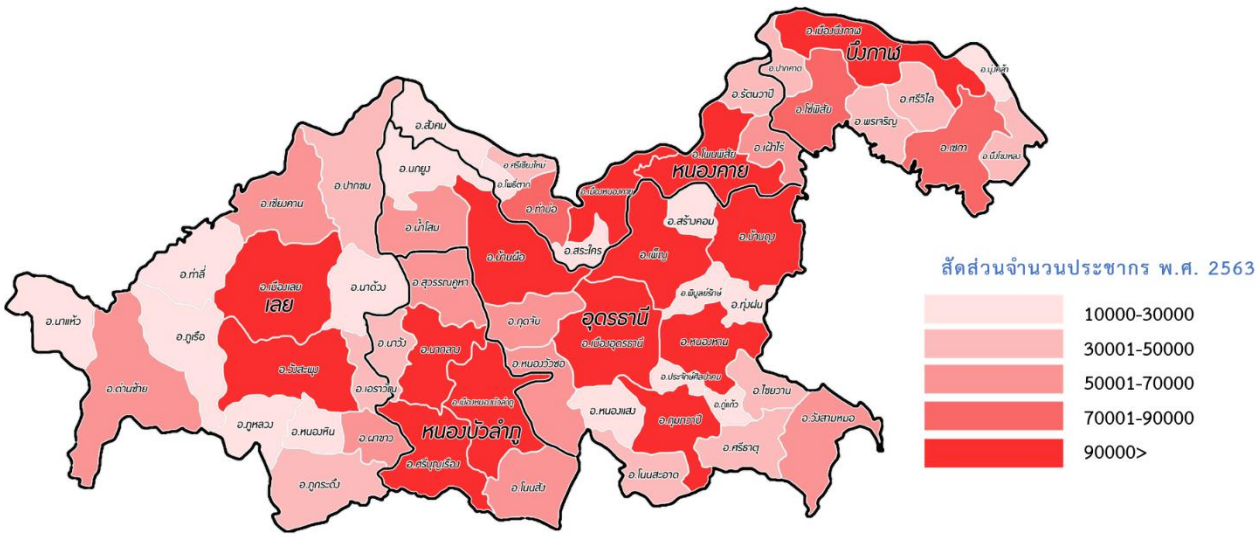
จากข้อมูลจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2558 – 2562 จำนวนประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และเมื่อพิจารณา ปี พ.ศ.2563 จะเห็นว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนประชากรมากที่สุด 1,567,983 คน ซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนแรงงานที่มากที่สุดของกลุ่มจังหวัดเช่นเดียวกัน รองลงมา คือ จังหวัดเลย มีจำนวนประชากร 638,736 คน จังหวัดหนองคาย มีจำนวนประชากร 517,435 คน จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนประชากร 509,470 คน และจังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด จำนวน 422,042 คน ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 แสดงจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563

จังหวัด	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ5	รวม
ปี พ.ศ. 2558	อุดรธานี 1,575,152	เลย 638,819	หนองคาย 519,580	หนองบัวลำภู 510,074	บึงกาฬ 420,647	3,664,272
ปี พ.ศ. 2559	อุดรธานี 1,578,783	เลย 639,801	หนองคาย 520,363	หนองบัวลำภู 510,734	บึงกาฬ 421,625	3,671,306
ปี พ.ศ. 2560	อุดรธานี 1,583,092	เลย 641,666	หนองคาย 521,886	หนองบัวลำภู 511,641	บึงกาฬ 423,032	3,681,317
ปี พ.ศ. 2561	อุดรธานี 1,586,666	เลย 642,773	หนองคาย 522,103	หนองบัวลำภู 512,117	บึงกาฬ 423,940	3,687,599

จังหวัด	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ5	รวม
ปี พ.ศ. 2562	อุดรธานี 1,586,646	เลย 642,950	หนองคาย 522,311	หนองบัวลำภู 512,780	บึงกาฬ 424,091	3,688,778
ปี พ.ศ. 2563	อุดรธานี 1,567,983	เลย 638,736	หนองคาย 517,435	หนองบัวลำภู 509,470	บึงกาฬ 422,042	3,655,666

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช, 2564



ภาพที่ 4-5 แสดงสัดส่วนจำนวนประชากร ปี พ.ศ. 2563

ที่มา : คณะนักวิจัย

จากรูปแสดงสัดส่วนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2563 โดยแบ่งเป็นความเข้มของสีเป็น 5 ระดับ โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานีอำเภอที่มีประชากรมากกว่า 90,000 คน ได้แก่ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอกุมภวาปี อำเภอหนองหาน อำเภอบ้านดุง อำเภอบ้านผือ และ อำเภอเพ็ญ ส่วนอำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุด ระหว่าง10,000-30,000 ได้แก่ อำเภอสร้างคอม อำเภอหนองแสง อำเภอทุ่งฝน อำเภอพิบูลย์รักษ์ อำเภอกู่แก้ว อำเภอประจักษ์ศิลปาคม เป็นต้น

จังหวัดเลย เมื่อพิจารณาสัดส่วนประชากร พบว่า อำเภอที่มีประชากรมากกว่า 90,000 คน ได้แก่ อำเภอเมืองเลย อำเภอวังสะพุง ส่วนอำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุด ระหว่าง 10,000-30,000 ได้แก่ อำเภอนาด้วง อำเภอนาแห้ว อำเภอภูเรือ อำเภอท่าลี่ อำเภอภูหลวง อำเภอหนองหิน

จังหวัดหนองคาย เมื่อพิจารณาสัดส่วนประชากร พบว่า อำเภอที่มีประชากรมากกว่า 90,000 คน ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคายและอำเภอโพนพิสัย ส่วนอำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุด ระหว่าง 10,000-30,000 ได้แก่ อำเภอสังคม อำเภอสระใคร และ อำเภอโพธิ์ตาก

จังหวัดหนองบัวลำภู เมื่อพิจารณาสัดส่วนประชากร พบว่า อำเภอที่มีประชากรมากกว่า 90,000 คน ได้แก่ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู อำเภอนากลาง อำเภอศรีบุญเรือง ส่วนอำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุด ระหว่าง 30,001-50,000 ได้แก่ อำเภอโนนสัง และ อำเภอศรีบุญเรือง

จังหวัดบึงกาฬ เมื่อพิจารณาสัดส่วนประชากร พบว่า อำเภอที่มีประชากรมากกว่า 90,000 คน ได้แก่ อำเภอเมืองบึงกาฬ ส่วนอำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุด ระหว่าง 10,000-30,000 ได้แก่ อำเภอบุ่งคล้า

5.จำนวนแรงงาน

จากข้อมูลอัตราการว่างงานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2558 - 2563 พบว่า จังหวัดหนองบัวลำภูมีอัตราการว่างงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.67 รองลงมา คือ จังหวัดบึงกาฬร้อยละ 2.11 จังหวัดหนองคายร้อยละ 1.29 จังหวัดอุดรธานี ร้อยละ 0.60 และจังหวัดเลยร้อยละ 0.68 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 แสดงอัตราการว่างงานต่อส่วนผู้มีงานทำของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2562

จังหวัด	สภาพแรงงาน	กำลังคน	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	อัตราการว่างงานปี 2563
อุดรธานี	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	593,083	580,696	662,906	609,384	608,986	0.60
		ผู้ว่างงาน	8,075	12,934	5,718	3,355	3,728	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	13,819	13,358	5,961	5,385	3,385	
		รวม	**614,977**	**606,988**	**674,585**	**618,124**	**616,099**	
หนองคาย	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	208,341	206,555	210,208	207,648	208,486	1.29
		ผู้ว่างงาน	2,937	2,789	1,011	1,957	2,743	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,123	1,972	1,309	1,870	1,269	
		รวม	**212,401**	**211,316**	**212,528**	**211,475**	**212,498**	
หนองบัวลำภู	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	229,789	228,543	231,357	216,339	226,950	2.67
		ผู้ว่างงาน	1,621	2,942	1,868	2,233	6,270	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,914	1,130	2,029	1,435	1,475	

จังหวัด	สภาพแรงงาน	กำลังคน	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	อัตราการว่างงานปี 2563
		รวม	**233,324**	**232,615**	**235,254**	**220,007**	**234,695**	
เลย	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	311,175	301,048	296,386	301,988	307,905	0.68
		ผู้ว่างงาน	1,624	922	810	734	2,125	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	163	839	962	860	
		รวม	**312,799**	**302,133**	**298,035**	**303,684**	**310,890**	
บึงกาฬ	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	152,630	158,143	173,046	180,402	170,874	2.11
		ผู้ว่างงาน	644	1,380	2,766	1,507	3,735	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	6,181	7,675	6,838	1,435	2,301	
		รวม	**159,455**	**167,198**	**182,650**	**183,344**	**176,910**	

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สสช.,http://statbbi.nso.go.th

6.จำนวนผู้สูงอายุ

จากข้อมูลจำนวนผู้สูงอายุของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุดเป็นอันดับที่1 จำนวน 234,293 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย จำนวน 111,799 คน จังหวัดหนองคายจำนวน 80,634 คน จังหวัดหนองบัวลำภูจำนวน 76,723 คน และจังหวัดบึงกาฬจำนวน 57,892 คน ตามลำดับ

ทั้งนี้ หากพิจารณาอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมด พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดมากที่สุด ร้อยละ 14.77 รองลงมา คือจังหวัดเลย มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดร้อยละ 17.39 จังหวัดหนองคาย มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมด ร้อยละ15.44 และจังหวัดหนองบัวลำภู มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดร้อยละ 14.96 และจังหวัดบึงกาฬ มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดน้อยที่สุด ร้อยละ 13.65 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี 2558 – 2563

จังหวัด	จำนวนประชากรทั้งหมด	จำนวนผู้สูงอายุ 60 ปี ขึ้นไป						อัตราส่วน (ร้อยละ) ปี2563
		ปี2558	ปี2559	ปี2560	ปี2561	ปี2562	ปี2563	
อุดรธานี	1,586,646	195,200	203,066	212,868	223,278	234,293	245,267	14.77
หนองคาย	522,311	73,100	69,886	73,187	76,592	80,634	84,477	15.44
เลย	642,950	94,400	97,788	102,250	106,848	111,799	116,546	17.39
หนองบัวลำภู	512,780	78,800	66,395	69,590	73,020	76,723	80,406	14.96
บึงกาฬ	424,091	56,500	50,762	53,005	55,384	57,892	60,367	13.65

ที่มา : กรมกิจการผู้สูงอายุ,2564

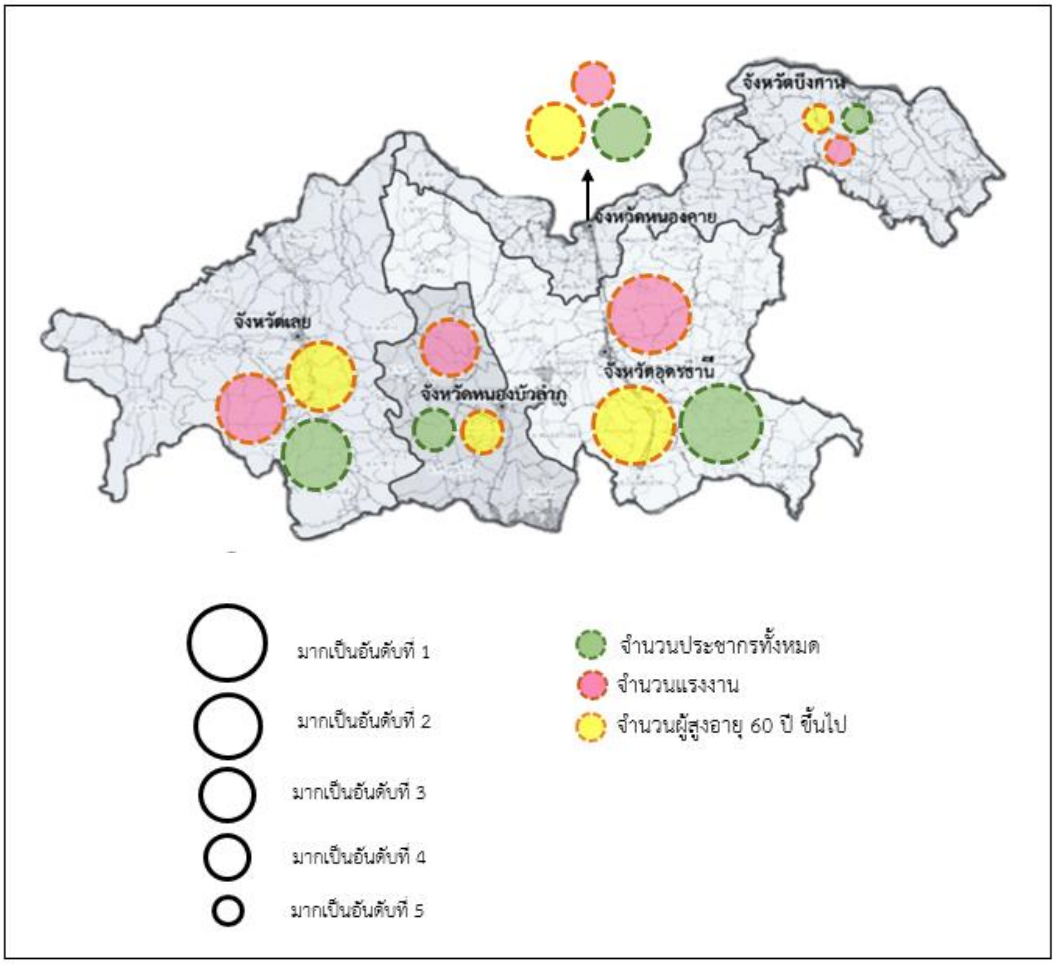
หากพิจารณาจำนวนประชากร จำนวนแรง และจำนวนผู้สูงอายุ ปี พ.ศ.2563 โดยจำแนกออกเป็นรายจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

จังหวัดหนองคาย มีจำนวนประชากรและมีจำนวนผู้สูงอายุมากเป็นอันดับที่ 3 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ส่วนจำนวนแรงงานเป็นมากเป็นอันดับที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

จังหวัดเลย มีจำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุมากที่สุดเป็นอันดับที่ 2 ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวนประชากรและจำนวนผู้สูงอายุ มากเป็นอันดับที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ส่วนจำนวนแรงงานถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 ของเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ดังภาพที่ 4-3



ภาพที่ 4-6 จำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.1.2 ด้านการเกษตร

1.จำนวนเกษตรกรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากข้อมูลของจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จำนวนครัวเรือนเกษตรกรขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 536,241 ครัวเรือน หากพิจารณาเป็นรายจังหวัด จังหวัดอุดรธานีจะมีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนมากที่สุด จำนวน 218,316 ครัวเรือน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย 106,910 ครัวเรือน จังหวัดหนองบัวลำภู 76,535 ครัวเรือน จังหวัดหนองคาย 67,656 67,656 และจังหวัดบึงกาฬ 66,824 ครัวเรือน ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-7

ตารางที่ 4-7 แสดงการจัดลำดับจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย: ครัวเรือน)

ปี	อันดับที่ 1	อันดับที่ 2	อันดับที่ 3	อันดับที่ 4	อันดับที่ 5
2558	อุดรธานี 192,405	เลย 98,811	หนองบัวลำภู 67,084	บึงกาฬ 61,864	หนองคาย 55,034
2559	อุดรธานี 197,456	เลย 100,614	หนองบัวลำภู 70,302	บึงกาฬ 62,803	หนองคาย 59,305
2560	อุดรธานี 202,588	เลย 101,986	หนองบัวลำภู 72,258	บึงกาฬ 63,372	หนองคาย 61,532
2561	อุดรธานี 210,034	เลย 103,509	หนองบัวลำภู 74,176	บึงกาฬ 64,887	หนองคาย 64,560
2562	อุดรธานี 218,316	เลย 106,910	หนองบัวลำภู 76,535	หนองคาย 67,656	บึงกาฬ 66,824

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562

2.จำนวนพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากข้อมูลผลผลิตทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีผลผลิตพืชไร่ทางการเกษตรมากพืชไร่เป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ข้าวนาปี 667,337 ตัน จังหวัดหนองคายมีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 คือ ข้าวนาปรัง 43,630 ตัน และจังหวัดเลย มีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 293,854 ตัน ดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชไร่ทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2562

พืชไร่					
รายการ	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
ข้าวนาปี	อุดรธานี 667,337	หนองบัวลำภู 212,379	หนองคาย 185,231	บึงกาฬ 141,353	เลย 135,705
ข้าวนาปรัง	หนองคาย 43,630	อุดรธานี 20,970	หนองบัวลำภู 7,817	บึงกาฬ 5,712	เลย 167
ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	เลย 293,854	หนองบัวลำภู 14,258	อุดรธานี 1,542	หนองคาย 193	บึงกาฬ -

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

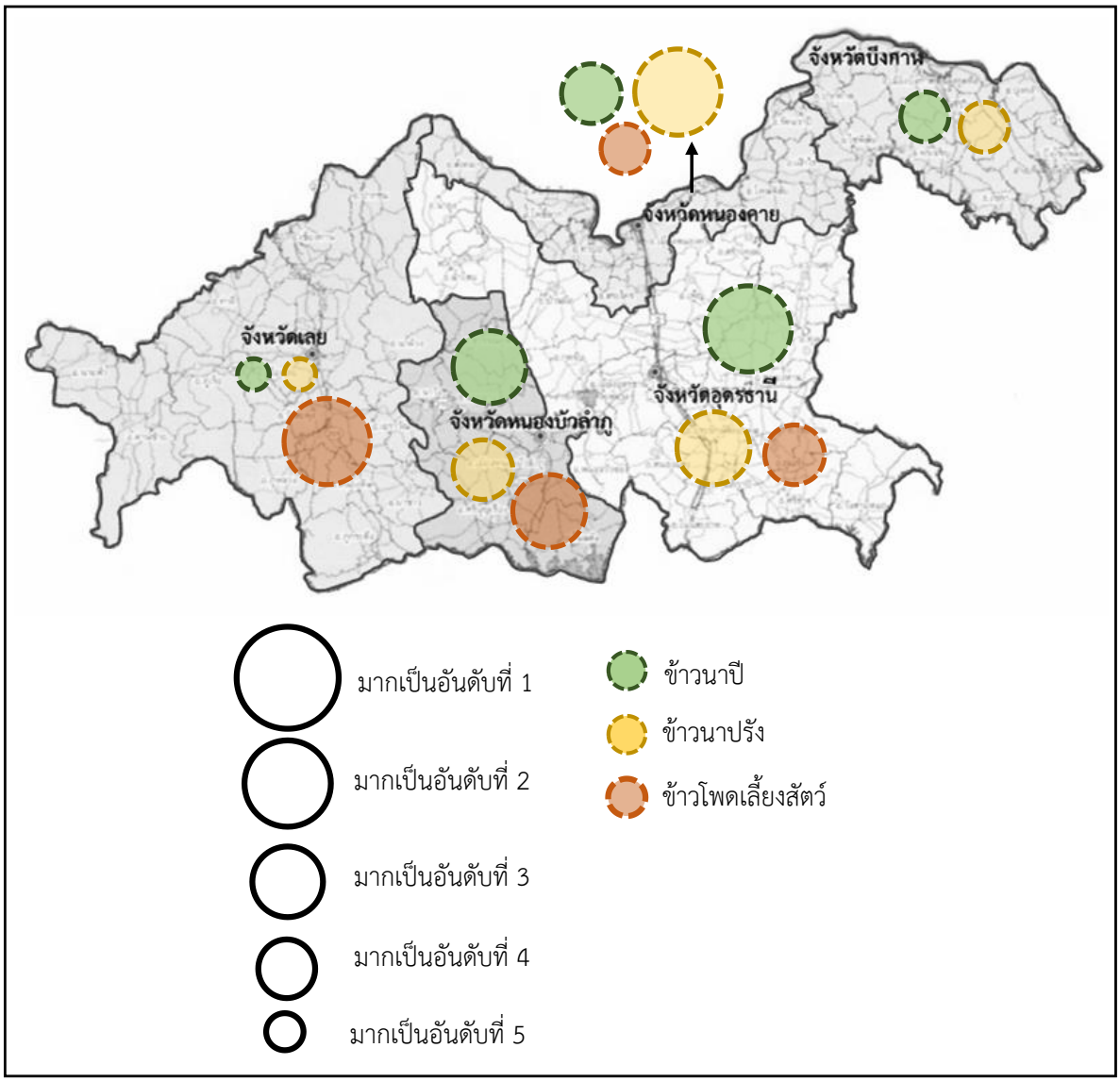
หากพิจารณา ผลผลิตทางการเกษตรตามประเภทของพืชไร่ออกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ข้าวนาปี 667,337 ตัน รองลงมาคือข้าวนาปรัง 20,970 ตัน และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 1,542 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ข้าวนาปีของจังหวัดอุดรธานีมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 และข้าวนาปรังมากที่สุดเป็นอันดับที่ 2 และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ถูกจัดเป็นอันดับที่ 3

จังหวัดหนองคายมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ข้าวนาปี 212,379 ตัน และรองลงมา คือข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 14,258 ตัน และข้าวนาปรัง 7,817 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่าข้าวนาปีและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 รองจากจังหวัดอุดรธานี ส่วนข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 3

จังหวัดเลยมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 293,854 ตัน และรองลงมา คือข้าวนาปรัง 14,258 ตัน และข้าวนาปี 167 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ถูกจัดเป็นอันดับที่ 1 ส่วนข้าวนาปีและข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 5 ตามลำดับ ดังภาพที่ 4-4

จังหวัดหนองบัวลำภูมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ข้าวนาปี 212,379 ตัน และรองลงมา คือข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 14,258 ตัน และข้าวนาปรัง 7,817 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่าข้าวนาปีและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 รองจากจังหวัดอุดรธานี ส่วนข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 3

จังหวัดบึงกาฬมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ข้าวนาปี 141,353 ตัน และรองลงมา คือข้าวนาปรัง 5,712ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่าข้าวนาปีและข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 4



ภาพที่ 4-7 พืชไร่

ที่มา : คณะนักวิจัย

3.จำนวนพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากข้อมูลผลผลิตพืชสวนทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ส่วนใหญ่จังหวัดเลยมีผลผลิตพืชสวนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ยางพารา 150,136 ตัน และมันสำปะหลัง 1,124,470 ตัน ดังตารางที่ 4-9

ตารางที่ 4-9 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชสวนทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ปี พ.ศ.2562

พืชสวน					
รายการ	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
ยางพารา	เลย 150,136	บึงกาฬ 188,124	อุดรธานี 107,941	หนองคาย 58,975	หนองบัวลำภู 21,346
มันสำปะหลัง	เลย 1,124,470	อุดรธานี 950,032	หนองบัวลำภู 252,398	หนองคาย 42,509	บึงกาฬ 20,069

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

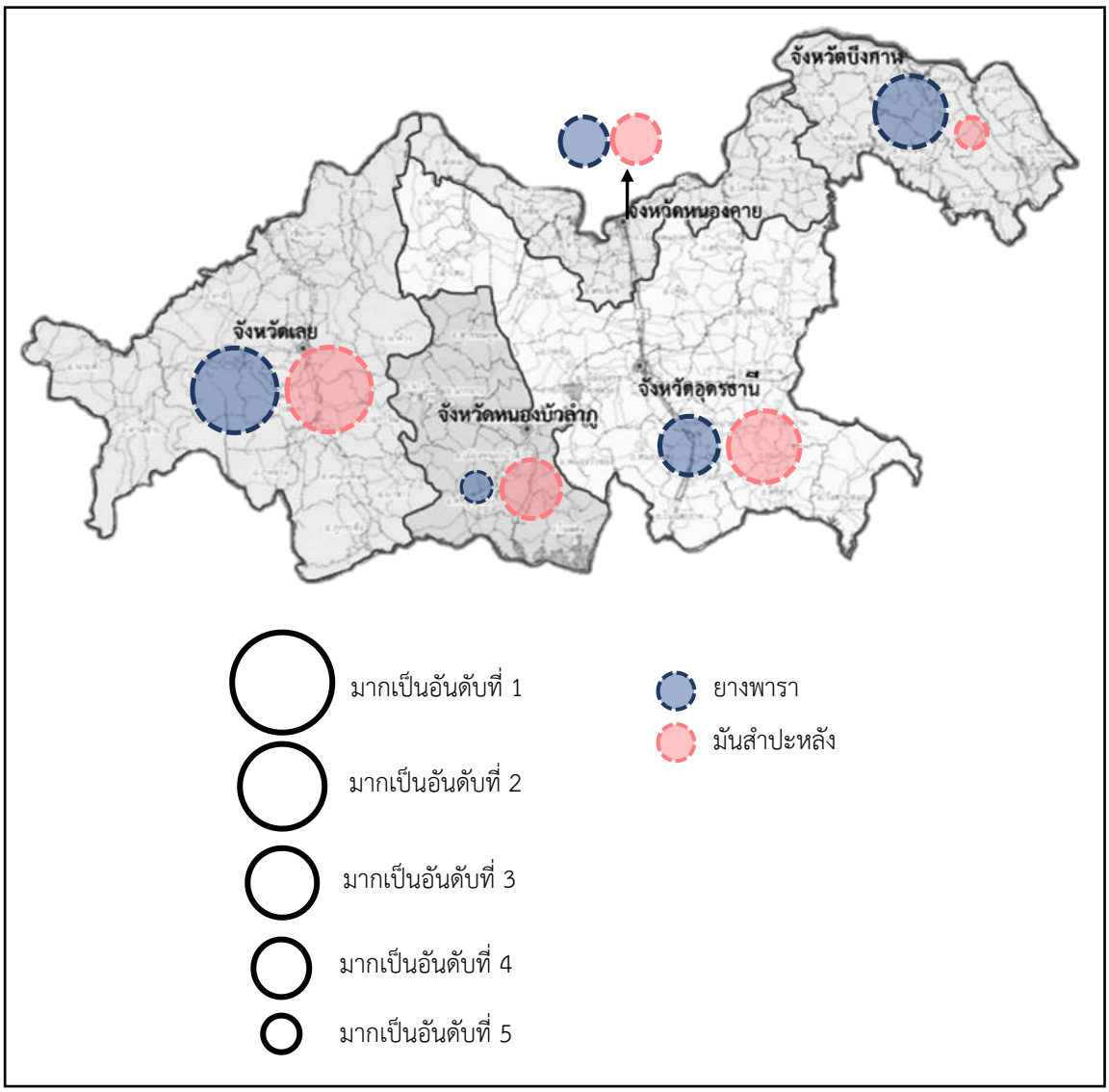
หากพิจารณาผลผลิตทางการเกษตรตามประเภทของพืชสวนออกเป็นรายจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า จังหวัดเลยมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มันสำปะหลัง 1,124,470 ตัน รองลงมาคือยางพารา 150,136 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ยางพาราและมันสำปะหลัง ของจังหวัดเลยมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1

จังหวัดอุดรธานีมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มันสำปะหลัง 950,032 ตัน รองลงมาคือ ยางพารา 107,941 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า มันสำปะหลังของจังหวัดอุดรธานีมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 และยางพาราถูก จัดเป็นอันดับที่ 3

จังหวัดหนองบัวลำภูมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มันสำปะหลัง 252,398 ตัน รองลงมาคือยางพารา 21,346 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า มันสำปะหลังของจังหวัดหนองบัวลำภู ถูกจัดเป็นอันดับเป็นอันดับที่ 3 และยางพาราถูกจัดเป็นอันดับที่ 5

จังหวัดหนองคายมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ ยางพารา 58,975 ตัน รองลงมาคือ มันสำปะหลัง 42,509 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า มันสำปะหลังและยางพาราของจังหวัดหนองบัวลำภู ถูกจัดเป็นอันดับเป็นอันดับที่ 4

จังหวัดบึงกาฬมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ ยางพารา 188,124 ตัน รองลงมาคือ มันสำปะหลัง 20,069 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า ยางพาราของจังหวัดหนองบัวลำภู ถูกจัดเป็นอันดับเป็นอันดับที่ 2 และมันสำปะหลังถูกจัดเป็นอันดับที่ 5 ดังภาพที่ 4-5



ภาพที่ 4-8 พืชสวน

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนผลผลิตของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ใน ปี พ.ศ. 2562 พบว่า ส่วนใหญ่จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนผลผลิตของปศุสัตว์มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ โคเนื้อ 85,294 ตัว โคนม 7,047 ตัว กระบือ 41,945 ตัว สุกร185,155 ตัว ไก่ 3,636,532 ตัว ดังตารางที่ 4-10

ตารางที่ 4-10 การจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2562

ปศุสัตว์					
	อันดับที่ 1	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
โคเนื้อ	อุดรธานี 85,294	เลย 31,336	หนองคาย 28,818	หนองบัวลำภู 28,802	บึงกาฬ 141,353
โคนม	อุดรธานี 7,047	เลย 4,486	หนองบัวลำภู 1,826	บึงกาฬ 1,055	หนองคาย 6
กระบือ	อุดรธานี 41,945	บึงกาฬ 15,727	เลย 10,275	หนองคาย 9,645	หนองบัวลำภู 7,355
สุกร	อุดรธานี 185,155	หนองคาย 74,200	เลย 44,918	หนองบัวลำภู 37,432	บึงกาฬ 26,002
ไก่	อุดรธานี 3,636,532	หนองคาย 1,492,456	เลย 1,369,228	หนองบัวลำภู 1,369,145	บึงกาฬ 942,230

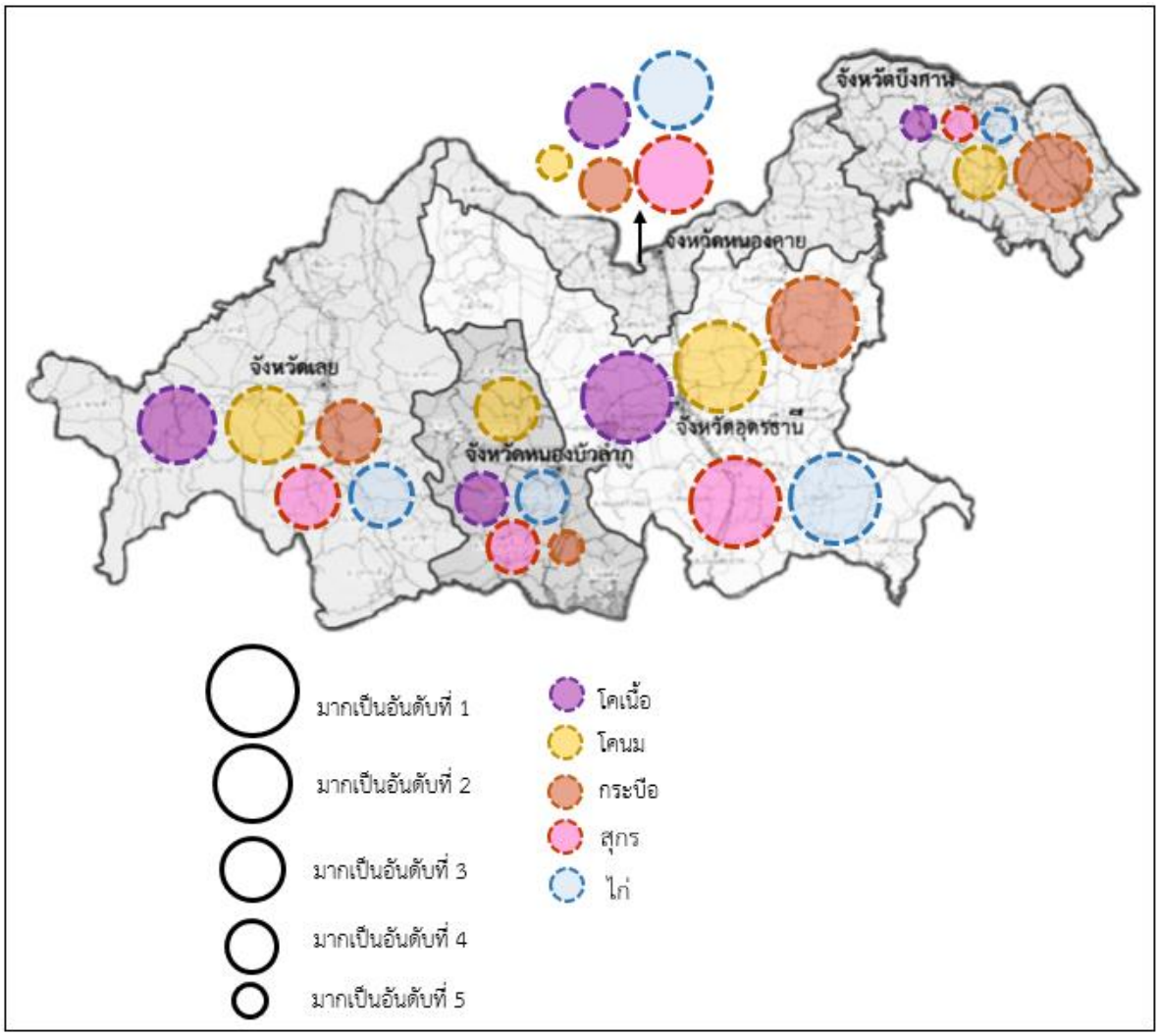
หากพิจารณาจำนวนผลผลิตของปศุสัตว์ออกเป็นรายจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ ไก่ 3,636,532 ตัว รองลงมาคือ สุกร 185,155 ตัว โคเนื้อ 85,294 ตัว กระบือ 41,945 ตัว และโคนม 7,047 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า กระบือ สุกร ไก่ โคนม โคเนื้อของจังหวัดอุดรธานีมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1

จังหวัดเลย มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ ไก่ 1,369,228 ตัว รองลงมาคือ สุกร 44,918 ตัว โคเนื้อ 31,336 ตัว กระบือ 10,275 ตัว และโคนม 4,486 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า โคนมและโคเนื้อของจังหวัดเลยถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 ส่วนกระบือ สุกร ไก่ ถูกจัดเป็นอันดับที่ 3

จังหวัดหนองคาย มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ ไก่ 1,492,456 ตัว รองลงมาคือ สุกร 74,200 ตัว โคเนื้อ 28,818 ตัว กระบือ 9,645 ตัว และโคนม 6 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า สุกรและไก่ของจังหวัดหนองคาย ถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 ส่วน โคเนื้อ กระบือ และโคนม ถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 4 และ 5 ตามลำดับ

จังหวัดหนองบัวลำภู มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ ไก่ 1,369,145 ตัว รองลงมาคือ สุกร 37,432 ตัว โคเนื้อ 28,802 ตัว กระบือ 7,355 ตัว และโคนม 1,826 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า โคเนื้อ สุกร และไก่ของจังหวัดหนองบัวลำภู ถูกจัดเป็นอันดับที่ 4 ส่วน โคนม และกระบือ ถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 และ 5 ตามลำดับ

จังหวัดบึงกาฬ มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ โคเนื้อ 141,353 ตัว รองลงมาคือ ไก่ 942,230 ตัว สุกร 26,002 ตัว กระบือ 15,727 ตัวและโคนม 1,055 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า โคเนื้อ สุกร และไก่ของจังหวัดบึงกาฬ ถูกจัดเป็นอันดับที่ 5 ส่วน กระบือและโคนม ถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 และ 4 ดังภาพที่ 4-6



ภาพที่ 4-9 ปศุสัตว์
ที่มา : คณะนักวิจัย

5.พื้นที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.)

จากข้อมูลพื้นที่ ส.ป.ก. และจำนวนผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. มากที่สุด คือ 1,690,948 ไร่ รองลงมา ได้แก่ จังหวัดบึงกาฬ มีพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 1,095,026 ไร่ จังหวัดเลย มีพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 1,012,968 ไร่ จังหวัดหนองบัวลำภู มีพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 946,809 ไร่ และจังหวัดหนองคาย มีพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 523,896ไร่ ซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. โดยที่จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนผู้ถือ

ครองที่ดิน ส.ป.ก. มากที่สุด คือ 154,575 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภู มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 82,394 คน จังหวัดบึงกาฬ มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. จำนวน 76,480 คน จังหวัดเลย มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก.74,536 คน และจังหวัดหนองคาย มีผู้ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. น้อยที่สุด คือ จำนวน 48,164 คน ดังตารางที่ 4-11

ตารางที่ 4-11 แสดงการจัดอันดับจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563

รายการ	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5
จำนวนผู้ถือครอง (คน)	อุดรธานี 154,575	หนองบัวลำภู 82,394	บึงกาฬ 76,480	เลย 74,536	หนองคาย 48,164
จำนวนพื้นที่ (ไร่)	อุดรธานี 1,690,948	บึงกาฬ 1,095,026	เลย 1,012,968	หนองบัวลำภู 946,809	หนองคาย 523,896

ที่มา : ศทส. / ส.ป.ก.,2563

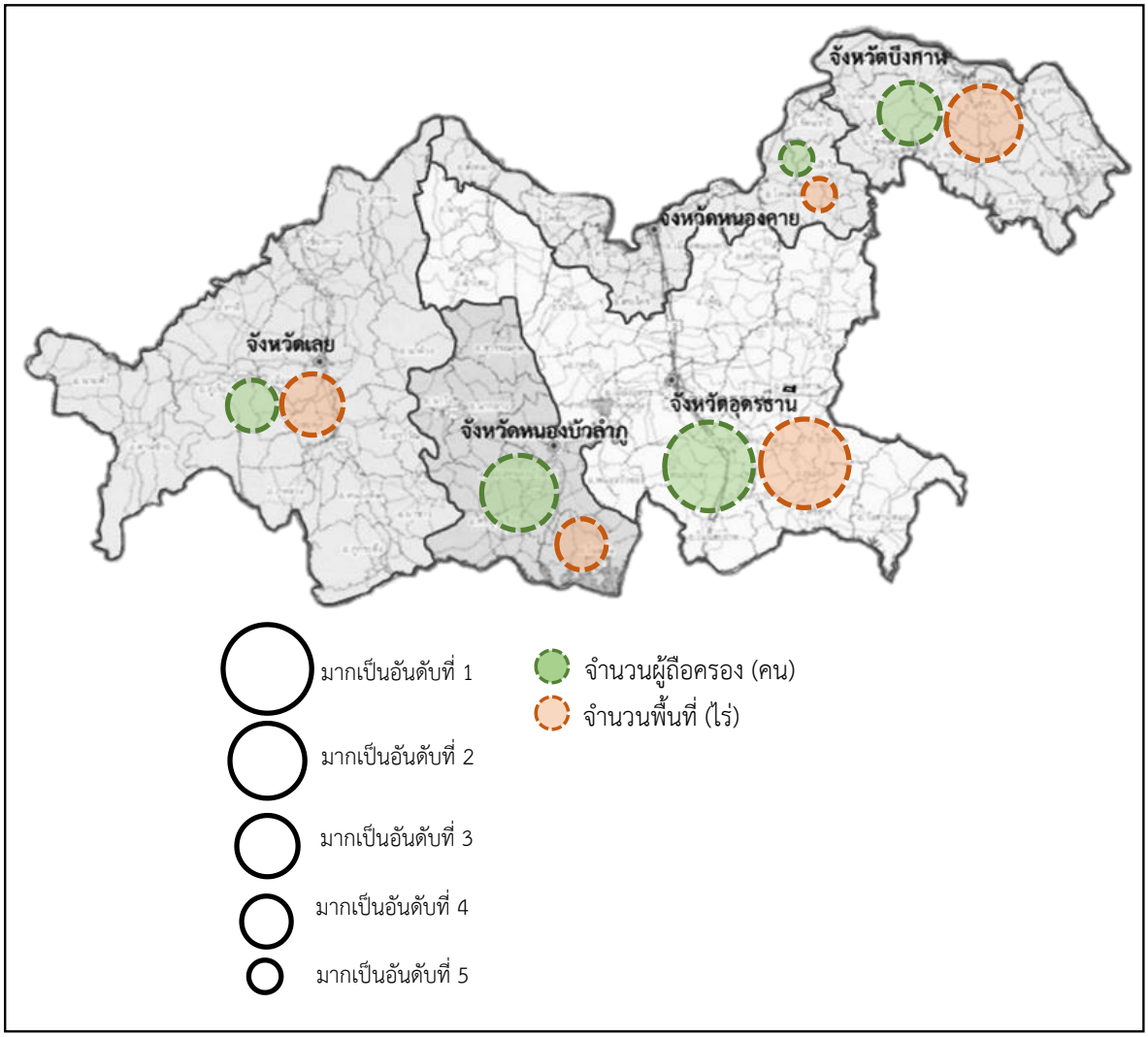
หากพิจารณาจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินออกเป็นรายจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. และจำนวนผู้ถือครอง มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 1,690,948 ไร่ และ 154,575 คน ตามลำดับ

จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. 946,809 ไร่ และจำนวนผู้ถือครอง 82,394 คน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า จำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. ของจังหวัดหนองบัวลำภู ถูกจัดเป็นอันดับที่ 4 ส่วนจำนวนผู้ถือครองถูกจัดเป็นอันดับที่ 2

จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. 1,095,026 ไร่ และจำนวนผู้ถือครอง 76,480 คน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า จำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. ของจังหวัดบึงกาฬ ถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 ส่วนจำนวนผู้ถือครองถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ตามลำดับ

จังหวัดเลยมีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. 1,012,968 ไร่ และจำนวนผู้ถือครอง 74,536 คน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า จำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. ของจังหวัดเลยถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ส่วนจำนวนผู้ถือครองถูกจัดเป็นอันดับที่ 4 ตามลำดับ

จังหวัดหนองคายมีจำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. น้อยที่สุดจำนวน 523,896 ไร่ และจำนวนผู้ถือครอง 48,164 คน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับจำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะพบว่า จำนวนพื้นที่ที่ดิน ส.ป.ก. และจำนวนผู้ถือครองของจังหวัดบึงกาฬ ถูกจัดเป็นอันดับที่ 5 ตามลำดับ ดังภาพที่ 4-7



ภาพที่ 4-10 จำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดินของสำนักงานการปฏิรูปที่ดิน

6.โครงกาชลประทาน (ความจุ)

จากข้อมูลความจุโครงการชลประทาน พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีที่กักเก็บน้ำเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีความจุมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 โดยมีความจุปริมาณน้ำ คือ 220.42 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาเป็นอัยดับที่ 2 ได้แก่ จังหวัดเลยมีความจุปริมาณน้ำ คือ 92.79 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองคาย มีความจุปริมาณน้ำ คือ 52.03 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองบัวลำภู มีความจุปริมาณน้ำ คือ 20.14 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดบึงกาฬมีแหล่งน้ำน้อยที่สุดจึงทำให้มีความจุปริมาณน้ำ คือ 1.96 ล้านลูกบาศก์เมตร ดังตารางที่ 4-12

ตารางที่ 4-12 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ปริมาณน้ำต้นทุน (ล้าน ลบ.ม.)	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5
ความจุ (ล้านลูกบาศก์เมตร)	อุดรธานี 220.42	เลย 92.79	หนองคาย 52.03	หนองบัวลำภู 20.14	บึงกาฬ 1.96

ที่มา : สำนักงานกรมชลประทาน, 2563

7.ความต้องการน้ำทางการเกษตร

จากข้อมูลแสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ในช่วงปี พ.ศ.2565 จังหวัดอุดรธานี มีความต้องการใช้น้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 5,960.74 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือจังหวัดเลย มีความต้องการใช้น้ำ 2,042.02 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองบัวลำภูมีความต้องการใชน้ำ 1,578.94 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดบึงกาฬมีความต้องการใช้น้ำ 1,422.98 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดหนองคายมีความต้องการน้ำ 1,230.11 ล้านลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

ในปี พ.ศ.2570 จังหวัดอุดรธานี มีความต้องการใช้น้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 5,989.40 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือจังหวัดเลย มีความต้องการใช้น้ำ 2,130.42 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองบัวลำภูมีความต้องการใชน้ำ 2,036.12 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองคายมีความต้องการใช้น้ำ 1,647.77 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดบึงกาฬมีความต้องการน้ำ 1,441.66 ล้านลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

ในปี พ.ศ.2580 จังหวัดเลย มีความต้องการใช้น้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 24,768.42 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือจังหวัดอุดรธานี มีความต้องการใช้น้ำ 5,989.40 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองบัวลำภูมีความต้องการใชน้ำ 2,036.12 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดหนองคายมีความต้องการใช้น้ำ 1,647.77 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดบึงกาฬมีความต้องการน้ำ 1,441.66 ล้านลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-13

ตารางที่ 4-13 แสดงการจัดอันดับความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580

ปี	ความต้องการน้ำ (ล้าน ลบ.ม.)				
	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5
พ.ศ.2565	อุดรธานี 5,960.74	เลย 2,042.02	หนองบัวลำภู 1,578.94	บึงกาฬ 1,422.98	หนองคาย 1,230.11
พ.ศ.2570	อุดรธานี 5,989.40	เลย 2,130.42	หนองบัวลำภู 2,036.12	หนองคาย 1,647.77	บึงกาฬ 1,441.66
พ.ศ.2580	เลย 24,768.42	อุดรธานี 5,989.40	หนองบัวลำภู 2,036.12	หนองคาย 1,647.77	บึงกาฬ 1,441.66

ที่มา : แผนพัฒนาการชลประทานระดับจังหวัด , 2563

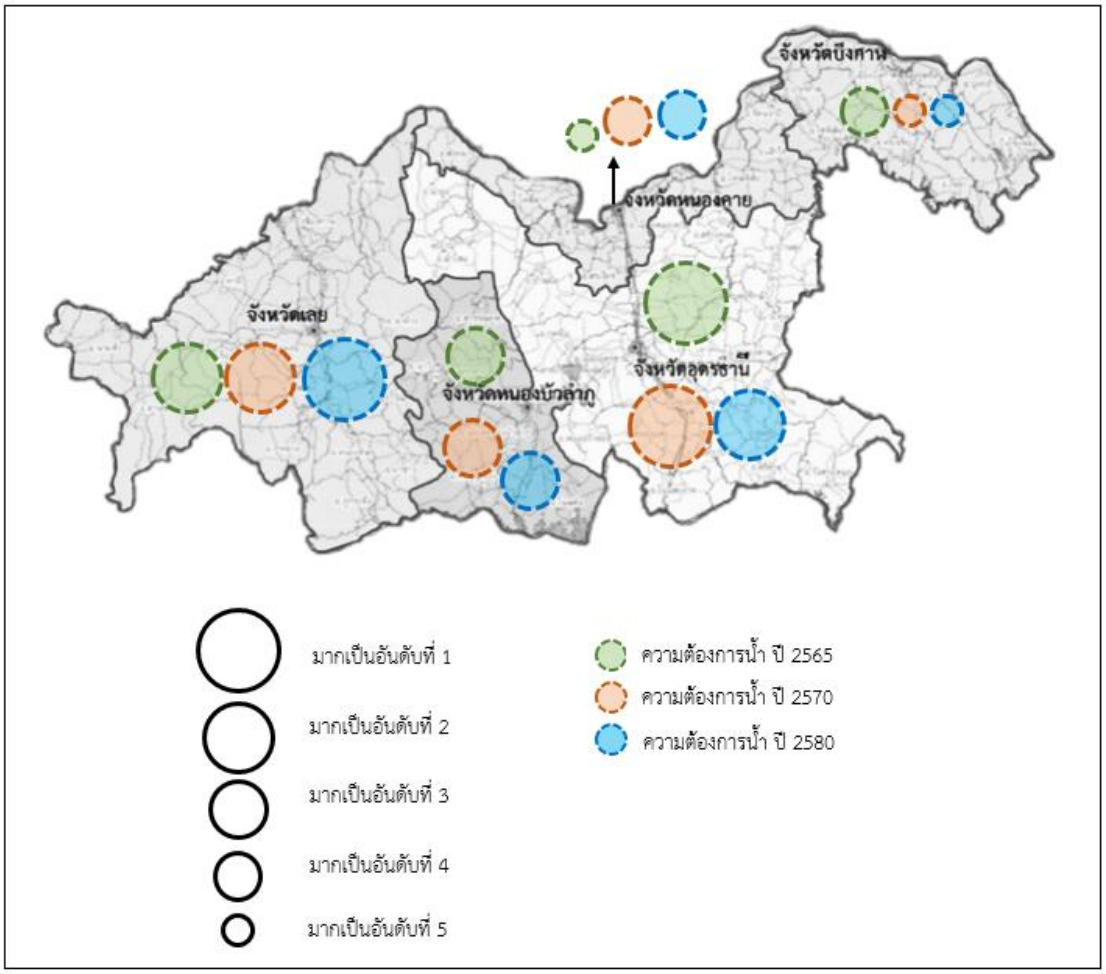
หากพิจารณาความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรออกเป็นรายจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 จะพบว่า จังหวัดอุดรธานีมีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 และ ปีพ.ศ.2570 มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 5,960.74 และ 5,989.40 ล้าน ลบ.ม.ตามลำดับ และในปี พ.ศ.2580 มีความต้องการน้ำเป็นอันดับที่ 2 จำนวน 5,989.40 ล้าน ลบ.ม.

จังหวัดเลย มีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 และ ปีพ.ศ.2570 เป็นอันดับที่ 2 จำนวน 2,042.02 และ 2,130.42 ล้าน ลบ.ม.ตามลำดับ และในปี พ.ศ.2580 มีความต้องการน้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 24,768.42 ล้าน ลบ.ม.

จังหวัดหนองบัวลำภู มีความต้องการน้ำในทั้ง 3 ปี ตั้งแต่ ปีพ.ศ.2565 ปีพ.ศ.2570 และ ปี พ.ศ.2580 เป็นอันดับที่ 3 จำนวน 1,578.94 , 2,036.12 และ 2,036.12 ล้าน ลบ.ม.ตามลำดับ

จังหวัดบึงกาฬ มีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 เป็นอันดับที่ 4 จำนวน 1,422.98 ล้าน ลบ.ม. และในปี พ.ศ.2570 และปี พ.ศ.2580 มีความต้องการน้ำน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 จำนวน 1,441.66 และ 1,441.66 ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ

จังหวัดหนองคาย มีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 เป็นอันดับที่ 5 จำนวน 1,230.11 ล้าน ลบ.ม. และในปี พ.ศ.2570 และปี พ.ศ.2580 จังหวัดหนองคายมีความต้องการน้ำเป็นอันดับที่ 4 จำนวน 1,647.77 และ 1,647.77ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ ดังภาพที่ 4-8



ภาพที่ 4-11 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.1.3 ด้านอุตสาหกรรม

1.จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม

จากสถิติจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จำนวนของโรงงานจะมีความสอดคล้องกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี ส่วนจังหวัดจังหวัดเลย และจังหวัดหนองคาย หนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ จะเห็นว่าจำนวนของโรงงานจะมีความผันผวนกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน

เมื่อพิจารณา พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 776 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลย มีโรงงานจำนวน 275 แห่ง อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองคาย มีโรงงานจำนวน 215 แห่ง อันดับที่ 4 จังหวัดบึงกาฬ มีโรงงานจำนวน 194 แห่ง และอันดับที่ 5 จังหวัดหนองบัวลำภู มีโรงงานน้อยที่สุด จำนวน 117 แห่ง และเมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 26,480.49 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนแรงงานเท่ากับ 26,480.49 คน รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลย มีเงินทุนจดทะเบียน จำนวน 10,895.77 ล้านบาท จำนวนแรงงานเท่ากับ 18,122 คน อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองบัวลำภู มีเงินทุนจดทะเบียน 10,210.49 ล้านบาทและมีจำนวนแรงงาน 4,727 คน อันดับที่ 4 จังหวัดหนองคาย มี เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 5,517.46 ล้านบาท มีจำนวนแรงงาน จำนวน 4,381 คน และอันดับที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ มีเงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 5,405.47 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 4,102 คน ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-14

ตารางที่ 4-14 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ข้อมูล	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ3	อันดับ 4	อันดับ 5
จำนวนโรงงาน (แห่ง)	อุดรธานี 782	เลย 279	หนองคาย 217	บึงกาฬ 197	หนองบัวลำภู 121
เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	อุดรธานี 26,529.43	เลย 10,936.27	หนองบัวลำภู 10,310.74	หนองคาย 5,564.26	บึงกาฬ 5,536.47
จำนวนแรงงาน (คน)	อุดรธานี 18,171	หนองบัวลำภู 4,988	เลย 4,703	หนองคาย 4,451	บึงกาฬ 4,170

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

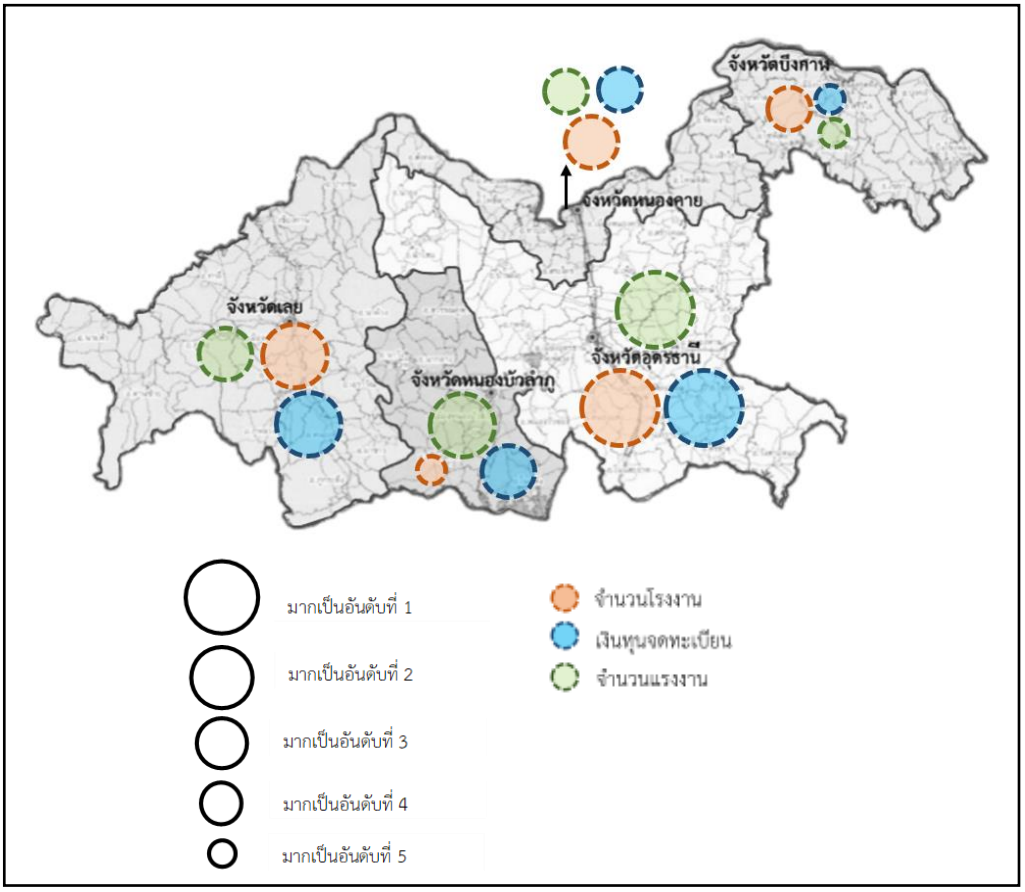
หากพิจารณาจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม จำนวนแรงงานอุตสาหกรรม และเงินทุนจดทะเบียนในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ออกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานมากที่สุด เป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดหนองคาย มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เป็นอันดับที่ 3 เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานมาก เป็นอันดับที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดเลย มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม และเงินทุนจดทะเบียน มาก เป็นอันดับที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และมีจำนวนแรงงานมากเป็นอันดับที่ 3 ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนแรงงานมาก เป็นอันดับที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เงินทุนจดทะเบียนมากเป็นอันดับที่ 2 และมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมเป็นอันดับที่ 4 เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานน้อยที่สุด เป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ดังภาพที่ 4-9



ภาพที่ 4-12 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย

2.ประเภทอุตสาหกรรม

จากสถิติเกี่ยวกับประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถแบ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประเภทของอุตสาหกรรมออกเป็น 21 ประเภทดังนี้ 1.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช 2.อุตสาหกรรมอาหาร 3.อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม 4.สิ่งทอ 5.อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย ยกเว้นรองเท้า 6.อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 7.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม 8. อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง 9.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก 10.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ 11. อุตสาหกรรมผลิตโลหะขั้นมูลฐาน 12.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 13.อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ 14.อุตสาหกรรมเครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรือโลหะอื่นๆ 15.อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 16.อุตสาหกรรมผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ 17.อุตสาหกรรมการพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือการทำแม่พิมพ์ 18.อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี 19.อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล 20.อุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ 21.การผลิตอื่นๆ จากการศึกษาสถานประกอบการอุตสาหกรรม พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ทั้ง 5 จังหวัดได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีผลิตภัณฑ์อโลหะ ผลิตภัณฑ์จากพืช อุตสาหกรรมอาหาร แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ยางจำนวนมาก ดังตารางที่ 4-15

ตารางที่ 4-15 แสดงสถานประกอบการจำแนกตามประเภทกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3)

จังหวัด	อันดับที่ 1		อันดับที่ 2		อันดับที่ 3	
อุดรธานี	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	108	อุตสาหกรรมอาหาร	85	ผลิตภัณฑ์จากพืช	84
เลย	ผลิตภัณฑ์จากพืช	85	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	40	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	25
หนองคาย	อุตสาหกรรมอาหาร	42	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	37	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	35
หนองบัวลำภู	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	29	อุตสาหกรรมอาหาร	17	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	15
บึงกาฬ	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	28	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	18	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	13

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

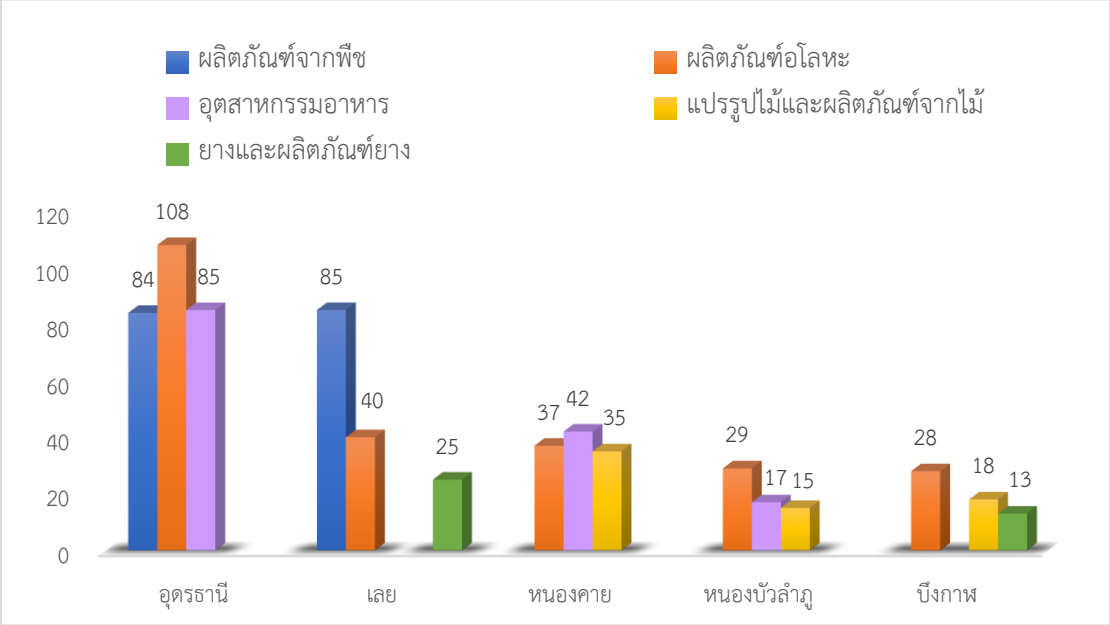
หากพิจารณาประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยจำแนกออกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 108 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมอาหาร 85 แห่ง และผลิตภัณฑ์จากพืช 84 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดหนองคาย มีจำนวนอุตสาหกรรมด้านอุตสาหกรรมอาหาร 42 แห่ง รองลงมาคือผลิตภัณฑ์อโลหะ 37 แห่ง และแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 35 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดเลย มีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์จากพืช 85 แห่ง รองลงมาคือผลิตภัณฑ์อโลหะ 40 แห่ง และยางและผลิตภัณฑ์ยาง 25 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 29 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมอาหาร 17 แห่ง ด้านอุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 15 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนอุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 28 แห่ง รองลงมาคือแปรรูปไม้ผลิตภัณฑ์จากไม้ 18 แห่ง และอุตสาหกรรมอาหาร 13 แห่ง ตามลำดับ ดังภาพที่ 4-10



ภาพที่ 4-13 ประเภทอุตสาหกรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.1.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ การท่องเที่ยว และสาธารณสุข/สุขภาพ

1. การท่องเที่ยว

จากสถิติด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้ในปี พ.ศ. 2563 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากที่สุดเป็นอันดับที่1 จำนวน 2,236,292 คน รองลงมา คือจังหวัดเลยมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 1,408,856 คน จังหวัดหนองคายมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 1,344,823คน จังหวัดบึงกาฬมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 359,268 คน และจังหวัดหนองบัวลำภูมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและ

ชาวต่างชาติ จำนวน 191,384คน ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวสอดคล้องกับจำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัด โดยที่จังหวัดอุดรธานี มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่1 จำนวน 5,692 ล้านบาท รองลงมา คือจังหวัดหนองคาย มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 2,559 ล้านบาท จังหวัดเลยมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 2,508 ล้านบาท จังหวัดบึงกาฬมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 590 ล้านบาท และจังหวัดหนองบัวลำภูมีรายได้จากการท่องเที่ยน้อยที่สุด จำนวน 178 ล้านบาท

นอกจากนี้ จังหวัดอุดรธานี นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยมีจำนวน 1,509.37 บาทต่อวันต่อคน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดหนองคาย นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว โดยเฉลี่ยมีจำนวน 1,267.04 บาทต่อวันต่อคน จังหวัดเลย นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว โดยเฉลี่ยมีจำนวน 1,223.30 บาทต่อวันต่อคน จังหวัดบึงกาฬ นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว โดยเฉลี่ยมีจำนวน 1,045.46 บาทต่อวันต่อคน และจังหวัดหนองบัวลำภู นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว โดยเฉลี่ยมีจำนวน 676.73 บาทต่อวันต่อคนตามลำดับ ดังตารางที่ 4-16

ตารางที่ 4-16 แสดงการจัดอันดับของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย ชาวต่างชาติ และจำนวนรายได้และค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563

รายการ	อันดับที่ 1	อันดับที่ 2	อันดับที่ 3	อันดับที่ 4	อันดับที่ 5
จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	อุดรธานี 2,236,292	เลย 1,408,856	หนองคาย 1,344,823	บึงกาฬ 359,268	หนองบัวลำภู 191,384
นักท่องเที่ยวชาวไทย (คน)	อุดรธานี 2,200,819	เลย 1,403,901	หนองคาย 1,212,669	บึงกาฬ 358,663	หนองบัวลำภู 191,000
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (คน)	อุดรธานี 35,473	หนองคาย 132,154	หนองบัวลำภู 1,921	เลย 4,955	บึงกาฬ 605
รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	อุดรธานี 5,692	หนองคาย 2,559	เลย 2,508	บึงกาฬ 590	หนองบัวลำภู 178
ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว เฉลี่ย/คน/วัน (บาท)	อุดรธานี 1,509.37	หนองคาย 1,267.04	เลย 1,223.30	บึงกาฬ 1,045.46	หนองบัวลำภู 676.73

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2563)

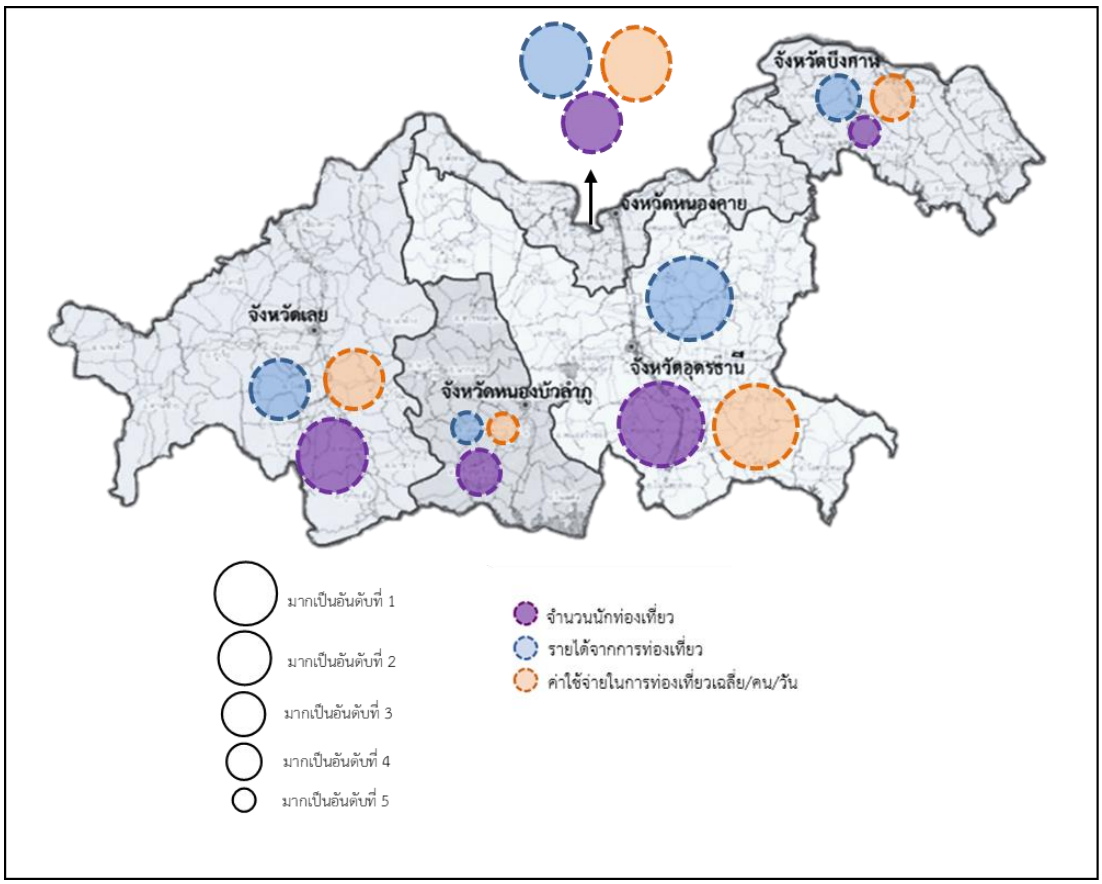
หากพิจารณาจำนวนของนักเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวของ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยจำแนกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนนักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดหนองคาย มีจำนวนนักท่องเที่ยว มากเป็นอันดับที่ 3 ส่วนรายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดเลย มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 2 รายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวเป็นอันดับที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนนักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนนักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาค



ภาพที่ 4-14 จำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนรายได้ ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562
ที่มา : คณะนักวิจัย

1.1 จำนวนของสถานประกอบการ

จากข้อมูลจำนวนของสถานประกอบการปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดเลย มีจำนวนสถานที่พักมากที่สุด จำนวน 520 แห่ง รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย 175 แห่ง จังหวัดอุดรธานี 170 แห่ง จังหวัดบึงกาฬ 93 แห่ง และจังหวัดหนองบัวลำภู 47 แห่ง ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-17

ตารางที่ 4-17 แสดงจำนวนสถานประกอบการที่พักแต่ละประเภทของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563

จังหวัด	จำนวนสถานประกอบการ				
	โรงแรม	เกสท์เฮาส์	รีสอร์ท	โฮมสเตย์	รวม
อุดรธานี	98	8	63	1	**170**
หนองคาย	49	27	96	3	**175**
เลย	85	52	292	91	**520**
หนองบัวลำภู	10	-	33	4	**47**
บึงกาฬ	36	2	55	-	**93**

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย,2563

1.2 จำนวนสถานประกอบการร้านอาหารและเครื่องดื่ม จากข้อมูลสถานที่พักสำหรับรองรับนักท่องเที่ยวแล้ว ก็ยังมีร้านอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการนักท่องเที่ยว โดยจังหวัดที่มีสถานประกอบร้านอาหารและเครื่องดื่มมากที่สุด คือ จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม 5,043 แห่ง รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย 1,826แห่ง จังหวัดหนองคาย 1,504 แห่ง จังหวัดหนอวบัวลำภู 1,090 แห่ง และจังหวัดบึงกาฬ 1,065 แห่ง ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-18

ตารางที่ 4-18 แสดงสถานประกอบการร้านอาหารและของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ.2563

จังหวัด	จำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม
อุดรธานี	5,043
หนองคาย	1,504
เลย	1,826
หนอวบัวลำภู	1,090
บึงกาฬ	1,065

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ,2559

1.3 พาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว

จากข้อมูลพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ปี พ.ศ. 2563 สามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ 1) เครื่องบิน 2) รถไฟ 3) รถประจำทาง 4) พาหนะส่วนตัว และ 5) เรือ ซึ่งพบว่า การท่องเที่ยวโดยใช้เครื่องบินในการเดินทาง ได้แก่ จังหวัดอุดรธานีมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยใช้เครื่องบินมากที่สุด จำนวน 511,420 คน รองลงมา คือ จังหวัดเลยมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยใช้เครื่องบิน 47,581 คน เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดเลยเป็นจังหวัดในเขตภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีท่าอากาศยานนานาชาติ ถัดมาการเดินทางท่องเที่ยวทางรถไฟ พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยใช้รถไฟมากที่สุด 223,599 คน รองลงมา คือ จังหวัดหนองคายมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยใช้รถไฟจำนวน 66,078 คนเนื่องจากจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีเส้นทางรถไฟ

การเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้รถประจำทาง พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีนักท่องเที่ยวใช้บริการรถประจำทางในการท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 546,663 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองคาย 357,733 คน จังหวัดเลย308,715 คน จังหวัดบึงกาฬ 116,029 คน และจังหวัดหนองบัวลำภู 62,585 คน ตามลำดับ นอกจากนี้จังหวัดอุดรธานียังเป็นจังหวัดที่ใช้พาหนะส่วนบุคคลในการท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 1,477,936 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดเลย 935,821 คน จังหวัดหนองคาย 882,633 คน จังหวัดบึงกาฬ 234,123 คนและจังหวัดหนองบัวลำภู123,946 คน ตามลำดับ ในส่วนการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือนั้น จังหวัดหนองคายมีการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือมากที่สุด รองลงมาคือจังหวัดบึงกาฬ เนื่องจากเป็นจังหวัดเดียวในเขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก ที่มีท่าเรือขนส่ง ดังตารางที่ 4-19

ตารางที่ 4-19 แสดงการจัดอันดับของพาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2562

ประเภท	อันดับที่ 1	อันดับที่ 2	อันดับที่ 3	อันดับที่ 4	อันดับที่ 5
เครื่องบิน	อุดรธานี 511,420	เลย 47,581	หนองคาย -	บึงกาฬ -	หนองบัวลำภู -
รถไฟ	อุดรธานี 223,599	หนองคาย 66,078	เลย -	บึงกาฬ -	หนองบัวลำภู -
รถประจำทาง	อุดรธานี 546,663	หนองคาย 357,733	เลย 308,715	บึงกาฬ 116,029	หนองบัวลำภู 62,585
พาหนะส่วนบุคคล	อุดรธานี 1,477,936	เลย 935,821	หนองคาย 882,633	บึงกาฬ 234,123	หนองบัวลำภู 123,946
อื่น ๆ (เรือ)	หนองคาย 14,755	บึงกาฬ 1,142	อุดรธานี -	เลย -	หนองบัวลำภู -

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562)

2. สาธารณสุข / สุขภาพ

จากข้อมูลจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง ของสำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 เมื่อพิจารณาจำแนกรายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุดรธานีแสดงจำนวนเตียงจริงต่อประชากรใน เท่ากับ 674 เตียง/คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดหนองบัวลำภูมีอัตราส่วนเตียงจริงต่อประชากร คือ 813 คน/เตียง จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 635 คน/เตียง จังหวัดเลยจำนวน 587 คน/เตียง และจังหวัดหนองคาย จำนวน 533 คน/เตียง

นอกจากนี้พบว่า จังหวัดหนองคายมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรที่เหมาะสมที่สุดมากที่สุด จำนวน 2,587 คนต่อแพทย์ 1คน รองลงมา คือ จังหวัดอุดรธานีมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร จำนวน 3,233 คนต่อแพทย์ 1คน จังหวัดเลยมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร จำนวน 3,292 คนต่อแพทย์ 1คน จังหวัดบึงกาฬ อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร จำนวน 4,396 คนต่อแพทย์1คน และจังหวัดหนองบัวลำภูมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรมีความเหมาะสมน้อยที่สุด จำนวน 4,632 คนต่อแพทย์ 1คน ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-20

ตารางที่ 4-20 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8

จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนเตียงจริง	เตียงจริง : ประชากร	จำนวนแพทย์ (คน)	อัตราส่วนแพทย์ : ประชากร
อุดรธานี	1,567,983	2,325	674	485	3,233
เลย	638,736	1,088	587	194	3,292
หนองคาย	517,435	971	533	200	2,587
หนองบัวลำภู	509,470	627	813	110	4,632
บึงกาฬ	422,042	665	635	96	4,396
รวม	3,655,666	5,676	3,242	1,085	18,140

ที่มา : สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 , 2563

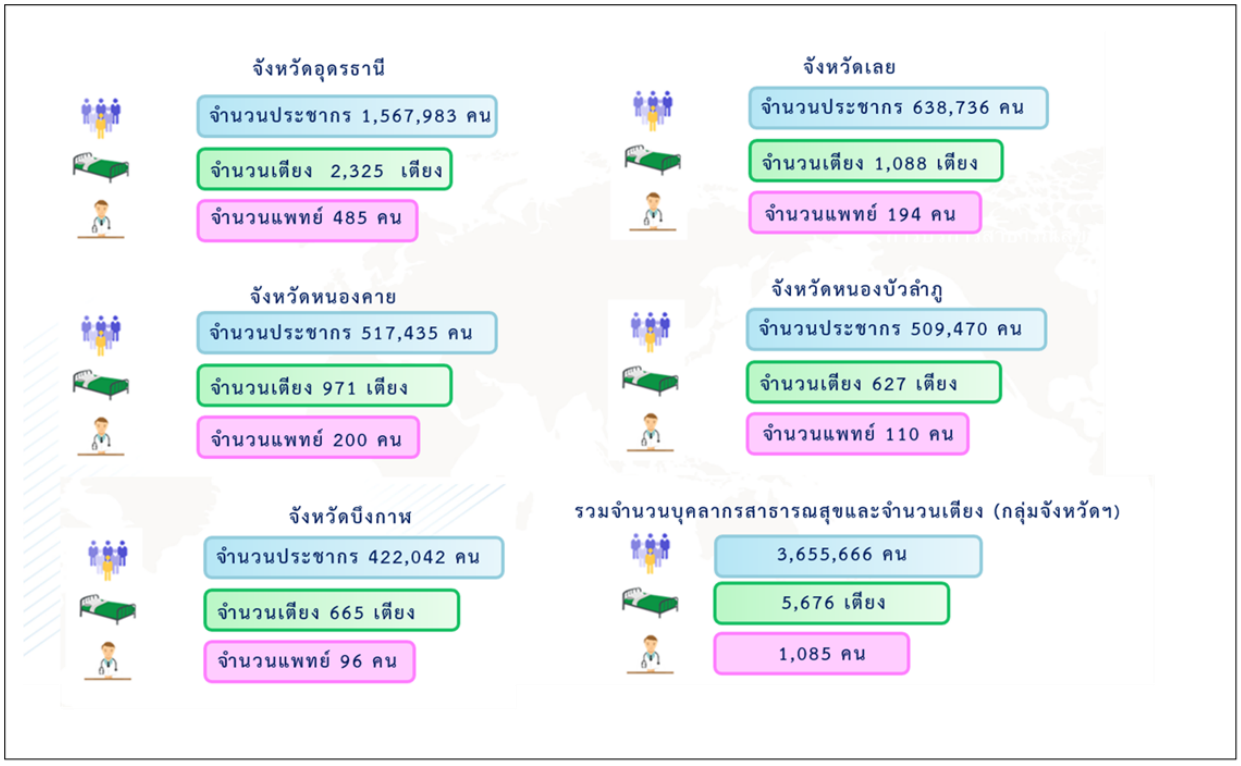
หากพิจารณาจำนวนประชากร จำนวนเตียง และจำนวนแพทย์ ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยจำแนกออกเป็นรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8 จะพบว่า จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนประชากร 1,567,983 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 2,325 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 485 คน

จังหวัดหนองคาย มีจำนวนประชากร 517,435 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 971 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 200 คน

จังหวัดเลย มีจำนวนประชากร 638,736 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 1,088 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 194 คน

จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนประชากร 509,470 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 627 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 110 คน

จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวนประชากร 422,042 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 665 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 96 คน ดังภาพที่ 4-12



ภาพที่ 4-15 ข้อมูลจำนวนประชากร ต่อจำนวนเตียง และจำนวนแพทย์

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.1.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จากข้อมูลด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีวัฒนธรรมและประเพณที่สำคัญคือ งานเฉลิมฉลองวันก่อตั้งเมืองอุดร งานประเพณีบุญกุ้มข้าวใหญ่ งานมรดกโลกบ้านเชียง งานมะม่วงแฟร์ งานวันสงกรานต์ งานประเพณีชนสามเผ่าชาวศีธาตุ งานแห่บุญบั้งไฟ งานแข่งเรือ งานประเพณีโคมลมลอยฟ้า และงานทุ่งศรีเมือง ส่วนกลุ่มชาติพันธุ์ของจังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วยกลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มไทลาว กลุ่มไทจัน -ไทญวน กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน และกลุ่มคนไทย

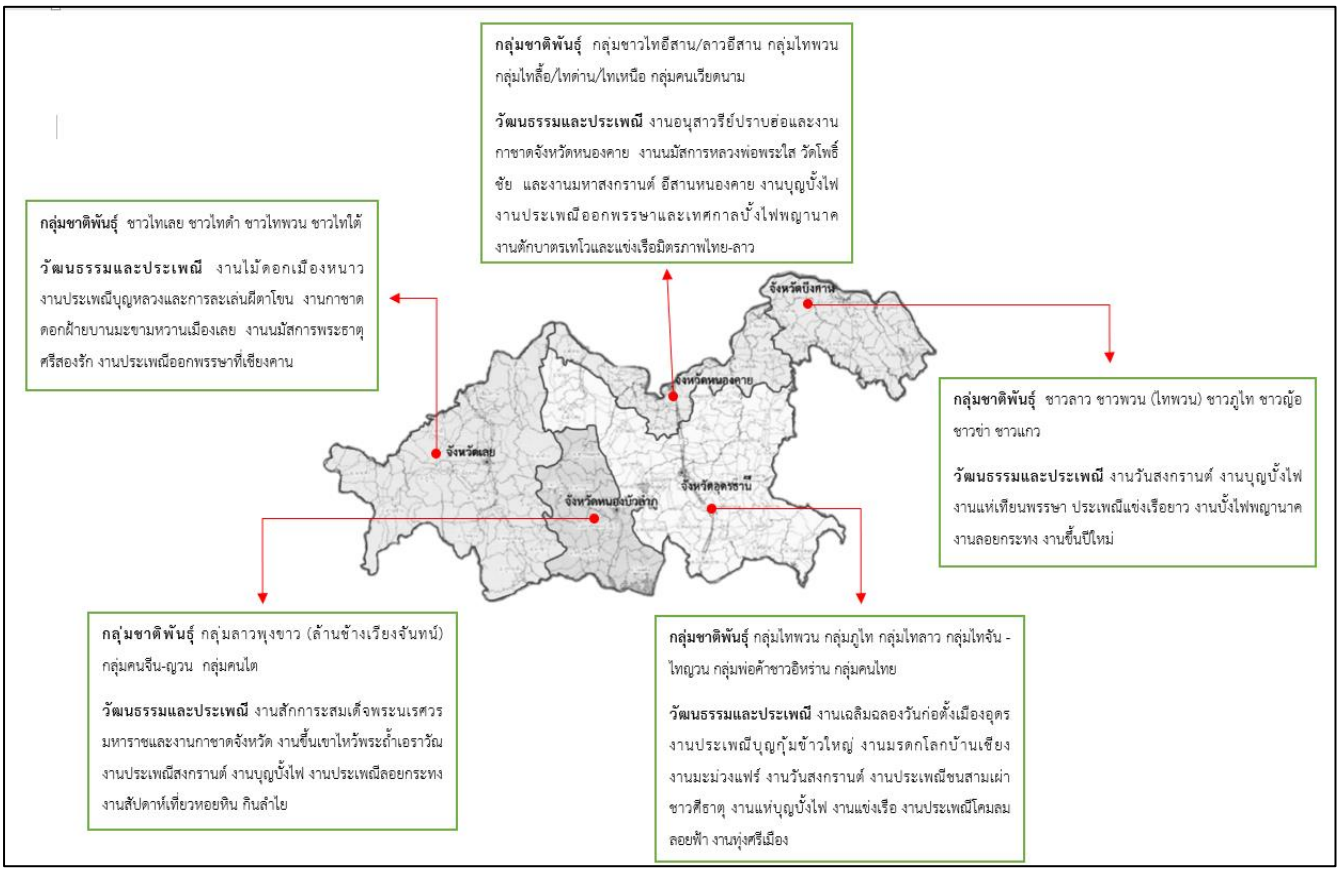
จังหวัดหนองคาย มีวัฒนธรรมและประเพณที่สำคัญคือ งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อและงานกาชาดจังหวัดหนองคาย งานนมัสการหลวงพ่อพระใส วัดโพธิ์ชัย และงานมหาสงกรานต์ อีสานหนองคาย งานบุญบั้งไฟ งานประเพณีออกพรรษาและเทศกาลบั้งไฟพญานาค และงานตักบาตรเทโวและแข่งเรือมิตรภาพไทย-ลาว ส่วนกลุ่มชาติพันธุ์ของจังหวัดหนองงคาย ประกอบด้วย กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ และกลุ่มคนเวียดนาม

จังหวัดเลย มีวัฒนธรรมและประเพณที่สำคัญคือ งานไม้ดอกเมืองหนาว งานประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขน งานกาชาดดอกฝ้ายบานมะขามหวานเมืองเลย งานนมัสการพระธาตุศรีสองรัก

และงานประเพณีออกพรรษาที่เชียงคาน ส่วนกลุ่มชาติพันธุ์ของจังหวัดเลย ประกอบด้วย ชาวไทเลย ชาวไทดำ ชาวไทพวน และชาวไทใต้

จังหวัดหนองบัวลำภู มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญคือ งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราช และงานกาชาดจังหวัด งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณ งานประเพณีสงกรานต์ งานบุญบั้งไฟ งานประเพณีลอยกระทง และงานสัปดาห์เที่ยวหอยหิน กินลำไย ส่วนกลุ่มชาติพันธุ์ของจังหวัดหนองบัวลำภู ประกอบด้วย กลุ่มลาวพุงขาว (ล้านช้างเวียงจันทน์) กลุ่มคนจีน-ญวน และกลุ่มคนไต

จังหวัดบึงกาฬ มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญคือ งานวันสงกรานต์ งานบุญบั้งไฟ งานแห่เทียนพรรษา ประเพณีแข่งเรือยาว งานบั้งไฟพญานาค งานลอยกระทง และงานขึ้นปีใหม่ ส่วนกลุ่มชาติพันธุ์ของจังหวัดบึงกาฬ ประกอบด้วย ชาวลาว ชาวพวน (ไทพวน) ชาวภูไท ชาวญ้อ ชาวข่า และชาวแกว ดังภาพที่ 4-13



ภาพที่ 4-16 ข้อมูลด้านสังคมและวัฒนธรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.1.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จากข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีการขนส่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ได้แก่ รถประจำทาง และพาหนะส่วนบุคคล (2) การขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟ (3) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน (4) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด จะเห็นว่า ทั้ง 5 จังหวัดมีความพร้อมการขนส่งทางถนนมากที่สุด ทั้งรถประจำทางและพาหนะส่วนบุคคล ส่วนการขนส่งทางราง จะพบว่า

มีสถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย การขนส่งทางอากาศมีจำนวน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานจังหวัดเลย และท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ในส่วนของการขนส่งทางน้ำประเภทเรือ จะมีท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามแนวชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่มีด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านท่าลี่และด่านเชียงคานจังหวัดเลย ดังตารางที่ 4-21

ตารางที่ 4-21 แสดงโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัด	อุดรธานี	เลย	หนองคาย	หนองบัวลำภู	บึงกาฬ
เครื่องบิน	✓	✓	X	X	X
รถไฟ	✓	X	✓	X	X
รถประจำทาง	✓	✓	✓	✓	✓
พาหนะส่วนบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓
อื่น ๆ (เรือ)	X	✓	✓	X	✓

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562)

หากพิจารณารายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบ โดยมีจะรายละเอียดดังนี้

1) ถนนเส้นทางที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.1 ทางหลวงแผ่นดิน

- เส้นทางถนนมิตรภาพหมายเลข 2 เชื่อมโยงถนนพหลโยธินจากกรุงเทพมหานคร สระบุรี-นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลยเข้าด้วยกัน
- เส้นทางหมายเลข 22 สายอุดรธานีเชื่อมโยงไปยังจังหวัดสกลนคร และ นครพนม
- เส้นทางหมายเลข 211 เส้นทางเชื่อมโยงเลียบริมโขง จากจังหวัดเลย-หนองคาย
- เส้นทางหมายเลข 212 เส้นทางเชื่อมโยงจากจังหวัดหนองคาย – บึงกาฬ

1.2 ทางหลวงอาเซียน (AH)

- หมายเลข AH12 สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อ.น้ำพอง - ขอนแก่น - อ.บ้านไผ่ - อ.พล – นครราชสีมา - อ.สีคิ้ว – อ.มวกเหล็ก - สระบุรี - หินกอง
- หมายเลข AH15 นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ.ธาตุนาแวง (สกลนคร) - อ.พังโคน - อ.สว่างแดนดิน – อุดรธานี

2) การขนส่งทางราง

สถานีรถไฟที่สำคัญที่มีในพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าออก พบว่ามีสถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคายมีข้อมูลดังตาราง 2-4

ตารางที่ 4-22 แสดงสถานีรถไฟบริการภายในประเทศ – บริการระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

สถานีรถไฟ	ที่ตั้ง	บริการภายในประเทศ	บริการระหว่างประเทศ
1. สถานีรถไฟนาพู่จังหวัดอุดรธานี	- บ้านนาพู่ ตำบลนาพู่ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 580 กิโลเมตร	- กรุงเทพ – หนองคาย -นครราชสีมา- หนองคาย	-
2. สถานีรถไฟอุดรธานี	- ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี อุดรธานี 41000 มีปลายทางที่จังหวัดอุดรธานีโดยตรง	- กรุงเทพ - อุดรธานี - อุดรธานี - กรุงเทพ	
2.สถานีรถไฟหนองคาย	บ้านดอนแดงใต้ หมู่4 ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย รหัสไปรษณีย์ 43000 อยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 621.10กิโลเมตร	สายกรุงเทพ-หนองคาย-นครราชสีมา	สายหนองคาย – ท่านาแล้ง ประเทศลาว

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3) การขนส่งทางอากาศ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีท่าอากาศยานที่อยู่ในการดูแลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ตารางที่ 4-23 แสดงท่าอากาศยานที่บริการภายในประเทศ – บริการระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

ท่าอากาศยาน	ที่ตั้ง	สายการบินบริการภายในประเทศ	สายการบินบริการระหว่างประเทศ
1. ท่าอากาศยานเลย	ตั้งอยู่ที่ ตำบลนาอาน อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย	รายชื่อสายการบินที่ให้บริการ - นกแอร์กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - ไทยแอร์เอเชียกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - ไทยสมายล์ กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)	-
2. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	ตั้งอยู่ที่ ตัวเมืองของตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี	รายชื่อสายการบินที่ให้บริการ - การบินไทยสมายล์ กรุงเทพฯ-สุวรรณภูมินครศรีธรรมราช - ไทยเวียดเจ็ทแอร์กรุงเทพฯ-สุวรรณภูมิ - นกแอร์ กรุงเทพฯ - ดอนเมืองเชียงใหม่ - ไทยแอร์เอเชียกรุงเทพฯ-ดอนเมืองภูเก็ต,อู่ตะเภา,หัวหิน - ไทยไลอ้อนแอร์กรุงเทพฯ-ดอนเมืองหาดใหญ่	รายชื่อสายการบินที่ให้บริการ -การบินลาวหลวงพระบาง -ไทเกอร์แอร์เวย์ - สิงคโปร์ -บิสิเนสแอร์ อินชอน (เช่าเหมาลำ)

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4) การขนส่งทางน้ำ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามแนวชายแดนของกลุ่มจังหวัดมีที่ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ และด่านท่าลี่ ด่านเชียงคาน จังหวัดเลย

4.1.7 ด้านศักยภาพด้านวิทยาศาสตร์และนวัตกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน จำนวน 2,230 แห่ง และ มีสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาจำนวน 20 แห่ง เช่น วิทยาลัยเทคนิคอุดรธานี วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยวอุดรธานี วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือหนองคาย เป็นต้น จังหวัดที่มีสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษามากที่สุดคือ อุดรธานี รองลงมาได้แก่ เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองของทุกจังหวัด สาขาวิชาที่เปิดสอนจะมีความหลากหลาย และสามารถรองรับโอกาสด้านอาชีพจากนโยบายการพัฒนาของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น การจัดการธุรกิจท่องเที่ยว การโรงแรมและการบริการ การก่อสร้าง มัคคุเทศก์เดินป่า เทคโนโลยียางและโพลีเมอร์ ฯลฯ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาจำนวน 22 แห่ง จังหวัดที่มีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษามากที่สุด คือ อุดรธานี รองลงมา ได้แก่ หนองบัวลำภู เลย หนองคาย และบึงกาฬ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองของทุกจังหวัด นอกจากนั้นยังมีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาภาครัฐ ที่สำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย มีสถาบันอุดมศึกษาที่เป็นวิทยาเขต 4 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยขอนแก่นวิทยาเขตหนองคาย มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติจังหวัดอุดรธานี มหาวิทยาลัยมหามงกุฎราชวิทยาลัยวิทยาเขตศรีล้านช้าง จังหวัดเลย มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตหนองคาย และวิทยาเขตเลย ซึ่งแต่ละจังหวัดยังมีสถานศึกษาวิชาชีพอื่นเพื่อรองรับผู้เรียนในแต่ละพื้นที่ตามความต้องการของตลาดแรงงาน และส่วนที่เป็นวิทยาเขตที่มุ่งกระจายการเข้าถึงและการขยายโอกาสทางการศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยขอนแก่นวิทยาเขตหนองคาย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์อุดรธานี ซึ่งมีศักยภาพในการจัดหลักสูตรนานาชาติ การเป็นศูนย์การศึกษาการวิจัยในระดับอนุภาคภาค ประเทศ ภูมิภาค และนานาชาติ

มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี เปิดศูนย์เทคโนโลยีเกษตรและนวัตกรรม เพื่อผลักดันงานเทคโนโลยีและนวัตกรรม ผ่านการวิจัย การพัฒนา การลงทุน การแปรรูปและการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์ และเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมเทคโนโลยีเกษตร การประดิษฐ์ นวัตกรรม รวมทั้งเครื่องจักรกลเกษตร เพื่อเป็นศูนย์อบรมบ่มเพาะเกษตรกร ผู้นำสถาบันเกษตรกร Smart Farmer, Young Smart Farmer, STARTUPเกษตรและSMEเกษตร ภายในจังหวัด โดยมีบุคลากรของมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ขับเคลื่อนเพื่อให้ศูนย์ AIC เป็นแหล่งเรียนรู้ ให้บริการ อบรม บ่มเพาะถ่ายทอดเทคโนโลยีทางการเกษตร ภูมิปัญญาด้านการเกษตร และนวัตกรรมทางการเกษตรของท้องถิ่นต่อไป และยังมีมหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย ได้มีคลินิกเทคโนโลยี โดยการทำ MOU ระหว่าง มหาวิทยาลัยขอนแก่น และกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยได้มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งคลินิคเทคโนโลยี คือ 1.เพื่อเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลและให้บริการคำปรึกษาและข้อมูลเทคโนโลยี 2.เพื่อเป็นตัวกลางและประสานการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีร่วมกันระหว่างเครือข่าย 3.เพื่อเป็นศูนย์ประสานงานและสนับสนุนงานด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมในพื้นที่จังหวัด

4.2. การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.2.1.การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. จังหวัดอุดรธานี

1.1) โครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสาร

1.1.1)เส้นทางการขนส่งทางถนน

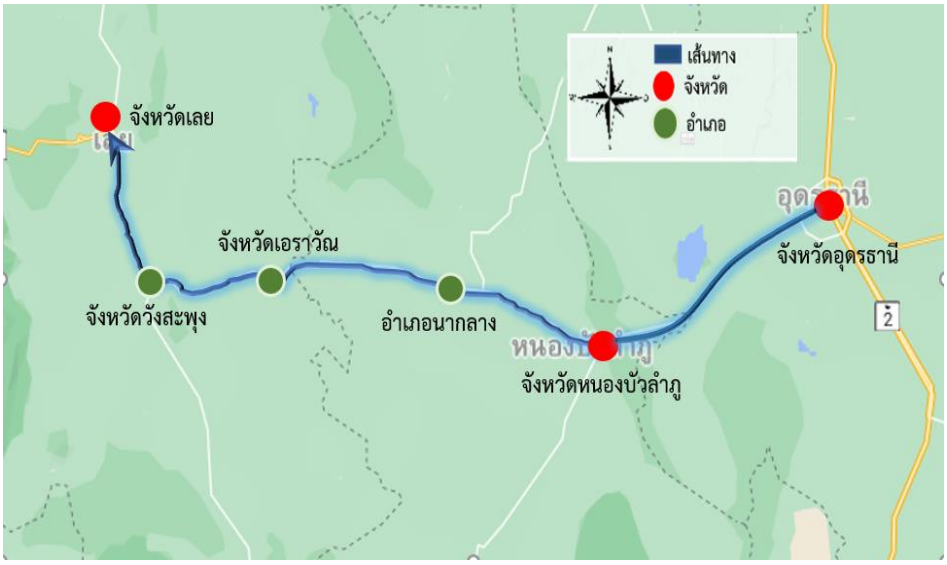
จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 57 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 55 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 22 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธิน หมายเลข 2 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระใคร จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองคาย (อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย)

ภาพที่ 4-17 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองคาย

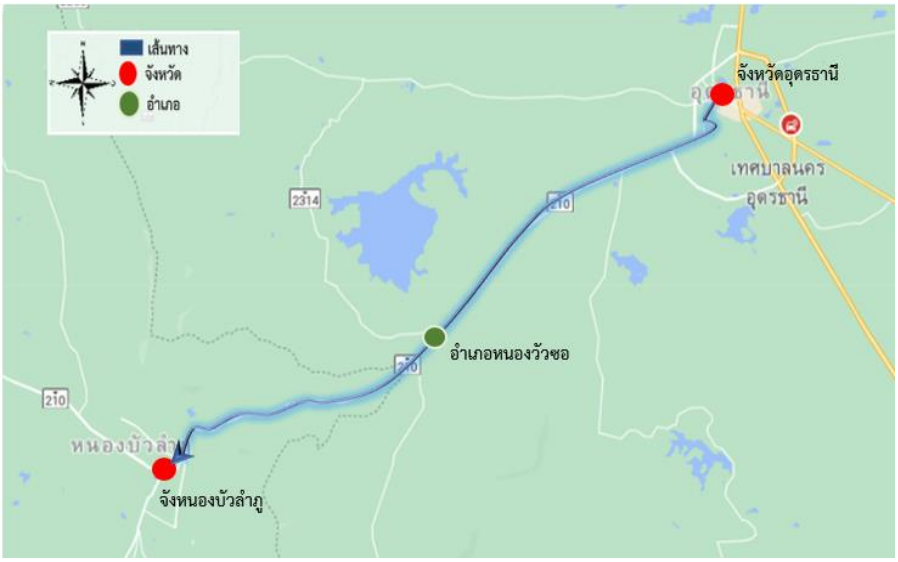
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 25 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) จากอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานีผ่าน อำเภอหนองวัวซอ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เดินทางเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดเลย โดยเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน)



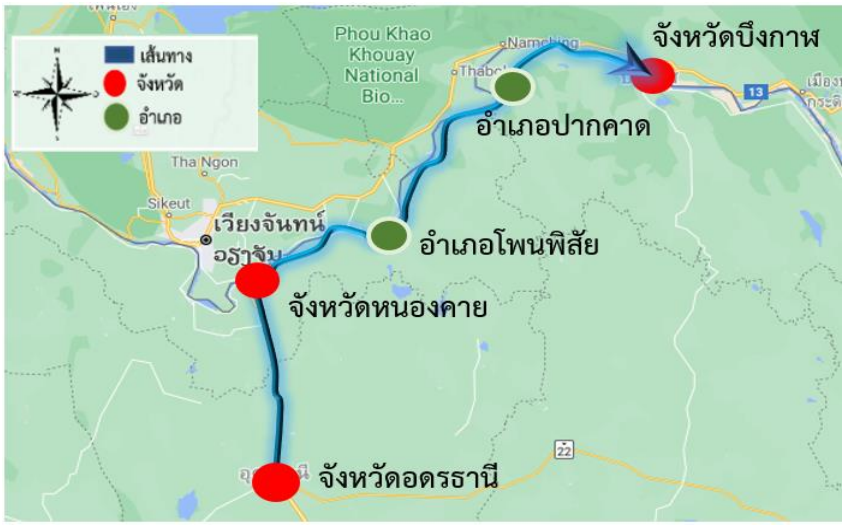
ภาพที่ 4-18 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดเลย
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 216 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอหนองวัวซอ ทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 210 จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมืองหนองบัวลำภู หนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู)



ภาพที่ 4- 19 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองบัวลำภู
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 192 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 51 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2 (ถนนพหลโยธิน) จากจังหวัดอุดรธานีเดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 233 และเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 212 ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระใคร อำเภอเมืองหนองคาย อำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด เดินทางต่อด้วยเส้นทางเดิมถนนพหลโยธินหมายเลข 212 เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ)



ภาพที่ 4-20 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดอุดรธานี – จังหวัดบึงกาฬ
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

4.2.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

1.) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดอุดรธานี มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอรถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด รายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 4-24 แสดงประเภทความจุและรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัด อุดรธานี

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
1. ภายในอำเภอ	1. รถสองแถว สีแดง 2. รถสามล้อเครื่อง 3. มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	12 คน 2-3 คน 1-2คน	บริการทุก15-20 นาที ช่วงเวลา 06.00 – 17.00 มีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่างๆ ในตัวเมือง
2. ระหว่างอำเภอ	1. รถตู้บริการ อุดรธานี – กุดจับ อุดรธานี - หนองห่าน อุดรธานี - หนองแสง อุดรธานี - หนองวัวซอ อุดรธานี – กุมภวาปี อุดรธานี – เพ็ญ อุดรธานี - โนนสะอาด อุดรธานี - อำเภอบ้านผือ อุดรธานี - ไชยวาน อุดรธานี - ทุ่งฝน อุดรธานี - สร้างคอม อุดรธานี - ศรีธาตุ อุดรธานี – บ้านดุง อุดรธานี - วังสามหมอ อุดรธานี -น้ำโสม	12 คน	ส่วนมากจะเป็นรถที่รับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งเดินทางส่งต่างจังหวัด และจะส่งผู้โดยสารตามจุดในอำเภอต่างๆ

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
	อุดรธานี - พิบูลยรักษ์ อุดรธานี - นายูง		
3. ระหว่างจังหวัด	นครชัยแอร์ ชาญทัวร์ แอร์ อุดร บุษราคัมทัวร์ สมบัติทัวร์ 407 พัฒนา	30 - 32 คน	บริการทุก 30 นาที เวลาในช่วงต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของรถ ในสายนั้นๆ
4.รถยนต์โดยสาร ระหว่างประเทศ	รถโดยสารระหว่าง ประเทศ อุดรธานี-นคร หลวงเวียงจันทน์ เป็นรถมาตรฐาน 4 ก (รถ VIP 2 ชั้น 32 ที่นั่ง) รถบริการไป สปป.ลาวมี หลายบริษัทที่ให้บริการ นอกจากนี้ สามารถเช็ค ได้ที่สำนักงานสถานี ขนส่งจังหวัดอุดรธานี	32 คน	ออกวันละ 1 เที่ยว เที่ยวไป เวลา 20.00 น. เที่ยวกลับ เวลา 18.00 น.

ที่มา : ข้อมูลการเดินทางจังหวัดอุดรธานี, https://sites.google.com,

2) โครงข่ายการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

2.1) ท่าอากาศยาน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตั้งอยู่ที่ 224 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ต.หมากแข้ง อ.เมือง จ.อุดรธานี 41000 พื้นที่ท่าอากาศยานอุดรธานี 2,000 ไร่ ความยาวทางวิ่ง 45x3,048 เมตรลานจอดอากาศยาน 135x600 เมตร รองรับ B737 ได้ 11 ลำ รองรับผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชั่วโมง หรือ 3.46 ล้านคน/ปี อาคารที่พักผู้โดยสารมีพื้นที่ 19,200 ตารางเมตร จำนวนที่จอดรถยนต์ 665 คันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี อยู่ห่างจากตัวเมือง 1.469 กม.มีเที่ยวบินบินออก 8 เที่ยวบินต่อวันโดยเฉลี่ย

สิ่งอำนวยความสะดวกภายห้องผู้โดยในท่าอากาศยานอุดรธานี 1)ท่าอากาศยานอุดรธานีมีเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์เพื่อคอยให้คำแนะนำแก่ผู้โดยสาร โดยมีอยู่ 3 เคาน์เตอร์2) .เคาน์เตอร์รปภ.ท่าอากาศยานอุดรธานีอยู่ด้านหน้าอาคาร A เพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร

ด้านหน้าอาคาร 3) .เคาน์เตอร์ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเทียวอยู่บริเวณอาคาร A โดยจะมีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำเคาน์เตอร์คอยให้คำแนะนำช่วยเหลือนักท่องเที่ยว และยังมีตำรวจท่องเที่ยวผลัดเปลี่ยนกันมาคอยสอดส่องดูแลความเรียบร้อยภายในสนามบินอยู่เป็นประจำ ห้องรับรองพิเศษ (ห้อง VIP) ห้องพยาบาล และห้องละหมาด 4)บริการรับส่งพัสดุท่าอากาศยานอุดรธานีมีบริการรับส่งพัสดุอยู่ 2 รูปแบบ คือ ส่งพัสดุไปกับไปรษณีย์ และส่งพัสดุเป็น Cargo ไปกับสายการบิน1.ที่ทำการไปรษณีย์ ตั้งอยู่บริเวณชั้น 1 อาคารผู้โดยสาร A 2.บริการ Cargo สายการบินที่ทำการบินในท่าอากาศยานอุดรธานีให้บริการ Cargo อยู่ทั้งหมด 3 สายการบิน คือ สายการบิน Thai Lion Air สายการบิน Nok Air นำส่งไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง (ท่าอากาศยานอุดรธานี, https://minisite.airports.go.th/)

1.2.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศ (International) ประกอบด้วย 1. การบินลาว (Lao Airlines) 2. ไทเกอร์แอร์เวย์ (Tiger Airways) 3. บิสิเนสแอร์ (Business Air)

นอกจากนั้นท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ (Domestic) ประกอบด้วย 1. ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) 2. ไทยไลอ้อนแอร์ (Thai Lion Air) 3. นกแอร์ (Nok Air) 4. ไทยเวียดเจ็ต (Thai VietJet) 5. ไทยสมายล์ (Thai Smile)

ในปี พ.ศ. 2563 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีจำนวนเที่ยวบินรวม เที่ยวบิน แบ่งออกเป็น เที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 4 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ จำนวน 12,902 เที่ยวบิน มีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งหมด 1600,634 คน แบ่งออกเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International) จำนวน 6 คน ผู้โดยสายภายในประเทศ(Domestic) จำนวน 1,596,685 คน รายละเอียด ดังตารางที่ดังนี้

ตารางที่ 4-25 แสดงจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ปี พ.ศ. 2563

รายการ	ข้าเข้า (ARRIVAL)	ข้าออก (DEPARTURE)	รวม
1.ผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic)	801,170 คน	795,515 คน	1,596,685 คน
จำนวนเที่ยวบิน (FLIGHTS)	6,451 เที่ยวบิน	6,451 เที่ยวบิน	12,902 เที่ยวบิน
2.ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	0 คน	6 คน	6 คน
จำนวนเที่ยวบิน (FLIGHTS)	2 เที่ยวบิน	2 เที่ยวบิน	4 เที่ยวบิน

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2563

ตารางที่ 4-26 แสดงข้อมูลสายการบิน นกแอร์ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี วันที่ 16 มีนาคม ปี พ.ศ.2564 – วันที่ 19 มีนาคม 2564

สายการบิน	**ดอนเมือง – อุดรธานี** วันที่ 16 มีนาคม 2564		**อุดรธานี – ดอนเมือง** วันที่ 19 มีนาคม 2564		
เที่ยวบิน FLigh no	เวลาออก Departurees	เวลาถึง Arrlvals	เที่ยวบิน FLigh no	เวลาออก Departurees	เวลาถึง Arrlvals
DD9200	05:55	07:15	DD9201	07:45	09:05
DD9202	10:15	11:20	DD9203	11:55	12:55
DD9214	14:45	15:50	DD9215	16:20	17:20

ที่มา : www.nokair.com,กรมท่าอากาศยาน, 2563

3) โครงข่ายการขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสาร

3.1) สถานีรถไฟ จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สถานีรถไฟอุดรธานีตั้งอยู่ที่ในตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี อุดรธานี 41000 เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพ 569 กม.

3.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางราง

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัดอุดรธานี มีขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีอุดรธานี ที่มาจากเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปอุดรธานีประมาณ 569 กิโลเมตร ตามเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รถไฟที่เร็วที่สุดคือรถไฟ หมายเลขขบวน 75 ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง 47 นาที ขณะที่รถไฟหมายเลขขบวน 77 ใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง 55 นาทีและรถไฟหมายเลขขบวน 25 ใช้เวลานานที่สุดโดยมีระยะเวลาโดยประมาณประมาณ 9 ชั่วโมง 53 นาที อย่างไรก็ตามรถไฟหมายเลขขบวน 25 เป็นรถไฟนอนและคาดว่าจะถึง อุดรธานี เวลา 5.53 น. (เช้า) ในวันถัดไป มีความสะดวกสบายสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางด้วย รถไฟนอน ซึ่งเป็นตัวเลือกที่นิยมมากที่สุดในหมู่ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังอุดรธานี มีรายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 4-27 แสดงเวลาการเดินรถขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีอุดรธานี (จากกรุงเทพ – อุดรธานี)

ขบวน	ประเภทรถ	ต้นทาง	ออกสถานีต้นทาง	ปลายทาง	ถึงสถานีปลายทาง	ประเภทตั๋วรถไฟ
75	ด่วน	สถานีรถไฟหัวลำโพง กรุงเทพ	8.20 น.	สถานีรถไฟอุดรธานี	17.07 น.	มี 2 แบบ 1. ชั้น 2 ที่นั่ง ปรับอากาศ 2. ชั้น 3 ที่นั่ง พัดลม
77	ด่วน	สถานีรถไฟหัวลำโพง กรุงเทพ	18.35 น.	สถานีรถไฟอุดรธานี	3.30 น	มี 2 แบบ 1. ชั้น 2 ที่นั่ง ปรับอากาศ 2. ชั้น 3 ที่นั่ง พัดลม
25	ด่วนพิเศษ	สถานีรถไฟหัวลำโพง กรุงเทพ	20.00 น	สถานีรถไฟอุดรธานี	5.53 น.	มี 2 แบบ 1. ชั้น1ที่นอนปรับอากาศ 2. ชั้น2ที่นอนปรับอากาศ

ที่มา : คณะนักวิจัย

4) ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารของจังหวัดอุดรธานี การเดินทางจากไปอุดรธานีนั้นมีทางเลือกอยู่หลากหลายไม่ว่าจะเป็น ทางเครื่องบิน รถไฟ รถโดยสารประจำทาง

4.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ในจังหวัดอุดรธานี มีถนนหลักคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 จากกรุงเทพมหานครไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)ซึ่งสามารถเดินทางไปยังจังหวัดอุดรธานี ผ่านเส้นทางดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ ภายในจังหวัดอุดรธานี มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 2 แห่ง สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานีแห่งที่1 และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ 2 (เอกชน) เป็นศูนย์กลางการเดินรถในระดับภูมิภาคและระดับจังหวัด สำหรับรถโดยสารประจำทางของจังหวัดอุดรธานี จะเป็นการให้บริการผู้โดยสารในจังหวัดระหว่างตัวเมืองและอำเภอ และระหว่างจังหวัด

4.2 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ มีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศประกอบด้วย1. ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) 2. ไทยไลอ้อนแอร์ (Thai Lion Air) 3. นกแอร์ (Nok Air) 4. ไทยเวียดเจ็ต (Thai VietJet) 5. ไทยสมายล์ (Thai Smile) และสายการบินที่ให้บริการระหว่างในประเทศ 1. การบินลาว (Lao Airlines) 2. ไทเกอร์แอร์เวย์ (Tiger Airways) 3. บิสิเนสแอร์ (Business Air)

4.3 สถานีรถไฟจังหวัดอุดรธานี ซึ่งให้บริการรถไฟจากกรุงเทพฯไปยังหนองคาย โดยผ่านเส้นทางรถไฟ หนองคาย นครราชสีมา และท่านาแล้ง สถานีรถไฟของประเทศลาว ซึ่งให้บริการทั้งการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าออก

2) จังหวัดหนองคาย

2.1) โครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสาร

2.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 60 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 57 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอสระใคร อำเภอเพ็ญ จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองอุดรธานี เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี (อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี)

ภาพที่ 4-21 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย - จังหวัดอุดรธานี

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 187 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 21 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 211 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอท่าบ่อ อำเภอบ้านผือ อำเภอ สุวรรณคูหา อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองเลย เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดเลย (อำเภอเมือง จังหวัดเลย)

ภาพที่ 4-22 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย - จังหวัดเลย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 102 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 33 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนมิตรภาพหมายเลข 2 และเข้าสู่ถนนหมายเลข 210 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอหนองวัวซอ เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองหนองบัวลำภู เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู)

ภาพที่ 4-23 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย – จังหวัดหนองบัวลำภู
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 146 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 7นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 212 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด แล้วตรงไปใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองบึงกาฬ เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ)

ภาพที่ 4-24 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองคาย – จังหวัดบึงกาฬ
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

ตารางที่ 4-28 แสดงประเภทความจุและรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย

เส้นทางการเดินทาง	**ประเภทรถ**	**ความจุ (จำนวนคน)**	**รอบการเดินทาง/ เวลา**
1. ภายในอำเภอ	1.รถสองแถว สีแดง 2. รถสามล้อเครื่อง 3. มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	12 คน 2-3 คน 1-2คน	บริการทุก15-20 นาที ช่วงเวลา 06.00 – 17.00 มีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่างๆ ในตัวเมือง
2. ระหว่างอำเภอ	1. รถตู้บริการ 2. รถสองแถว หนองคาย – สระใคร หนองคาย - โซ่พิสัย หนองคาย - ท่าบ่อ หนองคาย - สังคม หนองคาย - โพนพิสัย หนองคาย - ศรีวิไล หนองคาย - ศรีเชียงใหม่ หนองคาย - บุ่งคล้า หนองคาย - รัตนวาปี หนองคาย - พรเจริญ หนองคาย – เฝ้าไร่ หนองคาย - เซกา หนองคาย - โพธิ์ตาก หนองคาย - บึงโขงหลง หนองคาย - ปากคาด	12 คน	ส่วนมากจะเป็นรถที่รับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งเดินทางส่งต่างจังหวัด และจะส่งผู้โดยสารตามจุดในอำเภอต่างๆ
3. ระหว่างจังหวัด	นครชัยแอร์ ชาญทัวร์ แอร์ อุดร บุษราคัมทัวร์ สมบัติทัวร์	30 - 32 คน	บริการทุก 30 นาที เวลาในช่วงต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของรถในสายนั้นๆ

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/ เวลา
4.รถยนต์โดยสารระหว่างประเทศ	รถโดยสาร เส้นทางสายที่ 1 จังหวัดหนองคาย – นครหลวงเวียงจันทน์ ใช้รถมาตรฐาน 2	32 คน	เที่ยวไป เวลา 07.30, 09.30, 12.40, 14.30, 15.30, 18.00เที่ยวกลับ เวลา 07.30, 09.30, 12.40, 14.30, 15.30, 18.00 เดินรถผ่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 1 หนองคาย – เวียงจันทน์ระยะทาง 27 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง

ที่มา : คณะนักวิจัย

2.2) โครงข่ายการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

2.2.1) ท่าอากาศยาน

ผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบิน จะต้องไปลงที่สนามบินจังหวัดอุดรธานี จากนั้นต่อรถเข้าจังหวัดหนองคายอีก 51 กิโลเมตร สอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับตารางการบินได้ที่ บมจ.การบินไทย กรุงเทพฯ โทร.0 2280 0060 จังหวัดหนองคายไม่มีสนามบิน สามารถต่อรถตู้ไปหนองคายได้ทันที เพราะมีบริการรถรับส่งที่สนามบินอุดรธานี

2.3) โครงข่ายการขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสาร

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.3.1) สถานีรถไฟ

ตั้งอยู่ที่บ้านดอนแดงใต้ หมู่4 ตำบลมีชัยอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย รหัสไปรษณีย์ 43000 ทางเหนือของสถานี มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่1 ที่เป็นชายแดนประเทศไทยกับประเทศลาว มีความยาว 1,170 เมตร เป็นสถานีรถไฟแห่งเดียวในจังหวัดหนองคายที่ระดับสถานีรถไฟ เป็นระดับ 1 มีจำนวนย่านทางรถไฟ 4 ทาง เป็นทางหลัก 1 ทาง ทางหลีก 3 ทาง ในทางหลีกมีทางตัน 2 ทาง ทางติดชานชาลา 2 ทาง ซึ่งสถานีรถไฟหนองคายอยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 621.10กิโลเมตร

2.3.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางราง

ตารางที่ 4-29 แสดงเวลาการเดินรถขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคาย (เที่ยวไป)

ขบวน	ประเภทรถ	ต้นทาง	ออกสถานีต้นทาง	ปลายทาง	ถึงสถานีปลายทาง
75	ด่วน	กรุงเทพ	8.20	หนองคาย	17.30
77	ด่วน	กรุงเทพ	18.35	หนองคาย	03.45
25	ด่วนพิเศษ	กรุงเทพ	20.00	หนองคาย	06.25
415	ท้องถิ่น	นครราชสีมา	06.20	หนองคาย	12.05
133	รถเร็ว	กรุงเทพ	20:45	หนองคาย	07.55
481	ท้องถิ่น	หนองคาย	07.30	ท่านาแล้ง	07.45
483	ท้องถิ่น	หนองคาย	14.45	ท่านาแล้ง	15.00

ที่มา : ทีมนักวิจัย

ตารางที่ 4-30 แสดงเวลาการเดินรถขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคาย (เที่ยวกลับ)

ขบวน	ประเภทรถ	ต้นทาง	ออกสถานีต้นทาง	ปลายทาง	ถึงสถานีปลายทาง
76	ด่วน	หนองคาย	07:45	กรุงเทพ	17:10
418	ท้องถิ่น	หนองคาย	12.55	นครราชสีมา	18.35
78	ด่วน	หนองคาย	18.30	กรุงเทพ	04.35
134	รถเร็ว	หนองคาย	18:50	กรุงเทพ	05:45
26	ด่วนพิเศษ	หนองคาย	19.40	กรุงเทพ	06.00
482	ท้องถิ่น	ท่านาแล้ง	10.00	หนองคาย	10.15
484	ท้องถิ่น	ท่านาแล้ง	17.30	หนองคาย	17.45

ที่มา : ทีมนักวิจัย

2.4) ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.4.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ในจังหวัดหนองคาย มีถนนหลักคือเส้นทางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เดินทางเข้าสู่ถนนหมายเลข 233 ซึ่งสามารถเดินทางไปยังจังหวัดหนองคาย ผ่าน

เส้นทางดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ภายในจังหวัดหนองคาย มีสถานีขนส่ง (รถ) ผู้โดยสารทั้งหมด 1 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย จะเป็นการให้บริการผู้โดยสารในจังหวัดระหว่างตัวเมืองและอำเภอ และระหว่างจังหวัด

2.4.2 สถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย ได้แก่ ซึ่งให้บริการรถไฟจากกรุงเทพฯไปจังหวัดหนองคาย โดยผ่านเส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ – หนองคาย และ นครราชสีมา – หนองคาย – กรุงเทพ ซึ่งให้บริการทั้งขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า และระหว่างประเทศ จากสถานีรถไฟท่านาแล้ง – หนองคาย เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าออก

2.4.3 ท่าอากาศยานจังหวัดหนองคายไม่มีให้บริการ ถ้าต้องการที่จะเดินทางโดยเครื่องบิน สามารถไปได้โดยลงที่สนามบินจังหวัดอุดรธานี จากนั้นต่อรถเข้าจังหวัดหนองคายอีก 51 กิโลเมตร

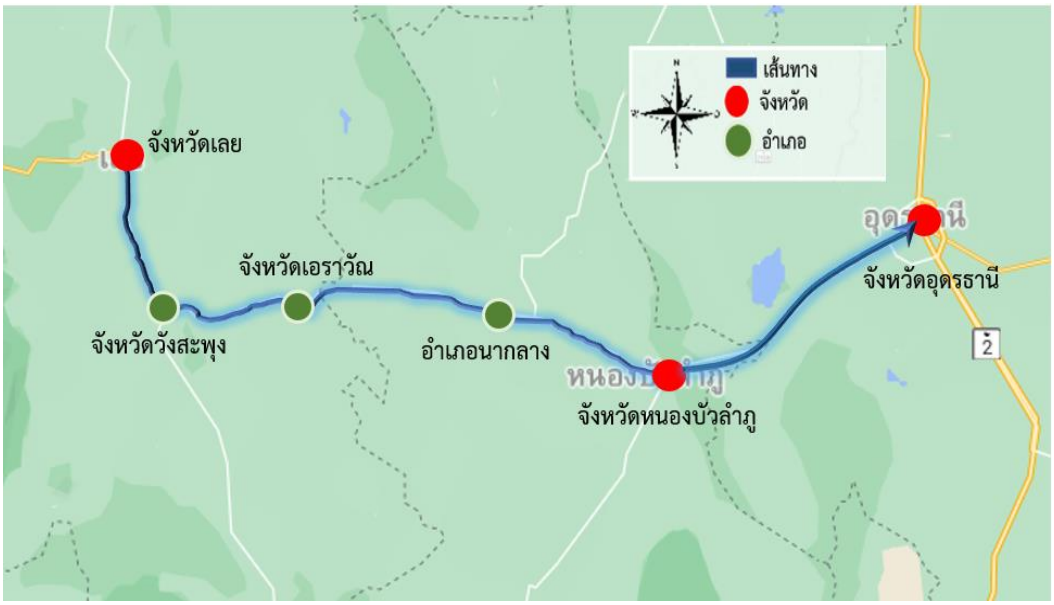
3) จังหวัดเลย

3.1) โครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสาร

3.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

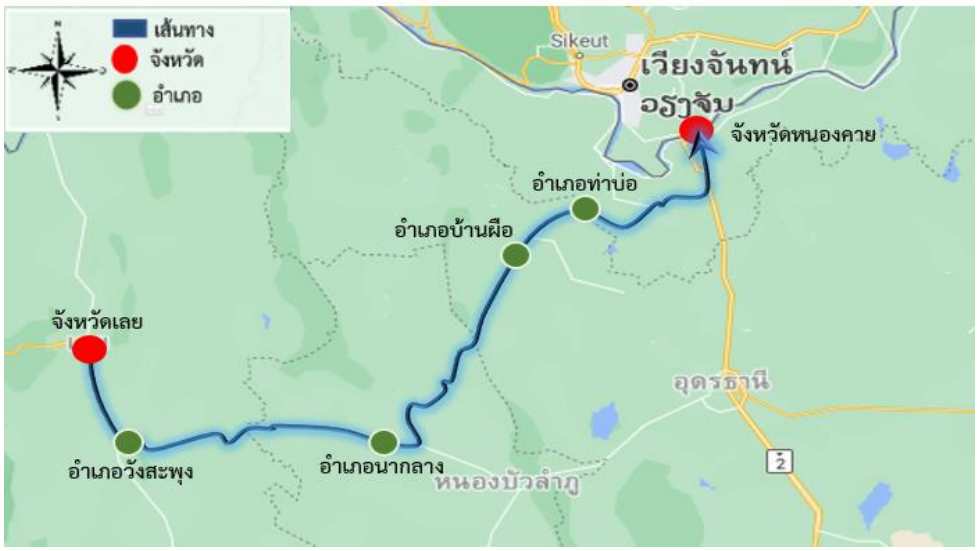
จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี โดยมีระยะทางประมาณ 127 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 11 นาที



ภาพที่ 4-25 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดอุดรธานี
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

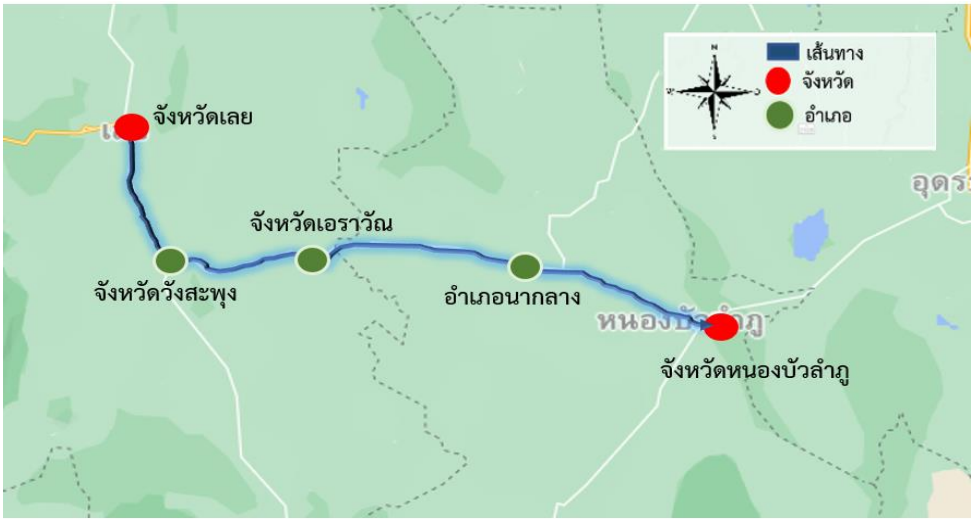
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 188 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 12 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 24.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที



ภาพที่ 4-26 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดหนองคาย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

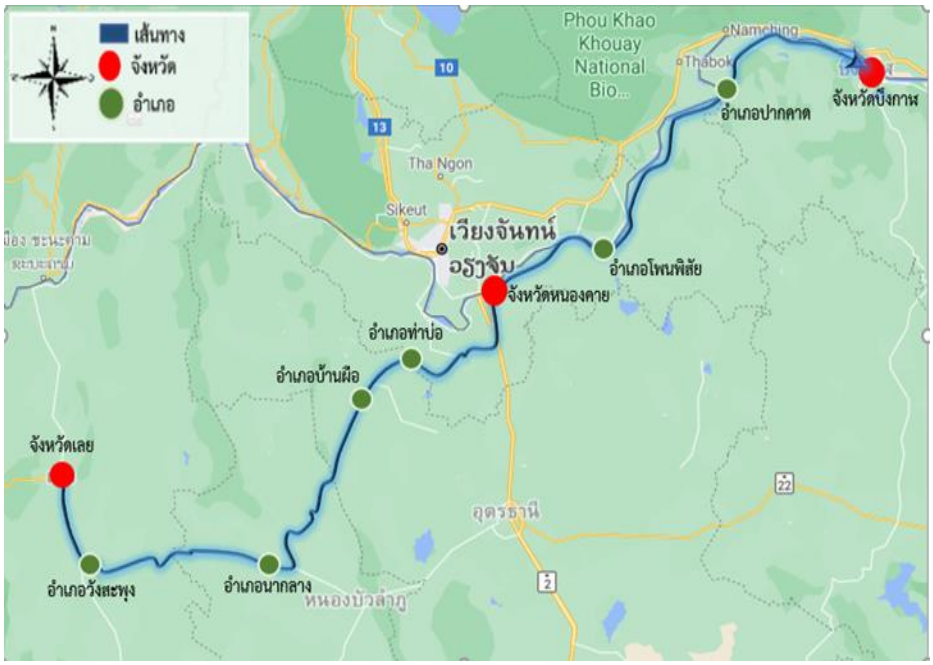
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 81.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 19 นาที



ภาพที่ 4-27 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดหนองบัวลำภู

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดบึงกาฬสามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก เส้นทางที่ 1 มีระยะทางโดยประมาณ 303 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 5 ชั่วโมง 5 นาทีโดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางเดิมโดยมีระยะทางประมาณ 11.2 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 9 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 11.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที



ภาพที่ 4-28 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดเลย – จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

3.1.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดเลย มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-31 แสดงประเภท ความจุ และรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลย

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
1. ภายในอำเภอ	1. แท็กซี่	2 - 4 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
	2. วินมอเตอร์ไซค์ (มอเตอร์ไซค์รับจ้าง)	1 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
	3. รถสามล้อ	1 - 3 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
2. ระหว่างอำเภอ	1. รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย - อำเภอเชียงคาน	8 - 10 คน	05.30 – 18.00 น.(มีรถทุกๆ 15-30 นาที)
	2. รถสองแถวระหว่างอำเภอเชียงคาน - อำเภอเมืองเลย	8 - 10 คน	05.30 – 17.30 น.(มีรถทุกๆ 1 ชั่วโมง)
	3. รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย - อำเภอท่าลี่	8 - 10 คน	06.50 – 18.30 น.
	4. รถสองแถวระหว่างอำเภอท่าลี่ - อำเภอเมืองเลย	8 - 10 คน	06.50 – 18.30 น.
	5. รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย - อำเภอปากชม	8 - 10 คน	06.00 น., 08.00 น, 09.10 น, 10.20 น, 11.30 น, 12.40 น, 13.50 น, 15.00 น, 17.00 น.

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
	6. รถสองแถวระหว่างอำเภอปากชม - เมืองเลย	8 - 10 คน	06.00 น., 08.00 น, 09.10 น, 10.20 น, 11.30 น, 12.40 น, 13.50 น, 15.00 น, 17.00 น.
	7.รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย - อำเภอนาด้วง	8 - 10 คน	07.30 น., 10.00 น., 12.00 น., 14.00 น., 16.00 น., 18.00 น.
	8. รถสองแถวระหว่างอำเภอนาด้วง - อำเภอเมืองเลย	8 - 10 คน	06.00 น., 07.30 น., 09.00 น., 11.00 น., 14.00 น., 17.00 น.
	9. แท็กซี่	2 - 4 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า ส่วนการคิดค่าบริการจะคิดเป็นแบบเหมา
3.ระหว่างจังหวัด	1. นครชัยขนส่ง	30 คน	สาย 808 นครราชสีมา – เชียงคาน นครราชสีมา – เชียงคาน 08.00 น. นครราชสีมา – เชียงคาน 11.00 น. นครราชสีมา – เลย 16.00 น. สาย 824 เลย – นครราชสีมา – ระยอง เชียงคาน – นครราชสีมา 07.15 น. เชียงคาน – นครราชสีมา 11.30 น. เลย - นครราชสีมา 14.30 น.
	2. แอร์เมืองเลย	30 คน	เลย – กรุงเทพฯ 08.30 น., 09.00 น., 09.30 น. กรุงเทพฯ - เลย 09.00 น., 09.30 น., 10.00 น.
	3. บขส (บขส99)	23 คน	กรุงเทพฯ – เชียงคาน 07.00 น. เชียงคาน – กรุงเทพฯ 07.30 น.
	4. ภูกระดึงทัวร์	30 คน	กรุงเทพฯ – บัวใหญ่ - เมืองเลย 09.45 น. เมืองเลย - กรุงเทพฯ – บัวใหญ่ 09.45 น.
	5. Sunbus (รถ VIP)	23 คน	กรุงเทพ – เมืองเลย 08.00 น., 09.00 น., 10.00 น.

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
			เมืองเลย – กรุงเทพ 07.00 น., 08.00 น., 09.00 น.
	6. ขอนแก่น - เมืองเลย	30 คน	ขอนแก่น – เมืองเลย 07.00 น., 10.00 น., 12.00 น., 14.00 น., 16.00 น. เมืองเลย – ขอนแก่น 07.15 น., 09.15 น., 11.15 น., 13.15 น., 15.15 น.
	7. อุดร - เมืองเลย	30 คน	มีรถทุกๆ 5 นาที เริ่ม 07.00 น. เที่ยวสุดท้าย 16.00 น.
	8. หล่มสัก - เมืองเลย	30 คน	หล่มสัก - เมืองเลย 09.30 (เต็มออก) เมืองเลย – หล่มสัก 09.30 (เต็มออก)
	9. นครไทยเดินรถ	30 คน	พิษณุโลก - เมืองเลย 11.30 น. เมืองเลย – พิษณุโลก 11.30 น.

ที่มา : คณะวิจัย

3.2) โครงข่ายการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

3.2.1) ท่าอากาศยาน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ท่าอากาศยานเลย หรือ สนามบินเลย (IATA : LOE, ICAO: VTUL) สนามบินตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของตัวจังหวัด ห่างจากตัวเมืองประมาณ 6 กิโลเมตร ตำแหน่งละติจูดที่ 17° 26’ 21” และลองจิจูดที่ 101° 43’ 19” มีพื้นที่ประมาณ 1,429 ไร่ บริเวณโดยรอบเกือบทุกทิศทางจะมีภูเขาเตี้ยๆ ล้อมรอบ มีระดับความสูงตั้งแต่ 600-2,000 ฟุต เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นอาคารสองชั้น ขนาดพื้นที่ใช้สอยประมาณ 2,457 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 230 คนต่อชั่วโมง

ท่าอากาศยานเลย มีที่จอดรถตั้งอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร เป็นลานกลางแจ้ง ขนาด 7,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ได้ประมาณ 96 คัน โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

การเดินทางไปท่าอากาศยานเลยนั้นมี 5 รูปแบบดังนี้ 1. รถยนต์ส่วนตัว จากเมืองเลยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 201 แล้วเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่สนามบิน หรือจากทางหลวงหมายเลข 12 (ผ่านจังหวัดชัยภูมิและขอนแก่น) ตัดเข้าทางหลวงหมายเลข 201 แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่สนามบิน 2. รถสองแถว มีให้บริการรับ – ส่งเข้าสู่ตัวเมืองบริเวณหน้าสนามบิน 3. รถแท็กซี่ มีให้บริการรับ-ส่งเข้าสู่ตัวเมือง 4. รถตู้ มีทั้ง

รถตู้เช่าเหมาคัน รถตู้โรงแรม และรถตู้โดยสาร มีให้บริการรับ-ส่งเข้าสู่ตัวเมือง และ 5. รถเช่า มีบริการจากหลายบริษัทรถเช่าชั้นนำ

3.2.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางอากาศจังหวัดเลย มีสายการบิน (เครื่องบิน) ที่ให้บริการภายในประเทศ 3 สายการบิน ประกอบด้วย 1. ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) 2. ไทยสมายล์ (Thai Smile) 3. นกแอร์ (Nok Air)

ในปี พ.ศ. 2563 ท่าอากาศยานเลย มีสายการบิน(เครื่องบิน) ที่ให้บริการ 3 สายการบิน ได้แก่ 1. ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) 2. ไทยสมายล์ (Thai Smile) 3. นกแอร์ (Nok Air) ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ (Domestic) มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด 169,138 คน จำนวนเที่ยวบินทั้งหมด 1,682 เที่ยวบิน

ตารางที่ 4-32 แสดงจำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวการบิน ณ ท่าอากาศยานเลย ปี พ.ศ. 2563

รายการ	ข้าเข้า (ARRIVAL)	ข้าออก (DEPARTURE)	รวม
1.ผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic)	83,522 คน	85,616 คน	169,138 คน
2.จำนวนเที่ยวบิน (FLIGHTS)	842 เที่ยวบิน	840 เที่ยวบิน	1,682 เที่ยวบิน

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, 2564

ตารางที่ 4-33 แสดงข้อมูลสายการบินท่าอากาศยานแพร่ วันที่ 1 มีนาคม 2564 – วันที่ 31 มีนาคม 2564

สายการบิน (Airlines)	**เที่ยวบิน (Flight)**	**เวลาออก (Departure)**	**เวลาถึง (Arrival)**	**เที่ยวบิน (Flight)**	**เวลาออก (Departure)**	**เวลาถึง (Arrival)**
นกแอร์ (Nok Air)	ดอนเมือง – เลย DMK – LOE			เลย – ดอนเมือง LOE - DMK		
	DD9704	09:20	10:35	DD9705	11:15	12:25
	DD9708	14:10	15:20	DD9709	15:50	16:55
ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia)	ดอนเมือง – เลย DMK – LOE			เลย – ดอนเมือง LOE - DMK		
	FD3542	10.30	11.45	FD3543	12.10	13.10
	FD3548	ยกเลิก		FD3549	ยกเลิก	
ไทยสมายล์ (Thai Smile)	สุวรรณภูมิ – เลย BKK – LOE			เลย – สุวรรณภูมิ LOE - BKK		

สายการบิน (Airlines)	เที่ยวบิน (Flight)	เวลาออก (Departure)	เวลาถึง (Arrival)	เที่ยวบิน (Flight)	เวลาออก (Departure)	เวลาถึง (Arrival)
	FD3542	11.15	12.25	FD3543	13.00	14.10

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, 2564

3.3) โครงข่ายการขนส่งทางน้ำสำหรับผู้โดยสาร

3.3.1) ท่าเรือ

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางน้ำสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เนื่องจากจังหวัดเลยเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดชายแดน มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศลาว ซึ่งจะมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน การเดินทางทางน้ำที่สำคัญก็จะใช้แม่น้ำโขงเป็นหลัก ซึ่งการคมนาคมทางน้ำถือว่ามีบทบาทสำคัญเป็นเส้นทางหลักทั้งในการขนส่งสินค้าและการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ทำให้จังหวัดเลยมีจุดผ่านแดนถาวร(ทางน้ำ) 2 จุด ได้แก่ 1. ด่านบ้านเชียงคาน อำเภอเชียงคาน 2. ด่านบ้านคกไผ่ อำเภอปากชม ซึ่งด่านผ่านแดนถาวรทั้ง 2 ด่านจะอยู่ในพื้นที่รับชอบของด่านศุลกากรเชียงคาน นอกจากนี้จังหวัดเลยยังมีจุดผ่อนปรนการค้า(ทางน้ำ) 4 จุด ได้แก่ 1. บ้านเหมืองแพร่ ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว 2. บ้านนาข่า ตำบลปากหมัน อำเภอด่านซ้าย 3. บ้านหนองผือ ตำบลหนองผือ อำเภอท่าลี่ และ 4. บ้านอาฮี ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่(กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2562) เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าและการท่องเที่ยว

สินค้าที่สำคัญในการส่งออก - นำเข้า ของด่านบ้านเชียงคาน และด่านบ้านคกไผ่ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่อยู่ในพื้นที่รับชอบของด่านศุลกากรเชียงคาน โดยสินค้าในการส่งออกที่สำคัญได้แก่ น้ำมันเบนซิน , น้ำมันดีเซล, น้ำมันเครื่อง, ปูนซีเมนต์, สินค้าอุปโภคบริโภค, เหล็กเส้น , เหล็กข้ออ้อย และกระเบื้อง ในส่วนของสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ ลูกเดือย, เมล็ดงาดิบ, แร่แบไรต์, ลูกต๋าว และมันสำปะหลัง ซึ่งจะมีเส้นทางการค้าดังนี้

การนำเข้าและส่งออกทางด่านพรมแดนเชียงคาน ตรงข้ามกับเมืองสานะคาม แขวงเวียงจันทน์ จะใช้ทั้งเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่มาเทียบท่าที่ท่าเรือเชียงคาน ทำการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ที่สามารถล่องลงมาหรือขึ้นไปตอนเหนือของ สปป.ลาว ตามแม่น้ำโขงซึ่งมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าทางรถยนต์ และใช้เรือโดยสารขนาดเล็กขนส่งข้ามฟากระหว่างเมืองชะนะคามกับอำเภอเชียงคาน เพื่อขนส่งผู้โดยสาร หรือนำเข้า - ส่งออกสินค้า

การนำเข้าส่งออกของทางด่านพรมแดนบ้านคกไผ่ ตรงข้ามกับบ้านวัง เมืองหมื่น แขวงเวียงจันทน์ เป็นการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออกโดยใช้แพขนานยนต์

1.3.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เรือสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย เรือโดยสารท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ไม่เกิน 20 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร 20 บาทต่อคน
2. เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ได้ ตั้งแต่ 21 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 30 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร 30 บาทต่อคน
3. เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ได้ ตั้งแต่ 31 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 60 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร มีค่าโดยสาร 40 บาทต่อคน
4. เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ได้ ตั้งแต่ 61 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 120 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร 50 บาทต่อคน

3.4) ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารของจังหวัดเลยมีศักยภาพที่สูง ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย

3.4.1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ในจังหวัดเลย มีถนนหลักคือเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ซึ่งสามารถเดินทางไปยังจังหวัดหนองบัวลำภูผ่านเส้นทางดังกล่าว มีระยะทางทั้งหมด 98.7กิโลเมตร ทั้งนี้ภายในจังหวัดเลย มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 1 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเลย จะเป็นการให้บริการผู้โดยสารในจังหวัดระหว่างตัวเมืองและอำเภอรอบนอก

3.4.2) ท่าอากาศยานเลย เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก โดยให้บริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ ซึ่งมีสายการบิน 3 สายการบินที่ให้บริการ ได้แก่ นกแอร์(NokAir) ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia)และ ไทยสมายล์ (Thai Smile)

3.4.3) ท่าเรือหรือจุดผ่านแดนทางน้ำในจังหวัดเลย จะมีจุดผ่านแดนที่สำคัญคือ จุดผ่านแดนถาวรด่านบ้านเชียงคาน อำเภอเชียงคาน และด่านบ้านคกไผ่ อำเภอปากชม โดยจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนไปยัง สปป. ลาว และเส้นทางเรือได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เนื่องจากสามารเดินทางเข้าสู่ เมืองสานะคาม แขวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองที่มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย

3.4.4) การขนส่งทางราง พบว่า ในอนาคตจังหวัดเลยจะมีการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ 2 เส้นทาง โดยเส้นทางที่ 1 เริ่มจากสถานีจัตุรัส-ชัยภูมิ-หนองบัวลำภู-เลย ซึ่งเส้นทางจะสิ้นสุดในจังหวัดเลย และเส้นทางที่ 2 เริ่มต้นที่สถานีลำนารายณ์-เพชรบูรณ์-เลย-หนองบัวลำภู จะเป็นเส้นทางที่ผ่านจังหวัดเลย

4) จังหวัดหนองบัวลำภู

4.1) โครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสาร

4.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการ

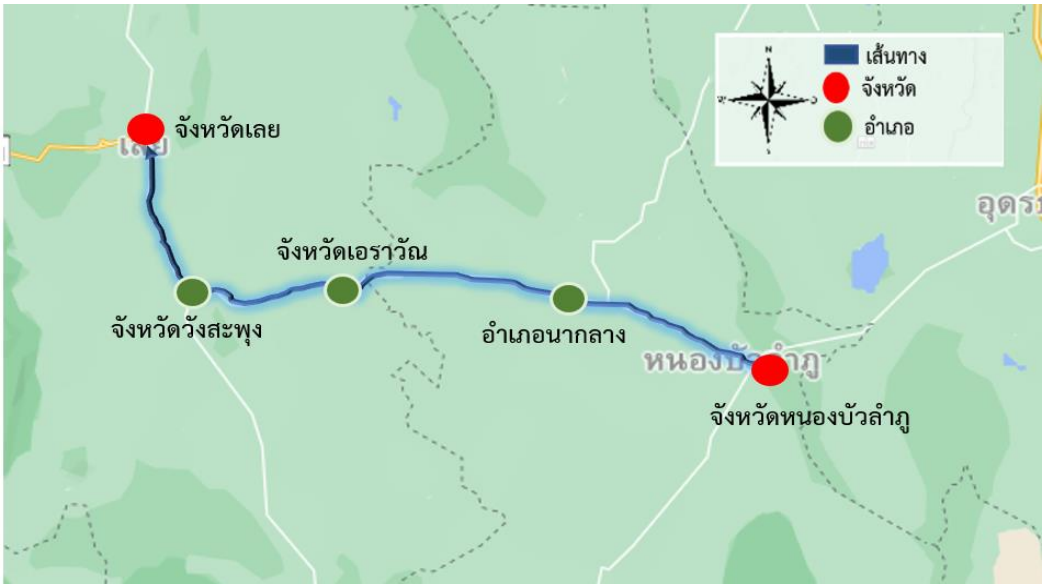
เดินทางโดยประมาณ 58 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปผ่านเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกท่าอากศยาน(ตำบลเชียงพิณ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) ระยะทางโดยประมาณ 41.8 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 37 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 5.7 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 13 นาที

ภาพที่ 4-29 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 44 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 44 นาที

ภาพที่ 4-30 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 39 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงแยกศรีบุญเรือง(ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 850 เมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนสาย นภ.3037 เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 6.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 74.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 21.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 21 นาที



ภาพที่ 4-31 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดเลย
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่ อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย เดินต่อไปบนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 โดยมีระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 39 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที

ภาพที่ 4-32 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

4.1.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-34 แสดงประเภท ความจุ และรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
1. ภายในอำเภอ	1. รถสองแถว	8 - 10 คน	ให้บริการรอบๆตัวเมืองหนองบัวลำภู เวลาการเดินทางไม่แน่นอน
	2. วินมอเตอร์ไซค์ (มอเตอร์ไซค์รับจ้าง)	1 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
	3. รถแท็กซี่	2 - 4 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
	4. รถยนต์รับจ้างสามล้อ	1 – 3 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
2. ระหว่างอำเภอ	1. รถโดยสาร หนองบัวลำภู - นากลาง - นาวัง หนองบัวลำภู - โนนสัง หนองบัวลำภู - ศรีบุญเรือง หนองบัวลำภู - สุวรรณคูหา	8 - 10 คน	-
3.ระหว่างจังหวัด	1.บขส.999 หนองบัวลำภู - กรุงเทพฯ หนองบัวลำภู - ขอนแก่น หนองบัวลำภู - ชัยภูมิ หนองบัวลำภู - นครนายก หนองบัวลำภู - นครราชสีมา หนองบัวลำภู - ปทุมธานี หนองบัวลำภู - สระบุรี หนองบัวลำภู - หนองบัวลำภู หนองบัวลำภู - อยุธยา หนองบัวลำภู – อุดรธานี	23 – 30 คน	08.45 น., 19.00 น., 19.40 น.
	2.นครชัยแอร์ หนองบัวลำภู - กรุงเทพฯ	32 คน	09.00 น., 20.50 น.
	3.บุษราคัมทัวร์ หนองบัวลำภู - กรุงเทพฯ	24 คน	-

ที่มา : คณะวิจัย

4.2) ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารของจังหวัดหนองบัวลำภู มีศักยภาพทางด้านเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.2.1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า จังหวัดหนองบัวลำภูเป็นเส้นทางการเชื่อมโยงในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งสามารถเดินทางไปยังจังหวัดเลย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย และสามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดบึงกาฬ ทั้งนี้ภายในจังหวัดหนองบัวลำภู มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 1 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู จะเป็นการให้บริการผู้โดยสารในจังหวัดระหว่างตัวเมืองและอำเภอ และระหว่างจังหวัด

2.2.2) การขนส่งทางราง พบว่า ในอนาคตจังหวัดหนองบัวลำภูจะมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ 2 เส้นทาง โดยเส้นทางที่ 1 เริ่มจากสถานีจัตุรัส-ชัยภูมิ-หนองบัวลำภู-เลย ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านจังหวัดหนองบัวลำภู และเส้นทางที่ 2 เริ่มต้นที่สถานีลำนารายณ์-เพชรบูรณ์-เลย-หนองบัวลำภู จะเป็นเส้นทางที่สิ้นสุดในจังหวัดหนองบัวลำภู

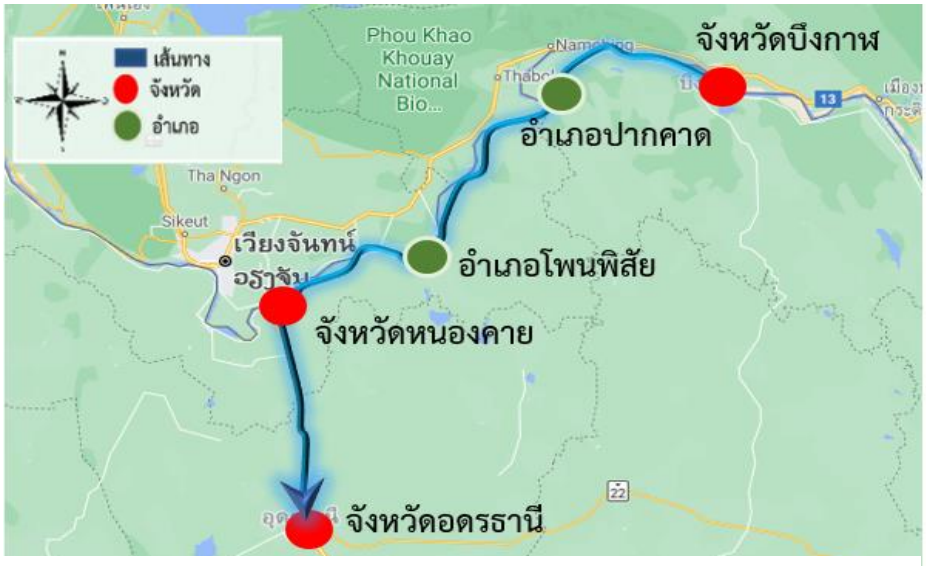
5) จังหวัดบึงกาฬ

5.1) โครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสาร

5.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

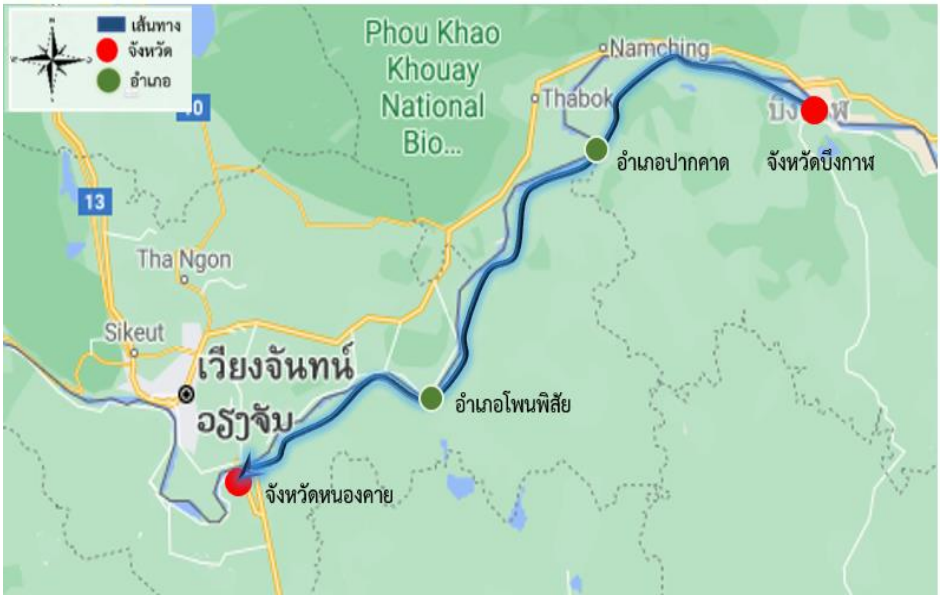
จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 190 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 47 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีระยะทางโดยประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 51 นาที



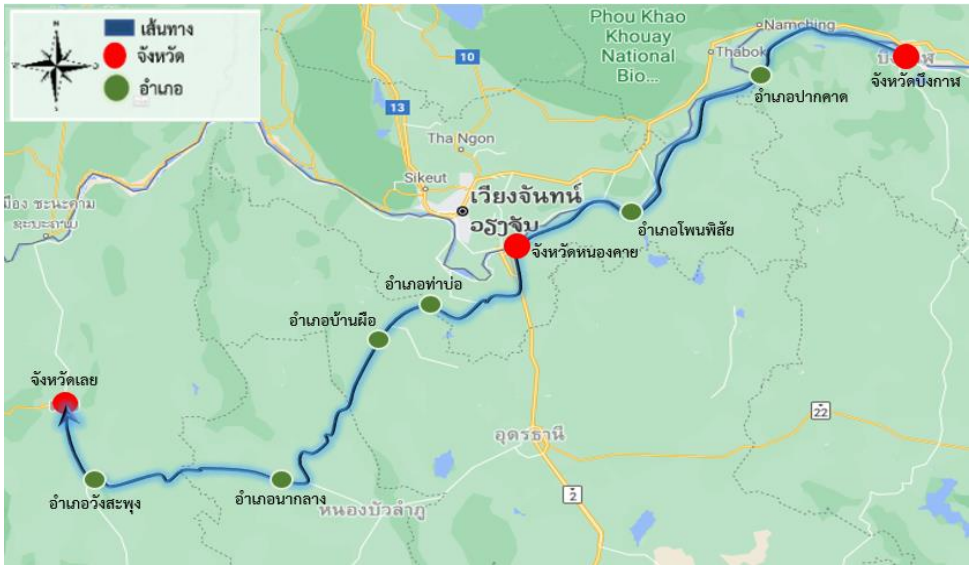
ภาพที่ 4-33 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดอุดร
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที



ภาพที่ 4-34 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดหนองคาย
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

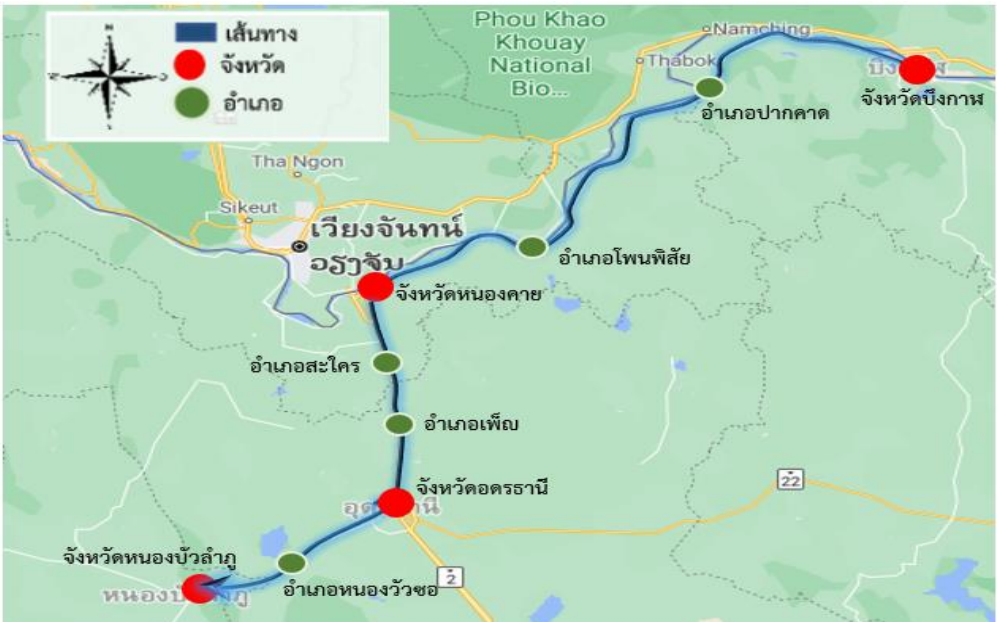
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 321 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ กาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ประมาณ 9.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 และใช้เส้นเดินทางเดิมต่อไปประมาณ 11.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 10 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู้เส้นทางสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 (ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2020 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2021 2098 และ 2097 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง เลี้ยวขวาทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดิมทางตรงไปบนเส้นทางเดิมจนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที



ภาพที่ 4-35 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดเลย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภูสามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 47.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 35 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 แล้วเดินทางต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที



ภาพที่ 4-36 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร จังหวัดบึงกาฬ – จังหวัดหนองบัวลำภู

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

5.1.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดบึงกาฬ มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-35 แสดงประเภท ความจุ และรอบการเดินทางรถสาธารณะที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
1. ภายในอำเภอ	1. รถแท็กซี่	2 - 4 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
	3. รถยนต์รับจ้างสามล้อ	1 - 3 คน	รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า
2. ระหว่างอำเภอ	1. รถโดยสารประจำทาง (บขส.)	23 – 30 คน	-
3.ระหว่างจังหวัด	1. แอร์อุดร	33 คน	-
	2. 407 พัฒนา	39 คน	-
	3.บุษราคัมทัวร์ บึงกาฬ - กรุงเทพฯ	24 คน	17.10 น.
	4.สวัสดีอีสาน บึงกาฬ – กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ - บึงกาฬ	35 คน	06.45 น.,07.00 น., 16.30 น., 17.00 น., 17.15 น., 17.40 น. 08.19 น., 08.29 น., 18.15 น., 19.45 น., 20.55 น.
	5.รถตู้(สาย 834) หนองคาย - บึงกาฬ	5 – 10 คน	ออกรถทุกๆ 40 นาที
	6.บขส 999 บึงกาฬ - กรุงเทพมหานคร บึงกาฬ - ขอนแก่น	23 – 30 คน	-

เส้นทางการเดินทาง	ประเภทรถ	ความจุ (จำนวนคน)	รอบการเดินทาง/เวลา
	บึงกาฬ - นครนายก บึงกาฬ - นครราชสีมา บึงกาฬ - ปทุมธานี บึงกาฬ - สระบุรี บึงกาฬ - หนองคาย บึงกาฬ - อยุธยา บึงกาฬ – อุดรธานี		
	7.เพชรประเสริฐ บึงกาฬ - เลย บึงกาฬ - เชียงใหม่ เชียงใหม่ - บึงกาฬ	53 คน	 13.00 น. 13.00 น. 14.30 น.

ที่มา : คณะวิจัย

5.2) โครงข่ายการขนส่งทางน้ำสำหรับผู้โดยสาร

3.3.1) ท่าเรือ

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางน้ำสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เนื่องจากจังหวัดบึงกาฬ เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดชายแดน มีอาณาเขตติดกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคาไซ สปป.ลาว มีความยาวของชายแดนประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร ในพื้นที่ ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอปากคาด อำเภอเมืองบึงกาฬ อำเภอบุ่งคล้า และอำเภอบึงโขงหลง ประชาชนทั้งสองฝั่งได้มีการติดต่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเพื่อการเกษตร อีกทั้งยังเป็นเส้นทางการท่องเที่ยวจากประเทศไทยไปสู่ สปป.ลาว(แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ(พ.ศ. 2561 – 2565),2561) จึงทำให้จังหวัดบึงกาฬมีจุดผ่านแดนถาวร 1 จุด ได้แก่ ด่านอำเภอเมืองบึงกาฬ และยังมีจุดผ่อนปรนการค้า 2 จุด ได้แก่ 1. บ้านบุ่งคล้า อำเภอบุ่งคล้า 2. บ้านห้วยคาด ตำบลปากคาด อำเภอปากคาด(กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2562) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า และการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว

5.3) ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารของจังหวัดบึงกาฬ มีศักยภาพค่อนข้างสูง ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย

5.4.1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ในจังหวัดบึงกาฬ มีถนนหลักคือเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ซึ่งสามารถเดินทางไปยังจังหวัดหนองคายผ่านเส้นทางดังกล่าว มีระยะทางทั้งหมด 136กิโลเมตร ทั้งนี้ภายในจังหวัดบึงกาฬ มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร 1 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ จะเป็นการให้บริการผู้โดยสารในจังหวัด ระหว่างตัวเมืองและอำเภอรอบนอก

5.4.2) ท่าเรือหรือจุดผ่านแดนในจังหวัดบึงกาฬ จะมีจุดผ่านแดนที่สำคัญคือ จุดผ่านแดนถาวรด่านอำเภอเมืองบึงกาฬ โดยจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนไปยัง สปป. ลาว และเส้นทางเรือได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เนื่องจากสามารเดินทางเข้าสู่แขวงลิคำไซ เมืองปากซัน ซึ่งเป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวอีกเมืองหนึ่งใน สปป. ลาว

5.4.3) การขนส่งทางอากาศ พบว่า ในอนาคตจังหวัดบึงกาฬจะมีการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ ในพื้นที่เขตอำเภอโป่งเปือย และตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ มีการใช้งบประในการก่อสร้างประมาณ 3,152 ล้านบาท ประกอบด้วย อาคารที่พักผู้โดยสารพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร ทางวิ่งขนาด 45×2,500 เมตร ลานจอดอากาศยาน และอาคารประกอบต่างๆ

4.2.3 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

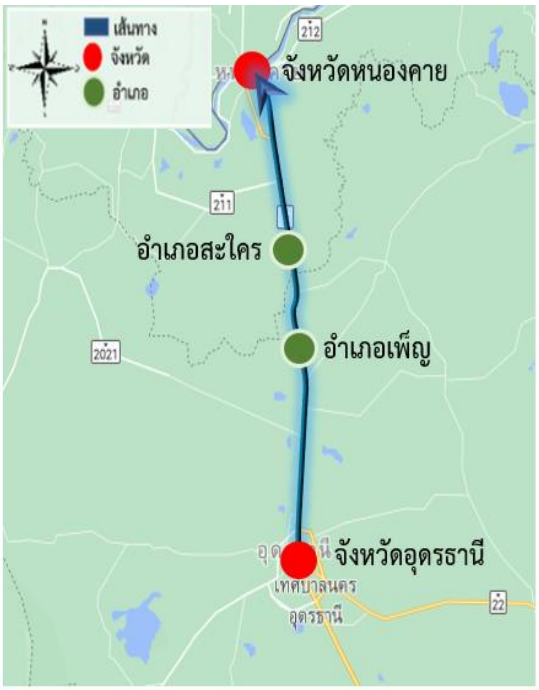
1) จังหวัดอุดรธานี

1.1) โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้าทางถนน

1.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

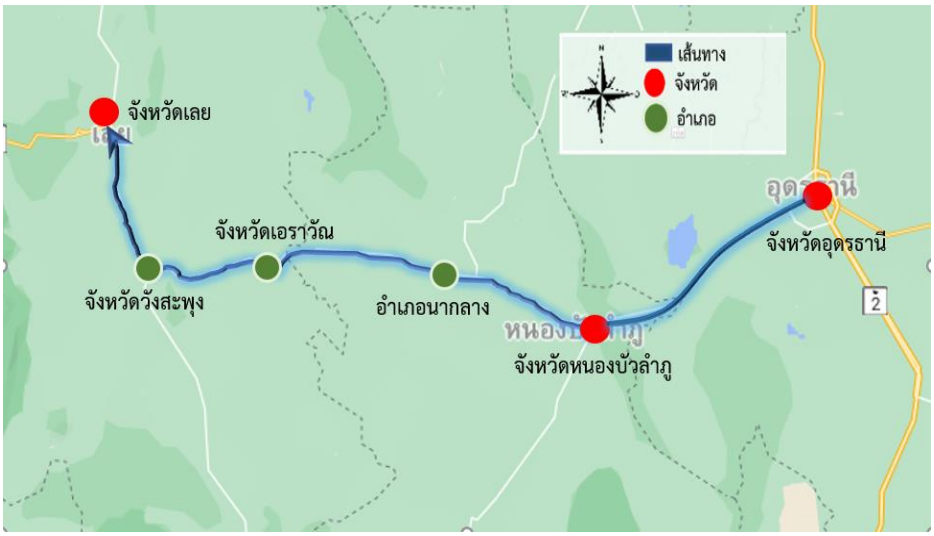
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 57 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 55 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 22 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระใคร จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองคาย (อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย)



ภาพที่ 4-37 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองคาย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 25 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) จากอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานีผ่าน อำเภอหนองวัวซอ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เดินทางเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดเลย โดยเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน)



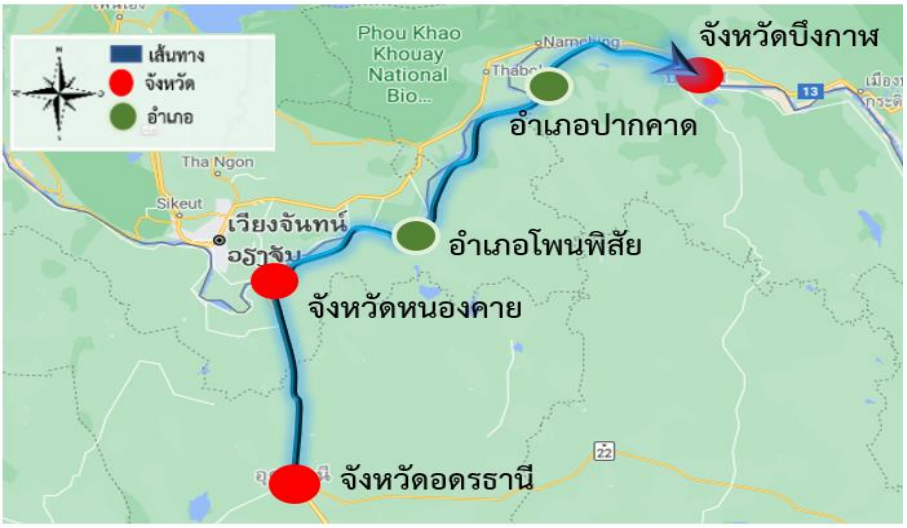
ภาพที่ 4-38 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดเลย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 216 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอหนองวัวซอ ทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 210 จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมืองหนองบัวลำภู หนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู)

ภาพที่ 4-39 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดหนองบัวลำภู
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 192 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 51 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2 (ถนนพหลโยธิน) จากจังหวัดอุดรธานีเดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 233 และเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 212 ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระใคร อำเภอเมืองหนองคาย อำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด เดินทางต่อด้วยเส้นทางเดิมถนนพหลโยธินหมายเลข 212 เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ)



ภาพที่ 4-40 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดอุดรธานี – จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

4.2.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

1) ประเภททางถนนการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภททางถนนการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภททางถนนการขนส่งสินค้าทางถนนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีไปยัง จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีทั้งทางหลวงหลัก ทางหลวงแผนดินสายรอง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอในลักษณะการกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย แต่ไม่ได้เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระยะทางยาว และทางหลวงชนบท โดยลักษณะของผิวจราจรของถนนที่ใช้ มี 2 ชนิด คือ ผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ผิวลาดยาง) (ร้อยละ 99) ผิวคอนกรีต (น้อยกว่าร้อยละ 1) (ข้อมูลสถิติสำนักบริหารบำรุงทาง, กันยายน 2561)

2.) มาตรการทางกฎหมาย

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการกฎหมายทางการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 (ฉบับปรับปรุงปี 2549) ในการควบคุมกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยครอบคลุมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ ซึ่งผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้รับใบอนุญาตสำหรับตัวรถ และต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

3) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน

3.1) ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จากปริมาณรถที่ใชในการขนส่งสินค้าในจังหวัดอุดรธานี พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดอุดรธานี พบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คนตามลำดับ

ตารางที่ 4-36 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดอุดรธานีโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2563

ประเภทรถ	หมายเลขทางหลวง	ขาเข้า	ขาออก	รวม
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	2	16,312	13,561	29,873
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	2	3,143	4,605	7,748
รถโดยสารขนาดเล็ก	2	502	436	938
รถโดยสารขนาดกลาง	2	122	104	226
รถโดยสารขนาดใหญ่	2	223	161	384
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	2	11,815	12,786	24,601
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	2	1,371	1,311	2,682
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	2	807	1,035	1,842
รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา	2	862	927	1,789
รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา	2	1,269	1,194	2,463

ที่มา : แขวงทางหลวงอุดรธานี, 2564

3.2) น้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระวางน้ำหนักของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนของจังหวัดอุดรธานี โดยทั่วไปกำหนดให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมาย และประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

3.3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น

จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ได้แก่ 3.3.1) สถานีขนส่งสินค้า 3.3.2) สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า 3.3.3) โรงพักสินค้า และ 3.3.4) สถานที่เก็บพักสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จังหวัดอุดรธานีมีท่าอากาศยาน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ตั้งอยู่ที่ 224 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ต.หมากแข้ง อ.เมือง จ.อุดรธานี 41000 ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศใต้ประมาณ 5 กิโลเมตร พื้นที่ท่าอากาศยานอุดรธานี 2,000 ไร่ ความยาวทางวิ่ง 45x3,048 เมตร ลานจอดอากาศยาน 135x600 เมตร รองรับ B737 ได้ 11 ลำ รองรับผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชั่วโมง หรือ 3.46 ล้านคน/ปี อาคารที่พักผู้โดยสารมีพื้นที่ 19,200 ตารางเมตร จำนวนที่จอดรถยนต์ 665 คันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี อยู่ห่างจากตัวเมือง 1.469 กม. ซึ่งท่าอากาศยานอุดรธานีให้บริการทั้งเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีสายการบินให้บริการ จำนวน 5 สายการบิน ประกอบด้วย ไทยสมายล์ นกแอร์ ไทยเวียตเจ็ทแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และ ไทยไลอ้อนแอร์ โดยเปิดบริการในเส้นทางดังต่อไปนี้ 1. เส้นทางภายในประเทศ อุดรธานี – กรุงเทพ 131 เที่ยวบินต่อสัปดาห์, อุดรธานี – ภูเก็ต 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์, อุดรธานี - ตำบลพลา, อุดรธานี – เชียงใหม่ 19 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ , อุดรธานี – หาดใหญ่ 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์, อุดรธานี - หัวหิน, อุดรธานี - เชียงราย, อุดรธานี -นครศรีธรรมราช และอุดรธานี – กระบี่ 2. เส้นทางระหว่างประเทศ อุดรธานี - โซล, อุดรธานี - สิงคโปร์, อุดรธานี - กัวลาลัมเปอร์, อุดรธานี - ฮ่องกง, อุดรธานี - ปีนัง, อุดรธานี - เสียมราฐ, อุดรธานี - โตเกียว, อุดรธานี - ย่างกุ้ง, อุดรธานี - นาโงยะ และอุดรธานี – โกลกาตา

ภาพที่ 4-41 แสดงท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน

ในส่วนของระบบขนส่งทางรางในจังหวัดอุดรธานี ได้มีการเสนอภาครัฐบาลผ่านทางการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ในโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์และโอกาสในการกระตุ้นเศรษฐกิจของไทย ซึ่งการก่อสร้างที่กำหนดเป็นทางรถไฟระดับพื้นระยะทาง 185 กิโลเมตร และเป็นทางรถไฟยกระดับระยะทาง 171 กิโลเมตร รวมระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 250,000 ล้านบาท มีสถานีรถไฟทั้งสิ้น 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย และมีสถานีขนถ่ายสินค้า 1 แห่ง บริเวณสถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุงที่เชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา และที่นาทา จ.หนองคาย พร้อมด้วยหน่วยซ่อมบำรุงทาง 4 แห่ง ที่สถานีบ้านมะค่า จ.นครราชสีมา สถานีหนองเม็ก จ.ขอนแก่น สถานีโนนสะอาด จ.อุดรธานี และสถานีนาทา จ.หนองคาย มีจุดย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) 1 แห่ง ที่นาทา จ.หนองคาย ใช้ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่งผลให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงหนองคายใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง 15 นาที ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) จะเริ่มดำเนินการขออนุมัติดำเนินโครงการ และออกร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในปี 2564 จากนั้นจะดำเนินการประกวดราคา สำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์ และเริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ในปี 2565 โดยจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน จากนั้นจึงเป็นงานติดตั้งระบบ โดยจะเริ่มดำเนินการในปี 2566 ใช้ระยะเวลาการดำเนินการ 66 เดือน คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณปี 2572(การรถไฟแห่งประเทศไทย,2563)

3.4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ 2.4.1) การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า 2.4.2) การบันทึกการติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า 2.4.3) การติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนนที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการสำคัญที่มีส่วนช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้กรมการขนส่งทางบกมีคำสั่งให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้น รถสองแถว , รถหมวด 4 และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) จำเป็นต้องติด GPS เพื่อติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ด้วยระบบ GPS Tracking ซึ่งสามารถติดตามการเดินรถและแสดงข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ การใช้ความเร็ว, เส้นทางที่ใช้, ระยะทาง, ตำแหน่งพิกัดของรถ, ชั่วโมงการขับรถและเวลาหยุดพักได้แบบเรียลไทม์ ทำให้หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนสามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของผู้ที่ขับรถบรรทุกได้ อีกทั้งยังสามารถช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ด้วย มีสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุกระบุว่า ปัญหาของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมเรื่องการขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงเรื่องของระบบบริหารจัดการองค์กร อาทิ มีการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด, ให้พนักงานขับรถเกินเวลามาตรฐานความปลอดภัยส่งผลให้เกิดความเมื่อยล้า อ่อนเพลีย

จนนำมาซึ่งความเสียหายต่างๆ โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง หรือติดตามรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน DLT GPS ซึ่งสามารถตรวจสอบและแจ้งเตือนได้ทันทีเมื่อตรวจพบการกระทำผิดบางอย่าง (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

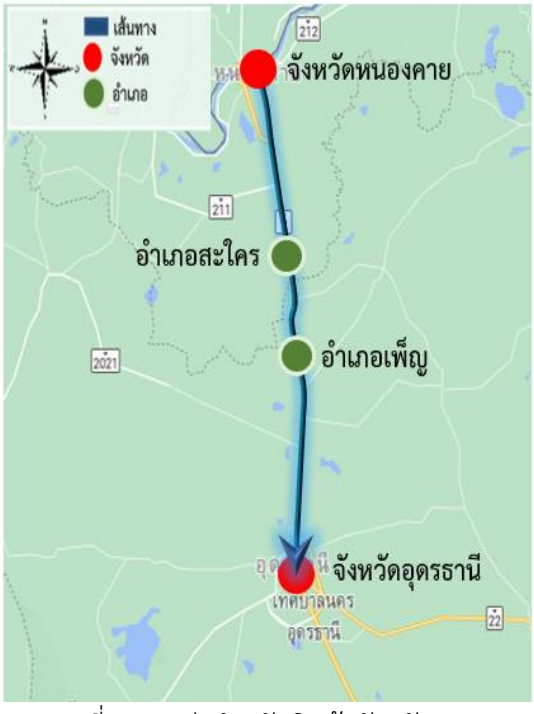
2) จังหวัดหนองคาย

2.1) โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้าทางถนน

2.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

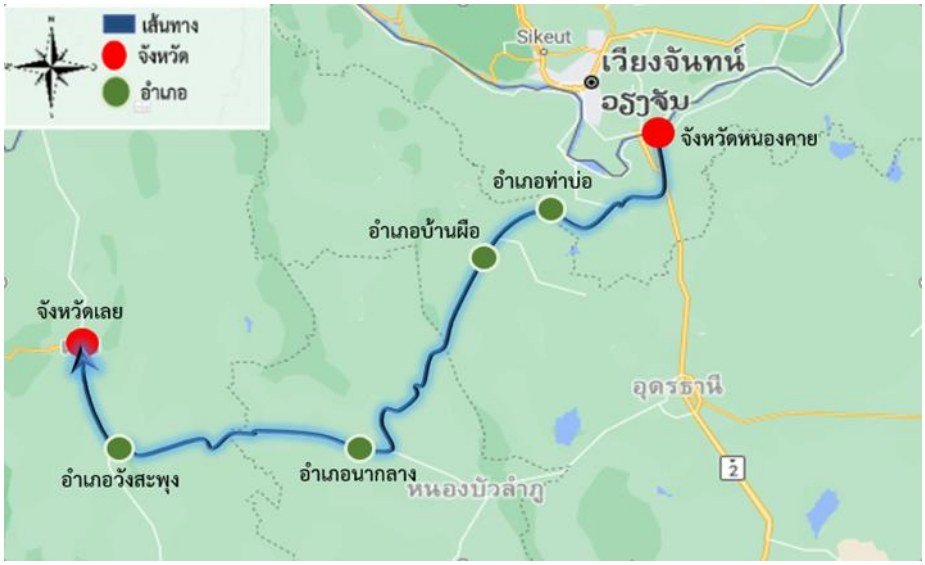
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 60 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 57 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอสระใคร อำเภอเพ็ญ จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองอุดรธานี เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี (อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี)



ภาพที่ 4-42 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย - จังหวัดอุดรธานี

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 187 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 21 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 211 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอท่าบ่อ อำเภอบ้านผือ อำเภอ สุวรรณคูหา อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองเลย เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดเลย (อำเภอเมือง จังหวัดเลย)



ภาพที่ 4-43 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย - จังหวัดเลย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 102 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 33 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนมิตรภาพหมายเลข 2 และเข้าสู่ถนนหมายเลข 210 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอหนองวัวซอ เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองหนองบัวลำภู เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู)

ภาพที่ 4-44 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย – จังหวัดหนองบัวลำภู

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 146 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 7นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 212 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด แล้วตรงไปใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองบึงกาฬ เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ)

ภาพที่ 4-45 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองคาย – จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

2.1.2) ประเภททางถนนการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภททางถนนการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภททางถนนการขนส่งสินค้าทางถนนในพื้นที่จังหวัดหนองคายไปยัง จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีทั้งทางหลวงหลัก ทางหลวงแผนดินสายรอง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอในลักษณะการกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย แต่ไม่ได้เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระยะทางยาว และทางหลวงชนบท โดยลักษณะของผิวจราจรของถนนที่ใช้มี 2 ชนิด คือ ผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ผิวลาดยาง) (ร้อยละ 99) ผิวคอนกรีต (น้อยกว่าร้อยละ 1) (ข้อมูลสถิติสำนักบริหารบำรุงทาง, กันยายน 2561)

2.1.3) มาตรการทางกฎหมาย

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการกฎหมายทางการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 (ฉบับปรับปรุงปี 2549) ในการควบคุมกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยครอบคลุมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ ซึ่งผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้รับใบอนุญาตสำหรับตัวรถ และต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

2.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน

2.2.1) ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองคาย พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองคาย พบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งเกิน 7 คน และรถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-37 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดหนองคายโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2563

ประเภทรถ	หมายเลขทางหลวง	ขาเข้า	ขาออก	รวม
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	2	11,094	15,562	26,656
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	2	5,017	6,058	11,075
รถโดยสารขนาดเล็ก	2	1,614	2,382	3,996
รถโดยสารขนาดกลาง	2	749	741	1,490
รถโดยสารขนาดใหญ่	2	698	802	1,500
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ)	2	5,378	4,505	9,883
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6ล้อ)	2	1,956	3,062	5,018
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา(10ล้อ)	2	1,924	1,893	3,817
รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา	2	1,523	2,042	3,565
รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา	2	2,001	1,593	3,594

ที่มา : แขวงทางหลวงหนองคาย, 2562

2.2.2 น้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระวางน้ำหนักของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนของจังหวัดหนองคายโดยทั่วไปกำหนดให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมาย (ข้อ 1.3) และประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

2.3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น

จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ได้แก่ 2.3.1) สถานีขนส่งสินค้า 2.3.2) สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า 2.3.3) โรงพักสินค้า และ 2.3.4) สถานที่เก็บพักสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

โดยจังหวัดหนองคายสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่นๆ เช่น ทางราง(รถไฟ) ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยพ.ศ. 2558–2565 เพื่อช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจของประเทศไทย ผ่านระบบคมนาคม สำหรับพื้นที่จังหวัดหนองคายได้มีการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ได้มีการกำหนดเป็นทางรถไฟระดับพื้นระยะทาง 185 กิโลเมตร และเป็นทางรถไฟยกระดับระยะทาง 171 กิโลเมตร รวมระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 250,000 ล้านบาท มีสถานีรถไฟทั้งสิ้น 5 สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย และมีสถานีขนถ่ายสินค้า 1 แห่ง บริเวณสถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุงที่เชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา และที่นาทา จ.หนองคาย พร้อมด้วยหน่วยซ่อมบำรุงทาง 4 แห่ง ที่สถานีบ้านมะค่า จ.นครราชสีมา สถานีหนองเม็ก จ.ขอนแก่น สถานีโนนสะอาด จ.อุดรธานี และสถานีนาทา จ.หนองคาย มีจุดย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) 1 แห่ง ที่นาทา จ.หนองคาย ใช้ความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่งผลให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงหนองคายใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง 15 นาที ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) จะเริ่มดำเนินการขออนุมัติดำเนินโครงการ และออกร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในปี 2564 จากนั้นจะดำเนินการประกวดราคา สำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์ และเริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ในปี 2565 โดยจะใช้ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน จากนั้นจึงเป็นงานติดตั้งระบบ โดยจะเริ่มดำเนินการในปี 2566 ใช้ระยะเวลาการดำเนินการ 66 เดือน คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณปี 2572(การรถไฟแห่งประเทศไทย,2563)

โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ข่อนแก่น - หนองคาย เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญ เพราะจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟของ สปป. ลาว ซึ่งเชื่อมต่อกับทางรถไฟของจีน ทำให้เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จากจีนเข้ามายังลาวและไทย จนลงมาถึงแหลมฉบังได้ เพื่อช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งโครงการนี้มีจุดเริ่มต้นที่ กม. 453+955 ต่อจากรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และไปสิ้นสุดโครงการที่หนองคาย โดยมีสถานีทั้งหมด 14 สถานี ระยะทางรวม 167 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 25,842 ล้านบาท

โครงการพัฒนาถนนสาย ง3 จังหวัดหนองคาย เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราบให้สอดคล้องกับแผนที่จะดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เส้นทางหนองคาย – นครราชสีมา – ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระบบรางและทางถนนให้สมบูรณ์ รองรับปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 (หนองคาย ถึง อุดรธานี) กม.ที่ 4+985 บริเวณจุดสิ้นสุดถนนผังเมือง (ถนนสาย ก เดิม) ไปทางทิศตะวันตกตามแนวซอยองค์การ 2 จนถึงแนวเขตทางรถไฟและไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวเขตทางรถไฟ ตัดผ่านถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ตัดผ่านถนนลาดยาง (ถนนศูนย์ราชการ ถึง นาไก่) ไปสิ้นสุดโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 243 (หนองคาย ถึง สะพานมิตรภาพไทย-ลาว) กม.ที่ 1+990 รวมระยะทาง 2.811 กิโลเมตร โดยจะก่อสร้างเป็นถนนผิวจราจรแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก มีขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก กว้าง 3 เมตร ทางเท้ากว้าง 4.50 เมตร เขตทางกว้าง 30 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำและไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ทั้งนี้ คาดว่าจะใช้งบประมาณในการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ประมาณ 2.80 ล้าน

บาท ซึ่งจะมีพื้นที่ที่ถูกเวนคืนประมาณ 84 ไร่ (157 แปลง), อาคารสิ่งปลูกสร้างที่จะถูกเวนคืนประมาณ 109 หลัง และคาดว่าจะใช้งบประมาณในการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์รวมทั้งสิ้น 377 ล้านบาท

2.4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ 2.4.1) การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า 2.4.2) การบันทึกการติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า 2.4.3) การติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนนที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการสำคัญที่มีส่วนช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้กรมการขนส่งทางบกมีคำสั่งให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้น รถสองแถว, รถหมวด 4 และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) จำเป็นต้องติด GPS เพื่อติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ด้วยระบบ GPS Tracking ซึ่งสามารถติดตามการเดินรถและแสดงข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ การใช้ความเร็ว, เส้นทางที่ใช้, ระยะทาง, ตำแหน่งพิกัดของรถ, ชั่วโมงการขับรถ และเวลาหยุดพักได้แบบเรียลไทม์ ทำให้หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนสามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของผู้ที่ขับรถบรรทุกได้ อีกทั้งยังสามารถช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ด้วย มีสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุกระบุว่า ปัญหาของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมเรื่องการขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงเรื่องของระบบบริหารจัดการองค์กร อาทิ มีการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด, ให้พนักงานขับรถเกินเวลามาตรฐานความปลอดภัยส่งผลให้เกิดความเมื่อยล้า อ่อนเพลีย จนนำมาซึ่งความเสียหายต่างๆ โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง หรือติดตามรถโดยสารผ่านแอพพลิเคชั่น DLT GPS ซึ่งสามารถตรวจสอบและแจ้งเตือนได้ทันทีเมื่อตรวจพบการกระทำผิดบางอย่าง (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

3) จังหวัดเลย

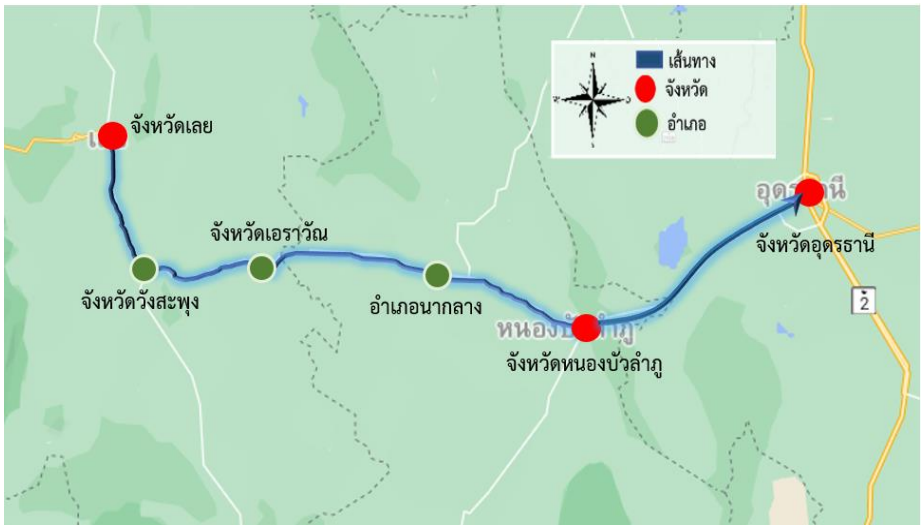
3.1) โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้าทางถนน

3.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง

จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี โดยมีระยะทางประมาณ 127 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 11 นาที



ภาพที่ 4-46 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดอุดรธานี

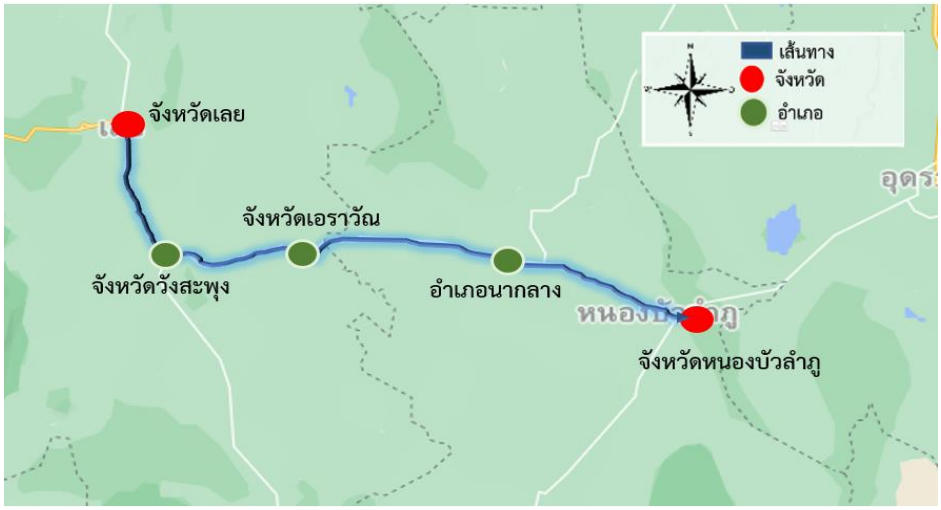
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 188 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 12 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 24.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที

ภาพที่ 4-47 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดหนองคาย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

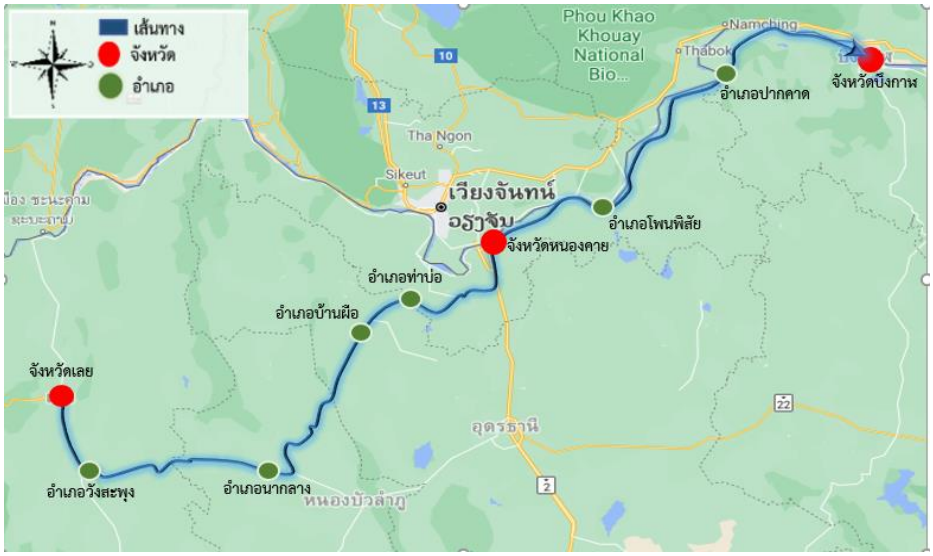
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 81.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 19 นาที



ภาพที่ 4-48 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดหนองบัวลำภู

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดบึงกาฬสามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก เส้นทางที่ 1 มีระยะทางโดยประมาณ 303 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 5 ชั่วโมง 5 นาทีโดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางเดิมโดยมีระยะทางประมาณ 11.2 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 9 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 11.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที



ภาพที่ 4-49 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดเลย – จังหวัดบึงกาฬ

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ของประเทศ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) เป็นแผนงานเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงได้มีการศึกษาโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเลย ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในตัวเมืองเลย ซึ่งมีข้อจำกัดของเขตทางที่ไม่เพียงพอ และเหมาะสมในการขยายช่องจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม ช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านบริเวณตัวเมืองเลยโดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ และเป็นการเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของจังหวัดเลยเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ผ่านทางสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย-ลาว ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น เบื้องต้น ได้มีการกำหนดเส้นทางที่จะทำการก่อสร้างคือ

ฝั่งตะวันตก เริ่มแยกจากถนน มะลิวรรณทั้งสองฝั่งเป็นลักษณะวงแหวนรอบตัวจังหวัด ที่บ้านปากปวน อ.วังสะพุง ผ่านพื้นที่ตำบลนาโป่ง ต.เมือง ต.น้ำหมาน และต.นาอ้อ อ.เมืองเลย สิ้นสุดที่บ้านนาอ้อ ต.นาอ้อ อ.เมืองเลย รวมระยะทาง 27.15 กิโลเมตร

ส่วนฝั่งตะวันออก เริ่มจากบ้านปากปวน อ.วังสะพุง ผ่านพื้นที่ต.นาโป่ง ต.กุดป่อง ต.นาอาน ต.ชัยพฤกษ์ ต.นาดินดำ ต.น้ำสวย อ.เมืองเลย บรรจบกับเส้นฝั่งตะวันตกที่บ้านนาอ้อ รวมระยะทาง 36.61 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสองฝั่ง 63.76 กิโลเมตร ซึ่งจะมีทั้งสี่ช่องจราจรและสองช่องจราจร ขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของชุมชนและปริมาณรถ

เส้นทางที่กำหนดใหม่ ที่คำนึงถึงความคุ้มค่าในการขนส่งสินค้า เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน ตามแนวชายแดน อีกทั้งยังต้องหลีกเลี่ยงพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 ในป่าอนุรักษ์ และบางจุดจำเป็นต้องตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จึงอาจทำให้ขั้นตอนการขออนุญาตจากกรมป่าไม้ล่าช้า

คาดว่าจะโครงการจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2570 แต่ขณะนี้ยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

3.1.2) ประเภททางถนนการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภททางถนนการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภททางถนนการขนส่งสินค้าทางถนนในพื้นที่จังหวัดเลยไปยัง จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีทั้งทางหลวงหลัก ทางหลวงแผนดินสายรอง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอในลักษณะการกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย แต่ไม่ได้เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระยะทางยาว และทางหลวงชนบท โดยลักษณะของผิวจราจรของถนนที่ใช้ มี 2 ชนิด คือ ผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ผิวลาดยาง) (ร้อยละ 99) ผิวคอนกรีต (น้อยกว่าร้อยละ 1) (ข้อมูลสถิติสำนักบริหารบำรุงทาง, กันยายน 2561)

3.1.3) มาตรการทางกฎหมาย

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการกฎหมายทางการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 (ฉบับปรับปรุงปี 2549) ในการควบคุมกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยครอบคลุมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ ซึ่งผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้รับใบอนุญาตสำหรับตัวรถ และต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

3.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน

3.2.1) ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดเลย พบว่าจากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองเลย พบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน ตามลำดับ

ตารางที่ 4-38 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดเลยโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2562

ประเภทรถ	หมายเลขทางหลวง	ขาเข้า	ขาออก	รวม
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	211	484	466	950
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	211	173	162	335
รถโดยสารขนาดเล็ก	211	7	5	12
รถโดยสารขนาดกลาง	211	11	11	22
รถโดยสารขนาดใหญ่	211	15	14	29
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ)	211	479	474	953
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6ล้อ)	211	30	21	51
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา(10ล้อ)	211	38	44	82
รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา	211	19	20	39
รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา	211	6	7	13

ที่มา : แขวงทางหลวงเลย, 2564

3.2.2 น้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระวางน้ำหนักของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนของจังหวัดเลย โดยทั่วไปกำหนดให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมาย (ข้อ 1.3) และประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

3.3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น

จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ได้แก่ 3.3.1) สถานีขนส่งสินค้า 3.3.2) สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า 3.3.3) โรงพักสินค้า และ 3.3.4) สถานที่เก็บพักสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

โดยจังหวัดเลยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งระบบอื่น ๆ เช่น ทางอากาศ (เครื่องบิน) ตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยวสี่เหลี่ยมวัฒนธรรมลานช้างขององค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน(อพท.) โดยยกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติและเป็นท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในอาเซียนและเป็นศูนย์กลางการบินแห่งใหม่ของภาคอีสาน ที่จะเชื่อมโยง พื้นที่การบินการท่องเที่ยวในระดับอาเซียนและระดับโลก สำหรับพื้นที่จังหวัดเลยได้มีการดำเนินโครงการที่สำคัญดังนี้

การพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อยกระดับให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ทั้งนี้จะมีการขยายตัวในทางลานจอดและอาคารที่พักผู้โดยสารมีโอกาสขยายตัวไปทางทิศใต้ซึ่งสอดคลองกับทิศทางการบิน ในส่วนของอาคารที่พักเจ้าหน้าที่จะมีการปรับปรุงใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคตและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกัน และในส่วนของรูปแบบอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ของท่าอากาศยานนานาชาติเลย จะมีงวงช้าง 2 ชุด เป็นอาคาร 3 ชั้น มีอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และในประเทศสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงวันละ 1,000 คน และรองรับเครื่องบินขนาดกลาง เครื่องบินที่มีที่นั่ง 200 ที่นั่งขึ้นไป เช่น 737-900ER หรือ A321 และรันเวย์จะขยายให้เป็น 2,500 เมตร โดยจะเริ่มออกแบบและก่อสร้างได้ภายในปี พ.ศ. 2565 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2568

ภาพที่ 4-50 แสดงท่าอากาศยานเลย
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน

ปัจจุบัน จังหวัดเลยยังไม่มีระบบการขนส่งทางรางโดยตรงมายังจังหวัด ซึ่งในการขนส่งสินค้าทางรางมายังจังหวัดเลย จึงต้องอาศัยการขนส่งทางถนนจากสถานีรถไฟอุดรธานี แต่อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีแนวคิดที่จะขยายเส้นทางรถไฟทางคู่เชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (2558-2565) ซึ่งรวมไปถึงการสนับสนุนโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อสร้างความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยแผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องการที่จะสร้างทางรถไฟขยายสู่ จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดเลย เนื่องจากเป็นแหล่งเกษตรกรรมและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยการวางเส้นทางแยกไปจากสถานีรถไฟและจากสถานีจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ เข้าสู่ จังหวัดเลย ซึ่งจะผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด 15 อำเภอ โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่สถานีรถไฟจัตุรัส อ.จัตุรัส ผ่าน อ.บ้านเขว้า และเมือง เข้าสู่ อ.คอนสวรรค์ แก้งคร้อ และภูเขียว จ.ชัยภูมิ ก่อนเข้าสู่ อ.ชุมแพ และสีชมพู จ.ขอนแก่น จากนั้นตัดผ่าน อ.ศรีบุญเรือง เมืองเลย นากลาง และนาวัง จ.หนองบัวลำภู เข้าสู่ อ.เอราวัณ และวังสะพุง สิ้นสุดแนวเส้นทางที่ อ.เมือง จ.เลย รวม 30 สถานี และจัดทำย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า 6 แห่ง ตลอดระยะทางทั้งสิ้น 333 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนเบื้องต้น 93,467 ล้านบาท และหากผลการศึกษาโครงการผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) และเกิดขึ้นจริงก็จะส่งผลต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เติบโตแข็งแกร่งยั่งยืนทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

3.4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ 3.4.1) การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า 3.4.2) การบันทึกการติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า 3.4.3) การติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนนที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการสำคัญที่มีส่วนช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้กรมการขนส่งทางบกมีคำสั่งให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้น รถสองแถว, รถหมวด 4 และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) จำเป็นต้องติด GPS เพื่อติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ด้วยระบบ GPS Tracking ซึ่งสามารถติดตามการเดินรถและแสดงข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ การใช้ความเร็ว, เส้นทางที่ใช้, ระยะทาง, ตำแหน่งพิกัดของรถ, ชั่วโมงการขับรถ และเวลาหยุดพักได้แบบเรียลไทม์ ทำให้หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนสามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของผู้ที่ขับรถบรรทุกได้ อีกทั้งยังสามารถช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ด้วย มีสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุกระบุว่า ปัญหาของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมเรื่องการขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงเรื่องของระบบบริหารจัดการองค์กร อาทิ มีการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด, ให้พนักงานขับรถเกินเวลามาตรฐานความปลอดภัยส่งผลให้เกิดความเมื่อยล้า อ่อนเพลีย จนนำมาซึ่งความเสียหายต่างๆ โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง หรือติดตามรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน DLT GPS ซึ่งสามารถตรวจสอบและแจ้งเตือนได้ทันทีเมื่อตรวจพบการกระทำผิดบางอย่าง (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

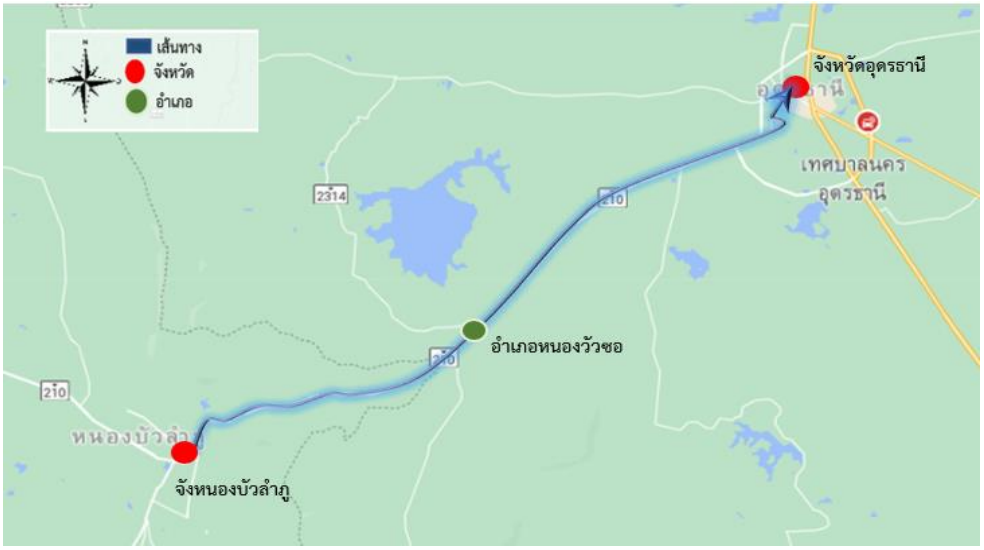
4) จังหวัดหนองบัวลำภู

4.1) โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้าทางถนน

4.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปผ่านเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกท่าอากศยาน(ตำบลเชียงพิณ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) ระยะทางโดยประมาณ 41.8 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 37 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 5.7 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 13 นาที

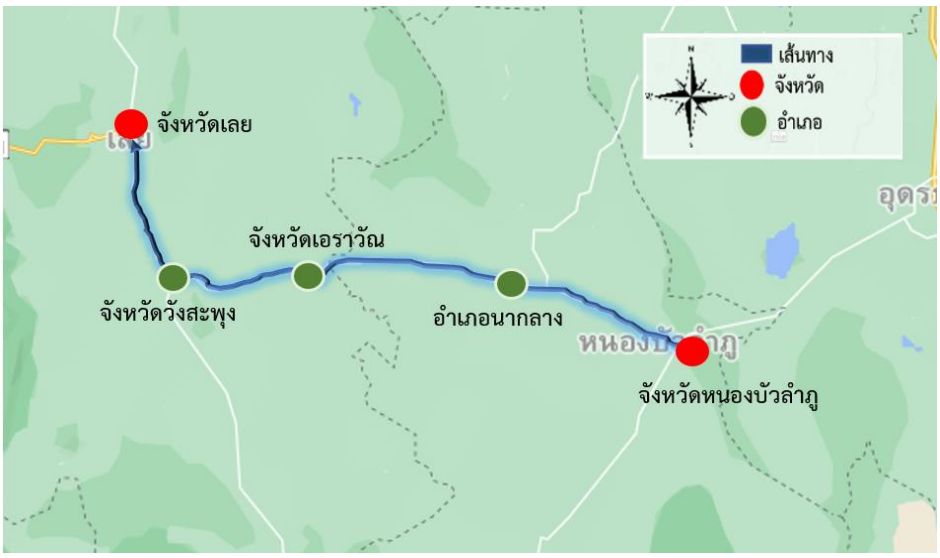


ภาพที่ 4-51 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 44 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 44 นาที

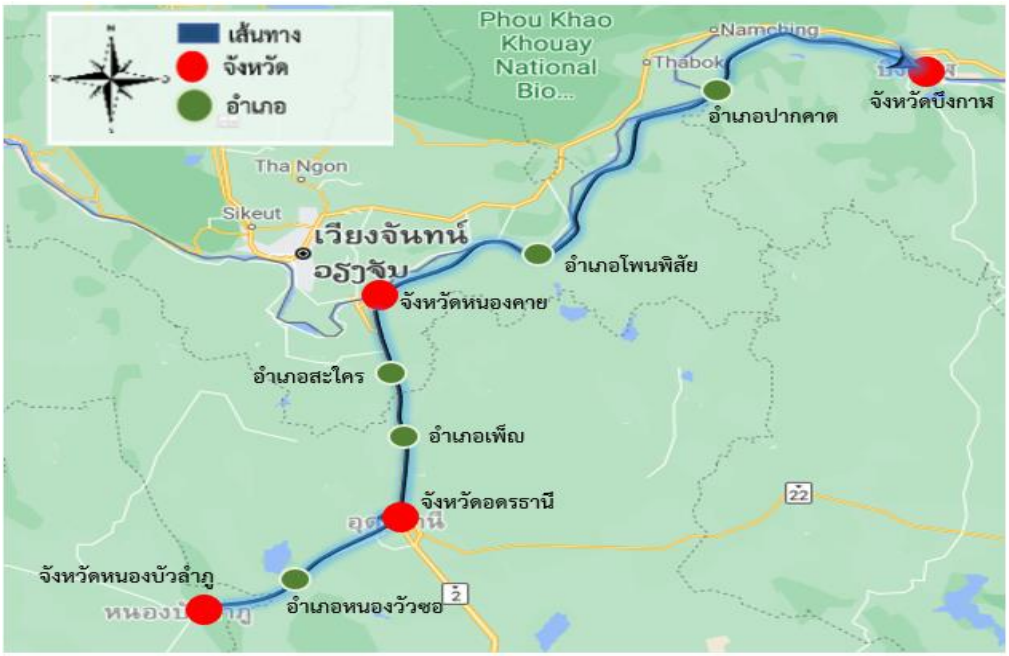
ภาพที่ 4-52 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดหนองคาย
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 39 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงแยกศรีบุญเรือง(ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 850 เมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนสาย นภ.3037 เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 6.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 74.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 21.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 21 นาที



ภาพที่ 4-53 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดเลย
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย เดินต่อไปบนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 โดยมีระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 39 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที



ภาพที่ 4-54 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดหนองบัวลำภู – จังหวัดอุดรธานี
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

4.1.2) ประเภททางถนนการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภททางถนนการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภททางถนนการขนส่งสินค้าทางถนนในพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภูไปยังจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ มีทั้งทางหลวงหลัก ทางหลวงแผนดินสายรอง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอในลักษณะการกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย แต่ไม่ได้เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระยะทางยาว และทางหลวงชนบท โดยลักษณะของผิวจราจรของถนนที่ใช้ มี 2 ชนิด คือ ผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ผิวลาดยาง) (ร้อยละ 99) ผิวคอนกรีต (น้อยกว่าร้อยละ 1) (ข้อมูลสถิติสำนักบริหารบำรุงทาง, กันยายน 2561)

4.1.3) มาตรการทางกฎหมาย

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการกฎหมายทางการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 (ฉบับปรับปรุงปี 2549) ในการควบคุมกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยครอบคลุมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ใน

การควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ ซึ่งผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้รับใบอนุญาตสำหรับตัวรถ และต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

4.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน

4.2.1) ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองบัวลำภู พบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คน ตามลำดับ

ตารางที่ 4 39 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดหนองบัวลำภูโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2562

ประเภทรถ	หมายเลขทางหลวง	ขาเข้า	ขาออก	รวม
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	210	7,644	8,323	15,967
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	210	3,103	3,006	6,109
รถโดยสารขนาดเล็ก	210	501	444	945
รถโดยสารขนาดกลาง	210	394	378	772
รถโดยสารขนาดใหญ่	210	351	336	687
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ)	210	5,414	3,738	9,152
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6ล้อ)	210	1,591	1,264	2,855
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา(10ล้อ)	210	1,268	1,136	2,404
รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา	210	1,422	1,736	3,158
รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา	210	1,074	984	2,058

ที่มา : แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู, 2564

4.2.2 น้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระวางน้ำหนักของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนของจังหวัดหนองบัวลำภู โดยทั่วไปกำหนดให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมาย (ข้อ 1.3) และประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

4.3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น

จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ได้แก่ 4.3.1) สถานีขนส่งสินค้า 4.3.2) สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า 4.3.3) โรงพักสินค้า และ 3.3.4) สถานที่เก็บพักสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

โดยจังหวัดหนองบัวลำภูสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งระบบอื่น ๆ เช่น ทางราง(รถไฟ) ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (2558-2565) ซึ่งรวมไปถึงการสนับสนุนโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อสร้างความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวคิดที่จะขยายเส้นทางรถไฟทางคู่เชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆและได้ทำแผนการศึกษาโครงการดังกล่าว เนื่องจากหากสร้างรถไฟทางคู่จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างมหาศาล และรถไฟทางคู่สามารถวิ่งความเร็วสูง ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประหยัดทรัพยากรของประเทศอย่างมหาศาลโดยเฉพาะน้ำมัน เพราะ เพราะรถไฟใช้พลังงานต่อหน่วยน้อยกว่าการขนส่งอื่นๆ สำหรับพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภูได้มีการดำเนินโครงการที่สำคัญดังนี้

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายแรกสายสีม่วง เริ่มต้นจากสถานีจัตุรัส-ชัยภูมิ-หนองบัว ลำภู-เลย ซึ่งผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด 15 อำเภอ โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่สถานีรถไฟจัตุรัส อ.จัตุรัส ผ่าน อ.บ้านเขว้า และเมือง เข้าสู่ อ.คอนสวรรค์ และภูเขียว จ.ชัยภูมิ ก่อนเข้าสู่ อ.ชุมแพ และสีชมพู จ.ขอนแก่น จากนั้นตัดผ่าน อ.ศรีบุญเรือง เมืองเลย นากลาง และนาวัง จ.หนองบัวลำภู เข้าสู่ อ.เอราวัณ และวังสะพุง สิ้นสุดแนวเส้นทางที่ อ.เมือง จ.เลย รวม 30 สถานี และจัดทำย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (ContainerYard) 6 แห่ง ตลอดระยะทางทั้งสิ้น 333 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนก่อสร้างเบื้องต้น 93,467 ล้านบาท

สายที่สองสายสีแดง เริ่มต้นที่สถานีลำนารายณ์-เพชรบูรณ์-เลย-หนองบัวลำภู ผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด 13 อำเภอ มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่สถานีรถไฟลำนารายณ์ อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี มุ่งหน้าขึ้นไปทางทิศเหนือ สู่ อ.ศรีเทพ และวิเชียรบุรี ผ่าน อ.บึงสามพัน และหนองไผ่ เข้าสู่ อ.เมือง หล่มสัก และหล่มเก่า จ.เพชรบูรณ์ ผ่านเข้าสู่ อ.ภูหลวง วังสะพุง อเมือง และนาด้วง จ.เลย จากนั้นลัดเลาะไปทางทิศตะวันออกเข้า อ.นาวัง และนากลาง สิ้นสุดแนวเส้นทางที่ อ.เมือง จ.หนองบัวลำภู รวมสถานี 35 สถานี และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า จำนวน 6 แห่ง ระยะทาง 392 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 138,002 ล้านบาท

และเมื่อนำมาให้ลำดับความสำคัญของการพัฒนาทั้งสองเส้นทาง โดยใช้ปัจจัยหลัก 3 คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการเงิน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าเส้นทางรถไฟที่จะนำมาพัฒนาเป็นลำดับแรก ได้แก่ สายสีม่วง เส้นทางจัตุรัส-ชัยภูมิ-หนองบัวลำภู-เลย ส่วนสายสีแดง เส้นทางสายลำนารายณ์-เพชรบูรณ์-เลย-หนองบัวลำภู จะเป็นลำดับถัดไป

และหากผลการศึกษาโครงการผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) และเกิดขึ้นจริงก็จะส่งผลต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เติบโตแข็งแกร่งยั่งยืนทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

4.4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ 4.4.1) การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า 4.4.2) การบันทึกการติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า 4.4.3) การติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการสำคัญที่มีส่วนช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้กรมการขนส่งทางบกมีคำสั่งให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้นรถสองแถว, รถหมวด 4 และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) จำเป็นต้องติด GPS เพื่อติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ด้วยระบบ GPS Tracking ซึ่งสามารถติดตามการเดินรถและแสดงข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ การใช้ความเร็ว, เส้นทางที่ใช้, ระยะทาง, ตำแหน่งพิกัดของรถ, ชั่วโมงการขับรถ และเวลาหยุดพักได้แบบเรียลไทม์ ทำให้หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนสามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของผู้ที่ขับรถบรรทุกได้ อีกทั้งยังสามารถช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ด้วย มีสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุกระบุว่า ปัญหาของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมเรื่องการขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงเรื่องของระบบบริหารจัดการองค์กร อาทิ มีการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด, ให้พนักงานขับรถเกินเวลามาตรฐานความปลอดภัยส่งผลให้เกิดความเมื่อยล้า อ่อนเพลีย จนนำมาซึ่งความเสียหายต่างๆ โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง หรือติดตามรถโดยสารผ่านแอพพลิเคชั่น DLT GPS ซึ่งสามารถตรวจสอบและแจ้งเตือนได้ทันทีเมื่อตรวจพบการกระทำผิดบางอย่าง (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

5) จังหวัดหนองบึงกาฬ

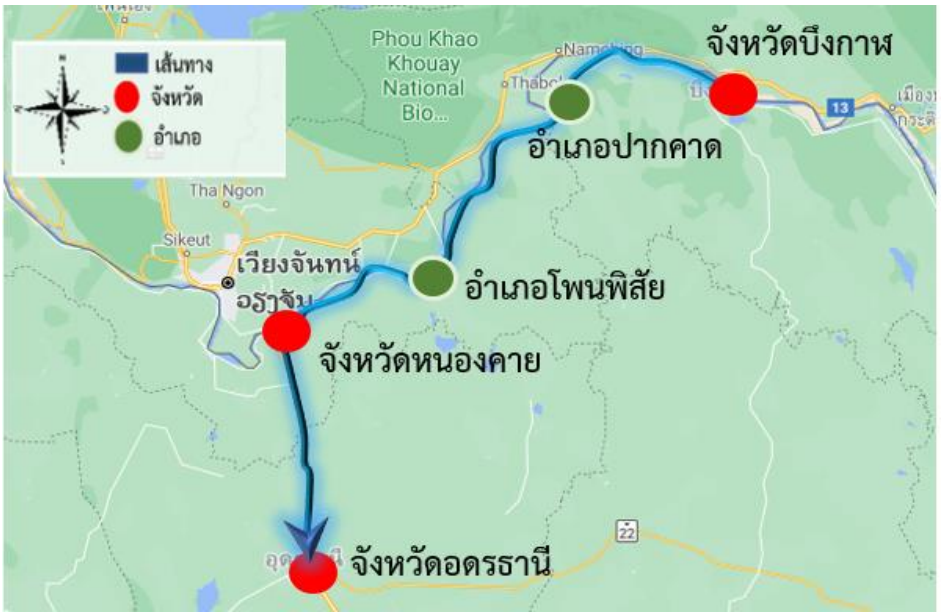
5.1) โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้าทางถนน

5.1.1) เส้นทางการขนส่งทางถนน

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 190 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 47 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวง

แผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีระยะทางโดยประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 51 นาที



ภาพที่ 4-55 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดอุดรธานี

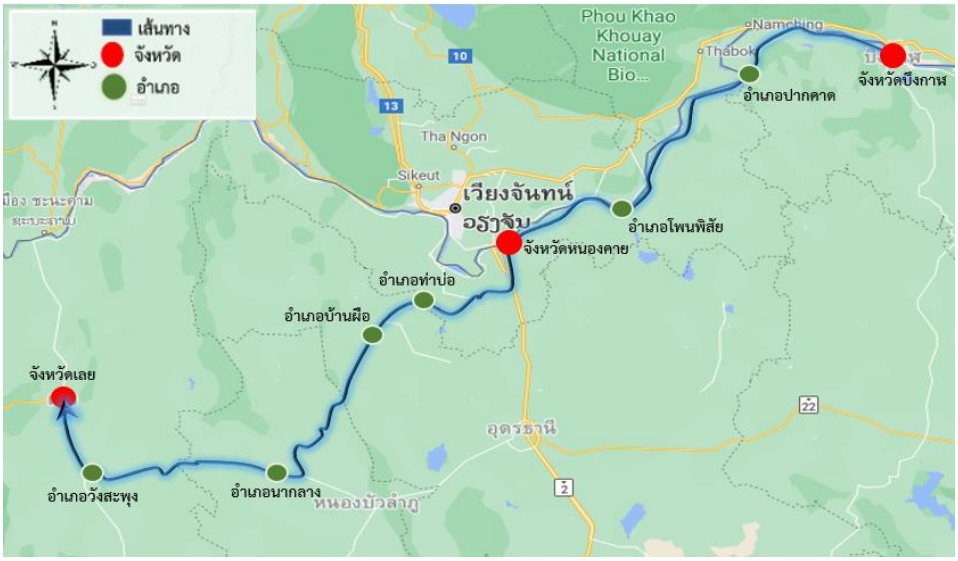
ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที

ภาพที่ 4-56 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดอุหนองคาย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

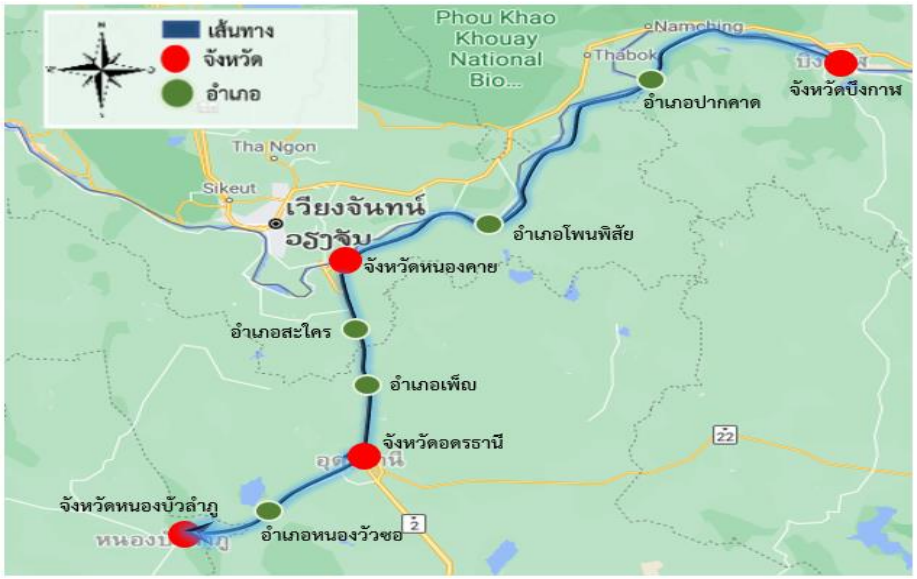
เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 321 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ กาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ประมาณ 9.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 และใช้เส้นเดินทางเดิมต่อไปประมาณ 11.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 10 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู้เส้นทางสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 (ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2020 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2021 2098 และ 2097 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง เลี้ยวขวาทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดิมทางตรงไปบนเส้นทางเดิมจนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที



ภาพที่ 4-57 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดเลย

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภูสามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 47.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 35 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 แล้วเดินทางต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที



ภาพที่ 4-5 แสดงแผนที่การขนส่งสำหรับสินค้าจังหวัดบึงกาฬ– จังหวัดหนองบัวลำภู

ที่มา : วิเคราะห์จากการลงพื้นที่และแสดงภาพด้วย Google Map

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการโครงการขนาดใหญ่ในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทางถนน และสะพานในจังหวัดบึงกาฬ จำนวน 8 โครงการ รวมงบประมาณทั้งสิ้น 9,853 ล้านบาท แบ่งเป็น โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการของกรมทางหลวง จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

1. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อม อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน ต.หอคำ -บึงกาฬ ระยะทาง 17 กิโลเมตร (กม.) งบประมาณในการก่อสร้าง 650 ล้านบาท

2. โครงการก่อสร้างถนน

สาย อ.พังโคน-อ.ศรีสไลย-บึงกาฬ ระยะทาง 16 กม. งบประมาณในการก่อสร้าง 550 ล้านบาท

3. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) งบประมาณในการก่อสร้าง 2,533 ล้านบาท ซึ่งถือเป็นโครงการขนาดใหญ่ เชื่อมโยง จ.บึงกาฬ กับ สปป.ลาว จะเริ่มก่อสร้างในช่วงต้นปี 2564 ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี หรือแล้วเสร็จภายในปี 2566

แผนการดำเนินการในอนาคต (2565-2567) 5 โครงการ ประกอบด้วย

1. โครงการก่อสร้างถนนที่บ้านบุ่งค้า ตอนที่ 1 อ.บุ่งค้า-อ.บ้านแพง ระยะทาง 41 กม. งบประมาณในการก่อสร้าง 750 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2565 แล้วเสร็จปี 2568

2. โครงการถนนที่บ้านบุ่งค้า ตอนที่ 2 อ.บุ่งค้า-อ.บ้านแพงตอนที่ 2 ระยะทาง 19 กม. งบประมาณในการก่อสร้าง 800 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2565 แล้วเสร็จปี 2568

3. โครงการขยายช่องทางจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร บริเวณ ต.หนองหิ้ง-อ.เหล่าหลวง ระยะทาง 43 กม. งบประมาณในการก่อสร้าง 1,600 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2566 แล้วเสร็จปี 2568

4. โครงขยายช่องทางจราจรจาก อ.พังโคน ตอนบ้านท่ากก-บ้านบึงสวรรค์ ระยะทาง 36 กม. งบประมาณในการก่อสร้าง 1,650 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2566 แล้วเสร็จปี 2568

5. โครงการขยายช่องทางจราจร จากห้วยก้านเหลือง-ดงบัง ระยะทาง 33 กม. งบประมาณในการก่อสร้าง 1,320 ล้านบาท เริ่มดำเนินการปี 2567 แล้วเสร็จปี 2569

5.1.2) ประเภททางถนนการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภททางถนนการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภททางถนนการขนส่งสินค้าทางถนนในพื้นที่จังหวัดหนองบึงกาฬไปยังจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย และจังหวัดหนองบัวลำภู มีทั้งทางหลวงหลัก ทางหลวงแผนดินสายรอง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอในลักษณะการกระจายพื้นที่ให้บริการทางหลวงออกสู่พื้นที่ย่อย แต่ไม่ได้เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายระยะทางยาว และทางหลวงชนบท โดยลักษณะของผิวจราจรของถนนที่ใช้ มี 2 ชนิด คือ ผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ผิวลาดยาง) (ร้อยละ 99) ผิวคอนกรีต (น้อยกว่าร้อยละ 1) (ข้อมูลสถิติสำนักบริหารบำรุงทาง, กันยายน 2561)

5.1.3) มาตรการทางกฎหมาย

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการกฎหมายทางการขนส่งสำหรับสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 (ฉบับปรับปรุงปี 2549) ในการควบคุมกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลและควบคุมการใช้รถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยครอบคลุมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ การบรรทุก การใช้ความเร็ว ข้อห้ามการเดินรถ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ ซึ่งผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้รับใบอนุญาตสำหรับตัวรถ และต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

5.2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน

5.2.1) ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดบึงกาฬ พบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ) และรถยนต์เกิน 7 คน ตามลำดับ

ตารางที่ 4-40 แสดงปริมาณจราจรจังหวัดบึงกาฬโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ประจำปี พ.ศ. 2562

ประเภทรถ	หมายเลขทางหลวง	ขาเข้า	ขาออก	รวม
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	212	3,423	3,587	7,010
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	212	1,791	1,820	3,611
รถโดยสารขนาดเล็ก	212	145	227	372
รถโดยสารขนาดกลาง	212	96	196	292
รถโดยสารขนาดใหญ่	212	90	104	194
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4ล้อ)	212	1,839	1,973	3,812
รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6ล้อ)	212	725	489	1,214
รถบรรทุกขนาด 3 เพลา(10ล้อ)	212	403	320	723
รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา	212	381	200	581
รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา	212	269	143	412

ที่มา : แขวงทางหลวงบึงกาฬ, 2564

5.2.2 น้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้า

จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักรถใช้ในการขนส่งสินค้าที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระวางน้ำหนักของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนของจังหวัดบึงกาฬโดยทั่วไปกำหนดให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมาย (ข้อ 1.3) และประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเพลาเกินกว่าที่กำหนด โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

5.3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น

จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ได้แก่ 5.3.1) สถานีขนส่งสินค้า 5.3.2) สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า 5.3.3) โรงพักสินค้า และ 5.3.4) สถานที่เก็บพักสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

โดยจังหวัดบึงกาฬสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งระบบอื่น ๆ เช่น ทางอากาศ (เครื่องบิน) ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางคมนาคมแนวเหนือ-ใต้, แนวตะวันออก-ตะวันตก พร้อมทั้งสอดคล้องกับจุดที่ตั้งของประเทศไทย ที่จะเป็นศูนย์กลางในภูมิภาค สำหรับพื้นที่จังหวัดบึงกาฬได้มีการดำเนินโครงการที่สำคัญดังนี้

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดบึงกาฬ มีแผนการใช้งบประในการก่อสร้างประมาณ 3,152 ล้านบาท ประกอบด้วย อาคารที่พักผู้โดยสารพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร ทางวิ่งขนาด 45×2,500 เมตร ลานจอดอากาศยาน อาคารประกอบต่างๆ และจะมีการก่อสร้างในพื้นที่เขตอำเภอโป่งเปือย และตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ ซึ่งอยู่ห่างจากหอนาฬิกาอำเภอเมืองบึงกาฬ ประมาณ 12 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากในเมืองไปถึงท่าอากาศยานประมาณ 15 นาที และพื้นที่ดังกล่าวยังอยู่ระหว่างทางเลี่ยงเมืองที่ตัดสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 ที่กำลังมีการดำเนินการก่อสร้างอยู่ ณ ขณะนี้ จึงเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งในขณะนี้โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดบึงกาฬอยู่ในช่วงการศึกษาความเป็นไปได้ ซึ่งหากโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดบึงกาฬเกิดขึ้นจริงในอนาคต คาดการณ์ว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ ในปี 2571 และจะมีผู้โดยสารขั้นต่ำที่ 47,900 คน, ขั้นกลางที่ 74,000 คน และขั้นสูงที่ 107,300 คน และจะเพิ่มขึ้นในปีถัด ๆ ไป

5.4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ 5.4.1) การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า 5.4.2) การบันทึกการติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า 5.4.3) การติดตามขบวนรถขนส่งสินค้า จากการเก็บข้อมูลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนนที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการสำคัญที่มีส่วนช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้กรมการขนส่งทางบกมีคำสั่งให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้น รถสองแถว, รถหมวด 4 และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) จำเป็นต้องติด GPS เพื่อติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ด้วยระบบ GPS Tracking ซึ่งสามารถติดตามการเดินรถและแสดงข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ การใช้ความเร็ว, เส้นทางที่ใช้, ระยะทาง, ตำแหน่งพิกัดของรถ, ชั่วโมงการขับรถ และเวลาหยุดพักได้แบบเรียลไทม์ ทำให้หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง และประชาชนสามารถติดตามและควบคุมพฤติกรรมการขับรถของผู้ที่ขับรถบรรทุกได้ อีกทั้งยังสามารถช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ด้วย มีสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุกระบุว่า ปัญหาของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมเรื่องการขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงเรื่องของระบบบริหารจัดการองค์กร อาทิ มีการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด, ให้พนักงานขับรถเกินเวลามาตรฐานความปลอดภัยส่งผลให้เกิดความเมื่อยล้า อ่อนเพลีย จนนำมาซึ่งความเสียหายต่างๆ โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง หรือติดตามรถโดยสารผ่านแอปพลิเคชัน DLT GPS ซึ่งสามารถตรวจสอบและแจ้งเตือนได้ทันทีเมื่อตรวจพบการกระทำผิดบางอย่าง (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

4.3 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานรายจังหวัดอุดรธานี

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดจังหวัดอุดรธานี คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม ด้านด้านการบริการ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพความโดดเด่นของจังหวัดอุดรธานี ดังต่อไปนี้

4.3.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดอุดรธานีในปี 2562 ณ ราคาประจำป มีมูลคา 113,887 ล่านบาท เพิ่มขึ้นจาก 111,641 ล้านบาท ในปที่ผานมา เทากับ 2,246 ลานบาท ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัว (GPP per capita) ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัว มีมูลคาเทากับ 90,269 บาทตอคนตอป เพิ่มขึ้นจาก 90,269 ล้านบาท ในปที่ผานมา เทากับ 2,070 ลานบาท

ตารางที่ 4-41 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2558	2559	2560	2561	2562
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	101,400	105,085	109,156	111,641	113,887
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)	79,337	82,560	85,963	88,199	90,269

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน, ปี2564

4.3.2 ด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลสถิติการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดอุดรธานี มีเนื้อที่ทั้งหมด 7,331,439 ไร่ โดยเนื้อที่ส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุดจำนวน 3,869,098 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.77 รองลงมา คือเนื้อที่ป่าไม้ จำนวน 707,169.28 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.65 และเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 2,755,172 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 37.58 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกใช้เป็นที่นาปลูกข้าวมากที่สุด 2,205,055 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 56.99 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ พืชไร่ และสวนไม้ผลไม้ยืนต้น คิดเป็นร้อยละ 19.51 และ 15.41 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-40

ตารางที่ 4-42 แสดงการใช้ที่ดิน จำแนกเป็นจังหวัด ปี พ.ศ. 2558 – 2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
อุดรธานี	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	7,331,439
	เนื้อที่ป่าไม้	707,169.28
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	3,869,098
	• นาข้าว	2,205,055
	• พืชไร่	754,704
	• สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	596,165
	• สวนผักและไม้ดอก	22,389
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทาการเกษตรอื่นๆ	290,785
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	2,755,172

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร , 2563

จังหวัดอุดรธานี มีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา โดย ข้าวนาปี มีพื้นที่ปลูก 1,932,381 ผลผลิต 667,337 ตัน ข้าวนาปรัง มีพื้นที่ปลูก 43,688 ผลผลิต 20,970 ตัน อ้อย พื้นที่ปลูก 748,540 ไร่ เฉลี่ย 7.43 ตัน./ไร่ มันสำปะหลัง พื้นที่ปลูก 251,527 ไร่ ผลผลิต 950,032 ตัน ยางพารา พื้นที่ปลูก 531,068 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ย 219 กก./ไร่ ตามลำดับ

มีสัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดอุดรธานี ได้แก่ โคเนื้อ โคนม กระบือ สุกร และเมื่อพิจารณาจะพบว่า โคเนื้อ จำนวน 85,294 ตัว โคนม จำนวน 7,047 ตัว กระบือ จำนวน 41,945 ตัว และสุกร จำนวน 185,155 ตัว

4.3.3 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนโรงงาน จำนวน 782 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 18,171 คน เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 26,529.43 ล้านบาท และเมื่อแยกเป็นประเภทอุตสาหกรรม มากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 108 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมอาหาร 85 แห่ง และผลิตภัณฑ์จากพืช 84 แห่ง

ตารางที่ 4-43 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมกลุ่มอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงาน (คน)
อุดรธานี	782	26,529.43	18,171

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดเพชรบูรณ์

4.3.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

1. การท่องเที่ยว

จังหวัดอุดรธานี เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการท่องเที่ยวทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ของประเทศไทย มีอารยะธรรมเก่าแก่แห่งหนึ่งของโลกนอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นอารยธรรมวัฒนธรรม ด้านการเกษตร และธรรมชาติ เช่น พิพิธภัณฑ์บ้านเชียงซึ่ง UNESCO ประกาศให้เป็นมรดกโลก, ภูพระบาท, ทะเลบัวแดง และรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยวตามห้างสรรพสินค้า มีบริษัทให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากและมีหัตถกรรมผ้าขิตที่มีชื่อเสียง จึงทำให้จังหวัดอุดรธานีในปี 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากที่สุดเป็นอันดับที่1 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จำนวน 4,019,924 คน โดยมีพาหนะที่ใช้สำหรับเดินทางหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่จะเลือกการเดินทางโดยใช้พาหนะส่วนบุคคล มีจำนวน 1,477,936 คน รองลงมาคือ เดินทางโดยรถประจำทาง จำนวน 546,663 คน เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน 511,420 และเดินทางโดยรถไฟจำนวน 223,599 คน ตามลำดับ

2. สาธารณสุข

จังหวัดอุดรธานีมีสถานบริการสาธารณสุขที่เป็นภาครัฐ ดังนี้ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล แบ่งระดับหน่วยบริการของรัฐตามแผนพัฒนาระบบบริการสุขภาพ (Service Plan แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้ 1.ระดับตติยภูมิ 2.ระดับทุติยภูมิ 3.ระดับปฐมภูมิ เมื่อพิจารณาจะพบว่า ระดับตติยภูมิ ประกอบด้วย (1) โรงพยาบาลศูนย์ (ระดับ A) ได้แก่ โรงพยาบาลอุดรธานี ขนาด 1,022 เตียง จำนวน 1 แห่ง (2) โรงพยาบาลทั่วไป (ระดับ M1) ได้แก่ โรงพยาบาลกุมภวาปี ขนาด 180 เตียง จำนวน 1 แห่ง

ระดับทุติยภูมิ ประกอบด้วย (1) โรงพยาบาลชุมชน (ระดับ M2) จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลหนองหาน (M2) ขนาด 110 เตียง โรงพยาบาลบ้านผือ (M2) ขนาด 90 เตียง (2) โรงพยาบาลชุมชน (ระดับ F1) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชบ้านดุง ขนาด 120 เตียง โรงพยาบาลเพ็ญ ขนาด 120 เตียง โรงพยาบาลน้ำโสม ขนาด 60 เตียง (3) โรงพยาบาลชุมชน (ระดับ F2) จำนวน 12 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลหนองวัวซอ ขนาด 60 เตียง โรงพยาบาลน้ำโสม ขนาด 60 เตียง โรงพยาบาลกุดจับ ขนาด 50 เตียง โรงพยาบาลวังสามหมอ ขนาด 40 เตียง โรงพยาบาลโนนสะอาด ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลศรีธาตุ ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลไชยวาน ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลทุ่งฝน ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลสร้างคอม ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลนายูง ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลหนองแสง ขนาด 30 เตียง โรงพยาบาลพิบูลย์รักษ์ ขนาด 30 เตียง (4) โรงพยาบาลชุมชน (ระดับ F3) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลห้วยเกิ้ง ขนาด 10 เตียง โรงพยาบาลประจักษ์ศิลปาคม ขนาด 10 เตียง และโรงพยาบาลกู่แก้ว ขนาด 10 เตียง

ระดับปฐมภูมิ ประกอบด้วย (1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ทั้งหมด 210 แห่ง (2) ศูนย์สุขภาพเขตเมืองสังกัดโรงพยาบาลอุดรธานี จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์สุขภาพชุมชนเมือง โรงพยาบาลอุดรธานี1 ศูนย์สุขภาพชุมชนเมือง โรงพยาบาลอุดรธานี 2 ศูนย์สุขภาพชุมชนวัดป่าโนนนิเวศน์ (3) ศูนย์บริการสาธารณสุข สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมการปกครองกระทรวงมหาดไทย ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลนครอุดรธานี ศูนย์บริการสาธารณสุขหนองสิม อ.เมืองอุดรธานี ศูนย์บริการสาธารณสุขเก่าจาน อ.เมืองอุดรธานี หน่วยบริการประจำศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาล 8 ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลหนองบัว ต.หนองบัว อ.เมือง ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองหนองสำโรง แห่งที่ 1 (หมู่ม่น) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองหนองสำโรง แห่งที่ 2 (วัดป่าบ้านถ่อน) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลตำบลกุดจับ อ.กุดจับ ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลตำบลหนองอ้อ-โนนหวาย อ.หนองวัวซอ และ รพ.สต.นาพู่ อบต.นาพู่ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี

4.3.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จังหวัดอุดรธานีอยู่ในภาคอีสาน สภาพทางสังคมก็จะเหมือนกับสังคมของชาวอีสานไปด้วย อาทิ วิถีการดำเนินชีวิตแบบชาวอีสาน การแต่งกาย การละเล่นพื้นบ้าน ฯลฯ ผู้ชาย ส่วนใหญ่นิยมสวมเสื้อแขนสั้นสีเข้มๆ ที่เราเรียกว่า “ม่อห่อม” สวมกางเกงสีเดียวกับเสื้อจรดเข่า นิยมใช้ผ้าคาดเอวด้วยผ้าขาวม้า ส่วนผู้หญิงการแต่งกายส่วนใหญ่นิยมสวมใส่ผ้าซิ่นแบบทอทั้งตัว สวมเสื้อคอเปิดเล่นสีสัน ห่มผ้าสไบเฉียง สวมเครื่องประดับตามข้อมือ ข้อเท้าและคอ จังหวัดอุดรธานีมีการใช้ภาษาในการพูดคุยสื่อสารกันคือภาษาไทยอีสานซึ่งภาษาลาวแบ่ง

ออกเป็น 6 สำเนียงใหญ่ๆ คือ 1.ภาษาลาวเวียงจันทน์ 2. ภาษาลาวเหนือ 3. ภาษาลาวตะวันออกเฉียงเหนือ 4. ภาษาลาวกลาง แยกออกเป็นสำเนียงถิ่น 2 สำเนียงใหญ่ คือ ภาษาลาวกลางถิ่นคำม่วน และ ภาษาลาวกลางถิ่นสุวรรณเขต5. ภาษาลาวใต้ 6. ภาษาลาวตะวันตก โดยประชากรในจังหวัดอุดรธานี สามารถจำแนกออกเป็นชนชาติต่าง ๆ ได้ 6 กลุ่มดังนี้ 1.กลุ่มไทพวน 2.กลุ่มภูไท 3.กลุ่มไทลาว 4.กลุ่มไทจัน-ไทญวน 5.กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน 6.กลุ่มคนไทย จากภาคกลาง

4.3.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดอุดรธานี มีเส้นทางคมนาคมทางบก สนามบินนานาชาติ และสถานีรถไฟ จังหวัดอุดรธานีมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิมิภาคลุ่มน้ำโขง ระยะห่างจากกรุงเทพมหานคร 546 กิโลเมตร ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) แยกเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข2 (ถนนมิตรภาพ) ที่สระบุรีบริเวณกิโลเมตรที่ 107 ผ่านนครราชสีมา ขอนแก่นถึงอุดรธานี อุดรธานีห่างจากหนองคายเพียง 54 กิโลเมตร เดินทางโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 2 มุ่งตรงไปยังสะพานมิตรภาพไทย ลาว ข้ามไปยังเมืองท่าเดื่อของลาว ซึ่งอยู่ห่างจากนครเวียงจันทร์ 20 กิโลเมตร อุดรธานีมีโครงสร้างพื้นฐานที่ครบวงจร สำหรับการเดินทางนิยมใช้รถส่วนตัวเป็นพาหนะหลักในการเดินทาง เนื่องจากภายในจังหวัดยังไม่มีระบบรถบริการสาธารณะที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทาง การเช่ารถที่เป็นมาตรฐาน รวมทั้งการเข้าถึงข้อมูลในสื่อออนไลน์ทำให้ติดต่อเช่ารถได้ง่าย

อากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีสนามบินสังกัดกรมท่าอากาศยาน ที่มีผู้โดยสารมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของภาคอีสานและเป็นอันดับ 2 ของประเทศรองจากท่าอากาศยานกระบี่ มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 7,052 คน หรือปีละกว่า 2,573,977 คน (ข้อมูล 31/ธ.ค./2560) จำนวนเที่ยวบิน 27 - 30 เที่ยวบิน หรือบินขึ้นลง 54 – 60 เที่ยวบิน/วัน มีเที่ยวบินเชื่อมโยงภูมิภาค ได้แก่ กรุงเทพ(ดอนเมือง,สุวรรณภูมิ) เชียงใหม่ กระบี่ หาดใหญ่ อู่ตะเภา และอุบลราชธานี มีเที่ยวบินนานาชาติ ฮานอย – อุดรธานี/อุดรธานี – ฮ่องกง จำนวนสายการบิน 5 สายการบิน ได้แก่ (1) สายการบินไทยสมายล์ อุดรธานี – สุวรรณภูมิ วันละ 4 เที่ยวบิน (2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย เส้นทางบิน ดอนเมือง(วันละ 6 เที่ยวบิน) เชียงใหม่(วันละ 3 เที่ยวบิน) อุบลราชธานี(วันละ 1 เที่ยวบิน) รวมวันละ 10 เที่ยวบิน (3) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ดอนเมือง (วันละ 4 เที่ยวบินทุกวัน) หาดใหญ่ (วันละ 1 เที่ยวบิน เฉพาะวันจันทร์ พุธ ศุกร์) ดอนเมือง (วันละ 9 เที่ยวบิน เฉพาะวันพุธ และอาทิตย์) (4) สายการบินนกแอร์ ดอนเมือง(วันละ 6 เที่ยวบิน) เชียงใหม่ (วันละ 3 เที่ยวบิน) และอุบลราชธานี (วันละ 1 เที่ยวบิน เฉพาะ พุธ ศุกร์ อาทิตย์) (5) สายการบิน เค ไมล์แอร์ ฮานอย – อุดรธานี / อุดรธานี – ฮ่องกง 1 เที่ยวบิน ยกเว้นศุกร์ และ อาทิตย์)

การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดอุดรธานี

1. การมีที่ตั้ง/ระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ที่ตั้งของจังหวัดอุดรธานี นับได้ว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางด้านความมั่นคงในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และในคาบสมุทรอินโดจีนมาตั้งแต่ในอดีต ดังจะเห็นได้จากการถูกใช้เป็นที่ตั้งฐานบัญชาการกองบัญชาการมณฑล

ลาวพวนของราชอาณาจักรสยามเพื่อป้องกันอาณาเขตจากทหารฝรั่งเศสในยุคของการล่าอาณานิคม ช่วงวิกฤตการณ์ รศ.112 ซึ่งเป็นที่มาของการตั้งเมืองและกองบัญชาการมณฑลลาวพวน เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2436

รวมถึงการที่กองทัพสหรัฐใช้เป็นจุดยุทธศาสตร์ตั้งฐานทัพทหารในการสู้รบในช่วงสงครามเวียดนาม ในระหว่างปี พ.ศ. 2507 -2519 ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ทั้งถนนมิตรภาพและทำอากาศยานของจังหวัดอุดรธานี จนนามาสู่ศักยภาพและความพร้อมด้านที่ตั้งและระบบคมนาคมขนส่งที่มีศักยภาพสูงของอีสานตอนบนในปัจจุบัน

ประกอบกับที่ตั้งของจังหวัดอุดรธานีอยู่ในแนวเส้นทางตามยุทธศาสตร์ One Belt One Road ของจีน และอยู่ในแนว (Corridor) ตามแผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ของรัฐบาลไทย ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างต่อจากสถานีจิระจังหวัดขอนแก่น ถึง จังหวัดหนองคาย ในราวปี 2562 และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2565 ซึ่งจะแล้วเสร็จพร้อมกันกับโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง คุณหมิง – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์ อีกด้วย

2.การมีศักยภาพในการก้าวสู่การเป็นเมืองผู้นาด้านการจัดประชุม สัมมนาและแสดงนิทรรศการ หรือเมืองไมซ์ (MICE CITY) ที่เชื่อมโยงสู่ประเทศ CLMV และอนุภูมิภาคลุ่มน้าโขง (GMS)

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดที่มีความพร้อมในการเป็นเมืองที่นักท่องเที่ยวกลุ่มไมซ์ ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ มีขีดความสามารถในการใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป ประมาณ 2-3 เท่า เนื่องจากเป็นเมืองที่มีปัจจัยความพร้อมด้านสิ่งอานวยความสะดวกด้านการจัดประชุมไมซ์ การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล (Incentive) การประชุมสัมมนา(Convention) และการจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการ (Exhibition) ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร สถานที่จัดกิจกรรมกลางแจ้ง (Outdoor) ความพร้อมของกลุ่มธุรกิจ นักแสดง ผู้รับ จัดงาน/กิจกรรมบันเทิง (Organizer) สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

การมีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวที่หลากหลาย ที่นักท่องเที่ยวสามารถเลือกและจัดโปรแกรมทัวร์ได้ตามความสนใจ อาทิ พิพิธภัณฑ์บ้านเชียง(หนองหาน) ทะเลบัวแดง(กุมภวาปี กู้แก้ว และประจักษ์ศิลปาคม) วัดป่าภูก้อน(นายูง) คาชะโนด(บ้านดุง) ภูฝอยลม(หนองแสง) วัดป่าบ้านตาด(เมือง) ภูพระบาท(บ้านผือ) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีแหล่งพักผ่อนหย่อนใจในเมือง อาทิ หนองประจักษ์ศิลปาคม และ City Tour ในเขตเมืองทั้งพิพิธภัณฑ์เมืองที่ทันสมัย พิพิธภัณฑ์ศูนย์วัฒนธรรมไทย – จีน ที่อยู่ในอันดับต้นๆ ของประเทศ พิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์โฮจิมินห์ เป็นต้น

ซึ่งทางจังหวัดก็ได้จัดทายุทธศาสตร์ขับเคลื่อนไมซ์ซิตี้จังหวัดอุดรธานีเป็นการเฉพาะ รวมทั้งให้การสนับสนุนภาคเอกชนและช่วยจัดทำข้อมูลเพื่อส่งเสริมการตลาดในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไมซ์ไปพร้อมกันด้วย อาทิ จัดทางหนังสือ Udon Focus 10 เพื่อสนับสนุนข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการที่สนใจและเลือกมาจังหวัดอุดรธานี เพื่อจัดกิจกรรมไมซ์

3.การเป็นเมืองต้นกำเนิดแหล่งอารยธรรม 5,000 ปี

ศักยภาพสำคัญอีกประการหนึ่งของจังหวัดอุดรธานี คือการเป็นต้นกำเนิดของแหล่งอารยธรรมของมนุษย์ตั้งแต่ยุคหินใหม่ เมื่อ 5,000 ปีที่แล้ว ซึ่งจากร่องรอยทางประวัติศาสตร์ได้สะท้อนให้เห็นถึงอารยธรรมของมนุษย์ในอดีต ตั้งแต่การอาศัยอยู่ร่วมกันเป็นชุมชน มีการทำเครื่องประดับ เครื่องแต่งกาย มีการทำการเกษตรและ เลี้ยงสัตว์ มีการค้าขายเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้กลายมาเป็นศักยภาพของจังหวัดอุดรธานีที่ได้เปรียบ รวมทั้งมีคุณค่าซึ่งถ่ายทอดผ่านศิลปะวัฒนธรรม อาหารการกิน การแสดง การทอผ้าและการแต่งกาย อย่างผ้าหมี่ขิดและผ้าทอมือต่างๆ

4.การเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าผ้าทอมือของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

จังหวัดอุดรธานี ได้ชื่อว่าเป็นจังหวัดที่มีตลาดจาหน่ายผ้าทอมือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย อยู่ที่ตลาดผ้าบ้านนาข่า ตาบลนาข่า อำเภอเมืองอุดรธานี และถือเป็นตลาดผ้าของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้ด้วย เนื่องจากผ้าที่จำหน่ายที่ตลาดผ้าบ้านนาขำ เป็นสินค้าที่มาจากกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงทุกประเทศทั้ง กัมพูชา จีน ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม

นอกจากนี้ยอดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดในจำนวน 4,030 ล้านบาท ในปี 2560 เป็นยอดจำหน่ายเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกายถึง 1,657 ล้านบาท หรือประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์ของยอดจำหน่ายทั้งหมด โดยมีกลุ่มผู้ผลิตผู้ประกอบการประเภทผ้าทอพื้นเมืองในจังหวัด จำนวนทั้งสิ้นกว่า 118 กลุ่ม ซึ่งจังหวัดอยู่ระหว่างการส่งเสริมการรวมกลุ่ม การยกระดับผลิตภัณฑ์ และการส่งเสริมด้านการตลาดให้แก่กลุ่มต่างๆ ดังกล่าวในจังหวัดอุดรธานีด้วย

5.การเป็นเมืองแห่งธรรมะ

จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนวัด 1,179 วัด มากเป็นอันดับ 3 ของประเทศไทย รองจากนครราชสีมาและอุบลราชธานี เป็นจังหวัดที่เป็นเส้นทางธรรมมะสายปฏิบัติกรรมฐานของ หลวงปู่มั่น ภูริทัตโต และปัจจุบันมีสถานที่ปฏิบัติธรรมและฝึกสมาธิเป็นจานวนมาก อาทิ วัดป่านาคาน้อย(นายูง) วัดนาหลวง(บ้านผือ) วัดป่าดอนหายโศก(หนองหาน) วันโนนทองอินทร์(กู่แก้ว) เป็นต้น

จุดแข็งของจังหวัดอุดรธานี

1. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจ เส้นทางยุทธศาสตร์ CLMV โดยมีเส้นทางคมนาคมเชื่อม ต่อกับจังหวัดหนองคาย ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว นครหลวงเวียงจันทน์(ห่างจาก สปป.ลาว ประมาณ 60 กิโลเมตร) ประชาชน สปป.ลาว เข้ามาซื้อสินค้าและรักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก และสามารถเชื่อมโยงไปถึงประเทศเวียดนาม จังหวัดอุดรธานียังมีเที่ยวบินขึ้น-ลง ทั้งในประเทศ ไม่น้อยกว่า 46 เที่ยวบิน ซึ่งมากที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งยังมีจานวนโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ส่งผลให้เศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานีขึ้นอยู่กับการค้า ซื้อมาขายไป อุตสาหกรรมการบริการและอุตสาหกรรมการผลิต ตามลำดับ

2. มีผลิตภัณฑ์ชุมชน(OTOP)หลากหลาย,มีงานผลิตด้วยมือ(Handmade) มี Cluster ผ้าเป็นอันดับ 1 ของประเทศ สร้างอาชีพและรายได้ให้กับชุมชนในระดับเมืองและท้องถิ่น มีห้างสรรพสินค้า(Modern Trade)

ขนาดใหญ่เป็นจำนวนมากทั้ง 4 มุมเมือง บาง Brand มีมากกว่า 1 แห่ง เช่น Global House, Makro, Lotus, บุญถาวร, VT แหนมเนือง, BigC, Donut, Home hub, ไทยวัสดุ,ฯลฯ โรงพยาบาลเอกชนที่มีมาตรฐานระดับสากล,มีโรงแรมขนาดใหญ่หลายแห่ง

3. มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นอารยธรรม วัฒนธรรม ด้านการเกษตร และธรรมชาติ เช่น พิพิธภัณฑ์บ้านเชียงซึ่ง UNESCO ประกาศให้เป็นมรดกโลก, ภูพระบาท, ทะเลบัวแดง และรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยวตามห้างสรรพสินค้า มีบริษัทให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

4. มีสถานที่สำคัญทางศาสนาและมีปูชะนียาจารย์ที่เป็นศูนย์รวมศรัทธาและค่านิยมในการนับถือศาสนาและการปฏิบัติศาสนกิจ จังหวัดมีนโยบายพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุภาพรวมจังหวัดอุดรธานีผู้สูงอายุตำบลสุขภาพดี (สสจ.) มีศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุที่ เข้มแข็ง มีชุมชนผู้สูงอายุที่เข้มแข็งทุกตำบล มีหมู่บ้านต้นแบบขับเคลื่อนเศรษฐกิจพอเพียงทั้ง 20 อำเภอ รวมทั้งมีการทำความร่วมมือการทำงาน MOU แผนพัฒนาฝีมืออาชีพในหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

5. มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น แร่โปแตส ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่นำมาใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตและนำมาใช้เป็นพลังงานทางเลือกในการผลิตไฟฟ้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งยังมีเครือข่ายความร่วมมือองค์กรชุมชนต้นแบบด้านป่าไม้ เช่น คณะกรรมการป่าชุมชนบ้านห้วยไร่บูรพา (ได้รับรางวัลป่าชุมชนดีเด่นระดับประเทศ) คณะกรรมการเครือข่ายป้องกันไฟป่าตำบลขอนยูง (ได้รับรางวัลลูกโลกสีเขียว) องค์กรชุมชนต้นแบบด้านการจัดการขยะ (เทศบาลตำบลหนองสำโรงนา Agenda 21 มาดำเนินการ)

สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)

สินค้า GI ของจังหวัดอุดรธานีได้แก่ เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะสินค้า

<u>เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง</u> (Ban Chiang Pottery) หมายถึง ภาชนะเครื่องปั้นดินเผาที่ผลิตในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ซึ่งมีรูปทรงการปั้นและเขียนลายเส้นโค้ง ลายเชือกทาบ ลายก้านขดกันหอย ลายรูป เรขาคณิต ลักษณะเดียวกับภาชนะเครื่องปั้นโบราณที่ขุดค้นพบในบริเวณดังกล่าว

ลักษณะของสินค้า

ลักษณะทางกายภาพ

- รูปทรง เป็นภาชนะรูปวงรี รูปวงกลม รูปทรงแบบไม่มีฐาน รูปทรงแบบมีฐาน รูปแจกัน รูปทรงตุ๊กตา รูปตะเกียง

- ลวดลาย เป็นลายเฉพาะที่โดดเด่นตามยุคสมัยที่ขุดค้นพบโบราณวัตถุของจริง ได้แก่ ลายเส้นโค้ง ลาย ก้านขดและกันหอย ลายรูปเรขาคณิต ลายดอกไม้ ลายรูปสัตว์ ลายเชือกควั่น ลายเชือกทาบ

- พื้นผิว มีทั้งเคลือบเงาและไม่เคลือบเงา

กระบวนการผลิต

การเตรียมดิน

(1) สับก้อนดินจากก้อนใหญ่ให้เป็นก้อนเล็ก

(2) ผสมหัวเชื้อดินเผากับทราย และหมักด้วยน้ำ ให้ดินอิ่มน้ำ

(3) นวดดินโดยการเหยียบย่ำ ให้ดินแตกและผสมกันจนเหนียว เพื่อใช้ในการปนหม้อ

การปั้นขึ้นรูป

(1) นำดินเหนียวที่ผ่านการหมักไว้แล้วมาปั้นเป็นก้อนขนาดต่างๆ เพื่อเตรียมการนั้น

(2) การปั้นแบบประยุกต์ สำหรับปั้นหม้อขนาดเล็ก โดยใช้อุปกรณ์และเครื่องจักร

(3) การปั้นแบบโบราณหรือแบบดั้งเดิม สำหรับปั้นหม้อขนาดใหญ่ โดยใช้แรงงานคนเป็นผู้นั้นและใช้อุปกรณ์ คือ หินดุ ในการตีปั้นขึ้นรูปเป็นรูปร่างและขนาดตามต้องการ

การเผา

(1) เตาที่ใช้เผา เป็นเตาที่ทำขึ้นเองจากดินเหนียว

(2) นำหม้อที่ปุ่นได้ จัดเรียงให้เป็นระเบียบจนเกือบเต็มเตาเผา

(3) ทำการเผา โดยใช้ไม้พื้นเป็นเชื้อเพลิง ความร้อนในการเผา ขึ้นอยู่กับความชำนาญของภูมิปัญญาท้องถิ่น

(4) ระยะเวลาในการเผา ประมาณ 1 วัน หรือ 24 ชั่วโมง

(5) นำหม้อที่เผาแล้วออกจากเตา พักไว้ประมาณ 1 วัน หรือ 24 ชั่วโมง

การเขียนลาย เขียนสี

(1) ผสมสีฝุ่นสีแดงกับน้ำ ในปริมาณที่เหมาะสม

(2) นำหม้อที่เผาแล้วมาทำการเขียนสี เป็นลวดลายต่างๆ

(3) เขียนลวดลาย โดยไม่มีการเขียนแบบร่างในภาชนะ ซึ่งจะต้องเขียนโดยอาศัยความชำนาญจากประสบการณ์ ที่พบเห็นมาจากภาชนะเครื่องปั้นดินเผาของจริง เช่น ลายเส้นโค้ง ลายก้านขดและกันหอย ลายรูปเลขาคณิต ลายดอกไม้ ลายรูปสัตว์

(4) ภายหลังจากเขียนลายแล้ว จะนำมาเคลือบเงาด้วยน้ำมันเคลือบ หรือถ้าไม่เคลือบน้ำมัน จะนำไปขัดให้เหมือน ของเก่าต้นแบบ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลาก ให้ประกอบด้วยคำว่า “ เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง ” และ/หรือ “ Ban Chiang Pottery”

เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า

เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน (Isan Indigenous Thai Silk Yarn) หมายถึง เส้นไหมดิบที่ผ่านการสาวด้วยมือ ผลิต จากตัวไหมพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงโดยใบหม่อนที่ปลูกขึ้นเองในพื้นที่ 20 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาค อีสาน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นสีเหลืองทอง มีความมันเลื่อม ความนุ่มนวล ความเหนียว และความสม่ำเสมอ สามารถนำมาทำเป็นเส้นยืนและเส้นพุ่งได้

ลักษณะของสินค้า

ประเภทและลักษณะทางกายภาพของเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นดังนี้

(1) เส้นไหมหลีบ หรือเส้นไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3 เป็นเส้นไหมที่ได้จากรังไหมชั้นนอก รวมทั้งปุยไหม ลักษณะเส้นไหมจะใหญ่มากและเนื้อหยาบ มีปุ่มปม ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน มีสีเข้มและสม่ำเสมอ

(2) เส้นไหมสาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2 เป็นเส้นไหมที่ได้จากการสาวควบกันทั้งปุยและเส้นใยส่วนนอกของรังไหมไปจนถึงเส้นใยส่วนใน ของรังไหมให้เสร็จในคราวเดียวกัน เส้นไหมไม่เรียบ ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน สีสม่ำเสมอ ลักษณะเส้นไหมที่สาวได้หยาบและเส้นใหญ่กว่าไหมหนึ่ง

(3) เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1 เป็นเส้นไหมที่ได้จากเปลือกรังไหมชั้นใน เส้นไหมที่ได้จะมีลักษณะเส้นเรียบ ขนาดและสีสม่ำเสมอ รวมสะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน นุ่มมือเมื่อสัมผัส เมื่อทอเป็นผืนผ้าแล้วเนื้อผ้าจะนุ่ม เรียบ มีความเลื่อมมันของ เส้นไหมในระดับดีมาก มีความนุ่มนวลดี เส้นไหมมีความเหนียว ระดับความสม่ำเสมอของเส้นไหมดี สีเส้นไหม เป็นสีเหลืองทอง

กระบวนการผลิต

(1) วัตถุดิบ : รังไหม

(1.1) กรณีปลูกหม่อนเลี้ยงไหม

1) พื้นที่ปลูกหม่อนเพื่อเลี้ยงไหมต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พันธุ์หม่อนเป็นพันธุ์พื้นบ้าน หรือพันธุ์ส่งเสริม แปลงหม่อนต้องปลอดสารพิษ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และมีการดูแลรักษาต้นหม่อนอย่างสม่ำเสมอ คุณภาพใบหม่อนต้องดีเหมาะสมในการเลี้ยงไหมในแต่ละวัย มีการเก็บรักษาใบหม่อนในที่มีการระบายอากาศดีและ ความชื้นที่เหมาะสม

2) รังไหมที่นำมาสาวต้องเลี้ยงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เป็นไหมที่ ฟักออกตลอดปี มีความทนทานต่อสภาพอากาศที่ร้อนและแห้งแล้งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น พันธุ์นางน้อย นางลาย นางหงอก นางงิ้ว นางเขียว ตุ่ย สำโรง นางเหลือง นางไหม แพงพวย กากี วนาสวรรค์ ทับทิมสยาม ไขง คอตั้ง สองพี่น้อง ลำปอ ปราสาทเบง และนางแก้ว เป็นต้น

3) การเลี้ยงไหมจะต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กระบวนการเลี้ยงไหมจนได้ รังไหม โรงเลี้ยงไหม และวัสดุอุปกรณ์ ต้องสะอาด และปลอดภัย มีการให้ใบหม่อนที่มีขนาด และอายุเหมาะสมแก่วัยไหม และมีการเลี้ยงอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

4) การเก็บรังไหม เมื่อไหมสุกเข้าทำรังแล้วต้องเก็บรังไหมออกจากจ่อ 3 - 5 วัน หากอากาศ ร้อนก็เก็บได้เร็วขึ้น อากาศหนาวเก็บรังช้าลง เพราะการพ่นเส้นใยของหนอนไหมจะช้าลงในช่วงอากาศหนาว

5) การคัดเลือกรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสีย เพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสี สม่ำเสมอ

(1.2) กรณีซื้อรังไหม

1) รังไหมต้องเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น และต้องเลี้ยง ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ตามกระบวนการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมข้อ (1.1)

2) รังไหมมีคุณภาพดี สะอาด

(2) การสาวไหม

การสาวไหมเป็นกระบวนการดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาว (เครื่องสาว) แบบพื้นบ้าน หรือพวงสาว (เครื่องสาว) ไหมแบบปรับปรุง (เด่นชัย 1) พันเกลียวเส้นไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะรองรับ ซึ่งมีกระบวนการ คือ

(2.1) เตรียมรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสียเพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสีเส้นไหมสม่ำเสมอ

(2.2) การต้มรังไหม ต้มน้ำให้เกือบเดือด หรือประมาณ 90 องศาเซลเซียสแล้วจึงนำรังไหมที่เตรียมไว้ใส่ใน หม้อต้มสาวประมาณ 80 - 100 รัง และรักษาระดับความร้อนของน้ำไว้ประมาณ 60 - 70 องศาเซลเซียส โดยน้ำต้มรังไหม ต้องเป็นน้ำสะอาด ไม่ขุ่น มีความเป็นกรด - ด่าง ปานกลาง (ประมาณ 6.5 - 7.5) ไม่ควรใช้น้ำจากบ่อ น้ำบาดาล น้ำประปา หรือน้ำฝนใหม่ๆ จะทำให้สาวไหมออกยาก

(2.3) ดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาวแบบพื้นบ้านหรือพวงสาวไหมแบบปรับปรุง พันเกลียวเส้น ไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะ โดยกระบวนการนี้จะเป็นการแยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นในดังนี้

- เส้นไหมหลีบ หรือไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3
- เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1

(2.4) ในกรณีการสาวไหมโดยไม่แยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นใน (สาวรวมกัน) จะได้เป็น เส้นไหม สาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2

(2.5) หลังจากสาวไหมเสร็จแล้ว นำเส้นไหมไปกรอหรือเหล่งแบบสาน (diamond cross) ตามมาตรฐาน เพื่อทำเข็ดไหม (ไจไหม)

(3) การเก็บรักษา

เก็บรักษาไว้ในที่สามารถป้องกันแมลงได้ และควรตรวจดูเส้นไหมทุกเดือน เพื่อให้อากาศถ่ายเทประจำ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลากประกอบด้วยคำว่า “เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน” และ/หรือ “Isan Indigenous Thai Silk Yarn” และแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- “ชื่อพันธุ์ไหม” และ/หรือ “กลุ่มพันธุ์ไหม”
- ประเภท น้ำหนักบรรจุ วัน เดือน ปี ที่ผลิต
- ชื่อ/กลุ่มผู้ผลิต สถานที่ผลิต

4.4. การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดอุดรธานี

4.4.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1.การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 57 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 55

นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 22 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระใคร จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองคาย (อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 25 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) จากอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานีผ่านอำเภอหนองวัวซอ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เดินทางเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดเลย โดยเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 216 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอหนองวัวซอ ทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 210 จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมืองหนองบัวลำภู หนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 192 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 51 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2 (ถนนพหลโยธิน) จากจังหวัดอุดรธานีเดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 233 และเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 212 ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระใคร อำเภอเมืองหนองคาย อำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด เดินทางต่อด้วยเส้นทางเดิมถนนพหลโยธินหมายเลข 212 เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ)

2.การขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

การขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารจะมีอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตั้งอยู่ที่ 224 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ต.หมากแข้ง อ.เมือง จ.อุดรธานี 41000 พื้นที่ท่าอากาศยานอุดรธานี 2,000 ไร่ ความยาวทางวิ่ง 45x3,048 เมตรลานจอดอากาศยาน 135x600 เมตร รองรับ B737 ได้ 11 ลำ รองรับผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชั่วโมง หรือ 3.46 ล้านคน/ปี อาคารที่พักผู้โดยสารมีพื้นที่ 19,200 ตารางเมตร จำนวนที่จอดรถยนต์ 665 คันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี อยู่ห่างจากตัวเมือง 1.469 กม.มีเที่ยวบินบินออก 8 เที่ยวบินต่อวันโดยเฉลี่ย มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยในท่าอากาศยานอุดรธานี โดยมีเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์เพื่อคอยให้คำแนะนำแก่ผู้โดยสาร มีเคาน์เตอร์ รปภ.ท่าอากาศยานอุดรธานีอยู่ด้านหน้าอาคาร A เพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารด้านหน้าอาคาร และมีเคาน์เตอร์ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเทียวอยู่บริเวณอาคาร A โดยจะมีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำเคาน์เตอร์คอยให้คำแนะนำช่วยเหลือนักท่องเที่ยว และยังมีตำรวจท่องเที่ยวผลัดเปลี่ยนกันมาคอยสอดส่องดูแลความเรียบร้อยภายในสนามบินอยู่เป็นประจำ พร้อมทั้งมีบริการรับส่งพัสดุท่าอากาศยานอุดรธานี

3.การขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสาร

การขนส่งทางรางศสำหรับผู้โดยสารจะมี สถานีรถไฟอุดรธานีตั้งอยู่ที่ในตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี อุดรธานี 41000 เป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพ 569 กม.

4.4.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

1.ประเภทรถสาธารณะทางถนนที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสาร

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดอุดรธานี มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 3 ประเภท (1) รถสองแถวสีแดง บรรจุผู้โดยสารได้ 12 คน (2) รถสามล้อเครื่องบรรจุผู้โดยสารได้ 2-3 คน (3) มอเตอร์ไซค์รับจ้างบรรจุผู้โดยสารได้ 1-2 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการทุก15-20 นาที ช่วงเวลา 06.00 – 17.00 มีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่างๆ ในตัวเมือง

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอจะมีรถตู้บริการ มีอยู่หลากหลายประเภท เช่น อุดรธานี – กุดจับ, อุดรธานี – หนองห่าน, อุดรธานี – หนองแสง, อุดรธานี - หนองวัวซอ เป็นต้น สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 12 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการทุก15-20 นาที ช่วงเวลา 06.00 – 17.00

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด จะมีรถทัวร์จากหลายบริษัท ได้แก่ นครชัยแอร์ ชาญทัวร์แอร์อุดร บุษราคัมทัวร์ สมบัติทัวร์ สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 30 - 32 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการทุก 30 นาที เวลาในช่วงต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของรถในสายนั้นๆ

รถยนต์โดยสารระหว่างประเทศ เป็นรถมาตรฐาน 4 ก (รถ VIP 2 ชั้น 32 ที่นั่ง)รถบริการไป สปป.ลาว มีหลายบริษัททีให้บริการ ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการวันละ 1 เที่ยว เที่ยวไป เวลา 20.00 น. เที่ยวกลับ เวลา 18.00 น.

2.ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศ (International) ประกอบด้วย 1. การบินลาว (Lao Airlines) 2. ไทเกอร์แอร์เวย์ (Tiger Airways) 3. บิสิเนสแอร์ (Business Air)นอกจากนั้นท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ (Domestic) ประกอบด้วย 1. ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) 2. ไทยไลอ้อนแอร์ (Thai Lion Air) 3. นกแอร์ (Nok Air) 4. ไทยเวียดเจ็ต (Thai VietJet) 5. ไทยสมายล์ (Thai Smile

3.ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางราง

จังหวัดอุดรธานี มีขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีอุดรธานี ที่มาจากเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปอุดรธานี ประมาณ 569 กิโลเมตร ตามเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รถไฟที่เร็วที่สุดคือรถไฟ หมายเลขขบวน 75 ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง 47 นาที ขณะที่รถไฟหมายเลขขบวน 77 ใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง 55

นาทีและรถไฟหมายเลขขบวน 25 ใช้เวลานานที่สุดโดยมีระยะเวลาโดยประมาณประมาณ 9 ชั่วโมง 53 นาที อย่างไรก็ตามรถไฟหมายเลขขบวน 25 เป็นรถไฟนอนและคาดว่าจะถึง อุดรธานี เวลา 5.53 น. (เช้า) ในวันถัดไป มีความสะดวกสบายสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางด้วย รถไฟนอน ซึ่งเป็นตัวเลือกที่นิยมมากที่สุดในหมู่ผู้โดยสารที่เดินทางจาก กรุงเทพฯ ไปยังอุดรธานี

4.4.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

1.การขนส่งทางถนนสำหรับสำหรับสินค้าทางถนนจังหวัดอุดรธานี

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 57 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 55 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 22 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานีผ่านอำเภอเพ็ญ อำเภอสระไคร จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข1 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองคาย (อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 25 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) จากอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานีผ่าน อำเภอหนองวัวซอ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เดินทางเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดเลย โดยเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 216 จากอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ผ่าน อำเภอหนองวัวซอ ทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 210 จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมืองหนองบัวลำภู หนองคาย จังหวัดหนองบัวลำภู)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 192 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 51 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2 (ถนนพหลโยธิน) จากจังหวัดอุดรธานีเดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 233 และเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 212 ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอสระไคร อำเภอเมืองหนองคาย อำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด เดินทางต่อด้วยเส้นทางเดิมถนนพหลโยธินหมายเลข 212 เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ)

4.4.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

1.ประเภทรถสาธารณะทางถนนสำหรับการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าในจังหวัดอุดรธานี พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดอุดรธานี จะมีประเภทรถ 10 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน 3) รถโดยสารขนาดเล็ก

4) รถโดยสารขนาดกลาง 5) รถโดยสารขนาดใหญ่ 6) รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) 7) รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) 8) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) 9) รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา 10) รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา แต่จะพบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คนตามลำดับ

4.5 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดหนองคาย

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดหนองคาย คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านสาธารณสุข และด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพความโดดเด่นของจังหวัดหนองคาย ดังต่อไปนี้

4.5.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดหนองคาย ณ ราคาประจำปพ.ศ. 2562 มีมูลคา 41,515 ลานบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 39,573 ล่านบาท ในปที่ผานมา ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัว (GPP per capita) ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัวประจำปพ.ศ. 2562 มีมูลคาเทากับ 91,068 บาทตอคนตอป เพิ่มขึ้นจาก 86,719 บาท ในปที่ผานมา หรือขยายตัวร้อยละ 3.23

ตารางที่ 4-44 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2561 (หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2558	2559	2560	2561	2562
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	36,329	38,712	39,804	39,573	41,515
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)	79,471	84,734	87,175	86,719	91,068

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน, ปี2564

1.การค้าชายแดน

จังหวัดหนองคาย เป็น 1 ใน 30 จังหวัดของประเทศไทยที่มีพื้นที่ติดชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีพื้นที่ชายแดนตามลำน้ำโขงติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นระยะทาง 210.6 กิโลเมตร มีที่ตั้งอยู่ตรงกันข้ามกับนครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นจังหวัดเดียวของประเทศไทยที่มีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้กับเมืองหลวงของประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด ประมาณ 25 กิโลเมตร มีด่านถาวรและจุดผ่อนปรนที่ใช้เป็นเส้นทางในการติดต่อทำมาค้าขาย ไปมาหาสู่ระหว่างสองประเทศ ประกอบด้วย จุดผ่านแดนถาวรและจุดตรวจ จำนวน 3 แห่งได้แก่ 1.ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

แห่งที่ 1 บ้านเหล่าจอมมณี อำเภอเมืองหนองคายกับบ้านดงพูสี เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ 2. ด่านตรวจคนเข้าเมืองท่าเสด็จ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย 3.จุดตรวจสถานีรถไฟหนองคาย ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย และจุดผ่อนปรน จำนวน 4 จุด คือ 1. จุดผ่อนปรนอำเภอสังคมกับเมืองสังทอง นครหลวงเวียงจันทน์ตั้งอยู่ที่บ้านม่วง 2. จุดผ่อนปรนอำเภอศรีเชียงใหม่กับเมืองสีโคดตะบอง นครหลวงเวียงจันทน์ ตั้งอยู่ที่บ้านหม้อ ตำบลบ้านหม้อ 3.จุดผ่อนปรนอำเภอโพนพิสัยกับเมืองปากงึม นครหลวงเวียงจันทน์ตั้งอยู่ที่บ้านจุมพล หมู่ที่ 1 ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัย 4.จุดผ่อนปรนอำเภอรัตนวาปีกับเมืองท่าพะบาด แขวงบอลิคำไซ ตั้งอยู่ที่ บ้านเปงจาน หมู่ที่ 8 ตำบลโพนแพง อำเภอรัตนวาปี กับ บ้านทวย เมืองท่าพะบาด แขวงบอลิคำ

4.5.2 ด้านการเกษตร

ประชากรจังหวัดหนองคาย โดยส่วนมากจะประกอบอาชีพทางการเกษตร เช่น ทำนา ทำสวน ทำไร่ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการเกษตร คิดเป็นร้อยละ 57.29 ของพื้นที่จังหวัด หรือ 2,625,441 ไร่ มีเนื้อที่ทั้งหมด 1,892,050 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด จำนวน 1,133,000 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 59.88 รองลงมา คือ เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตรจำนวน 613,631 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 32.43 และเนื้อที่ป่าไม้จำนวน 145,418.92 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.69 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ ที่นา คิดเป็นร้อยละ 53.53 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น และพืชไร่ คิดเป็นร้อยละ 30.43 และ 2.87 ตามลำดับ

พืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย ได้แก่ ข้าวนาปี มันสำปะหลัง มะเขือเทศโรงงาน สับปะรด ยางพารา และอ้อยโรงงาน โดยเมื่อพิจารณา พบว่า ข้าวนาปี มีพื้นที่ปลูก 565,535 ผลผลิต 185,231 ตันมันสำปะหลังมีพื้นที่ปลูก 12,947 ผลผลิต 42,509 ตัน มะเขือเทศโรงงานมีพื้นที่ปลูก 3,699 ผลผลิต 15,686 ตัน สับปะรดมีพื้นที่ปลูก 3,996 ผลผลิต 17,050 ตัน ยางพารามีพื้นที่ปลูก 565,535 ผลผลิต 185,231 ตัน และอ้อยโรงงานมีพื้นที่ปลูก 71,728 ผลผลิต 565,039 ตัน ตามลำดับ

สัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย ได้แก่ โคเนื้อ โคนม กระบือ สุกร และเมื่อพิจารณาจะพบว่า โคเนื้อ จำนวน 28,818 ตัว โคนม จำนวน 6 ตัว กระบือ จำนวน 9,645 ตัว และสุกร จำนวน 74,200 ตัว ตามลำดับ

ตารางที่ 4-45 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดหนองคาย ในปี พ.ศ.2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
หนองคาย	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	1,892,050
	เนื้อที่ป่าไม้	145,418.92
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	1,133,000
	• นาข้าว	606,526
	• พืชไร่	32,475

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
	● สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	344,785
	● สวนผักและไม้ดอก	3,736
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทาการเกษตรอื่นๆ	145,478
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	613,631

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.5.3 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดหนองคาย มีโรงงานจำนวน 620 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 213,820 คน เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 1,506 ล้านบาท และมีประเภทของอุตสาหกรรมออกเป็น 3 ประเภทดังนี้ 1) โรงสีข้าว 2) แป้ง 3)ผลิตภัณฑ์ไม้ ซึ่งด้านโรงสีข้าวมีจำนวน 518 แห่ง อุตสาหกรรมแป้ง 43 แห่ง ผลิตภัณฑ์ไม้ 39 แห่ง

ตารางที่ 4-46 แสดงสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงาน (คน)
หนองคาย	620	1,506	213,820

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.5.4 ด้านการท่องเที่ยว

1. การท่องเที่ยว

จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดชายแดนริมฝั่งแม่น้ำโขงที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่ง เพราะเป็นประตูสู่เมืองเวียงจันทน์ เมืองหลวงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นที่ตั้งของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งแรก ที่เชื่อมโยงประเทศไทย-ลาวเข้าด้วยกัน ทำให้จังหวัดหนองคายกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญเมืองหนึ่ง โดยเฉพาะเป็นจุดชมบั้งไฟพญานาคในวันออกพรรษาที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลกและมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ นิเวศน์ แหล่งท่องเที่ยวทางศาสนา แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ประเพณี จึงทำให้ในปี พ.ศ.2562 จังหวัดหนองคายมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 2,787,870 คน หนองคาย มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 5,676 ล้านบาท

2. ด้านสาธารณสุข

จังหวัดหนองคายมีสถานบริการสาธารณสุขภาครัฐ และภาคเอกชน ที่ให้บริการและดูแลสุขภาพของประชาชน ประกอบด้วย (1) สถานบริการสาธารณสุขภาครัฐ สังกัดกระทรวงสาธารณสุข ได้แก่ โรงพยาบาลทั่วไป ขนาด 349 เตียง 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน ขนาด 150 เตียง 1 แห่ง ขนาด 60 เตียง 1 แห่ง

ขนาด 30 เตียง 3 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ๗๔ แห่ง (2) สถานบริการสาธารณสุขภาคเอกชน ประกอบด้วย โรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง ได้แก่ 1. โรงพยาบาลรวมแพทย์ ขนาด 50 เตียง 2. โรงพยาบาลหนองคาย-วัฒนา ขนาด 100 เตียง 3. โรงพยาบาลพิสัยเวช ขนาด 50 เตียง

4.5.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

ชุมชนและชาติพันธุ์ในจังหวัดหนองคาย ปัจจุบันกลุ่มคนที่อพยพมาอยู่ในเขตจังหวัดหนองคาย ได้มีการปรับตัวและปรับเปลี่ยนเอกลักษณ์เฉพาะตัวให้กลมกลืนกับชาวพื้นเมืองที่ตั้งถิ่นฐานอยู่เดิมจนแทบไม่เห็นความแตกต่าง ทั้งการแต่งกาย ที่อยู่อาศัย ประเพณีต่างๆ จะสังเกตได้เฉพาะสำเนียงของภาษาพูดที่ยังคงเหลือเค้าให้ทราบว่า เดิมเป็นชนเผ่าไหน ซึ่งพอจำแนกได้ดังนี้ กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ กลุ่มคนเวียดนาม

ถึงแม้จะมีความหลากหลายทางชาติพันธุ์ แต่เอกลักษณ์ที่โดดเด่นและสำคัญของชาวจังหวัดหนองคายมีร่วมกัน คือ การมีวิถีชีวิตแบบเรียบง่ายเป็นรูปแบบเฉพาะของคนหนองคายภายใต้วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีที่สวยงาม ไม่มีการทะเลาะเบาะแว้งที่รุนแรงในหมู่ประชาชน โดยขนบธรรมเนียม ประเพณี และวัฒนธรรมที่สืบทอดกันมายาวนานและมีความสำคัญของจังหวัดหนองคายที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศชื่นชอบและนิยมเข้ามาเยี่ยมเยือนเป็นประจำทุกปี คือ งานนมัสการหลวงพ่อพระเจ้าองค์ตื้อ งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อ งานวันสงกรานต์ งานแข่งเรือ งานแห่ปราสาทผึ้ง งานวันออกพรรษา บั้งไฟพญานาค

4.5.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานจังหวัดหนองคาย จะพบว่า ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดหนองคายมีเส้นทางคมนาคมทางบก สถานีรถไฟ และมีการขนส่งทางน้ำ แต่จังหวัดหนองคายไม่มีท่าอากาศยาน โดยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้กับตัวจังหวัดหนองคายที่สุด ห่างจากตัวจังหวัดหนองคายเป็นระยะทาง 51 กิโลเมตร โดยถ้าใช้พาหนะส่วนบุคคลจากกรุงเทพมหานครมายังจังหวัดหนองคาย ใช้ถนนพหลโยธินจนถึงจังหวัดสระบุรี บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 107 แล้วแยกขวาเข้าถนนมิตรภาพผ่านจังหวัดนครราชสีมา} จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดอุดรธานี จนไปถึงจังหวัดหนองคาย

รถโดยสารประจำทาง มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีบริการรถโดยสารประจำทางทั้งรถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ ทั้งรถที่มาจากกรุงเทพฯ และจากหนองคายไปยังจังหวัดต่างๆ ผู้ให้บริการรถโดยสารที่สำคัญ อาทิ ชาญทัวร์, แอร์อุดร, เชิดชัยทัวร์, 407 พัฒนา, บุษราคัมทัวร์, รุ่งประเสริฐทัวร์, ชัยภูมิจงเจริญขนส่ง และนครชัยแอร์ นอกจากนี้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ยังให้บริการรถโดยสารระหว่างประเทศอยู่สองเส้นทาง ดังนี้ สายที่ 1 หนองคาย – เวียงจันทน์ และสายที่ 9 อุดรธานี – หนองคาย – วังเวียง ในปัจจุบันจังหวัดหนองคายมีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 2 แห่ง ได้แก่ 1. สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเมืองหนองคาย ตั้งอยู่ที่ถนนประจักษ์ศิลปาคม ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย 2.สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลตำบลโพนพิสัย ตั้งอยู่ที่ถนนภิรมยาราม ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัยการขนส่งในตัวจังหวัดหนองคาย ประกอบไปด้วย

รถสองแถวกับรถสามล้อเครื่อง (รถเหมา) ซึ่งคิดค่าโดยสารตามระยะทาง และแท็กซี่ ซึ่งคิดค่าโดยสารตามระยะทางบนมิเตอร์

ทางราง มีรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ มายังสถานีรถไฟหนองคายทุกวัน โดยขบวนรถไฟที่มีศักย์สูงที่สุดคือรถด่วนพิเศษอีสานมรรคา ซึ่งเป็นรถไฟกลางคืนที่ให้บริการมาตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2559

การขนส่งทางน้ำ จะเห็นว่าจังหวัดหนองคายมีพื้นที่ติดชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีพื้นที่ชายแดนตามลำน้ำโขงติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จึงมีด่านศุลการกรหนองคาย ที่นำเข้าและส่งออกสินค้า โดย ในปีพ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด โดยด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่าส่งออกสูงสุด 53,221.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.27 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดหนองคาย

จังหวัดหนองคาย ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและมีสิ่งอำนวยความสะดวกในแง่ของการประกอบธุรกิจการค้าและบริการสูงมาก มีศักยภาพในการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านด้วยสะพานมิตรภาพไทย–ลาว และการขนส่งระบบราง ซึ่งอยู่ในแผนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบกับความพร้อมของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งเศรษฐกิจกาลังเติบโตสูง ทำให้หนองคายเป็นประตูเชื่อมและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคตอย่างแท้จริง นอกจากนี้ การตื่นตัวของผู้ประกอบการและธุรกิจในพื้นที่ พร้อมทั้งความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้หนองคาย มีโอกาสทางเศรษฐกิจมากขึ้นในอนาคต ในแง่ของการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการ จังหวัดหนองคายจะต้องเชื่อมกับเขตอุตสาหกรรมของประเทศเพื่อนบ้านให้ได้ เพื่อสนับสนุนการเติบโตซึ่งกันและกัน

จุดแข็งของจังหวัดหนองคาย

1.จังหวัดหนองคาย เป็นเมืองคู่แฝดของนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มีระยะทางห่างจากอำเภอเมืองหนองคายประมาณ 24 กิโลเมตร โดยมีสะพานมิตรภาพไทย -ลาว เป็นเส้นทางเชื่อม มีด่านศุลกากรหนองคาย ด่านตรวจคนเข้าเมืองหนองคาย เป็นด่านถาวรที่อำเภอเมืองหนองคาย ทาให้เป็นประตูการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว ซึ่งจะสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าเพื่อการส่งออกหรือการกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

2.มีพื้นที่อาณาเขตของจังหวัดทอดยาวตามลำน้ำโขงเป็นระยะทางประมาณ 210.60 กิโลเมตร รวมทั้งมีปริมาณน้าจากแม่น้ำโขงเพียงพอในการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจและยังเหมาะสมในการทาการประมง ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นศูนย์วิจัยศึกษาและรวบรวมพันธุ์ปลาน้ำจืดของกลุ่มจังหวัด

3.มีสถาบันการศึกษาทุกระดับ สามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางขยายโอกาสทางการศึกษาของประชาชนในเขตจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

4.มีปรากฏการณ์ธรรมชาติบั้งไฟพญานาค (ขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11) เช่น อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอท่าบ่อ อำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี ซึ่งเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั่วโลกตามลำน้ำโขง ทำให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี ตลอดจนการสร้างมูลค่าให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

5.มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ประเพณี วัฒนธรรม และศาสนาที่สำคัญ เช่น วังน้ำมอก บั้งไฟพญานาค วัดหลวงพ่อพระใส วัดศรีชมพูองค์ตื้อ วัดอรัญบรรพต วัดหินหมากเป้ง แหล่งโบราณคดีโคกคอน อำเภอท่าบ่อ และมีเกจิอาจารย์ชื่อดัง คือ หลวงปู่เทศก์ และหลวงปู่เหรียญ เป็นต้น

สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)

สินค้า GI ของจังหวัดหนองคายได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า

<u>เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน</u> (Isan Indigenous Thai Silk Yarn) หมายถึง เส้นไหมดิบที่ผ่านการสาวด้วยมือ ผลิต จากตัวไหมพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงโดยใบหม่อนที่ปลูกขึ้นเองในพื้นที่ 20 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาค อีสาน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นสีเหลืองทอง มีความมันเลื่อม ความนุ่มนวล ความเหนียว และความสม่ำเสมอ สามารถนำมาทำเป็นเส้นยืนและเส้นพุ่งได้

ลักษณะของสินค้า

ลักษณะทางกายภาพ

(1) เส้นไหมหลีบ หรือเส้นไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3 เป็นเส้นไหมที่ได้จากรังไหมชั้นนอก รวมทั้งปุยไหม ลักษณะเส้นไหมจะใหญ่มากและเนื้อหยาบ มีปุ่มปม ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน มีสีเข้มและสม่ำเสมอ

(2) เส้นไหมสาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2 เป็นเส้นไหมที่ได้จากการสาวควบกันทั้งปุยและเส้นใยส่วนนอกของรังไหมไปจนถึงเส้นใยส่วนใน ของรังไหมให้เสร็จในคราวเดียวกัน เส้นไหมไม่เรียบ ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน สีสม่ำเสมอ ลักษณะเส้นไหมที่สาวได้หยาบและเส้นใหญ่กว่าไหมหนึ่ง

(3) เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1 เป็นเส้นไหมที่ได้จากเปลือกรังไหมชั้นใน เส้นไหมที่ได้จะมีลักษณะเส้นเรียบ ขนาดและสีสม่ำเสมอ รวมสะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน นุ่มมือเมื่อสัมผัส เมื่อทอเป็นผืนผ้าแล้วเนื้อผ้าจะนุ่ม เรียบ มีความเลื่อมมันของ เส้นไหมในระดับดีมาก มีความนุ่มนวลดี เส้นไหมมีความเหนียว ระดับความสม่ำเสมอของเส้นไหมดี สีเส้นไหม เป็นสีเหลืองทอง

กระบวนการผลิต

(1) วัตถุดิบ : รังไหม

(1.1) กรณีปลูกหม่อนเลี้ยงไหม

1) พื้นที่ปลูกหม่อนเพื่อเลี้ยงไหมต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พันธุ์หม่อนเป็นพันธุ์พื้นบ้าน หรือพันธุ์ส่งเสริม แปลงหม่อนต้องปลอดสารพิษ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และมีการดูแล

รักษาต้นหม่อนอย่างสม่ำเสมอ คุณภาพใบหม่อนต้องดีเหมาะสมในการเลี้ยงไหมในแต่ละวัย มีการเก็บรักษาใบหม่อนในที่มีการระบายอากาศดีและ ความชื้นที่เหมาะสม

2) รังไหมที่นำมาสาวต้องเลี้ยงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เป็นไหมที่ ฟักออกตลอดปี มีความทนทานต่อสภาพอากาศที่ร้อนและแห้งแล้งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น พันธุ์นางน้อย นางลาย นางหงอก นางงิ้ว นางเขียว ตุ่ย สำโรง นางเหลือง นางไหม แพงพวย กากี วนาสวรรค์ ทับทิมสยาม ไขง คอตั้ง สองพี่น้อง ลำปอ ปราสาทเบง และนางแก้ว เป็นต้น

3) การเลี้ยงไหมจะต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กระบวนการเลี้ยงไหมจนได้ รังไหม โรงเลี้ยงไหม และวัสดุอุปกรณ์ ต้องสะอาด และปลอดภัย มีการให้ใบหม่อนที่มีขนาด และอายุเหมาะสมแก่วัยไหม และมีการเลี้ยงอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

4) การเก็บรังไหม เมื่อไหมสุกเข้าทำรังแล้วต้องเก็บรังไหมออกจากจ่อ 3 - 5 วัน หากอากาศ ร้อนก็เก็บได้เร็วขึ้น อากาศหนาวเก็บรังช้าลง เพราะการพ่นเส้นใยของหนอนไหมจะช้าลงในช่วงอากาศหนาว

5) การคัดเลือกรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสีย เพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสี สม่ำเสมอ

(1.2) กรณีซื้อรังไหม

1) รังไหมต้องเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น และต้องเลี้ยง ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ตามกระบวนการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมข้อ (1.1)

2) รังไหมมีคุณภาพดี สะอาด

(2) การสาวไหม

การสาวไหมเป็นกระบวนการดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาว (เครื่องสาว) แบบพื้นบ้าน หรือพวงสาว (เครื่องสาว) ไหมแบบปรับปรุง (เด่นชัย 1) พันเกลียวเส้นไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะรองรับ ซึ่งมีกระบวนการ คือ

(2.1) เตรียมรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสียเพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสีเส้นไหมสม่ำเสมอ

(2.2) การต้มรังไหม ต้มน้ำให้เกือบเดือด หรือประมาณ 90 องศาเซลเซียสแล้วจึงนำรังไหมที่เตรียมไว้ใส่ใน หม้อต้มสาวประมาณ 80 - 100 รัง และรักษาระดับความร้อนของน้ำไว้ประมาณ 60 - 70 องศาเซลเซียส โดยน้ำต้มรังไหม ต้องเป็นน้ำสะอาด ไม่ขุ่น มีความเป็นกรด - ด่าง ปานกลาง (ประมาณ 6.5 - 7.5) ไม่ควรใช้น้ำจากบ่อ น้ำบาดาล น้ำประปา หรือน้ำฝนใหม่ๆ จะทำให้สาวไหมออกยาก

(2.3) ดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาวแบบพื้นบ้านหรือพวงสาวไหมแบบปรับปรุง พันเกลียวเส้น ไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะ โดยกระบวนการนี้จะเป็นการแยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นในดังนี้

- เส้นไหมหลีบ หรือไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3
- เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1

(2.4) ในกรณีการสาวไหมโดยไม่แยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นใน (สาวรวมกัน) จะได้เป็น เส้นไหม สาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2

(2.5) หลังจากสาวไหมเสร็จแล้ว นำเส้นไหมไปกรอหรือเหล่งแบบสาน (diamond cross) ตามมาตรฐาน เพื่อทำเข็ดไหม (ไจไหม)

(3) การเก็บรักษา

เก็บรักษาไว้ในที่สามารถป้องกันแมลงได้ และควรตรวจดูเส้นไหมทุกเดือน เพื่อให้อากาศถ่ายเทประจำ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลากประกอบด้วยคำว่า “เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน” และ/หรือ “Isan Indigenous Thai Silk Yarn” และแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- “ชื่อพันธุ์ไหม” และ/หรือ “กลุ่มพันธุ์ไหม”
- ประเภท น้ำหนักบรรจุ วัน เดือน ปี ที่ผลิต
- ชื่อ/กลุ่มผู้ผลิต สถานที่ผลิต

4.6 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดหนองคาย

4.6.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1.การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 60 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 57 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอสระใคร อำเภอเพ็ญ จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองอุดรธานี เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี (อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 187 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 21 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 211 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอท่าบ่อ อำเภอบ้านผือ อำเภอ สุวรรณคูหา อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองเลย เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดเลย (อำเภอเมือง จังหวัดเลย)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 102 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 33 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนมิตรภาพหมายเลข 2 และเข้าสู่ถนนหมายเลข 210 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอหนองวัวซอ เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองหนองบัวลำภู เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 146 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 7นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 212 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอ

รัตนวาปี อำเภอปากคาด แล้วตรงไปใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองบึงกาฬ เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ)

2.การขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

ผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบิน จะต้องไปลงที่สนามบินจังหวัดอุดรธานี จากนั้นต่อรถเข้าจังหวัดหนองคาย อีก 51 กิโลเมตร

3.การขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสาร

สถานีรถไฟหนองคาย ตั้งอยู่ที่บ้านดอนแดงใต้ หมู่4 ตำบลมีชัยอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย รหัสไปรษณีย์ 43000 ทางเหนือของสถานี มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่1 ที่เป็นชายแดนประเทศไทยกับประเทศลาว มีความยาว 1,170 เมตร เป็นสถานีรถไฟแห่งเดียวในจังหวัดหนองคายที่ระดับสถานีรถไฟ เป็นระดับ 1 มีจำนวนย่านทางรถไฟ 4 ทาง เป็นทางหลัก 1 ทาง ทางหลีก 3 ทาง ในทางหลีกมีทางตัน 2 ทาง ทางติดชานชาลา 2 ทาง ซึ่งสถานนีรถไฟหนองคายอยู่ห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นระยะทาง 621.10กิโลเมตร

4.6.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

1.ประเภทรถสาธารณะทางถนนที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสาร

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดอุดรธานี มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 3 ประเภท (1) รถสองแถวสีแดง บรรจุผู้โดยสารได้ 12 คน (2) รถสามล้อเครื่องบรรจุผู้โดยสารได้ 2-3 คน (3) มอเตอร์ไซค์รับจ้างบรรจุผู้โดยสารได้ 1-2 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการทุก15-20 นาที ช่วงเวลา 06.00 – 17.00 มีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่างๆ ในตัวเมือง

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอจะมีรถตู้บริการ และรถสองแถว มีอยู่หลากหลายประเภท เช่น หนองคาย – สระใคร, หนองคาย - โซ่พิสัย, หนองคาย - ท่าบ่อ, หนองคาย – ท่าบ่อ เป็นต้น สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 12 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการเป็นรถที่รับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งเดินทางส่งต่างจังหวัด และจะส่งผู้โดยสารตามจุดในอำเภอต่างๆ

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด จะมีรถทัวร์จากหลายบริษัท ได้แก่ นครชัยแอร์ ชาญทัวร์ แอร์อุดร บุษราคัมทัวร์ สมบัติทัวร์ สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 30 - 32 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการทุก 30 นาที เวลาในช่วงต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของรถในสายนั้นๆ

รถยนต์โดยสารระหว่างประเทศ เป็นรถโดยสาร เส้นทางสายที่ 1 สายจังหวัดหนองคาย – นครหลวงเวียงจันทน์ ใช้รถมาตรฐาน 2 ซึ่งรอบการเดินทางจะมี เที่ยวไป เวลา 07.30 น., 09.30 น, 12.40 น, 14.30 น, 15.30 น, 18.00 น - เที่ยวกลับ เวลา 07.30 น, 09.30 น, 12.40 น, 14.30 น, 15.30 น, 18.00 น

2.ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางราง

การขนส่งทางราง ของสถานีรถไฟหนองคาย มีขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคายประเภทรถด่วน มี 2ขบวน ได้แก่ 1) ขบวน 75 สายกรุงเทพ-หนองคาย ออกสถานีต้นทาง เวลา 8.20 น. ถึงสถานีปลายทาง 17.30 และ 2) ขบวน 77 สายกรุงเทพ-หนองคาย ออกสถานีต้นทาง เวลา 18.35 น. ถึงสถานีปลายทาง 03.45 น.

ขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคายประเภทรถไฟด่วนพิเศษ มี 1 ขบวน ได้แก่ 1) ขบวน 25 สายกรุงเทพ-หนองคาย ออกสถานีต้นทาง เวลา 20.00 น. ถึงสถานีปลายทาง 06.25 น.

ขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคายประเภทรถไฟเร็วมี 1 ขบวน ได้แก่ 1) ขบวน 133 สายกรุงเทพ-หนองคาย ออกสถานีต้นทาง เวลา 14.45 น. ถึงสถานีปลายทาง 15.00 น.

ขบวนรถไฟที่เข้าจอดสถานีหนองคายประเภทรถไฟท้องถิ่น มี 3 ขบวน ได้แก่ 1) ขบวน 415 สายนครราชสีมา-หนองคาย ออกสถานีต้นทาง เวลา 06.20 น. ถึงสถานีปลายทาง 12.05 2) ขบวน 481 สายนครหนองคาย-ท่านาแล้ง ออกสถานีต้นทาง เวลา 07.30 น. ถึงสถานีปลายทาง 07.45 3) ขบวน 483 สายหนองคาย-ท่านาแล้งออกสถานีต้นทาง เวลา 14.45 น. ถึงสถานีปลายทาง 15.00

4.6.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

การขนส่งทางถนนสำหรับสำหรับสินค้าทางถนนจังหวัดอุดรธานี

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 60 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 57 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 2 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่านอำเภอสระใคร อำเภอเพ็ญ จากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองอุดรธานี เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี (อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 187 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 21 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนพหลโยธินหมายเลข 211 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอท่าบ่อ อำเภอบ้านผือ อำเภอ สุวรรณคูหา อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองเลย เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 201 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดเลย (อำเภอเมือง จังหวัดเลย)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 102 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 33 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 233 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่ถนนมิตรภาพหมายเลข 2 และเข้าสู่ถนนหมายเลข 210 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่าน อำเภอเพ็ญ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอหนองวัวซอ เลยจากนั้นใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองหนองบัวลำภู เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดหนองบัวลำภู (อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู)

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 146 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 7นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 212 จากอำเภอเมืองหนองคาย ผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด แล้วตรงไปใช้เส้นทางเดิมเข้าอำเภอเมืองบึงกาฬ เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนพหลโยธิน) เดินทางเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ)

4.6.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทรถสาธารณะทางถนนสำหรับการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองคาย พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองคาย จะมีประเภทรถ 10 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน 3) รถโดยสารขนาดเล็ก 4) รถโดยสารขนาดกลาง 5) รถโดยสารขนาดใหญ่ 6) รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) 7) รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) 8) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) 9) รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา 10) รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา แต่จะพบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คนตามลำดับ

4.7 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดเลย

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดเลย คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม ด้านด้านการบริการ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพความโดดเด่นของจังหวัดเลย ดังต่อไปนี้

4.7.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดเลย ณ ราคาประจำปพ.ศ. 2562 มีมูลคา 54,985 ล่านบาท และผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัว (GPP per capita) มีมูลคาเทากับ 101,527 บาทตอคนตอป ลลงจาก 101,883 บาท ในปที่ผานมา หรือหดตัวร้อยละ -0.34

ตารางที่ 4-47 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2562 (หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2558	2559	2560	2561	2562
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	42,560	47,138	52,496	55,360	54,985
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)	86,662	86,662	96,562	101,883	101,527

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน, ปี2564

1.ด่านชายแดน

จังหวัดเลย มีช่องทางการค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว โดยมีด่านศุลกากรอำนวยความสะดวกทางด้านการค้า 2 แห่ง คือ ด่านศุลกากรท่าลี่ อำเภอท่าลี่ และด่านศุลกากรเชียงคานอำเภอเชียงคาน โดยมีรายละเอียดจุดผ่านแดน 6 ด่าน โดยแบ่งออกเป็นจุดผ่านแดนถาวร 3 ด่าน และจุดผ่อนปรน 3 ด่าน ดังนี้ จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ (1) จุดผ่านแดนถาวรบ้านเชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคานตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองสานะคาม แขวงเวียงจันทน์ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้ายานพาหนะและส่วนประกอบสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้านำเข้า ที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าไม้ไม้แปรรูป และสินค้ากสิกรรม เช่น ลูกเดือย ดอกแขม เป็นต้น การขนส่งจะใช้แพขนานยนต์(เรือบั๊ก) ขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขง (2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านคกไผ่ ต.ปากชม อ.ปากชม ตั้งอยู่ตรงข้ามกับบ้านวัง เมืองหมื่น แขวงเวียงจันทน์เป็นเส้นทางไปยังแขวงเวียงจันทน์ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร (เป็นทางลูกรังประมาณ 100 กม. ส่วนอีก 60 กม.เป็นทางลาดยาง) สินค้าส่วนใหญ่คือสินค้าอุปโภคบริโภคสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้แปรรูปแร่แบไรท์สินค้ากสิกรรม และของป่าจากฝั่งลาวซึ่งในฤดูฝนจะมีน้ำหลาก การขนส่งสินค้าจะใช้แพขนานยนต์(เรือบั๊ก) ขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขง (3) ด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง ต.อาฮี อ.ท่าลี่ตั้งอยู่บริเวณบ้านนากระเซ็งตำบลอาฮีซึ่งอยู่ตรงข้ามกับบ้านเมืองหมอ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบูลี เป็นจุดผ่านแดนถาวรที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย-ลาว ซึ่งได้ทำพิธีเปิดใช้สะพานแห่งนี้ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2547สินค้าที่ส่งออกบริเวณนี้ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้าวัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็กเส้น สังกะสี ปูนซีเมนต์ เป็นต้นสินค้าอุปโภคบริโภค และยานพาหนะและส่วนประกอบ เป็นต้น สินค้านำเข้า ได้แก่ สินค้ากสิกรรม เช่น ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ลูกเดือย มันสำปะหลัง เป็นต้น และของป่า ไม้ ไม้แปรรูป

จุดผ่อนปรน 3 ด่าน ได้แก่ 1) จุดผ่อนปรนบ้านเหมืองแพร่ ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว (ฝั่งลาวได้แก่ บ้านเหมืองแพร่ เมืองบ่อแตน แขวงไชยะบูลี) เปิดด่านทุกวันพระ เวลา 08.00-18.00 น. 2) จุดผ่อนปรนบ้านนาข่า ตำบลปากหมัน อำเภอด่านซ้าย (ฝั่งลาวได้แก่ บ้านนาข่า เมืองบ่อแตน แขวงไชยะบูลี) เปิดด่านทุกวันอังคารและวันพฤหัสบดีเวลา 08.00-18.00 น. 3.จุดผ่อนปรนบ้านนากระเซ็ง ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่ (ฝั่งลาวได้แก่ บ้านเมืองหมอ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบูลี) เปิดด่านทุกวันเสาร์ เวลา 08.00-18.00 น.

4.7.2 ด้านการเกษตร

จังหวัดเลย มีเนื้อที่ทั้งหมด 7,140,382 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุดจำนวน 2,713,863 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 38.01 รองลงมา คือเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 2,312,926 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 32.39 และเนื้อที่ป่าไม้จำนวน 2,113,593 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 29.60 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ พืชไร่ 1,203,308 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 44.34 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น และที่นา คิดเป็นร้อยละ 27.61และ 17.55 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-48

พืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย ได้แก่ ยางพารา ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยเมื่อพิจารณา พบว่า ยางพารา มีพื้นที่ปลูก 716,865 ไร่ มีผลผลิต 150,136 ตัน ข้าวนาปี มีพื้นที่ปลูก

427,153 ไร่ มีผลผลิต 135,705 ตัน อ้อยโรงงาน มีพื้นที่ปลูก 314,937 ไร่ มีผลผลิต 7.87 ตัน /ไร่ และโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มีเนื้อที่เก็บเกี่ยว 462,775 ไร่ มีผลผลิต 293,854 ตัน ตามลำดับ

สัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย ได้แก่ โคเนื้อ โคนม กระบือ สุกร ไก่ เป็ด และเมื่อพิจารณาจะพบว่า โคเนื้อ จำนวน 31,336 ตัว โคนม จำนวน 4,486 ตัว กระบือ จำนวน 10,275 ตัว สุกร จำนวน 44,918 ตัว ไก่ จำนวน 1,369,228 ตัว เป็ดจำนวน 184,728 ตัว ตามลำดับ

ตารางที่ 4- 48 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดเลย ในปี พ.ศ.2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
จังหวัดเลย	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	7,140,382
	เนื้อที่ป่าไม้	2,113,593.41
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	2,713,863
	นาข้าว	476,228
	พืชไร่	1,203,308
	สวนไม้ผล และไม้ยืนต้น	749,388
	สวนผักและไม้ดอก	17,264
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทาการเกษตรอื่นๆ	267,675
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	2,312,926

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.7.3 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดเลย มีโรงงานจำนวน 279 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 4,703 คน เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 10,936.27 ล้านบาท และเมื่อแบ่งประเภทของอุตสาหกรรมออกเป็น 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช 85 แห่ง รองลงมาคือ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ 40 แห่ง และอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง 25 แห่ง

ตารางที่ 4-49 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัดเลย ในปี พ.ศ.2562

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงาน (คน)
เลย	279	10,936.27	4,703

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.7.4 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

1.การท่องเที่ยว

จังหวัดเลย เป็น 1 ใน 9 เมืองที่มีศักยภาพแห่งการท่องเที่ยว ที่ถูกกำหนดโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) อีกทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามหลากหลาย มีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่สาคัญซึ่งเป็น ที่รู้จักแพร่หลาย แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ จำนวน 90 แห่ง แหล่งท่องเที่ยวโบราณคดี จำนวน 28 แห่ง แหล่งท่องเที่ยวประเพณี วัฒนธรรมจำนวน 38 แห่งและมีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาสัมผัสบรรยากาศในฤดูหนาวบนยอดสูงของภูเขา ไม้ดอกเมืองหนาวนานาชนิด เช่น ภูกระดึง ภูเรือ ภูหลวง สวนหินผางาม แก่งคุดคู้ แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ผีตาโขน พระธาตุศรีสองรัก พระธาตุสัจจะ ประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขน ชุมชนบ้านไม้เก่าเชียงคาน นอกจากนี้ยังมีวัดสาคัญที่ประชาชนนิยมมาทาบุญ เช่น วัดป่าเนรมิตวิปัสสนา วัดศรีสุทธาวาส และ วัดโพนชัย เป็นต้น

2. ด้านสาธารณสุข

จังหวัดเลย มีสถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุข จำนวนทั้งสิ้น 502 แห่ง โดยมีสถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขภาคเอกชนมากที่สุด จำนวน 219 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 43.63 รองลงมาเป็นสถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขสังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 149 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 29.68 และ ร้านขายยาประเภทต่างๆ จำนวน 132 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 26.29

4.7.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จังหวัดเลยมีโครงสร้างทางสังคมแบบประเพณีนำ คนพื้นเมืองส่วนใหญ่ต่างจากคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั่วๆ ไป ซึ่งเป็นคนไทยเผ่าพวน แต่เป็นคนไทยเผ่าลื้อจากลานช้างและหลวงพระบางเช่นเดียวกัน ซึ่งกลุ่มเชื้อชาติพันธุ์ในจังหวัดเลย จึงแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ 1. ชาวไทเลย 2.ชาวไทดำ 3.ชาวไทพวน 4.ชาวไทใต้

4.7.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานจังหวัดเลย จะพบว่า ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดเลยมีเส้นทางคมนาคมทางบก มีท่าอากาศยาน และมีการขนส่งทางน้ำ แต่ไม่มีระบบขนส่งทางรถไฟ นักท่องเที่ยวจึงต้องอาศัยการขนส่งทางถนนจากสถานีรถไฟอุดรธานี และต่อรถ โดยสารประจำทางไปจังหวัดเลย

ทางบก มีทางหลวงสายสำคัญ ได้แก่ (1) เส้นทาง กรุงเทพฯ - ชัยภูมิ - เลย ระยะทาง 567 กิโลเมตร (2) เส้นทาง กรุงเทพฯ - ขอนแก่น - เลย ระยะทาง 755 กิโลเมตร (3) เส้นทาง กรุงเทพฯ -เพชรบูรณ์ - เลย ระยะทาง 520 กิโลเมตร

การขนส่งทางน้ำ การคมนาคมทางน้ำของจังหวัดเลย ได้แก่ (1) แม่น้ำโขง ซึ่งกรมทหารราบที่ 8 ได้ขึ้นทะเบียนเรือที่ขนส่งสินค้าและรับ - ส่งผู้โดยสาร จำนวน 795 ลำ ท่าเรือในแม่น้ำโขงมีที่ขนถ่ายสินค้า 2 แห่ง เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้ากับ ประเทศ สปป.ลาว (1) ท่าเรือเชียงคาน อำเภอเชียงคาน (2) ท่าเรือบ้านคกไผ่

อำเภอปากชม ท่าเรือทั้ง 2 แห่งอยู่ในการกำกับของด่านศุลกากรเชียงคาน (2) แม่น้ำเหือง มีเรือโดยสารที่ บ้านหนองผือ บ้านปากห้วย ตำบลหนองผือ อำเภอท่าลี่ ปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำเหือง จำนวน 1 แห่ง คือ สะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย - ลาว ที่บ้านนากระเซ็งตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่ ตรงข้ามบ้านเมืองหมอ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี สปป.ลาว

การขนส่งทางอากาศ มีท่าอากาศยานเลยได้รับการประกาศจากกระทรวงการคลังให้เป็นสนามบินศุลกากรเพื่อเป็นสนามบินที่รองรับและเชื่อมโยงในการเข้าสู่พื้นที่ท่องเที่ยวในภูมิภาค ท่าอากาศยานเลย สังกัดกรมท่าอากาศเลย มีขนาดทางวิ่ง 2,100 x 45 เมตร สามารถรองรับเครื่องบิน Boeing737 และ Airbus320 ได้ และลาดจอดอากาศยานสามารถจอดเครื่องบิน Boeing737 หรือ Airbus320 พร้อมกันได้จำนวน 2 ลำ ปัจจุบันท่าอากาศยานเลยมีสายการบินพาณิชย์ทำการบินขึ้นลง จำนวน 2 ลำ สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ (Nok Air) และสายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia) เปิดทำการบินทุกวัน

การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดเลย

จังหวัดเลย มีพื้นที่การเกษตร 2,713,863 ไร่ หรือประมาณ 38 % ของพื้นที่จังหวัด จึงทำให้มีการปลูกพืชเศรษฐกิจ อย่างหลากหลาย อาทิ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา ซึ่งล้วนเป็นพืชสำคัญที่สร้างรายได้ให้แก่เกษตรกร ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด จึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านการเกษตร ที่เน้นการผลิตทางการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดแข็งของจังหวัดเลย

1) มีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเหมาะแก่การท่องเที่ยว เนื่องจากมีภูมิประเทศเป็นภูเขา หุบเขาป่าไม้และอุทยาน เช่น ภูกระดึง ภูหลวง ภูเรือ ซึ่งมีอากาศหนาวที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการค้าชายแดนติดกับ สปป.ลาว แม่น้ำเหืองและแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวและการค้าชายแดนของจังหวัด ได้แก่ อำเภอนาแห้ว อำเภอด่านซ้าย อำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน อำเภอปากชม

2) มีเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมล้านช้างที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) และมีเทศกาลการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง เช่น ผีตาโขน ไม้เมืองหนาวภูเรือ เทศกาลคริสต์มาส ฯลฯ

3) มีสภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ และคุณภาพดินเหมาะแก่การเพาะปลูกพืช/ผัก/เมืองหนาว เช่น ผลไม้เมืองหนาว องุ่น แมคคาดาเมีย ดอกไม้เมืองหนาว

4)มีแหล่งท่องเทียวทางธรรมชาติ เชิงนิเวศน์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง

สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)

สินค้า GI ของจังหวัดหนองคายได้แก่ ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า

ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ หมายถึง ไวน์ที่ได้จากการหมักน้ำองุ่นสดของผลองุ่นพันธุ์ Chenin blanc และการหมัก น้ำาองุ่นสดของผลองุ่นแดงพันธุ์ Shiraz ปลูกบนที่ราบสูงภูเรือ จังหวัดเลย ซึ่งได้หมักตามวิธีการ เพื่อให้ได้คุณภาพตาม หลักประเพณีการทำไวน์ที่สืบต่อกันมา

ลักษณะของสินค้า

(1) พันธ์องุ่นที่ใช้

- พันธุ์องุ่นขาว Chenin Blanc มีกลิ่นเฉพาะน้ำผึ้ง และกลิ่นฟางเปียกใช้ผลิตไวน์ขาว
- พันธุ์องุ่นแดง Shiraz มีกลิ่นหอมของพริกไทยดำ และช็อคโกแลต ใช้ผลิตไวน์แดง

(2) ประเภทของไวน์

- ไวน์ขาว ทำจากน้ำองุ่นสดขององุ่นขาว Chenin Blanc ได้แก่ " White Wine, White Wine Extra Dry, Dessert Wine , Sparkling Wine"
- ไวน์แดง ทำจากน้ำองุ่นสดขององุ่นแดง Shiraz ได้แก่ " Red wine, Red Reserve wine Rose wine

(3) ลักษณะทางกายภาพ

- ไวน์ ลักษณะใส มีสีตามชนิดของน้ำองุ่นสดที่เป็นวัตถุดิบ เช่น มีสีทองใสเข้มของน้ำองุ่นขาว Chenin Blanc หรือ มีสีแดงเข้มของน้ำองุ่นสดและเปลือกองุ่นสดแดง Shiraz

(4) ลักษณะทางเคมี

- มีปริมาณแอลกอฮอล์อยู่ระหว่างร้อยละ 11 ถึง 14

กระบวนการผลิต

การปลูก

ปลูกโดยใช้ไม้ค้ำ และมีการพรางแสงตามความเหมาะสม โดยให้แสงแดดที่ส่องถึงต้นองุ่นไม่แรงจัดเกินไป

การตัดแต่ง

ต้นองุ่นที่ปลูกไว้จะทำการตัดแต่งกิ่ง 2 ครั้ง เพื่อให้ช่อดอกและผลที่สมบูรณ์

(1) ตัดแต่งครั้งที่ 1 (Hard pruning) เริ่มทำในเดือนมีนาคม

(2) เด็ดยอด และให้น้ำทุกวัน

(3) ตัดแต่งครั้งที่ 2 (Light pruning) เริ่มทำในเดือนตุลาคม

การเก็บเกี่ยว

(1) องุ่นออกดอกเดือนพฤศจิกายน และเก็บเกี่ยวเดือนกุมภาพันธ์ มีนาคม ของปีถัดไป ซึ่งเป็นช่วง ที่มีอากาศเย็นตอนกลางคืน แสงแดดจัดตอนกลางวัน จะทำให้คุณภาพขององุ่นมีความหวานอยู่ระหว่าง 20 -28 Brix ตามชนิดของไวน์แต่ละชนิดที่จะผลิต

(2) เก็บเกี่ยวในเวลากลางคืน จนถึงเช้าวันรุ่งขึ้น โดยจะรักษาอุณหภูมิการเก็บเกี่ยวไม่เกิน 25 องศาเซลเซียส และเก็บเกี่ยวอย่างปราณีตด้วยการใช้มือเก็บเท่านั้น

(3) การตัดองุ่น ใช้วิธีการตัดแบบกอร์ดง (Cordon) และแบบกโยดับเบิ้ล(Guyot double) ซึ่งเป็นการตัดด้วยมือคนที่มีความชำนาญในการตัดองุ่น

(4) ผลองุ่นสดที่เก็บจากต้นองุ่นในไร่ ซึ่งได้คัดขนาดตามความสมบูรณ์จะนำไปคั้นน้ำองุ่นในทันที ในสถานที่คั้น ซึ่งตั้งอยู่ไม่ห่างไกลจากไร่องุ่น เพื่อคงความสดและคุณภาพที่ดีของน้ำองุ่น

อุปกรณ์การผลิต

อุปกรณ์ เครื่องจักร ภาชนะและวัสดุอื่น ๆ ที่ใช้สำหรับจัดทำ ไวน์ขาวและไวน์แดง พร้อมทั้งโรงงาน หรือพื้นที่ในการผลิตต้องเป็นไปตามข้อบังคับสุขอนามัยที่กำหนดไว้โดยนิติบุคคลผู้มีอำนาจในการรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์

การแปรรูป

(1) การแปรรูปเป็นไวน์ที่ราบสูงภูเรือ โดยเก็บผลองุ่นสดขาว Chenin Blanc และ องุ่นสดแดง Shiraz ซึ่งปลูกในเขตที่ราบสูงภูเรือเท่านั้น

(2) ผู้แปรรูปจะต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้แปรรูปองุ่นสดที่ปลูกบริเวณที่ราบสูงภูเรือ

(3) การแปรรูป ต้องมีการจัดการดังนี้

- มีการตรวจแยกระหว่างองุ่นขาว Chenin Blanc และ องุ่นแดง Shiraz อย่างชัดเจน
- การตรวจสอบคุณภาพขององุ่นสด ได้แก่ ความหวาน , ความหนาแน่นของผลองุ่นแต่ละกิ่ง และขนาดของผลองุ่นสด หลังจากตรวจสอบและคัดแยกคุณภาพ ของผลองุ่นสดขาว Chenin Blanc และ องุ่นแดง Shiraz

กรรมวิธีการผลิตไวน์

<u>ไวน์ขาว</u>

(1) กระบวนการผลิตได้มาจากการคัดเลือกผลองุ่น Chenin Blanc สด โดยความหวานของไวน์แต่ละชนิดจะแตกต่างกันดังนี้ White wine และ White wine Extra Dry มีความหวานที่ 22 Brix , Deseert wine มีความหวานอยู่ที่ 28 Brix และ Sparkling wine มีความหวานอยู่ที่ 20 Brix

(2) การหมักไวน์ขาว ทำขึ้นโดยไม่แช่กากผลองุ่นขาว Chenin Blanc ในถังหมักโดยการควบคุมอุณหภูมิ และขบวนการที่กำจัดน้ำตาลในน้ำองุ่นขาวระยะเวลาของไวน์แต่ละชนิดจะแตกต่างกันดัง นี้ White wine และ White wine Extra Dry มีระยะเวลาการหมัก 1 เดือน ส่วน Desert wine และ Sparkling wine มีระยะเวลาการหมัก 1 เดือนครึ่ง

(3) หลังจากนั้น สำหรับ White wine และ White wine Extra Dry ให้ตั้งทิ้งไว้อย่างน้อย 3 เดือนในถัง บรรจุแสตนเลส ส่วน Sparkling wine ให้ตั้งทิ้งไว้อย่างน้อย 4 เดือนในถังบรรจุแสตนเลส ทั้ง White wine , White wine Extra Dry และ Sparkling wine จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพทางเคมี และรับรู้โดยใช้อวัยวะสัมผัส (Organoleptic)

(4) หลังจากการหมักไวน์จนได้คุณภาพที่ดีแล้วไวน์ขาวทุกตัวจะนำมากรองใส แต่จะแตกต่างกันในการ ปรุงรสชาติ ดังนี้ White wine ปรุงแต่งรสชาติ โดยเติมน้ำองุ่นสด Chenin Blanc พันธุ์เดียวกันเท่า นั้นเพื่อให้ได้รสชาติที่เหมาะสมกับอาหารไทยก่อนที่จะบรรจุจำหน่าย ส่วน White wine Extra Dry และ Deseert wine จะเติมกรด Citric ซึ่งเป็นสารสังเคราะห์ที่เป็นที่ยอมรับในวงการวิทยาศาสตร์ ทั่วไป เพื่อปรับรสชาติให้เหมาะสม ก่อนที่จะบรรจุและจำหน่าย สำหรับ Sparkling wine เมื่อนำมากรอง ใสจะทำการหมักครั้งที่ 2 ในขวดเป็นระยะเวลา 15 เดือน ต่อจากนั้นหมุนตะกอนออก โดยใช้ระยะเวลา 1 เดือนครึ่งและนำมาปรุงแต่งรสชาติเพื่อให้ได้มาตรฐานที่นิยมกันก่อนบรรจุขวดและจำหน่าย

ไวน์แดง

(1) กระบวนการผลิตได้มาจากการคัดเลือกผลองุ่นแดง Shiraz สด โดยความหวานของไวน์แต่ละชนิดจะแตกต่างกันดังนี้ Red wine Reserve และ Red Wine มีความหวานที่ 22 Brix และ 20 Brix ตามลำดับ และ Rose' wine มีความหวานอยู่ที่ 20 Brix แล้วนำผลองุ่นแดงสด มาบีบน้ำ

(2) การหมักไวน์แดงของ Red wine Reserve และ Red wine จะมีวิธีการเช่นเดียวกันคือแช่กากผลองุ่นแดง Shiraz ทั้งหมดในถังหมักแสตนเลสโดยการควบคุมอุณหภูมิ และขบวนการกำจัดน้ำตาล ในน้ำองุ่นแดง เป็นระยะเวลา 3 สัปดาห์ ส่วน Rose wine จะไม่แช่กากผลองุ่นแดง Shiraz แต่จะหมักโดยการควบคุมอุณหภูมิ และขบวนการกำจัดน้ำตาลในน้ำองุ่นแดง เป็นระยะเวลา 2 เดือน

(3) Red wine Reserve และ Red wine จะทำการหมักครั้งที่ 2 ใช้ระยะเวลา 1 เดือนเพื่อปรับรสชาติให้นุ่มนวลขึ้น หลังจากนั้น Red Wine Reserve จะนำไปบรรจุในถังไม้โอ๊คซึ่งไม่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพทางเคมี และรับรู้โดยใช้อวัยวะสัมผัส (Organoleptic) สำหรับ Red wine ทิ้งไว้อย่างน้อย 3 เดือนในถังบรรจุแสตนเลสซึ่งไม่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพทางเคมี และรับรู้โดยใช้อวัยวะสัมผัส (Organoleptic) และใส่ชิ้นไม้โอ๊คลงไปในถังด้วย เพื่อจะให้ได้กลิ่น และรสของไม้โอ๊ค (OAK)

(4) หลังจากหมัก Red wine Reserve , Red wine และ Rose' wine จนได้คุณภาพที่ดีแล้ว จะนำมากรองใส Red wine Reserve และ Red wine นำมาปรุงแต่งรสชาติ โดยใช้สาร Tartaric ซึ่งเป็น สารที่ได้รับการควบคุมคุณภาพจากกรมวิทยาศาสตร์ ก่อนที่จะบรรจุและจำหน่าย Rose Wine จะปรุงแต่งรสชาติโดยเติมน้ำองุ่นขาวสดของ Chenin Blanc เพื่อให้ได้รสชาติที่มีคุณภาพที่ เหมาะสม ก่อนที่จะบรรจุและจำหน่าย

การบรรจุหีบห่อ

(1) มีการจัดทำระบบในการบ่งชี้ เคลื่อนย้าย แปรรูป การบรรจุขวด รักษาสภาพตั้งแต่ขั้นตอนของการรับเข้า การบีบน้ำ การหมัก และปรุงรส จนถึงบรรจุลงในภาชนะที่ทำด้วยแก้ว และปิดด้วยจุกคอร์ก

(2) รายละเอียดบนฉลากประกอบด้วยสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ คำว่า “ไวน์ที่ราบสูงภูเรือ”

(3) วันที่บรรจุ ปีที่ผลิตสินค้า ระบุไว้บนฉลาก

(4) มีขั้นตอนในการควบคุมการผลิตตั้งแต่ต้น ตลอดจนดูแลรักษาควบคุมผลิตภัณฑ์จนบรรจุในภาชนะที่ทำด้วยแก้ว

(5) มีการจัดเก็บสินค้าที่เหมาะสมเพื่อรักษาคุณภาพของสินค้าจนถึงมือผู้บริโภค

เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน (Isan Indigenous Thai Silk Yarn) หมายถึง เส้นไหมดิบที่ผ่านการสาวด้วยมือผลิต จากตัวไหมพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงโดยใบหม่อนที่ปลูกขึ้นเองในพื้นที่ 20 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาค อีสาน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นสีเหลืองทอง มีความมันเลื่อม ความนุ่มนวล ความเหนียว และความสม่ำเสมอ สามารถนำมาทำเป็นเส้นยืนและเส้นพุ่งได้

ลักษณะของสินค้า

ลักษณะทางกายภาพ

(1) เส้นไหมหลีบ หรือเส้นไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3 เป็นเส้นไหมที่ได้จากรังไหมชั้นนอก รวมทั้งปุยไหม ลักษณะเส้นไหมจะใหญ่มากและเนื้อหยาบ มีปุ่มปม ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน มีสีเข้มและสม่ำเสมอ

(2) เส้นไหมสาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2 เป็นเส้นไหมที่ได้จากการสาวควบกันทั้งปุยและเส้นใยส่วนนอกของรังไหมไปจนถึงเส้นใยส่วนใน ของรังไหมให้เสร็จในคราวเดียวกัน เส้นไหมไม่เรียบ ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน สีสม่ำเสมอ ลักษณะเส้นไหมที่สาวได้หยาบและเส้นใหญ่กว่าไหมหนึ่ง

(3) เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1 เป็นเส้นไหมที่ได้จากเปลือกรังไหมชั้นใน เส้นไหมที่ได้จะมีลักษณะเส้นเรียบ ขนาดและสีสม่ำเสมอ รวมสะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน นุ่มมือเมื่อสัมผัส เมื่อทอเป็นผืนผ้าแล้วเนื้อผ้าจะนุ่ม เรียบ มีความเลื่อมมันของ เส้นไหมในระดับดีมาก มีความนุ่มนวลดี เส้นไหมมีความเหนียว ระดับความสม่ำเสมอของเส้นไหมดี สีเส้นไหม เป็นสีเหลืองทอง

กระบวนการผลิต

(1) วัตถุดิบ : รังไหม

(1.1) กรณีปลูกหม่อนเลี้ยงไหม

1) พื้นที่ปลูกหม่อนเพื่อเลี้ยงไหมต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พันธุ์หม่อนเป็นพันธุ์พื้นบ้าน หรือพันธุ์ส่งเสริม แปลงหม่อนต้องปลอดสารพิษ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และมีการดูแลรักษาต้นหม่อนอย่างสม่ำเสมอ คุณภาพใบหม่อนต้องดีเหมาะสมในการเลี้ยงไหมในแต่ละวัย มีการเก็บรักษาใบหม่อนในที่มีการระบายอากาศดีและ ความชื้นที่เหมาะสม

2) รังไหมที่นำมาสาวต้องเลี้ยงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เป็นไหมที่ ฟักออกตลอดปี มีความทนทานต่อสภาพอากาศที่ร้อนและแห้งแล้งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น พันธุ์นางน้อย นางลาย นางหงอก นางงิ้ว นางเขียว ตุ่ย สำโรง นางเหลือง นางไหม แพงพวย กากี วนาสวรรค์ ทับทิมสยาม ไขง คอตั้ง สองพี่น้อง ลำปอ ปราสาทเบง และนางแก้ว เป็นต้น

3) การเลี้ยงไหมจะต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กระบวนการเลี้ยงไหมจนได้ รังไหม โรงเลี้ยงไหม และวัสดุอุปกรณ์ ต้องสะอาด และปลอดภัย มีการให้ใบหม่อนที่มีขนาด และอายุเหมาะสมแก่วัยไหม และมีการเลี้ยงอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

4) การเก็บรังไหม เมื่อไหมสุกเข้าทำรังแล้วต้องเก็บรังไหมออกจากจ่อ 3 - 5 วัน หากอากาศ ร้อนก็เก็บได้เร็วขึ้น อากาศหนาวเก็บรังช้าลง เพราะการพ่นเส้นใยของหนอนไหมจะช้าลงในช่วงอากาศหนาว

5) การคัดเลือกรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสีย เพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสี สม่ำเสมอ

(1.2) กรณีซื้อรังไหม

1) รังไหมต้องเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น และต้องเลี้ยง ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ตามกระบวนการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมข้อ (1.1)

2) รังไหมมีคุณภาพดี สะอาด

(2) การสาวไหม

การสาวไหมเป็นกระบวนการดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาว (เครื่องสาว) แบบพื้นบ้าน หรือพวงสาว (เครื่องสาว) ไหมแบบปรับปรุง (เด่นชัย 1) พันเกลียวเส้นไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะรองรับ ซึ่งมีกระบวนการ คือ

(2.1) เตรียมรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสียเพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสีเส้นไหมสม่ำเสมอ

(2.2) การต้มรังไหม ต้มน้ำให้เกือบเดือด หรือประมาณ 90 องศาเซลเซียสแล้วจึงนำรังไหมที่เตรียมไว้ใส่ใน หม้อต้มสาวประมาณ 80 - 100 รัง และรักษาระดับความร้อนของน้ำไว้ประมาณ 60 - 70 องศาเซลเซียส โดยน้ำต้มรังไหม ต้องเป็นน้ำสะอาด ไม่ขุ่น มีความเป็นกรด - ด่าง ปานกลาง (ประมาณ 6.5 - 7.5) ไม่ควรใช้น้ำจากบ่อ น้ำบาดาล น้ำประปา หรือน้ำฝนใหม่ๆ จะทำให้สาวไหมออกยาก

(2.3) ดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาวแบบพื้นบ้านหรือพวงสาวไหมแบบปรับปรุง พันเกลียวเส้น ไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะ โดยกระบวนการนี้จะเป็นการแยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นในดังนี้

- เส้นไหมหลีบ หรือไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3
- เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1

(2.4) ในกรณีการสาวไหมโดยไม่แยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นใน (สาวรวมกัน) จะได้เป็น เส้นไหม สาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2

(2.5) หลังจากสาวไหมเสร็จแล้ว นำเส้นไหมไปกรอหรือเหล่งแบบสาน (diamond cross) ตามมาตรฐาน เพื่อทำเข็ดไหม (ไจไหม)

(3) การเก็บรักษา

เก็บรักษาไว้ในที่สามารถป้องกันแมลงได้ และควรตรวจดูเส้นไหมทุกเดือน เพื่อให้อากาศถ่ายเทประจำ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลากประกอบด้วยคำว่า “เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน” และ/หรือ “Isan Indigenous Thai Silk Yarn” และแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- “ชื่อพันธุ์ไหม” และ/หรือ “กลุ่มพันธุ์ไหม”
- ประเภท น้ำหนักบรรจุ วัน เดือน ปี ที่ผลิต
- ชื่อ/กลุ่มผู้ผลิต สถานที่ผลิต

4.8 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดเลย

4.8.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1.การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลย

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี โดยมีระยะทางประมาณ 127 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 11 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 188 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 12 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 24.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 81.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 19 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดบึงกาฬสามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก เส้นทางที่ 1 มีระยะทางโดยประมาณ 303 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 5 ชั่วโมง 5 นาทีโดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางเดิมโดยมีระยะทางประมาณ 11.2 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 9 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 11.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตรใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที

2.การขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

ผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบิน ท่าอากาศยานเลย หรือ สนามบินเลย (IATA : LOE, ICAO: VTUL) สนามบินตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของตัวจังหวัด ห่างจากตัวเมืองประมาณ 6 กิโลเมตร การเดินทางไปท่าอากาศยานเลยนั้นมี 5 รูปแบบดังนี้ 1. รถยนต์ส่วนตัว จากเมืองเลยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 201 แล้วเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่สนามบิน หรือจากทางหลวงหมายเลข 12 (ผ่านจังหวัดชัยภูมิและขอนแก่น) ตัดเข้าทางหลวงหมายเลข 201 แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่สนามบิน 2. รถสองแถว มีให้บริการรับ – ส่งเข้าสู่ตัวเมือง บริเวณหน้าสนามบิน 3. รถแท็กซี่ มีให้บริการรับ-ส่งเข้าสู่ตัวเมือง 4. รถตู้ มีทั้งรถตู้เช่าเหมาคัน รถตู้โรงแรม และรถตู้โดยสาร มีให้บริการรับ-ส่งเข้าสู่ตัวเมือง และ 5. รถเช่า มีบริการจากหลายบริษัทรถเช่าชั้นนำ

3.การขนส่งทางเรือสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดเลยเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดชายแดน มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศลาว ซึ่งจะมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน การเดินทางทางน้ำที่สำคัญก็จะใช้แม่น้ำโขงเป็นหลัก ทำให้จังหวัดเลยมีท่าเรือหรือจุดผ่านแดนทางน้ำในจังหวัดเลย จะมีจุดผ่านแดนที่สำคัญคือ จุดผ่านแดนถาวรด่านบ้านเชียงคาน อำเภอเชียงคาน และด่านบ้านคกไผ่ อำเภอปากชม โดยจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนไปยัง สปป. ลาว และเส้นทางเรือได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เนื่องจากสามารเดินทางเข้าสู่ เมืองสานะคาม แขวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองที่มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย

4.8.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

1.ประเภทรถสาธารณะทางถนนที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสาร

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดอุดรธานี มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 3 ประเภท (1) แท็กซี่ บรรจุผู้โดยสารได้ 2 - 4 คน (2) วินมอเตอร์ไซค์ (มอเตอร์ไซค์รับจ้าง) 1 คน (3) รถสามล้อ บรรจุผู้โดยสารได้ 1 - 3 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอจะมีรถตู้บริการ และรถสองแถว มีอยู่ 9 ประเภท เช่น 1) รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย – อำเภอเชียงคาน 2) รถสองแถวระหว่างอำเภอเชียงคาน - อำเภอเมืองเลย 3) รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย – อำเภอท่าลี่ 4) รถสองแถวระหว่างอำเภอท่าลี่ – อำเภอเมืองเลย 5) รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย – อำเภอปากชม 6) รถสองแถวระหว่างอำเภอปากชม – เมืองเลย 7) .รถสองแถวระหว่างอำเภอเมืองเลย – อำเภอนาด้วง 8) รถสองแถวระหว่างอำเภอนาด้วง – อำเภอเมืองเลย 9) แท็กซี่ เป็นต้น รถสองแถวสามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 8 - 10 คน

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด จะมีรถทัวร์จากหลายบริษัท ได้แก่ 1. นครชัยขนส่ง 2. แอร์เมืองเลย 3. บขส (บขส99) 4. ภูกระดึงทัวร์ 5. Sunbus (รถ VIP) 6. ขอนแก่น – เมืองเลย 7. อุดร – เมืองเลย 8. หล่มสัก – เมืองเลย 9. นครไทยเดินรถ สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 30 - 32 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมี เวลาในช่วงต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของรถในสายนั้นๆ

2.ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางอากาศจังหวัดเลย มีสายการบิน (เครื่องบิน) ที่ให้บริการภายในประเทศ 3 สายการบิน ประกอบด้วย 1. ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) 2. ไทยสมายล์ (Thai Smile) 3. นกแอร์ (Nok Air)

3.ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ

เรือสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย เรือโดยสารท่องเที่ยว มี 4 ประเภท ได้แก่ (1) เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ไม่เกิน 20 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร 20 บาทต่อคน (2) เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ได้ ตั้งแต่ 21 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 30 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร 30 บาทต่อคน (3) เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ได้ ตั้งแต่ 31 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 60 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร มีค่าโดยสาร 40 บาทต่อคน (4) เรือโดยสารที่บรรจุผู้โดยสารได้ได้ ตั้งแต่ 61 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 120 ที่นั่ง มีค่าโดยสาร 50 บาทต่อคน

4.8.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

การขนส่งทางถนนสำหรับสำหรับสินค้าทางถนนจังหวัดอุดรธานี

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 148 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้

ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี โดยมีระยะทางประมาณ 127 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 11 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 188 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 12 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 24.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดหนองบัวลำภู สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 81.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 19 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดเลยไปยังจังหวัดบึงกาฬสามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก เส้นทางที่ 1 มีระยะทางโดยประมาณ 303 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 5 ชั่วโมง 5 นาทีโดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 จากอำเภอเมือง จังหวัดเลย ผ่านอำเภอวังสะพุง จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในเดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210การเดินทางโดยประมาณ 22 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และใช้เส้นทางเดิมตรงไปประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง

โดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2097 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2098 2021 และ2020 ประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015(ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปยัง ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 ประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เดินทางต่อไปบนถนนเส้นทางเดิมโดยมีระยะทางประมาณ 11.2 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 9 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 11.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที

4.8.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทรถสาธารณะทางถนนสำหรับการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองคาย พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองคายจะมีประเภทรถ 10 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน 3) รถโดยสารขนาดเล็ก 4) รถโดยสารขนาดกลาง 5) รถโดยสารขนาดใหญ่ 6) รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) 7) รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) 8) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) 9) รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา 10) รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา แต่จะพบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คนตามลำดับ โดยจังหวัดเลยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งระบบอื่น ๆ เช่น ทางอากาศ (เครื่องบิน)

4.9 การวิเคราะห์ศักยภาพจังหวัดหนองบัวลำภู

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดหนองบัวลำภู

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม ด้านด้านการบริการ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพความโดดเด่นของจังหวัดหนองบัวลำภู ดังต่อไปนี้

4.9.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดหนองบัวลำภู ณ ราคาประจำปพ.ศ. 2561 มีมูลคา 29,053ลานบาท และผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัว (GPP per capita) มีมูลคาเทากับ 60,776 บาทตอคนตอป เพิ่มขึ้นจาก 53,416 บาท ในปที่ผานมา หรือขยายตัวร้อยละ 13.77

ตารางที่ 4-50 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2562 (หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2558	2559	2560	2561	2562
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	23,819	26,997	27,886	29,137	30,003
ผลิตภัณฑ์มวลรวม จังหวัดต่อคน (บาท)	49,296	56,081	56,081	60,950	63,002

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด 5 ปีฉบับทบทวน, ปี2564

4.9.2 ด้านการเกษตร

จังหวัดหนองบัวลำภู มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,411,929 ไร่ โดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร จำนวน 1,687,679 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 69.97 รองลงมา คือเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 424,070 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 17.58 และเนื้อที่ป่าไม้จำนวน 300,180.12 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.45 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ ที่นา คิดเป็นร้อยละ 63.83 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมา คือ พืชไร่และสวนไม้ผลไม้ยืนต้น คิดเป็นร้อยละ 16.70 และ 10.22 ตามลำดับ

พืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของจังหวัดจังหวัดหนองบัวลำภูได้แก่ ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน มันสำปะหลังโรงงาน และยางพารา โดยเมื่อพิจารณา พบว่า ข้าวนาปี มีพื้นที่ปลูก 678,756 ไร่ มีผลผลิต 212,379 ตัน อ้อยโรงงานมีพื้นที่ปลูก 348,254 ไร่ มีผลผลิต 2,759,805 ตัน มันสำปะหลังมีพื้นที่ปลูก 69,145 ไร่ มีผลผลิต 252,398 ตัน และยางพารามีพื้นที่ปลูก 99,578 ไร่ มีผลผลิต 22,505 ตัน

สัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดจังหวัดหนองบัวลำภู ได้แก่ โคเนื้อ สุกร และไก่เนื้อ และเมื่อพิจารณาจะพบว่าพบว่า โคเนื้อ จำนวน 28,802 สุกร จำนวน 37,432 ตัว และไก่ จำนวน 1,369,145 ตัว ตามลำดับ

ตารางที่ 4-51 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดหนองบัวลำภู ในปี พ.ศ.2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
หนองบัวลำภู	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	2,411,929
	เนื้อที่ป่าไม้	300,180.12
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	1,687,679
	นาข้าว	1,077,183
	พืชไร่	281,869
	สวนไม้ผล และไม้ยืนต้น	172,558
	สวนผักและไม้ดอก	5,801

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.9.3 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดหนองบัวลำภู มีโรงงานจำนวน 121 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 4,988 คน เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 10,310.74 ล้านบาท และเมื่อแบ่งประเภทของอุตสาหกรรมมากที่สุดเป็น 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 29 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมอาหาร 17 แห่ง ด้านอุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ 15 แห่ง

ตารางที่ 4-52 แสดงสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม (จำพวก 2 และ 3)

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงาน (คน)
หนองบัวลำภู	121	10,310.74	4,988

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.9.4 ด้านการท่องเที่ยว

1. การท่องเที่ยว

จังหวัดหนองบัวลำภู ทิศเหนือติดต่อกับ จังหวัดอุดรธานี ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่น ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดอุดรธานี และทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภูมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวโบราณสถานและประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวศาสนสถาน อนุสาวรีย์และพิพิธภัณฑ์ ประเพณี จึงทำให้ในปี พ.ศ.2562 จังหวัดหนองคายมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 381,416 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 408 ล้านบาท

2. ด้านสาธารณสุข

จังหวัดหนองบัวลำภู มีจำนวนโรงพยาบาลรองรับผู้ป่วยที่มารับบริการทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ จำนวน 7 แห่ง (ประกอบด้วยโรงพยาบาลของรัฐ จำนวน 6 แห่ง เอกชน 1 แห่ง) ในปี 2561

4.9.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จังหวัดหนองบัวลำภู มีวัด 417 แห่ง โบสถ์คริสต์ 10 แห่ง มัสยิด 2 แห่ง มีขนบธรรมเนียมความเป็นอยู่อย่างชาวอีสานทั่วๆไป ส่วนมากนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 99.88 ของประชากรทั้งหมด ส่วนที่นับถือศาสนาอื่นมีบ้างเล็กน้อย ได้แก่ ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.09 และ อิสลามร้อยละ 0.03 มีศิลปะหัตถกรรมและวัฒนธรรมการละเล่นพื้นเมือง เช่น การทอผ้าไหม ผ้าฝ้าย หมี่ขิด ซึ่งทอกันมาตั้งแต่โบราณ โดยทอเป็นผ้าขิด หมอน ผ้าตัดเสื้อ ตัดกระโปรง กล่องทิชชู และของใช้อื่น ๆ การทำเครื่องปั้นดินเผา ปั้นรูปแบบต่าง ๆ และทำลวดลายเป็นเครื่องใช้ เครื่องประดับตกแต่งอาคารสถานที่ หม้อดิน เตาไฟ กระถางดอกไม้ แจกัน เป็นต้น จังหวัดหนองบัวลำภู มีกลุ่มมีกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญ 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มลาวพุงขาว กลุ่มคนจีน-ญวน กลุ่มคนไต

4.9.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานจังหวัดหนองบัวลำภู จะพบว่า ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดหนองบัวลำภูมีเส้นทางคมนาคมทางบก โดยสามารถใช้พาหนะส่วนบุคคลจากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรี บริเวณกิโลเมตรที่ 107 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี แล้วเลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 210 ผ่านอำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี ถึงจังหวัดหนองบัวลำภู รวมระยะทาง 608 กิโลเมตร หรือเมื่อถึงจังหวัดขอนแก่นแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 2109 (น้ำพอง-เขื่อนอุบลรัตน์) เข้าอำเภอโนนสัง ถึงจังหวัดหนองบัวลำภู รวมระยะทางประมาณ 559 กิโลเมตร หรือถ้าต้องการใช้รถประจำทางจะมีรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และของเอกชน สายกรุงเทพฯ-หนองบัวลำภู ออกจากสถานีขนส่งหมอชิต 2 ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง

จังหวัดหนองบัวลำภู จะไม่มีท่าอากาศยาน แต่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการเครื่องบินของการบินไทยซึ่งบินระหว่างกรุงเทพฯ-อุดรธานี และอุดรธานี-กรุงเทพฯ ทุกวัน แล้วต่อรถยนต์ไปยังหนองบัวลำภูและจะไม่มีสถานีรถไฟ ที่สามารถต่อโดยตรง แต่สามารถใช้รถไฟแห่งประเทศไทยจัดขบวนรถด่วนและรถเร็ว ออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ทุกวัน เป็นรถไฟที่วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ-อุดรธานี จากนั้นใช้รถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างอุดรธานี-หนองบัวลำภ

การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดหนองบัวลำภู

1.การท่องเที่ยวของจังหวัดหนองบัวลำภู มีต้นทุนทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ เนื่องจากเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน มีภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นอัตลักษณ์ มีภูมิประเทศสวยงาม ภูเขาล้อมรอบ รวมทั้งมีแหล่ง ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงนิเวศน์ที่โดดเด่น

2.เมืองเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ โดยมีโครงการส่งเสริมการเพิ่มผลผลิต การแปรรูป การตลาด และการยกระดับภาคการเกษตรสู่เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ และโครงการพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน ด้านการเกษตร เพื่อปรับเปลี่ยนไปสู่เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ ลดการใช้สารเคมีและพัฒนาเกษตรทางเลือก เพื่อสร้างรายได้อย่างยั่งยืนปรับปรุงแหล่งน้ำที่เป็นปัจจัยการผลิตให้เพียงพอต่อการเกษตร การสนับสนุนองค์ความรู้

3. เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกจากนี่ยังได้เน้นการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและ การท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ ส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยวของจังหวัด จัดกิจกรรมการแสดงแสง สี เสียง ศิลปะ วัฒนธรรม และประเพณีพื้นบ้าน และการจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ Roadshow การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ของจังหวัดหนองบัวลำภูในระดับภูมิภาค เป็นต้น

จุดแข็งของจังหวัดหนองบัวลำภู

1.มีพื้นที่ลุ่มน้ำที่สำคัญเพื่อช่วยสนับสนุนเกษตรกรรมในพื้นที่ 2 ลุ่มน้ำ ได้แก่ ลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำโขง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทุกอำเภอ ของจังหวัด

2.มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเชิงนิเวศน์ที่โดดเด่น เช่น หลวงปู่ขาว พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์และหอยหิน 150 ล้านปี ภูพานน้อย ภูหินลาดช่อฟ้า เป็นต้น

3.มีโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งของจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง เพื่ออำนวยความสะดวกในการกระจายสินค้า

สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)

สินค้า GI ของจังหวัดหนองคายได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า

เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน (Isan Indigenous Thai Silk Yarn) หมายถึง เส้นไหมดิบที่ผ่านการสาวด้วยมือ ผลิต จากตัวไหมพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงโดยใบหม่อนที่ปลูกขึ้นเองในพื้นที่ 20 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาค อีสาน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นสีเหลืองทอง มีความมันเลื่อม ความนุ่มนวล ความเหนียว และความสม่ำเสมอ สามารถนำมาทำเป็นเส้นยืนและเส้นพุ่งได้

ลักษณะของสินค้า

ลักษณะทางกายภาพ

(1) เส้นไหมหลีบ หรือเส้นไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3 เป็นเส้นไหมที่ได้จากรังไหมชั้นนอก รวมทั้งปุยไหม ลักษณะเส้นไหมจะใหญ่มากและเนื้อหยาบ มีปุ่มปม ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน มีสีเข้มและสม่ำเสมอ

(2) เส้นไหมสาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2 เป็นเส้นไหมที่ได้จากการสาวควบกันทั้งปุยและเส้นใยส่วนนอกของรังไหมไปจนถึงเส้นใยส่วนใน ของรังไหมให้เสร็จในคราวเดียวกัน เส้นไหมไม่เรียบ ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน สีสม่ำเสมอ ลักษณะเส้นไหมที่สาวได้หยาบและเส้นใหญ่กว่าไหมหนึ่ง

(3) เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1 เป็นเส้นไหมที่ได้จากเปลือกรังไหมชั้นใน เส้นไหมที่ได้จะมีลักษณะเส้นเรียบ ขนาดและสีสม่ำเสมอ รวมสะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน นุ่มมือเมื่อสัมผัส เมื่อทอเป็นผืนผ้าแล้วเนื้อผ้าจะนุ่ม เรียบ มีความเลื่อมมันของ เส้นไหมในระดับดีมาก มีความนุ่มนวลดี เส้นไหมมีความเหนียว ระดับความสม่ำเสมอของเส้นไหมดี สีเส้นไหม เป็นสีเหลืองทอง

กระบวนการผลิต

(1) วัตถุดิบ : รังไหม

(1.1) กรณีปลูกหม่อนเลี้ยงไหม

1) พื้นที่ปลูกหม่อนเพื่อเลี้ยงไหมต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พันธุ์หม่อนเป็นพันธุ์พื้นบ้าน หรือพันธุ์ส่งเสริม แปลงหม่อนต้องปลอดสารพิษ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และมีการดูแล

รักษาต้นหม่อนอย่างสม่ำเสมอ คุณภาพใบหม่อนต้องดีเหมาะสมในการเลี้ยงไหมในแต่ละวัย มีการเก็บรักษาใบหม่อนในที่มีการระบายอากาศดีและ ความชื้นที่เหมาะสม

2) รังไหมที่นำมาสาวต้องเลี้ยงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เป็นไหมที่ ฟักออกตลอดปี มีความทนทานต่อสภาพอากาศที่ร้อนและแห้งแล้งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น พันธุ์นางน้อย นางลาย นางหงอก นางงิ้ว นางเขียว ตุ่ย สำโรง นางเหลือง นางไหม แพงพวย กากี วนาสวรรค์ ทับทิมสยาม ไขง คอตั้ง สองพี่น้อง ลำปอ ปราสาทเบง และนางแก้ว เป็นต้น

3) การเลี้ยงไหมจะต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กระบวนการเลี้ยงไหมจนได้ รังไหม โรงเลี้ยงไหม และวัสดุอุปกรณ์ ต้องสะอาด และปลอดภัย มีการให้ใบหม่อนที่มีขนาด และอายุเหมาะสมแก่วัยไหม และมีการเลี้ยงอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

4) การเก็บรังไหม เมื่อไหมสุกเข้าทำรังแล้วต้องเก็บรังไหมออกจากจ่อ 3 - 5 วัน หากอากาศ ร้อนก็เก็บได้เร็วขึ้น อากาศหนาวเก็บรังช้าลง เพราะการพ่นเส้นใยของหนอนไหมจะช้าลงในช่วงอากาศหนาว

5) การคัดเลือกรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสีย เพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสี สม่ำเสมอ

(1.2) กรณีซื้อรังไหม

1) รังไหมต้องเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น และต้องเลี้ยง ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ตามกระบวนการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมข้อ (1.1)

2) รังไหมมีคุณภาพดี สะอาด

(2) การสาวไหม

การสาวไหมเป็นกระบวนการดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาว (เครื่องสาว) แบบพื้นบ้าน หรือพวงสาว (เครื่องสาว) ไหมแบบปรับปรุง (เด่นชัย 1) พันเกลียวเส้นไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะรองรับ ซึ่งมีกระบวนการ คือ

(2.1) เตรียมรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสียเพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสีเส้นไหมสม่ำเสมอ

(2.2) การต้มรังไหม ต้มน้ำให้เกือบเดือด หรือประมาณ 90 องศาเซลเซียสแล้วจึงนำรังไหมที่เตรียมไว้ใส่ใน หม้อต้มสาวประมาณ 80 - 100 รัง และรักษาระดับความร้อนของน้ำไว้ประมาณ 60 - 70 องศาเซลเซียส โดยน้ำต้มรังไหม ต้องเป็นน้ำสะอาด ไม่ขุ่น มีความเป็นกรด - ด่าง ปานกลาง (ประมาณ 6.5 - 7.5) ไม่ควรใช้น้ำจากบ่อ น้ำบาดาล น้ำประปา หรือน้ำฝนใหม่ๆ จะทำให้สาวไหมออกยาก

(2.3) ดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาวแบบพื้นบ้านหรือพวงสาวไหมแบบปรับปรุง พันเกลียวเส้น ไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะ โดยกระบวนการนี้จะเป็นการแยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นในดังนี้

- เส้นไหมหลีบ หรือไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3
- เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1

(2.4) ในกรณีการสาวไหมโดยไม่แยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นใน (สาวรวมกัน) จะได้เป็น เส้นไหม สาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2

(2.5) หลังจากสาวไหมเสร็จแล้ว นำเส้นไหมไปกรอหรือเหล่งแบบสาน (diamond cross) ตามมาตรฐาน เพื่อทำเข็ดไหม (ไจไหม)

(3) การเก็บรักษา

เก็บรักษาไว้ในที่สามารถป้องกันแมลงได้ และควรตรวจดูเส้นไหมทุกเดือน เพื่อให้อากาศถ่ายเทประจำ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลากประกอบด้วยคำว่า “เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน” และ/หรือ “Isan Indigenous Thai Silk Yarn” และแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- “ ชื่อพันธุ์ไหม ” และ/หรือ “ กลุ่มพันธุ์ไหม ”
- ประเภท น้ำหนักบรรจุ วัน เดือน ปี ที่ผลิต
- ชื่อ/กลุ่มผู้ผลิต สถานที่ผลิต

4.10 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดหนองบัวลำภู

4.10.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1.การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดจังหวัดหนองบัวลำภู

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปผ่านเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกท่าอากาศยาน(ตำบลเชียงพิณ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) ระยะทางโดยประมาณ 41.8 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 37 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 2423 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 5.7 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 13 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 44 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 44 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 39 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึง

แยกศรีบุญเรือง(ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 850 เมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนสาย นภ.3037 เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 6.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 74.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 21.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 21 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย เดินต่อไปบนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 โดยมีระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 39 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที

4.10.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

ประเภทรถสาธารณะทางถนนที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสาร

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด รายละเอียดดังนี้

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 3 ประเภท (1) รถสองแถว บรรจุผู้โดยสารได้ 8-10 คน (2) วินมอเตอร์ไซค์ บรรจุผู้โดยสารได้ 1 คน (3) รถแท็กซี่บรรจุผู้โดยสารได้ 2-4 คน 4) รถยนต์รับจ้างสามล้อ ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการทุก15-20 นาที บรรจุผู้โดยสารได้ 1-3 คน รอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอจะมีรถโดยสาร มีอยู่หลากหลายประเภท เช่น หนองบัวลำภู - นากลาง – นาวัง, หนองบัวลำภู – โนนสัง, หนองบัวลำภู – ศรีบุญเรือง,หนองบัวลำภู – สุวรรณคูหา เป็นต้น

สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 8-10 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการเป็นรถที่รับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งเดินทางส่งต่างจังหวัด และจะส่งผู้โดยสารตามจุดในอำเภอต่างๆ

4.10.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

การขนส่งทางถนนสำหรับสำหรับสินค้าทางถนนหนองบัวลำภู

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 50.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 58 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปผ่านเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 จนถึงแยกท่าอากาศยาน(ตำบลเชียงพิณ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) ระยะทางโดยประมาณ 41.8 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 37 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2423 เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยมีระยะทางประมาณ 5.7 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 13 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 44 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย โดยมีระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 44 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 39 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงแยกศรีบุญเรือง(ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 850 เมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนสาย นภ.3037 เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 6.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 11 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดินทางตรงไปตลอดโดยวิ่งบนถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 จนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 74.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวง

แผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 21.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 21 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดหนองบัวลำภู ไปยังจังหวัดบึงกาฬ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที จากนั้นเลี้ยวขาวเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 แล้วเดินทางต่อไปเข้าเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 216 จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย เดินต่อไปบนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 โดยมีระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 39 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และใช้เส้นทางเดิมไปยังอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยมีระยะทางประมาณ 137 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 52 นาที

4.10.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทรถสาธารณะทางถนนสำหรับการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองบัวลำภู พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดหนองบัวลำภู จะมีประเภทรถ 10 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน 3) รถโดยสารขนาดเล็ก 4) รถโดยสารขนาดกลาง 5) รถโดยสารขนาดใหญ่ 6) รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) 7) รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) 8) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) 9) รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา 10) รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา แต่จะพบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คนตามลำดับ โดยจังหวัดเลยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งระบบอื่น ๆ เช่น ทางอากาศ (เครื่องบิน)

4.11 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานรายจังหวัดบึงกาฬ

การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของจังหวัดจังหวัดบึงกาฬ คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพในแต่ละด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม ด้านด้านการบริการ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพความโดดเด่นของจังหวัดบึงกาฬ ดังต่อไปนี้

4.11.1 ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดอุดรธานี ณ ราคาประจำปพ.ศ. 2562 มีมูลคา 24,711ล่านบาท และผลิตภัณฑมวลรวมจังหวัดตอหัว (GPP per capita) มีมูลคาเทากับ 68,727 บาทตอคนตอป เพิ่มขึ้นจากปี 2561 จาก 24,227 บาท ในปที่ผานมา หรือขยายตัวร้อยละ 2.00

ตารางที่ 4-53 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปี พ.ศ. 2558- 2562 (หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2558	2559	2560	2561	2562
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	21,799	24,056	27,782	24,227	24,711
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)	60,126	66,492	76,898	67,216	68,727

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด5ปีฉบับทบทวน, ปี2564

4.11.2 ด้านการเกษตร

จังหวัดบึงกาฬ มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,690,625 ไร่ โดยแบ่งเป็นโดยแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด จำนวน 1,668,093 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 62.00 รองลงมา คือเนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร จำนวน 847,719 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 31.51 และเนื้อที่ป่าไม้ จำนวน 174,812.63ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.50 เมื่อจำแนกตามเนื้อที่เพาะปลูก พบว่า พื้นที่เพาะปลูกมากที่สุด คือ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น คิดเป็นร้อยละ 50.13 ของเนื้อที่ทางการเกษตร รองลงมาคือ ที่นาและพืชไร่ คิดเป็นร้อยละ 42.37 และ 1.58 ตามลำดับ

พืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของจังหวัดบึงกาฬ ได้แก่ ยางพารา และมันสำปะหลัง โดยเมื่อพิจารณาพบว่า ยางพารา มีพื้นที่ปลูก 774,554 ไร่ มีผลผลิต 190,540 ตัน มันสำปะหลัง มีพื้นที่ปลูก 7,137 ไร่ มีผลผลิต 20,069 ตัน ตามลำดับ

สัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดบึงกาฬ ได้แก่ โคเนื้อ สุกร และไก่เนื้อ และเมื่อพิจารณาจะพบว่าพบว่า โคเนื้อ จำนวน 26,206 ตัว สุกร จำนวน 26,002 ตัว และไก่ จำนวน 942,230 ตัว ตามลำดับ

ตารางที่ 4-54 แสดงประเภทเนื้อที่ของจังหวัดบึงกาฬ ในปี พ.ศ.2562

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
บึงกาฬ	เนื้อที่ทั้งหมด (ไร่)	2,690,625
	เนื้อที่ป่าไม้	174,812.63
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	1,668,093
	นาข้าว	706,813
	พืชไร่	26,431

จังหวัด	ประเภทเนื้อที่	ปี 2562
	สวนไม้ผล และไม้ยืนต้น	836,225
	สวนผักและไม้ดอก	24,573
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	74,051
	เนื้อที่ใช้ประโยชน์นอกการเกษตร	847,719

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.11.3 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดบึงกาฬ มีโรงงานจำนวน 197 แห่ง มีแรงงาน จำนวน 4,170 คน เงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 5,536.47 แห่ง และเมื่อแบ่งประเภทของอุตสาหกรรมออกเป็น 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมด้านผลิตภัณฑ์อโลหะ 28 แห่ง รองลงมาคือแปรรูปไม้ผลิตภัณฑ์จากไม้18 แห่ง และอุตสาหกรรมอาหาร 13 แห่ง

ตารางที่ 4-55 แสดงสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม

จังหวัด	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนแรงงาน (คน)
บึงกาฬ	197	5,536.47	4,170

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4.11.4 ด้านการท่องเที่ยว

1. การท่องเที่ยว

จังหวัดบึงกาฬ มีอาณาเขตติดต่อกับเขตการปกครองกับจังหวัดข้างเคียงและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน และมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศิลปะวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตที่ดีงามมากมาย

2. ด้านสาธารณสุข

จังหวัดบึงกาฬมีสถานบริการสาธารณสุขภาครัฐ ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป ขนาด 175 เตียง จำนวน 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน ขนาด 90 เตียง จำนวน 1 แห่ง ขนาด 30 เตียง จำนวน 5 แห่ง ขนาด 10 เตียง จำนวน 1 แห่ง และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จำนวน 61 แห่ง

สถานบริการสาธารณสุขภาคเอกชน ประกอบด้วย คลินิกแพทย์ จำนวน 13 แห่ง คลินิกเวชกรรม จำนวน 12 แห่ง คลินิกเวชกรรมเฉพาะทาง จำนวน 1 แห่ง คลินิกทันตกรรม จำนวน 1 แห่ง คลินิกพยาบาล

และ การผดุงครรภ์ จำนวน 30 แห่ง ร้านขายยาแผนปัจจุบันชั้น 1 จำนวน 21 แห่ง ร้านขายยาแผนปัจจุบัน บรรจุ เสร็จที่ไม่ใช่ยาอันตราย จำนวน 7 แห่ง ร้านขายยาแผนโบราณ จำนวน 33 แห่ง ร้านขายยาแผนปัจจุบัน เฉพาะยา บรรจุเสร็จสำหรับสัตว์ จำนวน 3 แห่ง และสถานที่ผลิตยาแผนโบราณ จำนวน 1 แห่ง

4.11.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

จังหวัดบึงกาฬ มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญ 6 กลุ่ม ได้แก่ ชาวลาว ชาวพวน ชาวภูไท ชาวญ้อ ชาวข่า ชาวแกว และมีงานประเพณีที่สำคัญ เช่น ประเพณีแข่งเรือยาวไทย- ลาว งานวันยางพาราบึงกาฬ งานสถาปนาจังหวัดบึงกาฬ

4.11.6 โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานจังหวัดบึงกาฬ จะพบว่า ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดจังหวัดบึงกาฬ มีเส้นทางคมนาคมทางบก โดยใช้ทางรถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหมายเลข 1 ผ่านจังหวัดสระบุรี แล้วเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านจังหวัดนครราชสีมา – จังหวัดขอนแก่น – จังหวัดอุดรธานี จนถึงจังหวัดหนองคาย และจากจังหวัดหนองคายสู่จังหวัดบึงกาฬ โดยจะผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 751 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 11 ชั่วโมงมีการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำ จะเห็นว่าจังหวัดบึงกาฬ มีพื้นที่ติดชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีพื้นที่ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน จึงมีด่านศุลการกรบึงกาฬ ที่นำเข้าและส่งออกสินค้า โดย ในปีพ.ศ. 2562 ด่านศุลกากรบึงกาฬ มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 2,690.45 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.41 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

จังหวัดบึงกาฬ ไม่มีสถานีรถไฟ แต่จะใช้สถานีรถไฟมีจากกรุงเทพฯ - หนองคาย และขบวนรถด่วนดีเซลราง กรุงเทพ – อุดรฯ ทุกวัน จากสถานีรถไฟหนองคายเดินทางต่อไปยังจังหวัดบึงกาฬ ต่อด้วยระยะทาง ๑๓๖ กิโลเมตร แต่จังหวัดบึงกาฬ ไม่มีท่าอากาศยาน โดยส่วนใหญ่จะมี ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้กับตัวจังหวัดบึงกาฬที่สุดโดยเครื่องบินจากกรุงเทพฯ – อุดรธานี ลงที่ท่าอากาศยานอุดรธานี เดินทางต่อไปยังจังหวัดบึงกาฬ ใช้เส้นทางจังหวัดอุดรธานี-จังหวัดหนองคาย - อำเภอโพนพิสัย - อำเภอรัตนวาปี - อำเภอปากคาด - จังหวัดบึงกาฬ ระยะทาง 190 กิโลเมตร และมีการขนส่งทางน้ำ

การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดบึงกาฬ

1. เป็นประตูเชื่อมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับกลุ่มประเทศอาเซียน และจีนตอนใต้ มีระยะทางไม่ไกลมาก ลดต้นทุน การขนส่ง ในการส่งเสริมการส่งออกตามเส้นทางหมายเลข 8,12 และ 13

2.เมืองส่งเสริมการค้าชายแดนเพื่อการค้าและการลงทุน

จังหวัดบึงกาฬ เป็นจังหวัดชายแดนมีความยาวตามลำน้ำโขง 120 กิโลเมตร ฝั่งตรงข้ามคือเมืองปากซัน แขวงบอลิคาไซ สปป.ลาว และมีด่านถาวร 1 แห่ง ที่อำเภอเมืองบึงกาฬ ตรงข้ามเมืองปากซัน จุด ผ่อนปรน 2 แห่ง ที่อำเภอปากคาด ตรง ข้ามเมืองท่าพระบาด และที่อำเภอ บุ่งคล้า ตรงข้ามเมืองปากกระดิ่ง

สามารถสร้างมูลค่าการค้าชายแดน อีกทั้งมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 (บึงกาฬ – แขวง บอลิคาไซ) จะสามารถสร้างมูลค่าการค้าชายแดนแบบก้าวกระโดด

3. การพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยว

จังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดใหม่แต่เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการ ท่องเที่ยว เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก ประกอบด้วย (1) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ อาทิ ภูทอก บึงโขงหลง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูวัว น้ำตกเจ็ดสี หาดสีดา หนองบึงกาฬ โครงการอนุรักษ์พันธุ์ไม้ปุาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (2) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม /ศาสนา อาทิ วัดอาฮงศิลาวาส วัดโพธาราม วัด สามัคคีอุปถัมภ์ ศาลเจ้าแม่สองนาง ฯลฯ (3) การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเชื่อมการท่องเที่ยวโดยใช้ เวลาวันเดียวเที่ยวได้ 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนา

จุดแข็งของจังหวัดบึงกาฬ

1. บึงกาฬเป็นเมืองที่มีสภาพแวดล้อมดีมีความหลากหลายทางชีวภาพ

2. บึงกาฬมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และเชิงพุทธสถานตามบริบทลุ่มน้ำโขง สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวกับประเทศในอนุภาคลุ่มน้ำโขง

3. บึงกาฬมีศักยภาพด้านการลงทุนเพราะอยู่ในเส้นทางเชื่อมโยงประชาคมอาเซียน เป็นเมืองที่ ติดชายแดน มีด่านสากล อำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวกับกลุ่มประเทศอาเซียนและจีนตอนใต้ มีระยะทางไม่ไกลมาก ลดต้นทุนการขนส่ง ในการส่งเสริมการส่งออกตามเส้นทางในเขต สปป.ลาว

4. บึงกาฬมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม จารีต ประเพณีตามเชื้อสาย

5. บึงกาฬมีทรัพยากรธรรมชาติที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว ทำให้มีรายได้จากการท่องเที่ยวในท้องถิ่น

6. เป็นเมืองที่มีพระอริยะสงฆ์ที่ประชาชนให้ความเลื่อมใสและศรัทธา

7. มีผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีชื่อเสียงและมีคุณภาพ เช่น ผ้าฝ้ายทอมือ ข้าวฮาง ข้าวผัวหลง กล้วยตาก เป็นต้น

8. มีอาสาสมัครและภาคีเครือข่ายสนับสนุนของหน่วยงานภาครัฐครอบคลุมทุกพื้นที่ในจังหวัด เช่น ระบบการดูแลผู้สูงอายุในรูปแบบอาสาสมัคร การดูแลสุขภาพในรูปแบบของ อสม. เป็นต้น

สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)

สินค้า GI ของจังหวัดหนองคายได้แก่ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน เนื้อโคขุนโพนยางคำ

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า

<u>เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง</u> (Ban Chiang Pottery) หมายถึง ภาชนะเครื่องปั้นดินเผาที่ผลิตในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ซึ่งมีรูปทรงการปั้นและเขียนลายเส้นโค้ง ลายเชือกทาบ ลายก้านขดกันหอย ลายรูป เรขาคณิต ลักษณะเดียวกับภาชนะเครื่องปั้นโบราณที่ขุดค้นพบในบริเวณดังกล่าว

ลักษณะของสินค้า

ลักษณะทางกายภาพ

- รูปทรง เป็นภาชนะรูปวงรี รูปวงกลม รูปทรงแบบไม่มีฐาน รูปทรงแบบมีฐาน รูปแจกัน รูปทรงตุ๊กตา รูปตะเกียง

- ลวดลาย เป็นลายเฉพาะที่โดดเด่นตามยุคสมัยที่ขุดค้นพบโบราณวัตถุของจริง ได้แก่ ลายเส้นโค้ง ลาย ก้านขดและกันหอย ลายรูปเรขาคณิต ลายดอกไม้ ลายรูปสัตว์ ลายเชือกควั่น ลายเชือกทาบ

- พื้นผิว มีทั้งเคลือบเงาและไม่เคลือบเงา

กระบวนการผลิต

การเตรียมดิน

(1) สับก้อนดินจากก้อนใหญ่ให้เป็นก้อนเล็ก

(2) ผสมหัวเชื้อดินเผากับทราย และหมักด้วยน้ำ ให้ดินอิ่มน้ำ

(3) นวดดินโดยการเหยียบย่ำ ให้ดินแตกและผสมกันจนเหนียว เพื่อใช้ในการปนหม้อ

การปั้นขึ้นรูป

(1) นำดินเหนียวที่ผ่านการหมักไว้แล้วมาปั้นเป็นก้อนขนาดต่างๆ เพื่อเตรียมการนั้น

(2) การปั้นแบบประยุกต์ สำหรับปั้นหม้อขนาดเล็ก โดยใช้อุปกรณ์และเครื่องจักร

(3) การปั้นแบบโบราณหรือแบบดั้งเดิม สำหรับปั้นหม้อขนาดใหญ่ โดยใช้แรงงานคนเป็นผู้นั้นและใช้อุปกรณ์ คือ หินดุ ในการตีปั้นขึ้นรูปเป็นรูปร่างและขนาดตามต้องการ

การเผา

(1) เตาที่ใช้เผา เป็นเตาที่ทำขึ้นเองจากดินเหนียว

(2) นำหม้อที่ปั้นได้ จัดเรียงให้เป็นระเบียบจนเกือบเต็มเตาเผา

(3) ทำการเผา โดยใช้ไม้พื้นเป็นเชื้อเพลิง ความร้อนในการเผา ขึ้นอยู่กับความชำนาญของภูมิปัญญาท้องถิ่น

(4) ระยะเวลาในการเผา ประมาณ 1 วัน หรือ 24 ชั่วโมง

(5) นำหม้อที่เผาแล้วออกจากเตา พักไว้ประมาณ 1 วัน หรือ 24 ชั่วโมง

การเขียนลาย เขียนสี

(1) ผสมสีฝุ่นสีแดงกับน้ำ ในปริมาณที่เหมาะสม

(2) นำหม้อที่เผาแล้วมาทำการเขียนสี เป็นลวดลายต่างๆ

(3) เขียนลวดลาย โดยไม่มีการเขียนแบบร่างในภาชนะ ซึ่งจะต้องเขียนโดยอาศัยความชำนาญจากประสบการณ์ ที่พบเห็นมาจากภาชนะเครื่องปั้นดินเผาของจริง เช่น ลายเส้นโค้ง ลายก้านขดและกันหอย ลายรูปเลขาคณิต ลายดอกไม้ ลายรูปสัตว์

(4) ภายหลังจากเขียนลายแล้ว จะนำมาเคลือบเงาด้วยน้ำมันเคลือบ หรือถ้าไม่เคลือบน้ำมัน จะนำไปขัดให้เหมือน ของเก่าต้นแบบ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลาก ให้ประกอบด้วยคำว่า “ เครื่องปั้นดินเผาบ้านเชียง ” และ/หรือ “ Ban Chiang Pottery”

<u>เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน</u>

คุณภาพ ชื่อเสียง คุณสมบัติหรือคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า

เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน (Isan Indigenous Thai Silk Yarn) หมายถึง เส้นไหมดิบที่ผ่านการสาวด้วยมือ ผลิต จากตัวไหมพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงโดยใบหม่อนที่ปลูกขึ้นเองในพื้นที่ 20 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาค อีสาน เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นสีเหลืองทอง มีความมันเลื่อม ความนุ่มนวล ความเหนียว และความสม่ำเสมอ สามารถนำมาทำเป็นเส้นยืนและเส้นพุ่งได้

ลักษณะของสินค้า

ประเภทและลักษณะทางกายภาพของเส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสานเป็นดังนี้

(1) เส้นไหมหลีบ หรือเส้นไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3 เป็นเส้นไหมที่ได้จากรังไหมชั้นนอก รวมทั้งปุยไหม ลักษณะเส้นไหมจะใหญ่มากและเนื้อหยาบ มีปุ่มปม ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน มีสีเข้มและสม่ำเสมอ

(2) เส้นไหมสาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2 เป็นเส้นไหมที่ได้จากการสาวควบกันทั้งปุยและเส้นใยส่วนนอกของรังไหมไปจนถึงเส้นใยส่วนใน ของรังไหมให้เสร็จในคราวเดียวกัน เส้นไหมไม่เรียบ ขนาดสม่ำเสมอ สะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน สีสม่ำเสมอ ลักษณะเส้นไหมที่สาวได้หยาบและเส้นใหญ่กว่าไหมหนึ่ง

(3) เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1 เป็นเส้นไหมที่ได้จากเปลือกรังไหมชั้นใน เส้นไหมที่ได้จะมีลักษณะเส้นเรียบ ขนาดและสีสม่ำเสมอ รวมสะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน นุ่มมือเมื่อสัมผัส เมื่อทอเป็นผืนผ้าแล้วเนื้อผ้าจะนุ่ม เรียบ มีความเลื่อมมันของ เส้นไหมในระดับดีมาก มีความนุ่มนวลดี เส้นไหมมีความเหนียว ระดับความสม่ำเสมอของเส้นไหมดี สีเส้นไหม เป็นสีเหลืองทอง

กระบวนการผลิต

(1) วัตถุดิบ : รังไหม

(1.1) กรณีปลูกหม่อนเลี้ยงไหม

1) พื้นที่ปลูกหม่อนเพื่อเลี้ยงไหมต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พันธุ์หม่อนเป็นพันธุ์พื้นบ้าน หรือพันธุ์ส่งเสริม แปลงหม่อนต้องปลอดสารพิษ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และมีการดูแลรักษาต้นหม่อนอย่างสม่เสมอ คุณภาพใบหม่อนต้องดีเหมาะสมในการเลี้ยงไหมในแต่ละวัย มีการเก็บรักษาใบหม่อนในที่มีการระบายอากาศดีและ ความชื้นที่เหมาะสม

2) รังไหมที่นำมาสาวต้องเลี้ยงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เป็นไหมที่ ฟักออกตลอดปี มีความทนทานต่อสภาพอากาศที่ร้อนและแห้งแล้งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น พันธุ์นางน้อย นางลาย นางหงอก นางงิ้ว นางเขียว ตุ่ย สำโรง นางเหลือง นางไหม แพงพวย กากี วนาสวรรค์ ทับทิมสยาม ไขง คอตั้ง สองพี่น้อง ลำปอ ปราสาทเบง และนางแก้ว เป็นต้น

3) การเลี้ยงไหมจะต้องอยู่ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กระบวนการเลี้ยงไหมจนได้ รังไหม โรงเลี้ยงไหม และวัสดุอุปกรณ์ ต้องสะอาด และปลอดภัย มีการให้ใบหม่อนที่มีขนาด และอายุเหมาะสมแก่วัยไหม และมีการเลี้ยงอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

4) การเก็บรังไหม เมื่อไหมสุกเข้าทำรังแล้วต้องเก็บรังไหมออกจากจ่อ 3 - 5 วัน หากอากาศ ร้อนก็เก็บได้เร็วขึ้น อากาศหนาวเก็บรังช้าลง เพราะการพ่นเส้นใยของหนอนไหมจะช้าลงในช่วงอากาศหนาว

5) การคัดเลือกรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสีย เพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสี สม่ำเสมอ

(1.2) กรณีซื้อรังไหม

1) รังไหมต้องเป็นพันธุ์ไทยพื้นบ้านที่เลี้ยงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น และต้องเลี้ยง ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ตามกระบวนการปลูกหม่อนเลี้ยงไหมข้อ (1.1)

2) รังไหมมีคุณภาพดี สะอาด

(2) การสาวไหม

การสาวไหมเป็นกระบวนการดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาว (เครื่องสาว) แบบพื้นบ้าน หรือพวงสาว (เครื่องสาว) ไหมแบบปรับปรุง (เด่นชัย 1) พันเกลียวเส้นไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะรองรับ ซึ่งมีกระบวนการ คือ

(2.1) เตรียมรังไหม โดยแยกรังดีออกจากรังเสียเพื่อให้ได้เส้นไหมที่มีคุณภาพและสีเส้นไหมสม่ำเสมอ

(2.2) การต้มรังไหม ต้มน้ำให้เกือบเดือด หรือประมาณ 90 องศาเซลเซียสแล้วจึงนำรังไหมที่เตรียมไว้ใส่ใน หม้อต้มสาวประมาณ 80 - 100 รัง และรักษาระดับความร้อนของน้ำไว้ประมาณ 60 - 70 องศาเซลเซียส โดยน้ำต้มรังไหม ต้องเป็นน้ำสะอาด ไม่ขุ่น มีความเป็นกรด - ด่าง ปานกลาง (ประมาณ 6.5 - 7.5) ไม่ควรใช้น้ำจากบ่อ น้ำบาดาล น้ำประปา หรือน้ำฝนใหม่ๆ จะทำให้สาวไหมออกยาก

(2.3) ดึงเส้นไหมออกจากรังไหม ผ่านพวงสาวแบบพื้นบ้านหรือพวงสาวไหมแบบปรับปรุง พันเกลียวเส้น ไหม แล้วดึงไหมลงในภาชนะ โดยกระบวนการนี้จะเป็นการแยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นในดังนี้

- เส้นไหมหลีบ หรือไหมเปลือก หรือเส้นไหม 3
- เส้นไหมน้อย หรือเส้นไหมเครือ หรือเส้นไหมยอด หรือเส้นไหม 1

(2.4) ในกรณีการสาวไหมโดยไม่แยกเปลือกรังชั้นนอกและชั้นใน (สาวรวมกัน) จะได้เป็น เส้นไหม สาวเลย หรือเส้นไหมรวด หรือเส้นไหม 2

(2.5) หลังจากสาวไหมเสร็จแล้ว นำเส้นไหมไปกรอหรือเหล่งแบบสาน (diamond cross) ตามมาตรฐาน เพื่อทำเข็ดไหม (ไจไหม)

(3) การเก็บรักษา

เก็บรักษาไว้ในที่สามารถป้องกันแมลงได้ และควรตรวจดูเส้นไหมทุกเดือน เพื่อให้อากาศถ่ายเทประจำ

การบรรจุหีบห่อ

รายละเอียดบนฉลากประกอบด้วยคำว่า “เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน” และ/หรือ “Isan Indigenous Thai Silk Yarn” และแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- “ชื่อพันธุ์ไหม” และ/หรือ “กลุ่มพันธุ์ไหม”

- ประเภท น้ำหนักบรรจุ วัน เดือน ปี ที่ผลิต
- ชื่อ/กลุ่มผู้ผลิต สถานที่ผลิต

<u>เนื้อโคขุนโพนยางคำ</u> (Pon-Yang-Khram Beef) หมายถึง เนื้อโคขุนคุณภาพสูง ที่ผลิตจากโค เนื้อลูกผสมระหว่างโคสายพันธุ์ยุโรปกับโคสายพันธุ์พื้นเมือง ซึ่งผ่านกระบวนการเลี้ยง การแปรสภาพ และตัดแต่งอย่างถูกสุขลักษณะตามมาตรฐานสากล และตามข้อกำหนดของสหกรณ์ฯ โพนยางคำ ที่ผลิตในขอบเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนมใน 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอนาแก อำเภอวังยาง อำเภอปลาปาก อำเภอเรณูนคร อำเภอธาตุพนม อำเภอนาหว้า อำเภอโพนสวรรค์ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดมุกดาหารใน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอดงหลวง อำเภอคำชะอี อำเภอ หนองสูง และจังหวัดบึงกาฬ 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเซกา

ลักษณะของสินค้า

(1) ประเภทของเนื้อโคขุนโพนยางคำ

- ประเภทซากหรือเนื้อโคทั้งตัว ตัดแบ่งเป็น 4 ส่วน
- ประเภทเนื้อโคที่ได้ผ่านการตัดแบ่งเป็นเนื้อชิ้นส่วนหลัก (Whole sale cut) โดยมีการตัด แบ่งชิ้นส่วนต่าง ๆ และการเรียกชื่อเช่นเดียวกับการตัดแบ่งชิ้นส่วนในระบบของฝรั่งเศส (French Beef cutting system)
- ประเภทเนื้อโคชิ้นส่วนหลักผ่านการตัดแต่งเป็นเนื้อชิ้นส่วนย่อย (Retail sale cut) ทางกายภาพ
- เนื้อมีสีแดงสดใส มีไขมันแทรกในเนื้อ เนื้อนุ่ม ไม่มีกลิ่นสาบและมีรสชาติดี ซึ่งมีระดับ คะแนนไขมันแทรกที่ 3.5 ขึ้นไปตามมาตรฐานเนื้อโค

2. กระบวนการผลิต

วัตถุดิบ

โคเนื้อสำหรับเลี้ยงขุน แบ่งเป็น 2ประเภท คือ

1. ลูกโคที่เกิดขึ้นจากแม่โคของสมาชิก โดยการผสมเทียมของสหกรณ์ เพื่อการผลิตลูกโคภายใน คอกของตน ลูกโคที่เกิดจะได้รับการจดทะเบียนรับรองเป็นโคแรกเกิด
2. โคที่ซื้อจากภายนอกสำหรับนำมาขุน ได้แก่ โคลูกผสมเพศผู้ สายพันธุ์ที่สหกรณ์ฯ โพนยางคำ กำหนด เช่น พันธุ์ชาโรเลส์ พันธุ์ลิมูซ่า พันธุ์ซิมเมนทอล เป็นต้น โดยต้องมีระดับเลือดโคยุโรป 50 % น้ำหนักตัวตั้งแต่ 300 กิโลกรัมหรือรอบอกประมาณ 63 นิ้ว อายุก่อนขุนไม่เกิน 2 ปี

วิธีการผลิต

- การขุนโค ต้องเป็นโคลูกผสมเพศผู้สายเลือดยุโรป 50 % น้ำหนักตัวไม่ต่ำกว่า 300 กิโลกรัม หรือรอบอกไม่ต่ำกว่า 63 นิ้ว อายุก่อนขุนไม่เกิน 2 ปี โดยประเมินจากจำนวนฟันแท้ และต้องทำการ จดทะเบียนแจ้งเป็นโคขุน

การจัดการด้านอาหารโคขุน

- การให้อาหารหยาบ สมาชิกต้องตัดหญ้าสดให้โคขุนกินในคอกทุกวัน โดยให้หญ้าสดในอัตรา 2 % ของน้ำหนักตัวโคขุน ในฤดูแล้งหรือช่วงที่ขาดแคลนหญ้าสด ก็สามารถให้ฟางข้าวทดแทนหญ้าสด โดยให้ในอัตรา 1% ของน้ำหนักตัวโคขุน

- การให้อาหารข้น จะให้ในปริมาณตามสัดส่วนน้ำหนักตัว และมีการเสริมแหล่งพลังงาน เช่น กากน้ำตาล หลังจากการขุนประมาณ 4 เดือน โดยเพิ่มในอาหารข้นหรือราดบนฟางข้าว หรือตั้งให้ โคเลีย กินตามใจชอบ เพื่อทำให้กล้ามเนื้อมีไขมันแทรกและมีความนุ่มขึ้น

การจัดการด้านสุขภาพ

- สหกรณ์ฯ โพนยางคำ ได้จัดสัตวแพทย์และพนักงานส่งเสริมและรักษาสัตว์เพื่อดูแลโคของ สมาชิก ในเรื่องการฉีดวัคซีนป้องกันโรค การถ่ายพยาธิ และการรักษาสัตว์ป่วย

โคขุนที่พร้อมแปรสภาพ

- เมื่อครบกำหนดการเลี้ยงไม่น้อยกว่า 12 เดือนนับจากวันที่ขึ้นทะเบียนโคขุน น้ำหนักตัวไม่ต่ำ กว่า 600 กิโลกรัม สมาชิกจะแจ้งขายโคขุน โดยคณะกรรมการคัดโคจะทำการตรวจสอบคุณภาพและ ข้อมูลการขุน จากบันทึกการตรวจและการรักษาของสัตวแพทย์ก่อนคัดเลือก และสั่งนำเข้าชำแหละ ประจำสัปดาห์ที่โรงฆ่าของสหกรณ์ฯ

การแปรสภาพ (การฆ่าชำแหละและตัดแต่งเนื้อโคโพนคำ)

- โคขุนจะถูกฆ่าและชำแหละตามมาตรฐานสากล โดยซากโคจะถูกบ่ม (ageing) ในห้องเย็นที่ มีอุณหภูมิ 3 องศาเซลเซียส หลังจากนั้น 7 วัน จะทำการตรวจให้คะแนนไขมันแทรกในกล้ามเนื้อ และทำการบ่มซากจนครบอย่างน้อย 14 วัน ก่อนทำการจำหน่ายในรูปซากหลักหรือซากตัดแต่งเป็นชิ้นส่วน ใหญ่ หรือจำหน่ายในรูปชิ้นส่วนย่อย

คุณภาพซากโคขุนโพนยางคำ

- น้ำหนักโคขุนเข้าโรงฆ่าเฉลี่ยที่ 620 กิโลกรัม น้ำหนักซาก (อุ่น) เฉลี่ย 360 กิโลกรัมเปอร์เซ็นต์ ซากอุ่น 58% ระดับคะแนนไขมันแทรกเฉลี่ยที่ 3.2 เมื่อทำการตัดแต่ง แยกชิ้นส่วนจะได้ชิ้นส่วนสำคัญ โดยมีการตัดแบ่งชิ้นส่วนต่าง ๆ และการเรียกชื่อเช่นเดียวกับการตัดแบ่งชิ้นส่วนในระบบของฝรั่งเศส (French Cutting System)

ระบบการตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability)

- สหกรณ์ฯ โพนยางคำได้จัดทำระบบฐานข้อมูลประวัติของโคที่เลี้ยงทุกตัวเพื่อการตรวจสอบ ย้อนกลับ ด้วยการเชื่อมโยงประวัติโคมีชีวิตตั้งแต่เกิด การเลี้ยง การขุน การดูแลรักษาสุขภาพสัตว์ คุณภาพซากและคุณภาพเนื้อ และการรับรองแหล่งผลิตของเนื้อโคขุนที่อยู่ในบรรจุภัณฑ์ด้วยระบบ คอมพิวเตอร์

การบรรจุหีบห่อ

(1) รายละเอียดบนฉลาก ให้ประกอบด้วยคำว่า “เนื้อโคขุนโพนยางคำ” และ/หรือ “เนื้อโคขุนสหกรณ์ฯ โพนยางคำ” และ/หรือ “Pon-Yang-Khram Beef

(2) ระบุวัน เดือน ปีที่บรรจุ/รหัสตรวจสอบย้อนกลับ/ชนิดสินค้า/น้ำหนัก/

4.12 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจังหวัดบึงกาฬ

4.12.1 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1.การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 190 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 47 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีระยะทางโดยประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 51 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 321 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ กาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ประมาณ 9.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 และใช้เส้นเดินทางเดิมต่อไปประมาณ 11.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 10 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู้เส้นทางสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 (ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8

นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2020 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2021 2098 และ 2097 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง เลี้ยวขวาทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดิมทางตรงไปบนเส้นทางเดิมจนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภูสามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 47.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 35 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 แล้วเดินทางต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที

2.การขนส่งทางเรือสำหรับผู้โดยสาร

จังหวัดบึงกาฬ เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดชายแดน มีอาณาเขตติดกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคาไซ สปป. ลาว มีความยาวของชายแดนประมาณ 120 กิโลเมตร มีท่าเรือหรือจุดผ่านแดนในจังหวัดบึงกาฬ จะมีจุดผ่านแดนที่สำคัญคือ จุดผ่านแดนถาวรด่านอำเภอเมืองบึงกาฬ โดยจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนไปยัง สปป. ลาว และเส้นทางเรือได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เนื่องจากสามารเดินทางเข้าสู่แขวงลิคำไซ เมืองปากซัน ซึ่งเป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวอีกเมืองหนึ่งใน สปป. ลาว

4.12.2 ประเภทการขนส่งผู้โดยสาร

1.ประเภทรถสาธารณะทางถนนที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสาร

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดอุดรธานี มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 2 ประเภท (1) รถแท็กซี่ บรรจุผู้โดยสารได้ 2-4 คน (2) รถยนต์รับจ้างสามล้อบรรจุผู้โดยสารได้ 1-3 คน ซึ่งรอบการเดินทางและเวลาในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอจะมีรรถโดยสารประจำทางของบริษัท บขส.999 สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 23-30 คน จะมีบริการเป็นรถที่รับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งเดินทางส่งต่างจังหวัด
รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด จะมีรถทัวร์จากหลายบริษัท ได้แก่ 407 พัฒนา แอร์อุดร บุษราคัม ทัวร์ สมบัติทัวร์ เพชรประเสริฐ สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 30 - 32 คน

4.12.3 โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

การขนส่งทางถนนสำหรับสำหรับสินค้าทางถนนจังหวัดบึงกาฬ

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดอุดรธานี สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 190 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง 47 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีระยะทางโดยประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 51 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดหนองคาย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 135 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 58 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬไปยังจังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่านเส้นทาง 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 321 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 4 ชั่วโมง 58 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ กาฬ ผ่านอำเภอ

ปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ประมาณ 9.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 และใช้เส้นเดินทางเดิมต่อไปประมาณ 11.3 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 10 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู้เส้นทางสาย นค.3041 เดินทางต่อไปอีกประมาณ 8.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงชนบท หนองคาย 3015 (ตำบลบ้านว่าน อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย) เดินทางต่อไปบนเส้นทางเดิมประมาณ 7.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2020 แล้วเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2021 2098 และ 2097 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 65.9 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง เลี้ยวขวาทางแยกเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เดิมทางตรงไปบนเส้นทางเดิมจนถึงสี่แยกวังสะพุง(ตำบลศรีสงคราม อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย) มีระยะทางโดยประมาณ 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 17 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดเลย มีระยะทางโดยประมาณ 22 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 22 นาที

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ ไปยังจังหวัดหนองบัวลำภูสามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 239 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 3 ชั่วโมง 36 นาที เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ โดยใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จากอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ผ่านอำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ อำเภอรัตนวาปี อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 103 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมง 29 นาที เดินทางตรงไปบนเส้นทางเดิมอีกประมาณ 27.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 19 นาที เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่เส้นทางสาย นค.3045 และใช้เส้นทางเดิมต่อไปอีกประมาณ 6.4 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 8 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 และเดินทางบนเส้นทางเดิมต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี จนถึงแยกรังษิณา(เทศบาลตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี) มีระยะทางโดยประมาณ 47.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 35 นาที จากนั้นเลี้ยวขวาเพื่อเข้าสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 216 แล้วเดินทางต่อไปจนเข้าสู่ทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงแผนดินหมายเลข 210 จนถึงทางสี่แยกหนองบัวพิทยาคาร(ตำบลลำภู อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู) มีระยะทางโดยประมาณ 48.5 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 47 นาที

จากนั้นเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู มีระยะทางโดยประมาณ 2.7 กิโลเมตร ใช้ระยะวลาในการเดินทางโดยประมาณ 7 นาที

4.12.4 ประเภทการขนส่งสินค้า

ประเภทรถสาธารณะทางถนนสำหรับการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าในจังหวัดบึงกาฬ พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดบึงกาฬ จะมีประเภทรถ 10 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 2) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน 3) รถโดยสารขนาดเล็ก 4) รถโดยสารขนาดกลาง 5) รถโดยสารขนาดใหญ่ 6) รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) 7) รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) 8) รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) 9) รถบรรทุกพ่วงมากกว่า 3 เพลา 10) รถบรรทุกกึ่งพ่วงมากกว่า 3 เพลา แต่จะพบว่า ส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) และรถยนต์นั่งเกิน 7 คนตามลำดับ

บทที่ 5
การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
(จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ผลการศึกษาวิจัยในบทนี้เป็นการศึกษาวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) และใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยแยกประเด็นและผลการศึกษาวิจัย ดังนี้

5.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

5.1.1 นโยบายในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

5.1.2 ชิ้นส่วนที่ขาดหายทางนโยบาย: ฝันที่รอการต่อเติม

5.2 กฎหมาย องค์กรและกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปัจจุบัน

5.2.1 ชิ้นส่วนที่มีอยู่และถูกใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาในปัจจุบัน

ก. กฎหมายและองค์กรในการบริหารจัดการพื้นที่ในปัจจุบัน: ทิศทางการพัฒนา และข้อท้าทาย

ข. ประเภทของธุรกิจที่นักลงทุนในพื้นที่อยากได้รับการส่งเสริมการลงทุนและกลไกในปัจจุบัน

ค. สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในปัจจุบันและช่องว่างที่ควรกำหนดเพิ่มในพื้นที่เพื่อผลักดันให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษ

5.2.2 ชิ้นส่วนที่ขาดหาย : ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ.... และการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

5.3 ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ เงื่อนไข ปัจจัยเกื้อหนุน และอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

5.4 ข้อสังเกตเพื่อการก้าวต่อไป

5.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

5.1.1 นโยบายในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการวิเคราะห์นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด และทิศทางที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปัจจุบันพบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) หรือที่เรียกว่า “กลุ่มจังหวัดสบายดี” ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (Vision) ไว้ว่า “เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน” ซึ่งถือเป็นการกำหนดเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ หมายถึง มีการเกษตรชั้นนำ ทั้งการเพาะปลูกพืชต่าง ๆ รวมทั้งการเลี้ยงสัตว์และการประมง เกษตรกรในกลุ่มจังหวัดมีอาชีพ มีรายได้ ผลผลิตจากการเกษตรชั้นนำเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ตามความต้องการของตลาด ด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรมชั้นนำ

ศูนย์กลางการค้าสากล หมายถึง มีการค้า การลงทุน และการบริการ เช่น ค้าปลีก ค้าส่ง การส่งออก การค้าชายแดน การธนาคาร การประกันภัย ฯลฯ รวมถึงสาขาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ โลจิสติกส์ เป็นต้น ที่จะขยายสู่การค้าสากลกับนานาอารยประเทศ

การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล หมายถึง มีอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล สนองความต้องการของตลาดท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในระดับประเทศ และระดับโลก

ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดในทุกด้านตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง อย่างเป็นลำดับขั้นตอน รักษาสมดุลระหว่างการพัฒนาและอัตลักษณ์ วัฒนธรรมท้องถิ่นอย่างยั่งยืน สิ่งแวดล้อม ที่อยู่สะอาด ปลอดภัย ระบบนิเวศอยู่ในภาวะดุลยภาพและยั่งยืน ชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูลไม่เอารัดเอาเปรียบกัน ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต (อาหาร น้ำ ที่พักอาศัย ความปลอดภัย มีรายได้และมีงานทำ) มีสิทธิมีโอกาสรับรู้ข่าวสาร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิด ประสบการณ์ เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน ระบบเศรษฐกิจมีความหลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิถีการดำรงชีวิต รวมทั้งเอกลักษณ์ของกลุ่มชนแต่ละชุมชน โดยการพัฒนาเป็นไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดีที่มีมาในอดีต มีระบบบริการทางสาธารณสุข และการรักษาพยาบาลที่ทั่วถึง เหมาะสมสำหรับประชาชนทุกคน ซึ่งมีสภาวะสุขภาพดี มีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

โดยในการวิเคราะห์ด้านนโยบายในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จำเป็นที่จะต้องวิเคราะห์และเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท เพื่อเชื่อมโยงให้เห็นถึงเป้าหมายการพัฒนาและการนำนโยบายการส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ดังนี้

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

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง " ในเรื่องของ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญ 6 ด้าน คือ 1) ด้านความมั่นคง 2) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน 3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ 4) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาค 5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ 6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

จากยุทธศาสตร์ดังกล่าว พบว่ามีถึง 4 ยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่และการพัฒนาศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน : การเกษตรสร้างมูลค่า พืชเกษตรเขตร้อน สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว และพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่

ยุทธศาสตร์ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ : เพื่อพัฒนาคนในทุกมิติ และในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ 4 ด้านยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม : ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม พัฒนาระบบบริหารจัดการสุขภาพ มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำรงชีวิตในสังคมสูงวัย สร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคมและชุมชน และเพิ่มขีดความสามารถและสร้างภูมิคุ้มกันทางปัญญาให้กับชุมชน

ยุทธศาสตร์ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม : มุ่งเน้นการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจให้เติบโตและมีความเป็นธรรมบนความสมดุลของฐานทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี

อย่างไรก็ดีหากพิจารณาเชิงนโยบายจะพบว่าในยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดประเด็นที่เกี่ยวกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษที่มีความเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์ประเทศไทยไว้ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มุ่งที่จะกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม โดยการประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติประกอบด้วย

1. ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย
2. ขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเศรษฐกิจ และการกระจายรายได้
3. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ
4. ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม
5. ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ

6. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

ภาพที่ 5-1 แสดงแผนภาพแสดงวิสัยทัศน์ประเทศไทย 2580

ที่มา - ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 – 2580). หน้า 6

โดยประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” ถูกกำหนดไว้เป็นส่วนหนึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนากลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการและการท่องเที่ยว ยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต รวมทั้งรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลก โดยต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้าน โครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวก และลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากรและเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก และรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสู่อนาคต โดยกำหนดเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้น จึงกำหนดให้มีการพัฒนาในประเด็น “โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก” โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทย ในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก และกำหนดประเด็น “สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ” ให้เป็นยุทธศาสตร์ย่อยดังที่ปรากฏในยุทธศาสตร์ชาติ ข้อ 4.4.2 เพื่อเป็นเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อกับการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

ดังนั้น จากการวิเคราะห์เชิงนโยบายยุทธศาสตร์ชาติ จึงเชื่อมโยงและถือได้ว่าเป็นการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศโดยมุ่งกระจายโอกาศ กระจายการพัฒนาไปยังระดับภูมิภาคตามศักยภาพของจังหวัดและส่งเสริมการพัฒนาในลักษณะกลุ่มจังหวัด ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาเชิงพื้นที่และนโยบายการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่รวมถึงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ด้วย

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

เมื่อพิจารณาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ **แผนแม่บทที่ 9 “ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ”** จะเห็นได้ว่า ได้ให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศและยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจ การค้า ในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยแย่งออกเป็น 3 กลุ่มประกอบด้วย

1 **การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก** ตั้งอยู่ในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยดำเนินการต่อยอดความสำเร็จของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรมที่ได้พัฒนาแล้วอยู่ในพื้นที่ ทำให้เกิดการสะสมองค์ความรู้เทคโนโลยี และบุคลากรที่มีความสามารถเป็นที่ต้องการของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และเกิดการสะสมทุนทางเทคโนโลยีให้เพิ่มขึ้นในพื้นที่ รวมทั้งมีการเสริมสร้างศักยภาพขององค์กรที่เข้าร่วมในการดำเนินการและมีความเชื่อมโยง บูรณาการการทำงานร่วมกันในทุกมิติ ทั้งโครงการขนาดใหญ่ โครงการระดับรองและโครงการของท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชน

2 **การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน** มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ รวมทั้งอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (จังหวัดชุมพร-ระนอง และพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี- นครศรีธรรมราช)

3 **การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน** มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากอาเซียน ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

และเสริมสร้างความมั่นคงพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศ เพื่อนบ้าน

สำหรับประเด็นที่มีความเชื่อมโยงกับการขับเคลื่อนและการดำเนินเนินการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีการดำเนินการภายใต้แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งเป็นแผนงานการพัฒนาที่กำหนดวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา นราธิวาส และกาญจนบุรี

เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ขนาด	
	ตร.กม.	ไร่
รวม 10 พื้นที่	**6,220.05**	**3,886,507.21**
ตาก (14 ตำบลใน 3 อำเภอ)	1,419.00	886,875.00
มุกดาหาร (11 ตำบลใน 3 อำเภอ)	578.50	361,542.50
สระแก้ว (4 ตำบลใน 2 อำเภอ)	332.00	207,500.00
ตราด (3 ตำบลของอ.คลองใหญ่)	50.20	31,375.00
สงขลา (4 ตำบลของอ.สะเดา)	552.30	345,187.50
หนองคาย (13 ตำบลใน 2 อำเภอ)	473.67	296,042.00
นราธิวาส (5 ตำบลใน 5 อำเภอ)	235.17	146,981.25
เชียงราย (21 ตำบลใน 3 อำเภอ)	1,523.63	952,266.46
นครพนม (13 ตำบลใน 2 อำเภอ)	794.79	495,743.75
กาญจนบุรี (2 ตำบลในอ.เมือง)	260.79	162,993.75

ภาพที่ 5-2 แสดงการดำเนินงานเขเศรษฐกิจพิเศษ (เมษายน 2564)
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โดยมีการกำหนดแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ดังนี้

1. ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

2. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อนการสร้าง

ความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

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

4. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

5. ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่

6. พัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพและการเข้าเมือง โดยการจัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจำตัวของแรงงานต่างด้าวแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งกำหนดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคงชายแดนและความปลอดภัยในพื้นที่

7. พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ โดยเน้นการจัดทำแผนพัฒนาเมืองตามแนวคิดด้านแผนผังภูมินิเวศ และการพัฒนาเมืองรูปแบบต่างๆ อาทิ การเติบโตของเมืองแบบกระชับ เมืองที่ปรับตัวได้ตามการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นเมืองที่ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการขั้นพื้นฐานที่สามารถส่งเสริมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้ โดยในช่วงปีที่ 1 – 5 เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองสงขลา ช่วงปีที่ 6 – 10 เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองตาก สระแก้ว เชียงราย กาญจนบุรี หนองคาย และมุกดาหาร และช่วงปีที่ 16 – 20 เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองนครพนม นราธิวาส และตราด

8. พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการรักษาพื้นที่สีเขียวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวในเมือง

9. เสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน และภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขีดความสามารถในการผลิต

10. สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีการพัฒนามีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จะเห็นได้ว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 มีความเชื่อมโยกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างชัดเจน โดยปรากฏในบทวิเคราะห์สถาณการณ์ของประเทศ ข้อ 2.7 ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศและความเชื่อมโยงเพื่อการพัฒนา ที่สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยมีบทบาทที่โดดเด่นมากขึ้นในเวทีระหว่างประเทศ เวทีภูมิภาค และเวทีประเทศเพื่อนบ้าน มีการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศมีความใกล้ชิดกันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มอนุภูมิภาคและภูมิภาคเอเชีย มีการขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเทคโนโลยีและสารสนเทศกับกลุ่มประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก การพัฒนาสร้างความพร้อมภายในประเทศเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างเต็มศักยภาพ โดยมีการพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม และระบบโครงข่ายพลังงาน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการผลิตและการบริการการพัฒนาพื้นที่ภาคและเมือง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริม การเชื่อมโยงการผลิตและการลงทุนร่วมกัน ตลอดจนการพัฒนาเมืองและพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมโยงศักยภาพของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา ในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนระหว่างกัน ความร่วมมือระหว่างไทยและเมียนมาในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนระหว่างแม่สอด-เมืองเมียวดี และการพัฒนาความเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ที่เป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับภูมิภาคของประเทศไทยกับโครงการท่าเรือทวายและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในประเทศเมียนมา โดยที่มีการเตรียมความพร้อมที่จะใช้ศักยภาพของจังหวัดกาญจนบุรีในการก้าวเข้ามาเป็นเมืองสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากความพยายามผลักดันการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษพุน้ำร้อน เป็นต้น

โดยกำหนดแนวทางการดำเนินการไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 9 “การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ” ที่มุ่งเน้นการพัฒนาและเร่งดำเนินการในประเด็นท้าทาย ได้แก่ การสร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่ที่สร้างรายได้ สำหรับประชาชนในภาค การพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่ง ทะเลตะวันออกให้รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมแห่งอนาคตอย่างมีสมดุล และการบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพกลไก การขับเคลื่อนการพัฒนาภาคและเมืองให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนี้

1. การพัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง
2. การพัฒนาเมือง
3. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจโดยกำหนดพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วม และได้รับการยอมรับจากชุมชน มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ บริการสังคม และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพและทั่วถึง สามารถสนับสนุนการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน ควบคู่กับการพัฒนาภาคการผลิตต่าง ๆ ได้อย่างเกื้อกูลและยั่งยืน

พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลที่เป็นรูปธรรม ในพื้นที่เป้าหมายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 พื้นที่ ได้แก่ ตาก สระแก้ว สงขลา หนองคาย นครพนม มุกดาหาร ตราด กาญจนบุรี เชียงราย และนราธิวาส โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

(1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมิใช่ภาษีในระดับเหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้ง นักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติอนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมาย และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

(2) สนับสนุนและยกระดับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยพัฒนากิจกรรมด้านการผลิต การค้า โลจิสติกส์ การบริการ และการท่องเที่ยวให้สอดรับกับความได้เปรียบของแต่ละพื้นที่ทั้งในด้านที่ตั้ง ทรัพยากร อัตลักษณ์และวัฒนธรรม และโอกาสจากประเทศเพื่อนบ้าน ควบคู่กับการพัฒนาฝีมือแรงงาน และการใช้เทคโนโลยีระดับสูงร่วมกับการวิจัยและพัฒนาเพื่อต่อยอด และยกระดับมาตรฐานการผลิตและการบริการ

(3) ส่งเสริมให้ภาคประชาชนและภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม และได้รับประโยชน์จากการพัฒนา โดยเน้นการเสริมสร้างขีดความสามารถของวิสาหกิจชุมชนและ ผู้ประกอบการในพื้นที่ พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และชุมชนให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนา ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม ภาคเอกชน และภาครัฐทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นในกระบวนการพัฒนา รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสังคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและรองรับการเติบโตของพื้นที่

(4) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ชายแดนภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วม โดยให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ปัญหาขยะมูลฝอยโดย “การลดใช้ ใช้ซ้ำ และแปรรูปนำกลับมาใช้ใหม่” รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์จัดการขยะมูลฝอยร่วมกันระหว่างชุมชน และการจัดการน้ำเสีย ตลอดจนการกำหนดมาตรการควบคุมผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่อาจมีต่อพื้นที่รอบนอก

(5) บริหารจัดการด้านสาธารณสุข แรงงาน และความมั่นคง โดยพัฒนาระบบ สาธารณสุขชายแดนเพื่อให้ประชากรมีสุขภาพดีถ้วนหน้า มีระบบรักษาโรค ระบบส่งต่อ ระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวังป้องกัน ควบคุมโรค ที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงระบบจ้างงานแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพการเข้าเมืองเป็นภารกิจร่วมภายใต้ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน จัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจำตัวของแรงงานต่างด้าวในแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยให้มีรูปและลายพิมพ์นิ้วมือเพื่อสะดวกต่อการ เชื่อมโยงและตรวจสอบข้อมูลบุคคลกับระบบในส่วนกลาง จัดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคง และรักษาความปลอดภัยของพื้นที่

ดังนั้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ซึ่งเป็นแผนพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564) เป็นการแปลงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) สู่การปฏิบัติโดยเฉพาะในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 9 คือ “การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ” จึงถือเป็นยุทธศาสตร์ที่มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนากลุ่มจังหวัดอย่างมาก เพราะภายยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ได้มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในแต่ละภูมิภาคไว้อย่างชัดเจน โดยเป้าหมายการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ “พัฒนาให้หลุดพ้นจากความยากจนสู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง” เพื่อ 1) เพิ่มศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรไปสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์และอาหารปลอดภัย 2) พัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง 3) ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงประเพณีวัฒนธรรม อารยธรรมขอม ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ธรรมชาติและกีฬาสู่นานาชาติ 4) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน และ5) ฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้ให้คงความอุดมสมบูรณ์และรักษาความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ต้นน้ำ

แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ข้อมูลจากแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งเป็นแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่ จัดทำขึ้นโดยคณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค (ก.บ..ภ) ได้กำหนดเป้าหมาย และทิศทางการดำเนินงานของภาคตะวันออกเฉียงเหนือไว้ คือ “การพัฒนาอีสานสู่มิติใหม่ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง” โดยผ่านแนวทางการขับเคลื่อนสำคัญ 6 ด้าน ซึ่งล้วนแล้วแต่มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาขีดความสามารถเชิงพื้นที่และเชื่อมโยงกับการพัฒนาโดยใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากร พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการและมาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย

1) บริหารจัดการน้ำให้เพียงพอต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน : พัฒนาแหล่งน้ำเพิ่มปริมาณการกักเก็บ ผันน้ำระหว่างลุ่มน้ำ พัฒนาระบบส่งและกระจายน้ำ และบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการ

2) แก้ปัญหาความยากจนและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้มีรายได้น้อยเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ : พัฒนาอาชีพและรายได้ของคนยากจน พัฒนาคุณภาพชีวิตและจัดสวัสดิการ พัฒนาความรู้ ทักษะ พัฒนาระบบการป้องกันและควบคุมโรค พัฒนาโภชนาการแม่และเด็ก และการอำนวยความยุติธรรมลดความเหลื่อมล้ำ

3) สร้างความเข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจภายในควบคู่กับการแก้ปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : พัฒนาอาชีพและรายได้ของเกษตรกรรายย่อย พัฒนาทุ่งกุลาร้องไห้ให้เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนไปสู่สินค้าเกษตรชนิดใหม่ พัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพสนับสนุนธุรกิจ SMES Startup พัฒนาผลิตภัณฑ์ผ้าเพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางแฟชั่นภูมิภาค พัฒนาเมืองศูนย์กลางจังหวัดฟื้นฟูทรัพยากรป่าไม้และรักษาความหลากหลายทางชีวภาพ และสนับสนุนการศึกษาวิจัย

4) พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ : พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประเพณีวัฒนธรรม ส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวยุคก่อนประวัติศาสตร์ พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวธรรมชาติ และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน

5) ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ : เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและ EEC พัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์ พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพ

6) พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากร พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการและมาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ภาพที่ 5-3 แสดงแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

ที่มา : คณะผู้วิจัย

5.1.2 ส่วนที่ขาดหายทางนโยบาย: ฝันที่รอการต่อเติม

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) ประกอบกับนโยบายและแผนงานเพื่อการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งปรากฏประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นด้านการค้า ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ คือ แผนงานด้านการเชื่อมโยงทางการค้าและการบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาช่องทางการคมนาคมระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดค่าใช้จ่ายลง เป้าหมายการผลักดันจังหวัดหนองคายและจังหวัดเลยให้เป็นพื้นที่ชายแดนยุทธศาสตร์ด้านการค้า ซึ่งจะช่วยให้มีมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดียังมีประเด็นที่จะต้องเร่งแก้ปัญหาการค้าขายสิ่งของผิดกฎหมายข้ามด่านในจังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ และการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวข้ามชาติ รวมถึงประเด็นสำคัญด้านอื่น ๆ เศรษฐกิจในภาพรวม ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านการค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความมั่นคง โดยมีรายละเอียดปรากฏดังตารางสรุป

ตารางที่ 5-1 สรุปประเด็นสำคัญจากนโยบายและแผนงาน ต่อการพัฒนากลุ่มจังหวัด

ประเด็น	แนวทางการดำเนินการ
เศรษฐกิจในภาพรวม	1.มุ่งสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ (การค้าชายแดน/ส่งออก) 2.เศรษฐกิจเติบโตทันศักยภาพของพื้นที่ และสร้างห่วงโซ่มูลค่าเพื่อก่อให้เกิดเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูง และยั่งยืน 3.ผู้ประกอบการ และเกษตรกรรุ่นใหม่ในจังหวัดอุดรธานี และหนองบัวลำภู มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างเป็นธรรม 4.กระจายรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่น
ด้านการเกษตร	1.ผลิตสินค้าเกษตรมาตรฐานสูง ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ เช่น การแปรรูปข้าวเหนียว ข้าวหอมมะสิ ข้าวไรซ์เบอร์รี่จังหวัดหนองบัวลำภู 2.มุ่งต่อยอดไปสู่การผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิต เช่น การแปรรูปส่งออกยางของบึงกาฬ 3.นวัตกรรมช่วยสร้างมูลค่าจากวัสดุเหลือทิ้งทางการเกษตร 4.ส่งเสริมการสร้างรายได้ให้เกษตรกรในพื้นที่ให้ทั่วถึง 5.ใช้ทรัพยากรทางการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ
ด้านอุตสาหกรรม	1.พัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร โดยใช้นวัตกรรมในการผลิต เช่น โรงงานน้ำตาล (อุดรธานี และหนองบัวลำภู แผ่นยางรมควัน (บึงกาฬ) 2.สร้างการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 3.พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและยังสามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตของท้องถิ่น 4.เพิ่มมูลค่าการลงทุน ทั้งในด้านการค้นคว้า และจำนวนแรงงาน 1.ขยายตัวอุตสาหกรรมกลุ่มเป้าหมายไปยังตลาดต่างประเทศ
ด้านการค้า	1. เชื่อมโยงทางการค้าและการบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 2. พัฒนาช่องทางการคมนาคมระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดค่าใช้จ่าย 3. ผลักดัน หนองคายและเลย เป็นพื้นที่ขายแดนยุทธศาสตร์ด้านการค้า ซึ่งจะช่วยให้มีมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น 4. เร่งแก้ปัญหาการค้าขายสิ่งของผิดกฎหมายข้ามด่าน ในจังหวัดหนองคาย เลย และบึงกาฬ

ประเด็น	แนวทางการดำเนินการ
	5. จัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวข้ามชาติ
ด้านการท่องเที่ยว	1. สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวธรรมชาติและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ รวมถึงดึงเอาอัตลักษณ์ประวัติศาสตร์มาเพิ่มมูลค่า 2. สามารถเพิ่มมูลค่าการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ผ่านการพัฒนาผ้าไหมจังหวัดเลย ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ประจำท้องถิ่นของจังหวัดและก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางแฟชั่น 3. พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง (เลย หนองคาย และบึงกาฬ) และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับ 4. ประเทศเพื่อนบ้าน (สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง)
ด้านสังคม	1.ประชาชนผู้ยากไร้ไม่มีที่ดินทำกินหรือที่อยู่อาศัยได้รับการช่วยเหลือให้มีที่ดิน โดยเฉพาะในจังหวัดบึงกาฬที่ประชากรมีจำนวนหนี้สินจำนวนมาก 2.ประชากรได้รับการพัฒนาความรู้ทักษะ รองรับการจ้างงานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ 3. ลดจำนวนคนจนในจังหวัดอุดรธานีโดยการส่งเสริมความสำคัญของการออม 4. ชุมชนมีความเข้มแข็ง ประชาชนมีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำ มีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน 5. ลดความเสี่ยงของโรคพยาธิใบไม้ในตับประชาชนที่อยู่ในจังหวัดอุดรธานี ผ่านการให้ความรู้ที่เหมาะสม
ด้านสิ่งแวดล้อม	1. การจัดการพื้นที่เมืองและชุมชนมุ่งสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2. สร้างความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อสนับสนุนการผลิตและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน 3. บริหารจัดการน้ำในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเลยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการแท้จริงของประชาชนในการแก้ปัญหาน้ำแล้งและน้ำท่วมแบบบูรณาการและยั่งยืน 4. พื้นที่ป่าต้นน้ำในจังหวัดเลยและอุดรธานี ได้รับการฟื้นฟูโดยการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างยั่งยืน 5. ลดการกระทำที่ให้ขยะปริมาณเพิ่มขึ้น โดยการเพิ่มมูลค่าวัสดุเหลือทิ้งทางเกษตร
ด้านความมั่นคง	1. ภาครัฐและเอกชนจับมือกันบริหารความมั่นคงตามแนวชายแดนในจังหวัดเลย 2. ลดปัญหาการทุจริตของภาครัฐโดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน 3. ลดปัญหาการลักลอบเข้าเมืองตามแนวเขตชายแดน 4. ลดการระทำผิดกฎหมายในบริเวณชายแดน เช่น การเคลื่อนย้ายยาเสพติดเข้ามาในประเทศ

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ฉบับ 5 ปี (พ.ศ.2561 – 2565)

นอกจากนี้ยังพบว่า ในการดำเนินงานจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องในหลายประเด็น เช่น ประเด็นด้านอุตสาหกรรม ซึ่งต้องมีการสร้างศูนย์กระจายสินค้าและขนถ่ายสินค้าที่ได้มาตรฐาน มีการกำหนดพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่ชัดเจน มีการกำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมมลภาวะเพื่อให้ผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมปฏิบัติอย่างจริงจัง มีการกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติภัยในโรงงาน รวมถึงการเตือนภัยพิบัติจากโรงงานที่จะมีผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ การก่อสร้างสะพานคู่ขนานสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์ เพื่อบรรเทาความแออัดในการขนส่งสินค้าและการคมนาคมบริเวณสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 การวางแผนด้านแรงงานร่วมกับสถาบันการศึกษาเพื่อเตรียมคนสำหรับการรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม ธุรกิจการนำเข้า-ส่งออก โลจิสติกส์ เพื่อตอบโจทย์ด้านการผลิตและความต้องการของตลาดแรงงานในอนาคต

5.2 กฎหมาย องค์กรและกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปัจจุบัน

5.2.1 ส่วนที่มีอยู่และถูกใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาในปัจจุบัน

ก. กฎหมายและองค์กรในการบริหารจัดการพื้นที่ในปัจจุบัน : ทิศทางการพัฒนา และข้อท้าทาย

ปัจจุบันยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) จึงยังไม่มีกฎหมาย และหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะในการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าว

อย่างไรก็ดีหากพิจารณาจากนโยบายและการผลักดันแนวคิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษและ/หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษมาใช้กับการขับเคลื่อพัฒนายกระดับศักยภาพของจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด พบว่ามีการดำเนินการในหลายรูปแบบ ซึ่งอาจนำมาปรับใช้กับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อเป็นหอีกกลไกหนึ่งในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

จากการศึกษาพบว่า การนำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เฉพาะหรือเขตพัฒนาพิเศษเพื่อประโยชน์ในการกระตุ้นเศรษฐกิจมาปรับใช้ ส่วนใหญ่จะพบในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนา เนื่องจากโครงสร้างทางการเมืองการปกครองยังไม่เอื้อต่อการพัฒนาระบบการให้บริการทั้งระบบ หรือหากจะทำให้สำเร็จต้องใช้เวลาในการดำเนินการทำให้ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น ประเทศเหล่านี้จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาในบางพื้นที่เฉพาะก่อน เพื่อทำให้การพัฒนาระบบการให้บริการสามารถกระจายไปตามส่วนต่าง ๆ ของประเทศในระยะเวลาต่อไป การกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่รัฐจะลงทุนด้านการจัดทำผังเมืองที่เหมาะสม การจัดหาสาธารณูปโภคที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการและที่อยู่อาศัยอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งนำระบบการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมาในพื้นที่เป้าหมาย โดยเน้นการให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และสร้างแรงจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เป้าหมาย เช่น การให้สิทธิพิเศษด้านภาษีอากร การส่งเงินตราต่างประเทศเข้าออกในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การให้ สิทธิพิเศษในการเข้ามาทำงานของแรงงานผู้มีประสบการณ์ เป็นต้น และอาจเรียกชื่อแตกต่างกันไป เช่น Special Economic Zone, Free Economic Zone, Free Zone เป็นต้น

โดยในประเทศไทยมีความพยายามในการพัฒนาภายใต้รูปแบบต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่อง เช่น นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Estate: IE) ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาของพื้นที่เฉพาะ เขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone: EPZ) เป็นรูปแบบการพัฒนาของเมืองใกล้ท่าเรือ/สนามบิน คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse: BW) หรือร้านค้าปลอดอากร (Duty Free Shop: DFS) และเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone: FTZ) หรือเขตการค้าปลอดภาษี (Duty Free Port) เป็นรูปแบบการพัฒนาของเมืองท่า และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Border Economic Zone: SBEZ) เป็นรูปแบบการพัฒนาของพื้นที่ตามแนวชายแดน

นอกจากนี้ประเทศไทยมีการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับการพัฒนาในลักษณะของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ พื้นที่ในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก หรืออีสต์เทิร์นซีบอร์ด (Eastern Seaboard Development Program) ซึ่งเริ่มต้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2525 ครอบคลุมพื้นที่การพัฒนาระยะแรก 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ที่รัฐบาลในสมัยนั้นมีนโยบายให้จัดตั้งเขต เศรษฐกิจเฉพาะขึ้นมาเพื่อเร่งรัดการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้าทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า อุตสาหกรรม และเทคโนโลยี โดยเป้าหมายสูงสุดคือ ต้องการให้พื้นที่นี้เป็นแกนหลักของการพัฒนาประเทศที่เป็นประตูเปิดเชื่อมโยงการพัฒนา (Gateway) ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ พร้อมกับเชื่อมเส้นทางการค้าสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

ต่อมาได้มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 อนุมัติให้สร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อให้แม่สอดเป็นเมืองเศรษฐกิจ-การค้าชายแดน เพราะมีศักยภาพและความพร้อมของเมืองสูงทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การลงทุนภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และการท่องเที่ยว และในสมัยโดยได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ... ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2548 และพยายามผลักดันให้ร่างกฎหมายดังกล่าวผ่านความเห็นชอบของสภาผู้แทนราษฎร แต่ได้รับการคัดค้านและต่อต้านจากภาคประชาชน เนื่องจากเห็นว่าเป็นกฎหมายที่ลิดรอนสิทธิเสรีภาพของประชาชน เพราะจากการประกาศเขต เศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ใด ๆ จะมีผลให้คนในท้องถิ่นขาดอำนาจและสิทธิในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามที่รัฐธรรมนูญกำหนด เพราะในระบบการบริหารด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถจัดการทรัพยากรทั้งหมดในพื้นที่ได้อย่างเบ็ดเสร็จ ไม่ว่าจะเป็นการครอบครองที่ดินการจัดระบบชลประทาน การจัดการป่าไม้ และทะเล ส่งผลให้ต้องชะลอร่างกฎหมายดังกล่าวไปก่อน

ความพยายามในการศึกษาและผลักดันการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2556 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแนวทางการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่มีศักยภาพ ตามมติที่ประชุมหารือเรื่องแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2556 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ และมอบให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดำเนินการ โดยกำหนดสาระสำคัญของการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในเบื้องต้นให้ประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก ได้แก่

(1) ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาของพื้นที่เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตามขอบเขตและระดับของการเป็นพื้นที่พิเศษที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่เป้าหมาย

(2) เครื่องมือในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(3) กลไกการบริหารจัดการของรัฐ และแนวทางการปรับปรุงกระบวนการให้บริการภาครัฐ รวมทั้งสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมกับการพัฒนาศักยภาพของแต่ละพื้นที่ และ

(4) โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็น และเป็นปัจจัยต่อความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ ทั้งนี้ โดยระบุให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ครอบคลุมถึงกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน การสำรวจความต้องการของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ รวมทั้งการประมาณการอุปสงค์ของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม

โดยมีกรอบการศึกษาด้านพื้นที่ในโครงการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในเบื้องต้นกำหนดให้เป็นการศึกษาใน 5 กลุ่มพื้นที่หลัก ได้แก่

(1) ภาคเหนือ ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนอำเภอแม่สาย เชียงแสน และเชียงของ จังหวัดเชียงราย

(2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร นครพนม และหนองคาย

(3) ภาคตะวันออก ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนจังหวัดสระแก้ว

(4) ภาคตะวันตก ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนจังหวัดกาญจนบุรี และอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

(5) ภาคใต้ ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และพื้นที่ชายแดนจังหวัดนราธิวาส

ภายหลังในรัฐบาลของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) จึงได้มีคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 72/2557 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ลงวันที่ 19 มิถุนายน 2557 โดยคำสั่งดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศตามนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนและข้อตกลงการค้าเสรีภายใต้ กรอบอาเซียน หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ทำหน้าที่ในการกำหนดนนโยบายและขับเคลื่อเขตเศรฐกิจพิเศษ และได้มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เห็นชอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน โดยมุ่งเน้นการส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอนาคต (New Engine of Growth) มีพื้นที่ดำเนินงานใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรม การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาเมืองใหม่ จนนำมาสู่การจัดทำและประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. 2561 จนถึงปัจจุบัน

คำว่า “เขตพัฒนาพิเศษ” ถูกบัญญัติไว้โดยกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ซึ่งถือเป็นกฎหมายฉบับแรกที่มีการใช้คำว่า “เขตพัฒนาพิเศษ” ซึ่งแตกต่างคำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” โดยถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 4 บทนิยามศัพท์ “เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” หมายความว่า พื้นที่ตามมาตรา 6 โดยที่มาตรา 6 กำหนดให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และพื้นที่อื่นใดที่อยู่ในภาคตะวันออกที่กำหนดเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ส่วนคำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” หรือ (Special Economic Zone) แม้ว่าจะเป็นรับรู้และมีการใช้มาเป็นระยะหนึ่ง แต่ในการให้ความหมายและลักษณะของ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” จะพบว่ามีการให้ความหมายที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปมีความเห็นในทางที่สอดคล้องกันว่า “พิเศษ” ในที่นี้หมายถึง การได้รับสิทธิพิเศษทางด้านต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน เช่น สิทธิพิเศษทางภาษีอากร การส่งเสริมการลงทุน ปัจจัยการผลิต การอำนวยความสะดวกในการดกเนินธุรกรรม และบริการพื้นฐานต่าง ๆ เป็นต้น โดยมีการเรียกลักษณะของการให้สิทธิพิเศษและการบริหารแบบพิเศษในพื้นที่นั้น ๆ ต่างกันออกไป เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Border Economic Zone)

นอกจากนี้ยังมีการใช้คำอื่น ๆ ซึ่งมีความแตกต่างจากเขตพัฒนาพิเศษ เช่น คำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” ซึ่งพัฒนามาจากแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่เพื่อจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้มีการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ โดยใช้กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายเป็นตัวนำในการพัฒนา เกิดการลงทุนและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เฉพาะและพื้นที่ใกล้เคียง คำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” จึงหมายถึง พื้นที่แห่งหนึ่งแห่งใดที่ได้รับการกำหนดและพัฒนาขึ้นภายใต้กฎหมายและการบริหารกิจการในลักษณะเฉพาะ โดยภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์เพื่อให้เกิดความพร้อมในการรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ เช่น การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจการ และบริการขั้นพื้นฐานนอกจากนี้ยังมีการกล่าวถึง “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” ไว้ใน ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ข้อ 4.4.2 “สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ” ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อกับการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมและมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

“ระเบียงเศรษฐกิจ” (Economic Corridors) หรือ “แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ” (Economic Corridors) ซึ่งเกิดจากการประชุมระดับสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนานและกวางสี) เวียดนาม และ กัมพูชา ในการประชุมครั้งที่ 3 (The 3rd GMS Summit) ณ เวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 30-31 มีนาคม 2551 เห็นชอบให้เพิ่มความใกล้ชิดในการประสานงานในระดับระหว่างประเทศ ระดับประเทศและระดับท้องถิ่นของการดำเนินงานแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Sub – Region : GMS)

และรับข้อเสนอของสาธารณรัฐประชาชนจีนในการจัดตั้งเวทีหารือเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor Forum: ECF) ซึ่งได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่

1. แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมาะละแหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์- มุกดาหาร/สะหวันนะเขต-ดองฮา-ดานัง
2. แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ ลาว-ไทย (คุณหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่ว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต้นหลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุณหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง)
3. แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรแอมปึล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-นำเชา ระยะทาง 907 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตรึงเตร็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร

โดยมีจังหวัดของประเทศไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors) ประกอบด้วย 26 จังหวัด ดังนี้ แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร
แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อยุธยา ลำพูน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์กำแพงเพชร (ตาก พิษณุโลก) กรุงเทพฯ
แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรีระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี

“เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” ปรากฏตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หมายความว่า พื้นที่ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด โดยคณะกรรมการนโยบายจะมีอำจาจตามกฎหมายที่จะกำหนดให้พื้นที่ใดในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อวัตถุประสงค์ในการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อกัน โดยก่อนการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต้องจัดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการ ประโยชน์ ผลกระทบ และมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหาย พร้อมทั้งจัดทำร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และให้เผยแพร่ผลการศึกษาและร่างแผนผังดังกล่าวให้ประชาชนทราบได้เป็นการทั่วไปด้วย

“เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” ปรากฏตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2556 หมายความว่า บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายประกาศ กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษซึ่งรัฐจะสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาระบบ การให้บริการแบบจุดเดียว

เบ็ดเสร็จที่สอดคล้องกับระบบ ASEAN Single Window และ การดำเนินการอื่นที่จำเป็นเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และปรากฏในคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ(คสช.) ที่ 72/2557 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ลงวันที่ 19 มิถุนายน 2557 โดยคำสั่งดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศตามนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนและข้อตกลงการค้าเสรีภายใต้ กรอบอาเซียน หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) โดยมีหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือรองหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติมอบหมาย ทำหน้าที่เป็นประธานกรรมการ โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- พิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอร่างหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้ง และดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนร่างแผนแม่บท แผนงานหรือโครงการและแผนปฏิบัติการต่อคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อพจารณาอนุมัติ
- กำหนดแนวทางให้หน่วยงานถือปฏิบัติเพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งการส่งเสริมการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียนหรือข้อตกลงภายใต้กรอบเศรษฐกิจอื่น หรือการค้าบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นไปโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- กำกับดูแล ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท ตลอดจนให้คำแนะนำหรือข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการตามแผนแม่บท แผนงานหรือ โครงการหรือแผนปฏิบัติการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
- แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
- เชิญเจ้าหน้าที่ บุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง หรือเรียกเอกสาร จากบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
- ออกระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง เพื่อปฏิบัติการตามคำสั่งนี้
- เสนอแนะต่อคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อให้มีกฎระเบียบ หรือปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่จำเป็นต่อการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ หรือตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติหรือหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติมอบหมาย

ต่อมาได้มีการประกาศบังคับใช้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558 กำหนดความหมายของคำว่า “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ 1/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ลงวันที่ 19 มกราคม 2558 และประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ 2/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ลงวันที่ 24 เมษายน 2558 รวมทั้งพื้นที่ซึ่งคณะรัฐมนตรีกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

“เขตส่งเสริมการลงทุน” ปรากฏตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 มาตรา 35 เพื่อส่งเสริมการลงทุนในท้องที่ใด คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะกำหนดท้องที่นั้นเป็นเขตส่งเสริม การลงทุนก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยคณะกรรมการฯ มีอำนาจให้ผู้ได้รับการส่งเสริมที่ประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมในท้องที่หรือเขตพื้นที่ที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ดังต่อไปนี้

(1) การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละห้าสิบของอัตราปกติมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปี โดยนับจากวันที่กำหนดระยะเวลาตามมาตรา 31 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี สิ้นสุดลง หรือนับจากวันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมในกรณีที่ผู้ได้รับการส่งเสริมไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

(2) การอนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปาสองเท่าของจำนวนเงินที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้เสียไปเป็นค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เพื่อประโยชน์ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล ทั้งนี้ ตามเงื่อนไข วิธีการ และระยะเวลาที่คณะกรรมการกำหนด

(3) การอนุญาตให้หักเงินที่ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการพิจารณากำหนดจากกำไรสุทธิรวมทั้งสิ้นไม่เกินร้อยละยี่สิบห้าของเงินที่ลงทุนแล้ว ในการนั้น โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ภายในสิบปีนับแต่วันที่มีรายได้จากการลงทุน ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

“ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ” ปรากฏตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 โดยมีสาระสำคัญกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษในวาระเริ่มแรกจำนวน 4 พื้นที่ คือ

- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)
- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC – Creative LANNA)
- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC - Bioeconomy)
- พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง – ภาคตะวันตก (Central-Western Economic Corridor : CWEC)

“เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน” หรือ “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ชายแดน” (Special Border Economic Zone) โดยปรากฏตามคำสั่งคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 72/2557 แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ลงวันที่ 19 มิถุนายน 2557 โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ AEC ในปี 2558 ได้แก่

(1) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

(2) อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

(3) อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

(4) พื้นที่ชายแดน จังหวัดมุกดาหาร

(5) อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา (ด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์)

(6) จังหวัดหนองคาย

(7) ชายแดน จังหวัดกาญจนบุรี

(8) ชายแดน จังหวัดเชียงราย

(9) ชายแดน จังหวัดนครพนม

(10) ชายแดน จังหวัดนราธิวาส

ปัจจุบันในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ พบว่า มีเพียงการประกาศให้จังหวัดหนองคายเป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ รวม 13 ตำบล ประกอบด้วย 1) อำเภอเมืองหนองคาย ครอบคลุม 12 ตำบล ได้แก่ ต.ค่ายบกหวาน ต.ในเมือง ต.บ้านเดื่อ ต.พระธาตุบังพวน ต.โพธิ์ชัย ต.โพนสว่าง ต.มีชัย ต.เวียงคุก ต.สีกาย ต.หนองกอมเกาะ ต.หาดคา ต.หินโงม 2) อำเภอสระใคร ครอบคลุม 1 ตำบล ได้แก่ ต.สระใคร

โดยรัฐบาลได้เริ่มดำเนินงานพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 10 พื้นที่ชายแดนเป้าหมาย ตั้งแต่ปี 2558 โดยมีเป้าหมายเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน จัดระเบียบความมั่นคงชายแดน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยใช้ประโยชน์จากการเป็นช่องทางการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศ การตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของประเทศในภูมิภาคและการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนในด้านสิทธิประโยชน์การลงทุน การจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จด้านการบริหารจัดการแรงงาน และการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร การจัดหาพื้นที่พัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการลงทุน โดยมีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ต่อมาได้รับการยกเลิกไปโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2562 และปัจจุบันได้มีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) เป็นกลไกในการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564

โดยผลการดำเนินงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดหนองคายซึ่งเป็นเพียงจังหวัดเดียวในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีกลไกการส่งเสริมเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พบว่ามีความก้าวหน้าการพัฒนาที่สำคัญดังนี้

การลงทุน	โครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาในพื้นที่พัฒนา
• สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	• แล้วเสร็จ : ทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย - โพนพิสัย/ทางหลวง หมายเลข 212 โพน	• อยู่ระหว่างรอเสนอคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขต

(สกท.) : ดำเนินการลงทุน แล้ว 3 โครงการ วงเงิน 420 ล้านบาท (จากโครงการที่ขอรับการส่งเสริมฯ 6 โครงการ วงเงิน 1,336 ล้านบาท ● ธุรกิจตั้งใหม่ : 809 ราย วงเงิน1,445.58 ล้านบาท	พิสัย-บึงกาฬ ตอน 1/ด่านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่ พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ/ถนนแยก ทางหลวงหมายเลข 2 – ทางหลวง หมายเลข 211 ตอน 1 ● เสร็จปี 2564 : ทางหลวงหมายเลข 211 แยกสาย 2 (บ.หนองสองห้อง)- อ.ท่าบ่อ-อ.ศรีเชียงใหม่ ตอน 2	เศรษฐกิจพิเศษ พิจารณาแนวทางสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ราชพัสดุต่อไป

ข. ประเภทของธุรกิจที่นักลงทุนในพื้นที่อยากได้รับการส่งเสริมการลงทุนและกลไกในปัจจุบัน

ผลจากการประเมินข้อมูลด้านศักยภาพ การสัมภาษณ์และความต้องการของผู้ประกอบการในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ พบว่า ในแต่ละจังหวัดล้วนมีศักยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม และโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมที่มีอัตลักษณ์ และมีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สามารถยกระดับเพิ่มขีดความสามารถให้เกิดการพัฒนาได้ ทั้งนี้ ในแต่ละพื้นที่ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมการลงทุนที่ครอบคลุมทุกมิติ ไม่ควรเน้นเฉพาะด้านอุตสาหกรรม แต่ควรเปิดกว้างในการส่งเสริภาคบริการและธุรกิจการเกษตรและการท่องเที่ยว โดยควรต้องมีกลไกที่เอื้อต่อการส่งเสริมพัฒนาพื้นที่อย่างแท้จริงง โดยควรมีการออกกฎหมายที่สามารถปรับใช้เพื่อการส่งเสริให้ตรงกับศักยภาพของแต่และจังหวัดได้ ไม่ควรออกกฎหมายเฉพาะเรื่องการลงทุน แต่ควรมีกฎหมายที่เปิดโอกาสให้มีการส่งเสริมที่ครอบคลุมศักยภาพของพื้นที่ เช่น

(1) ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

(2) ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูงและเทคโนโลยีชีวภาพ

(3) ด้านการแปรรูปอาหารและผลิตภัณฑ์การเกษตร

(4) ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์

(5) ด้านการแพทย์และสุขภาพ

เพื่อสร้างความเข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่หากสามารถเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ มีการจัดสรรและใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจะเป็นการแก้ปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำ มีการพัฒนาอาชีพและรายได้ของประชาชนในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกร เช่น มีกลไกลที่สามารถส่งเสริมการลงทุนยกระดับให้เป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิระดับโลก ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนไปสู่สินค้าเกษตรชนิดใหม่ พัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ สนับสนุนธุรกิจ SMES Startup พัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีมูลค่าสูง เช่น ผ้าทอ เพื่อ

ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางแฟชั่นภูมิภาค พัฒนาไปสู่กลุ่มเมืองหน้าด่าน เชื่อมโยงกับประเทศลาวและประเทศจีน โดยเฉพาะการพัฒนาด้านการส่งเสริมการลงทุนที่เชื่อมกับการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ ส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวมูลค่าสูง ยกระดับการท่องเที่ยวประเพณีวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวธรรมชาติ และส่งเสริมการลงทุนด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ โดยการต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลาง และ EEC พัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์ โดยเฉพาะการส่งเสริมด้านการค้าการลงทุนที่เชื่อมกับพัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยประเด็นสำคัญคือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากร พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการและมาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษแก้ไขอุปสรรคด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายคนเข้าเมือง รวมถึงกฎหมายศุลกากรที่จะต้องเอื้อต่อการค้าการลงทุนข้ามแดน

ค. สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนในปัจจุบันและช่องว่างที่ควรกำหนดเพิ่มในพื้นที่เพื่อผลักดันให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษ

ปัจจุบันในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ ยังไม่มีการประกาศเป็นเขตพัฒนาพิเศษครอบคลุมทุกจังหวัด แต่มีเพียงการประกาศให้จังหวัดหนองคาย เป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ รวมจำนวน 13 ตำบล ประกอบด้วย 1) อำเภอเมืองหนองคาย ครอบคลุม 12 ตำบล ได้แก่ ต.ค่ายบกหวาน ต.ในเมือง ต.บ้านเดื่อ ต.พระธาตุบังพวน ต.โพธิ์ชัย ต.โพนสว่าง ต.มีชัย ต.เวียงคุก ต.สีกาย ต.หนองกอมเกาะ ต.หาดคา ต.หินโงม 2) อำเภอสระใคร ครอบคลุม 1 ตำบล ได้แก่ ต.สระใคร โดยในพื้นที่ดังกล่าว จะมีกลไกการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนให้แก่ผู้ประกอบธุรกิจในพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วย ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 7/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 16/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย ดังนี้

- กรณีเป็นประเภทกิจการทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2557 และตั้งในเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยจะได้รับสิทธิและประโยชน์ ดังนี้
- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมเป็นระยะเวลา 3 ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน 8 ปี

- หากเป็นกิจการในกลุ่ม A 1 หรือ A ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นระยะเวลา 8 ปีแล้ว ให้ได้สิทธิและประโยชน์เพิ่มเติมโดยให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
- ให้ได้รับอนุญาตหักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันเริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
- ให้ได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุน นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ
- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี
- สิทธิและประโยชน์ที่มิใช่ภาษีอากร
- จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
- ให้ได้รับอนุญาตหักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันเริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
- ให้ได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุน นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ
- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี
- สิทธิและประโยชน์ที่มิใช่ภาษีอากร

5.2.2 ส่วนที่ขาดหาย : ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ.... และการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ เพื่อรับฟังความเห็นต่อประเด็น

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...”	หากสามารถออกกฎหมายเฉพาะของแต่ละพื้นที่ด้วยจะทำให้การขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละกลุ่มจังหวัดมีความชัดเจนกว่าการออกเป็นกฎหมายกลาง หรือออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษใน

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
	ระดับภาคแทนกลุ่มจังหวัดเพราะอาจรวมบางพื้นที่ของหลายกลุ่มจังวัดเข้าด้วยกัน เช่น ร่างพระราชบัญญัติพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. ...
มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป	
มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ “เขตพัฒนาพิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดตามมาตรา 5 “เขตส่งเสริมพิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ภายในเขตพัฒนาพิเศษตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดตามมาตรา 5 “กิจกรรมเป้าหมายพิเศษ” หมายความว่า โครงการด้านการพัฒนา กิจการหรืออุตสาหกรรมที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดตามมาตรา.... “คณะกรรมการนโยบาย” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ “สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ “เลขาธิการ” หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ “หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ “กองทุน” หมายความว่า กองทุนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ	● ควรกำหนดพื้นที่หรือขอบเขตจังหวัดที่จะกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษให้ชัดเจน ● การกำหนดให้สามารถกำหนดพื้นที่/จังหวัด/กลุ่มจังหวัดเป็น “เขตพัฒนาพิเศษ” ในอนาคตโดยคณะกรรมการนโยบายเป็นผู้พิจารณาประกาศกำหนด ทำให้กฎหมายไม่ชัดเจน ● ในเขตพัฒนาพิเศษ ควรแยกให้เห็นอย่างชัดเจนกับพื้นที่หรือบริเวณที่จะมีการส่งเสริมด้านการลงทุน การบริการ กิจกรรมโครงการที่จะได้รับการส่งเสริมแบบพิเศษ
มาตรา 5 ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้	
หมวด 1 บททั่วไป	
มาตรา 5 ให้คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของจังหวัดหรือทั้งจังหวัดหรือหลาย	• มีบางส่วนที่เห็นด้วยกับการตราเป็นกฎหมายกลางเพื่อให้เกิดทิศทางเดียวกันทั้งประเทศโดย

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
พื้นที่หลายจังหวัด โดยพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (1) พัฒนากิจกรรมทางด้านสังคม เศรษฐกิจ หรือด้านอื่น ๆ ที่เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (2) จัดให้มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรเพื่อลดอุปสรรคและเป็นการส่งเสริมการประกอบกิจการ (3) จัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโดยสมบูรณ์ (4) กำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน (5) พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวก ปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ (6) พัฒนาและเตรียมความพร้อมทักษะและศักยภาพของประชาชนในพื้นที่เพื่อรองรับการบริหารจัดการในพื้นที่พิเศษ	การให้อำนาจแก่คณะกรรมการนโยบายเพื่อประกาศกำหนดพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งจังหวัดหรือหลายพื้นที่หลายจังหวัด เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ เพราะโอกาสและความเป็นไปได้ในการออกกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษหลายฉบับน่าจะเป็นไปได้ยาก
มาตรา 6 ให้รัฐกำหนดแนวทางการการทำงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ตามกฎหมายนี้ โดยให้หน่วยงานของรัฐบูรณาการแผนงานและร่วมกันดำเนินการ ดังต่อไปนี้ 1) ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษให้มีความน่าอยู่และทันสมัยโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน 2) พัฒนาระบบการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคมและขนส่ง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ระบบการส่งเสริมนวัตกรรม ระบบพลังงานที่มีความมั่นคง ระบบการบริหารจัดการน้ำ ระบบการควบคุมมลภาวะ และการอื่นใด	1) มาตรานี้น่าจะส่งผลกระทบต่อการทำงานร่วมกันในระดับพื้นที่และระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งขาดสภาพบังคับ กำหนดไว้เป็นเพียงแนวนโยบาย จึงต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ที่จำเป็นต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มั่นคง และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก 3) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบกิจการเข้ามาประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และกิจการที่เกี่ยวเนื่องในเขตพัฒนาพิเศษ รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนา การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการถ่ายทอดความรู้ความเชี่ยวชาญเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ 4) จัดสรรงบประมาณ จัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมและจำเป็น รวมถึงให้การสนับสนุนด้านอื่นเพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องบรรลุวัตถุประสงค์ของการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ 5) สร้างบรรยากาศที่ดีสำหรับการประกอบกิจการและการอยู่อาศัย โดยลดขั้นตอนในการประกอบธุรกิจให้มีความสะดวกรวดเร็ว 6) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ ที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล สวนสาธารณะ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 7) ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการเงินไทยและต่างประเทศในการให้บริการทางการเงินในเขตพัฒนาพิเศษให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีข้อจำกัดเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อการรักษาเสถียรภาพของระบบการเงินและระบบเศรษฐกิจของประเทศ 8) พัฒนาและส่งเสริมด้านการศึกษาวิจัย ด้านศักยภาพและทักษะแรงงานเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษ	
มาตรา 7 กรณีที่การดำเนินโครงการหรือกิจการใดภายในเขตพัฒนาพิเศษที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สุขภาพของประชาชนหรือชุมชนตามที่มีกฎหมายกำหนด ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	2) ร่างกฎหมายมาตรานี้ จะช่วยอำนวยความสะดวก ลดขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
แต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเป็นการเฉพาะเพื่อพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือกิจการนั้น โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานที่ถูกต้องและมีข้อมูลครบถ้วน ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ต้องประกาศให้ประชาชนทราบถึงรายการเอกสารที่ต้องยื่นพร้อมกับรายงานตามวรรคหนึ่ง โดยระบุหัวข้อที่จะต้องจัดทำรายงานให้ชัดเจน และกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการอนุญาตของทางราชการโดยเคร่งครัดโดยให้ถือว่าการพิจารณารายงานเป็นการอนุญาตตามกฎหมายดังกล่าว ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษเพิ่มเติมจากสำนักงานหรือผู้ขออนุญาต และให้จ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพิ่มเติมเป็นพิเศษได้ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด ในกรณีที่ไม่มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการใด หรือมีแต่ไม่เพียงพอ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีหน้าที่อนุญาตให้มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นให้เพียงพอโดยเร็ว โดยมิให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาต และคุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้มีหน้าที่ศึกษาหรือจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมาใช้บังคับและจะอนุญาตให้ผู้ไม่มีสัญชาติไทยเป็นผู้มีหน้าที่ศึกษาหรือจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมก็ได้ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด	มาตรฐานเพราะอาจถูกต่อต้านจากกลุ่มองค์กรอนุรักษ์

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
มาตรา 8 เพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ หากคณะกรรมการนโยบายเห็นว่ากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใดก่อให้เกิดความไม่สะดวกหรือล่าช้า มีความซ้ำซ้อนหรือเป็นการเพิ่มภาระการดำเนินการโดยไม่จำเป็น หรือมีปัญหาหรืออุปสรรคอื่นใดให้คณะกรรมการนโยบายเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าว หรือมีกฎหมายขึ้นใหม่ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษมีประสิทธิภาพ สะดวก และรวดเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อความเสมอภาค สิทธิและเสรีภาพของประชาชน และต้องไม่เลือกปฏิบัติ	1) แม้คณะกรรมการนโยบายสามารถเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาปรับปรุงหรือออกกฎหมายใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ แต่ไม่มีสภาพบังคับที่ชัดเจน
หมวด 2 คณะกรรมการนโยบาย	
มาตรา 9 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ” ประกอบด้วย (1) นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ (2) รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ (3) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นกรรมการ (4) ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นกรรมการ	• ขาดการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน ชุมชน และท้องถิ่น และผู้ประกอบการในพื้นที่ เพราะเป็นเชิงนโยบาย ควรมีกลไกการมีส่วนร่วมทั้งทางตรงและทางอ้อม

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(5) ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และประธานสมาคมธนาคารไทย เป็นกรรมการ (6) ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์แก่การกำหนดนโยบายและการดำเนินการเขตพัฒนาพิเศษ จำนวนไม่เกินห้าคน เป็นกรรมการ ให้เลขาธิการเป็นกรรมการและเลขานุการ ในกรณีที่ไม่มีกรรมการตาม (5) หรือ (6) หรือมีไม่ครบไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้คณะกรรมการนโยบายประกอบด้วยกรรมการเพียงเท่าที่มีอยู่ การประชุมและการลงมติของคณะกรรมการนโยบายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้ การพ้นจากตำแหน่งด้วยเหตุอื่นนอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระและการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งที่ว่างหรือการแต่งตั้งเพิ่มให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง มติของคณะกรรมการนโยบายมีผลผูกพันกระทรวงและหน่วยงานทุกหน่วยที่เป็นกรรมการอยู่ด้วย	
มาตรา 10 คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ 1. กำหนดเขตพัฒนาพิเศษ 2. กำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษแต่ละแห่ง 3. ให้ความเห็นชอบแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค	• กลไกการจัดทำแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงานและแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรภายในเขตพัฒนาพิเศษจะต้องมีการรับฟังความเห็นและการมีส่วนร่วมจากพื้นที่ด้วย

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
แผนการดำเนินงานและแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรภายในเขตพัฒนาพิเศษแต่ละแห่ง 4. ให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในเขตพัฒนาพิเศษแต่ละแห่ง 5. ประกาศกำหนดพื้นที่เขตส่งเสริมพิเศษ อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษแต่ละแห่ง (5) อนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาในเขตพัฒนาพิเศษแต่ละแห่ง (6) ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน (7) ออกระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (8) พิจารณาอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามมาตรา 36 (9) แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งของเลขาธิการตามมาตรา 42 ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยกรรมการนโยบายตามมาตรา 10 (4) และ (6) ประเภทละหนึ่งคน (10) แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะอนุกรรมการ (11) กำกับดูแลการดำเนินงานของสำนักงาน และออกระเบียบและข้อบังคับให้สำนักงานปฏิบัติเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (12) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ รวมทั้งแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน โดยต้องรายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบทุกรอบระยะเวลาตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(13) ปฏิบัติการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้ การดำเนินการตาม (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) และ (8) เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้มีมติอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบเรื่องใดแล้ว ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อมีมติอนุมัติ ระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตาม (4) (6) และ (7) เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้	
มาตรา 11 ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ให้ดำเนินการตามกระบวนการและวิธีการดังกล่าว โดยให้ถือว่าการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนนั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้ว การกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งจะใช้กับโครงการประเภทหรือลักษณะใดให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา	
มาตรา 12 ให้คณะกรรมการนโยบาย คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ คณะกรรมการเฉพาะกิจ และคณะอนุกรรมการ ได้รับค่าตอบแทน ค่าใช้จ่าย และประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	
หมวด 3 สำนักงาน	
มาตรา 13 ให้มีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เป็นหน่วยงานของรัฐแต่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายอื่น แต่ในกรณีที่รัฐจะ	ข้อสังเกตุ 1) บทบาทของสำนักงานมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษอย่างยิ่ง จึงต้อง

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
จัดสรรเงินอุดหนุนทั่วไปหรืองบประมาณอื่นใดให้แก่สำนักงาน ให้สำนักงบประมาณมีหน้าที่จัดสรรเงินงบประมาณให้แก่สำนักงานได้โดยตรง ให้สำนักงานเป็นหน่วยงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบาย กิจการของสำนักงานไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนโดยรวมไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน	ออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะของการรกำหนดเขตพัฒนาพิเศษ 2) ร่างกฎหมายออกแบบมาใช้กับเขตพัฒนาพิเศษแยกตามพื้นที่ จึงมีสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษเดียว หากจะออกแบบกฎหมายให้ใช้เป็นกฎหมายกลางของการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จะต้องมีความชัดเจนในการจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือสำนักงานย่อย แยกจากสำนักงานส่วนกลางเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
มาตรา 14 สำนักงานมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (1) รับผิดชอบในงานธุรการและงานวิชาการของคณะกรรมการนโยบาย (2) เสนอแนะคณะกรรมการนโยบายเกี่ยวกับการดำเนินงานตามมาตรา 10 และมาตรา 11 (3) ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเบื้องต้นจากการกำหนดและการดำเนินการตามนโยบาย แผนและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ รวมตลอดทั้งแนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าวเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย (4) กำกับ ติดตาม และรายงานความคืบหน้าในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษต่อคณะกรรมการนโยบายอย่างน้อยทุกสามเดือน (5) จัดทำรายงานประจำปีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ (6) ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษเป็นไปตาม	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
นโยบาย แผน และมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (7) ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการกำหนดเขตส่งเสริมพิเศษ (8) ลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อการประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษและเขตส่งเสริมพิเศษ (9) ตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษและเขตส่งเสริมพิเศษ (10) กู้ยืมเงินเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงาน (11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่คณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายมอบหมาย ในการดำเนินการตาม (8) (9) และ (10) ให้กระทำได้เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายแล้ว โดยคณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้ และในกรณีการดำเนินการตาม (10) ถ้าเกินห้าสิบล้านบาทต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน	
มาตรา 15 ให้สำนักงานมีเลขาธิการคนหนึ่งซึ่งคณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของสำนักงานและขึ้นตรงต่อคณะกรรมการนโยบาย ให้เลขาธิการเป็นผู้บังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน	1. บทบาทของเลขาธิการสำคัญมาก ต้องกำหนดคุณสมบัติ การคัดเลือก และการวัดผลประเมินผลการทำงานอย่างชัดเจน ที่สำคัญต้องพยายามให้ปลอดจากการเมือง (เป็นเรื่องยาก)
มาตรา 16 เลขาธิการต้องเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด มีสัญชาติไทย มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปี สามารถทำงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(1) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต (2) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐ หรือเป็นลูกจ้างของบุคคลใด (3) เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง (4) เป็นสมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น (5) เป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง (6) เป็นผู้มีส่วนได้เสีย (7) เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกเพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือเคยถูกเพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือสิทธิสมัครรับเลือกตั้ง หรือเป็นผู้อยู่ในระหว่างต้องห้ามหรือเคยถูกตัดสิทธิมิให้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ทั้งนี้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด (8) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือถือว่ากระทำการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ (9) เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัด เพราะเหตุมีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (10) เคยต้องคำพิพากษาให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ (11) เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรม หรือกระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติดหรือกฎหมายเกี่ยวกับการพนันในฐานความผิดเป็นเจ้ามือหรือเจ้าสำนัก	
มาตรา 17 การแต่งตั้งเลขาธิการให้ทำเป็นสัญญาจ้างตามแบบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประธานกรรมการนโยบายเป็นผู้ลงนามในสัญญาจ้าง	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
สัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่ง เงื่อนไขการทำงาน การประเมินผลงาน การพ้นจากตำแหน่ง การเลิกจ้าง ค่าจ้าง และประโยชน์ตอบแทนอื่นของเลขาธิการ เลขาธิการอยู่ในตำแหน่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างซึ่งต้องไม่เกินคราวละสี่ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้ ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้กำหนดอัตราค่าจ้างและประโยชน์ตอบแทนอื่นของเลขาธิการ	
มาตรา 18 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง เลขาธิการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ (1) ตาย (2) ลาออก (3) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามบทบัญญัตินี้ (4) ไม่ผ่านการประเมินผลงาน (5) ถูกเลิกจ้างตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง (6) คณะกรรมการนโยบายมีมติให้เลิกจ้างเพราะมีความประพฤติเสื่อมเสีย	
มาตรา 19 เลขาธิการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (1) รับผิดชอบการบริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งนโยบาย แผน และมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (2) บังคับบัญชา บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน ตลอดจนให้พนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานออกจากตำแหน่ง ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด แต่ถ้าเป็นตำแหน่งรอง	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
เลขาธิการและผู้ตรวจสอบภายในต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายก่อน (3) กำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของสำนักงาน พนักงานและลูกจ้าง โดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (4) ออกระเบียบเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้หรือเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการภายในเขตพัฒนาพิเศษให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการที่ดีและหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยระเบียบดังกล่าวเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้ (5) ปฏิบัติการอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย ในกิจการของสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอกให้เลขาธิการเป็นผู้แทนสำนักงาน เพื่อการนี้ เลขาธิการอาจมอบอำนาจให้รองเลขาธิการหรือพนักงานกระทำการแทนก็ได้ และในกรณีมีความจำเป็นเว้นแต่กรณีตามมาตรา 42 เลขาธิการอาจมอบอำนาจให้บุคคลอื่นกระทำการแทนได้ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด	
มาตรา 20 ให้มีรองเลขาธิการ ผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ(พื้นที่) ตามจำนวนที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดเพื่อช่วยเลขาธิการในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่เลขาธิการมอบหมาย คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม การแต่งตั้ง และการพ้นจากตำแหน่งของรองเลขาธิการ ผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ(พื้นที่) ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด	ผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ(พื้นที่) จะทำหน้าที่ขับเคลื่อเขตพัฒนาพิเศษแยกตามพื้นที่ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ ดังนั้น หากมีหลายพื้นที่จะเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน
มาตรา 21 ในกรณีที่ไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งรองเลขาธิการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนเลขาธิการ ในกรณีที่ไม่มีรองเลขาธิการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งพนักงานของสำนักงานคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนเลขาธิการ ให้ผู้รักษาการแทนเลขาธิการตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่และอำนาจอย่างเดียวกับเลขาธิการ	
มาตรา 22 เลขาธิการ รองเลขาธิการ และผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ(พื้นที่) ต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญากับสำนักงานหรือในกิจการที่กระทำหรือจะกระทำให้แก่สำนักงาน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม คู่สมรสหรือบุตรซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะของผู้ใดกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้นั้นมีส่วนได้เสียในกิจการของสำนักงาน ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่เลขาธิการหรือรองเลขาธิการหรือผู้อำนวยการเขตพัฒนาพิเศษ(พื้นที่) ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการนโยบายให้เป็นกรรมการในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่สำนักงานเป็นผู้ถือหุ้น นิติกรรมใดที่ได้ทำขึ้นโดยฝ่าฝืนมาตรานี้ไม่มีผลผูกพันสำนักงาน เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะได้ให้สัตยาบัน	
มาตรา 23 รายได้ของสำนักงานมี ดังต่อไปนี้ (1) เงินอุดหนุนทั่วไปที่รัฐบาลจัดสรรให้ตามความเหมาะสมและจำเป็น (2) เงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์อันได้มาจากการลงทุน การประกอบกิจการ หรือการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของสำนักงาน (3) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้ (4) ดอกผลหรือผลประโยชน์อื่นที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของสำนักงาน บรรดารายได้ที่สำนักงานได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของสำนักงาน และเมื่อหักค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาและค่าเสื่อมราคา ประโยชน์ตอบแทนของ	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
คณะกรรมการนโยบาย พนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน เงินสมทบกองทุนเพื่อการสงเคราะห์และสวัสดิการ เงินกองทุน และเงินสำรองเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานแล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ เงินสำรองเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานตามวรรคสอง ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาดเงินสำรองเพื่อขยายกิจการ เงินสำรองเพื่อไถ่ถอนหนี้ และเงินสำรองอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดวงเงินสำรองแต่ละประเภทต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง การนำเงินสำรองออกมาใช้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทรัพย์สินของสำนักงานไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดีและผู้ใดจะยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้มิได้	
มาตรา 24 ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมโดยถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและสอดคล้องกับระบบบัญชีที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ ทั้งนี้ ปีบัญชีให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด	
มาตรา 25 ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในเป็นประจำ ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการนโยบาย ในการตรวจสอบภายใน ให้ผู้ตรวจสอบภายในรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบด้วยโดยอนุโลม	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
มาตรา 26 ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีอิสระที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของสำนักงาน	
มาตรา 27 ให้รายงานผลการสอบบัญชีต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และให้สำนักงานเผยแพร่งบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้วภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ	
หมวด 4 การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ	
มาตรา 28 ให้สำนักงานจัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบการดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น นโยบายและแผนตามวรรคหนึ่งต้องคำนึงถึงความเชื่อมโยงกับแผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษโดยให้ยึดหลักการคุ้มครองเคารพ และเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตามหลักการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในบริบทของการประกอบธุรกิจ และสิทธิตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย	
มาตรา 29 เมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนตามมาตรา 28 แล้ว ให้สำนักงานร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
จัดทำรายละเอียดของแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่คณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนนั้น แผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่ง ต้องคำนึงถึงความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษด้วย และอย่างน้อยต้องประกอบด้วยระบบดังต่อไปนี้ (1) ระบบสาธารณูปโภค (2) ระบบคมนาคมและขนส่ง (3) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (4) ระบบการตั้งถิ่นฐานและภูมิสังคม (5) ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และการประกอบกิจการ (6) ระบบบริหารจัดการน้ำ (7) ระบบการควบคุมและขจัดมลภาวะ (8) ระบบป้องกันอุบัติภัย ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคำนึงถึงความสัมพันธ์กับชุมชน สุขภาวะของประชาชน สภาพแวดล้อม และระบบนิเวศตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย ทั้งนี้ โดยให้สร้างความรับรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนในพื้นที่ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาด้วย	
มาตรา 30 ในระหว่างการจัดทำแผนผังตามมาตรา 29 (1) ให้ดำเนินการตามหลักวิชาการผังเมือง	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(2) คณะกรรมการนโยบายจะมีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามนโยบายและแผนตามมาตรา 28 ในเรื่องใดไปพลางก่อนก็ได้	
มาตรา 31 แผนผังที่จัดทำขึ้นตามมาตรา 29 เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว ให้ผังเมืองตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองในส่วนที่ใช้บังคับในเขตพัฒนาพิเศษอยู่ก่อนวันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติแผนผังนั้นเป็นอันยกเลิกไป และให้กรมโยธาธิการและผังเมืองดำเนินการจัดทำผังเมืองขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับแผนผังดังกล่าว ในระหว่างที่ยังจัดทำผังเมืองไม่แล้วเสร็จ ให้ถือว่าแผนผังที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเป็นผังเมืองรวมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองสำหรับแต่ละจังหวัดที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษ	กำหนดสภาพบังคับ โดยให้แผนผังที่จัดทำขึ้น และคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว ให้ผังเมืองตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองในส่วนที่ใช้บังคับในเขตพัฒนาพิเศษอยู่ก่อนวันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติแผนผังนั้นเป็นอันยกเลิกไป
มาตรา 32 ในกรณีที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการใดเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ หรือเพื่อสนับสนุนหรืออำนวยความสะดวกในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษให้เกิดการบูรณาการและผลสัมฤทธิ์และมีประสิทธิภาพสูงสุด ไม่ว่าการนั้นจำเป็นต้องดำเนินการภายในหรือภายนอกเขตพัฒนาพิเศษ หากการดำเนินการดังกล่าวเป็นหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานของรัฐหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วย คณะรัฐมนตรีจะกำหนดให้หน่วยงานของรัฐหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือสำนักงานเป็นผู้ดำเนินการแต่เพียงหน่วยเดียว หรือให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหรือบางหน่วยร่วมกันดำเนินการหรือร่วมกับสำนักงานดำเนินการก็ได้ โดยคณะรัฐมนตรีจะกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการ มาตรฐาน และคุณลักษณะเฉพาะที่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษด้วยก็ได้ ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการนั้นต้องได้รับอนุมัติหรืออนุญาตหรือต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหน่วยใด ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้พิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือ	กำหนดนโยบายการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นของรัฐ ตามแนวทางของมาตรา 33 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2561

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ให้ความเห็นชอบแทนหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น แต่ต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบตามกฎหมายนั้นทราบก่อนเข้าดำเนินการ และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบตามกฎหมายนั้นมีหน้าที่ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ถ้าคณะรัฐมนตรีมิได้กำหนดไว้เป็นประการอื่น หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งจะมอบให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก็ได้ ในกรณีเช่นนั้น ให้ถือว่าเอกชนนั้นได้รับอนุมัติหรืออนุญาตหรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายแทนหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายนั้นแล้ว แต่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งต้องควบคุมดูแลการดำเนินการของเอกชนดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมายนั้นด้วย	
มาตรา 33 ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ให้สำนักงานมีอำนาจดำเนินการโดยวิธีการจัดซื้อ เช่า เช่าซื้อ แลกเปลี่ยน เวนคืน หรือโดยวิธีการอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ก่อนการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ ความเหมาะสมทางด้านการเงิน ตลอดจนผลกระทบและแนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าว และความคุ้มค่าที่ประชาชนในพื้นที่และรัฐจะได้รับ ที่ดินที่สำนักงานได้มาตามพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานมีอำนาจใช้หรือจัดหาประโยชน์ในที่ดินนั้นได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และถ้าเป็น	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ที่ดินที่ได้มาจากการซื้อ เช่าซื้อ หรือแลกเปลี่ยนกับที่ดินที่ซื้อหรือเช่าซื้อ หรือมีผู้อุทิศให้ ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของสำนักงานและให้สำนักงานมีอำนาจขาย แลกเปลี่ยน หรือให้เช่าซื้อได้	
มาตรา 34 ให้สำนักงานและผู้ซึ่งทำธุรกรรมกับสำนักงานในกิจการเกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์บรรดาที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามกฎหมายนั้น	ยกเว้นไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามกฎหมาย
มาตรา 35 ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ คณะกรรมการนโยบายโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจให้สำนักงานเข้าใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้มาตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เพื่อการดำเนินการหรือประกอบกิจการอื่นใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้โดยไม่ต้องดำเนินการเพิกถอนเขตปฏิรูปที่ดินสำหรับที่ดินส่วนนั้น ในการใช้ที่ดินตามวรรคหนึ่ง ให้อำนาจของคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบาย และให้หน้าที่และอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เป็นหน้าที่และอำนาจของเลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมาย ที่ดินที่สำนักงานมีอำนาจใช้ตามวรรคหนึ่ง สำนักงานโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายจะมอบให้บุคคลอื่นใช้โดยมีค่าตอบแทนได้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ในกรณีที่ที่ดินที่สำนักงานมีอำนาจเข้าใช้ตามวรรคหนึ่งมีบุคคลอื่นมีสิทธิใช้ประโยชน์อยู่ก่อน ให้สำนักงานจัดหาที่ดินอื่นให้ผู้นั้นใช้แทนหรือจะจ่ายค่าชดเชยหรือให้	ข้อพิจารณา 1. กำหนดสิทธิการใช้ที่ดิน ส.ปก.ไว้เป็นเฉพาะ 2. มีข้อพิจารณาว่าในกรณีมีความจำเป็นในบางพื้นที่ ควรกำหนดแนวทางเพื่อให้สามารถขยายสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ไปยังที่ดินประเภทอื่นเพิ่มเติมหรือไม่

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด	
มาตรา 36 เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษเป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานแก่บุคคลซึ่งดำเนินการอันเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษตามกฎหมายดังต่อไปนี้ด้วย แต่ในกรณีเป็นการดำเนินการภายนอกเขตพัฒนาพิเศษจะต้องเป็นเรื่องที่เชื่อมโยงกันและต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมายนั้น (1) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พุทธศักราช 2515 เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจของกระทรวงการคลัง (2) กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย (3) กฎหมายว่าด้วยการชลประทานหลวง (4) กฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการพลังงาน (5) กฎหมายว่าด้วยทางหลวงสัมปทาน (6) กฎหมายว่าด้วยพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ ในการอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการนโยบายคำนึงถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น แต่ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายเห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขเช่นว่านั้นจะทำให้การอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานดังกล่าวมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้แจ้งให้ผู้มีหน้าที่และอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอความเห็น และเมื่อคณะกรรมการนโยบายพิจารณาแล้ว ให้ประกาศหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่เห็นสมควรในราชกิจจานุเบกษา และให้คณะกรรมการนโยบายอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทาน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้อนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิหรือให้สัมปทานตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เลขาธิการหรือพนักงานของสำนักงานซึ่งเลขาธิการมอบหมายมีฐานะเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามวรรคหนึ่งด้วย	
มาตรา 37 เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของสำนักงานให้เกิดประสิทธิภาพ เลขาธิการอาจขอให้ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐมาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องทำความตกลงกับหน่วยงานของรัฐนั้นก่อน และเมื่อหมดความจำเป็นเมื่อใด ให้รีบส่งตัวผู้นั้นคืนสังกัดเดิม ให้ถือว่าข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐที่มาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานเป็นการชั่วคราวตามวรรคหนึ่งไม่ขาดจากสถานภาพเดิมและคงได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้าง แล้วแต่กรณี จากสังกัดเดิม คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดค่าตอบแทนพิเศษให้แก่ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐตามวรรคหนึ่งในระหว่างปฏิบัติงานในสำนักงานด้วยก็ได้	
หมวด 5 เขตส่งเสริมพิเศษ	
มาตรา 38 คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้มีเขตส่งเสริมพิเศษขึ้นเพื่อพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้าน หรือเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจการที่เกี่ยวเนื่องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษหรือเพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วย ในการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดจากอุตสาหกรรม	(1)ควรนำผลการศึกษาวิจัยมากำหนดแนวทางการพัฒนาด้านการสิ่งเสริมกิจกรรม/โครงการ/อุตสาหกรรม/บริการ ฯลฯ ที่ตรงกับเป้าหมายของรัฐและบริบทพื้นที่ เช่น (2) ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (3) ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูง และเทคโนโลยีชีวภาพ (4) ด้านการแปรรูปอาหารและผลิตภัณฑ์การเกษตร

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
เป้าหมายทั้งหมดหรือบางส่วน หรืออุตสาหกรรมอื่นนอกเหนือจากอุตสาหกรรมเป้าหมายโดยอาจรวมถึงอุตสาหกรรมการบริการ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการจัดประชุม หรืออุตสาหกรรมอื่นใดด้วยก็ได้ แต่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ ที่มีการพัฒนาตามวรรคหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (1) ..... (2) ..... (3) ..... (4) ..... (5) ..... (6) ..... (7) ..... (8) ..... (9) ..... (10) ..... ในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามวรรคสอง ให้นำหลักการการออกแบบที่เป็นสากลและการพัฒนาเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกมาประกอบการพิจารณาด้วย ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามวรรคสอง ให้คำนึงถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษ และผู้ซึ่งเข้ามาปฏิบัติงานในเขตส่งเสริมพิเศษด้วย	(5) ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ (6) ด้านการแพทย์และสุขภาพ
มาตรา 39 ในกรณีที่เห็นสมควร คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้พื้นที่ใดในเขตพัฒนาพิเศษเป็นเขตส่งเสริมพิเศษเพื่อวัตถุประสงค์ในการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อกันก็ได้ ก่อนการกำหนดเขตส่งเสริมพิเศษตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานจัดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการ	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ประโยชน์ ผลกระทบ และมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหาย พร้อมทั้งจัดทำร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินในเขตส่งเสริมพิเศษ โดยให้นำความในมาตรา 29 วรรคสาม มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม และให้เผยแพร่ผลการศึกษาและร่างแผนผังดังกล่าวในระบบเครือข่ายสารสนเทศของสำนักงานและวิธีการอื่นที่ทำให้ประชาชนทราบได้เป็นการทั่วไปด้วย	
มาตรา 40 การจัดตั้ง เปลี่ยนแปลงเขต และการยุบเลิกเขตส่งเสริมพิเศษแต่ละเขต ให้คณะกรรมการนโยบายประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประกาศจัดตั้งเขตส่งเสริมพิเศษตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้ (1) ชื่อของเขตส่งเสริมพิเศษ (2) วัตถุประสงค์ของเขตส่งเสริมพิเศษ (3) บริเวณของเขตส่งเสริมพิเศษ โดยให้มีแผนที่กำหนดแนวเขตไว้ท้ายประกาศด้วย (4) แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินในเขตส่งเสริมพิเศษ ให้นำความในมาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 มาใช้บังคับแก่การจัดทำแผนผังและผลบังคับของแผนผังตาม (4) ด้วยโดยอนุโลม	
มาตรา 41 การดำเนินการหรือการกระทำใดภายในเขตส่งเสริมพิเศษที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายดังต่อไปนี้ หากกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำต้องได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้น หรือต้องจดทะเบียน หรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นก่อน ให้ถือว่าเลขาธิการหรือผู้ที่เลขาธิการมอบหมาย เป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้น	1. ให้ถือว่าเลขาธิการเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้น

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(1) กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน (2) กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร (3) กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร (4) กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข (5) กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เฉพาะเพื่อการอนุญาตให้คนต่างด้าวตามมาตรา 52 (1) หรือ (2) อยู่ต่อในราชอาณาจักร (6) กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ (7) กฎหมายว่าด้วยโรงงาน (8) กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน เมื่อได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากเลขาธิการหรือได้จดทะเบียนหรือแจ้งต่อเลขาธิการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ถือว่าผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำการนั้นได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นแล้ว หรือได้จดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นแล้ว ภายใต้บังคับวรรคสี่ การอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามวรรคสอง เลขาธิการต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น และต้องแจ้งหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน ในกรณีที่เลขาธิการเห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายตามวรรคสาม จะทำให้การอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบรับจดทะเบียน หรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้แจ้งหน่วยงานของรัฐหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นเพื่อเสนอความเห็น และเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณา หากคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบ ให้เลขาธิการดำเนินการ	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น แทนหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่มีอยู่เดิม เลขาธิการจะมอบอำนาจตามวรรคหนึ่ง ให้รองเลขาธิการ ผู้อำนวนการเขตพัฒนาพิเศษ(พื้นที่) พนักงานของสำนักงานหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานใดที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ปฏิบัติการแทนก็ได้ เมื่อมีการมอบอำนาจดังกล่าวให้แจ้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทราบด้วย ให้เลขาธิการ รองเลขาธิการ พนักงานของสำนักงานและเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งได้รับมอบอำนาจตามวรรคห้า มีฐานะเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามวรรคหนึ่งด้วย	2. กรณีมีการตั้งสำนักงานเขตพัฒนาพิเศษแยกตามพื้นที่เป้าหมาย จะต้องกำหนดอำนาจดังกล่าวให้ชัดเจน หรือมีกระบวนการมอบอำนาจเพื่อให้เกิดความสะดวกในการดำเนินงาน
มาตรา 42 ผู้ขอรับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือขอจดทะเบียนหรือแจ้งตามมาตรา 41 มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งของเลขาธิการต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ที่คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งได้ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งนั้น การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ถือว่าเป็นการอุทธรณ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นแล้ว คำวินิจฉัยของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นที่สุด	
มาตรา 43 ในการอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับจดทะเบียน หรือรับแจ้งตามมาตรา 41 ให้เลขาธิการมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่ายหรือค่าอื่นใดที่กฎหมาย ข้อบัญญัติ หรือเทศบัญญัติว่าด้วยการนั้นกำหนดไว้ และให้มีอำนาจเรียกเก็บค่าบริการในการดำเนินการดังกล่าวเพิ่มเติมได้ตามอัตราที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่าย หรือค่าอื่นใดที่เลขาธิการเรียกเก็บตามวรรคหนึ่ง ให้นำส่งหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้น	
มาตรา 44 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ชื่อ เครื่องหมาย หรือถ้อยคำในประการที่น่าจะทำให้ประชาชนเข้าใจว่าเป็นเขตส่งเสริมพิเศษโดยมิได้เป็นเขตส่งเสริมพิเศษตามพระราชบัญญัตินี้	
มาตรา 45 ให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษและกิจการที่เกี่ยวเนื่องในเขตส่งเสริมพิเศษต้องส่งเงินบำรุงกองทุนตามอัตรา หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายก็ได้	
มาตรา 46 ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างตามหมวดนี้ตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ดังต่อไปนี้ (1) สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเพื่อการประกอบกิจการหรือห้องชุดเพื่อการประกอบกิจการหรือการอยู่อาศัยตามมาตรา 47 (2) สิทธิในการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร (3) สิทธิในการที่จะได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร (4) สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน ตามมาตรา 56 (5) สิทธิประโยชน์อื่นตามมาตรา 57 ในการกำหนดสิทธิประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้แตกต่างกันก็ได้โดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมพิเศษแต่ละแห่ง	1. ควรมีการกำหนดเงื่อนไขหรือแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย ไม่ใช่มุ่งเน้นแต่ผู้ลงทุนรายใหญ่
มาตรา 47 ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษซึ่งเป็นนิติบุคคลและเป็นคนต่างด้าวตามประมวลกฎหมายที่ดิน หรือตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด มีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินภายในเขตส่งเสริมพิเศษเพื่อการ	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน และมีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุดโดยได้รับการยกเว้นจากการจำกัดสิทธิของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด ผู้ประกอบกิจการซึ่งจะมีสิทธิ และจำนวนที่ดินหรือห้องชุดตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	
มาตรา 48 ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการตามมาตรา 49 ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินในเขตส่งเสริมพิเศษ แต่มิได้มีการประกอบกิจการภายในเวลาสามปี หรือหยุดประกอบกิจการในที่ดินดังกล่าว ผู้ประกอบกิจการนั้นต้องจำหน่ายที่ดินดังกล่าวภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สำนักงานแจ้งให้ทราบ มิฉะนั้นให้สำนักงานมีอำนาจดำเนินการให้มีการจำหน่ายที่ดินดังกล่าวแทนผู้ประกอบกิจการแล้วคืนเงินที่ได้จากการจำหน่ายที่หักค่าใช้จ่ายแล้วให้แก่ผู้ประกอบกิจการ	
มาตรา 49 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมให้บุคคลผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและก่อให้เกิดนวัตกรรมเข้ามาประกอบกิจการหรือทำงานในเขตส่งเสริมพิเศษ บุคคลดังกล่าวรวมทั้งคู่สมรส บุพการี และบุตรที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษหรือเขตส่งเสริมพิเศษอาจได้รับการลดหย่อนภาษี สิทธิเกี่ยวกับการเข้าเมืองและการขออนุญาตทำงาน และสิทธิอื่นเพิ่มเติม ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดก็ได้ ลักษณะของบุคคลและสิทธิที่จะได้รับตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา	
มาตรา 50 การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ในเขตส่งเสริมพิเศษเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ มิให้นำความใน	1. ถือเป็นมาตรการที่ดีทำให้นักลงทุนมีความมั่นใจและเอื้อต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
มาตรา 540 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2542 มาใช้บังคับ การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงตามวรรคหนึ่ง ห้ามมิให้ทำสัญญาเช่าเป็นกำหนดเวลาเกินห้าสิบปี ถ้าได้ทำสัญญากันไว้เป็นกำหนดเวลานานกว่านั้นก็ให้ลดลงมาเป็นห้าสิบปี การต่อสัญญาเช่าอาจทำได้แต่จะต่อสัญญาเกินสี่สิบเก้าปีนับแต่วันครบห้าสิบปีไม่ได้	
มาตรา 51 ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายมีมติให้นำที่ราชพัสดุมาใช้เพื่อประโยชน์ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมพิเศษ รวมทั้งการนำไปให้เช่า หรือให้เช่าช่วง ให้อำนาจทั้งปวงของกรมธนารักษ์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุนั้นเป็นอำนาจของสำนักงาน แต่ถ้าที่ราชพัสดุนั้นอยู่ในความครอบครองหรือใช้ประโยชน์ของหน่วยงานของรัฐอื่นใด ต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานของรัฐนั้นก่อน ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้สำนักงานแบ่งสัดส่วนรายได้ที่ได้รับจากการใช้ที่ราชพัสดุนั้นให้เป็นรายได้ของหน่วยงานของรัฐที่ครอบครองหรือใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุนั้นอยู่เดิมหรือกรมธนารักษ์ก็ได้ การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุตามวรรคหนึ่ง มิให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยที่ราชพัสดุมาใช้บังคับ การจดทะเบียนการเช่าที่ดินอันเป็นที่ราชพัสดุหรือที่ดินของรัฐ ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และเมื่อได้จดทะเบียนตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าได้มีการจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงตามมาตรานี้ ไม่ถือว่าเป็นการร่วมทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบาย	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
จะมีมติเป็นรายกรณีให้ถือว่าเป็นการร่วมทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ	
มาตรา 52 ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษซึ่งได้รับสิทธิตามมาตรา 46 (2) มีสิทธินำคนต่างด้าวดังต่อไปนี้เข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเลขาธิการ แม้ว่าจะเกินกำหนดจำนวนหรือระยะเวลาให้อยู่ได้ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง (1) ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านใด ๆ ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (2) ผู้บริหารหรือผู้ชำนาญการ (3) คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลใน (1) หรือ (2) สิทธิการเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร รวมทั้งการนำคู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้บังคับแก่บุคคลผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดให้เชิญชวนให้เข้ามาทำงานในเขตส่งเสริมพิเศษด้วยโดยอนุโลม ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด กรณีที่คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่งยังมิได้เข้ามาในราชอาณาจักร เมื่อเลขาธิการอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้ใดเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เลขาธิการแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองทราบ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต่อไป กรณีที่คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่ง (1) หรือ (2) ได้เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรและได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองแล้ว ให้เลขาธิการอนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นอยู่ต่อใน	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ราชอาณาจักรและให้ออกหนังสือรับรองการอนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นอยู่ในราชอาณาจักรต่อไปได้	
มาตรา 53 ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 52 (1) และ (2) มีสิทธิทำงานตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว แต่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเลขาธิการ ทั้งนี้ ให้ถือว่าหนังสืออนุญาตของเลขาธิการมีสถานะเป็นใบอนุญาตทำงานของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว	
มาตรา 55 ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษมีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรตามมาตรา 46 (3) ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษทั้งหมดหรือบางรายได้รับประโยชน์เช่นเดียวกับผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตประกอบการเสรีด้วยก็ได้	
มาตรา 55 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบายอาจประกาศให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติไว้ด้วยก็ได้	
มาตรา 56 ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษซึ่งได้รับสิทธิตามมาตรา 46 (4) มีสิทธิ ดังต่อไปนี้	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(1) ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินทั้งหมดหรือบางส่วนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (2) สามารถใช้เงินตราต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้าหรือบริการระหว่างผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตาม (1) และ (2) ให้คณะกรรมการ นโยบายพิจารณาตกลงร่วมกับธนาคารแห่งประเทศไทยก่อน	
มาตรา 57 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในเขตส่งเสริมพิเศษ คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษ หรือผู้ประกอบวิชาชีพที่เป็นประโยชน์ต่อเขตส่งเสริมพิเศษ ได้รับสิทธิพิเศษอื่นใดตามมาตรา 46 (5) ตามที่เห็นสมควร ดังต่อไปนี้ก็ได้ (1) ในกรณีที่การประกอบวิชาชีพใดมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบวิชาชีพหรือผู้ขออนุญาตต้องมีสัญชาติไทยหรือต้องได้รับใบอนุญาต จดทะเบียน หรือรับรองก่อนการประกอบวิชาชีพตามกฎหมายแล้ว คณะกรรมการนโยบายอาจประกาศให้ผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาต จดทะเบียน หรือรับรองให้ประกอบวิชาชีพนั้นในประเทศที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด สามารถประกอบวิชาชีพนั้นเพื่อกิจการในเขตส่งเสริมพิเศษได้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (2) สิทธิและประโยชน์อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยให้ถือว่าคณะกรรมการนโยบายเป็นผู้มีอำนาจแทนคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนและมีอำนาจแทนคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายตามกฎหมายว่า	2. การยกเว้นมาตรการตามกฎหมายเกี่ยวกับการทำงานของคนต่างด้าว ตามพระราชกำหนด การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560 ต้องคำนึกถึงแรงงานในประเทศด้วย

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
ด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย	
หมวด 6 กองทุน	
มาตรา 58 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ ชุมชน และประชาชนที่อยู่ภายในหรือที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ	
มาตรา 59 กองทุนประกอบด้วย (1) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ (2) เงินบำรุงตามมาตรา 45 (3) เงินสมทบจากรายได้ของสำนักงานตามมาตรา 23 (2) (4) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้ (5) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่ตกเป็นของกองทุน (6) ดอกผลหรือผลประโยชน์ใด ๆ ที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน เงินและทรัพย์สินของกองทุนไม่ต้องนำส่งคลังและไม่ถือเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลังและกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ	
มาตรา 60 ให้สำนักงานเป็นผู้รับเงิน จ่ายเงิน เก็บรักษา และบริหารจัดการเงินกองทุนแยกออกจากงบประมาณของสำนักงาน การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษา และการบริหารจัดการเงินกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทั้งนี้ระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดตามวรรคสองต้องสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชนในเขตพัฒนาพิเศษแต่ละแห่งเป็นสำคัญ	
มาตรา 61 เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อกิจการดังต่อไปนี้	

ร่าง พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ...	ความเห็นจากการสัมภาษณ์ (ยังไม่สมบูรณ์)
(1) เพื่อการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชน ช่วยเหลือ หรือเยียวยาประชาชนและชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการและการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ (2) ส่งเสริมการศึกษาและให้ทุนการศึกษาแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตพัฒนาพิเศษหรือที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่ง ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ (3) ค่าใช้จ่ายอื่นเพื่อส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด (4) ค่าใช้จ่ายเพื่อการบริหารกองทุน	
หมวด 7 การกำกับดูแล	
มาตรา 62 ให้นายกรัฐมนตรีมีหน้าที่และอำนาจกำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของสำนักงาน เพื่อการนี้ จะสั่งให้สำนักงานชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานก็ได้ ในกรณีที่เห็นว่าสำนักงานกระทำการใดอันมิชอบหรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือเสียหาย นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้สำนักงานยับยั้งหรือระงับการกระทำการนั้นได้	
หมวด 8 บทกำหนดโทษ	
มาตรา 63 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 44 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท	3. ควรกำหนดบทลงโทษทางอาญาเท่าที่จำเป็น และพิจารณาบังคับใช้โทษทางปกครองในกรณีที่จำเป็น เพื่อไม่ให้ขัดกับมาตรา 77 วรรคสาม แห่งรัฐธรรมนูญ

5.3 ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ เงื่อนไข ปัจจัยเกื้อหนุน และอุปสรรคในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการวิเคราะห์ลักษณะเฉพาะและแนวนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท ตลอดจนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัด

หนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) หรือที่เรียกว่า “กลุ่มจังหวัดสบายดี” ในประเด็นที่เกี่ยวกับเงื่อนไขและปัจจัยที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า กลุ่มจังหวัดสบายดี มีความพร้อมทั้งในด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ซึ่งมีภมิประเทศติดกับประเทศเพื่อบ้าน รองรับการขยายตัวของเมืองและการเชื่อมโยงกับแนวทางการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือ Northeastern Economic Corridor : NeEC (จังหวัดนครราชสีมา อุดรธานี หนองคาย และขอนแก่น) ทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาเชิงพื้นที่ เพราะถือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพ และมีความท้าทายในการวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาโดยใช้เศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) โดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ พืชเศรษฐกิจทางเกษตรในพื้นที่

ประกอบกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ยังมีศักยภาพในหลายด้านภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคของโลก เชื่อมต่อไปยังประเทศจีน พื้นที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งสามารถนำมาใช้ต่อยอดสู่อุตสาหกรรมชีวภาพด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ตลอดห่วงโซ่การผลิต รวมถึงการต่อยอดผลผลิตทางการเกษตรสู่พลังงานหมุนเวียน และความพร้อมของภาคการศึกษาทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ในการวิจัยและพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่จะถ่ายทอดองค์ความรู้สู่ผู้ประกอบการ

ในด้านการกำหนดวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดมีความพร้อมในการรองรับการพัฒนาไปสู่การเป็นเขตพัฒนาพิเศษ โดยเฉพาะการกำหนดวิสัยทัศน์ “เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน” ซึ่งถือเป็นการกำหนดเชิงนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดไว้อย่างชัดเจน ประกอบด้วย 1.เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ 2.ศูนย์กลางการค้าสากล 3.การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล 4. ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน ดังนั้น ในด้านลักษณะของพื้นที่และด้านนโยบายในปัจจุบัน ตลอดจนทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท ที่เชื่อมโยงให้เห็นถึงเป้าหมายการพัฒนาและการนำนโยบายการส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ไปขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

5.4 ข้อสังเกตเพื่อการก้าวต่อไป

เนื่องจากการขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดโดยการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมุ่งสู่เป้าหมาย **“ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”** จะต้องผลักไปสู่การตรากฎหมายพิเศษในระดับพระราชบัญญัติเพื่อให้มีเครื่องมือเชิงการบริหารที่สามารถบูรณาการการทำงานและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ.... จึงเป็นความคาดหวังของพื้นที่ แต่เนื่องจากเป็นประเด็นที่มีความสำคัญในเชิงนโยบายระดับประเทศ รัฐบาลจะต้องพิจารณาจัดทำแผนงานการขับเคลื่อนในประเด็น “เขตพัฒนาพิเศษ” ให้ชัดเจน เพราะปัจจุบัน เมื่อพิจารณาจากแนวนโยบายยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บท ตลอดจนแผนการปฏิรูปประเทศมีการกำหนดกลไกการขับเคลื่อนด้วยการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ และมุ่งเฉพาะบางพื้นที่ตามนโยบายของรัฐบาล ยังขาดการศึกษาและนำผลสรุปใน

เชิงศักยภาพในพื้นที่ทั้งประเทศมาจัดทำเป็นแผนงานด้านการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษ ที่จะต้องสอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่อย่างแท้จริง และจะต้องไม่มุ่งเฉพาะด้านเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น แต่ต้องรองรับด้านบริการ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ และวิถีชีวิต ตลอดจนด้านศิปวัฒนาธรรมด้วย ซึ่งร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. ... จะเป็นกลไกสำคัญในการนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ และเป็นแนวทางที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในลักษณะเดียวกันได้ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ที่มีความพร้อม ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดสำคัญ ดังนี้

1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่
2) มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสม
3) ภาคเอกชน/ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา
4) เสริมสร้างขีดความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่
5) มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
6) เชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายในและระหว่างประเทศ
7) มิติด้านความมั่นคง

นอกจากนี้ จะต้องพิจารณาศึกษาและนำกลไก ตลอดจนกฎหมายที่เกี่ยวข้องฉบับอื่น ๆ ด้วย เช่น ด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตามพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 ที่มีความสำคัญและตราขึ้นเพื่อปรับปรุงมาตรการ และเครื่องมือส่งเสริมการลงทุนให้มีความหลากหลายและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อที่จะสามารถดึงดูด การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น ซึ่งจะผลักดันให้ประเทศไทยสามารถก้าวพ้นจากประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางได้ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีกลไกการขับเคลื่อนโดยคณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งมุ่งเน้นด้านอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดย 1. การกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย การกำหนดประเภท และลักษณะของกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมาย 2. การกำหนดกรอบแนวทางในการสรรหาและเจรจา หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ สิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงเงื่อนไขให้ผู้ได้รับการส่งเสริมแต่ละรายต้องปฏิบัติ และออก ระเบียบเกี่ยวกับการรับ การจ่ายเงิน และการเก็บรักษาเงินของกองทุน 3. การอนุมัติสิทธิและประโยชน์ตามพระราขบัญญัตินี้ และการอนุมัติการจ่ายเงินสนับสนุนจากกองทุน 4. การเพิกถอนการให้สิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ ประเมินความคุ้มค่าในการให้ สิทธิและประโยชน์แก่ผู้ได้รับการส่งเสริม

ประการต่อมา คือ การเชื่อมโยงนโยบายเขตพัฒนาพิเศษกับการจัดทำผังเมืองตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ซึ่งถือเป็นการวางแนวทางการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่อย่างเป็นระบบผ่านการจัดทำ “ผังเมืองรวม” ซึ่งจะกำหนดแผนผัง นโยบาย และโครงการ รวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไปในพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใด เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองและการดำรงรักษาเมือง บริเวณที่เกี่ยวข้อง หรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณูปโภค สาธารณูปการ บริการสาธารณะ

และสภาพแวดล้อม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง และ “ผังเมืองเฉพาะ” ซึ่งเป็นแผนผังและโครงการดำเนินการเพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่งหรือกิจการที่เกี่ยวข้องในเมือง บริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อประโยชน์ในการสร้างเมืองใหม่ การพัฒนาเมือง การอนุรักษ์เมือง หรือการฟื้นฟูเมือง

โดยพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ได้กำหนดให้มีการจัดทำผังนโยบายระดับประเทศตามมาตรา 13 และมาตรา 14 (2) (ง) ที่จะต้องจัดทำผังเมืองพื้นที่พัฒนาพิเศษซึ่งเป็นพื้นที่เพื่อดำเนินการพัฒนาตามนโยบายรัฐบาลหรือกิจการเฉพาะที่รัฐจัดให้มีขึ้น เช่นเดียวกับกรณีของผังนโยบายระดับภาคตามมาตรา 15 ประกอบ มาตรา 16 (3) (ช) แผนผังพื้นที่พัฒนาพิเศษ และการจัดทำผังนโยบายระดับจังหวัดตามมาตรา 17 ประกอบมาตรา 18 (3) (ฎ) แผนผังพื้นที่พัฒนาพิเศษ ดังนั้น ควรนำผลการศึกษาด้านศักยภาพและกลไกการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาเพื่อจัดทำ (1) ผังนโยบายระดับประเทศ (2) ผังนโยบายระดับภาค และ (3) ผังนโยบายระดับจังหวัด เพื่อให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับแผนผังพื้นที่พัฒนาพิเศษในระดับประเทศภายใต้พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562

ประการต่อมา คือ การมีส่วนร่วมจากประชาชนซึ่งภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญมาเป็นลำดับต้น เพราะการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการขับเคลื่อเขตพัฒนาพิเศษจะมีส่วนกระทบกับประชนทั้งในเชิงบวกและลย จึงจำเป็นต้องมีการรับฟังความเห็นอย่างรอบด้าน รวมตลอดถึงการนำนโยบายและระบบในการบริหารงานจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ มาปรับปรุงเพื่อให้กรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.น.จ.) ได้มีบทบาทร่วมกำหนดนโยบาย และเกิดการประสานเชื่อมโยงการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนจังหวัดและกลุ่มจังหวัดได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

บทที่ 6

การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

6.1 ผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6.1.1 ด้านผลประโยชน์

จากการศึกษาผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 อันประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ผลประโยชน์ระดับประเทศ

1.1 เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีมูลค่าสินค้าและบริการที่มากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (Gross Domestic Product: GDP) ที่จะสูงขึ้น

1.2 การเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติและบริษัทขนาดใหญ่ที่มีนวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับสูง ที่จะเข้ามาเนื่องจากกฎหมายและเงื่อนไขการลงทุนพิเศษของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1.3 การค้าข้ามแดนมีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายและสิทธิประโยชน์ของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2) ผลประโยชน์ระดับกลุ่มจังหวัด

2.1 เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อภายในกลุ่มจังหวัด และระหว่างกลุ่มจังหวัดกับกลุ่มภูมิภาคอื่น เช่น ระบบโลจิสติกส์ ถนน ไฟฟ้า และชลประทาน เพื่อ รองรับการพัฒนาให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ ซึ่งทำให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับโอกาสและใช้ประโยชน์ร่วมด้วย

2.2 เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจระดับจังหวัด เนื่องจากแต่ละจังหวัดภายใต้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีรายได้จากกิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการของจังหวัดที่มากขึ้น ส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Province Product: GPP) ที่จะสูงขึ้น

2.3 มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

2.4 ประชาชนในพื้นที่ได้รับการจ้างงานหรือเกิดอาชีพใหม่ให้กับคนในท้องถิ่น เช่น ธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมหรือระบบการค้าขายที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการมีรายได้ที่มากขึ้น การลดลงของภาวะการตกงานของประชาชนในพื้นที่ และลดการอพยพออกนอกพื้นที่เพื่อหางานทำ

2.5 มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ ในด้านความรู้และทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะทักษะที่สอดคล้องกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับสูง ที่เกิดจากการเข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2.6 ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น

2.7 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางการเกษตรมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของภาคการผลิตด้านเกษตรอุตสาหกรรม

2.8 ผลผลิตในท้องถิ่นมีมูลค่ามากขึ้น หรือมีกลไกทางการตลาดที่สามารถทำให้เกษตรกรมีทางเลือกมากขึ้นเช่น ผลผลิตทางการเกษตร อาทิ ลำไย สับปะรด ลิ้นจี่ ฟ้าทะลายโจร กระชาย เป็นต้น

2.9 การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศโดยผ่านการค้าข้ามแดนมีสิทธิประโยชน์มากขึ้น มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าภาคการเกษตรที่ผลิตในพื้นที่ที่จะยังคงความสดใหม่ และคงคุณภาพได้มากขึ้น

2.10 เกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในมีคุณภาพที่ดีขึ้นเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะในกลุ่มของผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

2.11 เกิดการรวมกลุ่มของเครือข่ายธุรกิจ เพื่อสร้างผลประโยชน์ร่วมในเชิงการตลาดและกระบวนการผลิต เพื่อลดต้นทุนของสินค้า

2.12 เกิดธุรกิจ Start up ที่จะเข้ามาสร้างทางเลือกในกระบวนการผลิต เช่น การพัฒนากระบวนการหรือขั้นตอนผลิตที่ลดเวลาหรือค่าใช้จ่าย หรือการรับจ้างผลิตบ้างขั้นตอน

2.13 เกิดความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา อีกทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่มีแหล่งฝึกประสบการณ์ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษามากขึ้น

2.14 มีรายได้จากการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ มากขึ้น

2.15 แหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาควบคู่กับการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม อัตลักษณ์พื้นถิ่น และสภาพแวดล้อมของพื้นที่อย่างเหมาะสม

2.16 มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น เกิดการจ้างงานภาคการบริการและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

2.17 มีพลังและความร่วมมือระหว่างองค์กร หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

2.18 มีการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ การต่อยอดทุนทางวัฒนธรรม ประเพณี ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อสร้างรายได้และความเข้มแข็งให้กับประชาชนพื้นที่

2.19 งบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนาด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย

6.1.2 ด้านผลกระทบ

จากการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 อันประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ผลกระทบระดับประเทศ

1.1 มีโอกาสที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมจากการอพยพของแรงงานนอกพื้นที่ โดยเฉพาะกลุ่มแรงงานต่างด้าว

1.2. มีโอกาสในการเกิดปัญหาการพัฒนาคนไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

2) ผลกระทบระดับกลุ่มจังหวัด

2.1 มีโอกาสที่พื้นที่อุตสาหกรรมจะเข้ามาแทนที่พื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย และพื้นที่ทรัพยากรป่าไม้ ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น

2.2. มีโอกาสในการเกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม

2.3. มีโอกาสในการเวนคืนที่ดินของประชาชนเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ และไม่ได้รับมาตรการเยียวยาที่เป็นธรรมและเหมาะสม รวมถึงการถูกกีดกันการเข้าถึงทรัพยากรที่ดินในการเข้าไปใช้ประโยชน์ในที่ดินสาธารณะประโยชน์ที่มีความสำคัญ เช่น แหล่งต้นน้ำ เป็นต้น

2.4. มีโอกาสที่จะเกิดการอพยพเข้ามาทำงานของคนนอกพื้นที่

2.5. มีโอกาสในการเกิดปัญหาน้ำขาดแคลนหรือการแย่งชิงการใช้น้ำ

2.6. มีโอกาสที่จะเกิดการจราจรที่หนาแน่นจากการขนส่งสินค้า และความเสี่ยงในการใช้ถนน

2.7 มีโอกาสเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตท้องถิ่น เป็นสังคมเมืองมากขึ้น และวัฒนธรรมดั้งเดิมถูกลดทอนคุณค่าเป็นคุณค่าเชิงพาณิชย์ มีกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมที่รวดเร็ว

6.2 แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ประเด็นการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีดังต่อไปนี้

ภาพที่ 6-1 แสดงแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ที่มา : นักวิจัย

1) ด้านการค้าชายแดน

- ฐานการผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน
- ศูนย์กลางการกระจายสินค้า (distribution Center)
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Logistic hub) ไทย - สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจีน-ลาว)
- เชื่อมโยงเส้นทางการค้าไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ผ่านเส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5

2) ด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร

- ใช้ผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ เช่น ข้าว ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง
- แหล่งแปรรูปสินค้าทางการเกษตรทั้งด้านอาหาร ไม่ใช่อาหาร และพลังงาน
- การใช้เทคโนโลยีชีวภาพในกระบวนการผลิตเพื่อใช้ทรัพยากรในห่วงโซ่มูลค่า (value chain) อย่างคุ้มค่า
- ก่อให้เกิดขยะอุตสาหกรรมน้อยหรือไม่มี (zero-waste)

3) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ

- กลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยวจาก สปป.ลาว และจีน

- ศูนย์กลางการเดินทางเชื่อมต่อไทย-สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงกับการเดินทางกับรถไฟจีน-ลาว)
- การท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง
- การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์

แผนการพัฒนาด้านการค้าชายแดน

ระยะสั้น (0-5 ปี)

1) การกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการภาษีเฉพาะพื้นที่ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมด้านการค้าชายแดน เช่น ธุรกิจลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบเปลี่ยนถ่ายสินค้า ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้า ธุรกิจศูนย์จัดเก็บสินค้า

2) ส่งเสริมความศักยภาพของผู้ประกอบการกลุ่ม SME และ/หรือ Start Up ด้านการบริหารจัดการ การขยายช่องทางการตลาด กระบวนการผลิตเพื่อการส่งออกชายแดน

3) การพัฒนาระบบและฐานข้อมูลการค้าการลงทุน เพื่อให้คำปรึกษาแนะนำการพัฒนาธุรกิจเพื่อการค้าการลงทุน ตลอดจนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ

4) พัฒนาข้อตกลงว่าด้วยระบบการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทย – สปป.ลาว – จีน และ ไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม เช่น ด้านพาหนะ ค่าธรรมเนียม การประกันภัย และสาธารณสุข

5) ส่งเสริมและพัฒนาการเชื่อมโยงการค้าชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เส้นทางคมนาคม ศูนย์โลจิสติกส์ขนส่งทางรถไฟ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า จุดพักรถบรรทุกและสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เชื่อมโยงพื้นที่อุตสาหกรรม เขตการค้าชายแดน และเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

6) พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือด้านการค้าชายแดนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว จีน เวียดนาม

7) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จังหวัดหนองคาย แห่งที่ 2

8) พัฒนาเส้นทางถนน 4 ช่องทางจราจร เส้นทางระหว่างจังหวัดหนองคาย – บึงกาฬ

ระยะกลาง (5-10 ปี)

1) พัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟและการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ (Transit Oriented Development: TOD)

2) การพัฒนาที่ดินและผังเมืองในพื้นที่บริเวณชายแดน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์

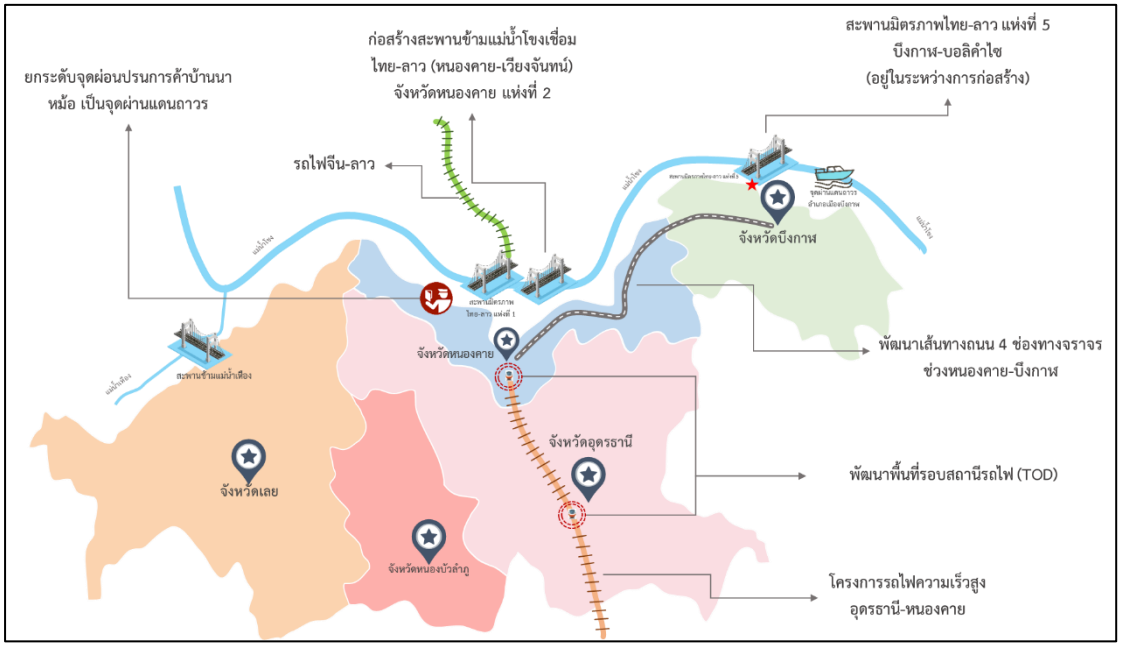
3) ยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าบ้านนาหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคาย เป็นจุดผ่านแดนถาวร

4) พัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟ (TOD)

5) ยกระดับสถาบันการศึกษาให้ผลิตบุคลากรเพื่อรองรับการค้าการลงทุน

ระยะยาว (10-20 ปี)

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเป็นฐานการผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น นิคมอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
2) การพัฒนาเมืองชายแดน
3) การพัฒนาฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีของตนเอ



ภาพที่ 6-2 แสดงแนวทางการพัฒนาด้านการค้าชายแดนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ที่มา : นักวิจัย

แผนการพัฒนาด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร (Bio-hub)

ระยะสั้น (0-5 ปี)

1) พัฒนางานวิจัยและการค้นคว้าเพื่อสร้างนวัตกรรมในการพัฒนาคุณภาพด้านการเกษตรครบวงจร และการพาณิชย์
2) การพัฒนาระบบเกษตรอัจริยะ เช่น ฐานข้อมูลและสารสนเทศเกี่ยวกับเกษตรแปลงใหญ่
3) การสร้างองค์ความรู้ และพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการกลุ่ม SME และ/หรือ Start Up สินค้าเกษตรแปรรูป
4) การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ประกอบการเกษตรแปรรูป และสารสนเทศเกี่ยวกับเกษตรแปรรูป
5) การพัฒนาระบบปลูกพืชเศรษฐกิจเพื่อการแปรรูป เช่น อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา
6) พัฒนาระบบเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ตลอดห่วงโซ่คุณค่า

7) พัฒนากระบวนการผลิตทางการเกษตรกลุ่มพืชผักเมืองหนาว เช่น แมคคาดีเมีย ไม้ดอกไม้ประดับ องุ่น

8) ส่งเสริมการปลูกพืชสมุนไพร เช่น กัญชง และกัญชา

9) บริหารจัดการแรงงานภาคเกษตร และเทคโนโลยีเพื่อทดแทนแรงงานอย่างเป็นระบบรองรับสังคมผู้สูงอายุ

ระยะกลาง (5-10 ปี)

1) ยกระดับมาตรฐานกระบวนการผลิตโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2) ส่งเสริมการผลิตพลังงานทางเลือกจากแสงอาทิตย์และชีวมวล

3) ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เช่น น้ำเชื่อม น้ำตาล แป้งในระดับ SMEs

4) การกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการภาษี ทั้งในกลุ่มการลงทุนขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก

5) การพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรทั้งในเขตชลประทานและนอกเขตชลประทาน

6) การกำหนดพื้นที่ผังเมืองและการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการเกษตรแปลงใหญ่และอุตสาหกรรมการเกษตร

7) การพัฒนาระบบกำจัดน้ำเสียในภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมเกษตร

8) ส่งเสริมการทำเกษตรพันธสัญญา (Contract Farming) ระหว่างเกษตรกรกับผู้ประกอบการ

9) การแปรรูปพืชสมุนไพร เช่น ฟ้าทลายโจรและกัญชาเพื่อการเพื่อการแพทย์และฟื้นฟูสุขภาพ

10) การส่งเสริมการจัดตั้งหน่วยผลิตอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปต้นแบบเพื่อรองรับกลุ่ม SMEs

11) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากโปแตชในพื้นที่

12) ยกระดับสถาบันการศึกษาให้ผลิตบุคลากรเพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรมการเกษตร

ระยะยาว (10-20 ปี)

1) การพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อรองรับภาคการผลิตอุตสาหกรรมการเกษตร

2) การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินภาครัฐ

3) การแก้ปัญหาการลงทุนเพื่อกำไรของภาครัฐ

4) การแก้ไขปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน สปก. เพื่อการเกษตรแปรรูป (เช่น การลงทุนเพื่อการก่อสร้าง

แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

ระยะสั้น (0-5 ปี)

1) การส่งเสริมและการพัฒนาให้บุคลากรและแรงงานในด้านการท่องเที่ยวมีทักษะและความรู้เพื่อรองรับการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติ เช่น ภาษาจีน พฤติกรรมนักท่องเที่ยว การดูแลผู้สูงอายุ

2) โครงสร้างพื้นฐานในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว

3) พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว

- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและอุทยานธรณี (GeoPark)
- แหล่งการท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอย
- แหล่งท่องเที่ยวแบบ Café Hopping
- แหล่ง Street Food / การท่องเที่ยวเชิงอาหาร
- แหล่งท่องเที่ยวเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย (Spiritual and Body Refreshment)
- แหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์
- แหล่งท่องเที่ยวชุมชน/วัฒนธรรมท้องถิ่น เช่น การทอผ้า จักสาน และปั้นหม้อ

4) ยกระดับการท่องเที่ยวในพื้นที่ทางธรรมชาติที่มุ่งสู่การปลดปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ (Net Zero / Zero Carbon)

5) จัดทำและพัฒนาระบบฐานข้อมูลสถานประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

6) การพัฒนาสินค้าที่ระลึกเพื่อการท่องเที่ยว

7) การพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

ระยะกลาง (5-10 ปี)

1) พัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟเส้นทางกรุงเทพ-หนองคาย

2) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงจากสถานีขนส่งหลักให้ถึงสถานที่ท่องเที่ยว

3) การยกระดับศูนย์ประชุม / นิทรรศการนานาชาติเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน

4) การยกระดับโรงพยาบาลศูนย์เพื่อการวิจัยทางการแพทย์และการฟื้นฟูสุขภาพเพื่อการท่องเที่ยว

5) การผลักดันมาตรการจูงใจและสิทธิประโยชน์ ที่เอื้อต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อการพำนักระยะยาวของกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ

6) การผลักดันมาตรการจูงใจและสิทธิประโยชน์ในการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น สถานพยาบาล ศูนย์ฟื้นฟู ธุรกิจบริการด้านสุขภาพ ธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

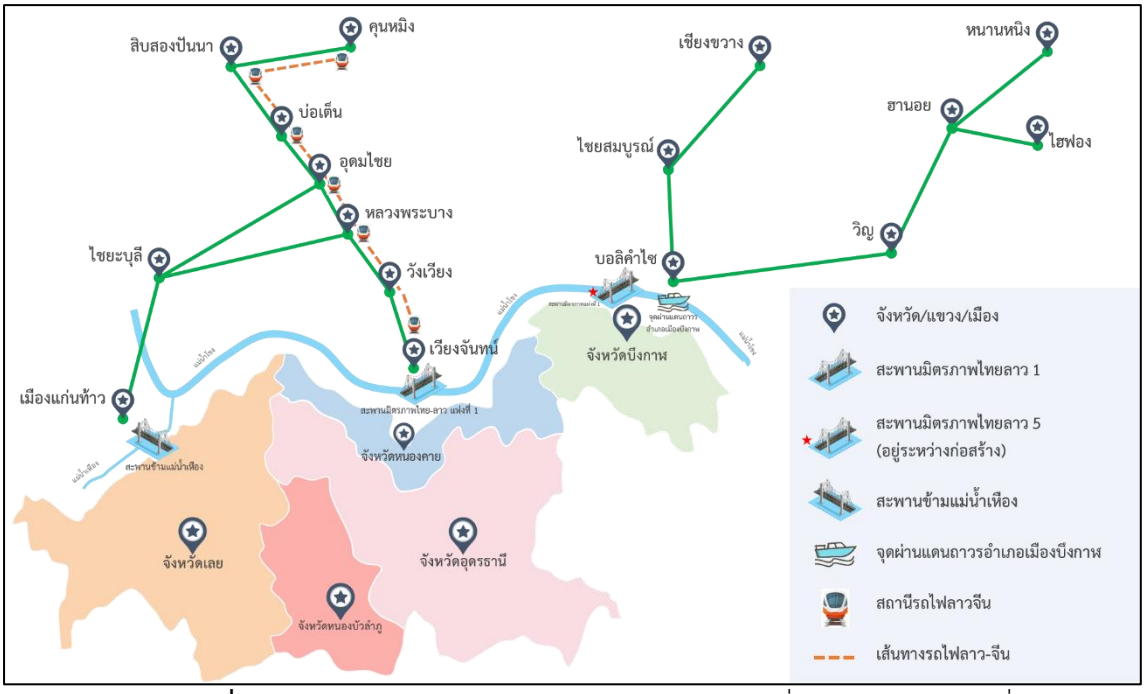
ระยะยาว (10-20 ปี)

1) ยกระดับการเป็นศูนย์กลางการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างไทย - ลาว - จีน - เวียดนาม

2) ยกระดับการเป็นศูนย์กลางด้านการการดูแลรักษาสุขภาพของกลุ่มนักท่องเที่ยวข้ามแดน

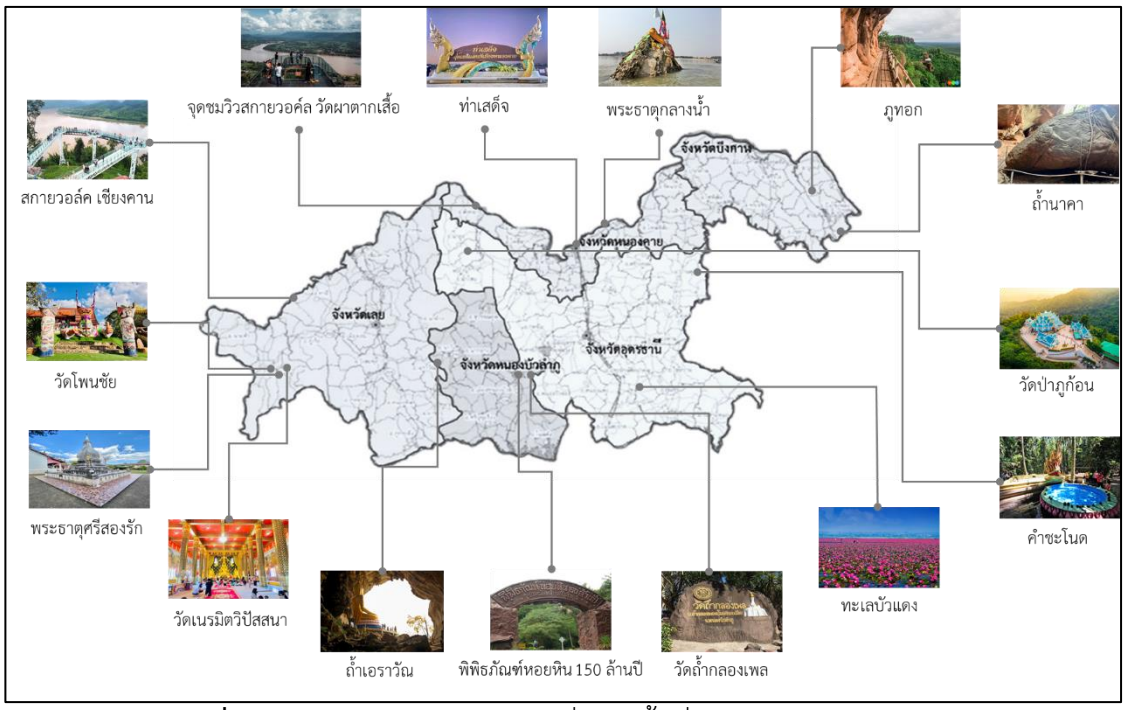
3) ยกระดับการเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาเพื่อพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เช่น หลักสูตรระยะสั้น

4) การพัฒนาศูนย์บริการสุขภาพทางเลือกด้วยพืชสมุนไพรและกัญชาเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ



ภาพที่ 6-3 แสดงแนวทางการเดินทางผ่านด่านชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา : นักวิจัย



ภาพที่ 6-4 แสดงตัวอย่างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ที่มา : นักวิจัย

สำหรับประเด็นการพัฒนารายจังหวัด ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ถึงประเด็นที่มีผลกระทบต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยแบ่งแยกตามรายจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ ดังต่อไปนี้

1) จังหวัดเลย

ทิศทางการขับเคลื่อนในพื้นที่จังหวัดเลย

1.1) ด้านการค้าชายแดน

- **จุดพักและจัดเก็บสินค้าพืชผลทางการเกษตรขนาดเล็กและขนาดกลางบริเวณชายแดน (Warehouse)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) พื้นที่ เป็นการจัดเตรียมพื้นที่ให้เหมาะสมกับทำเลที่ตั้งและขนาดของจุดพักและจัดเก็บสินค้า เพื่อการตอบสนองต่อผู้ใช้บริการ

2) สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคพื้นฐาน เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและเพิ่มเทคโนโลยีที่จะช่วยให้การควบคุมจุดพักและจัดเก็บสินค้ามีระบบปฏิบัติการที่ดี

1.2) ด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร (Bio-hub)

- **แหล่งผลิตทางการเกษตรกลุ่มพืชผักเมืองหนาว** เช่น องุ่น แมคคาดีเมียและกลุ่มดอกไม้เมืองหนาว โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมการผลิต สร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร และการตลาดสินค้าเกษตรเพื่อให้สามารถแข่งขันได้

2) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้าเกษตรได้มาตรฐานและปลอดภัย

3) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสำหรับการเกษตร เพื่อให้เกษตรกรเข้าถึงและนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึง

4) ส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมการผลิต

- **แหล่งแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เช่น น้ำตาล** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การเพิ่มมูลค่าโดยการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหารที่หลากหลาย

2) การสร้างแบรนด์ (Branding) หรือการสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เป็นการทำให้ตลาดรู้จักสินค้าของผู้ผลิต ทำให้เกิดการจดจำว่าสินค้า

3) การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่โดดเด่นหรือสร้างสรรค์ คือการสร้างความแตกต่างและเพิ่มมูลค่าให้สินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์

4) การพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ และคุณภาพสินค้าให้มีความปลอดภัยและได้เครื่องหมายมาตรฐานระดับชุมชน และระดับสากล

1.3) ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

- **การท่องเที่ยวเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย (Spiritual and Body Refreshment)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย เพื่อความสมดุลทางร่างกาย จิตใจ และจิตวิญญาณของนักท่องเที่ยว เช่น การปฏิบัติธรรม การนั่งสมาธิ เพื่อเรียนรู้วิธีในปรับความสมดุลของจิตวิญญาณให้มีความสุขยิ่งขึ้น

2) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย เนื่องจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ จะมีที่ตั้งบริเวณใกล้เคียงกับธรรมชาติ โดยเฉพาะในสถานที่ที่พึ่งพิงทางธรรมชาติเป็นหลัก หรือสถานที่ที่สร้างขึ้นเพื่อส่งเสริมจิตวิญญาณและร่างกายให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

3) ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย โดยศึกษาและจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางในการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

4) สร้างสรรค์การท่องเที่ยวในเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย ให้เชื่อมโยงกับคุณภาพที่ดีของกาย และใจ เช่น โยคะ อาหารเพื่อสุขภาพ สปา เพื่อการบำบัดและความผ่อนคลาย เป็นต้น

5) สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชนในการจัดบริการท่องเที่ยวเชิงฟื้นฟูจิตวิญญาณและร่างกาย ที่มีคุณค่าให้เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

- **การท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง เน้นคุณค่าด้านสุนทรียภาพ/ความงาม (Aesthetic value)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงให้มีคุณภาพมาตรฐานสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงให้สอดรับกับกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยว โดยเน้นคุณค่าด้านสุนทรียภาพ/ความงาม เช่น การทัศนศึกษาเที่ยวไปในสถานที่ทางศาสนาต่าง ๆ กิจกรรมการชมวัดไหว้พระ เรียนรู้รอยธรรมตามเส้นทางเพื่อเสริมสร้างศรัทธา เป็นต้น

3) การทำการตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัด

4) ส่งเสริมให้มัคคุเทศก์ มีปริมาณที่เพียงพอ และมีคุณภาพในการให้ข้อมูลสถานที่และข้อมูลด้านธรรมะต่อการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง

- **การท่องเที่ยวในพื้นที่ทางธรรมชาติที่มุ่งสู่การปลดปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ (Net Zero / Zero Carbon)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) สร้างการรับรู้และความตระหนักถึงคุณค่าสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการลดการปลดปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยความรู้ความเข้าใจ และวิธีการที่ถูกต้องเหมาะสม

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยว เพื่อเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ช่วยลดการใช้พลังงาน ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือการปลดปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ เช่น การปั่นจักรยานเพื่อใช้เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทางสถานที่ใกล้เคียง การใช้พลังงานทดแทน การคัดแยกขยะ กิจกรรมเรียนรู้โครงการธนาคารต้นไม้ และกิจกรรมชดเชยการปล่อยคาร์บอน เช่น การยิงกระสุนเมล็ดพันธุ์ การปลูกต้นไม้ทดแทน เป็นต้น

3) ส่งเสริมสถานที่พัก ร้านอาหาร และธุรกิจการท่องเที่ยวที่ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีนโยบายและการปฏิบัติตามแนวทางการท่องเที่ยวที่มุ่งสู่การปลดปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์

4) สร้างศักยภาพด้านการจัดงานอีเว้นท์และจัดการท่องเที่ยวที่มีการปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ โดยความร่วมมือทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ชุมชนท่องเที่ยว นักเดินทาง นักท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว

2) จังหวัดหนองบัวลำภู

ทิศทางการขับเคลื่อนในพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู

2.1) ด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร (Bio-hub)

- **แหล่งปลูกพืชเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาสามารถผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนงานในระดับชุมชน

2) ขับเคลื่อนเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ ตลอดโซ่อุปทานการผลิต 4 ด้าน ได้แก่ ด้านปัจจัยการผลิต ด้านการผลิตและการจัดการ ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการผลิต และด้านผลผลิตและการจัดการ

3) การวิจัยและพัฒนาเชื่อมโยงองค์ความรู้เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์พื้นบ้านและเชิงพาณิชย์

4) การพัฒนารูปแบบการรับรองมาตรฐานเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ในระดับชุมชน

5) การพัฒนาฐานข้อมูล ระบบการให้ข้อมูลและการให้คำปรึกษาเรื่องเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์

- **แหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจ** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างความรู้ความเข้าใจให้ทุกภาคส่วนหรือทุกระดับพื้นที่ ตระหนักถึงความความสำคัญ วัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินการ ขั้นตอนการดำเนินงาน และพร้อมเข้าร่วมในการผลักดันในการขับเคลื่อนกำหนดเขตพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก

2) การบริหารเขตพื้นที่ทางการเกษตรสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ (Zoning) ซึ่งดำเนินการโดยนำเขตพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจไปขับเคลื่อน

3) ส่งเสริมเกษตรกรในการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัด

- **แหล่งแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เช่น น้ำตาล** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การเพิ่มมูลค่าโดยการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหารที่หลากหลาย เช่น การอบการผ่านความร้อน หรือ การทำให้แห้งโดยอาศัยธรรมชาติ

2) การสร้างแบรนด์ (Branding) หรือการสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เป็นการทำให้ตลาดรู้จักสินค้าของผู้ผลิต ทำให้เกิดการจดจำว่าสินค้า

3) การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่โดดเด่นหรือสร้างสรรค์ คือการสร้างความแตกต่างและเพิ่มมูลค่าให้สินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์

4) การพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ และคุณภาพสินค้าให้มีความปลอดภัยและได้เครื่องหมายมาตรฐานระดับสากล

- **การปลูกฝ้าย** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การเตรียมความพร้อมในการส่งเสริมสนับสนุนองค์ความรู้ให้กับเกษตรกร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนากรรมวิธีการเพาะปลูก การป้องกันแมลงศัตรู และการอนุรักษ์ศัตรูธรรมชาติ

2) ส่งเสริมการปลูกฝ้ายปลอดสารเคมี เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับฝ้าย และเน้นคุณค่าความปลอดภัยของผลผลิต

3) ส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมการผลิตฝ้าย หรือฝ้ายอินทรีย์

- **แหล่งผลิตผ้าฝ้ายทอมือ** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมการผลิตผ้าฝ้ายทอมือให้เป็นสินค้าระดับพรีเมี่ยม ด้วยการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ การออกแบบลวดลายผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพและมาตรฐาน และบรรจุภัณฑ์ของผลิตภัณฑ์

2) การสร้างแบรนด์ (Branding) หรือการสร้างภาพลักษณ์ของผ้าฝ้ายทอมือให้มีคุณค่า คงความเป็นเอกลักษณ์ และเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์

2.2) ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

- **การท่องเที่ยวเชิงธรรมะ** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมะให้มีคุณภาพมาตรฐานสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวบนฐานความเชื่อและความศรัทธาให้สอดรับกับกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางท่องเที่ยวสักการะบูชา อาจาริยบูชา และเรียนรู้รอยธรรมะตามเส้นทางเพื่อเสริมสร้างศรัทธา เป็นต้น

3) ทำการสำรวจและจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวแสวงบุญต้นแบบให้กับชุมชน เพื่อรองรับความต้องการของการท่องเที่ยวเชิงธรรมะ

- **การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมท้องถิ่น เช่น การทอผ้า จักสาน และปั้นหม้อ** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมท้องถิ่น และการเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวหลักของจังหวัด เช่น กิจกรรมการศึกษาเรียนรู้ จัดโปรแกรมการท่องเที่ยว โดยการดึงเอาวัฒนธรรมท้องถิ่นและจุดเด่นของหมู่บ้านมาจัดเป็นโปรแกรมที่มีความชัดเจน และมีการกำหนดกิจกรรมให้เหมาะสมกับช่วงเวลา

2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมท้องถิ่นตามศักยภาพของพื้นที่

3) สร้างและพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมท้องถิ่นที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของพื้นที่

4) สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ผู้ประกอบการ และชุมชน ในการจัดบริการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมท้องถิ่น

- **การท่องเที่ยวทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์ เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพตามศักยภาพของพื้นที่

2) สร้างเครือข่ายทางการท่องเที่ยวในชุมชนหรือมัคคุเทศก์น้อย เพื่อสื่อความหมายและเรื่องราวทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์ของแหล่งท่องเที่ยวและรองรับการท่องเที่ยวทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์

3) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การตลาดด้านการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัด

- **การท่องเที่ยวทางอุทยานธรณี (Geopark)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา พร้อมสนับสนุนและเสริมสร้างเอกลักษณ์ของท้องถิ่น โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรณีวิทยา

2) ส่งเสริมให้มัคคุเทศก์มีคุณภาพ เพื่อสื่อความหมายและเรื่องราวทางธรณีวิทยาของแหล่งท่องเที่ยวและรองรับการท่องเที่ยวทางอุทยานธรณี

3) การพัฒนาและยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางอุทยานธรณีให้ได้มาตรฐาน

4) ส่งเสริมการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวทางอุทยานธรณีของจังหวัด และการประชาสัมพันธ์การตลาดด้านการท่องเที่ยวในทุกรูปแบบ

- **การท่องเที่ยวเชิงอาหาร** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาระบบเกษตร (farming systems) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของแหล่งกำเนิดอาหาร

2) การสร้างเรื่องราวของอาหาร (story of food) หรือเบื้องหลังของอาหารแต่ละจานที่จะรวบรวมมรดกภูมิปัญญา ขนบธรรมเนียมประเพณีที่เพิ่มคุณค่าให้กับอาหารแต่ละจาน

3) พัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ (creative industries) คือการนำเอาศาสตร์และศิลป์เข้ามาประกอบกับการเสิร์ฟอาหาร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องดนตรี การแสดง วรรณกรรม

4) พัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่ช่วยผลักดันให้เกิดการพัฒนาท้องถิ่นบนฐานของการอนุรักษ์และส่งเสริมเรื่องราวท้องถิ่น และให้อาหารเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่เปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวที่ลึกซึ้งและยั่งยืนให้กับนักท่องเที่ยว

- **การท่องเที่ยวภูมิปัญญาท้องถิ่น** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้การท่องเที่ยวภูมิปัญญาท้องถิ่น และการเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวหลักของจังหวัด เช่น ศูนย์การเรียนรู้ของชุมชนหรือพิพิธภัณฑ์ ที่เป็นศูนย์เก็บรวบรวมความรู้หรือองค์ความรู้ที่เกิดจากภูมิปัญญาท้องถิ่นภายในชุมชน เช่น การเรียนรู้เรื่องการปลูกฝ้าย การอีดหรือหีบฝ้าย การปั่นหรือเข็นฝ้าย ปลูกหม่อน การเลี้ยงไหม การสาวไหม ย้อมสีแบบใช้สีธรรมชาติ และการทอผ้า เป็นต้น

2) การทำการตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัด

3) สร้างเครือข่ายทางการท่องเที่ยวชุมชนในกลุ่มปราชญ์ชาวบ้านหรือมัคคุเทศก์น้อย เพื่อสื่อความหมายและเรื่องราวของภูมิปัญญาท้องถิ่น

3) จังหวัดอุดรธานี

ทิศทางการขับเคลื่อนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี

3.1) ด้านการค้าชายแดน

- **การพัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟ (TOD)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาที่เน้นระบบขนส่งมวลชน โดยมีสถานีรถไฟหลักเป็นศูนย์กลางการพัฒนาพื้นที่

2) การออกแบบพื้นที่รอบสถานีรถไฟให้ผสมผสานกับอาคารร้านค้า ศูนย์พาณิชยกรรม แหล่งงาน ที่พักอาศัย ผู้คนที่อาศัยในบริเวณนั้นสามารถเดินเท้าเข้าถึงศูนย์กลางสถานีได้เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนที่สะดวก โดยในการดำเนินการในเบื้องต้นอาจเลือกเฉพาะสถานีรถไฟ

- **ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport Logistics Hub)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางในการรับ/กระจายสินค้า รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภาคอีสานไปสู่อาเซียนและประเทศจีน ซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรางและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2) พัฒนาพื้นที่ภายในศูนย์ฯ ให้มีการจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับการดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์หลากหลายรูปแบบ ได้แก่ พื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน พื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง พื้นที่สำหรับให้หน่วยงานเอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรม ด้านโลจิสติกส์ และพื้นที่เขตปลอดภาษี (Free Zone)

- **ศูนย์การค้าส่งค้าปลีกและโลจิสติกส์ (Trade Logistics Hub)**

โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากกำหนดพื้นที่ดำเนินการซื้อขายสินค้า ทั้งค้าปลีกและค้าส่งควบคู่ไปกับการกระจายสินค้า

- **ศูนย์ผลิตอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ (Industrial Logistics Hub)** เช่น นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

3.2) ด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร (Bio-hub)

- **แหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างความรู้ความเข้าใจให้ทุกภาคส่วนหรือทุกระดับพื้นที่ ตระหนักถึงความความสำคัญ วัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินการ ขั้นตอนการดำเนินงาน และพร้อมเข้าร่วมในการผลักดันในการขับเคลื่อนกำหนดเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก

2) เชื่อมโยงเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก เข้ากับนโยบาย ยุทธศาสตร์ของรัฐบาล แผนบริหารราชการแผ่นดินตามนโยบายสำคัญของรัฐบาล หรือภารกิจเร่งด่วนของรัฐบาล

3) การบริหารเขตเกษตรเศรษฐกิจสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ (Zoning) ซึ่งดำเนินการโดยนำเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจไปขับเคลื่อน

- **แหล่งแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เช่น น้ำตาล แป้ง** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การเพิ่มมูลค่าโดยการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหารที่หลากหลาย

2) การสร้างแบรนด์ (Branding) หรือการสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เป็นการทำให้ตลาดรู้จักสินค้าของผู้ผลิต ทำให้เกิดการจดจำว่าสินค้า

3) การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่โดดเด่นหรือสร้างสรรค์ คือการสร้างความแตกต่างและเพิ่มมูลค่าให้สินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์

- **แหล่งผลิตพลังงานทางเลือกจากแสงอาทิตย์และชีวมวล** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมโครงการที่เกี่ยวกับพลังงานแสงอาทิตย์ เช่น โครงการ Solar rooftop โครงการพลังงานแสงอาทิตย์ระดับชุมชน ส่วนพลังงานทางเลือกจากชีวมวล

2) การส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกเพื่อขายให้โรงไฟฟ้าชีวมวลตามภูมิภาคต่างๆ และประเด็นกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) กับผู้ผลิตไฟฟ้ารายย่อยที่ผลิตพลังงานทางเลือกจากชีวมวล

3.3) ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

- **การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสำรวจและจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพตามแนวทางการขับเคลื่อนและพัฒนาเมืองสมุนไพรจังหวัดอุดรธานี ด้านการท่องเที่ยว อาหาร ความงาม การแพทย์แผนไทย และการบริการทางการแพทย์

2) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อรักษาสุขภาพของนักทองเที่ยว เชน การนั่งสมาธิ การนวดแผนโบราณ สปา การรับประทานสมุนไพร การรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ และการพักผอนในที่มีอากาศบริสุทธิ์ใกลชิดธรรมชาติ

3) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อฟนฟูสุขภาพของนักทองเที่ยว เช่น สถานพักตากอากาศ และ Home Care และ

4) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อรักษาโรคของนักทองเที่ยว เชน การทำทันตกรรม ผ่าตัดกระดูกและการผ่าตัดเพื่อเสริมความงาม

- **การท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอย** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอยที่เน้นการให้ความสำคัญกับการตอบสนองความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายให้มากที่สุด

2) การสร้างมูลค่าการบริการให้แก่สินค้าการท่องเที่ยวแบบจับจ่ายใช้สอย โดยเน้นการพัฒนาการตลาดและการสื่อสารการตลาด

- **การท่องเที่ยวแบบ Café Hopping** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) Cafe ควรเชื่อมโยงกับชุมชนให้มากขึ้น เช่น การนำผลิตภัณฑ์จากชุมชนเข้ามาขายร้าน การอนุญาตให้ตั้งโต๊ะหน้าร้านสำหรับขายสินค้าจากชุมชน

2) ภาครัฐควรเข้าไปมีส่วนร่วมในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัยเพื่อนักท่องเที่ยว (SHA) ของร้าน Cafe แต่ละร้าน เพื่อให้นักท่องเที่ยวมั่นใจในการเข้าใช้บริการมากขึ้น

3) Cafe จะต้องกำหนดกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายก่อนทำรายการอาหารและเครื่องดื่ม เพื่อไม่ให้ราคานั้นสูงเกินไป และ

4) Cafe ควรรักษากลุ่มลูกค้าคนไทยไว้แม้จะมีการเปิดรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามา ไม่ควรขึ้นราคาสูงเกินไปสำหรับนักเที่ยวชาวไทยเพราะ นักท่องเที่ยวชาวไทยคือปัจจัยหลักที่จะทำให้ Cafe นั้นอยู่รอด

การท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง ธรรมะและประวัติศาสตร์ แนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง เกี่ยวกับดินแดนของพญานาคและป่าศักดิ์สิทธิ์ เช่น คำชะโนด เป็นต้น เชิงธรรมะและประวัติศาสตร์ เช่น มรดกโลกบ้านเชียง ให้มีคุณภาพ มาตรฐาน สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง ธรรมะและประวัติศาสตร์ ให้สอดรับกับกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยว

3) การทำการตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

4) จังหวัดหนองคาย

ทิศทางการขับเคลื่อนในพื้นที่จังหวัดหนองคาย

4.1) ด้านการค้าชายแดน

- **การพัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟ (TOD)**

1) การพัฒนาที่เน้นระบบขนส่งมวลชน โดยมีสถานีรถไฟหลักเป็นศูนย์กลางการพัฒนาพื้นที่ มีการออกแบบพื้นที่รอบสถานีรถไฟให้ผสมผสานกับอาคารร้านค้า ศูนย์พาณิชยกรรม แหล่งงาน ที่พักอาศัย ผู้คูนที่อาศัยในบริเวณนั้นสามารถเดินเท้าเข้าถึงศูนย์กลางสถานีได้เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนที่สะดวก โดยในการดำเนินการในเบื้องต้นอาจเลือกเฉพาะสถานีรถไฟหลักก่อน เช่น รถไฟจังหวัดหนองคาย

- **เร่งสร้างสะพานคู่ขนาน**

1) เร่งพลักดันสร้างสะพานคู่ขนานเฉพาะทางรถไฟข้ามไปเวียงจันทน์เพื่อรองรับเส้นทางคุณหมิง-ลาว

2) พัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิม โดยพัฒนาบริเวณสถานีที่มีพื้นที่ประมาณ 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศ และการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่ราง โดยให้เอกชนเช่าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง อีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง การจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก

- **ศูนย์ trade center**โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างศูนย์กลางการค้าที่รวมผู้ประกอบการและผู้ผลิตสินค้าจากทางต้นทาง เพื่อเป็นสังคมการค้ารูปแบบใหม่ ซึ่งจะตอบโจทย์ทุกความต้องการสำหรับผู้ซื้อและผู้ขาย ลดขั้นตอนในการซื้อขายให้สะดวกรวดเร็วกับผู้ซื้อผู้ขาย ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม

- **ลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) พัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคาย รองรับโครงการรถไฟความเร็วสูง และรถไฟทางคู่ พร้อมทั้งเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน โดยจะพัฒนาเป็นลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์

- **ศูนย์ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้าสามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน

- **ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)**โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์กระจายสินค้า

- **ศูนย์จัดเก็บสินค้า (Wearhouse)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์จัดเก็บสินค้า

- **ศูนย์การรักษาพยาบาล (Medical and wellness Hub)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก Wellness Hub โดยยกระดับมาตรฐานนวดไทยและสปาไทยในลักษณะ Wellness ให้มีมาตรฐานระดับนานาชาติ โดยประสานงานกับสมาคม/ สมาพันธ์/ ชมรมต่างๆที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงการทำงานร่วมกับสมาพันธ์โลกด้านนวดไทย & สปา และจัดทำโครงการบูรณาการร่วมกันทุก

4.2) ด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร (Bio-hub)

- **แหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างความรู้ความเข้าใจให้ทุกภาคส่วนหรือทุกระดับพื้นที่ ตระหนักถึงความความสำคัญ วัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินการ ขั้นตอนการดำเนินงาน และพร้อมเข้าร่วมในการผลักดันในการขับเคลื่อนกำหนดเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก

2) เชื่อมโยงเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก เข้ากับนโยบาย ยุทธศาสตร์ของรัฐบาล แผนบริหารราชการแผ่นดินตามนโยบายสำคัญของรัฐบาล หรือภารกิจเร่งด่วนของรัฐบาล

3) การบริหารเขตเกษตรเศรษฐกิจสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ (Zoning) ซึ่งดำเนินการโดยนำเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจไปขับเคลื่อน

- **แหล่งแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การเพิ่มมูลค่าโดยการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรด้านอาหารที่หลากหลาย

2) การสร้างแบรนด์ (Branding) หรือการสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าทางการเกษตรด้านอาหาร เป็นการทำให้ตลาดรู้จักสินค้าของผู้ผลิต ทำให้เกิดการจดจำว่าสินค้า

3) การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่โดดเด่นหรือสร้างสรค์ คือการสร้างความแตกต่างและเพิ่มมูลค่าให้สินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์

- **แหล่งผลิตพลังงานชีวมวล แหล่งผลิตพลังงานชีวมวล** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ภาครัฐต้องให้การส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกเพื่อขายให้โรงไฟฟ้าชีวมวลตามภูมิภาคต่างๆ และประเด็นกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) กับผู้ผลิตไฟฟ้ารายย่อยที่ผลิตพลังงานทางเลือกจากชีวมวล

- **เกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาสามารถผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนงานในระดับชุมชน

2) ขับเคลื่อนเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ ตลอดโซ่อุปทานการผลิต 4 ด้าน ได้แก่ ด้านปัจจัยการผลิต ด้านการผลิตและการจัดการ ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการผลิต และด้านผลผลิตและการจัดการ

3) การวิจัยและพัฒนาเชื่อมโยงองค์ความรู้เกษตรเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์พื้นบ้านและเชิงพาณิชย์

4) การพัฒนารูปแบบการรับรองมาตรฐานเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์ในระดับชุมชน

5) การพัฒนาฐานข้อมูล ระบบการให้ข้อมูลและการให้คำปรึกษาเรื่องเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์

- **พืชสมุนไพร เช่น กัญชง และกัญชาพืชสมุนไพร เช่น กัญชง และกัญชา** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การขับเคลื่อนการพัฒนากัญชาพืชสมุนไพร เพื่อประโยชน์ทางการแพทย์

2) การสร้างความเข้าใจในกระบวนการพัฒนาสายพันธุ์กัญชา และการนำมาใช้ประโยชน์ทางการแพทย์สำหรับผู้ป่วย ภายใต้กรอบงานวิจัยรองรับ

3) การเตรียมความพร้อมในการส่งเสริมสนับสนุนองค์ความรู้ให้กับเกษตรกร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบแนวทาง มาตรการของรัฐบาล ในการพัฒนาเพื่อประโยชน์ทางการแพทย์

4) ระดมความคิดเห็นแนวทางในการพัฒนาขับเคลื่อนกัญชาเพื่อสมุนไพรในการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายระดับจังหวัด กลุ่มจังหวัด เสนอต่อรัฐบาล

- **แหล่งผลิตโคเนื้อ (โควากิว)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการส่งเสริมการผลิตโคเนื้อให้เป็นสินค้าอุตสาหกรรมระดับพรีเมี่ยม ด้วยการแปรรูปพัฒนาคุณภาพ มาตรฐาน รูปแบบ และบรรจุภัณฑ์ของสินค้า

4.3) การท่องเที่ยวและการบริการ

- **การท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงให้มีคุณภาพมาตรฐานสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงให้สอดรับกับกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยว เช่น ปรากฏการณ์ธรรมชาติบั้งไฟพญานาค ซึ่งเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั่วโลก

3) การทำการตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

- **การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์/การแพทย์ทางเลือก** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสำรวจและจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์/การแพทย์ทางเลือก

2) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อรักษาสุขภาพของนักทองเที่ยว เชน การนั่งสมาธิ การนวดแผนโบราณ สปา การรับประทานสมุนไพร การรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ และการพักผอนในที่มีอากาศบริสุทธิ์ใกลชิดธรรมชาติ

3) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อฟนฟูสุขภาพของนักทองเที่ยว เช่น สถานพักตากอากาศ และ Home Care

4) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อรักษาโรคของนักทองเที่ยว เชน การทำทันตกรรม และเสริมความงาม

- **การท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอย** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอยที่เน้นการให้ความสำคัญกับการตอบสนองความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายให้มากที่สุด

2) การสร้างมูลค่าการบริการให้แก่สินค้าการท่องเที่ยวแบบจับจ่ายใช้สอย โดยเน้นการพัฒนาการตลาดและการสื่อสารการตลาด

- **การท่องเที่ยวเชิงอาหาร / Street Food**

1) การพัฒนาระบบเกษตร (farming systems) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของแหล่งกำเนิดอาหาร

2) การสร้างเรื่องราวของอาหาร (story of food) หรือเบื้องหลังของอาหารแต่ละจานที่จะรวบรวมมรดกภูมิปัญญา ขนบธรรมเนียมประเพณีที่เพิ่มคุณค่าให้กับอาหารแต่ละจาน

3) พัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ (creative industries) คือการนำเอาศาสตร์และศิลป์เข้ามาประกอบกับการเสิร์ฟอาหาร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องดนตรี การแสดง วรรณกรรม

4) พัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่ช่วยผลักดันให้เกิดการพัฒนาท้องถิ่นบนฐานโดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากของการอนุรักษ์และส่งเสริมเรื่องราวท้องถิ่น และให้อาหารเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่เปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวที่ลึกซึ้งและยั่งยืนให้กับนักท่องเที่ยว

- **การท่องเที่ยวเชิงสัมมนา (Mice city การจัดประชุมและนิทรรศการ)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมและสร้างความร่วมมือทุกภาคส่วนให้การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสัมมนา (MICE)

2) เร่งสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงสัมมนา (MICE) ให้ประชาชน

3) การส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงสัมมนา (MICE)

4) พัฒนาศักยภาพบุคลากรที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวเชิงสัมมนา (MICE)

- **Aging city and long stay** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับสังคมผู้สูงวัย เช่น สถานบริการทางการแพทย์ สถานที่ท่องเที่ยวสำหรับผู้สูงวัย สิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยโดยตรงแก่ผู้สูงวัย จุดบริการขนส่งที่เอื้อต่อผู้สูงวัย ย่านที่พักอาศัย สถานบริการอาหารที่เอื้อต่อผู้สูงวัย

2) ส่งเสริมให้จังหวัดหนองคายเป็นจุดหมายปลายทางให้นักท่องเที่ยวมาอาศัยอยู่เป็นเวลานาน ซึ่งหมายถึง ระยะเวลา ตั้งแต่ 2 สัปดาห์ จนถึง 2-3 เดือน หรือ 2-3 ปี โดยมุ่งเน้นในกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้เกษียณอายุ หรือผู้ที่มีฐานะดี

5) จังหวัดบึงกาฬ

ทิศทางการขับเคลื่อนในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ

5.1) ด้านการค้าชายแดน

- **ลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีน เวียดนาม และลาว และส่งออกไปยังจีน เวียดนามและลาว โดยจะพัฒนาเป็นลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์

- **ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)**โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์กระจายสินค้าศูนย์จัดเก็บสินค้า (Warehouse)

- **ศูนย์จัดเก็บสินค้า (Warehouse)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์จัดเก็บสินค้า

- **จุดพักรถ/จุดจอดและจุดพักคอยรถ (Truck terminal)** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการพัฒนาก่อสร้างที่พักริมทาง (Rest Area) เพื่อเป็นจุดแวะพักสำหรับผู้ใช้เส้นทางเพื่ออำนวยความปลอดภัยในการเดินทางโดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ที่จอดรถ ศาลาพักผ่อน ห้องน้ำ ร้านอาหาร ร้านขายของ สถานีบริการน้ำมัน และการบริการอื่น ๆ เป็นต้น รวมถึงเป็นสถานที่เพื่อผ่อนคลายอิริยาบถจากการเดินทาง การทำธุระส่วนตัว รวมถึงการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

- **ศูนย์จัดวางสินค้าและบรรจุหีบห่อสินค้า**โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์จัดวางสินค้าและบรรจุหีบห่อสินค้า

5.2) ด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร (Bio-hub)

- **แหล่งปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก เช่น ยางพารา และข้าว** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสร้างความรู้ความเข้าใจให้ทุกภาคส่วนหรือทุกระดับพื้นที่ ตระหนักถึงความความสำคัญ วัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินการ ขั้นตอนการดำเนินงาน และพร้อมเข้าร่วมในการผลักดันในการขับเคลื่อนกำหนดเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก

2) เชื่อมโยงเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก เข้ากับนโยบาย ยุทธศาสตร์ของรัฐบาล แผนบริหารราชการแผ่นดินตามนโยบายสำคัญของรัฐบาล หรือภารกิจเร่งด่วนของรัฐบาล

3) การบริหารเขตเกษตรเศรษฐกิจสำหรับสินค้าเกษตรที่สำคัญ (Zoning) ซึ่งดำเนินการโดยนำเขตเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชเศรษฐกิจไปขับเคลื่อน

- **แหล่งแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่ไม่ใช่อาหารเช่น ไม้อัด ไม้สับ ผลิตภัณฑ์จากยางพารา** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การเพิ่มมูลค่าโดยการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่ไม่ใช่อาหาร

2) การสร้างแบรนด์ (Branding) หรือการสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าทางการเกษตร

3) การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่โดดเด่นหรือสร้างสรค์ คือการสร้างความแตกต่างและเพิ่มมูลค่าให้สินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์

- **แหล่งผลิตพลังงานชีวมวลและพลังงานทางเลือกทางเลือก** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) ส่งเสริมโครงการที่เกี่ยวกับพลังงานแสงอาทิตย์ เช่น โครงการ Solar rooftop โครงการพลังงานแสงอาทิตย์ระดับชุมชน ส่วนพลังงานทางเลือกจากชีวมวล

2) ส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกเพื่อขายให้โรงไฟฟ้าชีวมวลตามภูมิภาคต่างๆ และประเด็นกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) กับผู้ผลิตไฟฟ้ารายย่อยที่ผลิตพลังงานทางเลือกจากชีวมวล

- **แหล่งปลูกพืชไม้ผลยืนต้น** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจากการสร้าวองค์ความรู้เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสู่การเป็น smart officer ไม้ผล ไม้ยืนต้น

5.3) การท่องเที่ยวและการบริการ

- **การท่องเที่ยววิถีชุมชนและโฮมสเตย์** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยววิถีชุมชนและโฮมสเตย์

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยววิถีชุมชนและโฮมสเตย์

3) การทำการตลาดการท่องเที่ยววิถีชุมชนและโฮมสเตย์

4) พัฒนามาตรฐานการท่องเที่ยววิถีชุมชนและโฮมสเตย์

- **การท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง เกี่ยวกับดินแดนของพญานาค เช่น ถ้ำนาคาภายในอุทยานแห่งชาติภูลังกา ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่นิยมระดับประเทศให้มีคุณภาพ มาตรฐาน สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

2) การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขง ให้สอดรับกับกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยว เช่น ประเพณีแข่งเรือสามประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม) สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวกับประเทศในอนุภาคลุ่มน้ำโขง

3) การทำการตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว

- **การท่องเที่ยวด้านธรณีวิทยา Geo Park** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา พร้อมสนับสนุนและเสริมสร้างเอกลักษณ์ของท้องถิ่น โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรณีวิทยา

2) ส่งเสริมให้มัคคุเทศก์มีคุณภาพ เพื่อสื่อความหมายและเรื่องราวทางธรณีวิทยาของแหล่งท่องเที่ยวและรองรับการท่องเที่ยวทางอุทยานธรณี

3) การพัฒนาและยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทางอุทยานธรณีให้ได้มาตรฐาน

4) ส่งเสริมการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวทางอุทยานธรณีของจังหวัด และการประชาสัมพันธ์การตลาดด้านการท่องเที่ยวในทุกรูปแบบ

- **การท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอย** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการจับจ่ายใช้สอยที่เน้นการให้ความสำคัญกับการตอบสนองความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายให้มากที่สุด

2) การสร้างมูลค่าการบริการให้แก่สินค้าการท่องเที่ยวแบบจับจ่ายใช้สอย โดยเน้นการพัฒนาการตลาดและการสื่อสารการตลาด

- **การท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว Long stay** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การส่งเสริมให้จังหวัดหนองคายเป็นจุดหมายปลายทางให้นักท่องเที่ยวมาอาศัยอยู่เป็นเวลานาน ซึ่งหมายถึง ระยะเวลา ตั้งแต่ 2 สัปดาห์ จนถึง 2-3 เดือน หรือ 2-3 ปี โดยมุ่งเน้นในกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้เกษียณอายุ หรือผู้ที่มีฐานะดี

- **การท่องเที่ยวเชิงเกษตร** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) พัฒนารูปแบบและส่งเสริมให้มีรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่หลากหลาย หาเอกลักษณ์หรือจุดเด่นของชุมชน เพื่อสร้างความแตกต่างกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรอื่น

2) แสวงหาโอกาสในการขยายตลาดเพื่อเพิ่มรายได้ โดยเฉพาะตลาดในประเทศและขยายเครือข่ายการตลาดจากตลาดในประเทศและต่างประเทศ

- **การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ** โดยแนวทางการพัฒนาเริ่มจาก

1) การสำรวจและจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

2) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อรักษาสุขภาพของนักทองเที่ยว เชน การนั่งสมาธิ การนวดแผนโบราณ สปา การรับประทานสมุนไพร การรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ และการพักผอนในที่มีอากาศบริสุทธิ์ใกลชิดธรรมชาติ

3) ส่งเสริมการทองเที่ยวเพื่อฟนฟูสุขภาพของนักทองเที่ยว เช่น สถานพักตากอากาศ และ Home Care

บทที่ 7
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

โครงการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

7.1 สรุปผลการวิจัย

7.2 อภิปรายผล

7.3 ข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการวิจัย

7.1.1 ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) การศึกษาด้านเศรษฐกิจ พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ของในแต่ละจังหวัด ในปี 2558-2562 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งจะมีความสอดคล้องกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวไปในทิศทางเดียวกัน ในส่วนของการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะมีด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ 4 ด่าน คือ ด่านศุลกากรบึงกาฬ ด่านศุลกากรท่าลี่ ด่านศุลกากรเชียงคาน และด่านศุลกากรหนองคาย ซึ่งเป็นช่องทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) คือ สปป.ลาว ทั้งนี้มูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี พ.ศ. 2558 – 2563 มูลค่าการส่งออกมีความผันผวน เช่นเดียวกับการนำเข้า แต่หากพิจารณามูลค่าการค้าชายแดนในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด โดยด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่าสูงสุดคือ 53,221.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.27 รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่าส่งออก 4,635.81ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.60 ด่านศุลกากรบึงกาฬ มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 2,690.45 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.41 และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่าส่งออกทั้งหมด 436.69 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.72 ตามลำดับ จะเห็นว่าพื้นที่จังหวัดหนองคายมี

มูลค่าส่งออกมากที่สุด เนื่องจากอยู่ติดกับ สปป.ลาว จึงมีการส่งออกสินค้าไปยังลาวมากที่สุด ทำให้มีการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก และมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้ ในส่วนของการนำเข้าของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 พบว่า ใน ปี พ.ศ. 2562 จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด โดยมูลค่านำเข้าผ่านด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 9,865.19 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 73.39 รองลงมา คือ ด่านศุลกากรท่าลี่ มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 2,711.26 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.17 ด่านศุลกากรบึงกาฬมีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 564.84 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.20 และด่านศุลกากรเชียงคาน มีมูลค่านำเข้าทั้งหมด 300.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.24 จากข้อมูลทางสถิติพบว่าจังหวัดหนองคาย มีด่านชายแดนติดกับประเทศ สปป.ลาว โดยที่ด่านศุลกากรหนองคายมีการนำเข้าสินค้าที่มีมูลค่าสูงเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีมูลค่าการนำเข้า

การศึกษาด้านการเกษตร พบว่า ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยนปี พ.ศ. 2562 พบว่า จำนวนครัวเรือนเกษตรกรขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 536,241 ครัวเรือน หากพิจารณาเป็นรายจังหวัด จังหวัดอุดรธานีจะมีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนมากที่สุด จำนวน 218,316 ครัวเรือน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดเลย 106,910 ครัวเรือน จังหวัดหนองบัวลำภู 76,535 ครัวเรือน จังหวัดหนองคาย 67,656 67,656 และจังหวัดบึงกาฬ 66,824 ครัวเรือน ตามลำดับ ทั้งนี้จะมีความสอดคล้องกับจำนวนผู้ถือครองพื้นที่ ส.ป.ก. ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ด้วยเช่นกัน ซึ่งสัดส่วนของจำนวนครัวเรือนที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรและผู้ถือครองพื้นที่ ส.ป.ก. ของแต่ละจังหวัดจะขึ้นกับขนาดของพื้นที่ของจังหวัด ซึ่งจังหวัดที่มีพื้นที่มากที่สุดได้แก่ จังหวัด อุดรธานี จึงทำให้สัดส่วนครัวเรือนที่ขึ้นทะเบียนในภาคเกษตรกับผู้ถือครองพื้นที่ ส.ป.ก. มีจำนวนมาก และจากสถิติในการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินในการทำนามากที่สุด เนื่องด้วยสภาพอากาศและลักษณะภูมิศาสตร์ที่เหมาะแก่การทำนา ประกอบกับการทำนาเป็นวิถีชีวิตมาแต่ดั้งเดิมของบรรพบุรุษจึงทำให้นิยมใช้พื้นที่ในการปลูกข้าวมากกว่าการใช้ประโยชน์ในการทำอย่างอื่น โดยแบ่งเป็นพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร 11,072,371 ไร่ และพื้นที่ป่าไม้ 3,446,701 ไร่ จึงทำให้ข้าวเป็นผลผลิตทางการเกษตรหลักของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และนอกจากข้าวแล้ว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ยังมีผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน ตามลำดับ ทั้งนี้ยังพบว่า นอกจากการทำการเกษตรในประเภทของกสิกรรมแล้ว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ยังมีการเลี้ยงปศุสัตว์เป็นอาชีพ โดยส่วนใหญ่จะเป็นไก่ รองลงมาได้แก่ โคเนื้อ-โคนม สุกร กระบือ ไก่ เป็ด แพะ แกะ ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ อุตสาหกรรมอาหาร และผลิตภัณฑ์จากพืช นอกจากนี้ยังพบว่า ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานมากที่สุด เป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่งผลให้มีเกิดการจ้างงานสูง และทำให้มีจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมมากที่สุด

การศึกษาด้านอุตสาหกรรม พบว่า ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมตามกลุ่มอุตสาหกรรมจำพวก 2 และ 3 จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 776 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดเลย มีโรงงานจำนวน 275 แห่ง อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองคาย มีโรงงานจำนวน 215 แห่ง อันดับที่ 4 จังหวัดบึงกาฬ มีโรงงานจำนวน 194 แห่ง และอันดับที่ 5 จังหวัดหนองบัวลำภูมีโรงงานน้อยที่สุด จำนวน 117 แห่ง เมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาอันดับ 2 คือ จังหวัดเลย อันดับที่ 3 คือ จังหวัดหนองบัวลำภู อันดับที่ 4 จังหวัดหนองคาย และอันดับที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ ตามลำดับ

การศึกษาด้านสังคมและวัฒนธรรม พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายในพื้นที่ โดยในจังหวัดอุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ มีชาติพันธุ์ที่สำคัญ จำนวน 23 ชาติพันธุ์ ประกอบด้วยกลุ่มไทพวน กลุ่มภูไท กลุ่มไทลาวหรือไต๋ลาว กลุ่มไทจัน-ไทญวน กลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่าน กลุ่มคนไทย กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน กลุ่มไทพวน กลุ่มไทลื้อ/ไทด่าน/ไทเหนือ กลุ่มคนเวียดนาม กลุ่มลาวพุงขาว กลุ่มคนจีน-ญวน กลุ่มคนไต ในด้านของวัฒนธรรมจังหวัดอุดรธานีมีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานเฉลิมฉลองวันก่อตั้งเมืองอุดร งานประเพณีบุญกุ้มข้าวใหญ่ อ.ประจักษ์ศิลปาคม งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน แหล่งมรดกโลกบ้านเชียง งานมรดกโลกบ้านเชียง อ.หนองหาน งานทุ่งศรีเมือง งานนิทรรศการผ้าพื้นเมือง จังหวัดหนองคาย มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อและงานกาชาดจังหวัดหนองคาย งานนมัสการหลวงพ่อพระใส วัดโพธิ์ชัย งานตักบาตรเทโวและแข่งเรือมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองบัวลำภู มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานสักการะสมเด็จพระนเรศวรมหาราชและงานกาชาดจังหวัด งานขึ้นเขาไหว้พระถ้ำเอราวัณ งานสัปดาห์เที่ยวหอยหิน กินลำไย จังหวัดเลย มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย งานไม้ดอกเมืองหนาว อำเภอภูเรือ งานประเพณีบุญหลวงและการละเล่นผีตาโขน งานกาชาดดอกฝ้ายบานมะขามหวานเมืองเลย จังหวัดบึงกาฬ มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญ ประกอบด้วย ประเพณีแข่งเรือยาว จังหวัดบึงกาฬ งานแห่เทียนพรรษาเป็นงานประจำปีของจังหวัด งานบั้งไฟพญานาค จัดขึ้นในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 เป็นต้น

การศึกษาด้านการบริการ สามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ส่วน คือ การท่องเที่ยว และสาธารณสุข/สุขภาพ 1) ด้านการท่องเที่ยว พบว่า การท่องเที่ยวนั้นเป็นสาขาหนึ่งที่มีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถนำความเจริญไปสู่ท้องถิ่น ทำให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งเจ้าของที่ดินและเป็นแหล่งรายได้ทำให้เกิดการลงทุนทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจการนำเที่ยว ธุรกิจอาหารและการพักแรม ธุรกิจการค้าของที่ระลึก ส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัว ซึ่งจากข้อมูลจำนวนของผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2559 – 2563 นั้นทำให้เห็นว่าจำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2559-2562 และลดลงในปี พ.ศ. 2563 เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด จึงทำให้มีมาตราการณ์ต่างๆ จึงเป็นสาเหตุให้จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนลดน้อยลง ส่งผลให้

รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงเช่นกัน แต่ด้วยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ มีความโดดเด่นในด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรมที่หลากหลาย มีประเพณีที่เก่าแก่ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว และมีคุณค่าเชิงวัฒนธรรม โดยเมื่อพิจารณารายจังหวัด พบว่า จังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือจังหวัดอุดรธานี เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมยืนมากที่สุด ทั้งนี้จากข้อมูลของนักท่องเที่ยวจะมีความสอดคล้องกับจำนวนสถานประกอบการที่เป็นที่พักและร้านอาหาร โดยจะเห็นได้ว่าจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากก็จะมีสถานประกอบการที่เป็นที่พักและร้านอาหารเป็นจำนวนมากเช่นกัน สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง และในส่วนของการเดินทางมาท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่มีการใช้พาหนะส่วนตัวในการเดินทางมาท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาคือ รถประจำทาง และเครื่องบิน ตามลำดับ 2) ด้านสาธารณสุข/สุขภาพ พบว่า สถานบริการด้านสาธารณสุขคลอบคลุมและทั่วถึงในแต่ละพื้นที่ทั้งในเขตชุมชน ตำบล อำเภอ และจังหวัด ทั้งนี้ในการเปรียบเทียบอัตราส่วนของจำนวนเตียงต่อประชากรในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่มีอัตราส่วนจำนวนเตียงต่อประชากรเหมาะสมที่สุด และในส่วนของการเปรียบเทียบอัตราส่วนของแพทย์ต่อประชากร พบว่า จังหวัดหนองบัวลำภูมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรเหมาะสมที่สุดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การศึกษาด้านวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ปัจจุบันระบบโลจิสติกส์พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีการขนส่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ได้แก่ รถประจำทาง และพาหนะส่วนบุคคล (2) การขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟ (3) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน (4) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด จะเห็นว่า ทั้ง 5 จังหวัดมีความพร้อมการขนส่งทางถนนมากที่สุด ทั้งรถประจำทางและพาหนะส่วนบุคคล ส่วนการขนส่งทางราง จะพบว่ามีสถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย การขนส่งทางอากาศมีจำนวน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานจังหวัดเลย และท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ในส่วนของการขนส่งทางน้ำประเภทเรือ จะมีท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามแนวชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่มีด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านท่าลี่และด่านเชียงคานจังหวัดเลย

จากสถานการณ์ Covid 19 พบว่า จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ กลุ่มธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอันดับแรก และหนักที่สุด ได้แก่ ธุรกิจการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีน และชาวต่างชาติหายไป และลามไปในภาคส่วนอื่น ๆ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ยิ่งประเทศประกาศหยุดกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้วย ส่งผลกระทบให้ทุกกลุ่มธุรกิจก็ได้รับผลกระทบกันถ้วนหน้า โดยภาคธุรกิจที่มีโอกาสจะฟื้นตัวได้ก่อนคือ ภาคการผลิต ส่วนภาคบริการก็จะฟื้นตัวตามมาทีหลัง ก่อนที่จะเกิด COVID-19 โดยแนวโน้มธุรกิจ การค้า และการลงทุน คาดว่าทุกภาคธุรกิจหดตัวมาก จากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ยืดเยื้อ โดยคาดว่าธุรกิจโรงแรมและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวจะปิดกิจการชั่วคราวมากขึ้นเนื่องจากประสบปัญหาขาดสภาพคล่อง โดยเฉพาะกิจการขนาดเล็ก ส่วนภาคการค้ามีแนวโน้มหดตัวจาก

กำลังซื้อที่ลดลงและความกังวลต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยกเว้นสินค้ากลุ่ม อาหาร ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด และธุรกิจที่ขายผ่านออนไลน์ จะได้รับผลในเชิงบวก และคาดว่าหลายธุรกิจยังต้องปรับตัวด้านการจ้างงานในระยะต่อไป เช่น ใช้มาตรการลดเงินเดือนพนักงาน และอาจจะเกิดผลกระทบต่อการพัฒนาได้ แต่สิ่งที่จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้ดี ก็คือการออกนโยบาย หรือการพัฒนาโครงการเพื่อให้เกิดการบริโภคสินค้าและบริการภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) โดยผู้ประกอบการต้องร่วมพัฒนาสินค้าและบริการไปด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทางภาครัฐก็ได้มีมาตรการช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งมีมาตรการในการช่วยเหลือ คือ 1) แจกเงินเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 เพื่อให้นำไปใช้จ่าย จากการใช้จ่ายจะส่งผลให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจของเทศได้ 2) ลดภาระค่าน้ำ ค่าไฟ เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ 3) มาตรการช่วยเหลือทางการเงิน โดยให้ธนาคารเฉพาะกิจของรัฐทั้ง 7 แห่ง ดำเนินการพักเงินต้น ดอกเบี้ย ยืดหนี้ และปรับโครงสร้างหนี้ให้กับลูกหนี้เพิ่มเติม และ 4) ลดเงินประกันสังคม ทั้งนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้มีเงินเก็บมากขึ้น

7.1.2 วิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ปัจจุบันยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) จึงยังไม่มีกฎหมาย และหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะในการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าว ซึ่งผลจากการประเมินข้อมูลด้านศักยภาพ การสัมภาษณ์และความต้องการของผู้ประกอบการในพื้นที่ของภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัด หนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ พบว่า ในแต่ละจังหวัดล้วนมีศักยภาพทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการเกษตร ด้าน อุตสาหกรรม และโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมที่มีอัตลักษณ์ และมีโครงสร้าง พื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สามารถยกระดับเพิ่มขีดความสามารถให้เกิดการพัฒนาได้ ทั้งนี้ ในแต่ละพื้นที่ ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมการลงทุนที่ครอบคลุมทุกมิติ ไม่ควรเน้นเฉพาะด้านอุตสาหกรรม แต่ควรเปิดกว้างใน การส่งเสริมภาคบริการและธุรกิจการเกษตรและการท่องเที่ยว โดยควรต้องมีกลไกที่เอื้อต่อการส่งเสริมพัฒนา พื้นที่อย่างแท้จริงง โดยควรมีการออกกฎหมายที่สามารถปรับใช้เพื่อการส่งเสรีให้ตรงกับศักยภาพของแต่ละจังหวัดได้ ไม่ควรออกกฎหมายเฉพาะเรื่องการลงทุน แต่ควรมีกฎหมายที่เปิดโอกาสให้มีการส่งเสริมที่ ครอบคลุมศักยภาพของพื้นที่ เช่น (1) ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (2) ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูงและเทคโนโลยีชีวภาพ (3) ด้านการแปรรูปอาหารและผลิตภัณฑ์การเกษตร (4) ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ (5) ด้านการแพทย์และสุขภาพ เพื่อสร้างความเข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่หากสามารถเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ มีการจัดสรรและใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจะเป็นการแก้ปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำ มีการพัฒนา อาชีพและรายได้ของประชาชนในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกร

จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ เพื่อรับฟังความเห็นต่อประเด็น ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ... ความเห็นจากการสัมภาษณ์ พบว่าหากสามารถออกกฎหมายเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ด้วยจะทำให้การขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษในแต่ละกลุ่มจังหวัดมีความชัดเจนกว่าการออกเป็นกฎหมายกลาง หรือออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษในระดับภาคแทนกลุ่มจังหวัดเพราะอาจรวมบางพื้นที่ ของหลายกลุ่มจังหวัดเข้าด้วยกัน เช่น ร่าง พระราชบัญญัติพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. .. และควรมีการกำหนดเงื่อนไขหรือแนวทางการ ส่งเสริมผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย ไม่ใช่ มุ่งเน้นแต่ผู้ลงทุนรายใหญ่ เป็นต้น

การขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดโดยการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมุ่งสู่เป้าหมาย “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” จะต้องผลักไปสู่การตรากฎหมายพิเศษในระดับพระราชบัญญัติ เพื่อให้มีเครื่องมือเชิงการบริหารที่สามารถบูรณาการการทำงานและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ.... จึงเป็นความคาดหวังของพื้นที่ แต่เนื่องจากเป็นประเด็นที่มีความสำคัญในเชิงนโยบายระดับประเทศ รัฐบาลจะต้องพิจารณาจัดทำแผนงานการขับเคลื่อนในประเด็น “เขตพัฒนาพิเศษ” ให้ชัดเจน เพราะปัจจุบัน เมื่อพิจารณาจากแนวนโยบาย ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บท ตลอดจนแผนการปฏิรูปประเทศมีการกำหนดกลไกการขับเคลื่อนด้วยการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ และมุ่งเฉพาะบางพื้นที่ตามนโยบายของรัฐบาล ยังขาดการศึกษาและนำผลสรุปในเชิงศักยภาพในพื้นที่ทั้งประเทศมาจัดทำเป็นแผนงานด้านการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษ ที่จะต้องสอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่อย่างแท้จริง และจะต้องไม่มุ่งเฉพาะด้านเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น แต่ต้องรองรับด้านบริการ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ และวิถีชีวิต ตลอดจนด้านศิลปะวัฒนธรรมด้วย ซึ่งร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. ... จะเป็นกลไกสำคัญในการนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ และเป็นแนวทางที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในลักษณะเดียวกันได้ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ที่มีความพร้อม ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดสำคัญ ดังนี้ 1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ 2) มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสม 3) ภาคเอกชน/ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา 4) เสริมสร้างขีดความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่ 5) มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6) เชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายในและระหว่างประเทศ 7) มิติด้านความมั่นคง ประการต่อมา คือ การเชื่อมโยงนโยบายเขตพัฒนาพิเศษกับการจัดทำผังเมืองตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 ซึ่งถือเป็นการวางแนวทางการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่อย่างเป็นระบบผ่านการจัดทำ “ผังเมืองรวม” ประการต่อมา คือ การมีส่วนร่วมจากประชาชนซึ่งภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญมาเป็นลำดับต้น เพราะการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการขับเคลื่อเขตพัฒนาพิเศษจะมีส่วนกระทบกับประชนทั้งในเชิงบวกและลบ จึงจำเป็นต้องมีการรับฟังความเห็นอย่างรอบด้าน รวมตลอดถึงการนำนโยบายและระบบในการบริหารงานจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ มาปรับปรุงเพื่อให้กรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัด และกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.น.จ.) ได้มีบทบาทร่วมกำหนดนโยบาย และเกิดการประสานเชื่อมโยงการ ทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา

ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ ตอบสนองความต้องการของประชาชนจังหวัดและกลุ่มจังหวัดได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

7.1.3 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ได้ทำการสรุปข้อเสนอแนวทางในการพัฒนา โดยมีรายละเอียดดังนี้ (1) แนวทางการพัฒนาด้านการค้าชายแดน (Border trade) โดยมีฐานการผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน และควรมีศูนย์กลางการกระจายสินค้า (distribution Center) รวมถึงศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Logistic hub) ไทย - สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจีน-ลาว) โดยเชื่อมโยงเส้นทางการค้าไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ผ่านเส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (2) แนวทางการพัฒนาด้านเกษตรชีวภาพครบวงจร โดยใช้ผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่ เช่น ข้าว ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง นำมาแปรรูปสินค้าทางการเกษตรทั้งด้านอาหาร ไม่ใช่อาหาร และพลังงาน จะใช้เทคโนโลยีชีวภาพในกระบวนการผลิตเพื่อใช้ทรัพยากรในห่วงโซ่มูลค่า (value chain) อย่างคุ้มค่า ก่อให้เกิดขยะอุตสาหกรรมน้อยหรือไม่มี (zero-waste) และ (3) แนวทางการพัฒนาด้านด้านการท่องเที่ยวและบริการ โดยกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยวจาก สปป.ลาว และจีน โดยเป็นศูนย์กลางการเดินทางเชื่อมต่อไทย-สปป.ลาว-จีน (การเชื่อมโยงกับการเดินทางกับรถไฟจีน-ลาว) เน้นการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมความเชื่อของอนุภาคลุ่มน้ำโขงและ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการบริการทางการแพทย์

ทั้งนี้หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นนั้นมีทั้งในระดับประเทศและระดับกลุ่มจังหวัด โดยพบว่า จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจในระดับประเทศ เนื่องจากมูลค่าสินค้าการเกษตร การค้าชายแดน การท่องเที่ยวและการบริการ ที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติที่มีขนาดใหญ่ เนื่องจากสิทธิประโยชน์ กฎหมาย และเงื่อนไขการลงทุนพิเศษของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ทั้งนี้ยังก่อให้เกิดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มจังหวัดและระหว่างกลุ่มจังหวัดรวมถึงภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย ส่งผลให้เกิดการจ้างงานหรืออาชีพใหม่ให้กับคนในพื้นที่ รวมถึงงบประมาณที่นำมาพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนาด้านต่าง ๆ บรรลุตามเป้าหมาย ส่วนด้านผลกระทบที่จะเกิดขึ้นนั้นมีทั้งในระดับประเทศและระดับกลุ่มจังหวัด โดยพบว่า มีโอกาสที่อุตสาหกรรมจะเข้ามาแทนที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย และทรัพยากรธรรมชาติ ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการอพยพเข้ามาทำงานของคนนอกพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมอีกด้วย

7.2 อภิปรายผล

7.2.1 ศึกษาศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) พบว่า ศักยภาพด้านเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี 2558-2562 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม

จังหวัดต่อหัวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี และจะเห็นได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีอาณาเขตติดกับชายแดนสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว (สปป.ลาว) มากกว่ากลุ่มจังหวัดอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีพรมแดนติดกับ สปป.ลาว ความยาวพรมแดนประมาณ 527 กิโลเมตร ในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเลย หนองคาย และบึงกาฬ มีแม่น้ำเป็นเส้นแบ่งกั้นพรมแดน ได้แก่ แม่น้ำเหือง และแม่น้ำโขง แม่น้ำเหืองกั้นพรมแดนไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่อำเภอนาแห้ว อำเภอด่านซ้าย อำเภอท่าลี่ และบางส่วนของพื้นที่อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย แล้วไหลบรรจบรวมกับแม่น้ำโขงที่บ้านท่าดีหมี ตำบลปากตม อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย แล้วไหลผ่าน จังหวัดหนองคาย และบึงกาฬ ไปยังพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จังหวัดนครพนม และมุกดาหาร ไหลผ่านพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ ก่อนไหลเข้าสู่พื้นที่ สปป.ลาว ที่อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี จึงทำให้เกิดการค้าชายแดนระหว่างกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้การค้าชายแดนที่เกิดขึ้นสามารถสร้างมูลค่าทางการค้าในระดับที่สูงและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และทำให้เห็นว่าจังหวัดที่มีอาณาเขตติดกับด่านชายแดน ถือเป็นจุดที่ได้เปรียบในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และทำให้เกิดธุรกิจต่างๆภายในจังหวัดและบริเวณจังหวัดใกล้เคียง มีผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมือระหว่างกันอย่างเสรี ซึ่งมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ เทพรักษ์ สุริฝ่าย (2561) ที่ได้ศึกษาเรื่องบทบาทการค้าชายแดนในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน กรณีศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร จากการศึกษาพบว่า การค้าชายแดนจะส่งผลการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนในด้านบวก ทั้งในด้านอาชีพ การจ้างงาน และมีการสร้างรายได้ในพื้นที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างเทศให้ดีขึ้น ทั้งด้านการติดต่อการค้า การลงทุนทางการค้า และการขนส่งคมนาคม

การศึกษาศักยภาพด้านการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่มีเนื้อที่ทั้งหมดแบ่งเป็นเนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด และประกอบอาชีพเกษตรกร ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ กสิกรรม และปศุสัตว์ โดยในส่วนของกสิกรรมนั้น มีผลผลิตที่สำคัญได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง อ้อย โรงงานในส่วนปศุสัตว์ ได้แก่ โคเนื้อ-โคนม สุกร กระบือ ไก่ เป็ด แพะ แกะ ซึ่งมีความสอดคล้องกับ นารีรัตน์ สีระสาร (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่องการส่งเสริมความร่วมมือตลาดการค้าข้าวไทยและจีน จากการศึกษาพบว่า ข้าวเป็นผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียที่นิยมบริโภคเป็นอาหารหลักมากกว่าในภูมิภาคอื่นๆ ทำให้การผลิต การบริโภค และการค้าข้าวส่วนใหญ่อยู่ในเอเชีย แต่ข้าวที่แต่ละประเทศผลิตได้ก็มักจะเป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศเป็นหลักและมีการส่งออกไม่มากนัก โดยประเทศที่มีการส่งออกข้าวมากที่สุดคือ ประเทศไทย รองลงมาคือ อินเดีย เวียดนาม และจีน ซึ่งไทยมีการส่งออกข้าวคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 30 ของการส่งออกข้าวทั้งหมดของโลก ซึ่งข้าวไทยเป็นข้าวที่ชาวจีนเลือกที่จะบริโภค โดยเฉพาะข้าวหอมมะลิไทย ซึ่งรับประกันคุณภาพและรสชาติที่ดีกว่า การส่งออกข้าวไทยไปจีนมีความเป็นมาอย่างยาวนาน เมื่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนเพิ่มมากขึ้นจึงทำให้การค้าข้าวระหว่างไทยจีนมีการขยายตัว การส่งออกข้าวไทยไปจีนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และสอดคล้องกับ สำนักงานพัฒนาการวิจัยการเกษตร

(องค์การมหาชน) กล่าวว่า สัตว์เศรษฐกิจ เช่น โคเนื้อ-โคนม สุกร กระบือ ไก่ เป็ด แพะ แกะ เป็นสัตว์ที่ทำรายได้ให้คนไทยและเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับผู้เลี้ยง รวมถึงสร้างระบบเศรษฐกิจให้มีความแข็งแกร่งด้วยอีกทั้ง พื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศไทยจัดว่ามีความอุดมสมบูรณ์จึงสามารถเลี้ยงสัตว์เศรษฐกิจเหล่านี้ได้ จึงกล่าวได้ว่า ประเทศไทยยังจำเป็นต้องพึ่งพาสัตว์ต่าง ๆ ในการหาเลี้ยงชีพ สร้างรายได้ รวมถึงยกระดับเศรษฐกิจให้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งในปัจจุบันธุรกิจอาหารสัตว์ในประเทศได้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากความต้องการของผู้บริโภคเนื้อสัตว์ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับกรมปศุสัตว์ (2560) พบว่า จากกการพยากรณ์ขององค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations หรือ FAO) ยืนยันว่าปริมาณความต้องการเนื้อสัตว์ของประชากรโลกในอีก 9 ปีข้างหน้าจะขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยในปี ค.ศ. 2050 ปริมาณความต้องการเนื้อสัตว์ปีกจะมีมากถึง 181 ล้านตัน ปริมาณความต้องการเนื้อหมูจะมีมากถึง 143 ล้านตัน และปริมาณความต้องการเนื้อวัวจะมีมากถึง 106 ล้านตัน ซึ่งจะเห็นได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถที่จะส่งออกสินค้าทางการเกษตรไปยังพื้นที่ต่างๆได้ ทั้งในระดับจังหวัด หรือในระดับประเทศ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีศักยภาพในการผลิตสินค้าเกษตรเหล่านี้

การศึกษาศักยภาพด้านบริการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ในด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในปี 2559 – 2562 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น ทั้งในด้านของรายได้จากการท่องเที่ยวและจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจมีความโดดเด่นในด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดี และประวัติศาสตร์ นอกจากนี้มีประเพณีที่เก่าแก่ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว และมีคุณค่าเชิงวัฒนธรรม ทั้งนี้จะสอดคล้องกับด้านสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีขนมธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะกลุ่ม จึงทำให้สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวให้เดินทางมาท่องเที่ยวมากขึ้น แต่ในปี 2563 รายได้จากการท่องเที่ยวและจำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 จึงเป็นสาเหตุทำให้รายได้จากการท่องเที่ยวและจำนวนนักท่องเที่ยวลดลง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กาญจนา สุคัณธสิริกุล (2556) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การศึกษาพบว่า ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ 1) ศักยภาพในการดึงดูดใจในด้านการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวมีความเป็นเอกลักษณ์ด้านวิถีชีวิต ภูมิปัญญา และความงดงามทางศิลปวัฒนธรรม 2) ศักยภาพในการรองรับด้านการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน และปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว และ 3) การบริหารจัดการ มีการจัดการด้านการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว การรักษาฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและปรับปรุงสภาพแวดล้อมเป็นอย่างดี และสอดคล้องกับ วิจัยของ จิตกวี กระจ่างเมฆ และ สุดหล้า แหมือนเดช (2562) เรื่อง การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม จังหวัดนครปฐม การศึกษาพบว่า สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวในปัจจุบันมีปัจจัยทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ (1) ต้องเป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่โดดเด่น ในเรื่องของกลุ่มชาติพันธุ์ ประวัติศาสตร์ท้องถิ่น มีวัฒนธรรมประเพณีที่สืบทอดกันมาจนกลายเป็นเอกลักษณ์ (2) ด้านการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก มีที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้าขายของที่ระลึก (3) ด้านการ

เข้าถึงระบบคมนาคม ทั้งรถยนต์และรถสาธารณะที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ในส่วนของด้านสาธารณสุข/สุขภาพ พบว่า สถานบริการด้านสาธารณสุขมีความคลอบคลุมในแต่ละพื้นที่ และเมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วนของแพทย์ต่อประชากรของ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 พบว่า มีอัตราส่วนของแพทย์ต่อประชากรเฉลี่ยเท่ากับ 1 : 3,232 ซึ่งถือว่าอยู่ในสัดส่วนที่ดี เมื่อเปรียบกับสัดส่วนมาตรฐานขององค์การอนามัยโลกที่กำหนดสัดส่วนไว้ที่ 1 : 5,000

การศึกษาด้านวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ปัจจุบันระบบโลจิสติกส์พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) มีการขนส่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ได้แก่ รถประจำทาง และพาหนะส่วนบุคคล (2) การขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟ (3) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน (4) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด จะเห็นว่าทั้ง 5 จังหวัดมีความพร้อมการขนส่งทางถนนมากที่สุด ทั้งรถประจำทางและพาหนะส่วนบุคคล ส่วนการขนส่งทางราง จะพบว่ามีสถานีรถไฟในจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย การขนส่งทางอากาศมีจำนวน 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานจังหวัดเลย และท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ในส่วนของการขนส่งทาง น้ำประเภทเรือจะมีท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามแนว ชายแดนของกลุ่มจังหวัดที่มีด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านท่าลี่และด่านเชียงคานจังหวัดเลย ซึ่งจะเป็นประตูการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถสร้างประโยชน์ โดยการเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีความสอดคล้องกับ นุศรา ตัณลาพุฒ (2548) ที่ได้ศึกษาเรื่องศักยภาพในการจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า การเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จะช่วยให้เกิดการลงทุนของชาวต่างชาติ มีนโยบายการลงทุนการส่งเสริมการลงทุนสูงขึ้น การพัฒนาสินค้าและความต้องการสินค้ามีมากขึ้น ส่งผลให้มีแนวโน้มการส่งออกสินค้ามากขึ้น และเพิ่มโอกาสให้การค้าขยายตัวมากขึ้น เป็นการกระจายและเพิ่มรายได้ ทำให้ประชาชนมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ดียิ่งขึ้น และสอดคล้องกับ สุดารัตน์ วรรณสุทธ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน กรณีศึกษาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว การศึกษาพบว่า การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วนั้น ถือเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดี ก่อให้เกิดการลงทุนระหว่างประเทศและมีส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้

7.2.2 วิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ควรมีการออกกฎหมายที่สามารถปรับใช้เพื่อการส่งเสริมให้ตรงกับศักยภาพของแต่ละจังหวัดได้ ไม่ควรออกกฎหมายเฉพาะเรื่องการลงทุน แต่ควรมีกฎหมายที่เปิดโอกาสให้มีการส่งเสริมที่ ครอบคลุมศักยภาพของพื้นที่ เช่น (1) ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (2) ด้านการเกษตรสร้างสรรค์ เกษตรมูลค่าสูงและเทคโนโลยีชีวภาพ (3) ด้านการแปรรูปอาหาร และผลิตภัณฑ์การเกษตร (4) ด้านการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ (5) ด้านการแพทย์และสุขภาพ เพื่อสร้างความ เข้มแข็งของฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่หากสามารถเชื่อมโยงอย่างเป็น

ระบบ มีการจัดสรรและใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจะเป็นการแก้ปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำ มีการพัฒนาอาชีพและรายได้ของประชาชนในพื้นที่ได้ ซึ่งสอดคล้องกับ หทัยชนก คะตะสมบูรณ์ (2563) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การพัฒนาศักยภาพของชุมชนเพื่อสร้างเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน : กรณีศึกษาตำบลเนินศาลา อำเภอโกรกพระ จังหวัดนครสวรรค์ พบว่า การส่งเสริมเศรษฐกิจระดับชุมชนท้องถิ่นอย่างทั่วถึงในทุกๆด้าน ไม่ว่าจะเป็น ด้านการเกษตร ด้านธุรกิจการท่องเที่ยว และผลิตภัณฑ์การเกษตร จะช่วยก่อให้เกิดการยกระดับมาตรฐานการครองชีพและความเป็นอยู่ของประชาชนในชุมชนให้ดีขึ้น และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาความยากจน ความเหลื่อมล้ำ และความไม่เสมอภาคตามเป้าหมายการพัฒนาของยุทธศาสตร์ชาติ โดยเฉพาะด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม เพื่อให้ทุกคนได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จำเป็นจะต้องมีการร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ. ... เพื่อป็นกลไกสำคัญในการนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ และเป็นแนวทางที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในลักษณะเดียวกันได้ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ที่มีความพร้อม ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดสำคัญ ดังนี้ 1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ 2) มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสม 3) ภาคเอกชน/ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา 4) เสริมสร้างขีดความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่ 5) มีระบบบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6) เชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายในและระหว่างประเทศ 7) มิติด้านความมั่นคง โดยเฉพาะในเรื่องของการมีส่วนร่วมจากประชาชนซึ่งภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญมาเป็นลำดับต้น เพราะการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษ จะมีส่วนกระทบกับประชนทั้งในเชิงบวกและลบ จึงจำเป็นต้องมีการรับฟังความเห็นอย่างรอบด้าน ซึ่งสอดคล้องกับนภารัตน์ กิตติรัตนมงคล (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการตนเองของภาคประชาสังคมเพื่อการเข้าสู่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก พบว่า ควรมีการส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมโดยเฉพาะในส่วนที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนที่จะดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลหรือแผนงาน โครงการ นอกจากนี้ภาครัฐต้องสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการบริหารงานภาครัฐในระดับที่เหมาะสม เป็นลำดับในลักษณะดังนี้ การมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร การมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น การมีส่วนร่วมในการปรึกษาหารือ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมในการกำกับตรวจสอบ

7.2.3. แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จากการศึกษา พบว่า การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้รับความสนใจจากภาคเอกชน และภาครัฐอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีบทบาทในการกำหนดทิศทางในการพัฒนา โดยส่วนใหญ่จะเน้นแนวทางในการพัฒนาด้านคุณภาพชีวิตให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านบุคลากรในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและการส่งเสริมด้านการเกษตร การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ภาครัฐควรส่งเสริมในด้านแรงงานในท้องถิ่น ให้มี

ทักษะเพิ่มขึ้นทั้งใน ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและการท่องเที่ยว เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นหากมีการจัดตั้งของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 นอกจากนี้ภาครัฐควรเปิดโอกาสให้นักลงทุนหรือบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในพื้นที่ โดยกำหนดสิทธิประโยชน์และกฎหมายพิเศษที่มีความชัดเจนเพื่อดึงดูดนักลงทุน ซึ่งจะเป็นการกระจายรายได้เข้าสู่ท้องถิ่น นอกจากนี้ภาครัฐควรเข้ามามีส่วนร่วมในการให้ความรู้และแนะนำแนวทางหรือทักษะในการประกอบอาชีพเพิ่มเติมให้กับประชาชนในท้องถิ่นเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สอดคล้องกับการศึกษาของ มธุรดา สมัยกุล (2557) ที่ศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน กรณีศึกษาตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา ผลการวิจัยพบว่าแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า ชายแดนไทย-กัมพูชา ภาครัฐควรมีบทบาทในการกำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าและเพื่อดึงดูด นักลงทุน รวมถึงควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับเศรษฐกิจการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นหากจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าสินค้าการเกษตร การค้าชายแดน การท่องเที่ยวและการบริการ รวมถึงการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติที่มีขนาดใหญ่เนื่องจาก สิทธิประโยชน์ กฎหมาย และเงื่อนไขการลงทุน รวมถึงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มจังหวัดและระหว่างกลุ่มจังหวัดรวมถึงภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย สอดคล้องกับมูลนิธิชีวิตไทย (2562) ที่ศึกษา “เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร : ศักยภาพและความรู้ท้องถิ่นต่อการป้องกันผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร”ผลการศึกษา พบว่า หากสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะก่อให้เกิดการพัฒนาระบบคมนาคมและระบบศุลกากรที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะช่วยให้เศรษฐกิจในจังหวัดสามารถเติบโตขึ้นได้ และคาดหวังอย่างมากว่าเมื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษเกิดขึ้นแล้วทุนท้องถิ่น (ผู้ประกอบการท้องถิ่น) จะสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคง ส่วนผลกระทบที่เกิดขึ้นหากจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า โดยส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากอุตสาหกรรมที่จะเข้ามาแทนเกษตรกรรมและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงปัญหาการอพยพเข้ามาทำงานของคนนอกพื้นที่ นอกจากนี้ยังพบปัญหาการจัดหาที่ดิน ซึ่งสอดคล้องกับ สืบสกุล กิจนุกร (2560) ที่ได้ศึกษา โครงการวิจัย เรื่อง บทบาทและมาตรการของรัฐใ การจัดหาที่ดินสำหรับจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ : ศึกษากรณีเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย ผลการศึกษา พบว่า ชุมชนที่อยู่อาศัยและใช้ประโยชน์ในที่ดินของรัฐ ได้รับผลกระทบในสามรูปแบบ ได้แก่ 1. การถูกเบียดขับออกไปจากการมีส่วนร่วมในการพัฒนา 2. การแบกรับภาระจากการพัฒนา และ 3. การถูกกีดกันการเข้าถึงทรัพยากรที่ดิน

7.3 ข้อเสนอแนะ

7.3.1 ควรมีการศึกษาแนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนระดับการมีส่วนร่วมที่ควรจะเป็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ วิธีการที่จะสร้างการมีส่วนร่วม รวมถึงการกระจายผลประโยชน์อย่างทั่วถึงให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างแท้จริง

7.3.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสาร ที่เชื่อมต่อระหว่างผู้โดยสารกับแหล่งท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เพียงพอ เพื่อแก้ไขดำเนินการปรับปรุงเส้นทางการเดินทางและจัดระบบการขนส่งให้เดินทางได้สะดวกขึ้น ได้แก่ การปรับสภาพถนนที่มีอยู่ให้ดีขึ้น เพิ่มจำนวนถนน เพิ่มแบบเส้นทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวให้หลากหลาย เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง มีรถสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และให้บริการตรงตามเวลา รถเช่าราคายุติธรรม นอกจากนี้ควรดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำป้ายบอกทางเพิ่มจำนวนให้มากยิ่งขึ้น

7.3.3 การสร้างเครือข่าย โดยการนำจุดแข็งของแต่ละจังหวัดในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มาบูรณาการร่วมกัน เพื่อให้เกิดกิจกรรมในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

7.3.4 การพัฒนาการค้าชายแดนของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ภาครัฐควรลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยการสร้างหรือขยายโครงข่ายการขนส่งที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน มีระบบเทคโนโลยีที่มันสมัย และการลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลการกรที่ซับซ้อน

7.3.5 การขับเคลื่อนการพัฒนากลุ่มจังหวัดโดยการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะต้องผลักไปสู่การตรากฎหมายพิเศษในระดับพระราชบัญญัติ โดยการร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พ.ศ.... ของพื้นที่ เพื่อให้มีเครื่องมือเชิงการบริหารที่สามารถบูรณาการการทำงานและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและจะเป็นกลไกสำคัญในการนำไปสู่การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่และเป็นแนวทางที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในลักษณะเดียวกันได้ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดอื่น ๆ ที่มีความพร้อม

บรรณาณุกรม

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). **สถิติด้านการท่องเที่ยว ปี 2562** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : https://www.mots.go.th

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562) **จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้จากผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวกลุ่มของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1** ปี พ.ศ. 2559-2562 สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562) **จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย ชาวต่างชาติ และจำนวนรายได้และค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว** ปี พ.ศ. 2562 สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : https://www.mots.go.th

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562) **พาหนะสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว** ปี พ.ศ. 2562 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411

กรมทรัพย์สินทางปัญญา. (2564). **สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI)**

กรมชลประทานฉบับปรับปรุง (2563) **ปริมาณความต้องการน้ำ**ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : http://opm.rid.go.th

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ฉบับทบทวน5 ปี พ.ศ. 2564) **ประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ :http://www.osmnortheast-n1.moi.go.th/new/download/2561/\

กลุ่มจังหวัดหนองบัวลำภู (2563) **ข้อมูลสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดหนองบัวลำภู** แผนพัฒนาจังหวัดหนองบัวลำภู 5 ปี (พ.ศ.2561 - 2565) ฉบับทบทวน พ.ศ.2563

คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2562). **แผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ).**

ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ และคณะ (2562**) ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก** มหาวิทยาลัยพะเยา จังหวัดพะเยา

บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ (2558) **ทำการศึกษาเรื่อง แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม– เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน** มหาวิทยาลัยนเรศวร

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (พ.ศ.2561-2564) **จุดผ่านแดนถาวร - จุดผ่อนปรนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : www.nongbualamphu.go.th/390/images/Announce-CountUnit/Plan20yehttp:// ar/Part%20of%201.pdf

ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดเลย (2562) **ข้อมูลสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดเลย** แผนพัฒนาจังหวัดเลย (2561-2564)

วาสนา จรูญศรีโชติกำจร และคณะ (2560) **ได้ทำการศึกษาเรื่องประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดกำแพงเพชร** มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร แม่สอด

สำนักงานปศุสัตว์จังหวัด ปี พ.ศ. 2561-2563 **จำนวนเกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์ ได้แก่ โคเนื้อ โคนม สุกร กระบือ ไก่ เป็ด แพะ แกะ** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : http://ict.dld.go.th

สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (2563) **จำนวนผู้ถือครอง และจำนวนพื้นที่ที่ดิน**ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : http://alro.go.th

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). **ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ** ปี พ.ศ. 2561-2580

สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัจเพื่อเศรษฐกิจและสังคม. (2562). **ภาวการณ์ทำงานของประชากรประจำเดือนพฤศจิกายน 2562.**

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). **จำนวนสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ภาคและจังหวัด พ.ศ. 2560.**

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). **สถิติเกษตรกรและประมง** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : http://statbbi.nso.go.th/

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563) **จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1** จากแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด 5 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2564) สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : http://www.osmnortheast-n1.moi.go.th/new/download/2561/\

สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 (2563) **จำนวนหน่วยบริการรายจังหวัด จำแนกตามระดับหน่วยบริการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : https://r8way.moph.go.th/r8way

สำนักงานเขตสุขภาพที่ 8 (2563) **จำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัด** สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : https://r8way.moph.go.th/r8way/All_publicize.php

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดหนองคาย (2562) สังคมและวัฒนธรรมจังหวัดหนองคาย แผนพัฒนาจังหวัด 2561-2564 สืบค้นออนไลน์จากเว็บไซต์ : http://newweb.mnre.go.th/nongkhai/th/about/content/2467

สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (2563) **ภาพพื้นที่ขอบเขต**กลุ่มจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2561) **จำนวนเนื้อที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยวพืชไร่พืชสวน** ปี พ.ศ. 2558 – 2561

องค์การบริหารส่วนจังหวัดบึงกาฬ(2564) **ข้อมูลสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดบึงกาฬ** แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ปี พ.ศ. 2561 - 2565)

ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์
(ด้านเศรษฐกิจ)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....

ตำแหน่ง.....

หน่วยงาน .....

จังหวัด.....

โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. สถานการณ์**ด้านเศรษฐกิจ** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2. สถานการณ์**ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านเศรษฐกิจ เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 จากต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ อย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศ ในด้านเศรษฐกิจอย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านเศรษฐกิจ** ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 หรือไม่ อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านเศรษฐกิจที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์

(ด้านการเกษตร)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....

ตำแหน่ง.....

หน่วยงาน .....

จังหวัด.....

โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. สถานการณ์**ด้านเกษตร** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

2. สถานการณ์ความร่วมมือ**ด้านเกษตร**ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านเกษตร เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านเกษตร** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จากต้นน้ำจนถึงปลายน้ำอย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศในด้านการเกษตรอย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านเกษตร**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 หรือไม่อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านเกษตรที่สนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์
(ด้านอุตสาหกรรม)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....

ตำแหน่ง.....

หน่วยงาน .....

จังหวัด.....

โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. สถานการณ์**ด้านอุตสาหกรรม**ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2. สถานการณ์**ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านอุตสาหกรรม เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จาก ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ อย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศใน**ด้านอุตสาหกรรม**อย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านอุตสาหกรรม**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 หรือไม่อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านอุตสาหกรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์
(ด้านการท่องเที่ยวและบริการ)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. สถานการณ์**ด้านอุตสาหกรรม**ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
2. สถานการณ์**ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านอุตสาหกรรม เป็นอย่างไรบ้าง
4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จาก ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ อย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศใน**ด้านอุตสาหกรรม**อย่างไร
2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านอุตสาหกรรม**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 หรือไม่อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านอุตสาหกรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์
(ด้านสังคมและวัฒนธรรม)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. สถานการณ์**ด้านสังคมและวัฒนธรรม** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางการพัฒนาอย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

2. สถานการณ์**ความร่วมมือด้านสังคมและวัฒนธรรม** ภายใต้ยุทธศาสตร์จังหวัดและกลุ่มจังหวัดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่กลุ่มจังหวัด ใน**ปัจจุบัน**เป็นอย่างไร และมีแนวทางความร่วมมืออย่างไรใน**อนาคต** เพื่อสนับสนุนจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทางด้านสังคมและวัฒนธรรม เป็นอย่างไรบ้าง

4. ท่านมีความคิดเห็นต่อการ**ยกระดับศักยภาพพื้นฐานด้านสังคมและวัฒนธรรม** เพื่อสนับสนุนจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ทั้ง ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ อย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศ ในด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมอย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านสังคมและวัฒนธรรม**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 หรือไม่ อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านสังคมและวัฒนธรรมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์
(ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)
ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. สถานการณ์ปัจจุบันและแนวทางพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร และโครงข่ายการขนส่งสินค้า

โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

- **ปัจจุบันโครงข่าย**การขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ได้แก่ การขนส่งถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ คลังสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานและโครงข่ายต่อเนื่องมีรูปแบบเป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพโครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสารอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
- **ปัจจุบันพาหนะ**ที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ได้แก่ ประเภทพาหนะ ความจุ จำนวนเที่ยวการเดินทาง เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสารอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
- **ปัจจุบันระบบให้บริการ**ด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน ท่าเรือ เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสารอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

2 **ปัจจุบันโครงข่าย**การขนส่งสำหรับสินค้า ได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ คลังสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน และโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

3 **ปัจจุบันพาหนะ**ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ได้แก่ ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และน้ำหนักของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**ศักยภาพยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

4 **ปัจจุบันจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า** ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า คลังสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้า เป็นอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

5 **ปัจจุบันมีเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุน**การขนส่งสินค้า ได้แก่ การติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้าอย่างไร และมี**แนวทางการพัฒนา**เทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าอย่างไร เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6 ท่านมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมประเด็นการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 เพื่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงการแข่งขันในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านทั้งปัจจุบันและอนาคตอย่างไร

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

- หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศในด้านโลจิสติกส์อย่างไร
- ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านโลจิสติกส์**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 หรือไม่ อย่างไร

แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

แบบสัมภาษณ์
(ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย)

โครงการวิจัยย่อย 2 : การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ ..... สกุล .....
ตำแหน่ง.....
หน่วยงาน .....
จังหวัด.....
โทรศัพท์ ..... E-mail.....

แบบสัมภาษณ์เพื่อนำไปใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกของ โครงการวิจัยย่อย 2 วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ) ด้านกฎหมายและนโยบาย ประเด็นสัมภาษณ์มี 13 ข้อ ดังต่อไปนี้

1. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ “เขตพัฒนาพิเศษ” มีความสอดคล้องกับบริบททางภูมิศาสตร์ และทรัพยากรธรรมชาติและสังคม ในพื้นที่จังหวัดของท่านที่จะสร้างโอกาสในการพัฒนาและสร้างความยั่งยืน

อาทิด้าน 1) การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์

2) การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

3) การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

☐ เห็นด้วย เพราะ_____

☐ ไม่เห็นด้วย เพราะ_____

และการส่งเสริมสนับสนุน “เขตพัฒนาพิเศษ” ควรมีการขับเคลื่อนอย่างไรบ้าง

1.1 ด้านนโยบาย ในการส่งเสริมและสนับสนุน การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ

ปัญหา/อุปสรรคและข้อเสนอแนะ คือ

1.2 ด้านการพัฒนากลไก ในการขับเคลื่อน

ปัญหา/อุปสรรคและข้อเสนอแนะ คือ

2. การขับเคลื่อนการส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในปัจจุบันโดยภาพรวม (เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ), เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาค รวมถึงการบริหารแบบกลุ่มจังหวัด) มีความเหมาะสม เพียงพอ หรือไม่อย่างไร

3. การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในระดับภูมิภาคและ/หรือกลุ่มจังหวัด ควรที่จะมีกฎหมายเฉพาะรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ความจำเป็นและเหตุผลที่ควรมีกฎหมายเฉพาะ รวมถึงการขับเคลื่อนเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในระดับภูมิภาคและ/หรือกลุ่มจังหวัด (มิติด้านการส่งเสริมและอำนวยความสะดวก มิติด้านการพัฒนา/ยกระดับกิจกรรมเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ มิติด้านการพัฒนาและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น หรือไม่ อย่างไร

4. การมีนโยบายหรือกฎหมายที่ส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งมีศักยภาพ จะก่อให้เกิดผลดีต่อประชาชน และ/หรือผู้ประกอบการในพื้นที่ หรือไม่ อย่างไร

5. หากมีการร่าง พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ... ควรเป็นกฎหมายเขตพัฒนาพิเศษแยกตามกลุ่มพื้นที่ของแต่ละเขตพัฒนาพิเศษ เช่น ร่าง พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก พ.ศ. ... หรือควรตราเป็นกฎหมายกลาง เช่น ร่าง พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ... และให้อำนาจคณะกรรมการในการประกาศเขตพัฒนาพิเศษ และ/หรือพื้นที่ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่ภายหลัง

6. หากมีร่าง พรบ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าควรจะมีการกำหนดธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเป้าหมายไว้ในร่างกฎหมายหรือ ไม่อย่างไร (การประเมินศักยภาพเชิงพื้นที่) ในเขตพัฒนาพิเศษควรมีการกำหนดธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเป้าหมายไว้ในร่างกฎหมาย หรือควรกำหนดให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบายในการประกาศภายหลัง (การประเมินศักยภาพเชิงพื้นที่)

7. ร่างกฎหมายควรกำหนดให้มีองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ซึ่งคณะกรรมการจะมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ให้ความเห็นชอบแผนและแผนผัง อนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ หรือไม่ อย่างไร

8. คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ควรมีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้ สัมปทานตามกฎหมาย เพื่อประโยชน์ในการขัดเคลื่อนพัฒนาในเขตพัฒนาพิเศษหรือไม่ อย่างไร

9. คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ควรเปิดโอกาสให้ราชการส่วนภูมิภาค (ผู้ว่าราชการ) ภาคท้องถิ่น (อปท.) ตัวแทนภาคประชาสังคม และชุมชนในเขตนั้นๆ เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ หรือไม่อย่างไร

10. หากมีร่าง พรบ ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าควรมีการกำหนดเรื่องอำนาจหน้าที่ วิธีการจัดหาที่ดินและการใช้ประโยชน์ในที่ดิน ไว้ในร่างกฎหมาย หรือไม่ อย่างไร

11. ร่างกฎหมายควรกำหนดอำนาจหน้าที่และการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบกิจการในเขตพัฒนาพิเศษหรือในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษนั้น ๆ ในเรื่องใดบ้าง (เช่น กรรมสิทธิ์ในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ สิทธิการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่อาศัยในราชอาณาจักร สิทธิในการที่จะได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน สิทธิในการอนุญาตทำงานของแรงงานฝีมือ/ผู้มีวิชาชีพ การจดทะเบียน หรือรับรองตามกฎหมาย และสิทธิประโยชน์อื่น ฯลฯ)

12. ในร่างกฎหมายควรมีการจัดตั้งกองทุน เพื่อสนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษ ชุมชน และประชาชนที่อยู่ภายในพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ หรือไม่ อย่างไร

13. หากมีร่างกฎหมายเฉพาะเขตพัฒนาพิเศษ ท่านมีความคิดเห็นให้มีกฎหมายด้านใดเพิ่มเติมหรือไม่ อย่างไร ควรกำหนดประเด็นใดเพิ่มเติม หรือไม่ อย่างไร (เช่น มิติด้านความมั่นคงและการเชื่อมโยงกับการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การบูรณาการด้านงบประมาณกับหน่วยงานภาครัฐ การจัดสรรรายได้ให้แก่ท้องถิ่น เป็นต้น)

ความคิดเห็นด้านศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1. แนวทางการพัฒนาจังหวัดมีเป้าหมาย / มุ่งหวัง / พัฒนา ในประเด็นใดบ้าง โปรดแสดงความคิดเห็น, วิสัยทัศน์, ข้อเสนอแนะ

2. ปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาจังหวัดมีประเด็นใดบ้าง และมีแนวทางการแก้ไขในทิศทางใด

3. ปัจจุบันประเทศไทยขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่องโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน เพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าดังกล่าว สำหรับจังหวัดของท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนพัฒนาฯ ดังกล่าว และก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาของจังหวัดอย่างไรบ้าง?

4. จากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ.2561-2580) ได้กล่าวถึง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุนและอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ จากยุทธศาสตร์ในประเด็นดังกล่าวท่านมีความคิดเห็นอย่างไร?

ผลประโยชน์/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1. หากมีการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ท่านคิดว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบต่อชุมชน จังหวัด กลุ่มจังหวัด และประเทศในด้านแผนและนโยบายอย่างไร

2. ท่านคิดว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใดบ้างที่จะได้รับประโยชน์หรือผลกระทบหากเกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 และได้รับประโยชน์หรือผลกระทบอย่างไร

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย**ของจังหวัดที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 (แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร

4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 มีอะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ)

5. ในความเห็นของท่านควรมีการวางแผนและเตรียมการด้านบุคลากรอย่างไรบ้างเพื่อเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1

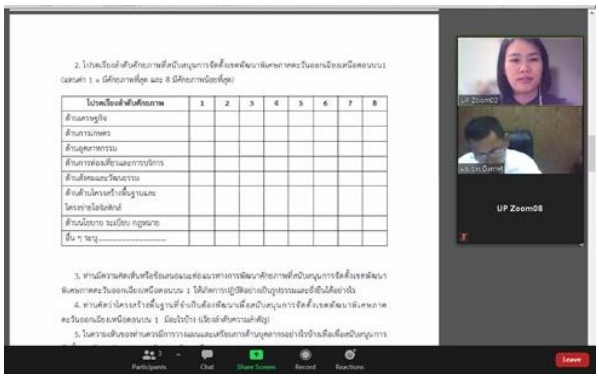
6. ท่านคิดว่าสิ่งที่น่ากังวล ปัญหา อุปสรรค หรือภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้นในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1คืออะไรบ้าง (เรียงลำดับความสำคัญ) ในความเห็นของท่านคนในพื้นที่มีความคิดเห็นอย่างไรต่อการเกิดเขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก ต้องการให้เกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1.หรือไม่ อย่างไร

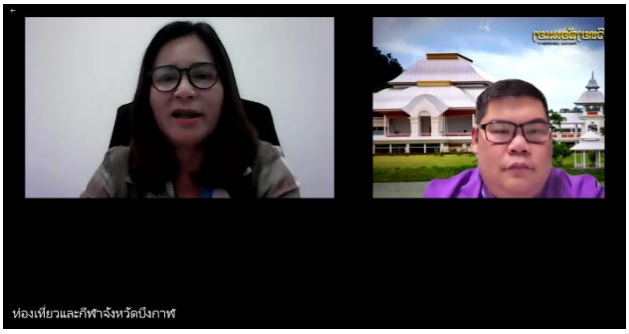
แนวทาง แผนงาน หรือโครงการด้านแผนและนโยบายที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

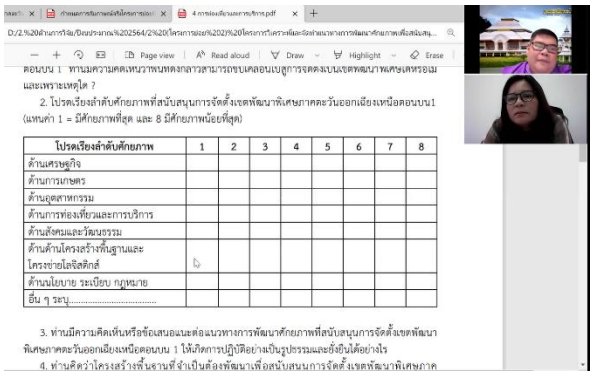
ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5 ปีขึ้นไป)

รูปภาพในการดำเนินงานที่ผ่านมา

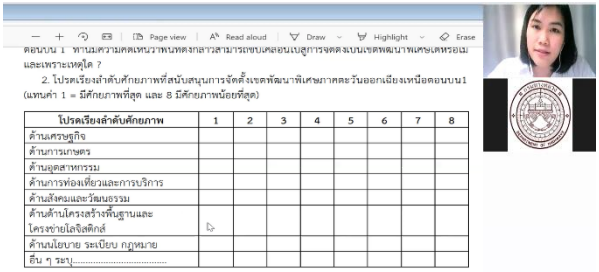
3.1 กำหนดการสัมภาษณ์เชิงลึกผ่านระบบออนไลน์ ผ่านแอปพลิเคชั่น ZOOM ครั้งที่ 1/2563 ในวันจันทร์ที่ 21 - วันศุกร์ที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2564



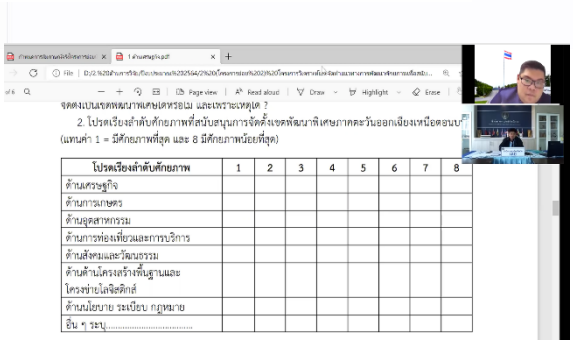




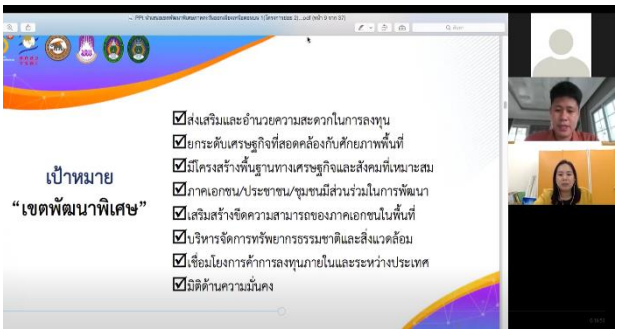
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								

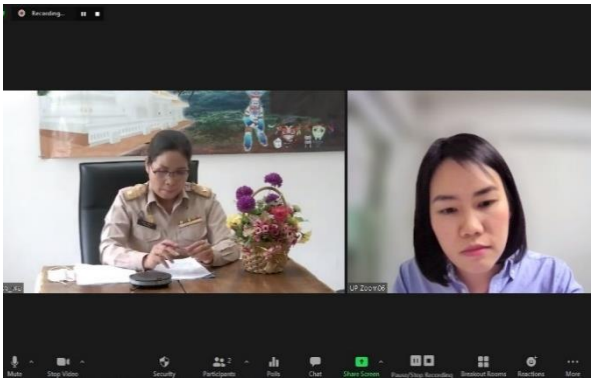


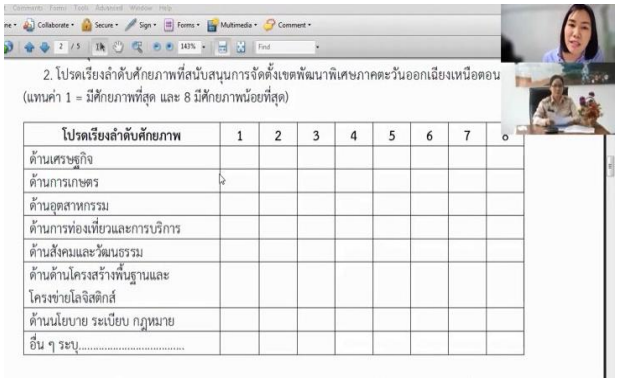
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								



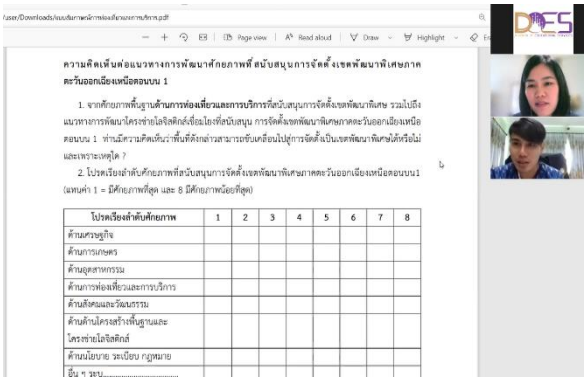
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								






2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอน
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

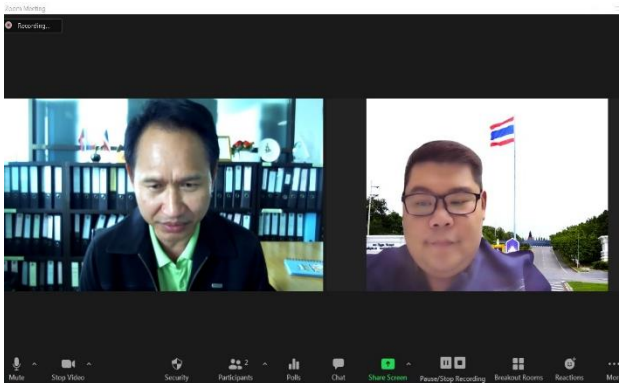
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								


ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. จากศักยภาพพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวและการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

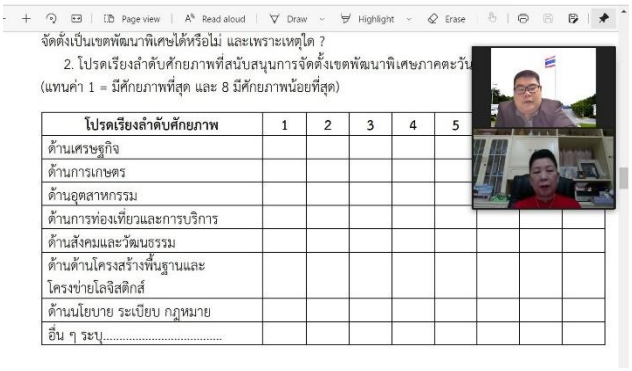
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								



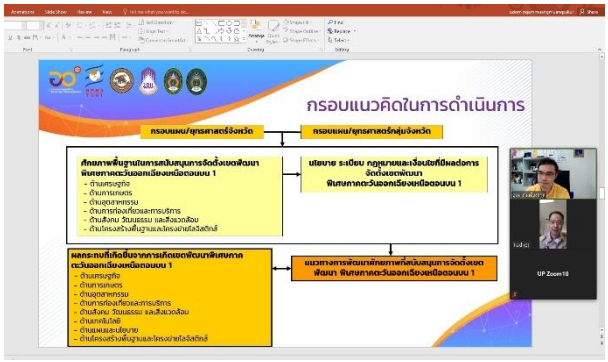
จดตงเบนเขตพฒนาพเศษเดหรอเม และเพราะเหตุใด ?

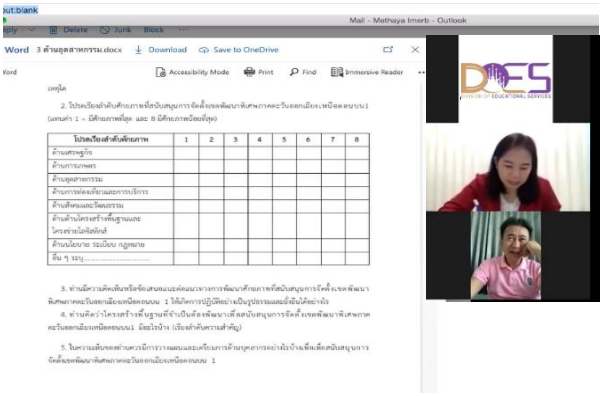
2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภ
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)

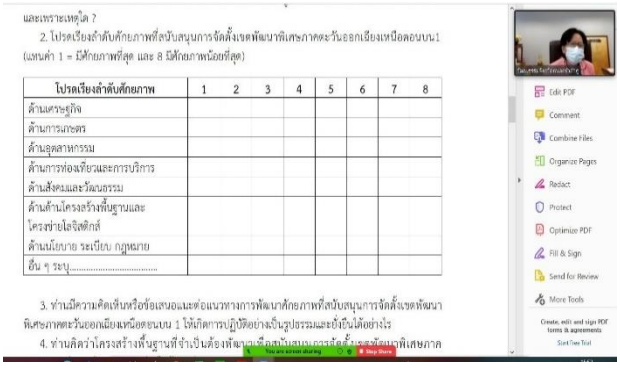
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ	1	2	3	4	5	6	7	8
ด้านเศรษฐกิจ								
ด้านการเกษตร								
ด้านอุตสาหกรรม								
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์								
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย								
อื่น ๆ ระบุ.....								


จัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?
2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวัน
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ 1 2 3 4 5
ด้านเศรษฐกิจ
ด้านการเกษตร
ด้านอุตสาหกรรม
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย
อื่น ๆ ระบุ.....

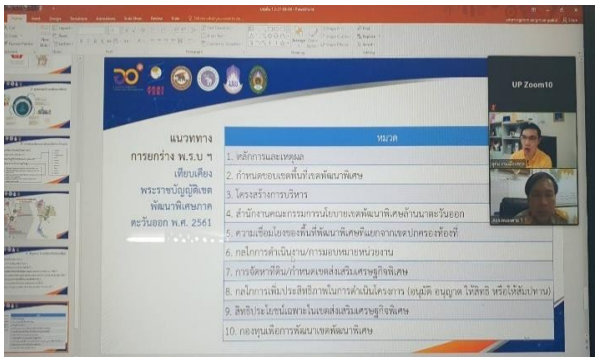
UP Zoom10

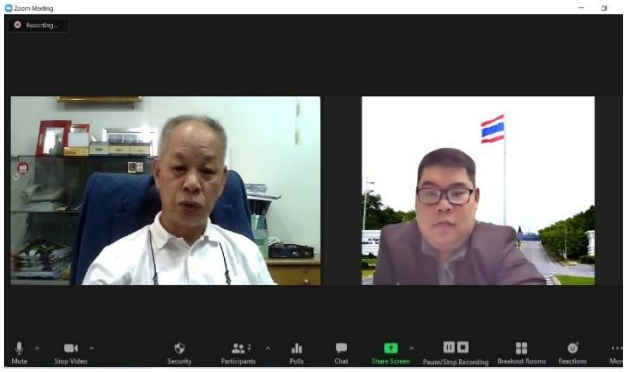

กรอบแนวคิดในการดำเนินการ
กรอบแผน/ยุทธศาสตร์จังหวัด
กรอบแผน/ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด
ศักยภาพพื้นฐานในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเกษตร
- ด้านอุตสาหกรรม
- ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
- ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม
- ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
นโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเกษตร
- ด้านอุตสาหกรรม
- ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
- ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม
- ด้านกฎหมาย
- ด้านนโยบายและระเบียบ
- ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
UP Zoom10

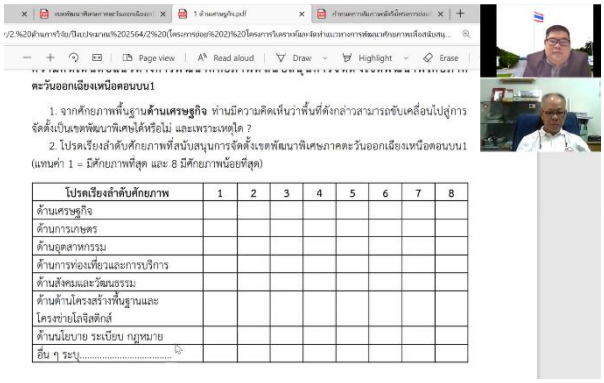

Mail - Methaya Imerb - Outlook
Word 3 ด้านอุตสาหกรรม.docx
Download
Save to OneDrive
DES

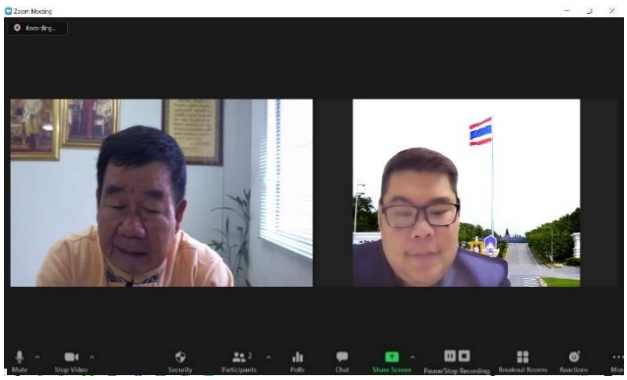

และเพราะเหตุใด ?
2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ 1 2 3 4 5 6 7 8
ด้านเศรษฐกิจ
ด้านการเกษตร
ด้านอุตสาหกรรม
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย
อื่น ๆ ระบุ.....
3. ท่านมีความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนได้อย่างไร
4. ท่านคิดว่าโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องพัฒนาเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาค
Edit PDF
Comment
Combine Files
Organize Pages
Redact
Protect
Optimize PDF
Fill & Sign
Send for Review
More Tools

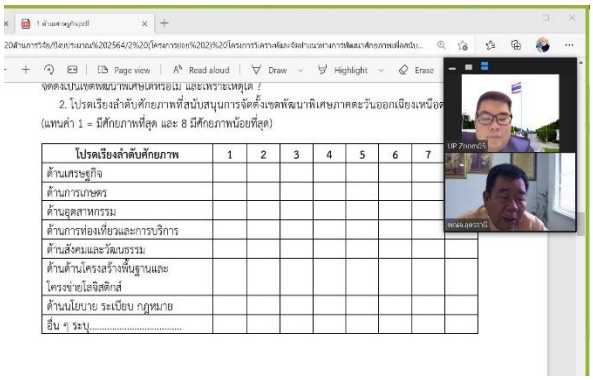
UP Zoom10

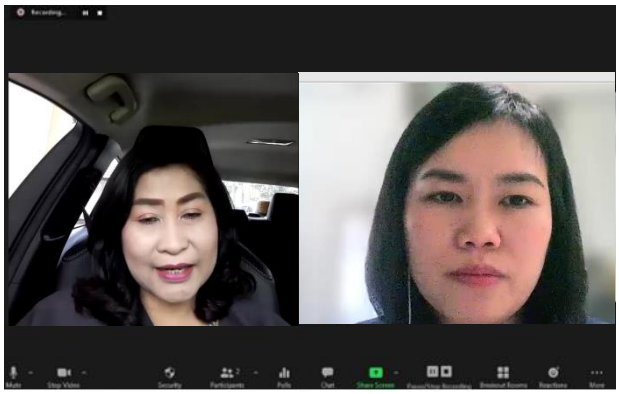

UP Zoom10
หมวด
1. หลักการและเหตุผล
2. กำหนดขอบเขตพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ
3. โครงสร้างการบริหาร
4. อำนาจหน้าของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษด้านตะวันออก
5. ความเชื่อมโยงของพื้นที่พัฒนาพิเศษพื้นที่อื่นๆ
6. กลไกการดำเนินงาน/การมอบหมายหน่วยงาน
7. การจัดหาที่ดิน/กำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
8. กลไกการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการ (อนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทาน)
9. สิทธิประโยชน์เฉพาะในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
10. กองทุนเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ

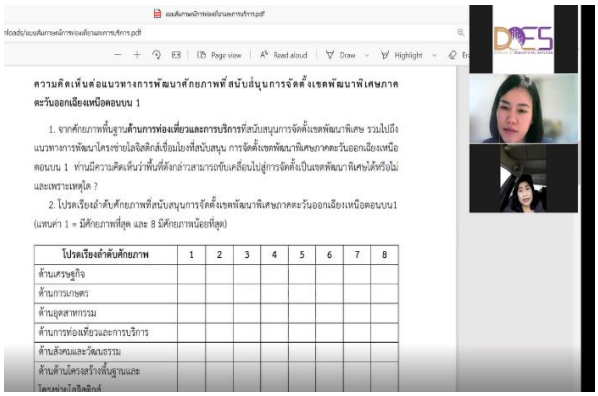



ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านเศรษฐกิจ** ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?
2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ 1 2 3 4 5 6 7 8
ด้านเศรษฐกิจ
ด้านการเกษตร
ด้านอุตสาหกรรม
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย
อื่น ๆ ระบุ.....

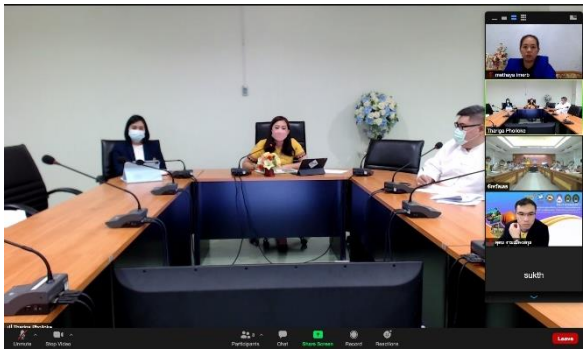


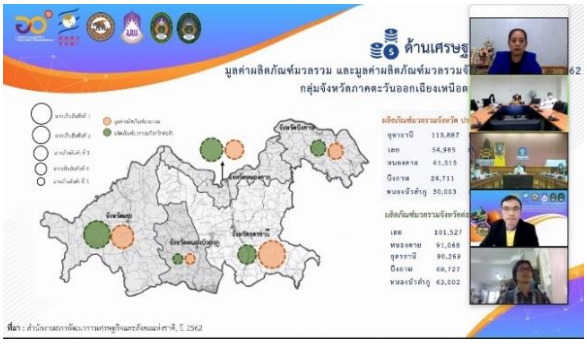

2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ 1 2 3 4 5 6 7
ด้านเศรษฐกิจ
ด้านการเกษตร
ด้านอุตสาหกรรม
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย
อื่น ๆ ระบุ.....

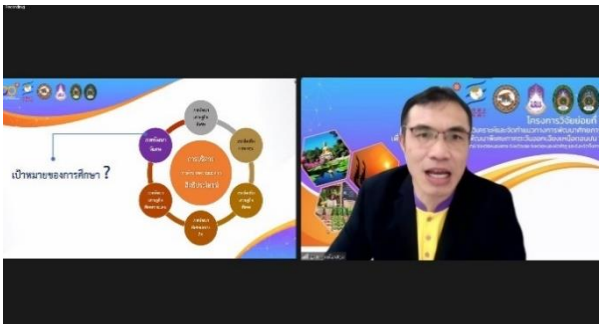


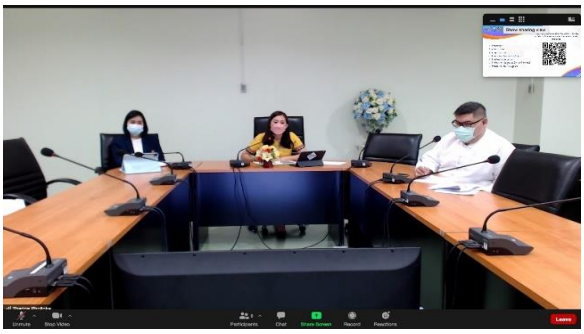

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
1. จากศักยภาพพื้นฐาน**ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ**ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ท่านมีความคิดเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปสู่การจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้หรือไม่ และเพราะเหตุใด ?
2. โปรดเรียงลำดับศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
(แทนค่า 1 = มีศักยภาพที่สุด และ 8 มีศักยภาพน้อยที่สุด)
โปรดเรียงลำดับศักยภาพ 1 2 3 4 5 6 7 8
ด้านเศรษฐกิจ
ด้านการเกษตร
ด้านอุตสาหกรรม
ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม
ด้านด้านโครงสร้างพื้นฐานและ

3.2 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดเลย ในวันจันทร์ที่ 9 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ผ่านระบบ Application Zoom Cloud Meetings

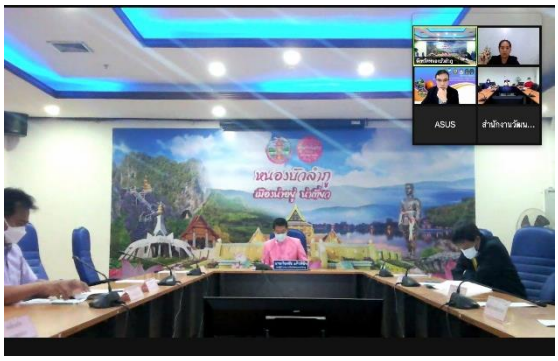




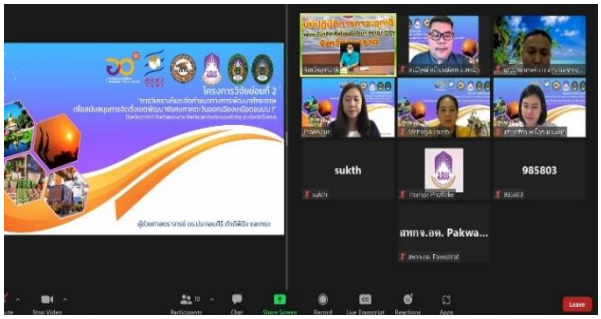


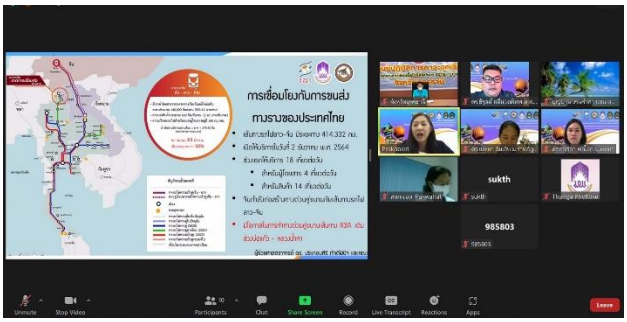


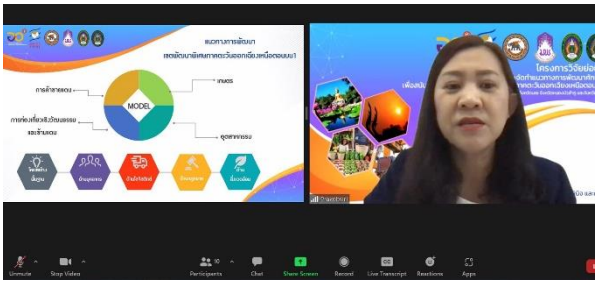
3.3 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดหนองบัวลำภู ในวันอังคารที่ 10 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ผ่านระบบ Application Zoom Cloud Meetings

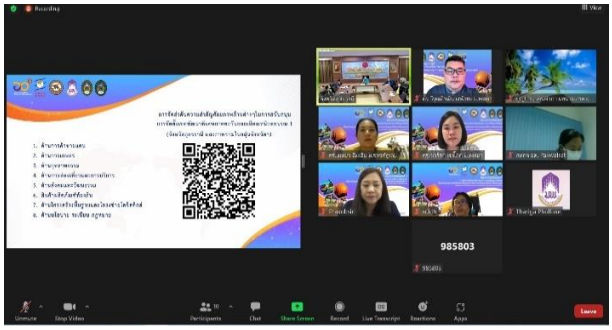


3.4 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดอุดรธานี ในวันพุธที่ 11 สิงหาคม เวลา 13.30-16.30 น. ผ่านระบบ Application Zoom Cloud Meetings

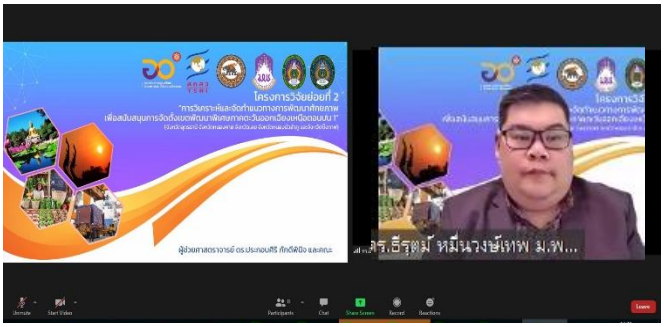


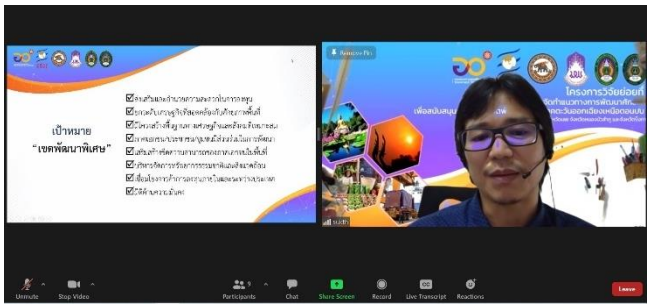


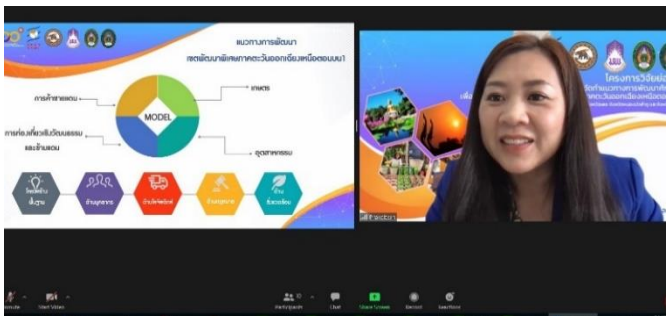


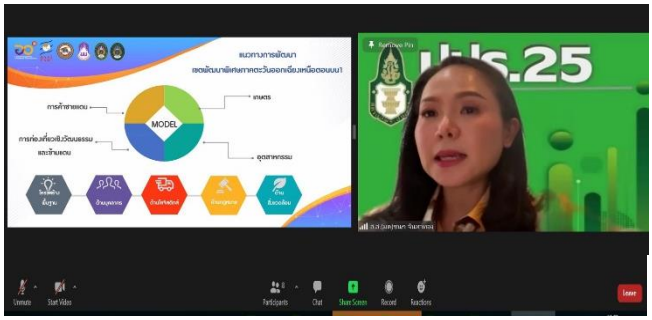


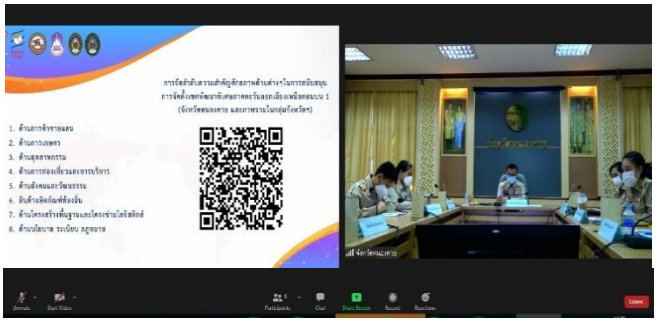
3.5 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดหนองคาย ในวันจันทร์ที่ 16 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ผ่านระบบ Application Zoom Cloud Meetings

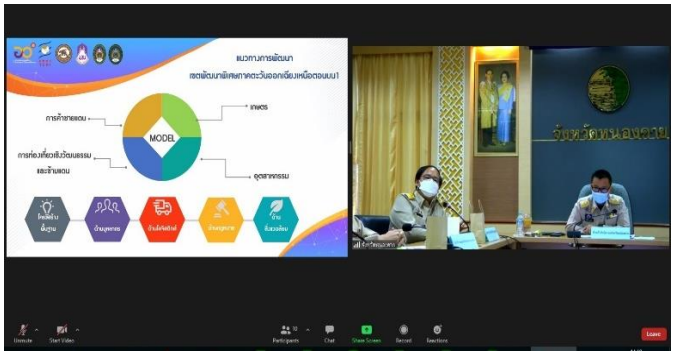



เป้าหมาย
"เขตพัฒนาพิเศษ"


MODEL

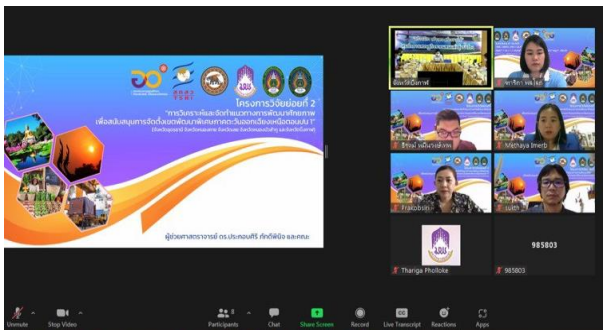

MODEL




MODEL

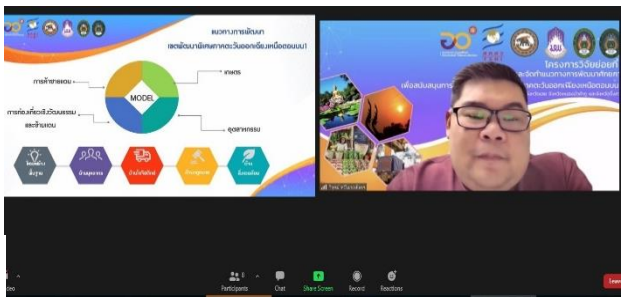
sukthai pongpat...

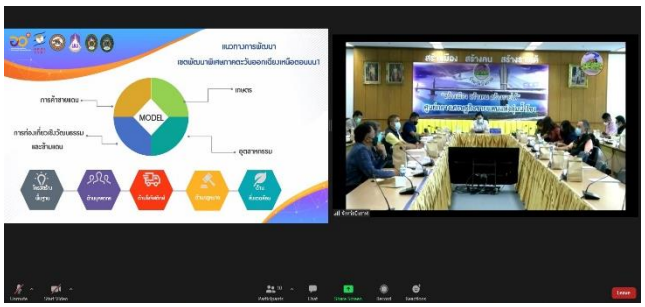
3.6 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดบึงกาฬ ในวันอังคารที่ 17 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ผ่านระบบ Application Zoom Cloud Meetings



ข้อพิจารณา-นิยามศัพท์
"เขตพัฒนาพิเศษ" พื้นที่ซึ่งมีการกำหนดนโยบายและ
วัตถุประสงค์ในการใช้ประโยชน์เฉพาะ เพื่อส่งเสริมการพัฒนา และ
ส่งเสริมด้านการลงทุน ที่สอดคล้องกับศักยภาพเชิงพื้นที่ โดยมีกลไก
การบริหารจัดการ การให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร และ
การให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบกิจการในเขตพัฒนาพิเศษ

แนวทางการพัฒนา
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
MODEL


แนวทางการพัฒนา
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
MODEL

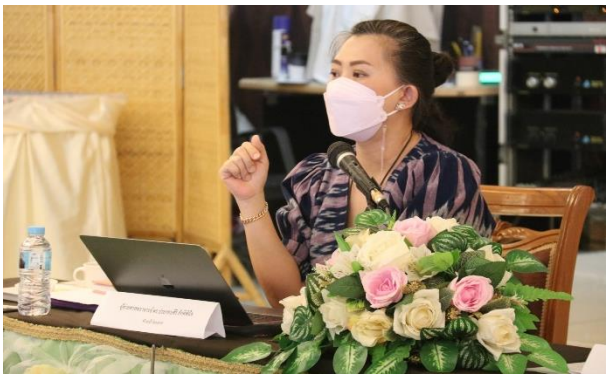

แนวทางการพัฒนา
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1
MODEL

1. ด้านการค้าชายแดน
2. ด้านการเกษตร
3. ด้านอุตสาหกรรม
4. ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ
5. ด้านสังคมและวัฒนธรรม
6. สินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชน
7. ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์
8. ด้านนโยบาย กระบวน สนุกมาย

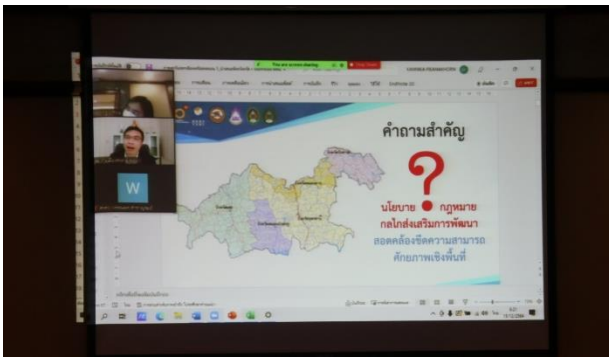
วิทยาลัยเทคนิคบึงกาฬ

3.7 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 2 ณ ห้องประชุมจามจุรี โรงแรม เลย พาเลซ อำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย ในวันจันทร์ที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2564 เวลา 09.00-13.00 น.

3.8 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 2 ณ โรงแรมณัฐพงษ์ แกรนด์ หนองบัวลำภู อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จังหวัด



3.9 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 2 ณ ห้องประชุมบ้านผือ ชั้น 3 โรงแรมเซ็นทาราคอนเวนชันเซ็น ในวันพุธที่ 15 ธันวาคม 2564 เวลา 09.00–13.00 น.



นายบวรวิชญ์ เข้าคันที

นายบวรวิชญ์ เข้าคันที

นางสาวลูกัสสร ทาสีดำ
นายธนพนธ์ น้อยทรง

นายธนพล กองทรัพย์

นายกำพล สีกา

นายจำรัส นาแจ้ม

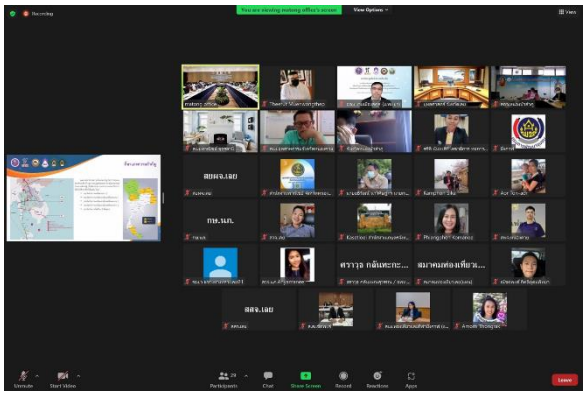
นายศักดิ์สิทธิ์ พิพยธร

3.10 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 2 ณ ห้องประชุมรอยัล ๑ โรงแรมรอยัล นครา หนองคาย ในวันพฤหัสบดีที่ 16 ธันวาคม 2564 เวลา 09.00–13.00 น.

3.11 การประชุมและระดมความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” ครั้งที่ 2 ณ ห้องประชุมมังกรทอง โรงแรมเดอะวันบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ในวันศุกร์ที่ 17 ธันวาคม 2564 เวลา 09.00–13.00 น.

3.12 การประชุมรับฟังความคิดเห็นโครงการวิจัย “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1” การประชุมกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ ครั้งที่ 3 ณ ห้องประชุมทุ่งศรีเมือง ชั้น 3 โรงแรมเซ็นทาราคอนเวนชันเซ็น ในวันอังคารที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00–12.00 น.

ASEAN
LOGISTICS
NETWORK



25

แนวทางการขับเคลื่อนร่างกฎหมาย
- เชิงนโยบาย (ครม.),
- สภาพัฒน์ฯ
- ส.ส.
- กลุ่มจังหวัด, กบจ.
* ต้องให้เกิดการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนอย่างแท้จริง

สกสว

รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดเลย

1. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเลย
2. นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเลย
3. พาณิชย์จังหวัดเลย
4. เกษตรจังหวัดเลย
5. นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเลย
6. วัฒนธรรมจังหวัดเลย
7. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดเลยที่1
8. พัฒนาชุมชนจังหวัดเลย
9. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเลย
10. อุตสาหกรรมจังหวัดเลย
11. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเลย
12. ประธานหอการค้าจังหวัดเลย
13. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเลย
14. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเลย
15. สำนักงานพื้นที่พิเศษ อพท.จังหวัดเลย

รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดหนองบัวลำภู

1.ปลัดจังหวัดหนองบัวลำภู
2.นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดหนองบัวลำภู
3.พัฒนาการจังหวัดหนองบัวลำภู
4.สำนักงานเกษตรจังหวัดหนองบัวลำภู
5.สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดหนองบัวลำภู
6.หัวหน้าสำนักงานจังหวัดหนองบัวลำภู
7.สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดหนองบัวลำภู
8.สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองบัวลำภู
9.โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดหนองบัวลำภู
10. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดหนองบัวลำภู
11. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดหนองบัวลำภู
12. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดหนองบัวลำภู
13. นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดหนองบัวลำภู
14. นายกเทศมนตรีเองหนองบัวลำภู
15. ประธานหอการค้าจังหวัดหนองบัวลำภู
16.ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองบัวลำภู
17. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดหนองบัวลำภู

รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดอุดรธานี

1. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดอุดรธานี
2. นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี
3. พาณิชย์จังหวัดอุดรธานี
4. เกษตรจังหวัดอุดรธานี
5. นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี
6. วัฒนธรรมจังหวัดอุดรธานี
7. ผู้อำนวยกาแขวงทางหลวงชนบทอุดรธานี
8. ผู้อำนวยกาแขวงทางหลวงจังหวัดอุดรธานีที่ 1
9. ผู้อำนวยกาแขวงทางหลวงจังหวัดอุดรธานีที่ 2
10. พัฒนาชุมชนจังหวัดอุดรธานี
11. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี
12. อุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
13. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุดรธานี
14. ผู้อำนวยการงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
15. ประธานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หอการค้าไทย
16. ประธานหอการค้าจังหวัดอุดรธานี
17. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
18. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี

รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดหนองคาย

1) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดหนองคาย
2) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดหนองคาย
3) พาณิชย์จังหวัดหนองคาย
4) เกษตรจังหวัดหนองคาย
5) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดหนองคาย
6) วัฒนธรรมจังหวัดหนองคาย
7) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดหนองคาย
8) พัฒนาชุมชนจังหวัดหนองคาย
9) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดหนองคาย
10) อุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย
11) ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดหนองคาย
12) ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย
13) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย
14) ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดหนองคาย
15) ประธานสมาคมส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดหนองคาย

รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดบึงกาฬ

1. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดบึงกาฬ
2. นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดบึงกาฬ
3. พาณิชย์จังหวัดบึงกาฬ
4. เกษตรจังหวัดบึงกาฬ
5. นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ
6. วัฒนธรรมจังหวัดบึงกาฬ
7. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดบึงกาฬ
8. พัฒนาชุมชนจังหวัดบึงกาฬ
9. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดบึงกาฬ
10. อุตสาหกรรมจังหวัดบึงกาฬ
11. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดบึงกาฬ
12. ประธานหอการค้าจังหวัดบึงกาฬ
13. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดบึงกาฬ
14. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดบึงกาฬ
15. นายกเทศมนตรีเองบึงกาฬ
16. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทบึงกาฬ
17. หัวหน้าสำนักงานมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี ศูนย์การศึกษาบึงกาฬ
18. ศึกษาธิการจังหวัดบึงกาฬ
19. ประธานอาชีวศึกษา
20. อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล จังหวัดสกลนคร
21. นายด่านศุลกากร
22. ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดบึงกาฬ

รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

โดย
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ

มกราคม 2565

สัญญาเลขที่

RDG 6420002

รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ
การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

คณะผู้วิจัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประจวบ จันทร์หมื่น	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
รองศาสตราจารย์ ดร.เอกพงษ์ วงษ์คำจันทร์	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
ดร.มนตรี พิมพ์ใจ	มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
ดร.ชูวิทย์ นาเพีย	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
ผศ.ดร.เชี่ยวชาญ แสงทอง	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
ดร.อนุวัฒน์ ศรีสุวรรณ	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
อาจารย์ธีรพงษ์ สงผัด	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
อาจารย์จุฑามณี รุ้งแก้ว	มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

Abstract

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล 1

1.2 วัตถุประสงค์ 8

1.3 ขอบเขตของการวิจัย 8

1.4 กรอบแนวคิดในการดำเนินการ 9

1.5 ประโยชน์ที่จะได้รับ 10

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 11

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมชาติ ฉบับที่ 12 36

2.1.2 ภาพรวมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ตามแนวทางพัฒนาในแผน 12 41

2.1.3 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 56

2.1.4 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 58

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีบทบาทต่อการพัฒนาภูมิภาคในประเทศไทย 61

2.2.1 LIMEC เศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang Indochina Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) 61

2.2.2 EWEC แนวร่วมเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor - EWEC) 62

2.2.3 ACMECC ความร่วมมืออิระวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง 66

2.2.4 NSEC ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North- South Economic Corridor) 68

2.2.5 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) 69

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2 71

2.3.1 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 71

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

2.3.2 สภาพภูมิประเทศภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 82
2.3.3 ประชากรและแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 83
2.3.4 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 85
2.3.5 สภาพภูมิประเทศภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 93
2.3.6 ประชากรและแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 94
2.4 สภาพเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2 96
2.4.1 Gross Regional Products / Gross Provincial Products 96
2.4.2 อุตสาหกรรมการลงทุนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2
อุตสาหกรรมการลงทุนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 103
2.4.3 การค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2
การค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 112
2.4.4 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2
และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 115
2.4.5 การเกษตรภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตอนล่าง 2 116
2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 121
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 134

บทที่ 3 การดำเนินการวิจัย

3.1 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย 135
3.1.1 ขอบเขตการศึกษา 135
3.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล 136
3.1.3 ประชากรและผู้ให้ข้อมูล 137
3.1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล 137
3.1.5 วิธีการศึกษา 138
3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล 138

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2

4.1 ศักยภาพพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2 140

4.1.1ศักยภาพพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 140

4.1.2 ศักยภาพพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 151

4.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และบน 2 161

4.2.1 โครงข่ายโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 161

4.2.1.1 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดยโสธร 161

4.2.1.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดศรีสะเกษ 166

4.2.1.3 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดอำนาจเจริญ 169

4.2.1.4 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดอุบลราชธานี 170

4.2.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 171

4.2.2.1 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดสกลนคร 171

4.2.2.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดนครพนม 178

4.2.2.3 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร 183

4.3 สรุปศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2 186

4.3.1 จัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 186

4.3.2 จัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 192

4.4 การวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับศักยภาพของกลุ่มจังหวัด 196

4.4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 196

4.4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 201

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 217

สารบัญ

หน้า

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1.1 มีพื้นที่ติดกับลำน้ำโขงเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 217

5.1.2 มีเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางอากาศที่มามารถเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน 217

5.1.3 มีพื้นที่การเกษตรที่สามารถเพิ่มมูลค่าได้ตามแผนพัฒนาภาค 218

5.2 นโยบายในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือและแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 218

5.2.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร นครพนม มุกดาหาร) 220

5.2.2 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ-ยโสธร) 225

5.3 แผนการพัฒนาตามลำดับความสำคัญของเป้าหมายกลุ่มจังหวัดในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 227

5.3.1 เป้าหมายของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (มุกดาหาร-นครพนม-สกลนคร) 227

5.3.2 เป้าหมายของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-ยโสธร-อำนาจเจริญ) 231

5.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องและความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษ 241

5.5 สรุปและอภิปรายผล 247

5.6 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย 248

สารบัญตาราง

หน้า

บัญชีตาราง

ตารางที่ 2.1 รายชื่อผู้สนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษโคกภูกระแต 42
ตารางที่ 2.2 เป้าประสงค์และกลยุทธ์ 56
ตารางที่ 2.3 ข้อมูลท่าอากาศยานสกลนคร ปี พ.ศ.2562 75
ตารางที่ 2.4 ข้อมูลท่าอากาศยานนครพนม ปี พ.ศ.2562 76
ตารางที่ 2.5 ระยะทางของถนนตามแนว East-West Economic Corridor 77
ตารางที่ 2.6 เนื้อที่และการใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ปี พ.ศ. 2562 80
ตารางที่ 2.7 โครงสร้างประชากร ในปี พ.ศ. 2562 84
ตารางที่ 2.8 ประชากรเปรียบเทียบกลุ่มจังหวัด 84
ตารางที่ 2.9 จำนวนโรงงาน แรงงาน และเงินลงทุนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด 85
ตารางที่ 2.10 ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด (หน่วย : บาท) 97
ตารางที่ 2.11 มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (Gross Regional Product: GRP) 100
ตารางที่ 2.12 รายได้เฉลี่ยของประชาชนในจังหวัดอุบลราชธานี (แยกเขตชนบท- เขตเมือง) พ.ศ.2559 101
ตารางที่ 2.13 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ปี 2558 – 2561) 102
ตารางที่ 2.14 จำนวนโรงงานแยกตามประเภทหรือชนิดของโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดนครพนม ประจำปี 2564 103
ตารางที่ 2.15 อุตสาหกรรมในจังหวัดมุกดาหาร 107
ตารางที่ 2.16 จำนวนโรงงานแต่ละประเภท และเงินลงทุน 109
ตารางที่ 2.17 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงาน 110
ตารางที่ 2.18 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงาน 110
ตารางที่ 2.19 จังหวัดยโสธรมีโรงงานที่ได้รับอนุญาต 111
ตารางที่ 2.20 แสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ปี 2560 – 2562 หน่วย : ล้านบาท 112
ตารางที่ 2.21 แสดงมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย – เวียดนาม ปี 2560 – 2562 หน่วย : ล้านบาท 113
ตารางที่ 2.22 จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด(หน่วย: คน) 115

สารบัญตาราง(ต่อ)

หน้า

บัญชีตาราง(ต่อ)

ตารางที่ 4.1 มูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านด่านศุลกากรไทย–ลาว (รายจังหวัด)ปี 2560 – 2562 หน่วย : ล้านบาท 141
ตารางที่ 4.2 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม (รายจังหวัด) หน่วย : ล้านบาท 141
ตารางที่ 4.3 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - จีนตอนใต้ (รายจังหวัด) หน่วย : ล้านบาท 142
ตารางที่ 4.4 เนื้อที่และการใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ปี พ.ศ. 2562 143
ตารางที่ 4.5 มูลค่าภาคอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัด (หน่วย: ตัน) 144
ตารางที่ 4.6 สถานการณ์แรงงานของกลุ่มจังหวัด 144
ตารางที่ 4.7 จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด (หน่วย: คน) 146
ตารางที่ 4.8 จำนวนห้องเรียน ครูและนักเรียนของกลุ่มจังหวัด 147
ตารางที่ 4.9 รายชื่อสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัด 147
ตารางที่ 4.10 จำนวนโรงงานแต่ละประเภท และเงินลงทุนจังหวัดศรีสะเกษ 153
ตารางที่ 4.11 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงาน จังหวัดศรีสะเกษ 153
ตารางที่ 4.12 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงานจังหวัดศรีสะเกษ 154
ตารางที่ 4.13 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงานจังหวัดยโสธร 155
ตารางที่ 4.14 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร 173
ตารางที่ 4.15 แสดงข้อมูลรถโดยสารประจำทางในจังหวัดนครพนม 179
ตารางที่ 4.16 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 187
ตารางที่ 4.17 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 187
ตารางที่ 4.18 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 189
ตารางที่ 4.19 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 190
ตารางที่ 4.20 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 192

สารบัญตาราง(ต่อ)

หน้า

บัญชีตาราง(ต่อ)

ตารางที่ 4.21 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 193

ตารางที่ 4.22 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 193

ตารางที่ 4.23 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 194

ตารางที่ 5.1 แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและบริการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 228

ตารางที่ 5.2 แผนการพัฒนาด้านการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 229

ตารางที่ 5.3 แผนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 230

ตารางที่ 5.4 แผนการพัฒนาด้านการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 231

ตารางที่ 5.5 แผนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 232

ตารางที่ 5.6 แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและบริการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 233

ตารางที่ 5.7 แผนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 234

ตาราง 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง 235

ตารางที่ 5.9 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษ 242

สารบัญภาพ

หน้า

บัญชีภาพ

ภาพที่ 2.1 แผนที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2 12
ภาพที่ 2.2 เขตนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี 16
ภาพที่ 2.3 โครงการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 (จังหวัดอุบลราชธานี-แขวงสาละวัน สปป.ลาว) 17
ภาพที่ 2.4 พื้นที่ด่านชายแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี 18
ภาพที่ 2.5 เมืองใหม่ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ 20
ภาพที่ 2.6 การเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก 24
ภาพที่ 2.7 แผนที่แสดงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจมุกดาหาร 25
ภาพที่ 2.8 ภาพรวมเส้นทางการขนส่งทางบกนครพนม-มุกดาหาร เชื่อมโยงลาว-เวียดนาม-จีน 28
ภาพที่ 2.9 เส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างจีน-ไทย 28
ภาพที่ 2.10 แนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่บ้านไผ่-นครพนม 29
ภาพที่ 2.11 เส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือนครราชสีมา-อุบลราชธานี 30
ภาพที่ 2.12 กรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 33
ภาพที่ 2.13 แผนที่โคกภูกระแต เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม 43
ภาพที่ 2.14 แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน สปป.ลาว 46
ภาพที่ 2.15 เขตเศรษฐกิจมุกดาหารเพิ่มเติม 48
ภาพที่ 2.16 การวางผังเมืองของโยธาและผังเมืองจังหวัดมุกดาหาร 49
ภาพที่ 2.17 โครงข่ายการคมนาคมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 72
ภาพที่ 2.18 ท่าอากาศยานที่จังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนม 74
ภาพที่ 2.19 เส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) 78
ภาพที่ 2.20 การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 81
ภาพที่ 2.21 โครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 88
ภาพที่ 2.22 ที่ตั้งสนามบินนาๆชาติจังหวัดอุบลราชธานี 89

สารบัญภาพ(ต่อ)

หน้า

บัญชีภาพ(ต่อ)

ภาพที่ 2.23 การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 92

ภาพที่ 4.1 จำนวนประชากรรายอำเภอของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 145

ภาพที่ 4.2 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของประเทศไทย 149

ภาพที่ 4.3 รถไฟทางคู่สายใหม่ (บ้าน ไผ่ นครพนม) 150

ภาพที่ 4.4 จำนวนประชากรต่ออำเภอในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 158

ภาพที่ 4.5 ศักยภาพด้านต่างๆของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 191

ภาพที่ 4.6 ศักยภาพด้านต่างๆของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 195

ภาพที่ 4.7 ลำดับศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 200

ภาพที่ 4.8 ลำดับศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 215

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการ **การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2** มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

การศึกษา ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ศรีสะเกษ อุบลราชธานี อำนาจเจริญและยโสธร) พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีศักยภาพมากที่สุดทั้ง 5 ด้าน คือ เศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ รองลงมาได้แก่จังหวัดศรีสะเกษ มีศักยภาพด้านอุสาหกรรมมากที่สุด อำนาจเจริญมีศักยภาพด้านการค้าชายแดนและด้านเศรษฐกิจและยโสธรมีศักยภาพด้านต่างๆน้อยที่สุด

ส่วนศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 พบว่า ทั้ง 3 จังหวัดมีลักษณะศักยภาพแตกต่างกัน คือ จังหวัดสกลนครมีศักยภาพด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมมากที่สุด ส่วนจังหวัดนครพนมมีศักยภาพด้านเศรษฐกิจและการค้าชายแดน และมุกดาหารมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวกับโลจีสติกส์ แต่เมื่อวิเคราะห์ศักยภาพทั้ง 5 ด้านแล้วพบว่าจังหวัดนครพนมมีศักยภาพมากที่สุด

การศึกษาภาพรวมจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่กลุ่มจังหวัดทั้ง 2 กลุ่ม ใน 5 ด้าน เศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ ผลการศึกษาพบว่า

ลำดับความสำคัญของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 การศึกษาพบว่า กลุ่มจังหวัดให้ลำดับความสำคัญของภาคการเกษตรเป็นอันดังที่ 1 เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ทำการเกษตร คือ ข้าว มันสำปะหลังและการเลี้ยงโค กระบือ ลำดับที่ 2 คือ ด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย การประกอบธุรกิจการค้าทั้งในจังหวัดและการค้าชายแดน ลำดับที่ 3 คือ ด้านการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกันทั้งในกลุ่มจังหวัดและระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน และลำดับที่ 4 คือ ด้านโลจีสติกส์ โดยกลุ่มจังหวัดกำลังได้รับการพัฒนาการคมนาคมทั้งทางบกคือการขยายถนนเส้น 24 เชื่อมกับภาคกลางและภาคตะวันออกรวมทั้งการขยายการคมนาคมทางอากาศโดยมีท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีเป็นสถานีเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่นได้อย่างมีศักยภาพ

ลำดับความสำคัญของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 การศึกษาพบว่า กลุ่มจังหวัดให้ความสำคัญกับภาคการท่องเที่ยวเป็นอันดับที่ 1 เนื่องจากทั้ง 3 จังหวัดสามารถจัดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย-ลาวๆได้ มีสนามบินที่จังหวัดนครพนมและยังมีลำน้ำโขงเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว รองลงมาอันดับสองคือ ด้านการเกษตร โดยเฉพาะจังหวัดสกลนคร มีศักยภาพทั้งด้านการผลิตข้าว การเลี้ยงสัตว์เศรษฐกิจเช่นการเลี้ยงโคเนื้อ อันดับที่ 3 คือด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดมีพื้นที่ติดชายแดนลาวเชื่อมต่อไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ได้ โดยเฉพาะจังหวัดนครพนมถูกประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งจังหวัดมุกดาหารก็ถูกประกาศเป็นจังหวัดเขตเศรษฐกิจพิเศษและเป็นจังหวัดติดกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนของแขวงสะหวันนะเขต เป็นเส้นทาง EWEC ตามนโยบายการเชื่อมต่อภูมิภาคของทุกรัฐบาล

คณะวิจัยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้ดังนี้

โดยสรุปแล้วทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพที่จะจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้การมี พรบ. เขตพัฒนาพิเศษเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ การศึกษาสรุปว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีลักษณะพื้นที่มีศักยภาพด้านการเกษตร คือ ข้าวและมันสำปะหลัง ดังนั้นแนวทางการพัฒนาไปสู่การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัด จะต้องมีการพัฒนากลุ่มให้เป็นเขตเกษตรเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาพืชอาหาร พืชพลังงาน และพืชอุตสาหกรรม ซึ่งที่ผ่านมาเป็นทิศทางสำคัญของรัฐบาลมาตลอด โดยมี พรบ.เศรษฐกิจการเกษตร ปี 2522 เป็นกลไกขับเคลื่อน โดย พรบ.บัญญัติไว้ว่า เขตเกษตรเศรษฐกิจ หมายถึง เขตการผลิตทางการเกษตร ซึ่งรวมถึงการเลี้ยงสัตว์ การปลูกป่า ที่เหมาะสมกับสภาวะตลาดและเศรษฐกิจการเกษตรของประเทศ ทั้งนี้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งจะพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตอาหารแห่งอนาคต เป็นส่วนสำคัญของแผนปฏิบัติการด้าน การพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารระยะที่ 1 (พ.ศ. 2562-2570) ของกระทรวงอุตสาหกรรม

ส่วนกลุ่มจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีลักษณะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ลาว-เวียดนาม รวมถึงจีนตอนใต้ ที่กำลังจะเชื่อมต่อขบวนรถไฟลาว-จีน มายัง สปป.ลาว ในเดือนธันวาคม 2564 นี้ ดังนั้นแล้วแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะต้องเร่งยกระดับเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและมุกดาหารให้เกิดการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้น ภายใต้ แนวทางการ พัฒนากลุ่มเมืองท่องเที่ยววิถีลำน้ำโขง มุ่งใช้การท่องเที่ยวนำเศรษฐกิจ โดยมี ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558 เป็นกลไกการขับเคลื่อนสำคัญ ปัจจุบันมีการเพื่อเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยววิถีลำน้ำโขงและมุ่งพัฒนาจังหวัดมุกดาหารให้เป็นจุดขนถ่ายสินค้า “ท่าเรือบกประตูตะวันออกสู่อาเซียน” อยู่แล้วซึ่งถือว่าเป็นศักยภาพสำคัญที่ต้องยกระดับและพัฒนาให้เกิดขึ้น

ด้านกฎหมายหมายที่เกี่ยวข้อง จำเป็นต้องมีการเสนอพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มขึ้นเพื่อจัดตั้งกลุ่มจังหวัดเขตพัฒนาพิเศษขึ้นตามศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ทั้งนี้จะต้องมี 8 เป้าหมาย 7 หมวด ดังที่คณะวิจัยได้เสนอไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์

จากการวิจัย คณะวิจัยมีข้อเสนอแนะที่สำคัญดังนี้

1.การพัฒนากลุ่มจังหวัดจำเป็นต้องเน้นใน 2 ยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนาภาคเพิ่มขึ้น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค และยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยแนวทางการพัฒนาที่สำคัญเร่งด่วน คือ พัฒนาด่านชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอ สนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ

(Customs/Immigration/Quarantine) ให้ได้มาตรฐานสากล เร่งเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่างหน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการ ณ จุดเดียว (National Single Window) เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนที่มีศักยภาพ

2) กลุ่มจังหวัดต้องเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ร่วมกับมหาวิทยาลัยในภูมิภาคและมหาวิทยาลัยที่ตั้งในจังหวัด สนับสนุน ร่วมทุนวิจัยส่งเสริมการลงทุนวิจัยและ พัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยีเชื่อมโยงในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

3) เร่งพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง

4) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค ส่งเสริมให้กลุ่มจังหวัดเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการและการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค

บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ผลการศึกษา

กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพที่จะจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้การมี พรบ.เขตพัฒนาพิเศษเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ การศึกษาสรุปว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีลักษณะพื้นที่มีศักยภาพด้านการเกษตร คือ ข้าวและมันสำปะหลัง ดังนั้นแนวทางการพัฒนาไปสู่การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัด จะต้องมีการพัฒนากลุ่มให้เป็น เขตเกษตรเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาพืชอาหาร พืชพลังงาน และพืชเศรษฐกิจ ส่วนกลุ่มจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีลักษณะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ลาว-เวียดนาม รวมถึงจีนตอนใต้ ที่มีขบวนรถไฟลาว-จีน มายัง สปป.ลาวแล้ว ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะต้องเร่งยกระดับเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและมุกดาหารให้เกิดการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นภายใต้แนวทางการพัฒนากลุ่มเมืองท่องเที่ยววิถีลำน้ำโขงโดยมุ่งใช้การท่องเที่ยวนำเศรษฐกิจ

ข้อเสนอแนะ

1.การพัฒนากลุ่มจังหวัดจำเป็นต้องเน้นใน 2 ยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนาภาคเพิ่มขึ้น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยแนวทางการพัฒนาที่สำคัญเร่งด่วน คือ พัฒนาด่านชายแดนจังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอ สนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ให้ได้มาตรฐานสากล เร่งเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่าง

หน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการ ณ จุดเดียว (National Single Window) เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนที่มีศักยภาพ

2) กลุ่มจังหวัดต้องเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ร่วมกับมหาวิทยาลัยในภูมิภาคและมหาวิทยาลัยที่ตั้งในจังหวัด สนับสนุน ร่วมทุนวิจัยส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยีเชื่อมโยงในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

3) เร่งพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง

4) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค ส่งเสริมให้กลุ่มจังหวัดเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการและการลงทุนที่โดดเด่นตามศักยภาพของกลุ่มจังหวัด

คำสำคัญ : เขตพัฒนาพิเศษ,ศักยภาพ,กลุ่มจังหวัด,แผนการพัฒนา

ABSTRACT

The study of the analysis and approach preparation of potential development to support the establishment of the special development zones in the lower northeast 2 and the upper northeast 2 regions consisted of 3 objectives: 1) to analyze the fundamental potential on the economy, agriculture, industry, service, society, culture, and logistics networks supporting the establishment of the special development zones in the lower northeast 2 and the upper northeast 2 regions, 2) to analyze and evaluate the policies, regulations, laws, and conditions affecting the establishment of the special development zones in the lower northeast 2 and the upper northeast 2 regions, and 3) to prepare the approach for potential development to support the establishment of the special development zones in the lower northeast 2 and the upper northeast 2 regions.

The findings are:

According to the provincial groups with the potential to be established as special development zones, they must comply with the Special Development Zone Act to support the establishment of special development zones corresponding to the potential of the area. The lower northeastern provincial group 2 is an agricultural potential area, i.e. rice and cassava. Therefore, the development approach towards the establishment of provincial groups in the special development zones must be developed to be the economic agricultural zones to develop food crops, energy crops, and economic crops. In contrast, the upper northeastern provincial

group 2 is an economic and tourism area connecting to the neighboring countries Laos-Vietnam, including southern China consisting of a train route Laos-China. However, the special economic zones of Nakhon Phanom and Mukdahan are necessary to be upgraded to increase trade, investment, and tourism under the development approach of tourism cities along the Mekong River focusing on tourism to lead the economy.

Recommendations:

1. The development of the provincial groups needs to focus on 2 strategies based on the regional development plan. It consists of the strategy 5 and 6. Strategy 5 relates to taking the opportunity from the transport networks development linking the central economic area and the Eastern Economic Corridor (EEC) to develop new cities and economic areas of the northeast region. Strategy 6 relates to developing cooperation and taking advantage of agreements with neighboring countries to strengthen the economy along the borders and the economic corridor. In addition, the approach on the urgent development is to develop the border checkpoints in Nakhon Phanom, Mukdahan, Amnat Charoen, Ubon Ratchathani, and Sisaket provinces. The infrastructure around the customs checkpoints needs to be sufficient to support integrated border management in CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) as the international standards. Furthermore, information systems in the departments and others must be connected to provide one-stop services (National Single Window). Therefore, more officers are necessary to develop facilities at potential border trade checkpoints.

2) The provincial groups must be connected to the development strategies of science, technology, research, and innovation together with universities in the region and provinces to support joint research and development investment and to carry forward to the commercial and social utilization. Moreover, the entrepreneurs need the development to become technological to connect the provincial groups and neighboring countries.

3) The development of cities and economic areas is to create economic opportunities to disseminate thoroughly.

4) The development of connectivity in transport, logistics, and telecommunications in the sub-regional cooperation framework is essential to promote provincial groups as the base of outstanding business operations, service, and investment based on the potential of the provincial groups.

Keywords: Special Development Zone, Potential, Provincial Group, Development Plan

บทที่ 1
บทนำ

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในบทนี้จะเป็นเนื้อหาเกี่ยวกับความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ กรอบแนวคิดและประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริมสนับสนุนและอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่างๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการหรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศเพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติและยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

นอกจากนี้ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่างๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

จากแนวทางการพัฒนาประเทศในปัจจุบันดังที่กล่าวเบื้องต้น ถือว่าเป็นต้นทุนสำคัญสำหรับการเชื่อมโยงกับแนวทางการพัฒนาประเทศแบบการแบ่งกลุ่มจังหวัดที่ประเทศได้ดำเนินการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่แบบกลุ่มจังหวัดเป็นการบริหารงานเชิงยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดเพื่อให้เกิดการบริหารงานแบบบูรณาการเชื่อมโยงทิศทางการพัฒนาจังหวัดในด้านต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยให้จังหวัดทำแผนพัฒนาจังหวัดให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระดับชาติและความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นในจังหวัดนั้นๆ โดยมีหัวหน้ากลุ่มจังหวัดเป็นผู้ประสานงานจัดทำแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด มีหน่วยบริหารจัดการที่เป็นระบบหรือเรียกโดยรวมว่า “สำนักบริหารยุทธศาสตร์ The Office of Strategy Management หรือ OSM” เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในเรื่องการบริหารยุทธศาสตร์เป็นการเฉพาะ มีลักษณะเป็นหน่วยงานขนาดเล็กคล่องตัว ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในการเชื่อมโยงและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในระดับต่างๆ ขององค์การไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล ในปัจจุบันประเทศไทยมีการแบ่งกลุ่มออกเป็น 18 กลุ่มจังหวัด เพื่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ในกลุ่มจังหวัดแต่ละกลุ่ม

ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการแบ่งกลุ่มจังหวัดเป็น 5 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 และ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

หากพิจารณาลักษณะพิเศษของกลุ่มจังหวัดต่างๆจะพบว่ามี 2 กลุ่มจังหวัดที่มีลักษณะพิเศษที่ต่างออกไป คือมีอาณาเขตของกลุ่มจังหวัดติดกับชายแดน ทั้ง 2 กลุ่มนี้ประกอบด้วยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร-นครพนม-มุกดาหาร) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ-ยโสธร)

จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีจังหวัดนครพนมตั้งอยู่ติดลำน้ำโขงตรงข้ามกับแขวงคำม่วน ใน สปป.ลาว รวมทั้งจังหวัดมุกดาหารตั้งอยู่ตรงข้ามกับแขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาว เช่นกัน ที่ผ่านมารัฐบาลไทยประกาศให้จังหวัดนครพนมบริเวณเขตโคกภูกระแต อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม ส่วนจังหวัดมุกดาหารบริเวณตำบลคำอาฮวน อำเภอเมืองมุกดาหารก็ถูกประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเช่นเดียวกัน ทั้งสองจังหวัดถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าการ

ลงทุนตามนโยบายของรัฐบาลกรณีการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ แต่อย่างไรก็ตามจากการศึกษาของคณะวิจัยในปี พ.ศ.2561-2562 พบว่าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของทั้งสองจังหวัดยังมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้ทราบถึงศักยภาพที่แท้จริงบนพื้นฐานศักยภาพทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่จะสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในสองจังหวัดให้สามารถเป็นพื้นที่พิเศษสำหรับการค้าขาย การลงทุนบริเวณพื้นที่ชายแดนไทย-ลาว-เวียดนาม นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ยังมีจังหวัดสกลนคร ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมทั้งอยู่ในพื้นที่เทือกเขาภูพานและมีการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยวเชียงวัฒนธรรมที่หลากหลาย มีเขตพื้นที่ชุ่มน้ำหนองหาน เชื่อมโยงกับลำน้ำสงครามไหลผ่านมายังจังหวัดนครพนมสู่ลำน้ำโขง ปัจจุบันการพัฒนาลำน้ำสงคราตลอดสายมุ่งสู่การเป็นพื้นที่อนุรักษ์

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร) มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนทั้งที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เชื่อมประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่จังหวัดมุกดาหาร และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงบนเทือกเขาภูพานและมีพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การทำเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตั้งอยู่ประมาณเส้นรุ้งที่ 16 องศา 45 ลิปดา ถึง 18 องศา 15 ลิปดาเหนือและเส้นแวงที่ 103 องศา 15 ลิปดา ถึง 104 องศา 30 ลิปดาตะวันออก ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ประมาณ 647 กิโลเมตรและติดกับแม่น้ำโขงในพื้นที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหารซึ่งเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีความยาวตามแม่น้ำโขงประมาณ 225 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 19,458.258 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 31,133,213 ไร่ โดยมีอาณาเขตทิศเหนือติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อำเภอเซกาและอำเภอบึงโขงหลงจังหวัดหนองคาย ทิศตะวันออกติดต่อกับแม่น้ำโขงตรงข้ามแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศใต้ติดต่อกับ อำเภอเลิงนกทา จังหวัดยโสธร อำเภอชานุมาน จังหวัดอำนาจเจริญและอำเภอหนองพอก อำเภอโพนทอง จังหวัดร้อยเอ็ด ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดอุดรธานี

เขตการปกครองของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงตอนบน 2 แบ่ง เป็น 3 จังหวัด 37 อำเภอ 276 ตำบล 2,499 หมู่บ้าน 1 เทศบาลนคร 2 เทศบาลเมือง 3 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 111 เทศบาลตำบล 184 องค์การบริหารส่วนตำบล นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดมีชายแดนที่ติดต่อกับ สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 246 กิโลเมตร มีจุดผ่านแดนไทย-สปป.ลาว จำนวน 8 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 4 แห่งและจุดผ่อนปรน 4 แห่ง

สำหรับโครงสร้างเศรษฐกิจของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประชากรมีรายได้เฉลี่ย โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อคนต่อปีเท่ากับ 26,261 บาท ต่ำกว่าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1,490 บาท น้อยกว่าของประเทศ 3 เท่า โดยประชาการมีรายได้สำคัญมาจากภาคเกษตรเป็นหลักอยู่ที่ 31,761 ล้านบาท มาจากแต่ละด้านต่างๆ ดังนี้

ด้านการเกษตร ประชากรมีอาชีพเกษตรกรรมร้อยละ 95 พืชเศรษฐกิจสำคัญ คือ ข้าวหอมมะลิ ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง ยาสูบ ปอ มะเขือเทศและพืชทดแทนพลังงาน

ด้านปศุสัตว์ คือ โคขุน โคนม สุกร ไก่ไข่

ด้านประมง คือ สัตว์น้ำจืด ปลาน้ำโขง ที่มีศักยภาพการผลิตสูงทั้งการเลี้ยงในกระชัง

สำหรับด้านการเกษตรจะมีบทบาทมากในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด ทั้งนี้ จากข้อมูลการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 พ.ศ. 2552 พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 12,161,414 ไร่ โดยเนื้อที่ถือครองทางการเกษตร จำนวน 5,619,924 ไร่ โดยในปี 2552 กลุ่มจังหวัดมีพื้นที่เพาะปลูกข้าวถึง 3,466,460 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 61.43 ของพื้นที่ถือครองทางการเกษตรทั้งหมด ข้าวจึงเป็นพืชที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดดังกล่าว โดยมีผลผลิตข้าวนาปี 1.624 ล้านเมตริกตันต่อปี โดยผลผลิตข้าวเป็นวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมเกษตร ได้แก่โรงสีข้าว โดยใช้ข้าวเปลือกมะลิเป็นวัตถุดิบในการผลิตในกลุ่มจังหวัดมีพื้นที่การปลูกข้าวมากและปริมาณการผลิตสูง มีจำนวนโรงงาน 1,957 โรงงาน เงินลงทุน ประมาณ 25 ล้านบาท โดยจังหวัดสกลนครมีโรงสีข้าวมากที่สุด 1,750 โรง ตามมาด้วยจังหวัดมุกดาหาร 199 โรง และจังหวัดนครพนม 8 โรง

ในส่วนภาคการท่องเที่ยวของกลุ่ม มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยรายได้จากการท่องเที่ยวมีการเติบโตจาก 5,063 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 เป็น 6,422 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2559 โดยจังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่มีรายได้มากที่สุด

สถานการณ์การค้าในกลุ่มจังหวัด มูลค่าการค้า (กิจกรรมการขายส่งและการขายปลีกการซ่อมยานยนต์และจักรยานยนต์) มีการเติบโตขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 14,348 ล้านบาท ซึ่งเติบโตมาจากปีก่อนหน้าที่มีมูลค่าอยู่ที่ประมาณ 12,984 ล้านบาท

เมื่อพิจารณาจุดแข็งของจังหวัดกลุ่มนี้พบกว่า มีศักยภาพด้านเกษตรและบริการมีแนวโน้มที่สูงที่สุด ได้แก่ การทำปศุสัตว์ รวมทั้งพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา ปาล์ม และมีแหล่งท่องเที่ยวและประเพณีทางประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมะ มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีความสามารถให้การศึกษาด้านภาษาต่างประเทศ เพื่อธุรกิจและให้ข้อเสนอแนะทางวิชาการเพื่อการพัฒนาจังหวัดในกลุ่มจังหวัดฯ มีแหล่งรวมและกระจายสินค้าไปสู่ตลาดภายในประเทศ และออกสู่ตลาดต่างประเทศ ที่สำคัญหลายแห่ง ได้แก่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ตลาดอินโดจีน จังหวัดมุกดาหาร ด่านศุลกากรนครพนม ตลาดอินโดจีนจังหวัดนครพนมซึ่งกลุ่มจังหวัดมีพรมแดนติดต่อกับสปป. ลาว ที่จังหวัดนครพนมและจังหวัด มุกดาหาร โดยมีช่องทางการค้า รวม 8 แห่ง มีที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ สามารถ

เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถผ่านเข้าไปจีนตอนใต้ได้ โดยผ่านสะพานมิตรภาพ 2 จังหวัดมุกดาหาร และสะพานมิตรภาพ 3 จังหวัดนครพนม ซึ่งสามารถขยายการค้าได้ในอนาคต

ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร-นครพนม-มุกดาหาร) แล้ว กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร จังหวัดศรีสะเกษ) เป็นอีกกลุ่มจังหวัดที่มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องและมีพื้นที่ติดชายแดนประเทศเพื่อนบ้านทั้ง สปป.ลาว และกัมพูชา โดยมีจังหวัดอุบลราชธานีเป็นศูนย์ปฏิบัติการกลุ่มจังหวัด ทั้ง 4 จังหวัดตั้งอยู่ในเขตที่ราบมีลำน้ำมูล ลำน้ำชีไหลผ่านและมีลำน้ำโขงเป็นเขตแดนกั้นกับประเทศ สปป.ลาวในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญและจังหวัดอุบลราชธานี ส่วนจังหวัดศรีสะเกษมีเทือกเขาพนมดงรักเป็นเขตแดนกั้นกับประเทศกัมพูชา

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีพื้นที่รวมกันประมาณ 31, 907 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 601 กิโลเมตร จังหวัดอุบลราชธานีมีอาณาเขตติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวระยะทาง 360 กิโลเมตรและมีอาณาเขตติดกับราชอาณาจักรกัมพูชาระยะทาง 67 กิโลเมตร จังหวัดศรีสะเกษมีอาณาเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชาระยะทาง 135 กิโลเมตร จังหวัดอำนาจเจริญมีอาณาเขตติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวระยะทาง 38 กิโลเมตร ส่วนจังหวัดยโสธรมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอำนาจเจริญจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษ

ด้านเขตการปกครองรูปแบบการบริหารเชิงยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดอีสานล่าง 2 เป็นกลุ่มจังหวัดลำดับที่ 14 มีหน่วยปกครองระดับอำเภอรวมกัน 63 อำเภอ 554 ตำบล 6,820 หมู่บ้าน มีองค์การบริหารส่วนตำบล 460 แห่ง เทศบาล 144 แห่ง โดยมีประชากรของกลุ่มจังหวัดรวม 4,242,791 คน จังหวัดที่มีประชากรมากที่สุดคือจังหวัดอุบลราชธานีจำนวน 1,857,429 คน รองลงมาคือจังหวัดศรีสะเกษจำนวน 1,468,798 คน ต่อมาจังหวัดยโสธร 540, 182 คนและจังหวัดอำนาจเจริญ 376, 382 คนตามลำดับ อย่างไรก็ตามจังหวัดอุบลราชธานีมีจำนวนประชากรมากที่สุดแต่ด้วยขนาดพื้นที่ทำให้จังหวัดอุบลราชธานีมีอัตราความหนาแน่นของประชากรน้อยกว่าจังหวัดอื่นๆ โดยจังหวัดที่มีค่าเฉลี่ยความหนาแน่นของประชากรสูงสุดคือจังหวัดศรีสะเกษ รองลงมาคือจังหวัดยโสธร

การพัฒนาด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจมีตัวชี้วัดการพัฒนากลุ่มจังหวัด 13 ตัวเปรียบเทียบกับประเทศพบว่ามีตัวชี้วัดอยู่ในเกณฑ์ดีสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ 4 ตัวชี้วัดประกอบด้วย อัตราการขยายตัวมูลค่าผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด อัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมและเหมืองแร่ อัตราการขยายตัวของสภาพแรงงานและรายได้ท่องเที่ยว การค้าขายส่วนใหญ่เป็นธุรกิจด้านการเกษตร การค้าปลีก ค้าส่งและบริการ นอกจากนี้ยังมีนำเข้าส่งออกสินค้าโดยเฉพาะสินค้าเกษตรเนื่องจากกลุ่มจังหวัดที่มีอาณาเขตติดกับประเทศเพื่อนบ้าน และที่น่าสนใจคือการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดมีการขยายตัวอย่างช้าๆ เนื่องจากความแตกต่างของขนาดเศรษฐกิจและทรัพยากร

ในกลุ่มจังหวัดนี้ มี 3 จังหวัดมีอาณาเขตติดชายแดนทำให้มีจุดผ่านแดนทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนจำนวน 9 ช่องทาง จังหวัดอุบลราชธานีมีจุดผ่านแดนถาวรประกอบด้วย ด่านพรมแดนช่องเม็กสิรินธร ด่านพรมแดนป่าแซง อำเภอนาตาลและมีจุดผ่อนปรน ดังนี้ จุดผ่อนปรนที่ว่าการอำเภอเขมราฐ จุดผ่อนปรนบ้านสองคอนอำเภอโพธิ์ไทร จุดผ่อนปรนบ้านด่านเก่า อำเภอโขงเจียม จุดผ่อนปรนช่องตาอู อำเภอบุณฑริก จุดผ่อนปรนช่องอานม้าอำเภอน้ำยืน จังหวัดศรีสะเกษมีจุดผ่านแดนถาวรด่านพรมแดนช่องสะงำอำเภอภูสิงห์ จังหวัดอำนาจเจริญมีจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุอำเภอชานุมาน

ศักยภาพด้านพืชเศรษฐกิจพืชเศรษฐกิจที่สำคัญที่มีการเพาะปลูกทำรายได้ในกลุ่มจังหวัดมากที่สุด 5 อันดับแรกได้แก่ ข้าว รองลงมาคือ มันสำปะหลัง ยางพารา ผลไม้ และอ้อย เมื่อตรวจสอบพื้นที่เพาะปลูกของข้าวนาปีของกลุ่มจังหวัดซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดเปรียบเทียบกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบว่ามีผลผลิตต่อไร่สูงกว่าระดับภาคเล็กน้อย ส่วนด้านการปศุสัตว์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีข้อมูลปศุสัตว์สำคัญในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่มีจำนวนโคและกระบือมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ

การดำเนินงานระยะที่ผ่านมากลุ่มจังหวัดได้กำหนดวิสัยทัศน์ว่า “ข้าวหอมมะลิเป็นเลิศการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนได้มาตรฐานสากล” โดยมีเป้าประสงค์สร้างมูลค่าข้าวหอมมะลิ เพิ่มช่องทางการตลาด เพิ่มมาตรฐานการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชนร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสร้างเครือข่ายกลุ่มจังหวัด เพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนด้วยระบบโลจีสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

การวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งของกลุ่มจังหวัดในการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่า การพัฒนาผลผลิตด้านการเกษตรยังไม่ได้รับรองมาตรฐาน ผลผลิตต่ำ ด้านการท่องเที่ยวด้านแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งยังไม่มีความพร้อมในการบริการนักท่องเที่ยว ด้านการค้าชายแดนขาดการพัฒนาสินค้าจากกลุ่มวิสาหกิจในกลุ่มจังหวัด ไม่มีการแปรรูปผลิตผลทางการเกษตรที่ตลาดต้องการ ประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องการค้าขายชายแดน การส่งออก ระบบโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ดีพอที่จะรองรับเอื้ออำนวยต่อการส่งออก การค้าชายแดน เชื่อมโยงการค้าภายใต้ระบบโลจีสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ

แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มจังหวัดได้วิเคราะห์ศักยภาพและโอกาสของกลุ่มจังหวัดไว้อย่างน่าสนใจว่า ด้านเศรษฐกิจเป็นพื้นที่ที่มีโอกาสขยายตัวเนื่องจากเป็นพื้นที่ชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านถึง 2 ประเทศ คือ สปป.ลาวกับกัมพูชาและสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนามได้โดยสะดวก รวมทั้งแนวทางการพัฒนาประเทศที่มุ่งสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยง ในปัจจุบันมีการสร้างความร่วมมือที่จะสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 ที่จังหวัดอุบลราชธานี รวมทั้งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจัดทำถนนเชื่อมโยงภูมิภาคโดยใช้ถนนเส้น 24 ที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่กลุ่มจังหวัด EEC ในจังหวัดภาคตะวันออกได้ นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงสนามบินจังหวัดอุบลราชธานีให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีเพื่อรองรับการเดินทางให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของศักยภาพด้านการคมนาคมของกลุ่มจังหวัดที่จะสามารถพัฒนาไปสู่เขตพัฒนาพิเศษได้

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงศักยภาพของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พบว่า ยังต้องยกระดับศักยภาพที่มีให้เห็นภาพความชัดเจนมากยิ่งขึ้นภายใต้ข้อมูลจากการวิจัยเพื่อนำสู่การสร้างแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของกลุ่มจังหวัด ดังที่ช่วงระยะที่ผ่านมารัฐบาลมีแนวทางการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี พื้นที่ 2,303 ไร่ ตั้งอยู่ ต.นากระแซง ต.ทุ่งเทิน อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี โดยจะเน้นอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ เพื่อเชื่อมโยงของระบบเศรษฐกิจจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 600 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือดานัง ประเทศเวียดนาม ประมาณ 550 กิโลเมตร ห่างจากช่องจอม ประเทศกัมพูชา ประมาณ 150 กิโลเมตร ห่างจากช่องอานม้า ประเทศกัมพูชา ประมาณ 68 กิโลเมตรและห่างจากช่องสะงำ ประเทศกัมพูชา ประมาณ 130 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษก็เป็นพื้นที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าชายแดนกับกัมพูชา จังหวัดเสียมเรียบซึ่งมีระยะทางห่างเพียง 164 กิโลเมตร มีการจัดสร้างเมืองใหม่ช่องสะงำที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่ หากแต่ในแง่การพัฒนาศักยภาพเพื่อเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษยังต้องมีการบูรณาการความร่วมมือตั้งแต่ระดับท้องถิ่นระดับจังหวัดจนถึงระดับกลุ่มจังหวัดเพื่อเชื่อมโยงการค้าขายการส่งเสริมเศรษฐกิจชายแดนที่เอื้ออำนวยระหว่างกลุ่มจังหวัด จากบริบทดังกล่าวนี้จะพบว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 เป็นพื้นที่สำคัญอีกแห่งที่มีความจำเป็นต้องวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงจะทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรมและการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

1.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

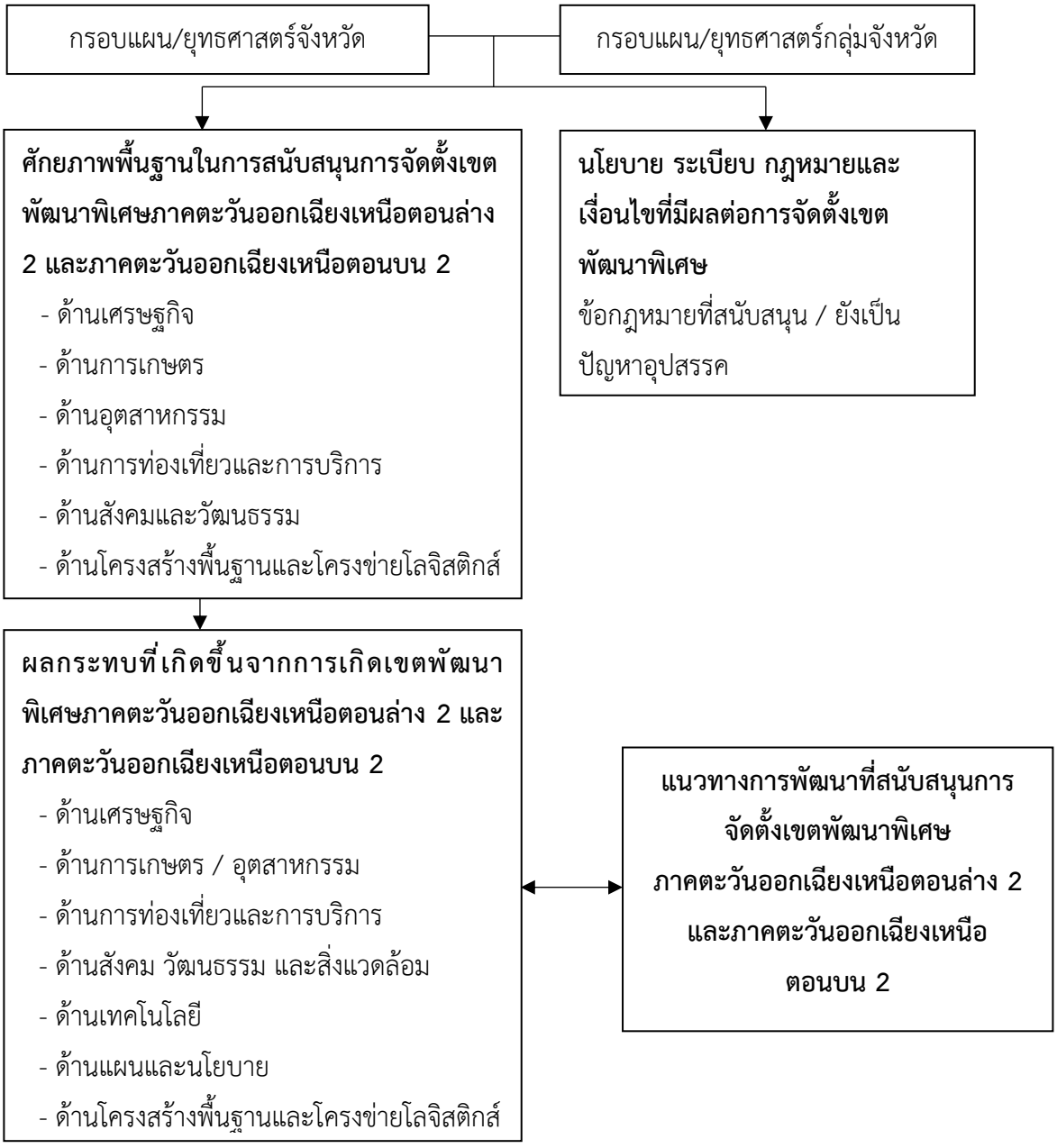
3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1) ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่ การศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร จังหวัดศรีสะเกษ) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร-นครพนม-มุกดาหาร)

2) ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

1.4 กรอบแนวคิดในการดำเนินการ



1.5 ประโยชน์ที่จะได้รับ

1) ส่งเสริมการตระหนักรู้ และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ

2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการบูรณาการ เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2 โดยคำนึงถึงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงโครงข่ายโลจิสติกส์

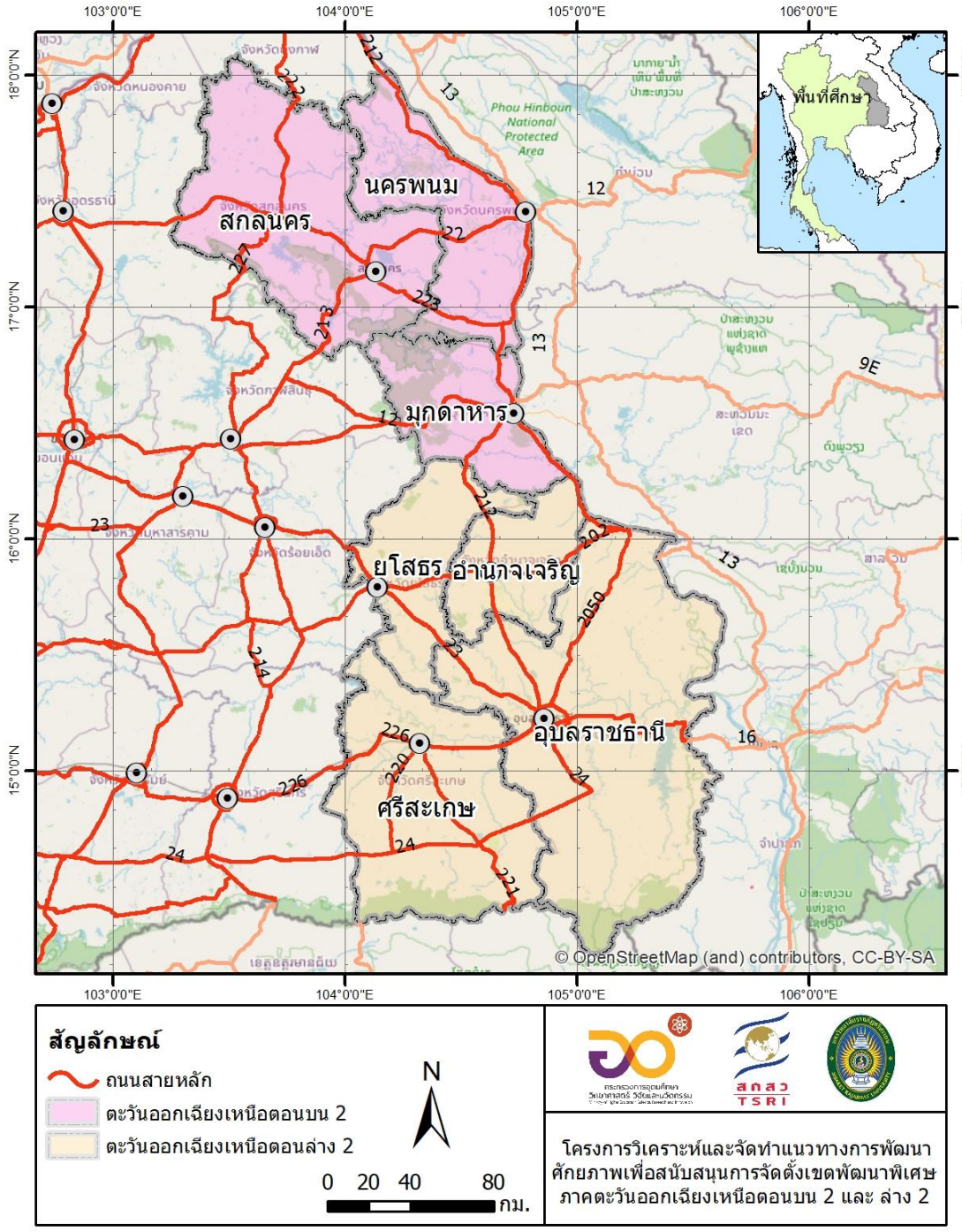
บทที่ 2
ทบทวนวรรณกรรม แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในส่วนนี้เป็นการทบทวนวรรณกรรมแนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 7 จังหวัด คือ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสกลนคร จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร จังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษ เป็น 2 กลุ่มจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกันและมีความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรมและทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวมถึงระบบโลจีสติกส์การคมนาคมทางบกตามถนนเส้น 212 เชื่อมตั้งแต่จังอุบลราชธานีไปจนถึงจังหวัดมุกดาหาร เชื่อมต่อไปยังนครพนม ถนนสาย 227 เชื่อมจากนครพนมมาสู่จังหวัดสกลนคร ถนนสาย 12 เชื่อมจังหวัดมุกดาหารไปยังจังหวัดขอนแก่น และอีกหลายสายที่เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดทั้ง 2 เข้ากับอีกหลายจังหวัดสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังภาพประกอบที่ 2.1 แผนที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2 ในพื้นที่ 7 จังหวัดนี้ มีจังหวัดที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษคือจังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร ส่วนอีก 5 จังหวัด ยังไม่ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหรือเขตพัฒนาพิเศษ หากแต่มีโครงการแผนงานยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ในแผนภาค ปรากฏในยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมือง และพื้นที่ เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค และยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ ส่วนนี้เป็นการทบทวนสถานภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและทรัยพากรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเสนอให้เห็นแผนยุทธศาสตร์ของภาคโดยรวม จากนั้นจะเสนอรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์ที่ 5 และ 6 ซึ่ง

เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2



ภาพที่ 2.1 แผนที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2

สถานภาพเศรษฐกิจสังคมและทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เมื่อทบทวนข้อมูลด้านเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากเอกสารแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2560 - 2565 (ฉบับทบทวน) ตาม มติ ก.บ.ภ. ครั้งที่ 2/2562 วันที่ 2 ธันวาคม 2562 พบว่า ระบบเศรษฐกิจของภาคมีมูลค่าขนาดเล็ก จากการศึกษาพบว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์ของภาค ณ ราคาประจำปี 2560 เท่ากับ 1,496,072 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.7 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ ซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปี 2556 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 10.6 ของประเทศ สาเหตุประการหนึ่งเกี่ยวข้องกับโครงสร้างการผลิตของภาคที่ยังคงพึ่งพิงภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นหลักแต่ยังไม่สามารถเพิ่มมูลค่าของผลผลิตได้ ส่วนในปี 2562 ข้อมูลผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ ฉบับ พ.ศ. 2562 จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แสดงผลภาพรวมผลิตภัณฑ์ภาค (GRP) ว่ามีการขยายตัวร้อยละ 0.1 ชะลอตัวลงค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับที่ขยายตัวร้อยละ 3.9 ในปี 2561 เป็นผลจากการผลิตภาคเกษตรลดลงร้อยละ 3.6 เทียบกับที่ขยายตัวร้อยละ 4.5 ในปีก่อนหน้า ส่วนการผลิตภาคนอกเกษตรขยายตัวร้อยละ 1.1 ชะลอตัวลงจากการขยายตัวร้อยละ 3.7 ในปีก่อนหน้า

ด้านเศรษฐกิจของภาคยังคงกระจุกตัวอยู่ในบางจังหวัดที่เป็นแหล่งการผลิตที่สำคัญของภาค เป็นจังหวัดขนาดใหญ่ที่มีจำนวนประชากรจำนวนมาก มีผู้ประกอบการและนักลงทุนทั้งในจังหวัดและต่างจังหวัดรวมถึงต่างประเทศเข้ามาลงทุนในจังหวัด การทบทวนข้อมูลพบว่า ในปี 2560 จังหวัดนครราชสีมามีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 18.4 ของภาค และจังหวัดขอนแก่น มีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 13.6 ของภาค ในขณะที่จังหวัดอำนาจเจริญ หนองบัวลำภู มุกดาหาร ยโสธรและบึงกาฬ มีขนาดเศรษฐกิจเล็กที่สุดของภาค แต่ละจังหวัดมีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 2.0 ของภาค

ในด้านหนึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีพื้นที่การทำการเกษตรจำนวนมาก แต่ขณะเดียวกันพื้นที่ชลประทานกลับมีน้อยกว่าทุกภาค โดยมีเพียง 7.12 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 11.2 ของพื้นที่เกษตร ซึ่งต่ำกว่าระดับประเทศที่มีพื้นที่ชลประทานต่อพื้นที่เกษตรร้อยละ 22.0 ดังนั้นจึงส่งผลให้ผลผลิตการเกษตรของภาคขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศเป็นหลัก ประกอบกับความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นส่งผลกระทบต่อการผลิตในภาคการเกษตรอย่างยิ่ง ในปี 2562 การผลิตภาคเกษตร ลดลง ร้อยละ 3.6 จากการขยายตัวร้อยละ 4.5 เมื่อปี 2561 มีสาเหตุหลักมาจากการปลูกพืชที่ลดลง เนื่องจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการผลิตจากภัยแล้งตั้งแต่ช่วงกลางปี โดยพืชหลักที่ให้ผลผลิตลดลง ได้แก่ ข้าวเปลือก อ้อย ยางพารา การปลูกพืชผัก ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และผลไม้อื่นๆ ส่วนมันสำปะหลังมีผลผลิตเพิ่มขึ้น ประกอบกับการบริการทางการเกษตรลดลง ตามการให้บริการเพาะปลูก และการเก็บเกี่ยวที่ลดลง ขณะที่การเลี้ยงปศุสัตว์เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการเลี้ยงโค กระบือ ไก่เนื้อ และ เป็ด มีผลผลิตเพิ่มขึ้น ขณะที่ผลผลิตของสุกรลดลง ส่วนการประมงมีการผลิตลดลงต่อเนื่อง

ในพื้นที่ตอนกลางของภาคมีสัดส่วนพื้นที่ชลประทานต่อพื้นที่เกษตรมากที่สุด ร้อยละ 16.7 ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ มีสัดส่วนร้อยละ 21.9 ของพื้นที่ เกษตรของจังหวัดรองลงมาพื้นที่ตอนล่างของภาคมีสัดส่วนพื้นที่ชลประทานต่อพื้นที่เกษตร ร้อยละ 11.4 ได้แก่ ยโสธรและจังหวัดนครราชสีมา มีสัดส่วนร้อยละ 17.6 และ 12.7 ของพื้นที่เกษตรของจังหวัด ตามลำดับ

โดยที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีพื้นที่การผลิตทางด้านการเกษตรจำนวนมากจึงเป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจหลักของประเทศ แต่รูปแบบการผลิตยังอาศัยน้ำฝนเป็นหลักจึงมีผลิตภาพต่ำ ผลการผลิตในปี 2560 ได้ผลิตภัณฑ์ภาคเกษตรที่มีมูลค่า 292,688 ล้านบาท พืชหลักของภาคได้แก่ ข้าว อ้อยโรงงานและมันสำปะหลัง ซึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีพื้นที่ปลูกข้าวมากที่สุดของประเทศ ส่วนใหญ่ปลูกข้าวหอมมะลิ 105 ในพื้นที่ตอนกลางและตอนล่างของภาค โดยเฉพาะพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้ครอบคลุมพื้นที่ จังหวัดยโสธร ศรีสะเกษ สุรินทร์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ดและทุ่งสัมฤทธิ์ของจังหวัดนครราชสีมา และบุรีรัมย์ อย่างไรก็ตาม ดังที่กล่าวไว้แล้วว่าผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ในภาพรวมของภาคยังต่ำกว่าระดับประเทศ นอกจากเรื่องของการขาดแคลนน้ำแล้ว ยังพบว่าเกิดจากการทำการเกษตรยังเป็นแบบดั้งเดิมขาดการประยุกต์นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการผลิตเพื่อสร้างมูลค่าจากข้าว จึงพบว่านวัตกรรมการแปรรูปข้าวของแต่ละจังหวัดในภาคยังคงมีน้อย

อีกด้านหนึ่งในกรณีการมีพื้นที่ทางการเกษตรมากที่สุดของภาค แต่ขนาดฟาร์มที่ถือครองต่อครัวเรือนเกือบต่ำสุดของประเทศ ดังข้อมูลในปี 2560 มีพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร 63.85 ล้านไร่ คิดเป็น ร้อยละ 42.8 ของประเทศ โดยพบว่าพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุดคือจังหวัดในบริเวณตอนล่างของภาค มีการพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรมากที่สุด 32.92 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 51.5 ของภาค แต่เมื่อพิจารณาขนาดฟาร์มที่ถือครองต่อครัวเรือน พบว่ามีเพียง 23.4 ไร่ต่อครัวเรือน ต่ำกว่าระดับประเทศที่มีขนาดฟาร์มถือครองต่อ ครัวเรือน 25.2 ไร่ต่อครัวเรือน และจังหวัดที่มีเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรต่อครัวเรือนมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย จังหวัดที่มีเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรต่ำสุดของภาค ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดร้อยเอ็ด โดยมีเนื้อที่ถือครอง 17.79 18.29 และ 20.10 ไร่ต่อครัวเรือน ตามลำดับ

ด้านการผลิตนอกภาคการเกษตร ในปี 2562 การผลิตนอกภาคการเกษตร ขยายตัวร้อยละ 1.1 ชะลอตัวลงจากการขยายตัวร้อยละ 3.7 ในปี 2561 สาขาการผลิตของภาคที่ชะลอลง ได้แก่ สาขาการขายส่งและการขายปลีกฯ มีขยายตัวเพียงร้อยละ 1.8 ชะลอตัวลงจากที่ขยายตัว ร้อยละ 4.2 ในปีก่อนหน้า ตามกำลังซื้อของภาคครัวเรือนเกษตรกรที่ไม่เอื้ออำนวยต่อจับจ่ายใช้สอย สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัยขยายตัวร้อยละ 3.8 ชะลอตัวลงจากร้อยละ 6.2 ในปีก่อนหน้า

นอกจากนี้ สาขาการผลิตอื่น ๆ ที่ชะลอลง ได้แก่ สาขาการบริหารราชการฯ (ร้อยละ 1.4) สาขากิจกรรมด้านสุขภาพฯ (ร้อยละ 4.7) สาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน (ร้อยละ 1.4) และสาขาศิลปะความบันเทิงและนันทนาการ (ร้อยละ 15.2) สาขาการผลิตที่ลดลง ได้แก่ สาขาอุตสาหกรรม ลดลงร้อยละ 2.5 จากที่ขยายตัว ร้อยละ 8.5 ในปีก่อนหน้า โดยเฉพาะการผลิตผลิตภัณฑ์อาหารมีมูลค่าการผลิตลดลงเช่นเดียวกันตามการลดลงของวัตถุดิบในการผลิตจากภาคเกษตร ส่วนการผลิตในส่วนผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติกตามการส่งออกยางแท่งและยางแผ่นที่ลดลงก็ส่งผลให้มูลค่าการผลิตลดลงเช่นเดียวกัน

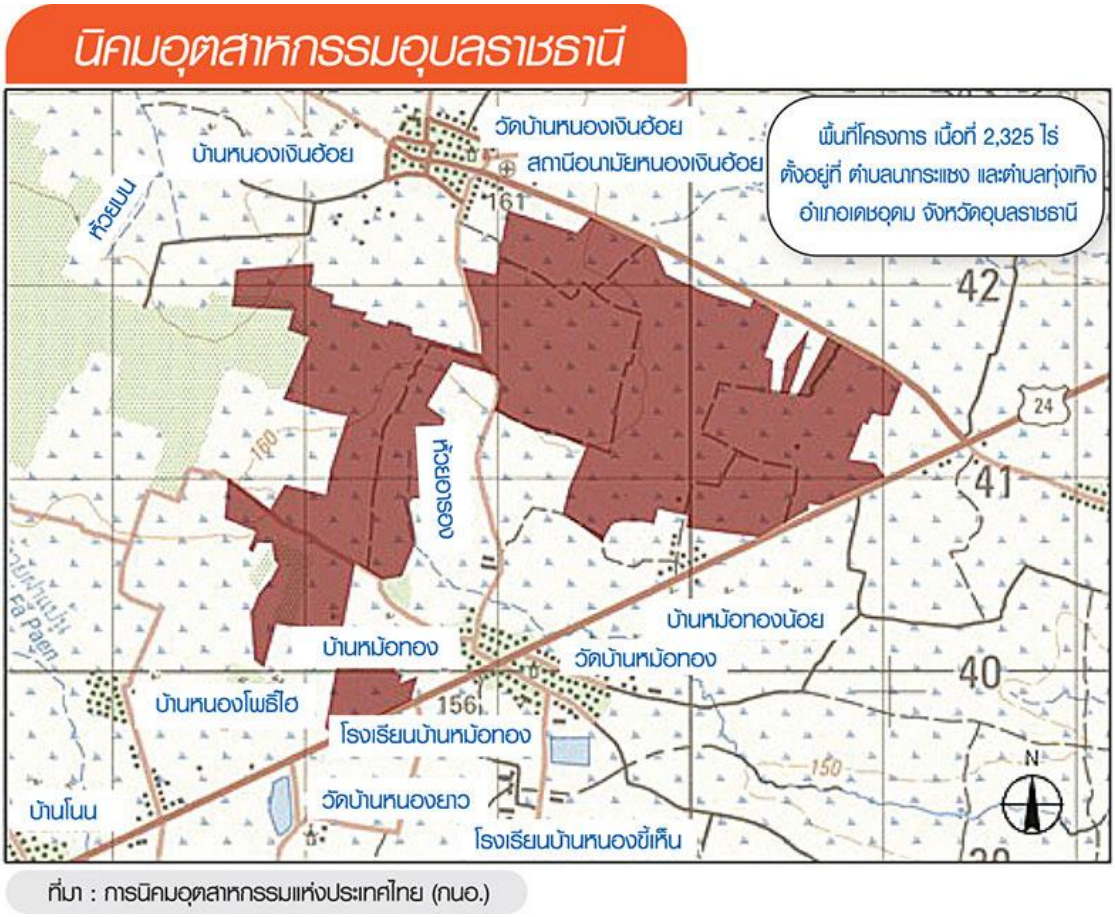
นอกจากนั้นแล้ว การผลิตเครื่องดื่มและการผลิตเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายก็ลดลงเช่นกัน รวมทั้งสาขาการศึกษาก็ลดลงร้อยละ 1.3 ต่อเนื่องจากที่ลดลงร้อยละ 4.8 ในปี 2561 ปัจจัยสำคัญมาจากการลดลงของการศึกษาภาครัฐ และสาขากิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ฯลดลงต่อเนื่องร้อยละ 1.2 จากที่ลดลงร้อยละ 0.2 ในปีก่อนหน้า สาขาการก่อสร้างลดลงร้อยละ 2.8 เทียบกับที่ขยายตัวร้อยละ 1.9 ในปีก่อนหน้า เป็นผลจากการลดลงในการก่อสร้างทั้งภาครัฐและเอกชนและสาขากิจกรรมการบริการด้านอื่น ๆ ลดลงร้อยละ 0.9 เทียบกับที่ลดลงร้อยละ 2.1 ในปีก่อนหน้า

อย่างไรก็ตาม ยังมีสาขาการผลิตที่มีการขยายตัว ได้แก่ สาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ขยายตัวร้อยละ 8.2 เร่งขึ้นจากที่ขยายตัวร้อยละ 2.8 ในปี 2561 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการขนส่งผู้โดยสารทั้งทางบกและทางน้ำและ ไปรษณีย์และการรับส่งเอกสารขยายตัวสูง สาขาไฟฟ้า ก๊าซฯ ขยายตัวร้อยละ 15.7 ตามการผลิตการส่งและการจ่ายกระแสไฟฟ้า สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ขยายตัวร้อยละ 8.5 จากร้อยละ 8.3 ในปีก่อนหน้า ตามจำนวนนักท่องเที่ยว สาขาข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร (ร้อยละ 22.4) สาขาการประปาและการจัดการของเสีย (ร้อยละ 14.4) และสาขากิจกรรมวิชาชีพฯ (ร้อยละ 13.3) ส่วนสาขากิจกรรมการบริหารและบริการ สนับสนุนอื่น ๆ ขยายตัวร้อยละ 4.3 เช่นเดียวกับปี 2561

จากการขยายตัวของการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ด้านหนึ่งในส่วนของด้านอุตสาหกรรมของภาคก็มีอัตราการขยายตัวในทิศทางที่เพิ่มขึ้น แต่มีบทบาทน้อยเมื่อเทียบกับระดับประเทศ เนื่องจากการผลิตส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปขั้นต้น สร้างมูลค่าเพิ่มต่ำโดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 6.7 ของประเทศ สำหรับโครงสร้างการผลิตอุตสาหกรรมของภาคยังอยู่ในกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ส่วนอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติกและสิ่งทอ เริ่มมีบทบาทมากขึ้นและเป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ให้กับภาคแต่ในช่วงปี 2561-2562 ก็มีอัตราการผลิตลดลงดังที่ได้เสนอไว้ในส่วนที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามสำหรับอุตสาหกรรมที่เคยเป็นฐานรายเดิมของภาคเริ่มมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อาทิ อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย จากร้อยละ 3.1 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 ของสาขาอุตสาหกรรมโดยจังหวัดที่มีสัดส่วนมากที่สุด 5 อันดับแรกของภาค ได้แก่ ขอนแก่น สุรินทร์ นครราชสีมา อุบลราชธานี ร้อยเอ็ด

ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ภายใต้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ปัจจุบันมี 2 แห่ง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี บริษัทเมืองอุตสาหกรรมอุดรธานี จำกัด ดำเนินการ และนิคมอุตสาหกรรมหนองคาย ดำเนินการโดย บริษัทนาคา คลีนเพาเวอร์ จำกัด

ส่วนที่จังหวัดอุบลราชธานีพบว่ามีการวางแผนดำเนินการจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดอุบลราชธานี พื้นที่ 2,303 ไร่ ตั้งอยู่ ต.นากระแซง ต.ทุ่งเทิน อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี โดยจะเน้นอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ เพื่อเชื่อมโยงของระบบเศรษฐกิจจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 600 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือดานัง ประเทศเวียดนาม ประมาณ 550 กิโลเมตร ห่างจากช่องจอม ประเทศกัมพูชา ประมาณ 150 กิโลเมตร ห่างจากช่องอานม้า ประเทศกัมพูชา ประมาณ 68 กิโลเมตร และห่างจากช่องสะงำ ประเทศกัมพูชา ประมาณ 130 กิโลเมตร ดังภาพประกอบที่ 2.2 เขตนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี

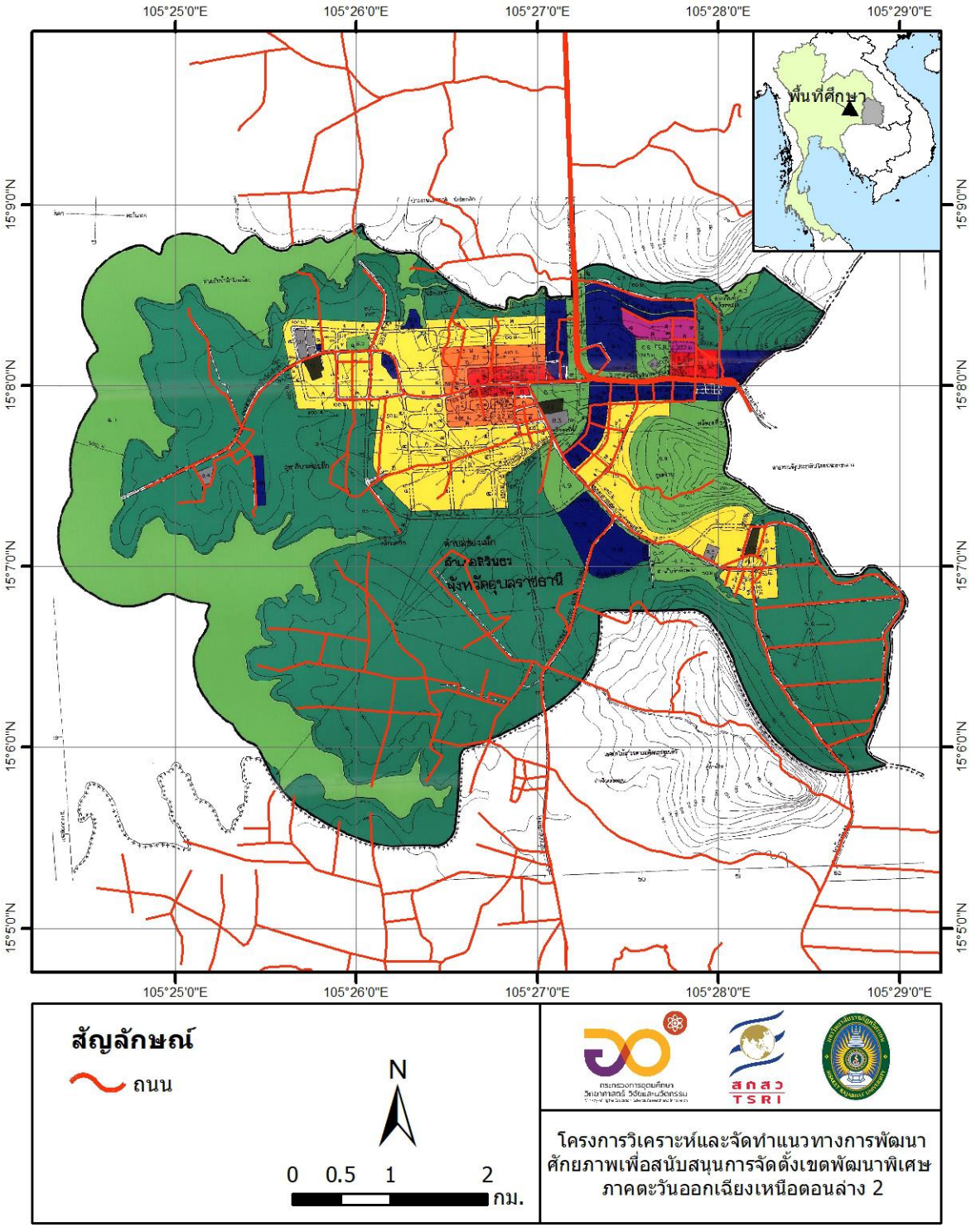


ภาพที่ 2.2 เขตนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี

ส่วนการค้าชายแดนและผ่านแดน มีการขยายตัวอย่างก้าวกระโดด และมีบทบาทสำคัญต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคมากขึ้น จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและนโยบายมุ่งลงใต้ของประเทศจีน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญคือ สาธารณะรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ดังที่ทราบกันเกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทางรถไฟใน สปป.ลาว ที่เชื่อมต่อจากจีนลงมาสู่นครหลวงเวียงจันทร์ เมืองหลวงของ สปป.ลาว ตั้งอยู่ตรงข้ามกับจังหวัดหนองคาย ขณะเดียวกันการขยายตัวการค้าการลงทุนใน สปป.ลาว ที่มีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นทั้งที่นครหลวงเวียงจันทร์ มาถึงแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต ต่างเป็นพื้นที่การค้าการลงทุนจากหลายประเทศที่มากระตุ้นการลงทุนใน สปป.ลาว และส่งผลเชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่านด่านสากลที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคาย –นครหลวงเวียงจันทร์ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต และสะพาตมิตรภาพแห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน และกำลังมีการพัฒนาแนวทางการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ-แขวงบลิคำไซ และสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 อุบลราชธานี-แขวงสาละวัน ดังภาพประกอบที่ 2.3 โครงการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 (จังหวัดอุบลราชธานี-แขวงสาละวัน สปป.ลาว)

ภาพที่ 2.3 โครงการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6
(จังหวัดอุบลราชธานี-แขวงสาละวัน สปป.ลาว)

โครงการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 (จังหวัดอุบลราชธานี-แขวงสาละวัน สปป.ลาว) เป็นโครงการใหม่จากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2555 ที่จังหวัดสุรินทร์ มีมติเห็นชอบในหลักการของกรอบข้อเสนอแผนโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงช่วงอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี กับเมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน จุดก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงตั้งอยู่ทางทิศใต้ บ้านปากแซง หมู่ 3 ตำบลพะลาน อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี กรณีจังหวัดอุบลราชธานีถือว่าเป็นศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 นอกจากมีแนวโน้มจะสร้างสะพานแล้ว ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจบริเวณด่านชายแดน ตรงบริเวณด่านช่องเม็กยังมีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมการค้า ดังภาพประกอบด่านชายแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร ก็ถือว่าเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจสำคัญเช่นเดียวกัน เพราะสามารถเชื่อมโยงไปยังแขวงจำปาสัก สปป.ลาว ได้อย่างสะดวก

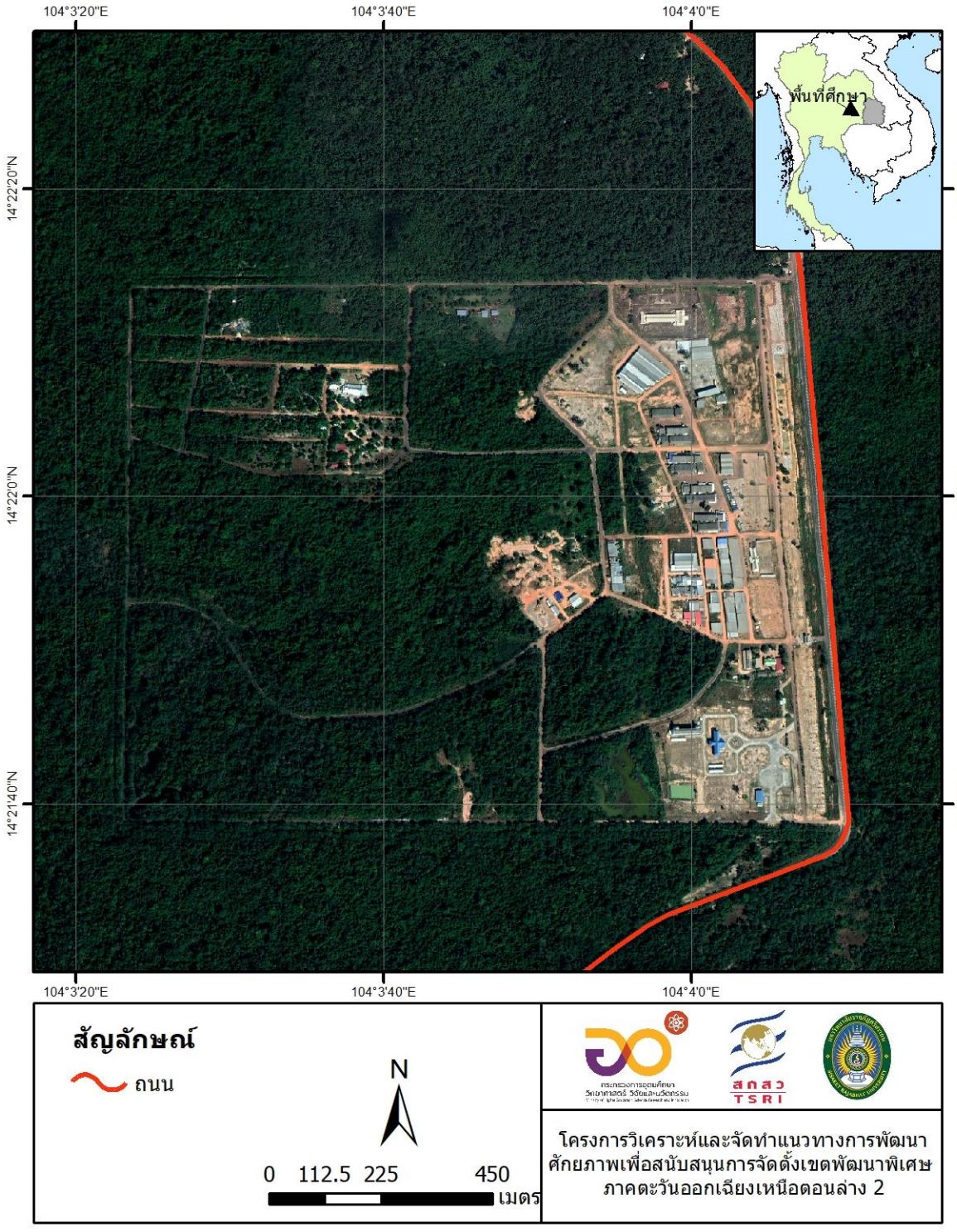


ภาพที่ 2.4 พื้นที่ด่านชายแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี

นอกจากนั้นแล้ว ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังมีจังหวัดที่มีชายแดนติดกับประเทศกัมพูชา อาทิ จังหวัดศรีสะเกษมีด่านช่องสะงำ ซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองใหม่ช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณชายแดนที่ตั้งอยู่ห่างจากชายแดนไทย-กัมพูชา ระยะทาง 5 กิโลเมตร ปัจจุบันมีหน่วยงานศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมืองและหน่วยงานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษดูแลและบริหารจัดการพื้นที่เมืองใหม่ช่องสะงำ ดังภาพประกอบที่ 2.5 เมืองใหม่ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

เมืองใหม่ช่องสะงำนี้ สามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดพระวิหาร จังหวัดอุดรมีชัยและจังหวัดจังหวัดเสียมราฐของประเทศกับพูชาได้ ซึ่งจังหวัดเสียมราฐเป็นที่ตั้งของมรดกโลกนครวัด นครธม มีระยะทางห่างจากอำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษเพียง 146 กิโลเมตร โดยกรมป่าไม้มีประกาศอนุญาตให้จังหวัดศรีสะเกษ เข้าใช้ประโยชน์ในเขตป่าที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ "ป่าฝั่งซ้ายห้วยศาลา" ท้องที่ตำบลไพรพัฒนา อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ในเนื้อที่ 966 ไร่ 2 งาน 31 ตารางวา เพื่อก่อสร้างสถานที่ราชการ ตามโครงการพัฒนาพื้นที่ช่องสะงำ มีกำหนดระยะเวลา 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2546 จนถึงวันที่ 15 พฤษภาคม 2576

ปัจจุบันสินค้าของทางจังหวัดศรีสะเกษที่ขายให้คนกัมพูชาบริเวณช่องสะงำ ได้แก่ มะพร้าวน้ำหอม กล้วย และข้าวหอมมะลิ สินค้าผ่านทางช่องสะงำ เช่น น้ำมันพืช ชาเขียวยี่ห้อต่างๆ เครื่องดื่มชูกำลัง ผลิตภัณฑ์จาก บริษัท โอลิน จำกัด บริษัท อายิโน๊ะโม๊โต๊ะ ประเทศไทย จำกัด และสินค้าพื้นถิ่น จากจังหวัดพระวิหาร จังหวัดอุดรมีชัยและจังหวัดเสียมราฐ



ภาพที่ 2.5 เมืองใหม่ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

โดยรวมของเศรษฐกิจการค้าชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซลและเบนซิน รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง และเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่ผลิตจากนอกภาคเสียส่วนใหญ่ สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ทองแดง และผลิตภัณฑ์ เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์ วิทยุ โทรทัศน์ อุปกรณ์) ผักและของปรุงแต่งจากผัก เป็นต้น เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างของมูลค่าการค้าชายแดน โดยการจำแนกตามประเทศคู่ค้าของภาค พบว่า ในปี 2561 การค้ากับ สปป.ลาว มีมูลค่าการค้า เท่ากับ 167,194.41 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 50.1 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งภาค โดยผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร หนองคายและด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี คิดเป็นร้อยละ 37.3 37.1 และ 10.6 ของมูลค่าการค้ากับ สปป.ลาว ตามลำดับ ส่วนการค้ากับจีนตอนใต้มีมูลค่าการค้า 83,467.65 ล้านบาท และเวียดนาม มีมูลค่าการค้า 77,142.90 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25.0 และ 23.1 ตามลำดับ แนวโน้มการค้าชายแดนมีความสำคัญมากขึ้น ส่วนใหญ่ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร สำหรับมูลค่าการค้ากับกัมพูชามีเพียงร้อยละ 1.8 ของมูลค่าชายแดนทั้งภาค

ด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว มีความหลากหลายทั้งการท่องเที่ยวยุคก่อนประวัติศาสตร์อารยธรรมขอมและการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว จากการศึกษาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว กรณีการศึกษาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวบริเวณลุ่มน้ำโขง 7 จังหวัด (หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญและอุบลราชธานี) 7 แขวง (แขวงเวียงจันทร์ นครหลวงเวียงจันทร์ แขวงบลิคำไซ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวันและแขวงจำปาสัก) โดยประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ (2560) พบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขงเนื่องจากลำน้ำโขงเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่แสดงให้เห็นถึงวิถีวัฒนธรรม ความเชื่อ ประเพณีวิถีชีวิตของคนไทย-ลาว-เวียดนาม-กัมพูชา ได้อย่างชัดเจน การพัฒนาการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขงบริเวณดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมต่อให้เกิดกิจกรรมการท่องเที่ยว สินค้าด้านการท่องเที่ยวที่สามารถพัฒนายักระดับให้เกิดมูลค่าสูงได้ หากแต่ปัจจุบันยังขาดการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง อาทิ การส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการ การเตรียมข้อมูลความพร้อมด้านแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อชักชวนผู้ประกอบการ นักลงทุนเข้ามาลงทุนด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว-เวียดนาม-กัมพูชา ให้มากขึ้น จากการขาดการส่งเสริมดังกล่าวจึงพบว่า รายได้จากการท่องเที่ยวของภาคต่ำกว่าร้อยละ 5 ของรายได้การท่องเที่ยวทั้งประเทศ

จากสภาพพื้นที่และการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังที่คณะวิจัยได้เสนอในส่วนที่ผ่านมาเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนภาคตะวันออกเฉียงเหนือต่ำเป็นอันดับสองของประเทศ รวมทั้งหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนภาคตะวันออกเฉียงเหนือสูงกว่าระดับประเทศ ภายใต้เงื่อนไขของจำนวนประชากรของภาคที่มีมากที่สุดของประเทศ โดยในปี 2560 มีจำนวนประชากร 21.99 ล้านคน หรือร้อยละ 33.2 ของประเทศ เพิ่มขึ้นจาก 21.70 ล้านคน รวมทั้งสัดส่วนประชากรสูงอายุก็เพิ่มมากขึ้นขึ้น โครงสร้างประชากรมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมสูงวัยมากขึ้น ประชากรที่อาศัยในเขตเมืองโดยรวมเพิ่มขึ้น ปี 2555

มีประชากรเมืองจำนวน 4.36 ล้านคน หรือร้อยละ 20.1 ของประชากรทั้งภาค เพิ่มขึ้นเป็น 4.45 ล้านคน หรือ ร้อยละ 20.2 ของประชากรทั้งภาค จากสถานการณ์ด้านรายได้ หนี้สินและจำนวนประชากรดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำเป็นต้องมีการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานให้สอดคล้องกับการพัฒนาอาชีพและรายได้เพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การทบทวนพบว่าแรงงานส่วนใหญ่มีความรู้ระดับประถมศึกษา แรงงานระดับอาชีวะมีสัดส่วนน้อยมาก ในปี 2560 มีกำลังแรงงาน 9.63 ล้านคน และส่วนใหญ่อยู่ในภาคเกษตร ซึ่งเป็นภาคแรงงานในภาคเกษตรที่ยังขาดความรู้เพื่อพัฒนายกระดับอาชีพ

กรณีการพัฒนาทักษะความรู้ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสถาบันการศึกษาทุกระดับ โดยระดับอุดมศึกษามี 53 แห่ง ครอบคลุมเกือบทุกจังหวัด แยกเป็นมหาวิทยาลัยของรัฐ 36 แห่ง เอกชน 10 แห่ง และสถาบันวิทยาลัยชุมชน 7 แห่ง ในจำนวนนี้เป็น สถาบันวิจัย 12 แห่ง ซึ่งมากที่สุดในประเทศ แต่เมื่อพิจารณาถึงผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาพบว่าอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดยผลการสอบ O-NET ชั้น ม.3 (4 วิชาหลัก) ในปีการศึกษา 2555 มีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 34.9 สาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากความพร้อมทางเชาว์ปัญญาของ เด็กวัยเรียนที่เป็นผลกระทบจากปัญหาภาวะโภชนาการของแม่และเด็กและภาวะความยากจนของครอบครัว

อย่างไรก็ตามจากข้อมูลในระดับประเทศที่เสนอว่าสัดส่วนคนจนลดลงนั้น ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกลับพบว่าในบางจังหวัดของภาคมีกลุ่มคนจนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะคนจนที่ตกสำรวจ ในปี 2563 มีการวิจัยเพื่อค้นหากลุ่มคนจนที่แท้จริงในสถานการณ์ปัจจุบันพบว่าในชุมชนชนบทและชุมชนเมืองมีกลุ่มคนจนจำนวนมากที่มีลักษณะที่ต้องให้การสงค์เคราะห์อย่างเร่งด่วน เนื่องจากพึ่งพิงตนเองไม่ได้ เป็นผู้ป่วยติดเตียง ไม่มีผู้ดูแล ขาดรายได้และเป็นผู้สูงอายุ ขณะเดียวกันก็มีคนจนกลุ่มที่ต้องพัฒนาความรู้เพื่อให้เกิดทักษะอาชีพเนื่องจากมีกำลังแรงงานแต่ขาดโอกาสในการเข้าถึงสวัสดิการของรัฐในด้านต่างๆ การศึกษายังพบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแนวโน้มคนจนจะเพิ่มขึ้นอีกเนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส Covid 19 ดังกรณีข้อมูลการศึกษาการแก้ไขปัญหาความยากจนแบบเบ็ดเสร็จแม่นยำ กรณีจังหวัดศรีสะเกษ โดย สหัสา พลนิลและคณะ (2563) พบว่าคนจนในจังหวัดศรีสะเกษมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากเกิดผลกระทบจาการแพร่ระบาดของไวรัส เนื่องจากมีจำนวนคนที่ตกงานจากการปิดกิจการเพิ่มขึ้น รวมทั้งคนที่เคยมีรายได้จาการค้าขาย จาการทำการผลิตสินค้าก็เริ่มขาดรายได้จากการทำการผลิตนั้น ส่งผลให้เกิดภาระหนี้สินจำนวนมาก หลายครอบครัวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกลายเป็นครอบครัวที่มีรายได้น้อยกว่ารายจ่าย ซึ่งหมายถึงเป็นครอบครัวยากจนนั่นเอง

ยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : พัฒนาอีสานสู่มิติใหม่ให้เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกำหนดยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนภาคให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยมีวัตถุประสงค์การขับเคลื่อน 5 ข้อคือ

1) เพื่อแก้ปัญหาปัจจัยพื้นฐานด้านน้ำและดิน ให้เอื้อต่อการประกอบอาชีพ การดำรงชีพ และการพัฒนาเศรษฐกิจของภาค

2) เพื่อดูแลช่วยเหลือคนจน ผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุ ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พึ่งพาตนเอง พึ่งพาครอบครัว และพึ่งพากันในชุมชนได้

3) เพื่อยกระดับการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มโดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม สนับสนุนให้การเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคไม่ต่ำกว่าระดับประเทศ

4) เพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าของระบบเศรษฐกิจภาคเข้ากับระบบเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

5) เพื่อพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และมีบทบาทสนับสนุนประเทศเป็นศูนย์กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

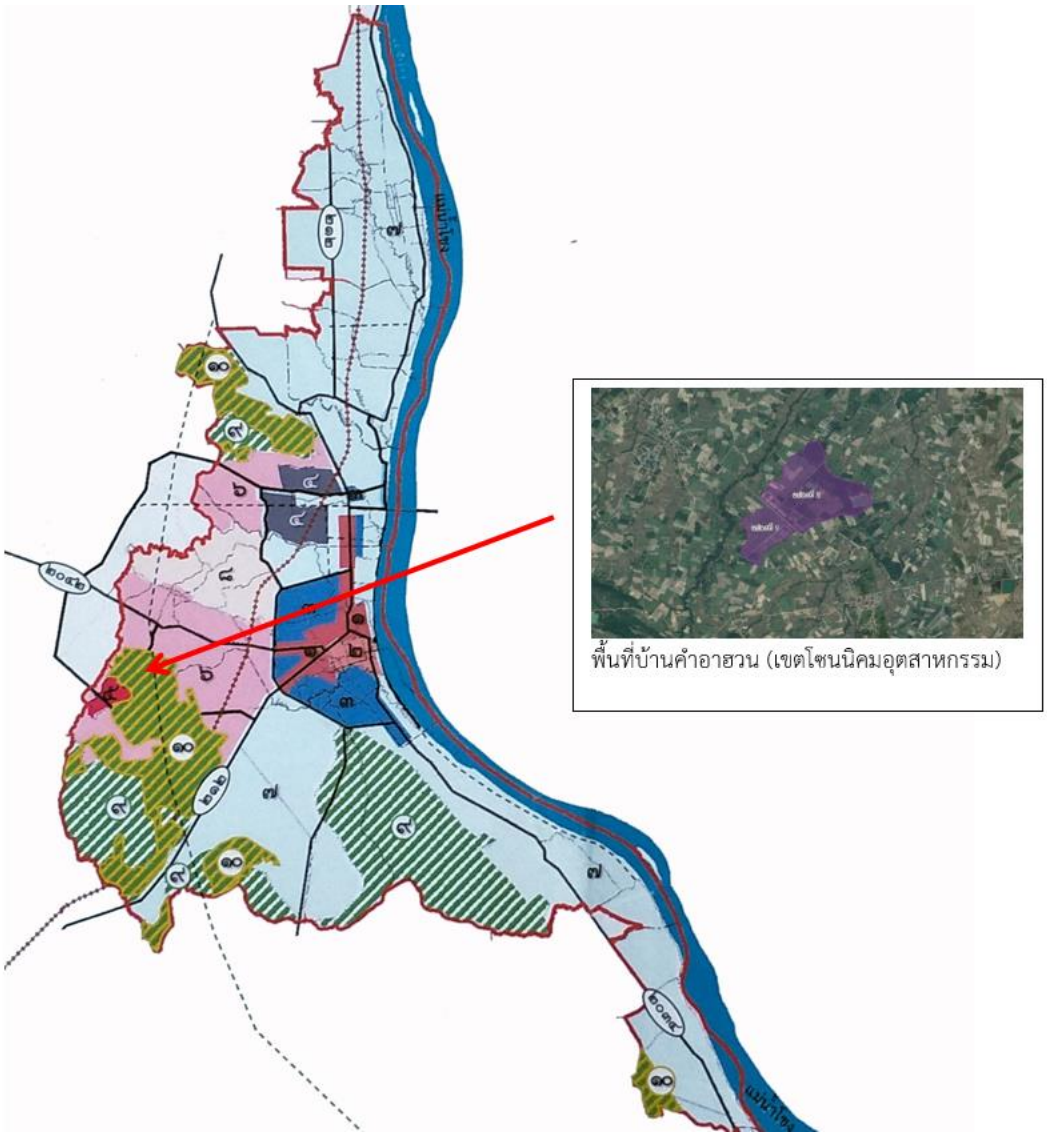
การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เกิดขึ้นภายใต้การวิเคราะห์ศักยภาพและโอกาสของภาคไว้ว่าพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เชื่อมโยงไปยัง สปป.ลาว เวียดนามตอนเหนือ และต่อเนื่องไปยังจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของโลกและยังเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของประเทศ โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับโครงข่ายหลักของประเทศและเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูงและการพัฒนาสนามบินในภาค

ปัจจุบันมีการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การขับเคลื่อนเชื่อมโยงตามเส้นทาง East-West Economic Corridor หรือ EWEC คือ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือเรียกอีกอย่างว่า R9 (เส้นทางหมายเลข 9) เป็นเส้นทางในการขนส่งที่จะเปลี่ยนไปหลังจากที่เปิด AEC (Asian Economics Community) โดยจะเป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือในทะเลฝั่งขวาไปยังฝั่งซ้าย นั่นคือประเทศเวียดนาม-ไทย และพม่าตามลำดับ ซึ่งมีระยะทางโดยรวม 1,300 กิโลเมตรโดยแบ่งระยะทางได้เป็นประเทศไทย 950 กิโลเมตร ลาว 250 กิโลเมตร เวียดนาม 84 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นจะอยู่ที่เมืองดานังเป็นเมืองท่าของประเทศเวียดนาม ผ่านไปยังเมืองเว้และเข้ามายังแขวงสะหวันนะเขตในประเทศลาว ผ่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงเข้าประเทศไทยที่จังหวัดมุกดาหารจนไปสุดที่อำเภอแม่สอดในจังหวัดตาก ต่อจากนั้นจึงเข้าไปยังพม่าถึงอ่าวเมาะตะมะ เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้มุ่งหน้าสู่อินเดีย ดังภาพประกอบที่ 2.6 การเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

ภาพที่ 2.6 การเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

นอกจากนี้ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเอง ยังมีการพัฒนาเมืองหลักของภาคและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนในอนาคต ทั้งการพัฒนาขอนแก่นสมาร์ทซิตี้ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย-นครพนม-มุกดาหาร มีการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศ เช่น อุตสาหกรรมระบบรางในจังหวัดขอนแก่นและนครราชสีมา อุตสาหกรรมการบินในจังหวัดนครพนม จังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดขอนแก่น เป็นต้น

ด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในกลุ่ม GMS (จีนตอนใต้ ไทย พม่า ลาว เวียดนามและกัมพูชา) กรณีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและมุกดาหาร โดยประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ (2562) ได้เสนอข้อมูลบริบทเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนในพื้นที่ 2 จังหวัดดังกล่าวเชื่อมโยงกับ สปป.ลาวในเขตแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งทั้ง 2 แขวงของ สปป.ลาว ได้มีการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะในแขวงสะหวันเขต มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงภาคการค้าการลงทุนตามเส้นทาง เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ดังภาพประกอบที่ 2.7 แผนที่แสดงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจมุกดาหาร



ภาพที่ 2.7 แผนที่แสดงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจมุกดาหาร

ปัจจุบันพื้นที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทยและแขวงคำม่วน แขวงสะหวันเขต สปป.ลาว ได้กลายเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่สำคัญพื้นที่หนึ่งในภูมิภาคนี้ เนื่องจากความโดดเด่นของไทยและ สปป.ลาว ในอาณาบริเวณนี้ คือ มีแม่น้ำโขงเป็นสายน้ำหลักในการดำเนินชีวิต มีความหลากหลายทั้งวิถีวัฒนธรรม วิถีการค้า การขนส่งสินค้า ซึ่งที่ผ่านมามีความร่วมมือพัฒนาข้อตกลงระหว่างประเทศมาอย่างต่อเนื่อง อาทิ ข้อตกลงว่าด้วยกรอบความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-ลาว ตามยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (ACMECS) จากปี พ.ศ.2546 เป็นต้นมา มุ่งให้เกิดความร่วมมือทั้งด้านการค้า การลงทุน ความร่วมมือด้านการพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรม ความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ พัฒนาการท่องเที่ยว รวมถึงความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบคมนาคม (กรมกิจการชายแดน.2558)

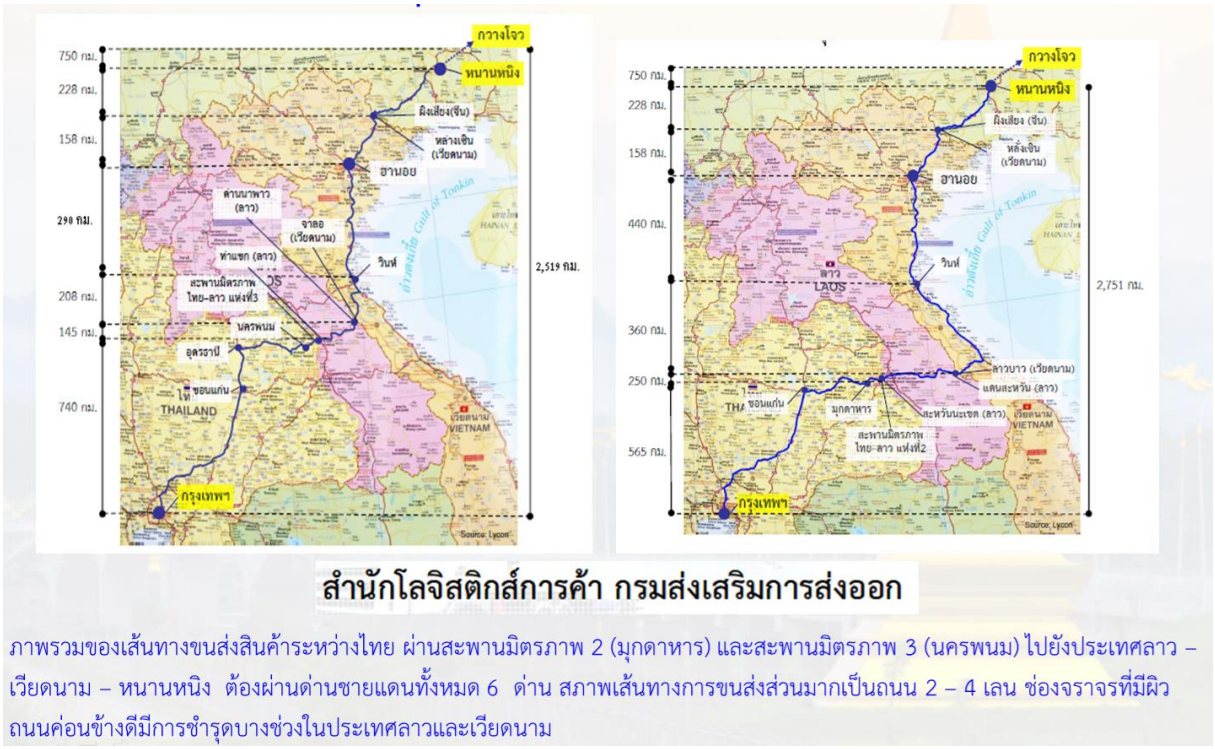
กรอบความร่วมมือระหว่างไทย-ลาว ดำเนินไปภายใต้บริบทการพัฒนาของทั้งสองประเทศที่มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงไทย-ลาว-เวียดนามไปจนถึงจีนตอนใต้ ส่งผลให้เกิดการเดินทางของผู้คน สินค้าและการบริการต่างๆ ระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนามและจีน ตามถนนสายสำคัญ คือ เส้นทาง R9 R12 และ R8 ในทางเศรษฐกิจพื้นที่จังหวัดนครพนม-มุกดาหาร- คำม่วน-สะหวันนะเขต ด้านหนึ่งก็เป็นประตูเข้า-ออกให้กับประเทศต่างๆ เข้ามาใช้ประโยชน์เพื่อทำธุรกิจขนส่งสินค้า ค้าขายเครื่องอุปโภคบริโภค การบริการที่พักโรงแรม ร้านอาหาร ซึ่งเป็นจุดแข็งที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือของกลุ่มประเทศอินโดจีน ในการผนึกกำลังร่วมกันเป็นภูมิภาคเพื่อจะได้มีอำนาจต่อรองในหลายๆด้านกับประเทศมหาอำนาจนอกกลุ่ม ในเบื้องต้นได้มีการผนึกความแข็งแกร่งในกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนามและไทย (CLMV) ที่มีประชากรรวมกันกว่า 200 ล้านคนให้เป็นหนึ่งเดียว โดยมีข้อตกลงร่วมเพื่อให้เกิดการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกันและเกิดการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและระบบโลจิสติก์ต่างๆเข้าด้วยกัน อาทิ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (ACMECS) สามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle) กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง(Greater Mekong Subregion : GMS) และความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มน้ำโขง (ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation : AMBDC) เป็นต้น การศึกษาของประจวบและคณะ (2561) พบว่านโยบายการเชื่อมต่อระบบขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ ที่เอื้ออำนวยให้การเดินทางสะดวกขึ้น มีผลกับการพัฒนาระบบโลจีสติกส์ขนส่งของจังหวัดนครพนมและมุกดาหาร กล่าวคือในระดับภูมิภาค นโยบายการเชื่อมต่อระหว่างจีน เวียดนาม ลาว กัมพูชาและไทย มีผลให้แต่ละประเทศต่างพัฒนาโครงสร้างการคมนาคมไว้รองรับการเชื่อมโยงเพื่อการค้าขายและการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม ดังกรณีตัวอย่าง นโยบาย One Belt, One Road ของจีนที่ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงจีนกับอีก 64 ประเทศทั่วโลก รวมทั้งไทยเข้าไว้ด้วยกัน ภายใต้การเชื่อมโยงทั้งทางบกและทางทะเล โดยไทยถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีจุดภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ตรงกึ่งกลางของอาเซียน ครอบคลุมถึง 7 ประเทศในอาเซียนที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ทางถนน ไทยจึงถูกวางให้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อที่สำคัญ และมีข้อเสนอว่าไทยจะมีความได้เปรียบอย่างมาก เนื่องจากเส้นทางในระเบียงเศรษฐกิจ เช่น East-West และ North-South Economic Corridor ก็ล้วนแล้วแต่จะต้องผ่านไทยด้วยกันทั้งนั้น

ด้วยเหตุนี้เองจึงมีการนำเสนออย่างกว้างขวางว่าไทยเปรียบเสมือน “ประตูสู่อาเซียนของจีน” ในขณะที่ไทยเองก็ถือได้ว่าเป็นโอกาสที่ดีในการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวผ่านนโยบายดังกล่าวของจีน เนื่องจากจีนเป็นตลาดที่ใหญ่และมีกำลังซื้อสูง โดยสถิติการค้าจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (ระหว่างเดือน ม.ค.-พ.ค.60) พบว่ามูลค่าการค้าระหว่างไทยกับจีนอยู่ในลำดับที่ 1 มีมูลค่าการค้าระหว่างกันเป็นสูงถึง 28,884 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และมีอัตราการขยายตัวถึง 13.55% และในปี 2561 นี้รัฐบาลกำลังเตรียมการที่จะรองรับนักลงทุนชาวจีนและเกาหลี รวมถึงนักลงทุนชาวญี่ปุ่นที่เริ่มหันมาให้ความสำคัญกับการลงทุนในประเทศไทยมากยิ่งขึ้น (สำนักโลจีสติกส์การค้า.2561)

จากข้อมูลดังที่กล่าวเบื้องต้น ด้านหนึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศที่มุ่งให้เกิดการพัฒนาเมืองสำคัญๆในประเทศพร้อมพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไว้ในส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ มุ่งกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยมีแนวทางการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่ม เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยการส่งเสริมรักษาอัตลักษณ์ของเมือง พัฒนาระบบขนส่งและรักษาสิ่งแวดล้อม ส่วนยุทธศาสตร์ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา มีวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์ของทำเลที่ตั้งของไทยที่เป็นจุดเชื่อมโยงตามระเบียงเศรษฐกิจ มีเป้าหมายผลักดันให้เกิดระบบโลจีสติกส์ เพื่อความสะดวกและลดต้นทุนการขนส่ง ภายใต้ข้อตกลงการข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ปี 2560-2564:190)

เมื่อพิจารณาถึงการเกิดขึ้นของเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของทั้งจังหวัดนครพนมและมุกดาหาร ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศ ที่มุ่งให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจระดับเมือง ที่สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังประดับประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ดังภาพประกอบที่ 2.8 และ 2.9 ซึ่งเมื่อศึกษาถึงการดำเนินงานของประเทศมุ่งให้เกิดการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจจากภาคตะวันออกและภาคกลางผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือมุ่งสู่ลาว-เวียดนามและจีน (สำนักงานเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม.2561)

นอกจากนี้แล้วการพัฒนาโครงสร้างการคมนาคม กำลังเป็นทิศทางการพัฒนาที่สำคัญเร่งด่วนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังการเกิดขึ้นของนโยบายการพัฒนาเส้นทางรถไฟในภาค ดังภาพประกอบที่ 2.10 แนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่บ้านไผ่-นครพนม นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2561 มีแนวทางการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงสายการบินทั้งสาม ซึ่งถือว่าเป็นทิศทางการพัฒนาประเทศที่สำคัญต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย แม้จะยังไม่เห็นเป็นรูปธรรมชัดเจน แต่แนวทางดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงทิศทางการพัฒนาประเทศ ที่ต้องการเชื่อมโยงการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศเข้าด้วยกัน ส่วนในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างก็มีแนวโน้มจะมีการปรับปรุงเส้นทางรถไฟเช่นเดียวกัน ดังภาพ 2.10 เส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือนครราชสีมา-อุบลราชธานี

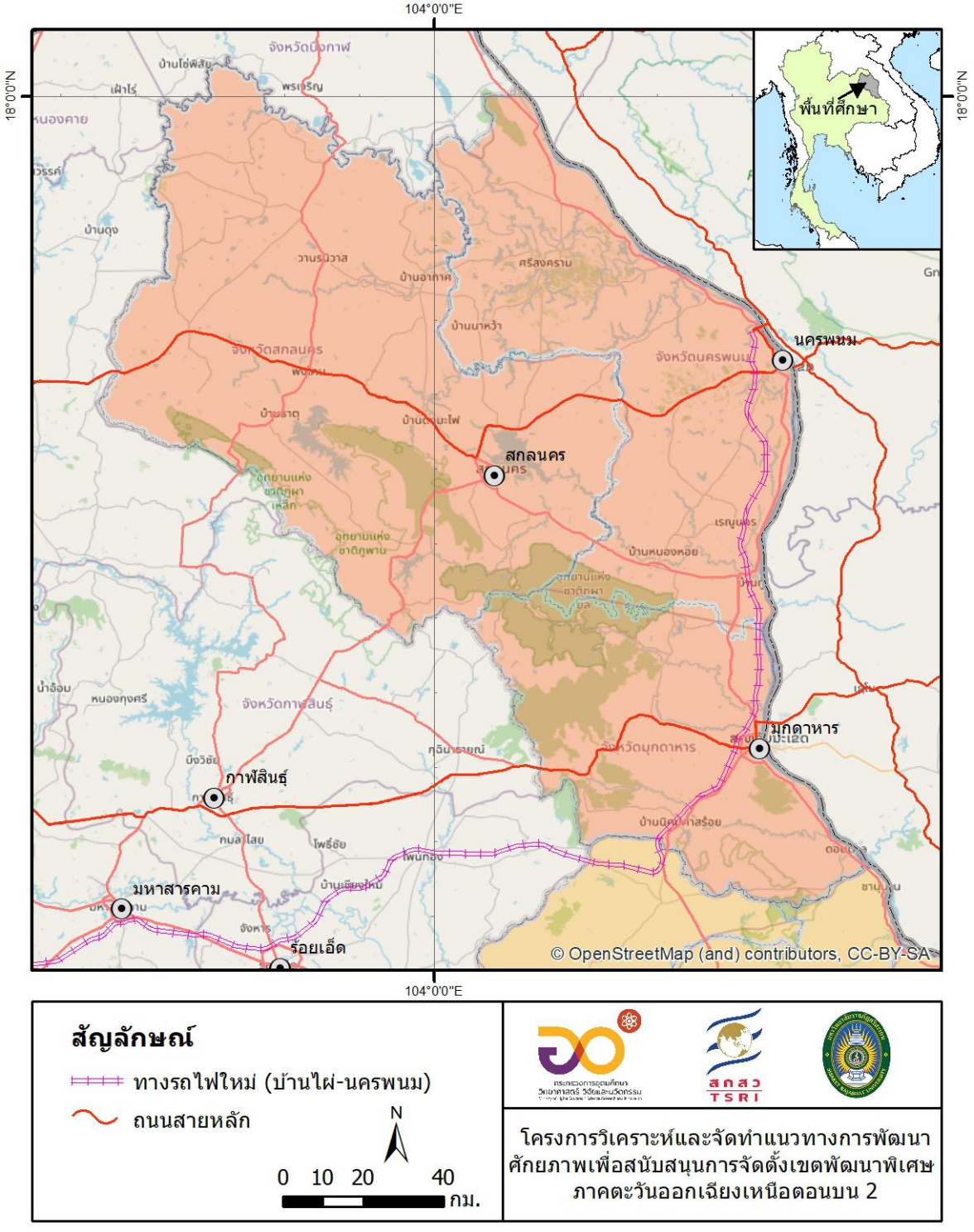


ภาพรวมของเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างไทย ผ่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร) และสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) ไปยังประเทศลาว – เวียดนาม – หนานหนิง ต้องผ่านด่านชายแดนทั้งหมด 6 ด่าน สภาพเส้นทางการขนส่งส่วนมากเป็นถนน 2 – 4 เลน ช่องจราจรที่มีผิวถนนค่อนข้างดีมีการชำรุดบางช่วงในประเทศลาวและเวียดนาม

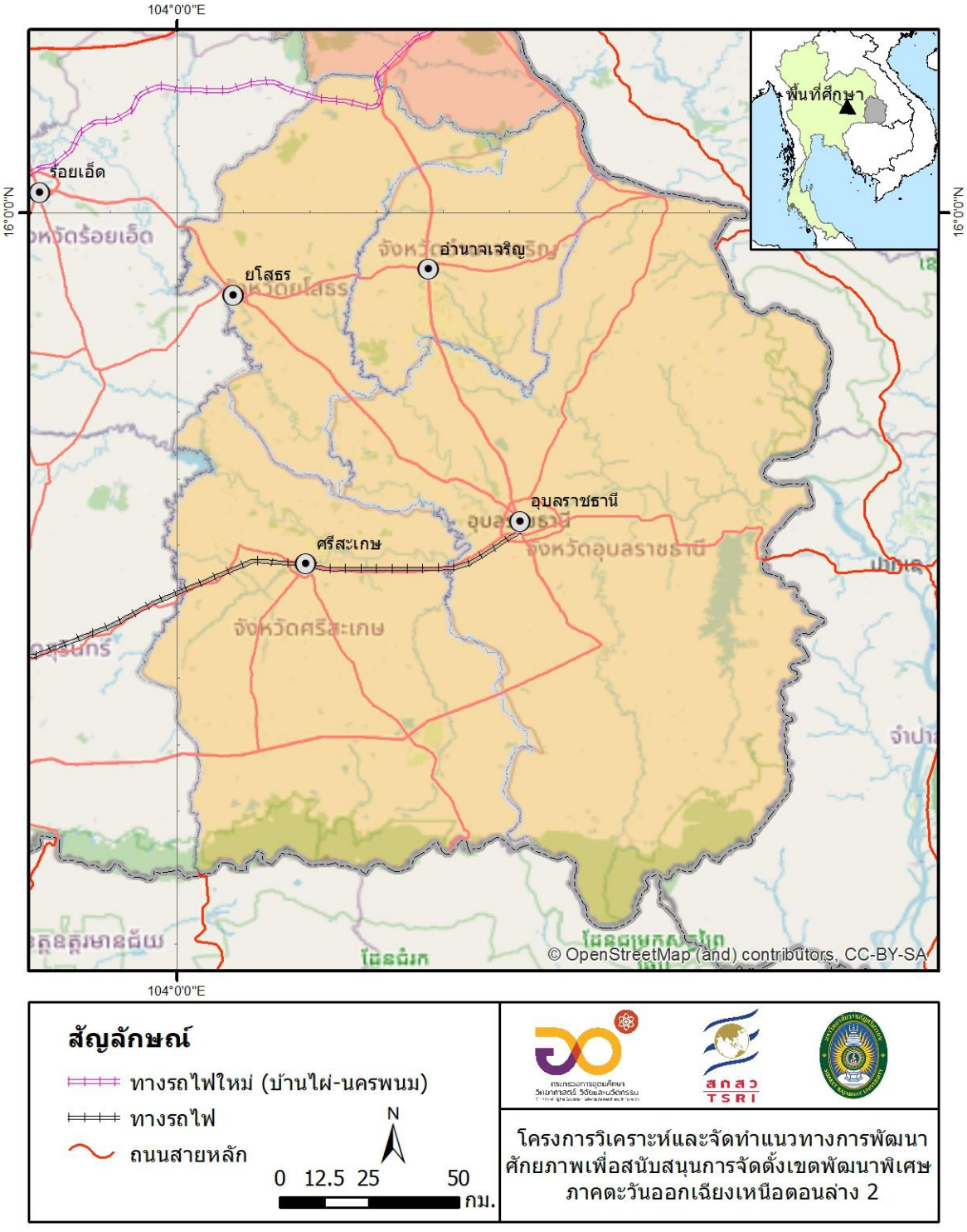
ภาพที่ 2.8 ภาพรวมเส้นทางการขนส่งทางบกนครพนม-มุกดาหาร เชื่อมโยงลาว-เวียดนาม-จีน

ภาพที่ 2.9 เส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างจีน-ไทย

(ที่มา:สถาบันภาษามหาวิทยาลัยนครพนม.2561)



ภาพที่ 2.10 แนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่บ้านไผ่-นครพนม



ภาพที่ 2.11 เส้นทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือนครราชสีมา-อุบลราชธานี

ส่วนศักยภาพพื้นที่ภาคด้านการเกษตร มีการวิเคราะห์ว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นแหล่งเกษตรกรรมสำคัญของประเทศ มีผลผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวหอมมะลิในพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้เขตจังหวัดร้อยเอ็ด มหาสารคาม ยโสธร สุรินทร์และศรีสะเกษ รวมถึงพื้นที่ทุ่งสัมฤทธิ์ (นครราชสีมาและบุรีรัมย์) ส่วนอ้อยและมันสำปะหลังกระจายอยู่ทุกพื้นที่ของภาค นอกจากนี้ยังมีโคเนื้อโพนยางคำ (สกลนคร) โคเนื้อหนองสูง (มุกดาหาร) โคเนื้อแบรงกัส (นครพนม) โคเนื้อโคราชวากิว (นครราชสีมา) รวมทั้งมีไม้ดอกไม้ประดับเมืองหนาว (เลย) สมุนไพรขมิ้นชันและไพล (สกลนคร) สินค้าและบริการ ที่ผลิตในภาคเป็นผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นที่มีอัตลักษณ์เฉพาะคุณภาพสูง อาทิ ผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อม คราม ผ้าขาวม้า เป็นต้น (อุดรธานี หนองบัวล้าภู บึงกาฬ สกลนคร)

ด้านการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน มีเมืองชายแดนที่สำคัญคือ เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ เป็นจุดส่งออก สินค้าที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน)

ด้านทรัพยากรท่องเที่ยวมีความหลากหลาย ทั้งการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขง การท่องเที่ยวยุคก่อนประวัติศาสตร์ซากดึกดำบรรพ์ไดโนเสาร์และแหล่งโบราณคดีบ้านเชียง การท่องเที่ยวอารยธรรม ขอมและอีสานใต้ ประเพณีและวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและธรรมชาติ และการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

ในการพัฒนาภาคมีสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัย เป็นฐานทางวิชาการในการสนับสนุนการพัฒนาภาค อาทิ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ด้านสาธารณสุข ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมชีวภาพ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีด้านวิศวกรรมศาสตร์และอุตสาหกรรมชีวภาพ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีและมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ด้านอุตสาหกรรมชีวภาพ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสานวิทยาเขตขอนแก่น ด้านระบบราง มหาวิทยาลัยนครพนม ด้านการบิน และมหาวิทยาลัยราชภัฏ ด้านการพัฒนาชุมชน เป็นต้น

รวมทั้งความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ของเครือข่ายอุทยานวิทยาศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยมหาสารคามและมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ล้วนเป็นสถาบันการศึกษาที่มีความพร้อมในการสนับสนุนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้นในทุกด้าน

ด้านโอกาสของภาค มีการวิเคราะห์ว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศสู่ภาค อาทิ โครงข่ายรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ดังที่คณะวิจัยเสนอไว้ในส่วนที่ผ่านมาซึ่งจะทำให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ ในภาค รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้านมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง มีความต้องการสินค้าและ บริการมากขึ้น ล้วนเป็นโอกาสในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งในปัจจุบันและอนาคต

อย่างไรก็ตาม ดังที่คณะวิจัยได้เสนอไว้ในส่วนที่ผ่านมา ภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังมีปัญหาและประเด็นท้าทาย อาทิ เศรษฐกิจของภาคมีขนาดเล็ก มีอัตราการขยายตัวต่ำกว่าระดับประเทศ จึงมีแนวโน้มเกิดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ระหว่างภาคและประเทศมากขึ้น ภาคการผลิตหลักด้านเกษตรยังเป็นแบบดั้งเดิมพึ่งพาธรรมชาติ ทำให้มี

ผลิตภาพต่ำ และมีการใช้สารเคมีสูง อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรขั้นต้น มูลค่าเพิ่มต่ำประกอบกับการลงทุน ใหม่ๆ มีน้อย จึงมีแหล่งสร้างงานน้อย การค้าชายแดน สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ผลิตจากนอกภาค ไม่สร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับภาคและทรัพยากรการท่องเที่ยวหลากหลาย แต่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เป็นที่รู้จัก อยู่ในพื้นที่ห่างไกล ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก

ในปี 2562 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้กำหนดกรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือไว้โดยแบ่งลักษณะสำคัญของภาค ดังภาพประกอบที่ 2.12 และวางแนวทางการพัฒนาภาคไว้หลายแนวทางดังนี้

1) พื้นที่พัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นที่มีอัตลักษณ์เฉพาะคุณภาพสูง

-พัฒนาศูนย์กลางแฟชั่นผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อมคราม (อุดรธานี หนองบัวลำภู บึงกาฬ สกลนคร)

-ส่งเสริมการเลี้ยงโคเนื้อคุณภาพสูง (สกลนคร มุกดาหาร นครพนม) โดยสนับสนุน การปรับปรุงพันธุ์ ส่งเสริมการปลูกแปลงหญ้าและปรับปรุงคุณภาพอาหารสัตว์ พัฒนา เทคโนโลยีการเลี้ยงและทักษะเกษตรกร

-ส่งเสริมการปลูกพืชผัก ไม้ดอกไม้ประดับเมืองหนาวและสมุนไพร (เลย อุดรธานี สกลนคร นครพนม) โดยจัดท้าฐานข้อมูลพื้นที่ปลูกพืชสมุนไพรเพื่อการบริหารจัดการ ส่งเสริมการปลูกและแปรรูปพืชสมุนไพรสำคัญ

2) พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพและอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง

-พัฒนาข้าวหอมมะลิ ทุ่งกุลาร้องไห้ ทุ่งสัมฤทธิ์ ให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ โดยปรับกระบวนการผลิตให้อยู่ภายใต้มาตรฐานเกษตรปลอดภัย

-พัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปเนื้อคุณภาพสูง (นครราชสีมา) โดยการจัดระบบมาตรฐาน โรงฆ่าสัตว์ให้ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (GMP) และเพิ่มช่องทางการจ้าหน่ายและขยายตลาด ไปสู่อาเซียน

-พัฒนาฐานอุตสาหกรรมชีวภาพ (ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี) โดยพัฒนาต่อยอดการผลิตจากวัตถุดิบทางการเกษตรไปสู่ผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง เช่น ชีวเภสัชภัณฑ์ อาหารและอาหารสัตว์ในอนาคต โปรตีนทางเลือก ผลิตภัณฑ์อินทรีย์ พลาสติกชีวภาพ สารสกัดจากพืชมูลค่าสูง เอนไซม์หรืออาหารเสริมสุขภาพจากจุลินทรีย์ เป็นต้น ส่งเสริมการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมชีวภาพ โดยเน้นอุตสาหกรรมสีเขียวและการใช้วัตถุดิบในพื้นที่

-พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยว ในพื้นที่ 7 จังหวัดริมแม่น้ำโขง เป็นฐานเชื่อมโยงการท่องเที่ยวชุมชนและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศตามแนวแม่น้ำโขง และภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเป็นฐานการท่องเที่ยวอารยธรรมขอมและอีสานใต้การท่องเที่ยว ชุมชนช้าง จังหวัดสุรินทร์ การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจังหวัดบุรีรัมย์ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและ ธรรมชาติระดับโลก จังหวัดนครราชสีมา

3) พื้นที่ฐานอุตสาหกรรมอนาคต ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีความได้เปรียบเชิงที่ตั้ง สามารถพัฒนาเป็นฐานอุตสาหกรรมอนาคตได้

-พัฒนาอุตสาหกรรมการบิน (นครพนม ร้อยเอ็ด ขอนแก่น) โดยเพิ่มขีดความสามารถของวิทยาลัยการบินนครพนมให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบิน นครพนมและสนามบินร้อยเอ็ด เพื่อการบินพาณิชย์และการฝึกบิน พัฒนาขอนแก่นเป็นศูนย์ ซ่อมอากาศยาน พัฒนาบุคลากรด้านเทคนิคและซ่อมบำรุงให้มีความเชี่ยวชาญ

- พัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง (ขอนแก่น นครราชสีมา) โดยพัฒนาและยกระดับความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนระบบรางที่ได้มาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ภาพที่ 2.12 กรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จากการทบทวนข้อมูลการพัฒนาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือดังที่คณะวิจัยได้แสดงไว้ในหลายส่วนที่ผ่านมา ซึ่งเป็นฐานข้อมูลเบื้องต้นที่สำคัญกับการวิจัยครั้งนี้เพื่อให้เข้าใจสถานภาพการพัฒนาด้านต่างๆ จุดอ่อนจุดแข็ง ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาภาค

ในส่วนนี้เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ คือ การทบทวนเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในภาคโดยพิจารณาจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือฉบับทบทวนปี 2560-2565 การศึกษาพบว่า ในแผนยุทธศาสตร์ของภาคมีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและแนวทางการพัฒนาอยู่ 2 ยุทธศาสตร์ 8 แนวทาง ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค

แนวทางการพัฒนา

1) เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อาทิ แผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ช่วงจิระ-อุบลราชธานี และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ ช่วงระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ด้านตะวันออก

2) เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งภายในภาคให้เป็นระบบที่สมบูรณ์ อาทิ การพัฒนารถไฟสายใหม่ (บ้านไผ่-นครพนม) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานให้สามารถรองรับปริมาณ ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น (อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด นครราชสีมา ขอนแก่น เลย และสกลนคร) และขยายถนน 4 ช่องจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

3) พัฒนาเมืองขอนแก่นให้เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยจัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญ เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เขตนวัตกรรม พื้นที่อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและพื้นที่เปิดโล่ง เป็นต้น พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค เร่งรัดพัฒนา ระบบขนส่งรางเบาเมืองขอนแก่น พร้อมทั้งส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น

4) พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ อาทิ เมืองขอนแก่น เมืองนครราชสีมาและเมืองอุบลราชธานี โดยพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบเมืองกระชับ ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานทั้งการทำงาน การอยู่อาศัยและการนันทนาการล้อมรอบสถานีขนส่งและพัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองชายแดนที่มีศักยภาพ รวมทั้งบริเวณใกล้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ นครพนม หนองคาย มุกดาหาร ให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ

5) พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม โดยพัฒนาและยกระดับความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและระบบรางที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล พัฒนากำลังแรงงานและนวัตกรรมเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในจังหวัดนครพนม ร้อยเอ็ดและขอนแก่น อุตสาหกรรมระบบรางในจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมาและพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมาและอุดรธานี

ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ

แนวทางการพัฒนา

1) พัฒนาด่านชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอ สนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ให้ได้มาตรฐานสากล เร่งเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่างหน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการ ณ จุดเดียว (National Single Window) เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนที่มีศักยภาพ

2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน โดยเร่งก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) พัฒนาเส้นทางใหม่เชื่อมโยงบึงกาฬ-อุดรธานี และรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีน ให้มีความสะดวก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

3) พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหาร นครพนมและหนองคาย เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุนและสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน พร้อมทั้งเร่งรัดการดำเนินงานโครงการและมาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการ CIQ ที่ได้มาตรฐานสากล

สรุป

จากการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยในส่วนของการยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือในหลายส่วนที่เกี่ยวข้องจนมาถึงส่วนของการกำหนดยุทธศาสตร์ที่ 5 และที่ 6 ดังที่คณะวิจัยได้เสนอ จะพบว่าในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคยังขาดประเด็นสำคัญหลายประการดังนี้

1) ยังขาดการนำศักยภาพของจังหวัดอื่นๆในกลุ่มจังหวัดมาเชื่อมโยงกับจังหวัดที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์อาทิ ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ยังขาดการเชื่อมโยงกับศักยภาพของจังหวัดสกลนครที่มีเข้ากับจังหวัดที่ถูกกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ รวมทั้งในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ยังขาดการวางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับอีก 3 จังหวัดคือ จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธรและจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งจากการทบทวนศักยภาพของภาคพบว่าทุกจังหวัดมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาภาคและหลายจังหวัดมีศักยภาพที่จะสามารถเพิ่มมูลค่าให้กับภาคได้

2) กรณีการพัฒนาให้เป็นพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหรือเขตพัฒนาพิเศษในภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังขาดการพัฒนาในพื้นที่อีสานใต้ (กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2) โดยเฉพาะกรณีจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษที่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านคือสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศกัมพูชา

ข้อสังเกตที่น่าสนใจในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือเขตพัฒนาพิเศษของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ การไม่ได้เขียนคำสำคัญในยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนลงในแผนเหมือนดังภาคอื่น อาทิ ในภาคเหนือมีการกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ว่า ใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค กรณีภาคเหนือที่เขียนไว้นี้อย่างน้อยมีคำสำคัญเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะนำสู่การวางแผนทางการพัฒนาที่ชัดเจนแม่นยำขึ้น รวมทั้งในภาคตะวันออกก็มีการกำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจ พิเศษที่มีความทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน

เพื่อให้เกิดความชัดเจนเพิ่มมากขึ้น ในลำดับต่อไปคณะวิจัยจะทบทวนเนื้อหาเกี่ยวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 โดยในส่วนแรกจะทบทวนแผนฯ12 จากนั้นจะทบทวนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมชาติ ฉบับที่ 12

โครงการวิจัยเรื่อง วิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 คณะผู้วิจัยได้มีการทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 โดยสรุปสาระสำคัญในประเด็นการพัฒนาหลักและยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 รายละเอียดมีดังนี้

1. ประเด็นการพัฒนาหลักที่สำคัญในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

ด้วยประเทศไทยได้มุ่งเน้นการขยายการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบโครงข่าย มากขึ้นและมีการเพิ่มการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา โดยมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาให้สอดรับการเปลี่ยนแปลงของประเทศในด้านโครงสร้างประชากรที่เข้าสู่สังคมสูงวัย จำนวนประชากรวัยแรงงานลดลง ด้านเศรษฐกิจที่มีการแข่งขันสูงในตลาดโลกที่สูงขึ้น ด้านสังคม คือ โอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐและการมีส่วนร่วมกิจกรรมทางสังคมและปัญหาความยากจนยังกระจุกตัวหน้าแน่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีความเสื่อมโทรม การใช้ประโยชน์และการเข้าถึงทรัพยากรธรรมชาติของประชาชนในกลุ่มต่างๆ ในขณะที่ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติที่ส่งผลกระทบเศรษฐกิจและสังคมไทย ดังนั้นจากภายใต้เงื่อนไขและสภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนาต่างๆ ดังนี้

1.1 การพัฒนานวัตกรรมและการนำมาใช้ขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกมิติเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศ โดยมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนา เพื่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ที่เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในเรื่องกระบวนการผลิตและรูปแบบผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ และนวัตกรรมสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์

1.2 การส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยสนับสนุนการพัฒนาในกลุ่มผู้ประกอบการ เกษตรกรรายย่อย วิสาหกิจชุมชน และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา และสนับสนุนการดำเนินงานอย่างเป็นเครือข่ายระหว่างสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และชุมชน รวมทั้งการปรับกลไกระบบวิจัยและพัฒนาของประเทศทั้งระบบ

1.3 การเตรียมความพร้อมด้านกำลังคนและการเสริมสร้างศักยภาพของประชากรในทุกช่วงวัย มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพทุนมนุษย์ของประเทศให้เหมาะสมตามช่วงวัย การพัฒนาทักษะที่สอดคล้องกับความต้องการในตลาดแรงงานและทักษะที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตในศตวรรษที่ 21 ของคนในแต่ละช่วงวัยและการเตรียมความพร้อมของกำลังคนด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่จะเปลี่ยนแปลงโลกในอนาคต ตลอดจนการยกระดับคุณภาพการศึกษาและการสร้างเสริมสุขภาพ

1.4 การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำ ให้ความสำคัญกับการจัดบริการภาครัฐที่มีคุณภาพทั้งในด้านการศึกษา สาธารณสุข การสร้างอาชีพ ให้กับผู้ด้อยโอกาสและผู้ที่อาศัยในพื้นที่ห่างไกล สตรี และผู้สูงอายุ รวมถึงการส่งเสริมการประกอบอาชีพของผู้ประกอบการระดับชุมชน โดยมุ่งบรรลุเป้าหมายสำคัญในการยกระดับรายได้ประชากรกลุ่มร้อยละ 40 ที่มีรายได้ต่ำสุด

1.5 การปรับโครงสร้างการผลิตและการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจในแต่ละช่วงของห่วงโซ่อุปทาน โดยการยกระดับห่วงโซ่มูลค่าด้วยการใช้เทคโนโลยีวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างนวัตกรรมการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของตลาด รวมถึงการสร้างผู้ประกอบการให้มีทักษะการทำธุรกิจที่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและขับเคลื่อนเศรษฐกิจเข้าสู่การเป็นประเทศรายได้สูงในอนาคต

1.6 การปรับระบบการผลิตการเกษตรให้สอดคล้องกับพันธกรณีในด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและศักยภาพของพื้นที่ เน้นการสร้างองค์ความรู้ทางวิชาการเกษตร วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแบบมีส่วนร่วมที่เชื่อมโยงกับฐานทรัพยากรชีวภาพ การพัฒนาระบบเกษตรกรรมยั่งยืนและส่งเสริมการรวมกลุ่มทางการเกษตรเป็นประกอบการในลักษณะห้างหุ้นส่วนและบริษัท

1.7 การเพิ่มศักยภาพฐานการผลิตและบริการเดิมที่มีศักยภาพในปัจจุบันให้ต่อยอดไปสู่ฐานการผลิตและบริการที่ใช้เทคโนโลยีที่เข้มข้นและมีนวัตกรรมมากขึ้น ควบคู่กับการวางรากฐานเพื่อสร้างและพัฒนาภาคการผลิตและบริการสำหรับอนาคต ทั้งในด้านการเตรียมศักยภาพคน และโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนสร้างกลไกและเครือข่ายความร่วมมือของธุรกิจในลักษณะคลัสเตอร์ (Cluster)

1.8 การส่งเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจกระแสใหม่ อาทิ เศรษฐกิจดิจิทัล เศรษฐกิจฐานชีวภาพ เศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม และการพัฒนาวิสาหกิจตั้งใหม่ (Start Up) และวิสาหกิจเพื่อสังคม รวมถึงการสร้างสังคมผู้ประกอบการเพื่อต่อยอดฐานการผลิตและบริการ

1.9 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เติบโตและสนับสนุนภาคการผลิต เน้นการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ และศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกมิติและครบวงจร ทั้งการผลิตและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

1.10 การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิต เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจขยายฐานเศรษฐกิจให้กว้างขึ้น ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงานของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ลุ่มแม่น้ำอิระวดี เจ้าพระยา แม่โขง เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย และชายแดนไทย – มาเลเซีย และภูมิภาคอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนโลจิสติกส์

1.11 การพัฒนาวิสาหกิจขนาดย่อย ขนาดเล็กและขนาดกลาง วิสาหกิจชุมชน และวิสาหกิจเพื่อสังคม เพื่อขยายฐานการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากให้มีความครอบคลุมมากขึ้น เป็นการสร้าง โอกาสทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มต่างๆในสังคม โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาและส่งเสริมสังคม ผู้ประกอบการเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการที่ผลิตได้และขายเป็น

1.12 การสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อม เน้นการรักษาและฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชน เร่งแก้ไขปัญหาวิกฤติสิ่งแวดล้อม เพื่อลดมลพิษที่เกิดจากการผลิตและการบริโภค พัฒนาระบบบริหารจัดการที่โปร่งใสเป็นธรรม เร่งเตรียมความพร้อมในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงด้านภัยพิบัติทางธรรมชาติ

1.13 การฟื้นฟูพื้นฐานด้านความมั่นคงที่เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ให้ความสำคัญกับการอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างสันติของผู้มีความเห็นต่างทางความคิดและอุดมการณ์บนพื้นฐานของการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข และการเตรียมการรับมือกับอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งจะส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในระยะ 20 ปีข้างหน้า

1.14 การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและการสร้างธรรมาภิบาลในสังคมไทย ส่งเสริมการบริหารภาครัฐที่โปร่งใส มีประสิทธิภาพ ตรวจสอบได้ โดยประชาชนมีส่วนร่วม มีการกระจายอำนาจระหว่างส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น

1.15 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม เน้นให้เกิดการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็น

ระบบ โดยมีโครงข่ายที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ มีระบบบริหารจัดการและกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐาน และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพไปทำธุรกิจในต่างประเทศ

1.16 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยเน้นการสร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิม การพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพที่รองรับการขยายตัวภาคอุตสาหกรรมและการบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

1.17 การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เข้มข้นและส่งผลต่อการพัฒนาอย่างเต็มที่ เชื่อมโยงด้านกฎระเบียบในแต่ละจุดพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ผลักดันการลดการใช้มาตรการที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งส่งเสริมบทบาทที่สร้างสรรค์ของไทยในกรอบความร่วมมือต่างๆ ในเวทีโลก และสนับสนุนการขับเคลื่อน การพัฒนาภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

1.18 การส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาผู้ประกอบการ ให้สามารถพัฒนาธุรกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม พัฒนาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ และการสนับสนุนการดำเนินงานของสภาธุรกิจภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ รวมทั้งสนับสนุนแหล่งเงินทุนและแหล่งข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับฐานการผลิตในต่างประเทศ

1.19 การปรับปรุงภาคการเงินของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและให้สามารถแข่งขันได้เร่งปรับปรุงกฎระเบียบในการกำกับดูแลภาคการเงินเพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันและการให้บริการต่อผู้บริโภคและภาคธุรกิจเอกชนอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม ในขณะเดียวกันสนับสนุนการนำเทคโนโลยีทางการเงินมาใช้อย่างเข้มข้น พัฒนาเครื่องมือทางการเงินเพื่อระดมทุนมาใช้สนับสนุนการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ ตลอดจนขยายการเข้าถึงบริการทางการเงินอย่างทั่วถึงในต้นทุนที่เหมาะสม

1.20 การปฏิรูปด้านการคลังและงบประมาณ ประกอบด้วย การขยายฐานภาษี การปรับระบบการจัดทำคำของบประมาณ การจัดสรรงบประมาณ การจัดทำงบประมาณบูรณาการทั้งเชิงประเด็นพัฒนาและเชิงพื้นที่ การติดตามและประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณ และกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียม และลดความซ้ำซ้อนของสิทธิประโยชน์ด้านสวัสดิการสังคม รวมทั้งสร้างความยั่งยืนทางการคลังของระบบการคุ้มครองทางสังคม ได้แก่ การปรับปรุง ระบบการออมเพื่อการเกษียณอายุ และการปรับปรุงระบบประกันสุขภาพ เพื่อลดภาระการพึ่งพารายได้จาก รัฐบาล

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีทั้งหมด 10 ยุทธศาสตร์ โดยมี 6 ยุทธศาสตร์ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีและอีก 4 ยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยสนับสนุน ซึ่งแต่ละยุทธศาสตร์มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

2.1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1)) ปรับเปลี่ยนค่านิยมคนไทยให้มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย จิตสาธารณะ และพฤติกรรมที่พึงประสงค์ 2) พัฒนาศักยภาพคนให้มีทักษะ ความรู้ และความสามารถในการดำรงชีวิตอย่างมีคุณค่า 3) ยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีวิต

2.2 ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) เพิ่มโอกาสให้กับกลุ่มเป้าหมายประชากรร้อยละ 40 ที่มีรายได้ต่ำสุด 2) กระจายการให้บริการภาครัฐทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และสวัสดิการที่มีคุณภาพ 3) เสริมสร้างศักยภาพชุมชน พัฒนาเศรษฐกิจชุมชน และการสร้างความเข้มแข็งการเงินฐานราก

2.3 ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) บริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวมทั้งการคลังและการเงิน 2) เสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ

2.4 ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) รักษาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สร้างสมดุลของการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์ 2) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ 3) แก้ไขปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2.5 ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) รักษาความมั่นคงภายใน 2) เสริมสร้างศักยภาพการป้องกันประเทศ 3) ส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศด้านความมั่นคง

2.6 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) ปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงาน บทบาท ภารกิจและคุณภาพบุคลากรภาครัฐ 2) ปรับปรุงกระบวนการงบประมาณและสร้างกลไกในการติดตามตรวจสอบการเงินการคลังภาครัฐ 3) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล

2.7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ 2) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล 3) จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน

2.8 ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) เร่งส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม 2) พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี

2.9 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง 2) พัฒนาเมือง 3) พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

2.10 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค 2) พัฒนาและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการ และการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค 3) ส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ

2.1.2 ภาพรวมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ตามแนวทางพัฒนาในแผน 12

ดังที่ได้เสนอไว้ในส่วนที่ผ่านมา ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ 2 แห่ง คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในนครพนมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ทั้ง 2 แห่งได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศตามแผน 12 คือ 1) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค 2) พัฒนาและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการ ประกอบธุรกิจ การบริการ และการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค 3) ส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ ในส่วนต่อไปคณะวิจัยจะทบทวนบริบทการดำเนินงานของเขตพัฒนาเศรษฐกิจทั้ง 2 แห่ง ดังนี้

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม

จากการศึกษาบริบทของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม โดยประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ (2561) พบว่า จังหวัดนครพนมมีการประชาสัมพันธ์ จุดแข็งของเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมว่าเป็นช่องทางการค้า ผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ เนื่องจากมีสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) เชื่อมเส้นทาง R8 และ R12 ไปยังประเทศลาว-เวียดนาม นอกจากนี้จังหวัดยังมีช่องทางขนส่งทางอากาศคือมีท่าอากาศยานนครพนม ซึ่งเป็นท่าอากาศยานศุลกากรสามารถขนส่งสินค้าได้ นครพนมได้เสนอจุดแข็งด้านการท่องเที่ยวว่ามีทิวทัศน์บริเวณริมแม่น้ำโขงที่สวยงามเหมาะแก่การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและที่อยู่อาศัยของนักลงทุนไทยและต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพ เช่น ข้าว ยางพารา มันสำปะหลัง สับปะรด และในอนาคตรัฐบาลมีนโยบายก่อสร้างทางรถไฟมายังสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) เส้นทาง : บ้านไผ่ – นครพนม จะทำให้เศรษฐกิจที่นครพนมมีการขยายตัวมากขึ้น

จากจุดแข็งดังกล่าวจังหวัดนครพนมวางจุดการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ 3 ด้านคือ 1.เป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ 2.เมืองผลิตอาหารปลอดภัยอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรและศูนย์ธุรกิจการค้าส่ง ตลาดกลางการค้าการเกษตร 3.เมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังมีการประชาสัมพันธ์สิทธิและประโยชน์ด้านการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม สำหรับกิจการเป้าหมายให้นักลงทุนรับทราบ อาทิ

- การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี

- ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการลงทุน 50% 5 ปี
- ได้รับอนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า ค่าประปา 2 เท่าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว 10 ปี
- ได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ร้อยละ 25 ของเงินลงทุน
- ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งของ 5 ปี
- ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
- อนุญาตให้ใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือ
- สิทธิประโยชน์อื่น เช่น การครอบครองที่ดินการนำเข้าแรงงานต่างด้าวหรือผู้เชี่ยวชาญที่ไร้ฝีมือ

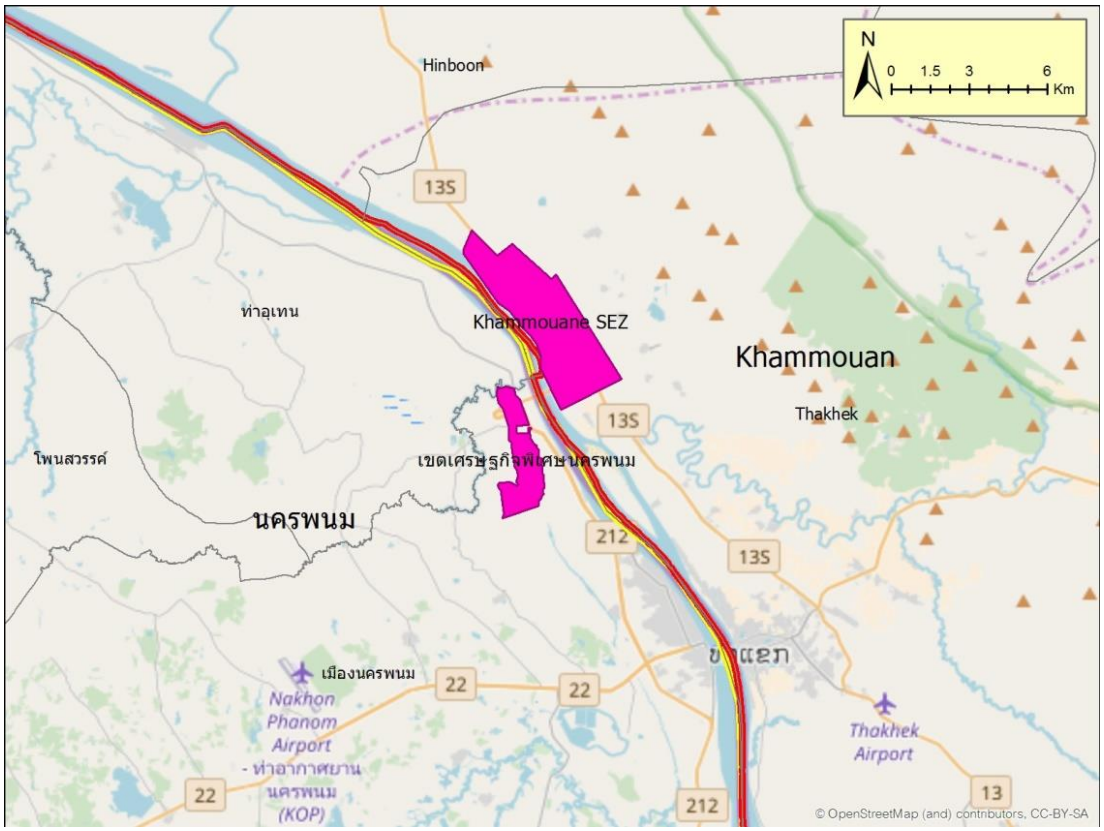
ในปี 2561 จังหวัดนครพนมมีความคืบหน้าสำคัญ คือ การประกาศสรรหาผู้ลงทุน เมื่อวันที่ 9 มกราคม - 9 กุมภาพันธ์ 2561 และต่อมาในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2561 มีการลงพื้นที่โคกภูกระแต (1,363 ไร่) ที่ทางจังหวัดได้เตรียมไว้ให้กับนักลงทุนเพื่อชี้แจงการลงทุน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนมและที่ปรึกษาด้านพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ พร้อมหัวหน้าส่วนราชการฯ ร่วมการประชุมชี้แจงการลงทุน พร้อมบรรยายความก้าวหน้าของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม และให้ข้อมูลด้านอื่นๆที่ทำเกิดผลประโยชน์มากที่สุด ให้แก่นักลงทุนที่ซื้อเอกสารการลงทุน ทั้งหมด 10 ราย โดยรายชื่อรายชื่อผู้สนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมดังภาพประกอบ รายชื่อผู้สนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษโคกภูกระแต

ตารางที่ 2.1 รายชื่อผู้สนใจลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษโคกภูกระแต

ที่	ผู้ลงทุน	ประกอบกิจการ
๑	บริษัท พันปี กรุ๊ป (ไทย ลาว กัมพูชา) จำกัด	กิจการปลูกพืชพลังงานทดแทน
๒	บริษัท ไทคอน โลจิสติกส์ พาร์ค จำกัด	กิจการขาย/ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์และบริการ
๓	บริษัท คิว เอเชีย เอ็นเนอร์จี จำกัด	กิจการรับซื้อ/จำหน่ายเชื้อเพลิงประเภทไม้ ถ่านหิน ฯ
๔	บริษัท สามัคคีที่ดินและเคหะ จำกัด	กิจการรับเหมาก่อสร้าง
๕	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล พาร์ท ดิสตรีบิวเตอร์ จำกัด	กิจการจำหน่ายอะไหล่/บริการเปลี่ยนเครื่องเรือน
๖	กิจการร่วมค้า วีดู-เอ็มไอดี	
๗	บริษัท ทริปเปิล มิลเลี่ยน คอนส์ จำกัด	กิจการก่อสร้างอาคารที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย
๘	บริษัท สมาร์ท สวีท จำกัด	
๙	บริษัท นำสมัยนครพนม จำกัด	กิจการก่อสร้างอาคารที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย
๑๐	บริษัท จตุรมาส จำกัด	กิจการรับเหมาก่อสร้าง

(ที่มา:**สรุปความก้าวหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม**

ข้อมูล ณ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561 โดย สำนักงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม)



ภาพที่ 2.13 แผนที่โคกภูกระแต เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม
(ที่มา : ประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ.2561)

จังหวัดนครพนมกำหนดให้ “โคกภูกระแต” เป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 74/2559 กำหนดให้ที่ดินในท้องที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จำนวน 2 แปลง ประมาณ 1,408 ไร่ ตกเป็นที่ราชพัสดุ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 ได้มีมติเห็นชอบให้เอกชนเช่าที่ดินแปลงดังกล่าวได้ จากนั้นคณะอนุกรรมการด้านการจัดหาที่ดินและบริหารจัดการ ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 ก็ได้มีมติเห็นชอบให้กันที่ดินราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม แปลงที่ 1 บางส่วนในบริเวณที่ติดกับที่พักสงฆ์สามัคคีอุปถัมภ์ออก พื้นที่ประมาณ 42 ไร่ เพื่อคงไว้ตามสภาพเดิม ส่วนพื้นที่ที่เหลือประมาณ 1,362 ไร่ ให้ดำเนินการเพื่อประมูลให้เอกชนเช่า

ที่ตั้งของโคกภูกระแต อยู่ติดกับพื้นที่สำนักงานเขตเศรษฐกิจพิเศษและด่านสะพานมิตรภาพชายแดนไทย-ลาว แห่งที่ 3 ซึ่งถือว่าอยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย จากการศึกษาสภาพทั่วไปของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) พบว่ามีการจัดเตรียมพื้นที่ไว้สำหรับการขยายตัวของการค้าการลงทุนอาทิ คลังสินค้าที่แยกเป็นคลังสินค้าตามเส้นทาง R8 และ R12 อีกทั้งมีสำนักงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ

การค้าขายการลงทุนคือศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน ซึ่งมีหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายและการบริการของภาครัฐหน่วยงานอื่นๆตั้งอยู่ภายในศูนย์ อาทิ บริเวณชั้น 1 ของอาคารประกอบด้วยศูนย์ให้บริการ SME ครบวงจร ด่านตรวจสัตว์ป่านครพนม ด่านตรวจคนหางานนครพนม สำนักงานสภาเกษตรกรจังหวัดนครพนม ส่วนชั้น 2 เป็นห้องประชุม ส่วนบริเวณภายนอกอาคารมีสถานที่จอดรถที่กว้างขวาง จัดสร้างเป็นสามชั้นตามลักษณะที่ตั้งของศูนย์ซึ่งตั้งอยู่บนภูเขาขนาดย่อมของโคกภูกระแต

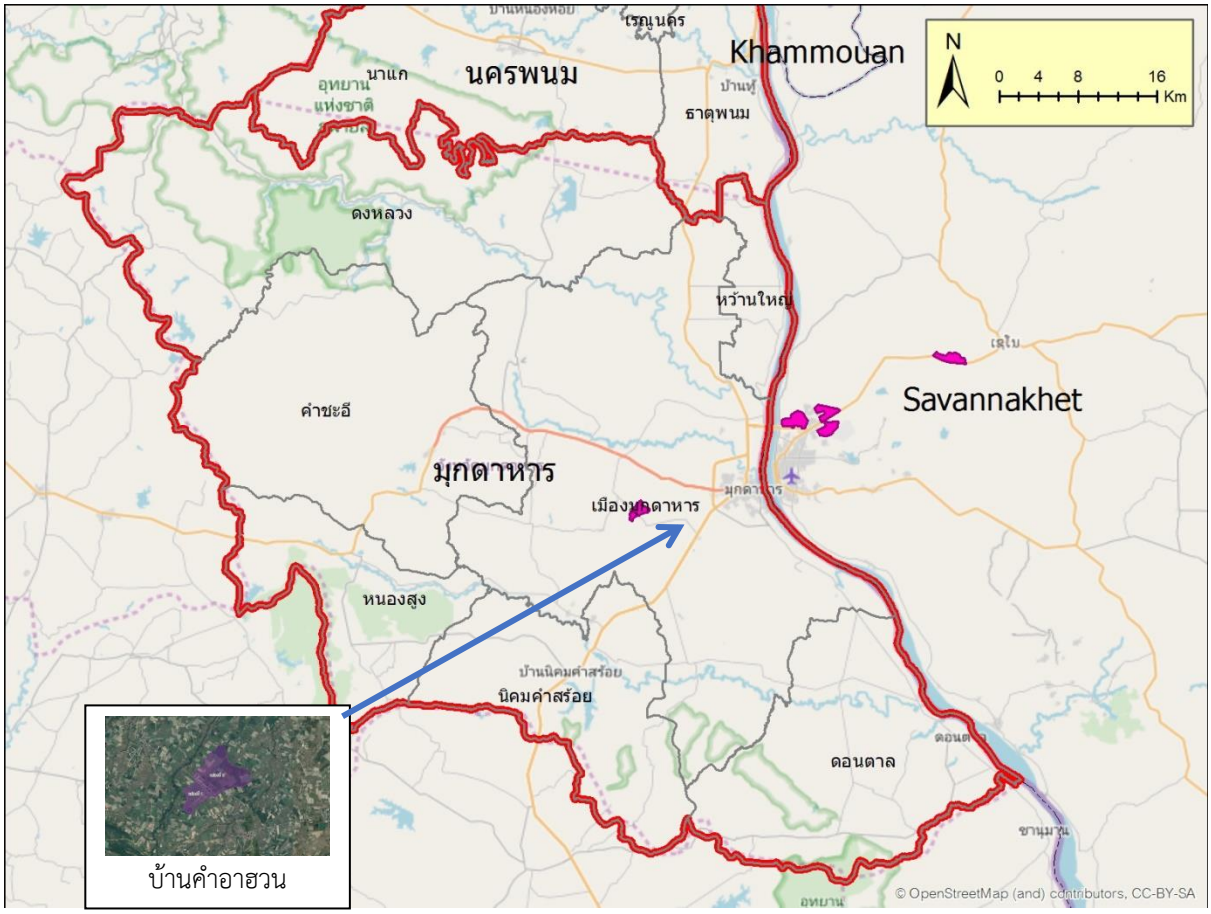
บริเวณโดยรอบสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจนครพนม (ถ่ายเมื่อ 5 มีนาคม 2561)

บริเวณโดยรอบสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจนครพนม (ถ่ายเมื่อ 5 มีนาคม 2561)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

จากรายงานความก้าวหน้าการดำเนินโครงการตามแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจมุกดาหารพบว่า จังหวัดมุกดาหารมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง แต่มีลักษณะการลงทุนของนักลงทุนยังไม่เป็นไปตามความคาดหวังที่วางไว้ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ (2561) พบว่าว่านักลงทุนส่วนใหญ่รอความชัดเจนของนโยบายรัฐเรื่องรถไฟจากบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม รอความชัดเจนในการเวนคืนที่ดิน รวมทั้งรอให้การสร้างถนนเชื่อมโยงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสำเร็จเป็นรูปธรรม (สมศักดิ์ ศรีบุญเรือง. 2561: สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561) เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหารจัดตั้งได้ประมาณ 3 ปี กำลังย่างเข้าสู่ปีที่ 4 โดยได้รับการจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2557 ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ) ได้มีมติเห็นชอบขอบเขตพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจมุกดาหาร 11 ตำบล เนื้อที่ 361,524 ไร่ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองมุกดาหาร 5ตำบล ได้แก่ ต.ศรีบุญเรือง ต.มุกดาหาร ต.บางทรายใหญ่ ต.คำอาฮวน ต.นาสีนวน อ.ดอนตาล 2 ตำบล ได้แก่ ต.ดอนตาล ต.โพธิ์ไทร อ.หว้านใหญ่ 4 ตำบล ได้แก่ ต.หว้านใหญ่ ต.ป่งขาม ต.บางทรายน้อย ต.ชะโนด โดยมีรายละเอียดขอบเขต หลังจากการประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ในจังหวัดมุกดาหารที่ กนพ. ประกาศเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจ ปรากฏว่ามีข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากเป็นเขตชุมชนเมืองที่มีที่อยู่อาศัยหนาแน่น ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวมีราคาสูงเป็นอุปสรรคต่อการลงทุน และอยู่ติด แนวแม่น้ำโขง ระยะทาง 72 กิโลเมตร ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมได้

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 หัวหน้า คสช. มีคำสั่ง ที่ 17/2558 เรื่อง การจัดสรรที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 รัฐบาลได้ มีมาตรการผ่อนคลายเรื่องพื้นที่ดิน โดยประกาศให้พื้นที่ดินศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตร มุกดาหาร แห่งที่ 2 และสถานีพืชอาหารสัตว์มุกดาหาร แห่งที่ 2 เนื้อที่ 1,085 ไร่ ตำบลคำอาฮวน อำเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เป็นเขตส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ซึ่งปัจจุบันกรมธนารักษ์ พิจารณาหลักเกณฑ์การให้เช่าที่ดินดังกล่าวและออกโฉนดแล้ว และกรมธนารักษ์อยู่ระหว่างพิจารณาหลักเกณฑ์และเงื่อนไข การประมูลเพื่อให้ดึงดูดนักลงทุนมากขึ้น (สมศักดิ์ ศรีบุญเรือง. 2561:สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561)



ภาพที่ 2.14 แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารและเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน สปป.ลาว
(ที่มา : ประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ.2561)

นอกจากพื้นที่ 11 ตำบล ในเขต อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอหว้านใหญ่ และ อำเภอดอนตาล ที่ กนพ. ได้ประกาศเป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารแล้ว จังหวัดมุกดาหารได้เสนอคณะอนุกรรมการฯ เพื่อขอเพิ่มพื้นที่ในเขตอำเภอคำชะอี และอำเภอนิคมคำสร้อย เพื่อเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร เนื่องจาก อำเภอคำชะอี เป็นอำเภอหนึ่งที่สำคัญเนื่องจากตั้งอยู่บนเส้นทางหลวงหมายเลข 12 หรือเส้นทาง EWEC (AH16) อยู่ห่างจากด่านชายแดน ประมาณ 35 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 713 ตารางกิโลเมตร และพื้นที่อำเภอนิคมคำสร้อย ตั้งอยู่บนเส้นทางหลวงหมายเลข 212 (สายอุบลราชธานี อำนาจเจริญ มุกดาหาร นครพนม) อยู่ห่างจากด่านชายแดน ประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 377ตารางกิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ของทั้ง 2 อำเภออยู่ไม่ไกลจากศูนย์กลางการค้าชายแดนของจังหวัด ใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที พื้นที่ส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ในทางเกษตรกรรม และมีพื้นที่ว่างเพียงพอสำหรับให้นักลงทุนหรือนักธุรกิจเลือกใช้เป็นสถานที่ตั้งกิจกรรมได้จำนวนมาก

แต่อย่างไรก็ตามคณะอนุกรรมการฯ ได้ร่วมกันพิจารณาแล้วเห็นว่า พื้นที่บางตำบลในเขตอำเภอคำชะอีและอำเภอนิคมคำสร้อยเป็นพื้นที่ป่าไม้ ดังนั้น จึงให้จังหวัดมุกดาหารพิจารณาทบทวนอีกครั้ง โดยแยกตำบลในพื้นที่ป่าไม้ดังกล่าวออกจากเขตพื้นที่ที่จะขอเพิ่ม 2 ในอำเภอ จังหวัดมุกดาหารได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในเขตอำเภอคำชะอีและอำเภอนิคมคำสร้อย และได้เสนอให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

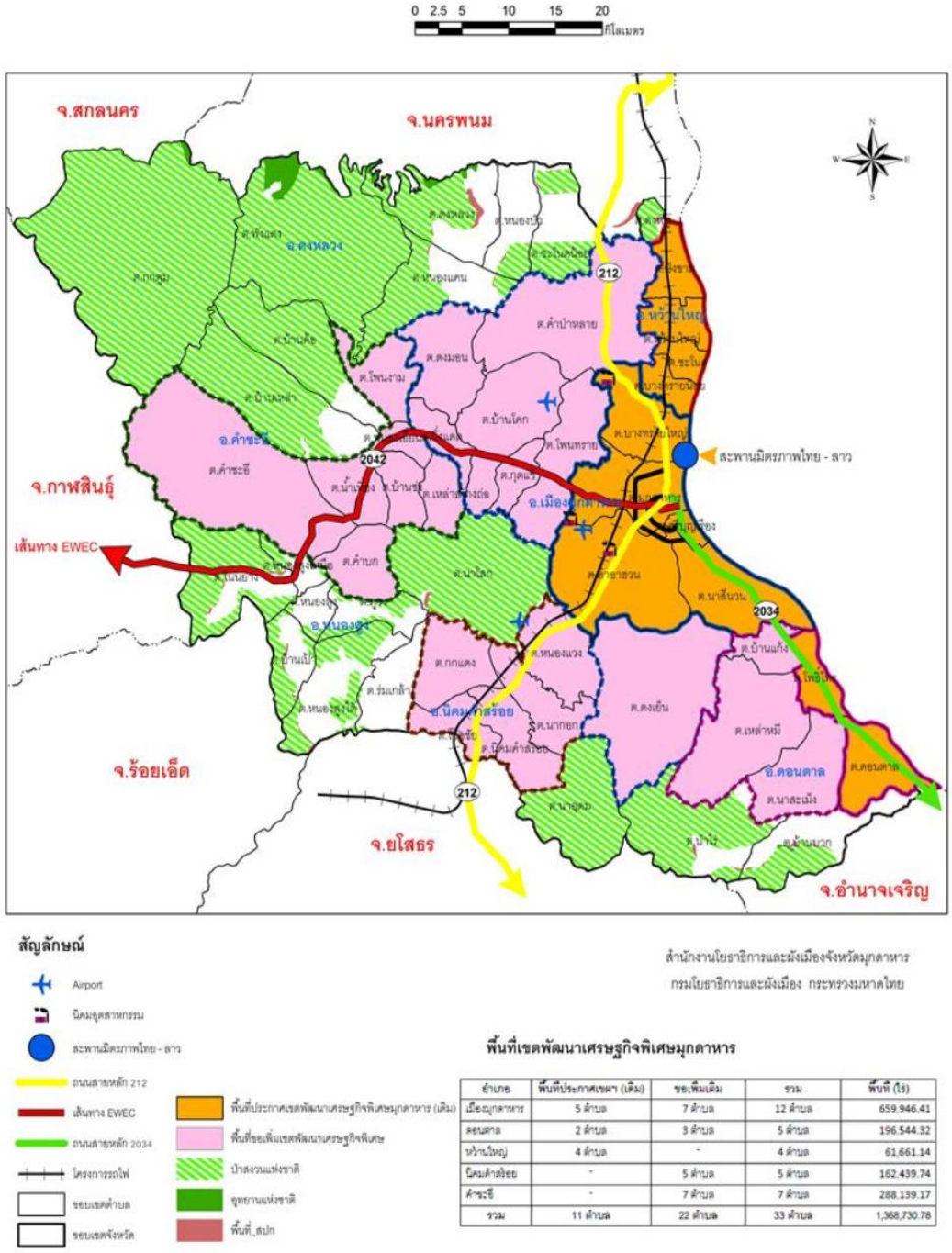
1) อำเภอเมืองมุกดาหาร ขอเพิ่มเติม 7 ตำบล คือ ตำบลคำป่าหลาย, ตำบลดงมอน, ตำบลบ้านโคก, ตำบลโพนทราย, ตำบลผึ่งแดด, ตำบลกุดแข้ และ ตำบลดงเย็น รวมเนื้อที่ที่ขอเพิ่มเติม 428,140.90 ไร่

2) อำเภอดอนตาล ขอเพิ่มเติม 3 ตำบล คือ ตำบลบ้านแก้ง, ตำบลเหล่าหมี, และ ตำบลนาสะเม็ง รวมเนื้อที่ที่ขอเพิ่มเติม 144,941.76 ไร่

3) อำเภอคำชะอี ขอเพิ่มเติม 7 ตำบล คือ ตำบลโพนงาม, ตำบลคำชะอี, ตำบลหนองเอี่ยน, ตำบลน้ำเที่ยง , ตำบลบ้านซ่ง, ตำบลค้ำบก, และ ตำบลเหล่าสร้างถ่อ รวมเนื้อที่ที่ขอเพิ่มเติม 288,139.77 ไร่

4) อำเภอนิคมคำสร้อย ขอเพิ่มเติม 5 ตำบล คือ ตำบลหนองแวง, ตำบลกกแดง, ตำบลนากอก, ตำบลนิคมค้าสร้อย และ ตำบลโชคชัย รวมเนื้อที่ที่ขอเพิ่มเติม 162,439.74 ไร่

เมื่อรวมเนื้อที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารทั้งที่รัฐบาลประกาศแล้วก่อนหน้านี้ และพื้นที่ที่จังหวัดขอเพิ่มเติม เนื้อที่ 1,368,730.78 ไร่ ซึ่งคณะกรรมการในระดับจังหวัดมีความเห็นว่าน่าจะเพียงพอและจูงใจให้นักลงทุนเลือกเข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ดังรูปประกอบที่ 2.15 เขตเศรษฐกิจมุกดาหาร

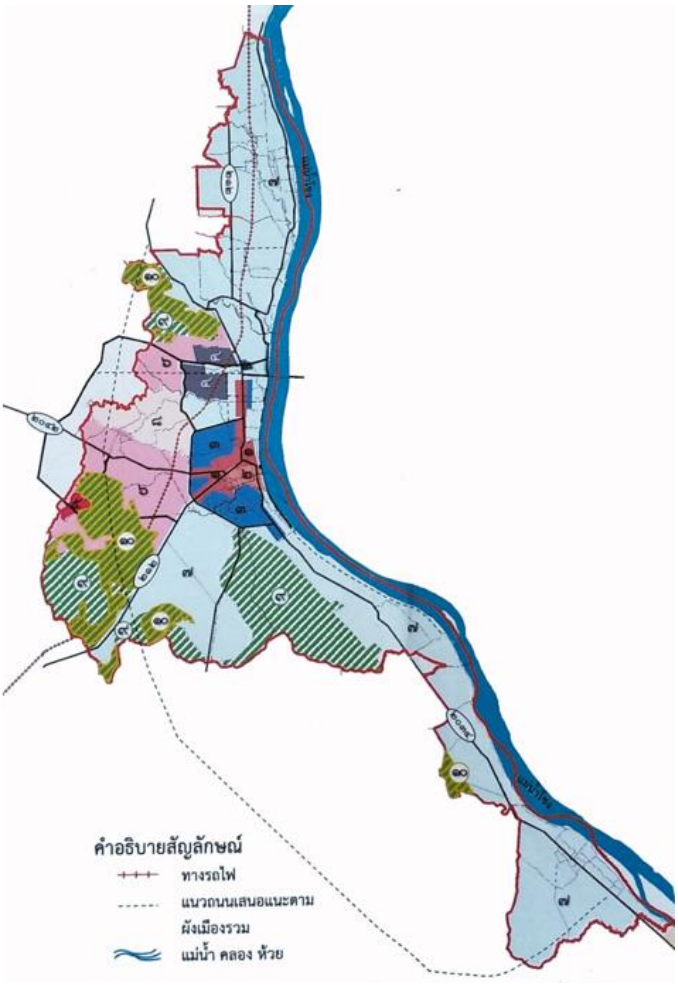


อำเภอ	พื้นที่ประกาศเขตฯ (เดิม)	ขยายเพิ่มเติม	รวม	พื้นที่ (ไร่)
เมืองมุกดาหาร	5 ตำบล	7 ตำบล	12 ตำบล	659,946.41
ดอนตาล	2 ตำบล	3 ตำบล	5 ตำบล	196,544.32
หว้านใหญ่	4 ตำบล	-	4 ตำบล	61,661.14
นิคมคำสร้อย	-	5 ตำบล	5 ตำบล	162,439.74
คำชะอี	-	7 ตำบล	7 ตำบล	288,139.17
รวม	11 ตำบล	22 ตำบล	33 ตำบล	1,368,730.78

ภาพที่ 2.15 เขตเศรษฐกิจมุกดาหารเพิ่มเติม

(ที่มา: สำนักงานโยธาและผังเมืองจังหวัดมุกดาหาร.2561)

ในด้านการบริการนักลงทุน จังหวัดมุกดาหารได้เปิดศูนย์ ให้บริการ SME ครบวงจร (SME One Stop-Service Center : OSS) หรือ ศูนย์ OSS จังหวัดมุกดาหาร อย่างเป็นทางการ ณ ห้องโถง ชั้น 1 ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร (ศูนย์ดำรงธรรม) ทั้งนี้ ศูนย์ OSS จังหวัดมุกดาหาร เป็นศูนย์เพื่อให้บริการคำปรึกษาธุรกิจและอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ SMEs ตลอดจน กลุ่มวิสาหกิจชุมชน กลุ่มอาชีพ ฯลฯ ได้เข้าถึงบริการของภาครัฐและหน่วยงานต่างๆ ช่วยแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินแบบครบวงจร พร้อมกับเสริมสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการ 4 ด้านหลัก ได้แก่ 1) ด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน 2) ด้านการค้า/การตลาด/ส่งออก 3) ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม และ 4) ด้านการพัฒนามาตรฐานสินค้าและบริการ ด้วยบริการเหล่านี้ควบคู่ไปกับการส่งเสริมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเต็มความสามารถ



ภาพที่ 2.16 การวางผังเมืองของโยธาและผังเมืองจังหวัดมุกดาหาร
(ที่มา : ประจวบ จันทร์หมื่นและคณะ. 2561)

จังหวัดมุกดาหารมีการประชาพิจารณ์การจัดวางผังเมือง ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2561 ที่ผ่านมา โดยสำนักงานโยธาและผังเมือง มีการแบ่งพื้นที่ออกเป็นจำนวน 10 โซน คณะวิจัยได้ศึกษาข้อมูลรายละเอียดร่างประกาศกระทรวงมหาดไทย การจัดผังเมืองในโซนต่างๆ ดังนี้

ภายในบริเวณโซนที่ 1 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำหนดประเภทหรือชนิดของโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชน พ. ศ. 2545

(2) โรงงานลำดับที่ 4 (1) โรงงานลำดับที่ 9 (1) โรงงานลำดับที่ 43 (1) โรงงานลำดับที่ 57 (2) โรงงานลำดับที่ 76 (1) โรงงานลำดับที่ 79 (1) โรงงานลำดับที่ 88 โรงงานลำดับที่ 91 (2) โรงงานลำดับที่ 101 ยกเว้นบำบัดน้ำเสียรวม โรงงานลำดับที่ 105 และโรงงานลำดับที่ 106

(3) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม สถานีบริการน้ำมันประเภท ค ลักษณะที่สอง สถานีบริการน้ำมันประเภท จ ลักษณะที่สอง และสถานีบริการน้ำมันประเภท ฉ ตามกฎว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(4) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุสถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ และสถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(5) อาคารเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้า

(6) อาคารกำจัดสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย

(7) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

(8) อาคารซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

ภายในบริเวณโซนที่ 2 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ เว้นแต่โครงสร้างสำหรับใช้ในการรับส่งวิทยุหรือโทรทัศน์หรือสัญญาณสื่อสารทุกชนิด หอถังน้ำ เสาส่งไฟฟ้า ปล่องเมรุ ปล่องโรงสีข้าว ปล่องโรงงานอุตสาหกรรมโซโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร และโรงงานตาม (2)

(2) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำหนดประเภทหรือชนิดของโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชน พ.ศ. 2545

(3) โรงงานลำดับที่ 4 (1) โรงงานลำดับที่ 9 (1) โรงงานลำดับที่ 43 (1) โรงงานลำดับที่ 57 (2) โรงงานลำดับที่ 76 (1) โรงงานลำดับที่ 79 (1) โรงงานลำดับที่ 91 (2) โรงงานลำดับที่ 101 ยกเว้นบำบัดน้ำเสียรวม โรงงานลำดับที่ 105 และโรงงานลำดับที่ 106 ตามบัญชีประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่จำแนกตามกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

(4) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม สถานีบริการน้ำมัน ประเภท ก สถานีบริการน้ำมันประเภท ข สถานีบริการน้ำมันประเภท ค สถานีบริการน้ำมันประเภท จ และสถานีบริการน้ำมันประเภท ฉ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(5) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุ สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ สถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บ และสถานีบริการปิโตรเลียมเหลว ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(6) อาคารเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้า

(7) ศูนย์ประชุมหรืออาคารแสดงสินค้า

(8) อาคารกำจัดสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย

(9) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

(10) อาคารซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

(11) อาคารเก็บสินค้าซึ่งเป็นที่เก็บหรือพักหรือขนถ่ายสินค้าหรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ทางการค้าหรืออุตสาหกรรม

ภายในบริเวณโซนที่ 3 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เว้นแต่โครงสร้างสำหรับใช้ในการรับส่งวิทยุหรือโทรทัศน์หรือสัญญาณสื่อสารทุกชนิด หอถังน้ำ เสาส่งไฟฟ้า ปล่องเมรุ ปล่องโรงสีข้าว ปล่องโรงงานอุตสาหกรรม ไซโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร และโรงงานตาม (2)

(2) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำหนดประเภทหรือชนิดของโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชน พ. ศ. 2545

(3) โรงงานลำดับที่ 4 (1) โรงงานลำดับที่ 9 (1) โรงงานลำดับที่ 43 (1) โรงงานลำดับที่ 57 (2) โรงงานลำดับที่ 76 (1) โรงงานลำดับที่ 79 (1) โรงงานลำดับที่ 88 โรงงานลำดับที่ 91 (2) โรงงานลำดับที่ 101 ยกเว้นบำบัดน้ำเสียรวม โรงงานลำดับที่ 105 และโรงงานลำดับที่ 106

(4) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม สถานีบริการน้ำมันประเภท ค ลักษณะที่สอง สถานีบริการน้ำมันประเภท จ ลักษณะที่สอง และสถานีบริการน้ำมันประเภท ฉ ตามกฎว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(5) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุสถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ และสถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(6) อาคารเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้า

(7) อาคารกำจัดสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย

(8) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

(9) อาคารซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

ภายในบริเวณโซนที่ 4 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำหนดประเภทหรือชนิดของโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชน พ.ศ. 2545 โรงงานที่เป็นไปตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ส่งเสริมให้เกิดในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และโรงงานลำดับที่ 11 ตามบัญชีประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่จำแนกตามกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

(2) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมันลักษณะที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(3) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุ สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ สถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(4) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

ภายในบริเวณโซนที่ 5 กำหนดให้เป็นพื้นที่สนับสนุนการประกอบกิจการด้านอุตสาหกรรมและประกอบกิจการโลจิสติกส์

ภายในบริเวณโซนที่ 6 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เว้นแต่ โครงสร้างสำหรับใช้ในการรับส่งวิทยุหรือโทรทัศน์ หรือสัญญาณสื่อสารทุกชนิด หอถังน้ำ เสาส่งไฟฟ้า ปล่องเมรุ ปล่องโรงสีข้าว ปล่องโรงงานอุตสาหกรรม และโรงงาน

(2) โรงงานลำดับที่ 42 (1) (2) โรงงานลำดับที่ 44 โรงงานลำดับที่ 48 (4) (6) โรงงานลำดับที่ 49 โรงงานลำดับที่ 50 (4) และโรงงานลำดับที่ 99

(3) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(4) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุ สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ และสถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(5) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

ภายในบริเวณโซนที่ 7 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ เว้นแต่ โครงสร้างสำหรับใช้ในการรับส่งวิทยุหรือโทรทัศน์ หรือสัญญาณสื่อสารทุกชนิด หอถังน้ำ เสาส่งไฟฟ้า ปล่องเมรุ ปล่องโรงสีข้าว ปล่องโรงงานอุตสาหกรรม และโรงงานตาม (2)

(2) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำหนดประเภทหรือชนิดของโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชน พ.ศ. 2545 และโรงงานที่เป็นไปตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนส่งเสริมให้เกิดในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

(3) โรงงานลำดับที่ 57 (2) โรงงานลำดับที่ 76 (1) โรงงานลำดับที่ 79 (1) โรงงานลำดับที่ 91 (2) โรงงานลำดับที่ 101 ยกเว้นบำบัดน้ำเสียรวม โรงงานลำดับที่ 105 และโรงงานลำดับที่ 106

(4) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(5) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุ สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ และสถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(6) อาคารแสดงสินค้า เว้นแต่ที่ดำเนินการโดยวิสาหกิจชุมชน

(7) อาคารกำจัดสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย เว้นแต่ที่ดำเนินการโดยหน่วยงานราชการหรือราชการส่วนท้องถิ่น

(8) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

(9) อาคารซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

ภายในบริเวณโซนที่ 8 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำหนดประเภทหรือชนิดของโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชน พ.ศ. 2545 และโรงงานที่เป็นไปตามประเภทอุตสาหกรรมที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนส่งเสริมให้เกิดในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

(2) โรงงานลำดับที่ 4 (1) โรงงานลำดับที่ 9 (1) โรงงานลำดับที่ 43 (1) โรงงานลำดับที่ 57 (2) โรงงานลำดับที่ 76 (1) โรงงานลำดับที่ 79 (1) โรงงานลำดับที่ 88 (1) โรงงานลำดับที่ 91 (2) โรงงานลำดับที่ 101 ยกเว้นบำบัดน้ำเสียรวม โรงงานลำดับที่ 105 และโรงงานลำดับที่ 106

(3) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม สถานีบริการน้ำมัน ประเภท ค ลักษณะที่สอง สถานีบริการน้ำมันประเภท จ ลักษณะที่สอง และสถานีบริการน้ำมันประเภท ฉ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(4) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงบรรจุ สถานที่บรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลวประเภทห้องบรรจุ และสถานที่เก็บรักษาปิโตรเลียมเหลวประเภทโรงเก็บ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง

(5) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ

(6) อาคารกำจัดสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย

(7) อาคารกำจัดวัตถุอันตราย

(8) อาคารซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

ภายในบริเวณโซนที่ 9 กำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์ป่าไม้ การคุ้มครองดูแลรักษาโดยกฎหมายที่เกี่ยวกับการป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ทั้งนี้ ที่ดินซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารทุกชนิดทุกประเภท เว้นแต่อาคารดังต่อไปนี้

(1) อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว ที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันไม่เกิน 200 ตารางเมตร มีความสูงไม่เกิน 7 เมตร

ภายในบริเวณโซนที่ 10 กำหนดให้เป็นพื้นที่ปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม การคุ้มครองดูแลรักษาโดยกฎหมายที่เกี่ยวกับการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ทั้งนี้ที่ดินซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารทุกชนิดทุกประเภท เว้นแต่อาคารดังต่อไปนี้

(1) อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกัน ไม่เกิน 200 ตารางเมตร มีความสูงไม่เกิน 7 เมตร

การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด

ข้อ 3 ภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดตามข้อ 1 ห้ามบุคคลใด ดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารใดๆ ให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 2

ข้อ 4 อาคารที่มีอยู่แล้วในพื้นที่บริเวณพื้นที่ที่กำหนดตามข้อ 1 ก่อนหรือในวันที่ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ แต่ห้ามดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารดังกล่าวให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 2

ข้อ 5 อาคารที่ได้รับอนุญาตหรือใบรับแจ้งการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หรือที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการนั้นก่อนวันที่ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ใช้บังคับ และยังก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้ไม่แล้วเสร็จ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ แต่จะขอเปลี่ยนแปลงการอนุญาตหรือการแจ้งให้เป็นการขัดต่อประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ไม่ได้

จากการทบทวนข้อมูลเบื้องต้นพบว่า ด้านการพัฒนาของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้ง 2 จังหวัดยังดำเนินนโยบายด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภายใต้อำนาจการตัดสินใจจากส่วนกลาง ส่วนในระดับท้องถิ่นยังไม่สามารถตัดสินใจด้วยตนเองได้อย่างเด็ดขาด ส่งผลให้การพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษดำเนินไปตามลำดับแต่เป็นไปอย่างล่าช้าในช่วงปี 2561-2562 สาเหตุประการสำคัญของความล่าช้าคือ ยังไม่มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนในพื้นที่ เนื่องจากยังมีปัจจัยที่ทำให้นักลงทุนยังลังเลในการตัดสินใจ อาทิ ด้านโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในประเด็นความไม่พร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกนี้ เป็นเงื่อนไขประการหนึ่งที่ทำให้การพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและมุกดาหารล่าช้าออกไป ซึ่งต่างจากการดำเนินงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ที่ สปป.ลาว รัฐบาลให้เอกชนลงทุนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 และในโซนต่างๆ ที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน ในด้านพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมีการแบ่งโซน A -B-C-D เพื่อให้เกิดเขตการดำเนินกิจการที่ชัดเจน มีการเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุน สามารถนำเงินทุนมาลงทุนและดำเนินกิจการได้ทันที จึงทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนดึงดูดนักลงทุนได้มากกว่ามุกดาหาร

จากลักษณะดังกล่าวเบื้องต้น สะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างของแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระหว่างไทย-ลาว คือ ในแง่การลงทุนในจังหวัดมุกดาหารและนครพนม จะติดขัดกับระเบียบข้อบังคับของผู้ลงทุนยังคงถูกกำหนดจากส่วนกลาง ตามสถานะของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2556 ซึ่งมิได้กำหนดรายละเอียดของอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นการเฉพาะแต่อย่างใด อีกทั้งกฎหมายของท้องถิ่นเป็นกฎหมายที่มีลำดับศักดิ์ต่ำกว่ากฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เช่น กฎหมายที่ดิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมและกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ทำให้กฎหมายไม่ยืดหยุ่นตามพื้นที่ ซึ่งต่างจากการบริหารเขตเศรษฐกิจใน สปป.ลาว ที่จะให้นักลงทุนและอำนาจเจ้าแขวงเป็นผู้ดูแลดำเนินการบริหารและออกกฎระเบียบต่างๆ ได้

ทั้ง 2 จังหวัดเป็นพื้นที่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้เริ่มดำเนินการไปแล้ว หากนับเวลาจากปี 2558 มาจนถึงปัจจุบัน ปี 2564 เป็นระยะเวลาร่วม 6 ปี ด้านการพัฒนาเชิงโครงสร้างถือว่ามีความก้าวหน้า แต่ในแง่การลงทุนของภาคเอกชนยังคงต้องยกระดับและพัฒนาในหลายด้านเพื่อดึงดูดนักลงทุนมาในพื้นที่ นอกจากนี้แล้วทั้ง 2 พื้นที่ยังเป็นเสมือนพื้นที่เรียนรู้ให้กับจังหวัดอื่นๆในกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ลำดับต่อไปคณะวิจัยจะทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

2.1.3 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

วิสัยทัศน์กลุ่มจังหวัด

"สะพาน การค้า และการท่องเที่ยวอินโดจีน"

เป้าประสงค์รวม

"ความมั่งคั่ง ความมั่นคง"

ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. การพัฒนาการค้าและความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน
2. การพัฒนาการท่องเที่ยว
3. การพัฒนาเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตร
4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ตารางที่ 2.2 เป้าประสงค์และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
1. การพัฒนาการค้าและความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน	1.1 การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพระหว่างภาคที่เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัด 1.2 การส่งเสริมเขตปลอดอากรของกลุ่มจังหวัด เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจการค้า 1.3 การส่งเสริมการใช้ศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์ตรวจปล่อยรถ เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านการค้าของกลุ่มจังหวัด 1.4 การรวบรวมผลิตผลสินค้าเกษตรกรรมเชื่อมโยงการส่งออกผ่านการค้าชายแดน 1.5 การกระตุ้นตลาดการค้าชายแดน	1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2. พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน 3. ส่งเสริมการลงทุน 4. พัฒนาและส่งเสริมด้านวัฒนธรรมและเชื่อมโยงเมืองเพื่อนมิตร 5. ส่งเสริมทางด้านการศึกษาเชื่อมโยงทางด้านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
	1.6 การกระตุ้นการค้า และส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการกลุ่มจังหวัด 1.7 การประสานและพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง 1.8 การส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการทางด้านการค้าชายแดนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 1.9 การส่งเสริมด้านการศึกษาร่วมกันระหว่างนักศึกษาไทย และประเทศเพื่อนบ้าน	
2. การพัฒนาการท่องเที่ยว	2.1 การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว 2.2 การส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมแหล่งเรียนรู้ศิลปะและวัฒนธรรมร่วมกันของกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน 2.3 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการท่องเที่ยวและส่งเสริมการบริหารการจัดการการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ 2.4 การสร้างความตระหนัก และสร้างความปลอดภัย บรรเทาสาธารณภัยด้านการท่องเที่ยว 2.5 การรักษาธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวธรรมชาติอย่างยั่งยืน 2.6 การพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยว 2.7 การส่งเสริมและกระตุ้นการท่องเที่ยว 2.8 การพัฒนาการตลาดและกลุ่มเป้าหมายเชิงรุก	1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 3. ส่งเสริมด้านบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว 4. ส่งเสริมบุคลากรด้านการท่องเที่ยว 5. ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
3. การพัฒนาการเกษตรกรรม	3.1 การพัฒนาด้านวิจัยรวมทั้งส่งเสริมเทคโนโลยีทางด้านเกษตรกรรม 3.2 การส่งเสริมการผลิตเพื่อพัฒนาคุณภาพสินค้า 3.3 การสร้างเสริมประสิทธิภาพ และส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้า 3.4 พัฒนาตราสินค้าเกษตรกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่า 3.5 พัฒนาระบบตลาดกลางสินค้าเกษตรกรรม 3.6 เพิ่มศักยภาพของบุคลากรทางด้านเกษตรกรรม 3.7 ส่งเสริมการลงทุนการเพาะปลูกในพื้นที่กลุ่มจังหวัด และประเทศเพื่อนบ้าน	1. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา 2. เพิ่มผลผลิตและพัฒนาคุณภาพ 3. แปรรูปและเพิ่มมูลค่าสินค้า 4. พัฒนาทางด้านการตลาด 5. พัฒนาบุคลากรทางด้านเกษตรกรรม 5. พัฒนาบุคลากรทางด้านเกษตรกรรม 6. ส่งเสริมการเกษตรในพื้นที่ และในประเทศเพื่อนบ้าน
4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	4.1 การเตรียมความพร้อมของชุมชนเข้มแข็ง	1. ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถให้กับประชาชนทุกภาคส่วน

2.1.4 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

วิสัยทัศน์กลุ่มจังหวัด

“ข้าวหอมมะลิเป็นเลิศ การท่องเที่ยวและการค้าชายแดนได้มาตรฐานสากล”

ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา

1. การพัฒนาคุณภาพและเพิ่มมูลค่าข้าวหอมมะลิสู่ความต้องการของตลาด

เป้าประสงค์

1) เพิ่มผลผลิตและพัฒนาคุณภาพกระบวนการผลิตข้าวหอมมะลิคุณภาพดีตามมาตรฐาน GAP

2) พัฒนาคุณภาพกระบวนการแปรรูปตามมาตรฐาน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลิตภัณฑ์จาการแปรรูปข้าวหอมมะลิคุณภาพดี

3) พัฒนาและเพิ่มช่องทางการตลาดข้าวหอมมะลิและผลิตภัณฑ์จากข้าวหอมมะลิคุณภาพดี

กลยุทธ์

1) พัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการผลิตข้าวหอมมะลิให้ได้คุณภาพตามมาตรฐาน

2) ส่งเสริมเครือข่ายผู้ผลิต ผู้ประกอบการแปรรูปและผลิตภัณฑ์ข้าวหอมมะลิคุณภาพดี

3) เพิ่มช่องทางการตลาดข้าวหอมมะลิคุณภาพดี

4) สร้างและพัฒนาตราสินค้า บรรจุภัณฑ์ ระบบสารสนเทศด้านการผลิตและการตลาด

ตัวชี้วัด/เป้าหมาย 4 ปี

1) ร้อยละของจำนวนแปลง/ฟาร์มที่ได้รับใบรับรองมาตรฐาน GAP ข้าวหอมมะลิต่อจำวน แปลง/ฟาร์มที่ได้รับการตรวจจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ร้อยละ 90

2) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าข้าวหอมมะลิของกลุ่มจังหวัด ร้อยละ 8

3) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดภาคการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 12

2. การพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวให้ได้ระดับมาตรฐานและยั่งยืน

เป้าประสงค์

1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้กลุ่มจังหวัดให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

2) เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการและพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

3) สนับสนุนการพัฒนาบริการและการบริหารจัดการของเครือข่ายการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

4) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และพัฒนาการตลาด

กลยุทธ์

1) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในกลุ่มจังหวัดให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

2) เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการและพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

3) สนับสนุนการพัฒนาบริการและกรบริหารจัดการของเครือข่ายการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

4) ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และพัฒนาการตลาดท่องเที่ยว และส่งเสริมการพัฒนาสินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชนเพื่อการท่องเที่ยว

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย 4 ปี

1) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้จากการท่องเที่ยว ร้อยละ 20

2) ระดับความสำเร็จของการพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัด จังหวัดละ 4 แห่ง

3. การพัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารจัดการธุรกิจการค้า และเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนครบวงจรและได้มาตรฐานสากล

เป้าประสงค์

1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์

2) เสริมสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า การลงทุนในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

3) ศึกษาและพัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการค้า

4) เสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของกลุ่มจังหวัดรองรับประชาคมอาเซียน

กลยุทธ์

1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์

2) เสริมสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า การลงทุนในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

3) การศึกษาวิจัยและการพัฒนาระบบผลิตและส่งมอบ เพื่อสนับสนุนธุรกิจการค้า

4) การเตรียมความพร้อมและเสริมสร้างศักยภาพในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

5) พัฒนาด่านการค้าชายแดนให้มีมาตรฐานรองรับการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

6) พัฒนาศักยภาพแรงงานฝีมือแรงงาน เพิ่มผลิตภาพแรงงานรองรับประชาคมอาเซียน

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย 4 ปี

1) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดน ร้อยละ 12

2) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP ร้อยละ 20

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีบทบาทต่อการพัฒนาภูมิภาคในประเทศไทย

ในส่วนนี้เป็นการทบทวนเกี่ยวกับกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมที่มีในประเทศไทย นับตั้งแต่กรอบความร่วมมือ LIMEC ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย ที่เกี่ยวโยงกับการพัฒนาในภาคเหนือของประเทศไทย และกรอบความร่วมมือ EWEC แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor – EWEC) เป็นหนึ่งในสามแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region – GMS) ที่ประกอบด้วย ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม มณฑล ยูนนาน และกว่างสีของจีน ส่วนกรอบ ACMECS เป็นกรอบความร่วมมืออิรวะดี เจ้าพระยา แม่โขง และกรอบความร่วมมือ NSEC ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ–ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) NSEC ประกอบไปด้วยเส้นทางต่างๆที่ทอดยาวจากเหนือลงใต้ สุดท้ายในการทบทวนในส่งนี้คณะวิจัยจะทบทวนกรอบความร่วมมือ GMS

2.2.1 LIMEC เศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang Indochina Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC)

LIMEC เป็นแนวเชื่อมโยงระหว่างแขวงหลวงพระบาง แขวงไชยบุรี ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มายังด่านพรมแดนภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ของประเทศไทย มายังพื้นที่อินโดจีน หรือพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งประกอบไปด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และตาก โดยจะออกจากประเทศไทย ณ ด่านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก เข้าสู่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ที่ด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญ

โดยในปี 2558 กลุ่มภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 หรืออินโดจีน ได้ร่วมกันจัดตั้งคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 หรือ กกอ.เหนือล่าง 1 เพื่อขับเคลื่อน LIMEC โดยมีสมาชิกเป็นกลุ่มภาคเอกชน ประอบด้วย สภาอุตสาหกรรม หอการค้า สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศ โดยมุ่งเน้นไปที่ความสัมพันธ์ 5 ด้าน คือ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์

ซึ่งจุดมุ่งหมายของ LIMEC คือ เพื่อให้เกิดการทำธุรกิจ มีการเคลื่อนย้ายทั้งสินค้า การบริการ ผู้คน เงินทุน และสารสนเทศระหว่างกัน เพื่อจะนำมาซึ่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันของประชาชนในทุกเมืองของประเทศสมาชิกทั้ง 3นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีสัญจร จังหวัดเพชรบูรณ์ เมื่อวันที่ 18 ก.ย. 61 ได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงการต่างประเทศเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง พิจารณาในรายละเอียดการขอรับทุนสนับสนุนการเชื่อมโยง LIMEC

โดยคำนึงถึงขั้นตอน กฎระเบียบ และกฎหมายระหว่างประเทศทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์ ที่อยู่ในกรอบความตกลงระหว่างสามประเทศร่วมกันให้ชัดเจนก่อนดำเนินมาตรการตามที่เสนอต่อไปและในปี 2561 นั้นเองได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการ LIMEC จากสมาชิกทั้ง 3 และลงนาม MOU ร่วมกัน ซึ่งวิสัยทัศน์ LIMEC 2028 คือ ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงและยั่งยืนทางเศรษฐกิจและสังคม บนความเสมอภาคและภราดรภาพ

2.2.2 EWEC แนวร่วมเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor - EWEC)

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) เป็นโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ได้แก่ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนามและจีน โดยวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งมีระยะทางยาว 1,450 กม. อยู่ในเขตประเทศไทยเป็นระยะทางยาวที่สุด คือประมาณ 950 กม.โดยเส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามซึ่งติดกับชายแดน สปป.ลาว จากนั้นเส้นทางหมายเลข 9 จะผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังประเทศพม่าจนทะลุอ่าวเมาะตะมะที่เมืองเมาะลำไย หรือมะละแหม่ง (Mawlamyine / Mawlamyaing) เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ด่านแม่สอด จังหวัดตาก จะเป็นประตูสู่ประเทศเมียนมา นับเป็นประเทศคู่ค้าทางชายแดนที่สำคัญของไทยเป็นอันดับ 2 รองจากมาเลเซีย โดยด่านการค้าชายแดนไทย-เมียนมาที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก และเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้จังหวัดตากได้รับการจัดตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนำร่องในระยะที่ 1

ในปัจจุบันแม่สอดยังติดปัญหาหลายอย่าง โดยเฉพาะปัญหาด้านการขนส่ง การขนส่งสินค้าผ่านด่าน และสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา เป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรบริเวณสะพานติดขัด ซึ่งทำให้กรมทางหลวงดำเนินการขยายช่องทางจราจรจาก 4 ช่องเป็น 8 ช่องจราจร ทำให้มีนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเดินทางเข้ามาจำนวนมาก มีสินค้าข้ามแดนเพิ่มมากขึ้น รถบรรทุกสินค้าเพิ่มหลายเท่าตัว จำเป็นต้องเพิ่มช่องทางจราจร 4 ช่องเป็น 8 ช่องจราจร ซึ่งเมื่อดำเนินโครงการแล้วเสร็จจะสามารถลดปัญหาจราจร เส้นทาง EWEC แม่สอด-ริมเมยได้อย่างมาก ซึ่งสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของด่านแม่สอด ได้แก่ น้ำตาลทราย, โทรศัพท์มือถือพร้อมอุปกรณ์, รถจักรยานยนต์, เครื่องดื่มบำรุงกำลัง, เครื่องจักรที่มีทั้งเครื่องเก็บและนวด, เบียร์, น้ำอัดลม/เครื่องดื่ม, ผ้าพิมพ์ฝ้าย 100%, ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและน้ำมันดีเซล

ทั้งนี้ที่ผ่านมา การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงหลัก (Transport Corridor) มีอุปสรรคคือ 1) ขาดระบบอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบการ loading 2) ถนนมีทางเลือกน้อย ไม่มีการดูแล ไม่เหมาะกับการเดินรถขนส่งสินค้า 3) การเดินรถขนส่งสินค้าเกิดเฉพาะสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนามแต่ไม่มีรถขนส่งสินค้าจากเวียดนามไปไทยหรือไปตามแนวตะวันตกทำให้ไม่สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้ ดังนั้นการพัฒนาสำคัญตามแนวทางความร่วมมือ จึงมีดังนี้

1. การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ มีการพัฒนาขึ้น โดยลดเวลาขนส่งสินค้าทางถนน จากกรุงเทพฯ-ดานัง 3 วัน อย่างไรก็ตาม เส้นทางท่องเที่ยวตามแนว EWEC ไม่มีสิ่งดึงดูดใจอย่างเพียงพอและค่าใช้จ่ายด้านศุลกากร มีประมาณร้อยละ 16 จากต้นทุนการขนส่งทั้งหมด โดยการขนส่งข้ามแดนภายใต้กรอบ ASEAN จะมีค่าใช้จ่าย ด้านศุลกากรประมาณ ร้อยละ 12.5

2. แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจที่ใกล้เคียง แนว EWEC จะพาดผ่านจุดตัดของถนนสายหลัก ของในประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม และได้มีการเสนอจัดตั้งแนว EWEC 2 ขึ้น เพื่อให้สามารถเชื่อมกรุงเทพฯ ถึงเมืองดานังได้โดยตรง โดยอยู่ในขั้นตอนการพูดคุยใน หลายประเทศ แต่แนว EWEC มีประโยชน์ในแง่ที่พาดผ่านจุดตัดกับแนว NSEC ด้วย ซึ่งเป็นผลดีในการร่วมพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันในทั้งสองแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ

3. ความตกลงการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคลุ่ม แม่น้ำโขง นับเป็นการพัฒนาที่เป็นจุดเด่นในแผนงาน GMS แต่ยังต้องการการพัฒนาใน หลายๆ ประเด็นเช่น 1) จัดตั้งระบบการจัดการโดยใช้ IT และให้การฝึกอบรมดังกล่าว 2) ลดการใช้แบบฟอร์มเอกสารที่หลากหลายในด่านพรมแดน 3) เตรียมคู่มือปฏิบัติการใน ด่านพรมแดน พร้อมเสนอแนะการให้การฝึกอบรม 4) เตรียมพื้นที่สำหรับกิจกรรมหลักที่สำคัญเช่น CCA เป็นต้น 5) เตรียมลดผลกระทบจากปัจจัยภายนอกเนื่องมาจากการข้ามแดนที่เพิ่มมากขึ้น

4. การพัฒนาบางส่วนหรือเต็มรูปแบบตามแนว EWEC ถ้ามีการพัฒนาในพื้นที่ตามแนว EWEC เพียงเล็กน้อย ความเจริญจะกระจายอยู่ตามแนวรอบเมืองใหญ่เช่น กรุงเทพฯ และโฮจิมินห์แต่การพัฒนาแบบเต็มรูปแบบของ CBTA จะสามารถกระจายรายได้ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจได้มากกว่า โดยรูปแบบของ CBTA มีจุดเด่น ดังนี้

4.1 การค้า การลงทุนผ่านแดน มีมูลค่าการค้าตามแนวชายแดนมากกว่าระบบการค้า ระหว่างประเทศตามปรกติแรงงานข้ามแดนในเขตเศรษฐกิจชายแดนลาว เวียดนาม มี มากกว่าจำนวนแรงงานปรกติในเวียงจันทน์ในเชิงการลงทุนนั้น ตามแนว EWEC มีการ ลงทุนจากต่างประเทศน้อย อาจมาจากการเข้าถึงแหล่งทุนยาก โอกาสการลงทุนส่วน ใหญ่จะเป็นการลงทุน SMEs อย่างไรก็ตามระยะ 10 ปีที่ผ่านมา หลายประเทศได้กำหนดพื้นที่ตามแนวเศรษฐกิจเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อลดต้นทุนการผลิต ขยาย การค้าระหว่างประเทศ และเพื่อใช้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดในอนุภูมิภาค ในการนี้สามารถเป็นโอกาสขยายเพิ่มการลงทุน

อุตสาหกรรม การค้าในภูมิภาคให้เพิ่ม มากขึ้น รวมทั้งการลงทุนจากในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังจะเพิ่มโอกาสพัฒนาด้านการตลาดอันเนื่องมาจากสินค้าและบริการมีการเพิ่มมากขึ้นและมีความ หลากหลาย

4.2 การท่องเที่ยว นำเสนอแผนงานที่มีศักยภาพด้านท่องเที่ยว รวมทั้งระบุเป้าหมายให้สอดคล้องกับการลดความยากจนและ MDGs 3) ผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานจะไม่มีผลกระทบทางด้านลบแก่คนในพื้นที่แต่อย่างใด แต่ควรเน้นระวังผลกระทบทางลบอัน เนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายคน ลักลอบค้าขายสัตว์ป่า ของป่า และประเด็น HIV/AIDS

5. การพัฒนาภาคเอกชน (Private Sector Development) มีดังนี้

5.1 การพัฒนาและการดำเนินนโยบายต่อ MSME เห็นได้ชัดว่าการพัฒนา MSME สามารถพัฒนาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้แต่การพัฒนา MSME ใน EWEC ยังไม่ ชัดเจน ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะพึ่งพาการดำเนินธุรกิจจากบริษัทข้ามชาติที่ใหญ่โต กว่า ดังนั้นจึงต้องเน้นการสนับสนุนให้ MSME เป็น suppliers หรือ การ sub contact กับบริษัทที่ใหญ่กว่า ซึ่งน่าจะทำให้เกิดการพัฒนา MSME ตามแนว EWEC

5.2 อุปสรรคและแนวทางแก้ไข อุปสรรคได้แก่ การขาดข้อมูลทางการตลาด การเข้าถึงเทคโนโลยีที่ยากเย็น ขาดเงินทุนจัดตั้งธุรกิจ และขาดประสบการณ์ประกอบธุรกิจ ระหว่างประเทศ โดยแนวทางแก้ไข ประกอบด้วย (1) ปรับปรุงบรรยากาศทางธุรกิจ และโครงสร้างพื้นฐาน (2) กำหนดใช้นโยบายดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมความร่วมมือทางธุรกิจ (3) เผยแพร่ข้อมูลทางธุรกิจส่งเสริมความร่วมมือทาง ธุรกิจ (4) ให้การฝึกอบรมด้านทักษะความชำนาญและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน ทางธุรกิจของ MSME

5.3 การพัฒนาภาคเอกชนในอนุภูมิภาค มีการประชุม GMS Business Forum โดยได้ ร่วมกันจัดตั้ง Freight Transport Association เพื่อเตรียมตัวบทบาทภาคเอกชนใน การปฏิบัติตาม CBTA 4) บทบาท MSME ในห่วงโซ่มูลค่า จากประสบการณ์ใน GMS พบว่าห่วงโซ่มูลค่าอาจจะ ทำให้ MSME เกิดการพัฒนาเท่าที่ควรเป็นเพราะ (1) เครือข่าย MSME ที่เป็นบริษัท ขนาดใหญ่ถูกทำลายลงเนื่องมาจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจดังเช่นในประเทศไทย (2) ภายใต้ภาวะวิกฤติเศรษฐกิจในขณะนี้บริษัทขนาดใหญ่ได้เข้มงวดต่อ supplier บริษัทบางแห่งได้ใช้ performance-based contract เพื่อลดความเสี่ยงจาก supplier / ธุรกิจที่ใหญ่กว่าเหล่านั้นพยายามมีความสัมพันธ์ที่ดีกับบริษัทคู่แข่ง เพื่อป้องกันการเข้า มาของ suppliers / หรือใช้นโยบายจัดจ้าง suppliers ที่หลากหลายลดการว่าจ้างเจ้าประจำ เป็นต้น (3) MSME เช่นในเวียดนาม ไม่สามารถประสานเข้ากับธุรกิจขนาดใหญ่ ได้เนื่องจากไม่ได้มาตรฐานสากล และไม่มีการตรวจสอบคุณภาพที่ชัดเจน โดยมี ทางแก้ไขอุปสรรคต่างๆ คือ (1) พัฒนาทักษะความชำนาญ เทคโนโลยี suppliers ให้ ได้มาตรฐานสากล (2) ส่งเสริมด้านนโยบาย เพื่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่ดีแก่ ภาคเอกชน (3) เสริมสร้างความเข้มแข็งความสามารถด้านการจัดหาแก่ MSME ท้องถิ่น ในหลากหลายสาขาธุรกิจ (4) ปรับปรุงการเข้าถึงธุรกิจเชิงการเงินและไม่เชิง การเงิน โดยมีจุดแข็งในหลากหลายธุรกิจ (5) ประเด็นท้าทาย การศึกษาได้เน้นยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการพัฒนา Cluster การพัฒนาห่วงโซ่มูลค่า และสนับสนุนการดำเนินงานภายใต้ Contact Farming ในทุก รูปแบบทั้งในประเทศและข้าม

พรมแดน และได้แนะนำให้จัดตั้ง Business Development Service (BDS) Center ในพื้นที่ที่ธุรกิจยังไม่พัฒนา เพื่ออำนวยความ สะดวกการเข้ามาของ MSME ในห่วงโซ่มูลค่า และได้แนะนำการแต่งตั้งที่ปรึกษาทาง ธุรกิจหรือความช่วยเหลือในการจัดตั้งองค์กรมหาชนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ BDS Center โดยองค์กรนี้จะต้องเน้นดำเนินธุรกิจผสมผสาน Cost Sharing Facility เข้ากับการอำนวยเครดิตให้สินเชื่อ (Credit Guarantee Facility) โดยกองทุน CSF บริหารจัดการโดย BDS Center เพื่อเป็นเงินทุนในการจับคู่ทางธุรกิจกับกิจการที่ใหญ่ กว่า โดยเงินกู้เพื่อการนี้จะผ่านทาง CGF โดย CGF จะเป็นผู้ค้ำประกันก่อนที่จะเสนอ ขอกู้เงินลงทุนจากธนาคาร

6. ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ (Strategy and Action Plan) มีดังนี้

6.1 ระยะ 10 ปีแรกของการพัฒนา ได้มีการแปลงแผนงาน โครงการไปสู่การปฏิบัติภายใต้ 2001-the pre-investment study of the EWEC เป็นสัดส่วน 1 ใน 6 จากจำนวน ทั้งสิ้น 79 แผนงาน/โครงการ โดยผลงานที่สำคัญภายใต้การศึกษาดังกล่าวได้แก่ CBTA ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวใน GMS ระยะ 10 ปีและ การจัดตั้ง GMS-BF เป็นต้น อย่างไร ก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวถูกมองว่าเป็นการแปลงแผนในวงแคบไม่กระจายทั่วถึง ตามแนว EWEC

6.2 การปรับปรุงกรอบยุทธศาสตร์ EWEC การศึกษาได้ระบุเป้าหมายการพัฒนาใน EWEC ดังนี้ (1) เพื่อขยายและพัฒนาการเชื่อมต่อเพื่อให้อำนวยกิจกรรมเศรษฐกิจตามแนว เศรษฐกิจ เพื่อลดเวลาและต้นทุน (2) เพื่อพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันผ่านการ ประหยัดของขนาดเนื่องจากมีการลงทุนข้ามแดนและมีการเพิ่มมูลค่าในการผลิต และการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในหลายๆ สาขา ตามแนวเศรษฐกิจ

6.3 การดำเนินงาน การดำเนินงานควรไปในแนวทางการลดความยากจนในเชิงยั่งยืน และมุ่งเน้นในความตกลงการเป็นหุ้นส่วนกันระหว่างภาครัฐและเอกชน และควรต้อง ดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์ที่วางไว้ตามแนว EWEC ซึ่งก็คือ การพัฒนาตามรูปแบบการใช้ประโยชน์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ การเกื้อกูลกันในอนุภูมิภาค โดยมี พื้นฐานจากระดับขนาดทางเศรษฐกิจเนื่องมาจากกิจกรรมการผลิตในภูมิภาคซึ่งอาศัยแรงงานในท้องถิ่นจำนวนมาก การศึกษาเน้นการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ในสาขา ท่องเที่ยว การค้า การลงทุน เกษตร และการลงทุนของภาคเอกชน

6.4 แผนปฏิบัติการและการเงิน การศึกษาเสนอให้มีเงินลงทุนประมาณ 3,000 ล้านเหรียญ สรอ. ตลอด 5 ปีเทียบกับเงินลงทุนใน NSEC ประมาณ 5,000 ล้านเหรียญ สรอ. ตลอด 5 ปีจากจำนวนเงินลงทุนดังกล่าว กว่าร้อยละ 95 ลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม ที่เหลือกว่าร้อยละ 5 เป็นการลงทุนในโครงการเชิงสังคมและเศรษฐกิจ โดยสาขาท่องเที่ยวได้เน้นลงทุนในเชิงสังคมมากที่สุด (ร้อยละ 50 ของเงินลงทุนตาม แผนงาน) ตามมาด้วยสาขาสังคม-สิ่งแวดล้อม (42 %) โดยสาขาการค้าและการลงทุน และสาขาเกษตรมีวงเงินลงทุนในเชิงสังคมน้อยที่สุด (4% ของเงินลงทุนทั้งหมด)

6.5 การดำเนินงานในระยะต่อไป มีดังนี้

(1) การคมนาคมขนส่ง–ปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่ง และถนนสายย่อยเพื่อให้ประโยชน์แก่ผู้มีรายได้น้อย

(2) จุดตัด และศูนย์กลางการค้า–สร้างโอกาสทางการค้าบริเวณเส้นทางซึ่งพัฒนาน้อยกว่าจุดอื่น โดยเฉพาะในพม่า ลาว และเวียดนาม และในจุดที่มีท่าเรือต้องปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐาน

(3) การลงทุน–บูรณาการแผนงานโครงการที่แยกย่อย เพื่อเร่งให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจตามแนว EWEC และบริเวณใกล้เคียง ในลักษณะเขตเศรษฐกิจพิเศษ การลงทุนข้าม แดนและบริเวณชายแดน กระบวนการอนุมัติโครงการลงทุนแบบ fast track การเชื่อมโยงบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมกับห่วงโซ่การผลิต และสร้างกลไกการเงิน และการค้าประกันเพื่อส่งเสริมการพัฒนาภาคเอกชนตามแนว EWEC

(4) การค้าและบริการ–ปรับปรุงการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านการค้า สร้างเกณฑ์เพื่อชี้วัดการเพิ่มขึ้นของการค้าสินค้าและบริการ และรวบรวมโครงการและกิจกรรมต่างๆ กำหนดเป็นแผนที่นำทาง (road map) หรือแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวแบบบูรณาการและครบวงจร

(5) ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม–สร้างมาตรการเฉพาะเพื่อบรรเทาผลกระทบเชิงลบเช่น มาตรการป้องกันโรคติดต่อทางเพศ และโรคเอดส์

2.2.3 ACMECC ความร่วมมืออิระวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้น เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย และส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค โดยประเทศไทยเป็นผู้ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ.2546 ซึ่งมีการประชุมระดับผู้นำ ACMECS จัดขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ณ เมืองพุกาม ประเทศเมียนมา ซึ่งผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามในปฏิญญาพุกามเพื่อจัดตั้งกรอบความร่วมมือ ACMECS

ทั้งนี้ ประเด็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายใต้ ACMECS ที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่การยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยการพัฒนาภาคเกษตรกรรม การส่งเสริมด้านการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม แต่สิ่งสำคัญของยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว คือการมุ่งเน้นด้านการคมนาคม เนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ตรงกลางระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิก ทำให้การเชื่อมโยงคมนาคมเป็นปัจจัยหลักสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เช่น ถนน สะพาน ทางรถไฟ ตัวอย่างโครงการ ได้แก่ การยกระดับเส้นทางหมายเลข 12 จากเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ลาว) ถึงด่านนาพาว ชายแดนลาว-เวียดนาม

การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมบ้านเชียงแมนและหลวงพระบางและโครงการ ACMECS Single Window Transport Cooperation เพื่อจัดทำข้อตกลงและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิกให้สอดคล้องกัน รวมถึงสนับสนุนการท่องเที่ยวสำหรับทั้งคนในภูมิภาคนี้และที่มาจากต่างถิ่นอีกด้วย โดยตั้งเป้าตั้งเป้าให้ประเทศสมาชิก ACMECS พัฒนาไปสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกันอย่างแนบแน่นเสมือนเป็นเขตเศรษฐกิจเดียวกัน เพื่อเติมเต็มห่วงโซ่การผลิตของโลกให้ผลิต ค้าขาย และขนส่งผ่านอนุภูมิภาคนี้ ได้คุ้มค่ายิ่งขึ้นในฐานะที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างสองมหาสมุทรคือ มหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก โดยเปิดโอกาสให้ประเทศนอกภูมิภาคมาเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาได้

ขณะเดียวกัน ประเทศไทยในฐานะประธานเจ้าภาพการประชุมผู้นำยุทธศาสตร์ความร่วมมือ ACMECs ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2561 ณ กรุงเทพมหานคร โดยที่ประชุมรับรองเอกสารผลลัพธ์ การประชุม 2 ฉบับ ได้แก่

1. แผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (2019-2023)

กำหนดวิสัยทัศน์ในการ "เสริมสร้าง ACMECS ที่เชื่อมโยงกัน ภายในปี ค.ศ. 2023" โดยมีเป้าหมาย 3 ประการ ได้แก่

1.1 การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless connectivity) โดยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางด้านเส้นทางคมนาคมขนส่ง และทางด้านดิจิทัล รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านพลังงาน (กระทรวงคมนาคม และกระทรวงดิจิทัล เป็นผู้รับผิดชอบหลัก)

1.2 การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) โดยเน้นการปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้าและการลงทุนให้สอดคล้องกัน และส่งเสริมความร่วมมือทางการเงินระหว่างประเทศสมาชิก (กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลังเป็นผู้รับผิดชอบหลัก)

1.3 การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS) โดยเน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความร่วมมือในสาขายุทธศาสตร์ต่าง ๆ อาทิ สิ่งแวดล้อม การเกษตร การท่องเที่ยว สาธารณสุข การพัฒนา Smart City และความมั่นคงทางไซเบอร์ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมในสาขาต่าง ๆ เช่น การจัดการทรัพยากรน้ำการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การจัดการความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ การส่งเสริมประสิทธิภาพการใช้พลังงานและพลังงานหมุนเวียน (กระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ประสานงานหลัก)

2. ปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration)

เป็นเอกสารแสดงเจตนารมณ์ของแต่ละประเทศสมาชิกที่จะใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของแต่ละประเทศในการร่วมมือกันในฐานะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ เพื่อผลประโยชน์ร่วมกันโดยมีแผนแม่บทACMECSเป็นแนวทางในการขับเคลื่อนความร่วมมือ นอกจากนี้ ที่ประชุมเห็นชอบต่อข้อเสนอของไทยในการจัดตั้งกองทุน ACMECS เพื่อระดมทุนสำหรับการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ภายใต้แผนแม่บท ACMECS

โดยไทยจะพิจารณามอบทุนเริ่มต้นในการก่อตั้งจำนวนหนึ่ง และเชิญชวนให้ประเทศสมาชิก ACMECS ประเทศหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา รวมถึงประเทศที่มีศักยภาพทั้งในเอเชีย ยุโรป องค์กรระหว่างประเทศ ตลอดจนสถาบันการเงินต่างๆ พิจารณาเข้าร่วมสมทบกองทุนตามความสมัครใจ

2.2.4 NSEC ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North- South Economic Corridor)

ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North- South Economic Corridor) เป็นแผนงานพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภายใต้โครงการที่มีชื่อเต็มว่า GMS Economic Corridors หรือก็คือ ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งถูกริเริ่มขึ้นในปี พ.ศ.2535 โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) วัตถุประสงค์หลักของโครงการเพื่อ**ส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน, ยกระดับการครองชีพ, การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน, การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก** ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitivenes Community) และเพื่อการรวมกลุ่มของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ทั้งนี้ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ เป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศใน 4 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย เมียนมา ลาว และจีน ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่วเชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และ คุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ จีน-เวียดนาม (คุนหมิงฮานอย-ไฮฟอง) และ 3 เส้นทางย่อย ได้แก่

1) เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับลาวและไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิง มายังโมฮาน บ่อเต็น และห้วยทรายของลาว เข้าเขตไทยที่อำเภอเชียงของ และสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ปัจจุบัน R3A นับว่าเป็นเส้นทางที่คับคั่งไปด้วยการจราจรมากที่สุดเส้นหนึ่ง ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธ.ค. 2556

2) เส้นทาง R3B มีจุดเริ่มต้นที่นครคุนหมิงเช่นเดียวกับ R3A แต่ผ่านเข้ามาทางเมียนมาที่ท่าขี้เหล็กแล้วเข้าไทยที่เขตอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และมีปลายทางที่จังหวัดกรุงทำมหานคร

3) เส้นทาง R5 มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างสีของจีน มายังเมืองฮานอยและท่าเรือไฮฟองของเวียดนาม สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มี 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ ตาก กำแพงเพชร อุตรดิตถ์ พิษณุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพฯ

จากแนวพื้นที่พัฒนาเหนือใต้ มีประเด็นการพัฒนาตามความร่วมมือจากสาขาที่มีศักยภาพ ได้แก่

(1) เกษตรและแปรรูปเกษตร รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและ Contract Farming

(2) อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบใน พื้นที่ เช่น แร่ธาตุ ไม้หรือ พลังงาน (ไฟฟ้าพลังน้ำ)

(3) อุตสาหกรรมเบา เช่น รองเท้า สิ่งทอ และเสื้อผ้า กระดาษ เครื่องอุปโภคบริโภค

(4) วัสดุก่อสร้าง เช่น ซีเมนต์เหล็กและเหล็กกล้า

(5) เครื่องจักรกลการเกษตร

(6) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง เช่น ยานยนต์และอิเลกทรอนิกส์

(7) อุตสาหกรรมบริการ เช่น โลจิสติกส์และท่องเที่ยว

(8) อุตสาหกรรมครัวเรือน เช่น การท่องเที่ยวแบบโฮมเสตย์

2.2.5 ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

GMS Economic Corridors หรือระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วย ไทย จีน (มณฑล ยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว และเมียนมา ปัจจัยสำคัญที่ทำให้อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงถูกยกให้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาภูมิภาค ได้แก่ **กำลังซื้ออันมหาศาลของประชากรกว่า 250 ล้านคน มีพื้นที่รวมกัน 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร เทียบได้กับขนาดทวีปยุโรปตะวันตก มีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ และมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้ง ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**

โครงการระเบียงเศรษฐกิจเป็นอีกหนึ่งความพยายามที่ต้องการยกระดับการพัฒนา ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเสริมสร้างศักยภาพของประเทศกลุ่ม GMS ในเวทีการค้าโลก ผ่านการบูรณาการเชื่อมโยงประเทศทั้งในและนอกภูมิภาคเข้าด้วยกัน GMS Economic Corridors มุ่งเน้นที่การพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมาย สำหรับใช้เป็นเส้นทางกระจายสินค้า ลำเลียงวัตถุดิบ และรองรับตลาดการท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ ผลักดันให้เกิดการจ้างงาน สร้างโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างเท่าเทียม **โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) หรือ ADB เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านการเงิน**

เส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนหรือ GMS Economic Corridors แบ่งตามภูมิภาคออกเป็น 3 เส้นทางหลักๆ ได้แก่

1. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา ลาว และจีน ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย ได้แก่

1.1 เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับลาวและไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิง มายังโมฮาน บ่อเต็น และห้วยทรายของลาว เข้าเขตไทยที่ อำเภอเชียงของ และสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ปัจจุบัน R3A นับว่าเป็นเส้นทางที่คับคั่งไปด้วยการจราจรมากที่สุดเส้นหนึ่ง ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธ.ค. 2556

1.2 เส้นทาง R3B มีจุดเริ่มต้นที่นครคุนหมิงเช่นเดียวกับ R3A แต่ผ่านเข้ามาทางเมียนมาที่ท่าขี้เหล็ก แล้วเข้าไทยที่เขต อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และมีปลายทางที่กรุงเทพฯ

1.3 เส้นทาง R5 มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างสีของจีน มายังเมืองฮานอยและท่าเรือไฮฟองของเวียดนาม สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มี 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ ตาก กำแพงเพชร อุตรดิตถ์ พิษณุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพฯ

2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงระหว่างเวียดนาม ลาว ไทย และพม่า อาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย ได้แก่

2.1 เส้นทาง R9 มีจุดเริ่มต้นที่เมาะลำไย ไปที่เมียวดี เข้าเขตไทยที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังพิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร และต่อไปยังสะหวันนะเขต เข้าเขตเวียดนามที่เว้ และสิ้นสุดที่ดานัง

2.2 เส้นทาง R12 เชื่อมโยงภาคอีสานของไทยกับมณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดนครพนม เข้าเขตลาวที่แขวงคำม่วน วิ่งผ่าน จังหวัดห่าติ๋ง วิงห์ และฮานอยของเวียดนาม ก่อนจะไปสิ้นสุดที่กว่างซี ภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม – คำม่วน) เมื่อเดือน พ.ย. 2554 เส้นทางสาย R12 นับว่าเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซี

2.3 เส้นทาง R8 มีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดบึงกาฬ เข้าเขตปากซันของลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่กว่างซี สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มี 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ประกอบด้วย 2 เส้นทางย่อย ได้แก่

3.1 เส้นทางทวาย – ทิกิ – กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ– ปอยเปต – พนมเปญ – โฮจิมินห์ – หวังเต่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนอรัญประเทศ – ปอยเปตระหว่างไทย – กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาเวต – มอกไบ ระหว่างกัมพูชา – เวียดนาม

3.2 เส้นทางทวาย – ทิกิ – บ้านน้ำพุร้อน – กรุงเทพฯ – เสียมราฐ – สตรึงเตร็ง – ควิวยอน ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และกัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทยไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางนี้ มี 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราดและกาญจนบุรี

2.3 สภาพทั่วไปของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2

2.3.1 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ที่ตั้ง

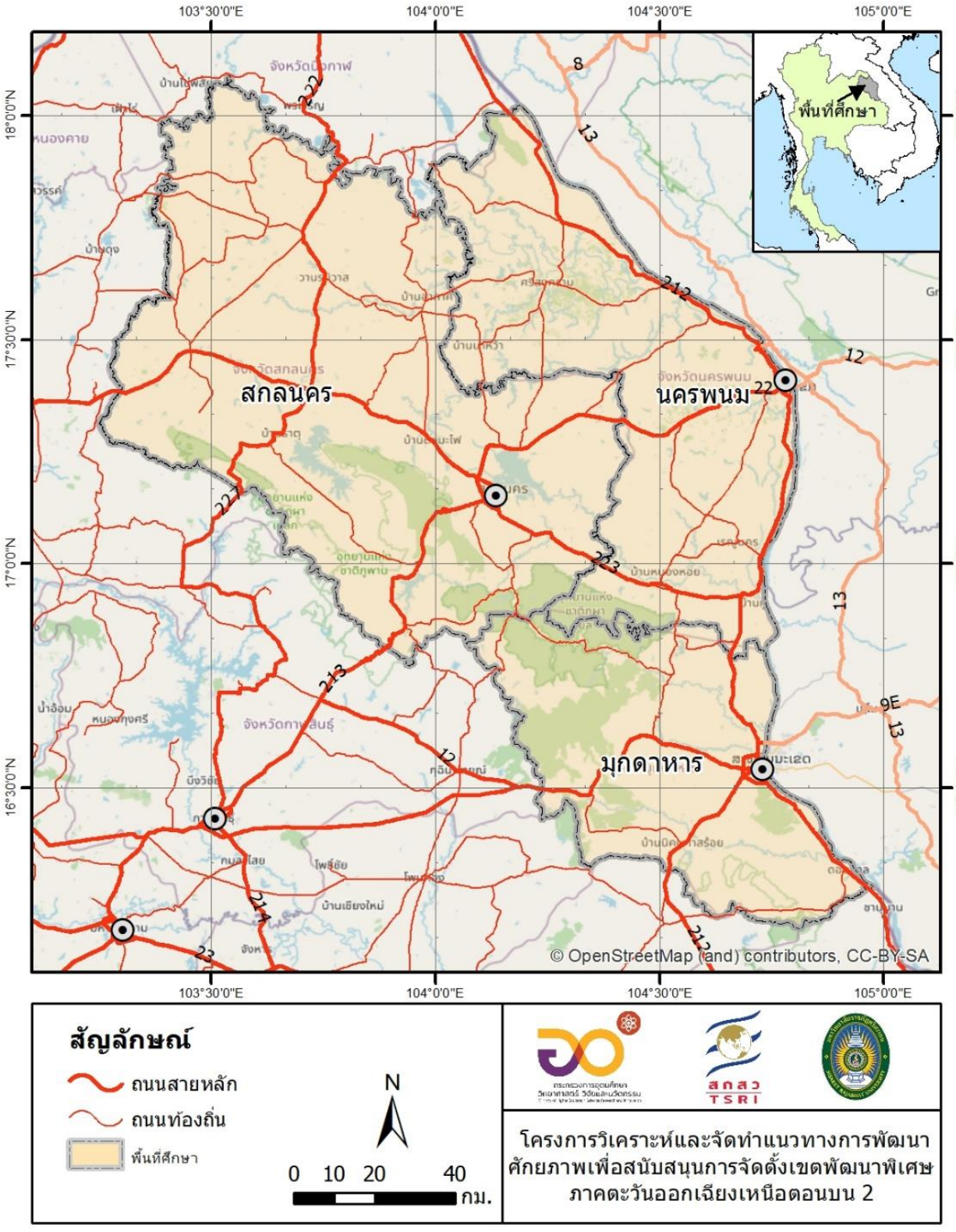
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นก้นพรมแดนที่ จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวทั้งที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงบนเทือกเขาภูพานและมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การทางเกษตรกรรม

การคมนาคม

ด้านการคมนาคมของกลุ่มจังหวัด ดังภาพประกอบเส้นทางการคมนาคมในกลุ่มจังหวัด การเดือนทางเข้าสู่กลุ่มจังหวัดนั้นหากเดินทางโดยรถยนต์สามารรถเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธินถึงจังหวัดสระบุรี บริเวณกิโลเมตรที่107 แยกเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพผ่านจังหวัดนครราชสีมา เดินทางตามทางหลวงหมายเลข 2 ไปจนถึงบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่นแล้วแยกเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 23 ผ่านจังหวัดมหาสารคาม ทางหลวงหมายเลข 213 แยกเข้า จังหวัดกาฬสินธุ์ เข้าสู่จังหวัดสกลนคร ไปสู่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร จากจังหวัดสกลนครถึงจังหวัดนครพนม ระยะทาง 89 กิโลเมตร จากจังหวัดสกลนคร ถึงจังหวัดมุกดาหารระยะทาง 118 กิโลเมตร จากจังหวัดนครพนมถึงจังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 104 กิโลเมตร

โครงข่ายถนนในจังหวัดสกลนคร โครงข่ายเส้นทางคมนานาคมสายหลักที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางหมายเลข 22 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัด ต่างๆ ได้แก่ อุดรธานี สกลนครและนครพนม และสามารถใช้เป็นเส้นทางหลักติดต่อกรุงเทพมหานครโดยผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และเส้นทางหมายเลข 213 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดสกลนครกับจังหวัด กาฬสินธุ์และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร-บ้านต้อง ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดสกลนครกับอำเภอ ทางตอนใต้ของจังหวัดนครพนม มีถนน รพช. เป็นทางเลี่ยงเมืองรอบนอก

โครงข่ายถนนในจังหวัดนครพนม โครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงจังหวัด นครพนม-อุดรธานี และเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่กรุงเทพมหานคร สำหรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 เป็น เส้นทางที่เชื่อมโยงจังหวัดนครพนม กับจังหวัดหนองคาย และมุกดาหาร โครงข่ายระบบถนนของเมืองนครพนม เป็นรูปแบบระบบตารางสี่เหลี่ยม (Grid Pattern) โดยเฉพาะในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Central Business District, CBD) และมีเส้นทาง 3 ทาง คือ ถนนนิตโย ซึ่งวางในแนวตะวันออกตะวันตกและทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 212 นี้มีลักษณะเป็นโครงข่ายถนนแบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial Network)



ภาพที่ 2.17 โครงข่ายการคมนาคมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

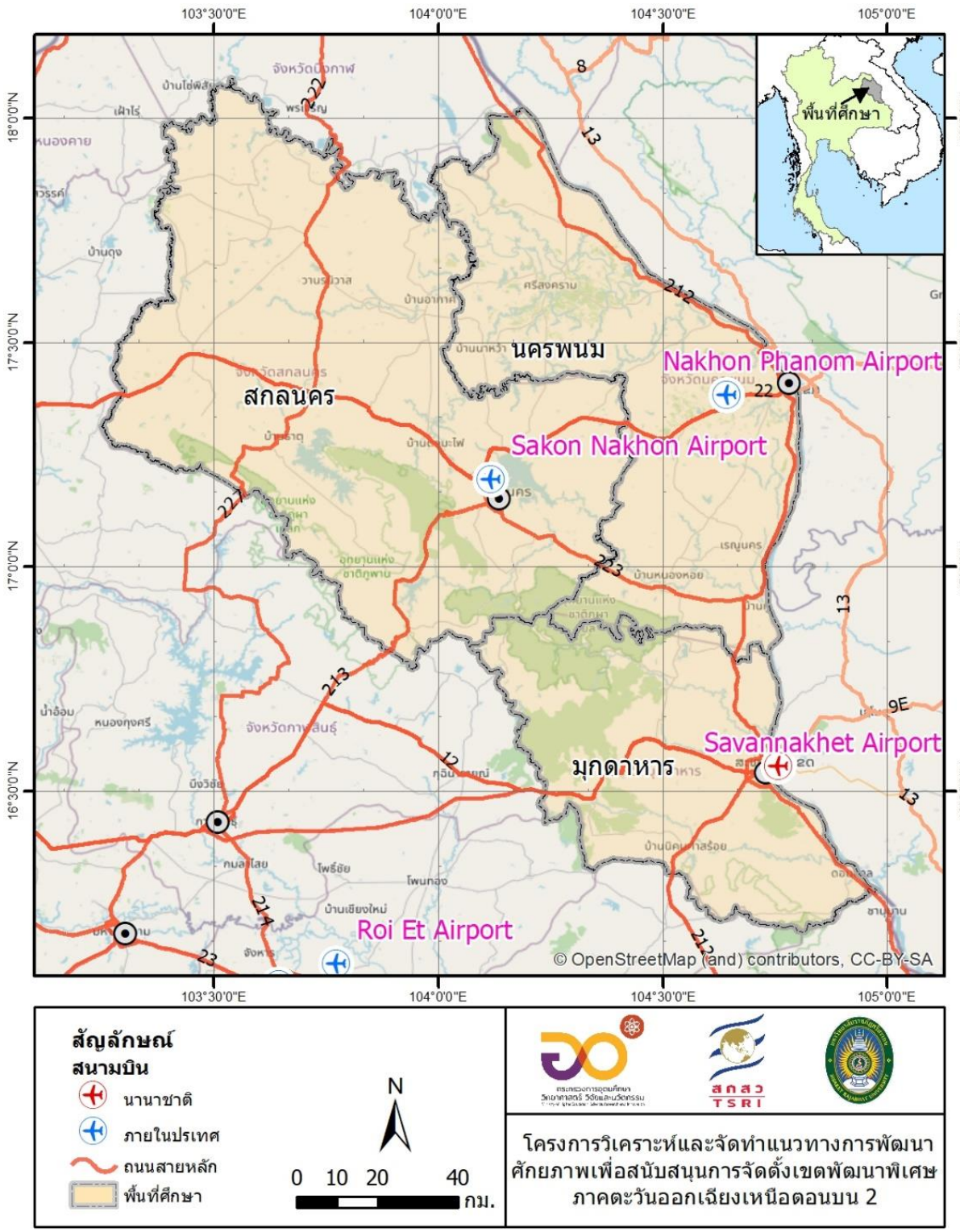
โครงข่ายถนนในจังหวัดมุกดาหาร โครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 เชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดอุบลราชธานี มุกดาหาร นครพนม และหนองคาย มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2034 เป็นถนนสายหลักที่ เชื่อมโยงระหว่างเมืองมุกดาหารกับอำเภอข้างเคียง และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2042 (ถนนมุกดาหาร-คำชะอี) เป็นถนนสายหลักของอำเภอเมืองมุกดาหารที่เชื่อมต่อกับจังหวัดกาฬสินธุ์ แบ่งเป็นสายทางหน่วยรับผิดชอบแยกได้ ดังนี้

1) เส้นทางที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 212 2034 2042 2104 2277 2287 2292 2339 และ 2370 ซึ่งรวมระยะทางทั้งสิ้น 361.316 กิโลเมตร

2) เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบท ถ่ายโอนภารกิจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในปี พ.ศ. 2546 จำนวน 70 สาย พ.ศ. 2547 จำนวน 33 สาย รวมระยะทางทั้งสิ้น 401.76 กิโลเมตร และยังมีโครงข่ายทางหลวงชนบท กรมทางหลวง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบทจังหวัดมุกดาหาร จำนวน 11 สาย ระยะทางรวมทั้งสิ้น 244.86 กิโลเมตร

3) เส้นทางที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหารดำเนินการรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น จำนวน 158 สาย แยกเป็นถนนคอนกรีต 48 สาย ลาดยาง 58 สาย ลูกรัง 52 สาย รวมระยะทาง ทั้งสิ้น 414.28 กิโลเมตร

การคมนาคมทางอากาศในกลุ่มจังหวัดมีท่าอากาศยานที่จังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนม โดยท่าอากาศยานสกลนครตั้งอยู่พิกัด ละติจูด 17 11 42.50580 ลองจิจูด 104 07 07.05547 ระดับความสูง 160.4467 เมตร บนพื้นที่ 1,000 ไร่ มีขนาดทางวิ่ง 45 x 2,600 เมตร มีพื้นที่อาคาร ผู้โดยสาร 5,455 ตร.ม. การรองรับผู้โดยสารขาออก/ขาเข้า 250/250 คนต่อชม. พื้นที่ลาดจอดเครื่องบิน 9,000 ตร.ม. มีเที่ยวบินให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ - สกลนคร - กรุงเทพฯ ทุกวัน วันละ 4 เที่ยว (ไป-กลับ) ส่วนท่าอากาศยานนครพนม ตั้งอยู่ที่พิกัด ละติจูด 17 23 07.22133 ลองจิจูด 104 38 30.79611 ระดับความสูง 172.8580 เมตร บนพื้นที่ 4,500 ไร่ อาคารผู้โดยสาร ขาเข้า/ขาออก (คน/เที่ยว) : 224/149 มีขนาดทางวิ่ง 45 x 2,500 เมตร มีพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 9,300 ตร.ม. พื้นที่ลาดจอดเครื่องบิน 72,000 ตร.ม. มีเที่ยวบินให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ ท่าอากาศยานนครพนม - กรุงเทพฯ บริการในทุกวัน วันละ 4 เที่ยวต่อวัน (ไป-กลับ)



ภาพที่ 2.18 ท่าอากาศยานที่จังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนม

ทั้งสองท่าอากาศยานมีสายการบินให้บริการทั้งหมด 2 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์และสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยมีเส้นทางการบินมีเพียงเส้นทางเดียว คือ กรุงเทพมหานคร (ดอนเมือง) จำนวนเที่ยวบินตั้งแต่เดือนมกราคม–ธันวาคม พ.ศ.2559 ทั้ง 2 ท่าอากาศยานมีจำนวนเที่ยวบินรวม 2, 798 เที่ยวบิน จำนวนเที่ยวบินขาออกรวม 2, 797 เที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 358,216 คน จำนวนผู้โดยสารขาออก จำนวน 359,612 คน ซึ่งมีรายละเอียดการบินรายเดือนของทั้ง 2 ท่าอากาศยานของกลุ่มจังหวัด และตามสายการบินของทั้ง 2 บริษัท ดังตาราง

ตารางที่ 2.3 ข้อมูลท่าอากาศยานสกลนคร ปี พ.ศ.2562

เดือน	จำนวนเที่ยวบิน		ผู้โดยสาร (คน)		ระวางสินค้า (กก.)		จดหมาย/พัสดุ	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	นำเข้า	นำออก	นำออก	นำเข้า
มกราคม	123	123	16,355	16,996	6,270	26	0	0
กุมภาพันธ์	122	122	14,331	14,320	4,548	10	0	0
มีนาคม	125	125	17,502	17,637	3,622	23	0	0
เมษายน	120	120	16,400	16,601	2,755	59	0	0
พฤษภาคม	120	120	16,652	16,362	2,979	33	0	0
มิถุนายน	117	117	15,201	14,801	2,145	41	0	0
กรกฎาคม	120	120	15,706	15,561	2,966	76	0	0
สิงหาคม	118	117	15,561	15,343	2,497	66	0	0
กันยายน	120	120	16,163	15,664	3,971	54	0	0
ตุลาคม	123	123	17,093	16,645	2,747	113	0	0
พฤศจิกายน	111	111	16,220	16,419	2,402	41	0	0
ธันวาคม	120	120	17,459	15,.659	2,096	42	0	0
รวม	**1,328**	**1,327**	**194,643**	**192,008**	**38,998**	**584**	**0**	**0**

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ 2.4 ข้อมูลท่าอากาศยานนครพนม ปี พ.ศ.2562

เดือน	จำนวนเที่ยวบิน		ผู้โดยสาร (คน)		ระวางสินค้า (กก.)		จดหมาย/พัสดุ	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	นำออก	นำเข้า	นำออก	นำเข้า
มกราคม	145	145	18,178	19,226	0	0	0	0
กุมภาพันธ์	100	100	13,592	13,922	0	0	0	0
มีนาคม	93	93	15,239	15,514	0	0	0	0
เมษายน	90	90	14,508	14,443	0	0	0	0
พฤษภาคม	106	106	16,939	16,690	0	0	0	0
มิถุนายน	103	103	15,532	15,496	0	0	0	0
กรกฎาคม	106	106	15,554	15,843	0	0	0	0
สิงหาคม	107	107	14,940	15,446	344	0	0	0
กันยายน	74	74	12,176	12,120	0	0	0	0
ตุลาคม	105	105	16,963	16,851	0	0	0	0
พฤศจิกายน	90	90	14,841	14,993	151	5	0	0
ธันวาคม	90	90	13,916	12,847	0	0	0	0
รวม	**1,209**	**1,209**	**185,315**	**183,391**	**495**	**5**	**0**	**0**

การคมนาคมทางน้ำ การคมนาคมทางน้ำส่วนใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการใช้แม่น้ำโขงในการสัญจรและค้าขาย ขนส่งสินค้า โดยมีเรือยนต์ข้ามฟากระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวที่ด่านศุลกากรอำเภอเมืองนครพนม เมืองมุกดาหาร จุดผ่อนปรนที่อำเภอธาตุพนมและอำเภออื่นๆ ที่มีเขตติดต่อกับแม่น้ำโขง ดังนี้

(1) ท่าเทียบเรือนครพนม บ้านเวินพระบาท ตำบลเวินพระบาท อำเภอท่าอุเทน ใช้เพื่อขนส่งสินค้าและแพขนานยนต์ เป็นท่าเรือรองรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสส์

(2) ท่าเทียบเรือบ้านแพง บ้านโพธิ์ไทร ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบ้านแพง ใช้เพื่อขนส่งสินค้าและแพขนานยนต์ เป็นท่าเรือรองรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสส์

(3) ท่าเทียบเรือสินค้าธาตุพนม ตำบลธาตุพนม อำเภอธาตุพนม ใช้เพื่อโดยสารและขนส่งสินค้า เป็น ท่าเรือรองรับเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอสส์

(4) ท่าเทียบเรือบ้านหนาดท่า อำเภอเมืองนครพนม ใช้เพื่อโดยสารและขนส่งสินค้า เป็นท่าเรือรองรับเรือขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอสส์

(5) ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ใช้เพื่อ ขนส่งคนและสินค้าจากท่าเรือมุกดาหาร ไปยังท่าเรือสะหวันนะเขต

การคมนาคมทางราง ในปัจจุบันจังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหารยังไม่มีการคมนาคมระบบราง ซึ่งหากต้องการเดินทางมายังจังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร โดยระบบรางจะต้องไปใช้บริการที่จังหวัดอุดรธานีหรือที่จังหวัดขอนแก่น

โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ การคมนาคมขนส่งและเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านกลุ่มจังหวัด มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) หรือเส้น R9 สายเมาะละ แหม่ง-เมียวดี-แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้- ดานัง ที่เชื่อมต่อเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงให้เป็นหนึ่งเดียวทั้งด้านการค้าและการ ลงทุนและทำให้โครงข่ายคมนาคมของพื้นที่สมบูรณ์มากขึ้น

ตารางที่ 2.5 ระยะทางของถนนตามแนว East-West Economic Corridor

ประเทศ	ระยะทาง (ก.ม.)	สัดส่วน (%)
เมียนม่าร์	170	11
ไทย	807	54
สปป.ลาว	239	16
เวียดนาม	276	19
รวม	**1,492**	**100**

ภาพที่ 2.19 เส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก

(East-West Economic Corridor)

โดยเส้นทางนี้เชื่อมโยงประเทศไทยกับ สปป.ลาว ที่จังหวัดมุกดาหารโดยผ่านสะพานมิตรภาพ 2 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสายใหม่ (ไทย-ลาว-เวียดนาม) ทำให้การค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าโดยการขนส่งทางบกช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้และจะขยายผลไปสู่ประเทศจีนและญี่ปุ่น ซึ่งจะได้รับผลประโยชน์สูงมาก เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่าน ประเทศลาวไปสู่ท่าเรือน้ำลึกที่เมืองดานังออกทางทะเลจีนใต้สู่ประเทศไต้หวันญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ได้ โดยมีระยะทางสั้นกว่าและใช้เวลาน้อยกว่าการส่งออกทางชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) อันจะส่งเสริม ให้มีการขยายปริมาณและประสิทธิภาพของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะจังหวัดมุกดาหารจะมีบทบาทเป็นประตูสู่อินโดจีนนอกจากนั้นในกลุ่มจังหวัดยังมีการขนส่งรูปแบบต่างๆเพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นๆ

เส้นทางคมนาคมของกลุ่มจังหวัด มีสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร –สะหวันนะเขต) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหาร ของประเทศไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขตของประเทศลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตกตะวันออก ซึ่งเริ่มจากพม่า ผ่านไทย ลาวและสิ้นสุดที่เวียดนาม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของธนาคารการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ซึ่งมีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแหล่งทุนในการก่อสร้างเป็นเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาล ญี่ปุ่นให้กับรัฐบาลลาว 4,011 ล้านเยน และให้กับรัฐบาลไทย 4,079 ล้านเยน ใช้เวลาก่อสร้างตั้งแต่เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2546 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2549

ส่วนสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) ก็เป็นสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย (นครพนม) กับประเทศลาว (คำม่วน) พื้นที่ฝั่งไทยที่บ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ฝั่งลาวอยู่ที่บ้านเวินใต้เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ใช้งบประมาณก่อสร้างจากรัฐบาลไทยทั้งสิ้น 1,723 ล้านบาท มีระยะเวลาการก่อสร้างรวม 900 วัน แล้วเสร็จในวันที่11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งด้านการค้าและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงจากประเทศไทย ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม และภาคใต้ของ ประเทศจีน ซึ่งมีความยาวรวม 780 เมตร ความกว้างสะพาน 13 เมตร และมีช่องจราจร 2 เพื่อเป็นการรองรับ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2015

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

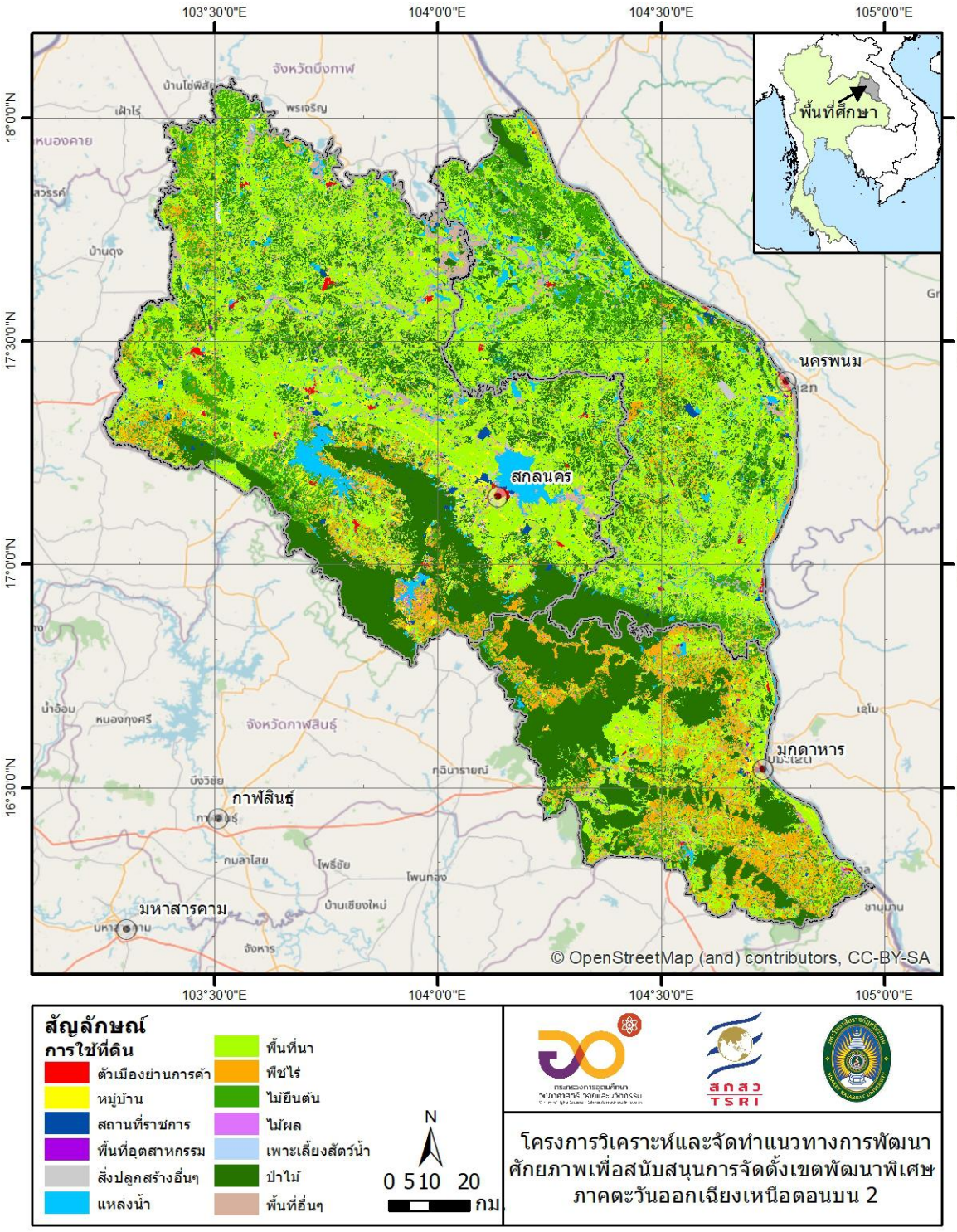
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2562 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินมากที่สุดโดยเฉพาะพื้นที่เกษตรกรรม จำนวน 7,738,838 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 39.57 ของการใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้ จำนวน 1,692,247 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 8.6 พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 662,095 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.38 พื้นที่แหล่งน้ำ จำนวน 607,048 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.10 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด จำนวน 461,187 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.35 ตามลำดับ ดังภาพประกอบการใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ในเกษตรกรรม พื้นที่เพาะปลูก จากการสำรวจเนื้อที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินรายจังหวัด ในปี พ.ศ. 2562 โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีเนื้อที่รวมประมาณ 24,322,828 ไร่ โดยจังหวัดสกลนครมีเนื้อที่มากที่สุด คือ 6,003,602 ไร่ รองลงมาคือ จังหวัดนครพนม 3,445,418 ไร่ จังหวัดมุกดาหาร 2,712,394 ไร่ ตามลำดับ เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเหนือตอนบน 2 สามารถแบ่งออกได้ 5 ส่วนได้แก่ นาข้าว พืชไร่ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น สวนผักไม้ดอก/ไม้ประดับ และเนื้อที่ใช้ ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ โดยในปี พ.ศ. 2562 นาข้าวใช้พื้นที่รวมสูงสุดเท่ากับ 8,336,506 ไร่ ส่วนสวนไม้ ผล/ไม้ยืนต้นใช้พื้นที่รวม 1,355,782 ไร่ พืชไร่ใช้พื้นที่รวม 1,324,548 ไร่ เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ เท่ากับ 1,479,466 ไร่ และ สวนผัก ไม้ดอก/ไม้ประดับ ใช้พื้นที่ 79,604 ไร่ จากเนื้อที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัดฯ สามารถแบ่งเป็นพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.6 เนื้อที่และการใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ปี พ.ศ. 2562

ประเทศ/ภาค/จังหวัด	เนื้อที่ทั้งหมด	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร (ไร่)				
		นาข้าว	พืชไร่	สวนไม้ผล/ไม้ยืนต้น	สวนผัก/ไม้ดอก/ไม้ประดับ	การเกษตรอื่นๆ
ทั้งประเทศ	**149,252,451**	**68,722,388**	**30,736,029**	**36,936,484**	**1,402,143**	**11,455,407**
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	**63,857,027**	**41,745,365**	**11,447,347**	**5,903,827**	**318,157**	**4,442,331**
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	**24,322,828**	**8,336,506**	**1,324,548**	**1,355,782**	**79,604**	**1,479,466**
นครพนม	3,445,418	1,440,351	84,364	216,483	10,413	148,493
มุกดาหาร	2,712,394	549,060	347,917	189,457	2,124	199,185
สกลนคร	6,003,602	2,178,842	229,993	271,951	27,265	392,055

ที่มา :สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ภาพที่ 2.20 การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

2.3.2 สภาพภูมิประเทศภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยทางรถยนต์ประมาณ 647 กิโลเมตร มีพื้นที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหารเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตามความยาวตามแม่น้ำโขง ประมาณ 225 กิโลเมตร พื้นที่ตอนใต้ของกลุ่มจังหวัดเป็นที่ราบสูงบนเทือกเขาภูพานที่กั้นระหว่างกลุ่มจังหวัด ฯ กับจังหวัดอีสานตอนล่างและที่ราบระหว่างหุบเขาในพื้นที่อำเภอดงหลวง อำเภอคำชะอี มีลำธารและลำห้วยอันเกิดจากเทือกเขาหลายแห่ง มีป่าไม้และทุ่งหญ้าเหมาะสำหรับการเลี้ยงสัตว์ พื้นที่ตอนตะวันออกและตะวันตกมีสภาพพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาดอยู่บริเวณอำเภอกุดบาก จังหวัดสกลนคร มีป่าไม้และทุ่งหญ้า เหมาะสำหรับการเลี้ยงสัตว์เช่นกัน สำหรับทางด้านตะวันตก ติดกับจังหวัดอุดรธานีส่วนใหญ่เป็นที่ราบสลับกับที่แบบลูกคลื่นลอนลาดเช่นกัน เหมาะสำหรับการทำไร่ สภาพพื้นที่เป็นที่ราบต่ำเหมาะแก่การทำนา โดยเฉพาะท้องที่อำเภอเมืองมีหนองหารที่กว้างใหญ่ มีน้ำตลอดปี พื้นที่ตอนกลางเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำศรีสงคราม ลำน้ำอูนและที่ราบหนองหาร ในเขตจังหวัดสกลนครกับจังหวัดนครพนม มีสภาพพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาดรวมถึงบริเวณที่ติดกับ อำเภอนาแก จังหวัดนครพนม เหมาะสำหรับเป็นพื้นที่ในการทางการเกษตรกรรมหลักของกลุ่มจังหวัด โดยเฉพาะข้าวหอมมะลิและการเลี้ยงโคขุนที่เป็นสินค้าหลักของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งเป็นแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำจืด

จังหวัดสกลนคร มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปทางด้านทิศใต้เป็นเทือกเขาสูงจากนั้น จะค่อย ๆ เอียงลาดลงมาทางทิศเหนือและทิศตะวันออก พื้นที่อยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 172 เมตร ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ ตอนใต้เป็นที่ราบสูงบนเทือกเขาภูพานและที่ราบระหว่างหุบเขามีสภาพพื้นที่ แบบลูกคลื่นลอนลาดอยู่บริเวณอำเภอกุดบาก มีลำธารและลำห้วยที่เกิดจากเทือกเขาหลายแห่ง มีป่าไม้ และ ทุ่งหญ้าเหมาะสำหรับการเลี้ยงสัตว์ พื้นที่ด้านตะวันออกของจังหวัด ซึ่งมีเขตติดกับจังหวัดนครพนมมีสภาพพื้นที่ แบบลูกคลื่นลอนลาด รวมถึงบริเวณที่ติดกับอำเภอนาแก จังหวัดนครพนม สำหรับทางด้านตะวันตกติดกับ จังหวัดอุดรธานีส่วนใหญ่เป็นที่ราบสลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาดเช่นกันเหมาะสมหรับการทำไร่ พื้นที่ ตอนกลางสภาพพื้นที่เป็นที่ราบต่ำเหมาะแก่การทำนา โดยเฉพาะท้องที่อำเภอเมืองมีหนองหารที่กว้างใหญ่ มีน้ำ ตลอดปี กว้างประมาณ 7 กิโลเมตร ยาวประมาณ 18 กิโลเมตร ระดับน้ำลึกประมาณ 3-6 เมตร หนองหาร เป็นที่รองรับน้ำจากลำน้ำต่าง ๆ หลายสาย ได้แก่ ห้วยทราย ห้วยโมง ห้วยสมอ ห้วยเดียก ห้วยเฮ ห้วยวังช้าง ห้วยนาแก ห้วยแก้ง ลำน้ำพุง ห้วยเฮือ ห้วยลอง ห้วยหนองแฮ (ห้วยทุ่งแร่) ห้วยม่วง และห้วยลาก เป็นต้น พื้นที่ ตอนเหนือประกอบด้วยพื้นที่ในเขตอำเภอบ้านม่วง อำเภอวานรนิวาส อำเภอคำตากล้า และอำเภออากาศ อำนวย สภาพพื้นที่เป็นลูกคลื่นลอนลาด มีสภาพเป็นป่าปนไร่ ป่าส่วนใหญ่เป็นป่าแดงโปร่ง มีไม้เต็ง ไม้รัง ไม้พลวง เหนือที่ตั้งอำเภออากาศอำนวยและริมน้ำสงคราม บางส่วนเป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมซึ่งใช้ทำนาได้บางส่วน เท่านั้น ส่วนใหญ่จะทิ้งให้รกร้างว่างเปล่า มีพวกไม้พุ่มเตี้ย และหญ้าขนปกคลุมทั่วไป

จังหวัดนครพนม มีลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่ม สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 140 เมตร สภาพภูมิประเทศ แบ่งออกได้เป็น 2 เขต คือ เขตตอนเหนือ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเนินสูงและ ที่ดอน มีป่าไม้สลับกับพื้นที่ราบที่ใช้ทำนา ทางเหนือสุดของจังหวัดในเขตอำเภอบ้านแพงมีเทือกเขาภูลังกา ทอดผ่าน นอกจากนี้ยังมีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน คือ แม่น้ำสงคราม และแม่น้ำอูน สำหรับอำเภอในเขตตอนเหนือ นี้คือ อำเภอบ้านแพง อำเภอศรีสงคราม อำเภอท่าอุเทน อำเภอนาหว้า อำเภอโพนสวรรค์ และอำเภอนาทม เขตตอนใต้พื้นที่บริเวณใกล้แม่น้ำโขงทางทิศตะวันออกเป็นที่ราบลุ่มส่วนทางทิศตะวันตก ซึ่งอยู่ห่างจากแม่น้ำ โขงออกไปเป็นพื้นที่ดอนมีสภาพเป็นป่าเต็งรัง พื้นดินส่วนมากมีลักษณะเป็นดินลูกรังบางแห่งมีลักษณะเป็น ที่เนิน พื้นที่ทางใต้สุดของจังหวัดนครพนมในเขตอำเภอนาแกมีเทือกเขาภูพานทอดเป็นแนวกันเขตระหว่าง จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร สำหรับอำเภอที่อยู่ในเขตนี้ ได้แก่ อำเภอเมืองนครพนม อำเภอเรณูนคร อำเภอธาตุพนม อำเภอปลาปาก อำเภอนาแก และอำเภอวังยาง

จังหวัดมุกดาหาร มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ภูเขาอยู่ทางด้านตะวันตกของ จังหวัดประกอบด้วยภูเขาสูงชันหลายเทือกเขาติดต่อกัน คือ ภูนางหงส์ ภูถ้ำพระ ภูหลังเส ภูหินเทิบ ภูหมากยาง ภูโป่ง ภูมโน (มียอดเขาภูผาซาน เป็นยอดเขาที่สูงที่สุดประมาณ 617 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง) มีสภาพเป็นภูเขาหิน มีหน้าผาสูงชัน มีหินกว้างยาวและหินทับซ้อนกันในรูปแบบต่าง ๆ ดินส่วนใหญ่เป็นดิน ปนทรายเป็นแหล่งกำเนิดของลำน้ำหลายสาย เช่น ห้วยบางทราย ห้วยบางอี่ เป็นต้น ส่วนที่ราบอยู่ระหว่างพื้นที่ ภูเขาต่อเนื่องมาจนถึงแม่น้ำโขง โดยเป็นที่ราบลุ่มที่กว้างใหญ่ เป็นที่ตั้งของอำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอ ดงหลวง อำเภอหว้านใหญ่ อำเภอคำชะอี อำเภอดอนตาล และอำเภอนิคมคำสร้อย มีระดับความสูงเฉลี่ย 100-200 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ตัวเมืองมุกดาหารมีระดับความสูง 142 เมตรจากระดับน้ำทะเล ปานกลาง พื้นที่ค่อย ๆ ลาดสูงขึ้นจากริมแม่น้ำโขงมาจนถึงเขตภูเขาในทิศตะวันตกและตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่ อำเภอหว้านใหญ่อำเภอดงหลวง อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอดอนตาล ส่วนบริเวณชายแดนติดต่อ กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม ขนานไปตามแม่น้ำโขงครอบคลุม พื้นที่ในเขตอำเภอดอนตาล อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอหว้านใหญ่

2.3.3 ประชากรและแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

เขตการปกครองของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 แบ่ง เป็น 3 จังหวัด 37 อำเภอ 252 ตำบล 2,335 หมู่บ้าน 1 เทศบาลนคร 2 เทศบาลเมือง 3 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 111 เทศบาล ตำบล 171 องค์การบริหารส่วนตำบล มีประชากรรวมทั้งสิ้น 2,220,047 คน ดังตาราง โครงสร้างประชากร ในปี พ.ศ. 2562

ตารางที่ 2.7 โครงสร้างประชากร ในปี พ.ศ. 2562

กลุ่มจังหวัด / จังหวัด	ประชากร		
	ชาย	หญิง	รวม
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	1,106,928	1,113,141	2,220,047
นครพนม	355,878	357,632	713,510
มุกดาหาร	176,708	176,466	353,147
สกลนคร	574,342	579,043	1,153,390

ที่มา :กรมการปกครอง

ตารางที่ 2.8 ประชากรเปรียบเทียบกลุ่มจังหวัด

ประเทศ/กลุ่มจังหวัด/จังหวัด	2560	2561	2562
ประเทศ	**66,188,503**	**66,413,979**	**66,558,935**
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	2,218,282	2,221,850	2,219,782
นครพนม	718,028	718,786	719,136
มุกดาหาร	350,782	352,282	353,174
สกลนคร	1,149,472	1,152,282	1,153,390

ที่มา : กรมการปกครอง

ในปี พ.ศ. 2561 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 60 โรงงาน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่มีจำนวนอยู่ที่ 57 โรงงาน ในส่วนของแรงงาน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนแรงงาน อยู่ทั้งสิ้น 1,136 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นปีก่อนหน้าที่มีอยู่ประมาณ 475 คน โดยจังหวัดสกลนคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวน แรงงานมากที่สุดอยู่ที่ 835 คน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนเงินลงทุนอยู่ที่ 5,384 ล้านบาท โดยที่จังหวัดสกลนคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวนเงินลงทุนสูงที่สุด อยู่ที่ 4,486 ล้านบาท

ตารางที่ 2.9 จำนวนโรงงาน แรงงาน และเงินลงทุนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด

กลุ่มจังหวัด / จังหวัด	จำนวนโรงงาน			จำนวนแรงงาน			จำนวนเงินลงทุน		
	2559	2560	2561	2559	2560	2561	2559	2560	2561
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	63	57	60	870	661	1,136	1,461	2,133	5,384
นครพนม	37	26	23	362	173	191	279	767	805
มุกดาหาร	20	11	14	183	280	110	542	586	93
สกลนคร	40	20	23	325	208	835	640	780	4,486

2.3.4 พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ที่ตั้ง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศไทย ประกอบด้วยจังหวัด 4 จังหวัดได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดยโสธร มีขนาดพื้นที่รวมกันทั้งสิ้น 31,907.74 ตร.กม. หรือ 19,942,336 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.89 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและร้อยละ 6.2 ของพื้นที่ทั่วประเทศ มีอาณาเขตติดต่อกับต่างประเทศ 2 ประเทศคือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศกัมพูชา มีระยะทางรวม 601 กม ด้านเหนือของกลุ่มจังหวัดติดกับจังหวัดมุกดาหาร ด้านทิศตะวันตกติดกับจังหวัดสุรินทร์ ด้านทิศตะวันออกติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวส่วนทิศติดประเทศกัมพูชา

การคมนาคม

การคมนาคมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ทั้งทั้งการคมนาคมทางถนน ทางรถไฟ ทางอากาศและทางน้ำบริเวณลุ่มน้ำโขงไทยลาว ดังภาพประกอบโครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาพประกอบ ที่ตั้งสนามบินนาๆชาติจังหวัดอุบลราชธานี โดยจังหวัดขนาดใหญ่ เช่น จังหวัดอุบลราชธานี มีการคมนาคมติดต่อกับจังหวัดต่างๆ รวมถึงเชื่อมต่อกับต่างประเทศ มีความสะดวกสามารถเดินทางได้หลากหลายเส้นทาง ทั้งเครื่องบินโดยสาร รถยนต์ รถไฟ ดังนี้

1) ทางรถไฟ มีขบวนรถด่วน รถเร็ว และรถไฟปรับอากาศด่วนพิเศษทุกวัน จากกรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ สุดปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ โดยจังหวัดอุบลราชธานีมีสถานีย่อย 2 แห่ง คือสถานีบุ่งหวาย และ สถานีห้วยขะยุง เวลาเดินรถไฟ ประกอบด้วยจังหวัดอุบลราชธานี เริ่มต้นที่เวลา 07.00 น. - 19.30 น.

2) ทางรถยนต์สามารถใช้เส้นทางติดต่อภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงตลอดจน กรุงเทพมหานคร ระยอง เชียงใหม่ เชียงราย ประจวบคีรีขันธ์ ได้อย่างสะดวกสบายโดยรถทัวร์ปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชนหลายบริษัท นอกจากนี้ ยังมีรถประจำทางระหว่างจังหวัดที่เดินรถระหว่างอุบลราชธานีไปถึง ศรี

สะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ นครราชสีมา ชลบุรี ระยอง เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น หนองคาย มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ มุกดาหาร นครพนม ชัยภูมิ สกลนคร ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) และภูเก็ต กรมการขนส่งทางบกได้ออก ประกาศถึงการเปิดเดินรถสายอุบลราชธานี - เกาะสมุย เพื่อเชื่อมเมืองท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคในอนาคต และอีกในอนาคตข้างหน้า กรมการขนส่งทางบกอาจจะได้ออกประกาศถึงการเปิดเดินรถสายสายเหนืออีก 1 เส้นทาง รถสายอุบลราชธานี - เชียงราย - แม่สาย ขึ้นกับบริษัทนครชัยแอร์ เพื่อเชื่อมเมืองท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคในอนาคต และนอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกกำลังจะเปิดเดินรถสายระหว่างประเทศ คือ สายอุบลราชธานี-จำปาสัก อุบลราชธานี-คอนพะเพง และ อุบลราชธานี-เสียมราฐ อีกด้วย การเดินทางจากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางได้โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ไปจนถึงอำเภอสีคิ้ว แยกเข้าทางหลวง หมายเลข 24 (โชคชัย - เดชอุดม) ผ่านอำเภอโชคชัย อำเภอนางรอง อำเภอสังขะ อำเภอเดชอุดม ไปจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี

ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ จังหวัดอุบลราชธานีมีท่าอากาศยานนานาชาติ จำนวน 1 แห่ง ซึ่งมีสายการบินที่ให้บริการ 4 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินนกแอร์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทย-สมายล์ และสายการบินไทยไลออนแอร์ รวม 19 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ จังหวัดอุบลราชธานี มีท่าเรือจำนวน 1 แห่ง บริเวณริมแม่น้ำโขง ตำบลบ้านด่าน อำเภอโขงเจียม ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพในการต้อนรับนักท่องเที่ยว ที่จะส่งเสริมในด้านเศรษฐกิจให้กับจังหวัดและการกระจายรายได้สู่ชุมชน

ด้านจังหวัดยโสธรการคมนาคมขนส่งการเดินทางมายังจังหวัดยโสธร มีถนนสายสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23, 202 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2083, 2169, 2043 โดยเส้นทางการเดินทางมี 2 เส้นทาง คือ สายเก่า: กรุงเทพฯ-สระบุรี-นครราชสีมา-บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร และสายใหม่: กรุงเทพฯ-สระบุรี-นครราชสีมา- ประทาย-พยัคฆ์ภูมิ-เกษตรวิสัย-สุวรรณภูมิ-ยโสธรโดยสามารถเดินทางได้ ในทางรถยนต์ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรีจึงเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมาไปทางอำเภอพิมายผ่านอำเภอหนองสองห้องและอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น แล้วจึงแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 23ผ่านอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี อำเภอเสลภูมิแล้วจึงถึงจังหวัดยโสธร รวมระยะทาง 531 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 7-8 ชั่วโมง ทางรถไฟและเครื่องบิน จะต้องลงที่จังหวัดอุบลราชธานี แล้วต่อรถยนต์มาที่จังหวัดยโสธรอีกประมาณ 99 กิโลเมตรและในอนาคตระยะต่อไป จังหวัดยโสธรจะมีทางรถไฟผ่านพื้นที่อำเภอเลิงนกทาและการพัฒนาและผลักดันให้สนามบินเลิงนกทาเป็นสนามบินพาณิชย์

จังหวัดอำนาจเจริญเป็นจังหวัดที่มีถนนสาย 212 เชื่อมทั้งจังหวัดอุบลราชธานีไปสู่จังหวัดมุกดาหาร มีถนนสายสำคัญเชื่อมต่อกับจังหวัดยโสธร สามารถเดินทางมาถึงจังหวัดศรีสะเกษได้อย่างสะดวก

จังหวัดศรีสะเกษ มีเส้นทางคมนาคมที่ติดต่อได้กับจังหวัดใกล้เคียงรวมทั้งอำเภอต่างๆ ภายในท้องที่จังหวัดศรีสะเกษ โดยทางรถยนต์และรถไฟ ซึ่งสามารถให้บริการรับส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและ

ขาออก การคมนาคมโดยรถไฟของจังหวัด ขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านสถานีจังหวัดศรีสะเกษ เที่ยวขึ้น-เที่ยวล่อง มีวันละ 22 ขบวน ระยะทางจากกรุงเทพฯถึงสถานีจังหวัดศรีสะเกษ 515 กิโลเมตร ขบวนรถไฟวิ่งผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งแต่จังหวัดนครราชสีมาบุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษและสิ้นสุดปลายทางที่อำเภอวารินชาราบ จังหวัดอุบลราชธานี

ส่วนการคมนาคมโดยรถยนต์ ปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้เพิ่มบทบาทมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ก้าวหน้าทัดเทียมกับอารยะประเทศ ดังนั้นจังหวัดได้จัดระเบียบการขนส่งทางบกในเขตจังหวัดโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และนโยบายของจังหวัดเพื่อสนองความต้องการของประชาชน โดยการจัดเส้นทางเดินรถยนต์ ถึง 4 หมวดด้วยกันคือ

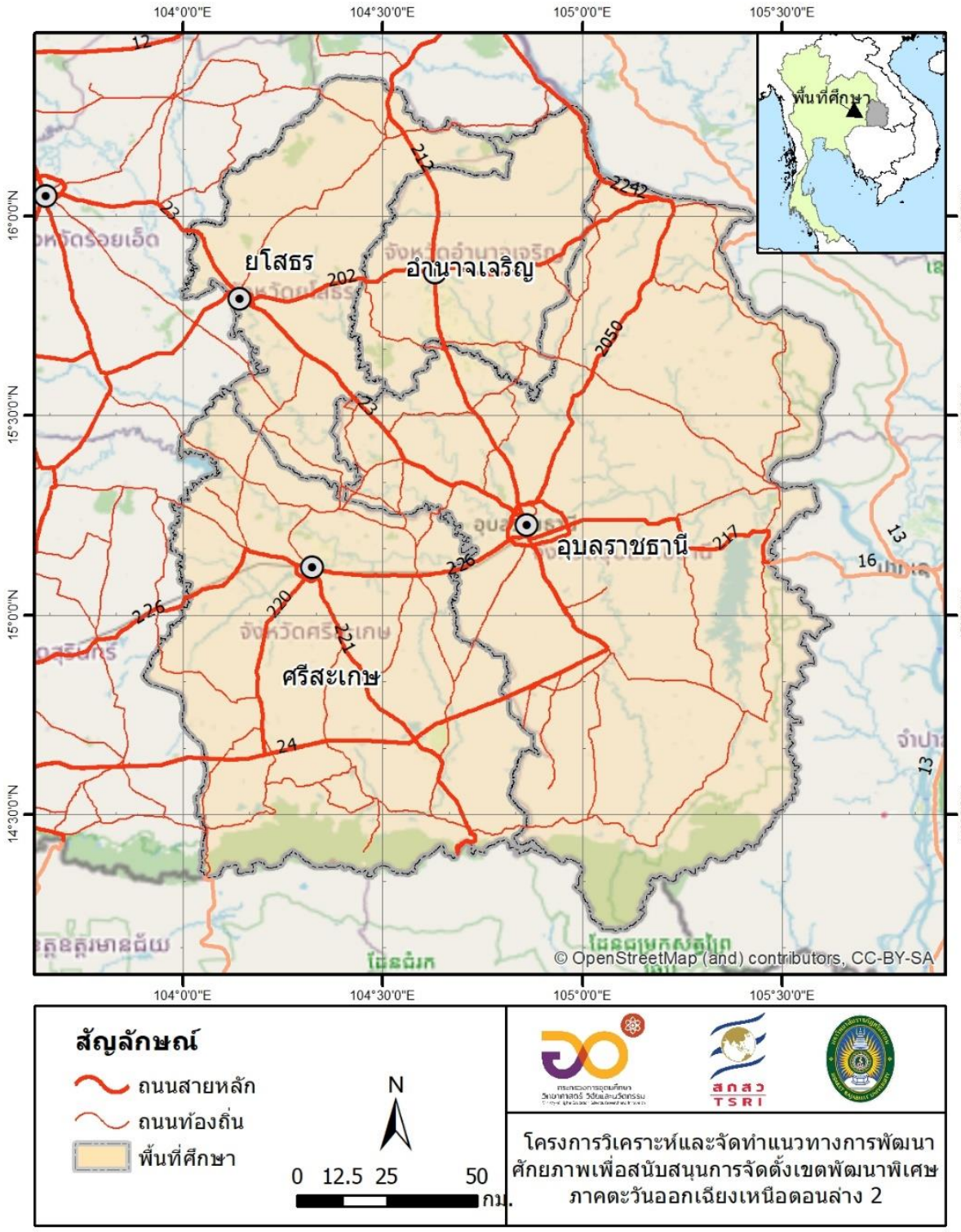
เส้นทางหมวดที่ 1 เป็นเส้นทางขนส่งภายในเทศบาล มีจานวน 2 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 2 เป็นเส้นทางที่เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ มีจานวน 10 เส้นทาง

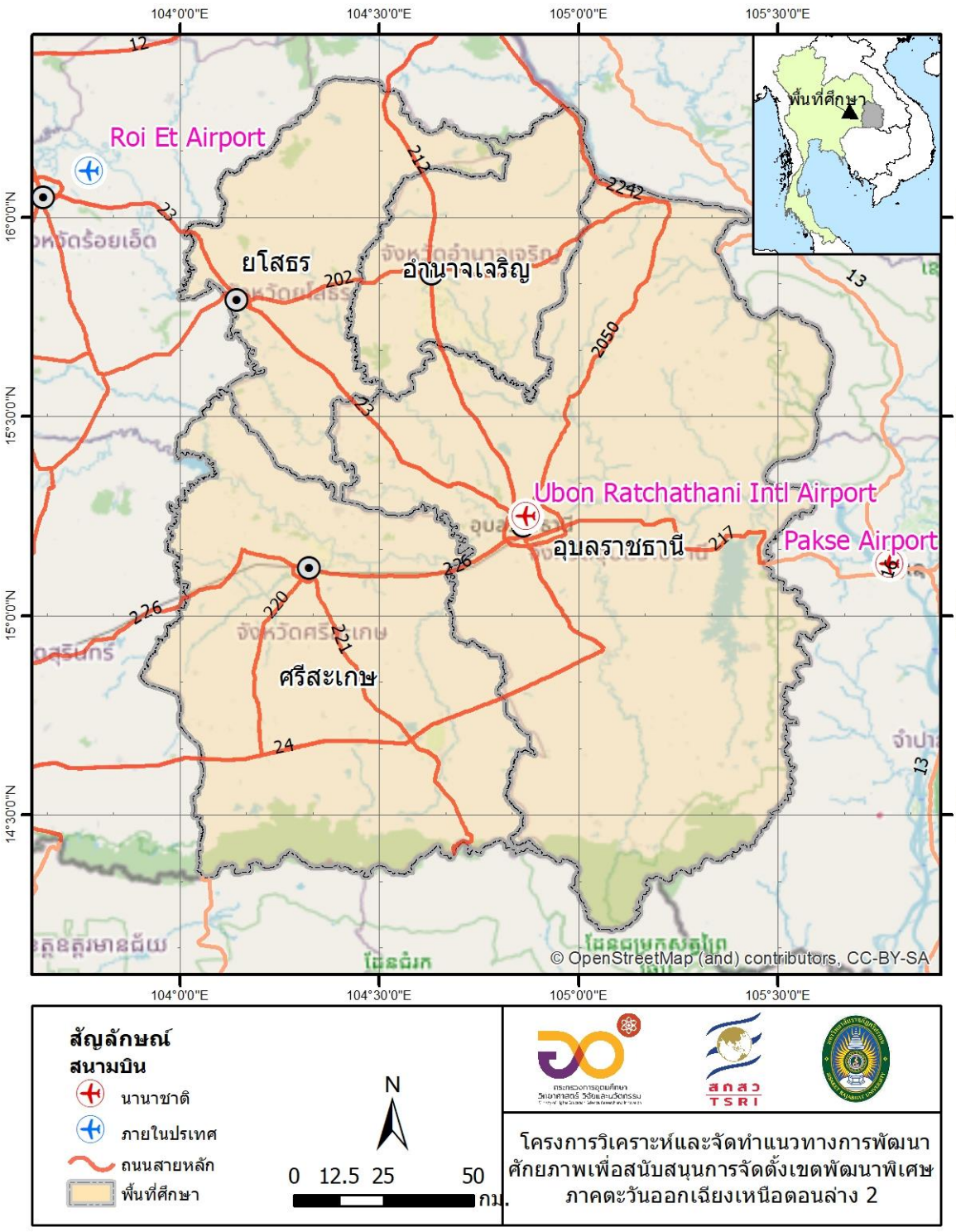
เส้นทางหมวดที่ 3 เป็นเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัดมีจานวน 16 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 4 เป็นเส้นทางย่อย ซึ่งจากจังหวัดหรืออำเภอเข้าสู่ชุมชนย่อย เช่น ตำบลหรือหมู่บ้าน มีจำนวน 27 เส้นทาง 40

การคมนาคมโดยทางอากาศ จังหวัดศรีสะเกษ อยู่ห่างจากจังหวัดอุบลราชธานี เพียง 60 กิโลเมตร ซึ่งมีเครื่องบินที่สามารถเดินทางไปได้ ทั่วประเทศ อีกทั้งสนามบินอุบลราชธานี เป็นสนามบินนานาชาติที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่เดินทางมาจากต่างประเทศ โดยมิต้องแวะพักที่กรุงเทพฯ



ภาพที่ 2.21 โครงข่ายเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2



ภาพที่ 2.22 ที่ตั้งสนามบินนาๆชาติจังหวัดอุบลราชธานี

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ที่ดิน จากการสำรวจข้อมูลสภาพพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยกรมพัฒนาที่ดินพบว่าพื้นที่ของกลุ่ม จังหวัดส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรม ร้อยละ 68.55 รองลงมาคือพื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 15.64 พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 7.00 พื้นที่ชุมชน ร้อยละ 4.90 พื้นที่แหล่งน้ำ ร้อยละ 3.16 ดังภาพประกอบการใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

เมื่อแยกการใช้ประโยชน์ที่ดินรายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุบลราชธานี ปัจจุบันมีพื้นที่สภาพป่าอุดมสมบูรณ์ประมาณ 1,689,500 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16 ของพื้นที่จังหวัด ลักษณะป่าไม้ ที่พบ ได้แก่ ป่า เต็งรัง หรือป่าแดงที่มีอยู่ทั่วไป ป่าดิบแล้ง และป่าผสมในเขตอำเภอน้ำยืน ส่วนป่าเบญจพรรณมีอยู่ใน บริเวณอำเภอเขมราฐ อำเภอบุณฑริก และอำเภอพิบูลมังสาหาร ไม้ส่วนใหญ่ เป็นไม้กระยาเลย ได้แก่ ไม้ยาง ไม้ตะแบง ไม้แดง ไม้ประดู่ แต่ป่าไม้ที่เหลือไม่เพียงพอที่จะรักษาสภาพความสมดุลของธรรมชาติและ การพังทลายของดิน

จังหวัดอุบลราชธานีปลูกข้าวหอมมะลิเนื้อที่ปลูก จำนวน 3,232,876 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 1,417,160 ตันผลผลิตเฉลี่ย 442 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 21,257.40 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 4,489 บาท/ไร่ ปลูกข้าวเหนียว เนื้อที่ปลูก จำนวน 1,040,235 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 436,898.7 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 420 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 4,309.80 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 4,067 บาท/ ไร่

นอกจากนี้ยังปลูก มันสำปะหลัง มีการเพาะปลูกทุกอำเภอ โดยอำเภอที่ปลูกมาก เช่น น้ำยืน เดชอุดม บุณฑริก เนื้อที่ เพาะปลูกรวม 434,513 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 1,332,292 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 3,526 กิโลกรัมต่อไร มูลค่าผลผลิตรวม 3,464.11 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 6,325 บาท/ไร่ ปลูกยางพารา มีการเพาะปลูกทุกอำเภอที่ปลูกมากเช่น น้ำยืน เดชอุดม บุณฑริก นาจะหลวย เนื้อที่ที่ปลูกรวม 528,425 ไร่ เนื้อที่ให้ผลผลิต 413,960 ไร่ ผลผลิตน้ำยางรวม 92,727 ตัน ผลผลิต เฉลี่ย 224 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 4,867.80 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 13,128 บาท/ไร่

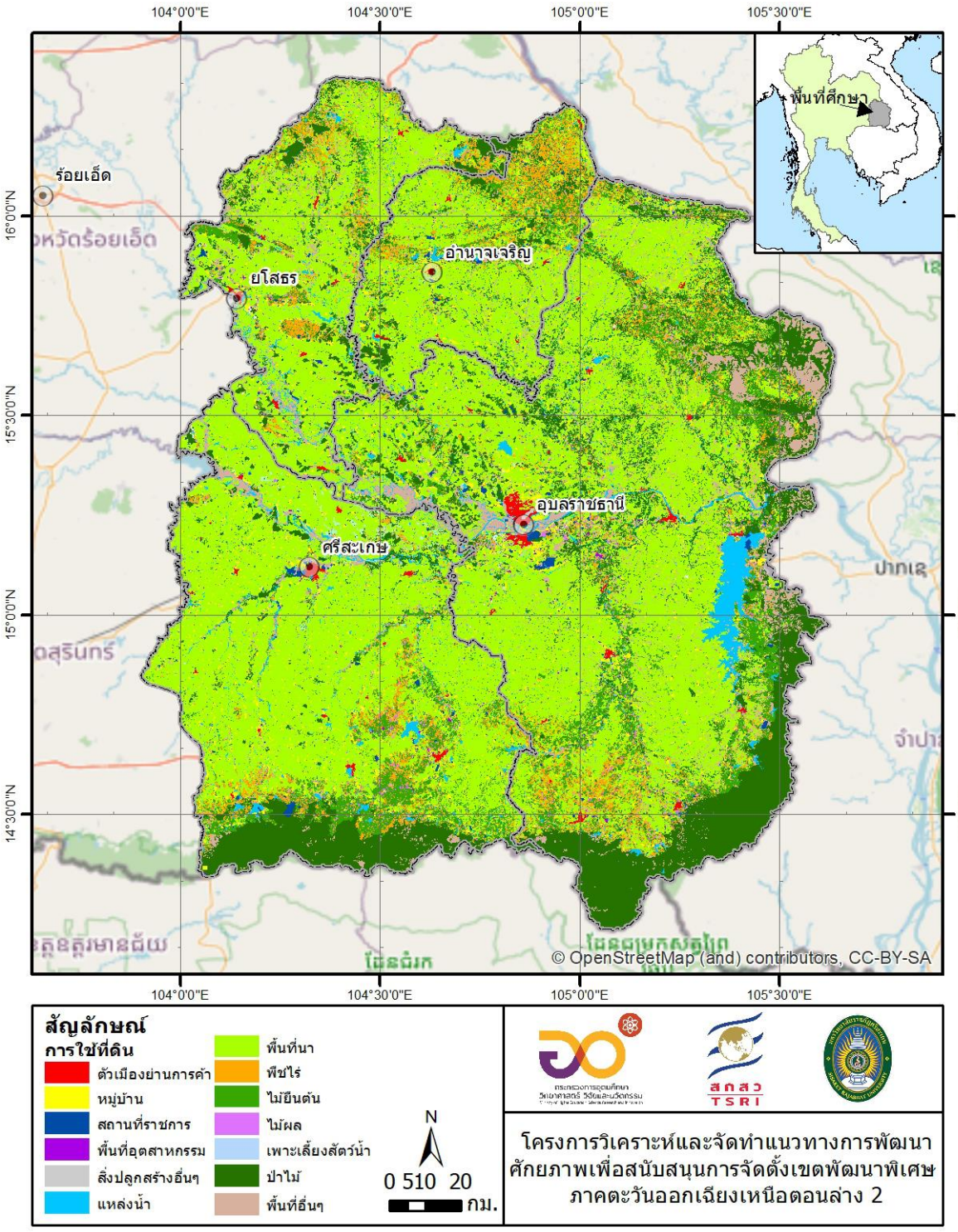
ปลูก พริก มีการเพาะปลูกมากในอำเภอเมืองอุบลราชธานี ม่วงสามสิบ เหล่าเสือโก้ก เนื้อที่เพาะปลูกรวม 24,758 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 58,255.57 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 2,353 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิต รวม 495.17 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 8,750 บาท/ไร่ และปาล์มน้ำมัน มีการเพาะปลูกมากในอำเภอนาจะหลวย บุณฑริก น้ำยืน น้ำขุ่น เนื้อที่เพาะปลูก 18,782ไร่ เนื้อที่ได้ให้ผลผลิต 7,504 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 14,438 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 1,924 กิโลกรัม ต่อไร มูลค่าผลผลิตรวม 46.20 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 9,895 บาท/ไร่

ส่วนจังหวัดยโสธรมีพื้นที่ 2,601,040 ไร่ ประชากรส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อทำการเกษตรกร ทำนา ปลูกพืช และเลี้ยงปศุสัตว์ พื้นที่การประโยชน์ทางการเกษตรในปี 2562 มี 1,718,036 ไร่ เป็นที่นา 1,375,802 ไร่ พืชไร่ 142,911 ไร่ ไม้ผลและไม้ยืนต้น 104,103 ไร่ สวนผักไม้ดอกไม้ประดับ 5,230 ไร่ เนื้อที่ที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่น ๆ 89,688 ไร่ เนื้อที่นอกการเกษตร 657,939 ไร่ และเนื้อที่ป่า 225,367 ไร่ พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ข้าว ยางพารา มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน แตงโมเนื้อ ถั่วลิสง ข้าวโพด หอมแดง เป็นต้น

จังหวัดอำนาจเจริญการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าจังหวัดอำนาจเจริญส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรมีพื้นที่เพื่อการเกษตรถึงร้อยละ 51.68 ของพื้นที่ทั้งหมดประชาชนจึงมีความต้องการพื้นที่ที่ใช้ในการเกษตร จึงพบว่ามีปัญหาความขัดแย้งเรื่องแนวเขตที่ดินป่าไม้ที่ไม่ชัดเจนทับซ้อนกับพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้งประชาชนยังไม่มีเอกสารสิทธิ์ในพื้นที่ของตนเอง ส่วนใหญ่ปัญหาจะพบบริเวณที่เขตแนวกันชนพื้นที่สาธารณะประโยชน์ เขตแนวกันชนบริเวณรอยต่อเขตอุทยานแห่งชาติภูสระดอกบัว เขตวนอุทยานภูสิงห์ภูผาผึ้ง ป่าสงวนแห่งชาติ รวมทั้งพื้นที่ป่า สปก. เนื่องจากแนวเขตของพื้นที่ไม่มีความชัดเจน จังหวัดอำนาจเจริญจึงได้รับการร้องเรียนความขัดแย้งเรื่องแนวเขตที่ดินจากประชาชนอยู่บ้างพอสมควร

ปัญหาด้านทรัพยากรดินที่สำคัญในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญคือปัญหาเรื่องดินขาดความอุดมสมบูรณ์และดินเค็มโดยเฉพาะปัญหาเรื่องดินเค็มมีแนวโน้มการแพร่กระจายเพิ่มมากขึ้นซึ่งดินเค็มภาคตะวันออกเฉียงเหนือเกิดจากแหล่งเกลือมาจากหินเกลือใต้ดินน้ำใต้ดินเค็มหรือหินทรายหินดินดานที่อมเกลืออยู่ลักษณะอีกประการหนึ่งคือความเค็มจะไม่มีความสม่ำเสมอในพื้นที่เดียวกันและความเค็มจะแตกต่างกันระหว่างชั้นความลึกของดินซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลลักษณะของดินเค็มที่สังเกตได้คือจะเห็นขุยเกลือขึ้นตามผิวดินและมักเป็นที่ว่างเปล่าไม่ได้ทำการเกษตรหรือมีวัชพืชทนเค็มเช่นหนามแดงหนามปีและบริเวณที่ใช้ปลูกข้าวสังเกตได้จากอาการของต้นข้าวในพื้นที่ดินเค็มจะมีการเจริญเติบโตไม่สม่ำเสมอกันต้นแคระแกร็นไม่แตกกอใบแสดงอาการซีดขาวแล้วไหม้ตายไปในที่สุดปกติแล้วจะพบข้าวตายเป็นหย่อมเป็นต้น ซึ่งจังหวัดอำนาจเจริญพบพื้นที่ดินเค็มทั้งสิ้น 681,472 ไร่(ร้อยละ 34.49 ของพื้นที่ทั้งหมด)

จังหวัดศรีสะเกษ ก็เช่นเดียวกัน จะใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรเป็นหลัก เพราะเป็นจังหวัดที่ทำการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด ถั่วเขียวผิวดำ ถั่วเขียวผิวมัน และมันสำปะหลัง ส่วนการทำนา มีทั้งนาปีและนาปรัง โดยจะทำในลักษณะนาดำ นาหว่าน นาหว่านตม ในปี 2562 มีเนื้อที่ปลูกข้าวนาปี ทั้งสิ้น 3,080,351 ไร่ ผลผลิต ที่เก็บเกี่ยว ได้ 1,256,729 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 407.98 กิโลกรัม ต่อไร่ ในปี 2562 พืชไร่ที่นิยมปลูกกันมาก เช่น มันสำปะหลังโรงงาน อ้อยโรงงานฯลฯ ส่วน ไม้ผล และไม้ยืน ต้น ที่นิยม ปลูก เช่น ทุเรียน ปาล์มน้ำมัน ฝรั่ง เงาะ ฯลฯ สำหรับพืชผัก ที่นิยมปลูกกันมากได้แก่ หอมแดง กระเทียมพริกขี้หนูใหญ่ เป็นต้น จำนวน ครัวเรือนที่ เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด 6,058 ครัวเรือน ปริมาณ สัตว์น้ำจืดที่จับได้ 962,380 กิโลกรัม



ภาพที่ 2.23 การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

2.3.5 สภาพภูมิประเทศภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 เป็นที่ราบสูงสลับกับเนินเขา ลาดเอียงจากด้านทิศเหนือ และ ทิศใต้ของพื้นที่สู่ลุ่มแม่น้ำมูล พื้นที่ของจังหวัดอุบลราชธานีเป็นที่ลุ่มที่สุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เป็นแหล่งรวมน้ำจากพื้นที่ภาคอีสานทั้งหมด สภาพภูมิอากาศค่อนข้างร้อน โดยเฉพาะฤดูแล้ง อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ยประมาณ 40 - 42 องศา ในฤดูหนาวไม่หนาวรุนแรงมาก อุณหภูมิในฤดูหนาวอยู่ระหว่าง 10 - 20 องศาเซลเซียส

บริเวณจังหวัดอุบลราชธานีตั้งอยู่บริเวณทีเรียกว่า แอ่งโคราช (Korat basin) สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ย 68 เมตร (227 ฟุต) ลักษณะโดยทั่วไป เป็นที่ราบสูงต่ำสลับกัน ลาดเอียงไปทางตะวันออกมีแม่น้ำมูลไหลผ่านกลางจังหวัด จากทิศตะวันตกมายังทิศตะวันออก ไหลลงสู่แม่น้ำโขง ที่อำเภอโขงเจียม มีลำน้ำที่สำคัญได้แก่ ลำเซบก ลำเซบาย ล าโดมใหญ่ ล าโดมน้อย และมีภูเขาซับซ้อนหลายแห่งบริเวณ ชายแดนทางตอนใต้มีเทือกเขาที่สำคัญ คือ เทือกเขาบรรทัด และเทือกเขาพนมดงรัก ซึ่งกั้นอาณาเขต ระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และราชอาณาจักรกัมพูชา ส่วนจังหวัดศรีสะเกษ มีภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบโดยพื้นที่ทางการเกษตร ประมาณ 5,340.76 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,337,973 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 60.42 พื้นที่ป่าไม้ ประมาณ 721.88 ตาราง กิโลเมตร หรือ 451.172 ไร่ คิดเป็นประมาณร้อยละ 8.17 นอกจากนี้ยังมีพื้นที่เป็นที่อาศัยและอื่น ๆ อีกประมาณ 2,777.43 ตารางกิโลเมตร หรือ 1,735,840 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 31.42 ของพื้นที่ทั้ง จังหวัด บริเวณที่ราบลุ่มส่วนใหญ่เป็นบริเวณแม่น้ำมูล ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของอำเภอราศีไศล ยางชุมน้อยและกันทรารมย์ เทือกเขาที่สำคัญคือเทือกเขาพนมดงรัก ซึ่งอยู่ด้านใต้ของจังหวัด กั้นเขตแดนไทย – กัมพูชา

จังหวัดยโสธร มีลักษณะภูมิประเทศ เป็นที่ราบสูง โดยมีพื้นที่เป็นรูปพระจันทร์เสี้ยว มีแม่น้ำชี ไหลผ่านตอนใต้ของจังหวัด อยู่เหนือระดับน้ำทะเลประมาณ 227 ฟุต มีพื้นที่เป็นภูเขา บางส่วนทาง ตอนเหนือของจังหวัดอยู่ในเทือกเขาภูพาน เขตอำเภอเลิงนกทา อำเภอกุดชุม สภาพดินโดยทั่วไปเป็น ดินทราย ไม่อุ้มน้ำ ทำการเกษตรไม่ค่อยดีนัก จังหวัดอำนาจเจริญ มีภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ลุ่ม มีเนินเขาเตี้ย ๆ ทอดยาวไปจรดจังหวัดอุบลราชธานีที่อำเภอชานุมาน ตั้งอยู่สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ยประมาณ 68 เมตร สภาพดิน โดยทั่วไปเป็นดินร่วนปนทรายและดินลูกรังบางส่วน มีแม่น้ำโขงเป็นแนวกั้นจังหวัดอำนาจเจริญกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่อำเภอชานุมาน

2.3.6 ประชากรและแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ในปี 2562 มีประชากร รวม 4,256,814 ปี 2561 มีประชากรวัยแรงงาน 15-60 ปี จำนวน 1,886,454 คิดเป็นร้อยละ 44.23 มีงานทำ1,877,346 คิดเป็นร้อยละ 44.02 ของแรงงานทั้งหมด โดยมีรายละเอียดแยกเป็นรายจังหวัดดังนี้

จังหวัดอุบลราชธานี

จากสถิติของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เมื่อสิ้นเดือนธันวาคม 2559 จังหวัด อุบลราชธานี มีประชากรทั้งสิ้น 1,862,965 คน เป็นชาย 933,084 คน และหญิง 929,881 คน จำนวนผู้ชายคิดเป็นร้อยละ 50.1 ของประชากรทั้งหมด ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีเพียง ร้อยละ 20.6 ในขณะที่ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 79.4 อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล ความหนาแน่นของ ประชากรเท่ากับ 115.3 คนต่อตารางกิโลเมตร จำนวนประชากรเฉลี่ยต่อครัวเรือนเท่ากับ 3.2 โดย จำนวนครัวเรือนเฉลี่ยต่อหมู่บ้านเท่ากับ 212.8 และ จำนวนประชากรเฉลี่ยต่อหมู่บ้านเท่ากับ 686.9

นอกจากนี้ จากผลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากรของจังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ.2560 ซึ่ง พบว่า จังหวัดอุบลราชธานี มีจำนวนประชากรที่มี อายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 1,358,272 คน เป็นเพศชาย จำนวน 658,767 คน และเพศหญิง จำนวน 699,505 คน โดยเป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม 893,516 คน และไม่อยู่ในกำลังแรงงาน 464,755 คน

สำหรับกลุ่มผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงานนั้น เป็นผู้มีงานทำจำนวน 877,573 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 98.2 ของผู้อยู่ในกำลังแรงงาน เป็นผู้ว่างงาน จำนวน 12,038 คน หรือร้อยละ 1.3 ของผู้อยู่ในกำลังแรงงาน และเป็นผู้ที่รอฤดูกาล จำนวน 3,905 คน หรือร้อยละ 0.4 ของผู้อยู่ในกำลังแรงงาน

สำหรับอาชีพ 3 อันดับแรกของผู้มีงานทำนั้นพบว่า ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตร และการประมง มีจำนวนมากที่สุดคือ 431,455 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 ของผู้มีงานทำ รองลงมาเป็นพนักงานบริการและพนักงานใน ร้านค้า และตลาด มีจำนวน 127,057 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 14.5 อันดับสามคือ ผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือ และธุรกิจอื่นๆที่เกี่ยวข้อง มีจำนวน 103,900 คนหรือคิด เป็นร้อยละ 11.8 ที่เหลือเป็นผู้มีอาชีพในสาขา อาชีพต่างๆ อีกร้อยละ 24.5

จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ มีประชากรที่อยู่ในวัยทำงานหรืออายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 807,718 คน (เป็นชาย 385,440 คน เป็นหญิง 422,278 คน) จำแนกเป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงาน 593,134 คน (เป็นชาย 304,227 คน เป็นหญิง 288,908 คน) ได้แก่ผู้มีงานทำ589,207 คน (เป็นชาย 302,395 คน เป็นหญิง 286,812 คน) ผู้ว่างงาน 2,654 คน (เป็นชาย 1,832 คน เป็นหญิง 822 คน) และผู้รอฤดูกาล 1,274 คน ขณะที่ผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงานมีจำนวน 214,584 คน (เป็นชาย 81,213 คนเป็นหญิง 133,370 คน) จำแนกเป็น ผู้ทำงานบ้าน 28,182 คน เรียนหนังสือ 81,810 คน และอื่น 104,592 คนสาหรับผู้มีงานทำ 589,207 คน พบว่า ทำงานในภาคเกษตรกรรม 453,988 คน

คิดเป็นร้อยละ 77.05 ของผู้มีงานทำทั้งหมด ส่วนผู้ทางานนอกภาคเกษตรกรรมมีจำนวน 135,219 คน (ร้อยละ 22.95 ของผู้มีงานทำทั้งหมด)โดยกลุ่มผู้ทำงานนอกภาคเกษตรกรรมจะทางานในอุตสาหกรรมการขายส่งขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์รถจักรยานยนต์ ฯ มากที่สุด จำนวน 39,364 คน คิดเป็นร้อยละ 29.11 ของผู้มีงานทำนอกภาคเกษตรกรรมรองลงมาได้แก่ สาขาการบริหารราชการและป้องกันประเทศ จานวน 20,528 คน คิดเป็นร้อยละ 15.18 ของผู้มีงานทำนอกภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรมอุตสาหกรรมการศึกษา จำนวน 16,451 คน (ร้อยละ 12.17) อุตสาหกรรมการผลิต จำนวน 14,494 คน (ร้อยละ 10.72) และกิจกรรมโรงแรมและอาหาร จำนวน 13,718 คน

จังหวัดอำนาจเจริญ

ข้อมูลด้านแรงงาน พบว่า กลุ่มผู้อยู่ในวัยทำงาน (ผู้มีอายุ 15 ปีขึ้นไป) จำนวน 219,722 คน พบว่าเป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 154,315 คน โดยจำแนกเป็นผู้มีงานทำ จำนวน 151,539 คน คิดเป็นร้อยละ 98.20 ของผู้อยู่ในกำลังแรงงานทั้งหมด ขณะที่เป็นผู้ว่างงาน จำนวน 626 คน คิดเป็นร้อยละ 0.41 และมีผู้รอฤดูกาล จำนวน 2,150 คน คิดเป็นร้อยละ 1.39

สำหรับผู้มีงานทำ 151,539 คน พบว่าทำงานในภาคเกษตรกรรม 96,866 คน คิดเป็นร้อยละ 63.92 ของผู้มีงานทำทั้งหมด ส่วนผู้ทำงานนอกภาคเกษตรกรรมมีจำนวน 54,673 คน (ร้อยละ 36.08 ของผู้มีงานทำทั้งหมด) ผู้มีงานทำจังหวัดอำนาจเจริญ จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรมนอกภาคเกษตรกรรม 5 อันดับแรก ได้แก่ สาขาการขายส่งการขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ รถจักรยานยนต์ ฯ จำนวน 14,329 คน คิดเป็นร้อยละ 26.21 ของผู้ทำงานนอกภาคเกษตรกรรมทั้งหมด รองลงมาได้แก่สาขาการบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ จำนวน 11,370 คน คิดเป็นร้อยละ 20.80 ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร จำนวน 7,822 คน คิดเป็นร้อยละ 14.31 การผลิต จำนวน 6,197 คน คิดเป็นร้อยละ 11.34 และสาขาการศึกษา จำนวน 4,317 คิดเป็นร้อยละ 7.90

การมีงานทำในรูปแบบการให้บริการจัดหางานมีทั้งงานในประเทศและต่างประเทศ โดยการให้บริการจัดหางานในจังหวัดอำนาจเจริญในช่วงไตรมาสที่ 3 (กรกฎาคม – กันยายน 2561) มีตำแหน่งงานว่างที่แจ้งผ่านสำนักงานจัดหางานจังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน 450 อัตรา ซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่แล้วที่มีจำนวนตำแหน่งงานว่าง 449 อัตรา ในส่วนของผู้ลงทะเบียนสมัครงานไตรมาสนี้พบว่ามีจำนวน 99 คน เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่แล้วที่มี จำนวน 43 คน ผู้ได้รับการบรรจุงานในไตรมาสนี้มีจำนวน 333 คน เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่แล้วที่มีจำนวน 180 คน ทั้งนี้ผู้ลงทะเบียนสมัครงาน และการบรรจุงานในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นสาเหตุมาจากสถานประกอบการมีความต้องการแรงงานเพิ่มขึ้น และผู้สมัครมีคุณสมบัติตรงตามตำแหน่งที่นายจ้างต้องการ

สำหรับแรงงานไทยในต่างประเทศในช่วงไตรมาสที่ 3 (กรกฎาคม – กันยายน 2561) มีแรงงานไทยที่ลงทะเบียนแจ้งความประสงค์ไปทำงานต่างประเทศผ่านสำนักงานจัดหางานจังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน 39 คน เป็นเพศชาย 23 คน คิดเป็นร้อยละ 58.97 เพศหญิง 16 คน คิดเป็นร้อยละ 41.03 ส่วนใหญ่เป็นผู้มีการศึกษา

ระดับปวช. ปวส. ปวท. อนุปริญญาจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อย 43.59 รองลงมา ได้แก่ระดับประถมศึกษา จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 30.77 มัธยมศึกษา จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 20.51 และระดับปริญญาตรี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.15

จังหวัดยโสธร

ผู้สมัครงาน ตำแหน่งงานว่าง และการบรรจุงาน สถานการณ์แรงงานในจังหวัดยโสธรจากข้อมูลการให้บริการจัดหางานในปี 2563 (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2563) พบว่านายจ้าง/สถานประกอบการมีความต้องการแรงงาน จำนวน 1,674 อัตราเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 (จำนวน 2,249 อัตรา) พบว่าลดลงร้อยละ 25.56 ผู้สมัครงานในปี 2563 มีจำนวน 970 คน เมื่อเทียบกับปี 2562 (จำนวน 1,631 คน) พบว่าลดลงร้อยละ 40.52 การบรรจุงานจำนวน 1,260 อัตรา เมื่อเทียบกับปี 2562 (จำนวน 1770 อัตรา) พบว่าลดลงร้อยละ 28.81 การลดลงดังกล่าวมีสาเหตุสำคัญมาจากการชะลอตัวของสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศและการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรน่า (Covid– 19) ที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจและการจ้างงานของภาคเอกชน

เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลผู้สมัครงาน ตำแหน่งงานว่าง และการบรรจุงาน ในห้วงปี 2559– 2563 พบว่า นายจ้าง/สถานประกอบการมีความต้องการแรงงานมากที่สุดในปี 2560 รวมจำนวน 3,654 อัตรา และน้อยที่สุดในปี 2561 จำนวน 1,448 อัตรา ในขณะที่ในปี 2559 มีจำนวนผู้ สมัครงานมากที่สุด 2,231 คน และผู้สมัครงานน้อยที่สุด ในปี 2563 จำนวน 970 คน โดยผู้สมัครงานได้รับการบรรจุงานลดลงอย่างต่อเนื่อง การบรรจุงานมากที่สุดในปี 2559 จำนวน 2,641 คน และน้อยที่สุดในปี 2563 จำนวน 1,260 คนส่วนหนึ่งมาจากกำลังแรงงานปัจจุบัน กลุ่มGeneration Y มีการทำงานในสถานประกอบการที่มีนายจ้างลดลง แต่ประกอบอาชีพอิสระในลักษณะงานฟรีแลนซ์ (Freelance) งาน Part time (ชั่วคราว) และการประกอบธุรกิจแบบ Start Up เพิ่มมากขึ้น

2.4 สภาพเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2

2.4.1 Gross Regional Products / Gross Provincial Products

กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากร (GPP per Capita) ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากร (GPP per Capita) ในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าอยู่ที่ 205,652 บาท ต่อคนต่อปี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2560 ที่มีมูลค่าอยู่ที่ 202,818 บาทต่อคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2561 จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรสูงที่สุด อยู่ที่ 78,802 บาทต่อคนต่อปีและจังหวัดมุกดาหารมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรต่ำที่สุด อยู่ที่ 62,766 บาทต่อคนต่อปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 2.10 ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากรของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด (หน่วย : บาท)

กลุ่มจังหวัด/จังหวัด	2559	2560	2561
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	201,335	202,818	205,652
นครพนม	74,521	76,029	78,802
มุกดาหาร	67,103	65,459	62,766
สกลนคร	59,711	61,330	64,084

จังหวัดนครพนม

จากรายงานภาวะเศรษฐกิจการคลังจังหวัดนครพนม ฉบับที่ 3/2564 ในเดือนมีนาคม 2564 บ่งชี้เศรษฐกิจจังหวัดนครพนมมีสัญญาณหดตัว เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยด้านอุปสงค์หดตัว จากการลงทุนภาคเอกชนการใช้จ่ายภาครัฐ และการค้าชายแดน ด้านอุปทานหดตัว จากการผลิตภาคอุตสาหกรรม และการผลิตภาคบริการสำหรับด้านเสถียรภาพเศรษฐกิจ อัตราเงินเฟ้ออยู่ที่ร้อยละ -2.7 การจ้างงานอยู่ที่ร้อยละ 0.3

เศรษฐกิจด้านอุปสงค์ (การใช้จ่าย) พบว่า มีสัญญาณหดตัว ตามการลงทุนภาคเอกชนหดตัวโดยดัชนีการลงทุนภาคเอกชนหดตัวร้อยละ -26.6 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน หดตัวต่อเนื่องจากเดือนก่อนหน้าที่ หดตัวร้อยละ -26.5 จากพื้นที่อนุญาตก่อสร้างรวม สินเชื่อเพื่อการลงทุน เป็นสำคัญ การใช้จ่ายภาครัฐหดตัว โดยดัชนีการใช้จ่ายภาครัฐหดตัวร้อยละ -8.7 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน หดตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 38.0 ตามผลการเบิกจ่ายรายจ่ายประจำของส่วนราชการ เป็นสำคัญการค้าชายแดนหดตัว โดยดัชนีการค้าชายแดนหดตัวร้อยละ -4.1 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อนหดตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 98.4 ตามมูลค่าการส่งออกผ่านด่านศุลกากรลดลง ในขณะที่การบริโภคภาคเอกชนขยายตัว โดยดัชนีการบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 0.02 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ชะลอลงในอัตราเร่งจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 38.9 จากภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บได้

เศรษฐกิจด้านอุปทาน (การผลิต) พบว่า มีสัญญาณหดตัว ตามการผลิตภาคอุตสาหกรรมหดตัวโดยดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมหดตัวร้อยละ -10.7 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน หดตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 1.9 จากปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรม และจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม การผลิตภาคบริการหดตัว โดยดัชนีผลผลิตภาคบริการหดตัวร้อยละ -7.3 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน หดตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 9.4 ตามยอดขายส่งขายปลีกสินค้าในขณะที่การผลิตภาคเกษตรกรรมขยายตัว โดยดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรมขยายตัวร้อยละ 10.3 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ขยายตัวจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัวร้อยละ -54.0 ตามปริมาณผลผลิตยางพารา ข้าวเจ้า ข้าวเหนียว และอาชญาบัตรสุกร เพิ่มขึ้น

ด้านรายได้เกษตรกรในจังหวัด พบว่า ดัชนีรายได้เกษตรกรในเดือนมีนาคม 2564 หดตัว ร้อยละ -5.8 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ปรับตัวดีขึ้นจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัวร้อยละ -62.4 เป็นผลมาจากดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรมขยายตัวร้อยละ 10.3 ขยายตัวจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัว ร้อยละ -54.0 และดัชนีราคา

ผลผลิตภาคเกษตรกรรมหดตัวร้อยละ -14.6 ปรับตัวดีขึ้นจากเดือนก่อนหน้า ที่หดตัวร้อยละ -18.2 จากราคายางพาราแผ่นดิบ ราคาข้าวเหนียว เป็นสำคัญ

ด้านการเงิน พบว่า สภาพคล่องในระบบสถาบันการเงินในเดือนมีนาคม 2564 มีการหดตัว ของปริมาณสินเชื่อรวม โดยปริมาณสินเชื่อรวมหดตัวร้อยละ -26.7 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน หดตัวต่อเนื่องจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัวร้อยละ -26.6 ในขณะที่ปริมาณเงินฝากรวมขยายตัวร้อยละ 8.4 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ชะลอลงจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 8.8

จังหวัดนครพนมมีมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด/รายได้เฉลี่ยต่อหัว

- มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด ในปี พ.ศ. 2562 (Gross Regional Product: GRP) 45,053.22 ล้านบาท
- รายได้เฉลี่ยต่อหัว (GRP/GPP Per Capita) ข้อมูล ปี พ.ศ. 2562 รายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ 80,956 บาท เป็นลำดับที่ 57 ของประเทศ

จังหวัดมุกดาหาร

สภาพเศรษฐกิจของจังหวัดในเดือนมีนาคม 2564 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจการคลังจังหวัดมุกดาหาร บ่งชี้ว่าเศรษฐกิจจังหวัดมุกดาหารมีสัญญาณขยายตัว เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของเศรษฐกิจด้านอุปทาน (เศรษฐกิจด้านการผลิต) และด้านอุปสงค์ (เศรษฐกิจด้านการใช้จ่าย) จากการขยายตัวของเศรษฐกิจ ภาคเกษตรกรรม การบริโภคภาคเอกชน การลงทุนภาคเอกชน สำหรับภาคอุตสาหกรรม ภาคการบริการ และการใช้จ่ายภาครัฐ หดตัว จากสถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่วนการค้าชายแดน ชะลอตัว สำหรับเสถียรภาพเศรษฐกิจจังหวัด อัตราเงินเฟ้อทั่วไปหดตัว ส่วนการจ้างงาน ขยายตัว เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน”

เศรษฐกิจด้านอุปสงค์ (การใช้จ่าย) พบว่า มีสัญญาณชะลอตัวร้อยละ 7.95 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และชะลอตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ ขยายตัวร้อยละ 61.68 เป็นผลมาจาก ดัชนีการค้าชายแดน (X-M Index) ชะลอตัว ร้อยละ 7.07 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และชะลอตัวลงจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 86.12 โดยมูลค่าส่งออกขยายตัวร้อยละ 5.59 โดยสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 3 ลำดับแรก คือ (1) เครื่องประมวลผลหรือหน่วยเก็บข้อมูล (2) ทรานซิสเตอร์ และอุปกรณ์กึ่งตัวนำที่คล้ายกัน และ (3) สุกรมีชีวิต ตามลำดับ ส่วนสินค้านำเข้าชะลอตัวร้อยละ 8.65 และชะลอตัวลงจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 98.62 โดยสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงสุด 3 ลำดับแรก คือ (1) เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องโทรศัพท์ อุปกรณ์โทรศัพท์ โทรคมนาคม (2) เครื่องประมวลผลหรือหน่วยเก็บข้อมูล และ (3) อุปกรณ์หน่วยเก็บความจำแบบไม่ลบเลือนดัชนีการบริโภคภาคเอกชน (Cp Index) ขยายตัวร้อยละ 45.72 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และขยายตัวจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัวร้อยละ -10.44 พิจารณาจากการขยายตัวของการจดทะเบียนใหม่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง การจดทะเบียนใหม่รถจักรยานยนต์ และภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บได้เพิ่มขึ้น ดัชนีการลงทุนภาคเอกชน (Ip Index) ขยายตัวร้อยละ 12.35 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อนและชะลอตัวลงจากเดือนก่อนหน้าที่

ขยายตัวร้อยละ 13.01 เป็นผลมาจากการขยายตัวของพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้างในเขตเทศบาลเมือง การจดทะเบียนใหม่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และสินเชื่อเพื่อการลงทุน ดัชนีการใช้จ่ายภาครัฐ (G Index) หดตัวร้อยละ -2.65 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน

เศรษฐกิจด้านอุปทาน (การผลิต) พบว่า ภาพรวมมีสัญญาณขยายตัว เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน สะท้อนจากการผลิตภาคเกษตรกรรมขยายตัว โดยดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรม (API) ขยายตัว ที่ร้อยละ 199.71 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปี เป็นผลมาจากการขยายตัวของปริมาณผลผลิตและราคาของยางพาราตามพื้นที่เก็บเกี่ยวผลผลิตและราคาผลผลิตที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากเกษตรกรมีแรงจูงใจจากราคายางพาราที่ปรับตัวสูงขึ้น ตามความต้องการยางพาราของประเทศคู่ค้ารายใหญ่ ส่งผลให้เกษตรกรกรีดยางเพิ่มขึ้นจากความต้องการของตลาดปลายทางเพื่อผลิตถุงมือยาง และจากการกำหนดนโยบายควบคุมปริมาณการส่งออกของกลุ่มผู้ส่งออกยางพารา 3 ประเทศทั้งไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกมีความสมดุลกับปริมาณการใช้ยางพาราโลกและจากการขยายตัวของปริมาณผลผลิตและราคาของโคเนื้อที่ส่งออกไปยังต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ภาคอุตสาหกรรม หดตัวโดยดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรม (IPI) หดตัว ที่ร้อยละ -1.16 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และหดตัวลงจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัว ร้อยละ -4.22 พิจารณาจากการลดลงของจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่ลดลงส่วนภาคการบริการ หดตัว โดยดัชนีผลผลิต ภาคการบริการ (SI) หดตัว ที่ร้อยละ -26.12 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน

ด้านการเงิน พบว่าปริมาณสินเชื่อรวมสูงกว่าปริมาณเงินฝากรวม ซึ่งปริมาณเงินฝากรวม ขยายตัวร้อยละ 20.50 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และชะลอตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัว ร้อยละ 22.64 จากการส่งเสริมการออมเงินของภาครัฐผ่านโครงการกองทุนการออมแห่งชาติและการกระตุ้นการฝากเงินของธนาคารพาณิชย์และธนาคารของรัฐ สำหรับปริมาณสินเชื่อรวม ขยายตัว ร้อยละ 11.72 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และชะลอตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัว ร้อยละ 12.06 จากการปล่อยสินเชื่อเพื่อลูกค้าภาคธุรกิจ สินเชื่อสำหรับกิจการเอสเอ็มอีและสินเชื่อเพื่อกองทุนพัฒนาเอสเอ็มอีประชารัฐ

- มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (Gross Regional Product: GRP) 27,315.92 ล้านบาท
- รายได้เฉลี่ยต่อหัว (GRP/GPP Per Capita) ข้อมูล ปี พ.ศ. 2562 รายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ 66,599 บาท เป็นลำดับที่ 72 ของประเทศ

จังหวัดสกลนคร

ในปี 2560 โครงสร้างการผลิตตามมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จังหวัดสกลนคร จำนวน 19 สาขา มีมูลค่า 55,634 ล้านบาท อยู่ในลำดับที่ 12 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และลำดับ ที่ 47 ของประเทศ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยต่อหัว (Per Capita : GPP) จำนวน 68,887 บาท อยู่ในลำดับที่ 10 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และอยู่ในลำดับที่ 64 ของประเทศ โดยสาขาการผลิต ที่ทำรายได้มากที่สุดคือสาขาภาคเกษตร ได้แก่ สาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง มีมูลค่า 13,437 ล้านบาท รองลงมา คือ สาขาภาคนอกการเกษตร ได้แก่ สาขาการศึกษา มีมูลค่า 11,688 ล้านบาท สาขาการขายส่ง และการขายปลีกฯ มีมูลค่า 7,175 ล้านบาท และสาขากิจกรรมทางการเงินฯ มีมูลค่า 5,126 ล้านบาท

กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี พ.ศ. 2561 คิดเป็น 243,063 ล้านบาท โดยภาพรวมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 4,291 ล้านบาท โดยแยกรายละเอียดออกเป็นกลุ่มจังหวัดได้ดังนี้

จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี มี มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (Gross Regional Product: GRP) ดังตารางมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (Gross Regional Product: GRP)

ตารางที่ 2.11 มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (Gross Regional Product: GRP)

ปี	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด(ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน (บาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตร(ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคนอกเกษตร (ล้านบาท)
2558	112,621	65,489	20,626	91,995
2557	104,480	60,568	24,149	80,331
2556	114,258	66,034	29,907	84,352
2555	98,831	56,957	24,499	74,332

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2559
/http://www.nesdb.go.th/main.php?filename=gross_regional

จังหวัดอุบลราชธานี มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในปี พ.ศ. 2558 คิดเป็น 112,621 ล้านบาท ซึ่งโดยภาพรวมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2557 ประมาณ 8 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคนอกเกษตรสูงกว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในภาคเกษตร

ด้านรายได้เฉลี่ยต่อหัว (GRP/GPP Per Capita) จังหวัดอุบลราชธานี มีค่าเฉลี่ยดังตาราง

ตารางที่ 2.12 รายได้เฉลี่ยของประชาชนในจังหวัดอุบลราชธานี (แยกเขตชนบท- เขตเมือง) พ.ศ.2559

ปี	จำนวนครัวเรือน	จำนวนคน	รายได้เฉลี่ย/คน/ปี (บาท)
เขตชนบท	326,914	1,173,279	69,749
เขตเมือง	46,169	131,352	109,640
รวม	373,083	1,294,217	73,822

ประชาชนในจังหวัดอุบลราชธานีมีรายได้เฉลี่ย 73,822 บาท/คน/ปี โดยประชาชนในเขต เมืองมีรายได้เฉลี่ย 109,640 บาท /คน/ปี และเขตชนบทมีรายได้เฉลี่ย 69,749 บาท/คน/ปี

จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจังหวัดที่ทำการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด ถั่วเขียวผิวดำ ถั่วเขียวผิวมัน และมันสำปะหลัง ส่วนการทำนา มีทั้งนาปีและนาปรัง โดยจะทำในลักษณะนาดำ นาหว่าน นาหว่านตม ในปี 2562 มีเนื้อที่ปลูกข้าวนาปี ทั้งสิ้น 3,080,351 ไร่ ผลผลิต ที่เก็บเกี่ยว ได้ 1,256,729 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 407.98 กิโลกรัม ต่อไร่ ในปี 2562 พืชไร่ที่นิยมปลูกกัน มาก เช่น มันสำปะหลังโรงงาน อ้อยโรงงานฯลฯ ส่วน ไม้ผล และไม้ยืน ต้น ที่นิยม ปลูก เช่น ทุเรียน ปาล์มน้ำมัน ฝรั่ง เงาะ ฯลฯ สำหรับพืชผัก ที่นิยมปลูกกันมากได้แก่ หอมแดง กระเทียมพริกขี้หนูใหญ่ เป็นต้น จำนวน ครัวเรือน ที่ เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด 6,058 ครัวเรือน ปริมาณ สัตว์น้ำจืดที่จับได้962,380 กิโลกรัม จากรายงานสำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2561 จังหวัดศรีสะเกษ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP) ราคาประจำปี 72,484 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ เฉลี่ยต่อหัว (Per Capita GPP) 73,958 บาท เป็นอันดับที่ 9 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นอันดับที่ 63 ของประเทศ

จังหวัดยโสธร

ภาพรวมของเศรษฐกิจและสาขาเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของจังหวัด และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกาศข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดฉบับปี พ.ศ. 2561 พบว่า จังหวัดยโสธร ในปี 2561 โครงสร้างการผลิตตามมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จังหวัดยโสธร จำนวน 19 สาขา มีมูลค่า 27,793 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 1,394 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2559 ที่มีมูลค่าอยู่ที่ 26,399 ล้านบาท และเพิ่มขึ้น 1,006 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2560 ที่มีมูลค่าอยู่ที่ 26,787ล้านบาท)จัดเป็นลำดับที่ 17 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นลำดับที่ 3 ของกลุ่มจังหวัด และลำดับที่ 71 ของประเทศและมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ปี 2561 ร้อยละ 2.43 และอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ย ตั้งแต่ปี 2557-2561 ร้อยละ 0.94 โดยสาขาการผลิตภาคเกษตรมีมูลค่า 7,426 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.72 ของผลิตภัณฑ์มวลจังหวัด และสาขาการผลิตนอกภาคเกษตรเท่ากับ 20,376 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ73.28 โดยสาขาการผลิตที่มีมูลค่าสูงสุด 5 ลำดับแรก คือ (1) สาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง จำนวน 7,426 ล้านบาท (2) สาขาการศึกษา จำนวน 4,429 ล้านบาท (3) สาขาการขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์และจักรยานยนต์จำนวน

3,548 ล้านบาท (4) สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย จำนวน 2,696 ล้านบาท (5) สาขาการผลิตอุตสาหกรรมจำนวน 2,436 ล้านบาท

จังหวัดอำนาจเจริญ

รายได้เฉลี่ยต่อหัว (GRP/GPP Per Capita)

เศรษฐกิจจังหวัดอำนาจเจริญ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ณ ราคาประจำปี 2561 เท่ากับ 18,569 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยต่อคน (GPP Per Capita) เท่ากับ 65,742 บาท อยู่ในลำดับที่ 71 ของประเทศ

ตารางที่ 2.13 แสดงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) (ปี 2558 – 2561)

ค่าสถิติ (บาท)				ค่าอันดับใน 76 จังหวัด				อันดับ ปปส.
ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	อัตรา ปปส.	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	
56,940	59,319	63,860	เพิ่มขึ้น	72	73	71	71	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาโครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดอำนาจเจริญ 5 ปี ย้อนหลัง (ปี 2555 – 2559) จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ภาคการเกษตรและภาคบริการถือว่าเป็นภาคเศรษฐกิจหลักของพื้นที่ โดยในปี 2559 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการเกษตรและภาคบริการอยู่ที่ 4,699 ล้านบาท (สัดส่วน GPP : 28.53%) และ 10,601 ล้านบาท (สัดส่วน GPP : 64.36%) ตามลำดับ ทั้งนี้ สัดส่วน GPP ในกิจกรรมการผลิตภาคนอกเกษตรมีกิจกรรมการผลิตที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาขาการศึกษา (สัดส่วน GPP : 16.32%) สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย (สัดส่วน GPP : 12.16 %) สาขาการขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยานยนต์ (สัดส่วน GPP : 11.20 %) สาขาการบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ (สัดส่วน GPP : 6.81 %) และสาขาการก่อสร้าง (สัดส่วน GPP : 5.79 %)

2.4.2 อุตสาหกรรมการลงทุนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2 อุตสาหกรรมการลงทุนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จังหวัดนครพนม

ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดนครพนมมีโรงงานจำนวนทั้งสิ้น 254 แห่ง จำนวนเงินลงทุนประมาณ 7,979.89 ล้านบาท การจ้างงาน 3,881 คน โดยส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก และเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบที่มีในพื้นที่ ดังตาราง

ตารางที่ 2.14 จำนวนโรงงานแยกตามประเภทหรือชนิดของโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม ประจำปี 2564

ลำดับที่	ประเภทหรือชนิดของโรงงาน	เงินทุนรวม (ล้านบาท)	คนงานรวม(คน)	เครื่องจักรรวม (แรงม้า)	จำนวนโรงงาน
2(1)	การต้ม นึ่ง หรืออบพืชหรือเมล็ดพืช	236.08	80	1,876	7
2(8)	การเพาะเชื้อเห็ด กล้วยไม้ หรือถั่วงอก	2.05	2	53	1
3(1)	การโม่ บด หรือย่อยหิน	18.50	4	484	1
3(2)	การขุดหรือลอกกรวด ทราย หรือดิน	83.20	43	2,833	10
3(3)	การร่อนหรือคัดกรวดหรือทราย	32.84	8	560	2
3(4)	การดูดทราย	246.34	165	15,191	34
4(1)	การฆ่าสัตว์	53.60	22	175	3
4(3)	การทำผลิตภัณฑ์อาหารสำเร็จรูปจากเนื้อสัตว์ มันสัตว์ หนังสัตว์ หรือสารที่สกัดจากไขสัตว์	2.02	48	182	3
7(1)	การสกัดน้ำมันจากพืชหรือสัตว์หรือไขมันจากสัตว์	17.00	8	126	1
8(1)	การทำอาหารหรือเครื่องดื่มจากผัก พืชหรือผลไม้ และบรรจุในภาชนะที่ผนึกและอากาศเข้าไม่ได้	120.00	85	7,973	1
9(1)	การสี ฝัด หรือขัดข้าว	425.58	115	5,803	12
9(6)	การปอกหัวพืช หรือทำหัวพืชให้เป็นเส้น แว่น หรือแท่ง	21.12	19	1,126	5
14	โรงงานประกอบกิจการเกี่ยวกับการทำ ตัด ซอย บด หรือย่อยน้ำแข็ง	256.70	172	13,091	19

ตารางที่ 1.14 จำนวนโรงงานแยกตามประเภทหรือชนิดของโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม ประจำปี 2564 (ต่อ)

15(1)	การทำอาหารผสมหรืออาหารสำเร็จรูปสำหรับเลี้ยงสัตว์	162.47	118	5,027	1
15(2)	การป่นหรือบดพืช เมล็ดพืช กากพืช เนื้อสัตว์ กระดูกสัตว์ ขนสัตว์ หรือเปลือกหอย	1.00	9	731	1
20(1)	การทำน้ำดื่ม	40.00	60	987	2
21(3)	การทำยาอัด ยาเส้น ยาเส้นปรุง หรือยาเคี้ยว	7.50	17	458	1
28(1)	การตัดหรือเย็บเครื่องนุ่งห่ม เข็มขัด ผ้าเช็ดหน้า ผ้าพันคอ เนกไท หูกระต่าย ปลอกแขน ถุงมือ	6.21	200	86	2
34(1)	การเลื่อย ไส ซอย เซาะร่อง หรือการแปรรูปไม้ด้วยวิธีอื่นที่คล้ายคลึงกัน	85.80	134	3,204	3
34(2)	การทำวงกบ ขอบประตู ขอบหน้าต่าง บานประตู บานหน้าต่าง หรือส่วนประกอบที่ทำด้วยไม้ขอ	92.23	179	3,194	17
34(4)	การทำฝอยไม้ การบด ป่น หรือย่อยไม้	5.50	5	282	1
35	โรงงานผลิตภาชนะบรรจุ หรือเครื่องใช้ จากไม้ไผ่ หวาย ฟาง อ้อ กก หรือผักตบชวา	3.70	5	60	1
37	โรงงานทำเครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งภายในอาคารจากไม้ แก้ว ยาง หรืออโลหะอื่น	10.61	125	31	1
40(1)	การฉาบ ขัดมัน หรือทากาวกระดาษหรือกระดาษแข็ง หรือการอัดกระดาษหรือกระดาษแข็งหลายชั้น	10.10	12	393	2
43(1)	การทำปุ๋ย หรือสารป้องกันหรือกำจัดศัตรูพืชหรือสัตว์	34.43	8	176	1
50(4)	การผสมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียมเข้าด้วยกัน หรือการผสมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียมกับวัสดุอื่น แต่ไม่รวมถึงการผสมผลิตภัณฑ์จากก๊าซธรรมชาติกับวัสดุอื่น	219.60	77	5,444	12
52(3)	การทำยางแผ่นรมควัน การทำยางเครป ยางแท่ง ยางน้ำ หรือการทำยางให้เป็นรูปแบบอื่นใด	1,960.67	526	12,225	9
53(4)	การทำภาชนะบรรจุ เช่น ถุง หรือกระสอบ	23.96	157	7,330	2
55	โรงงานผลิตภัณฑ์เครื่องกระเบื้องเคลือบ เครื่องปั้นดินเผา หรือเครื่องดินเผา และรวมถึงการเตรียมวัสดุดังกล่าว	63.00	72	588	1

ตารางที่ 1.14 จำนวนโรงงานแยกตามประเภทหรือชนิดของโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม ประจำปี 2564 (ต่อ)

56	โรงงานผลิตอิฐ กระเบื้องหรือท่อสำหรับใช้ในการก่อสร้างเบ้าหลอมโลหะ กระเบื้องประดับ	1.00	24	269	3
57(3)	การผสมซีเมนต์ ปูนขาว หรือปูนปลาสเตอร์ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างเข้าด้วยกัน	65.00	0	2,411	1
58(1)	การทำผลิตภัณฑ์คอนกรีต ผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสมผลิตภัณฑ์ยิปซัม หรือผลิตภัณฑ์ปูนปลาสเตอ	616.89	343	7,747	51
59	การเกี่ยวกับการถลุง หลอม หล่อ รีด ดึง หรือผลิตเหล็กหรือเหล็กกล้า ในขั้นต้น	9.50	8	306	1
63(2)	การทำส่วนประกอบสำหรับใช้ในการก่อสร้างอาคาร	98.99	83	965	11
64(2)	การทำผลิตภัณฑ์ด้วยวิธีปั๊มหรือกระแทก	0.74	38	147	2
64(12)	การตัด พับ หรือม้วนโลหะ	24.00	20	452	1
64(13)	การกลึง เจาะ คว้าน กัด ไส เจียน หรือเชื่อมโลหะทั่วไป	7.83	11	330	4
65	โรงงานผลิต ประกอบ ดัดแปลง หรือซ่อมแซมเครื่องยนต์ เครื่องกังหัน และรวมถึงส่วนประกอบ	7.70	15	50	1
66	โรงงานผลิต ประกอบ ดัดแปลง หรือซ่อมแซมเครื่องจักรสำหรับใช้ในการกสิกรรมหรือการเลี้ยงสัตว์	0.60	4	51	1
72	โรงงานผลิต ประกอบหรือซ่อมแซมเครื่องรับวิทยุ เครื่องรับโทรทัศน์ ผลิตภัณฑ์ที่เป็นตัวกึ่งนำ	13.06	33	64	1
73	โรงงานผลิต ประกอบหรือดัดแปลง เครื่องมือหรือเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ไม่ได้ระบุไว้ในลำดับใด และส่วนประกอบ	8.00	30	55	1
75(1)	การต่อ ซ่อมแซม ทาสี หรือตอกหมันเรือในอู่ต่อเรือนอกจากเรือยาง	1.36	10	337	2
84(1)	การทำเครื่องประดับโดยใช้เพชร พลอย ไข่มุก ทองคำ ทองขาว เงิน นาก หรืออัญมณี	5.50	58	25	1
88	โรงงานผลิตพลังงานไฟฟ้า	788.80	36	35,641	3
88(1)	การผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ยกเว้นที่ติดตั้งบนหลังคา ดาดฟ้า	630.00	12	19,562	1
88(2)	การผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานความร้อน	125.00	17	2,966	1

ตารางที่ 1.14 จำนวนโรงงานแยกตามประเภทหรือชนิดของโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม ประจำปี 2564 (ต่อ)

92	โรงงานห้องเย็น	230.00	530	2,007	1
95(1)	การซ่อมแซมยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์หรือส่วนประกอบของยานดังกล่าว	1,078.63	114	1,178	10
98	โรงงานซักรีด ซักแห้ง ซักฟอก รีด อัด หรือย้อมผ้า หรือนุ่งห่มพรม หรือขนสัตว์	25.50	20	411	1
รวม		**7,979.89**	**3,881**	**164,659**	**254**

จังหวัดมุกดาหาร

อุตสาหกรรมในจังหวัดมุกดาหารส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม มีอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมน้ำตาลและอุตสาหกรรมโรงสีข้าว ภาวะการค้าการลงทุน: ในช่วงเดือน ต.ค. – ธ.ค. 63 ทิศทางภาวะการค้าการลงทุนมีแนวโน้มดีขึ้นจากจำนวนจดตั้งนิติบุคคลคงอยู่ ทั้งสิ้น จำนวน 1,310 ราย เงินลงทุน 9,029.04 ล้านบาท และ จัดตั้งใหม่ 21 ราย เงินลงทุน 21.70 ล้านบาท

จำนวนโรงงานจำแนกตามจำพวกโรงงาน ข้อมูลสรุปในภาพรวมของจังหวัดมุกดาหาร ณ วันที่ 18 พ.ค. 64 (http://reg.diw.go.th/executive/Prov3.asp?prov=49)

ในนิคมอุตสาหกรรม	0 โรงงาน
โรงงานจำพวกที่ 1 (นอกนิคมฯ)	0 โรงงาน
โรงงานจำพวกที่ 2 (นอกนิคมฯ)	1 โรงงาน
โรงงานจำพวกที่ 3 (นอกนิคมฯ)	129 โรงงาน
รวมทั้งสิ้น	**130 โรงงาน**

ข้อมูลคนงาน/เงินทุน (เฉพาะจำพวก 2 และ 3)

จำนวนประชากร	340,581 คน
จำนวนคนงานรวม	2,029 คน
คนงานชาย	1,629 คน
คนงานหญิง	400 คน
จำนวนเงินทุนรวม	**6,719.298 ล้านบาท**

ข้อมูลพื้นที่ (เฉพาะจำพวก 2 และ 3)

พื้นที่รวมทั้งจังหวัด	4,339.830 ตารางกิโลเมตร
เป็นพื้นที่โรงงาน	5.093 ตารางกิโลเมตร (0.12%)
เป็นพื้นที่อาคารโรงงาน	0.337 ตารางกิโลเมตร (0.01%)

ตารางที่ 2.15 อุตสาหกรรมในจังหวัดมุกดาหาร

ลำดับที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวน
1	ผลิตภัณฑ์จากพืช	16 โรงงาน
2	อุตสาหกรรมอาหาร	12 โรงงาน
3	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	2 โรงงาน
4	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	6 โรงงาน
5	ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	1 โรงงาน
6	เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	1 โรงงาน
7	ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	3 โรงงาน
8	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	9 โรงงาน
9	ผลิตภัณฑ์พลาสติก	4 โรงงาน
10	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	21 โรงงาน
11	ผลิตภัณฑ์โลหะ	11 โรงงาน
12	ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	2 โรงงาน
13	ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	16 โรงงาน
14	การผลิตอื่นๆ	26 โรงงาน
รวม		**130 โรงงาน**

จังหวัดสกลนคร

ในพื้นที่จังหวัดสกลนคร มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ(สะสม) ณ วันที่ 30 เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562 จำนวนทั้งสิ้น 2,375 โรงงาน เงินลงทุนรวม 12,639.14 ล้านบาท และมีจำนวนคนงาน 8,408 คน โดยจำแนกออกเป็นจำพวกโรงงานตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ความเคลื่อนไหวการลงทุนอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัด ประกอบด้วย

1. สาขาอุตสาหกรรมที่มีจำนวนโรงงานมากที่สุด 5 อันดับแรก (ไม่รวมโรงงานจำพวกที่ 1) ได้แก่

1.1 สาขาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ เช่น การผลิตวัสดุก่อสร้าง การทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตและคอนกรีตผสมเสร็จ การผลิตอิฐดินเผา ผลิตแอสฟัลต์ติกคอนกรีต มีจำนวน 99 โรงงาน เงินลงทุน 558.56 ล้านบาท คนงาน 638 คน

1.2 สาขาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น ทำหลังคาโลหะแผ่นรีดลอน ทำประตูม้วนทำส่วนประกอบสำหรับใช้ในการก่อสร้าง แผ่นหลังคาเหล็ก กันสายเหล็ก กลึง เจาะ คว้านกัด ไส เชื่อมโลหะทั่วไป กลึง เชื่อมโลหะทั่วไป และซ่อมอุปกรณ์ชิ้นส่วนรถยนต์อัดเศษโลหะกลึงเชื่อมโลหะ ซ่อมแซมเครื่องจักร ที่ใช้ในการกสิกรรม ซ่อมรถยนต์กลึงและเชื่อมโลหะ มีจำนวน 83 โรงงาน เงินลงทุน 339.35 ล้านบาท คนงาน 335 คน

1.3 สาขาอุตสาหกรรมอาหาร เช่น ผลิตน้ำแข็ง ผลิตน้ำดื่ม การผลิตนมสดให้ไร้เชื้อหรือฆ่าเชื้อ สกัดน้ำมันปาล์ม ผลิตน้ำตาล ผลิตแป้งมันสำปะหลังการผลิตอาหารและเครื่องดื่มจากผัก ผลไม้ ผลิตไอศกรีม ผลิตเครื่องดื่มสมุนไพรและผลิตเส้นก๋วยเตี๋ยวผลิตอาหารเลี้ยงสัตว์ มีจำนวน 76 โรงงาน เงินลงทุน 5,985.96 ล้านบาท คนงาน 1,620 คน

1.4 สาขาอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น การผลิตเกลือสินเธาว์ ห้องเย็น การขุดลอกกรวดทรายหรือดิน ผลิตพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์ ผลิตแก๊สชีวภาพจากน้ำเสียกระบวนการผลิตแป้งมันสำปะหลังและกากมันสำปะหลัง มีจำนวน 76 โรงงาน เงินลงทุน 2,435.82 ล้านบาท คนงาน 603 คน

1.5 สาขาอุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ เช่น ซ่อมแซมเครื่องยนต์ และส่วนประกอบหรืออุปกรณ์ของเครื่องยนต์ซ่อมรถยนต์ ตั้งศูนย์ถ่วงล้อ และล้างอัดฉีดรถยนต์ มีจำนวน 55 โรงงาน มีเงินลงทุน 349.59 ล้านบาท คนงาน 413 คน

2. หมวดอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนมาก 5 อันดับแรก (ไม่รวมโรงงานจำพวกที่ 1) ได้แก่

2.1 สาขาอุตสาหกรรมอาหาร	เงินลงทุน	5,985,960,000	บาท
2.2 สาขาอุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ	เงินลงทุน	2,435,820,000	บาท
2.3 สาขาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช	เงินลงทุน	825,200,000	บาท
2.4 สาขาอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	เงินลงทุน	570,590,000	บาท
2.5 สาขาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ	เงินลงทุน	558,560,000	บาท

3.ภาวการณ์ลงทุนด้านอุตสาหกรรมในจังหวัด

ผลจากการพิจารณาข้อมูลการลงทุนอุตสาหกรรม ของอัตราการขยายตัวของจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตใหม่ ในเดือนมิถุนายน 2562 มี 1 โรงงานแจ้งเริ่มประกอบการ เงินทุน 28.69 ล้านบาท คนงาน 22 คน ซึ่งเปรียบเทียบกับเดือนมิถุนายน 2561 พบว่าไม่มีโรงงานแจ้งเริ่มประกอบการ

อุตสาหกรรมการลงทุนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี มีอุตสาหกรรมที่ลงทุนมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมขนส่ง และอุตสาหกรรมทั่วไปตามลำดับ ดังนี้

(1) อุตสาหกรรมการเกษตร ประกอบด้วยการสีข้าวเป็นหลัก รองลงมาคือ การทำมันเส้น การอบลดความชื้นข้าวเปลือก มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 166 โรงงาน เงินลงทุน 5,218.39 ล้านบาท การจ้างแรงงาน 1,031 คน

(2) อุตสาหกรรมขนส่ง ประกอบด้วย การซ่อม และเคาะพ่นสีรถยนต์ทำหลังคารถยนต์ และทำเบาะรถยนต์ ทำท่อไอเสียและทำชิ้นส่วนอุปกรณ์สำหรับรถยนต์เป็นหลักมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 168 โรงงาน เงินลงทุน 4,393.60 ล้านบาท จ้างแรงงาน 1,972 คน

(3) อุตสาหกรรมทั่วไป ประกอบด้วย การขุด ตัก ดิน ทราย และดูดทราย การผลิต พลังงานไฟฟ้า มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 145 โรงงาน เงินลงทุน 5,059.70 ล้านบาท การจ้างแรงงาน 1,031 คน

จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ มีผลิตภัณฑ์มวลรวม สาขาอุตสาหกรรมปี 2559 เท่ากับ 3,991 ล้านบาท อัตราการขยายตัว ปี 2557 ร้อยละ -17.93 ปี 2558 ร้อยละ 13.96 ปี 2559 ร้อยละ 10.47 มีมูลค่าเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นทุกปี มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการโรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งสิ้น 546 โรงงาน เงินลงทุนรวม 12,996.43 ล้านบาท มีการจ้างงาน 5,224 คน แยกตามจาพวกโรงงาน ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.16 จำนวนโรงงานแต่ละประเภท และเงินลงทุน

ประเภท	จำนวน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
จำพวกที่ 2	99	167.83	591
จำพวกที่ 3	447	12,828.60	4,633
รวม	546	12,996.43	5,224

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ.2559

ขนาดของโรงงานในจังหวัดศรีสะเกษ ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท) จำนวน 495 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 90.66 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด รองลงมาเป็นโรงงานขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 50 ล้านบาทถึง 200 ล้านบาท) จำนวน 43 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 7.88 ของจำนวนโรงงานทั้งหมดและโรงงานขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท) จำนวน 8 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 1.47 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด

ตารางที่ 2.17 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงาน

ขนาดโรงงาน	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
โรงงานขนาดเล็ก	495	3,859.83	4,072
โรงงานขนาดกลาง	43	3,354.77	797
โรงงานขนาดใหญ่	8	5,781.83	355
รวม	**546**	**12,996.43**	**5,224**

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ.2559

ตารางที่ 2.18 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงาน

ที่	ลำดับ	ประกอบกิจการ	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน	คนงาน
1	95(1)	ซ่อม เคาะพ้นสีรถยนต์	72	1,082.80	576
2	9(1)	สีข้าว	51	2,442.01	716
3	34(2)	ทำวงกบ ประตูหน้าต่างจากไม้	51	132.75	314
4	58(1)	ทำผลิตภัณฑ์คอนกรีต	48	646.92	361
5	9(6)	ทามันเส้น	42	258.92	158
6	64(12)	ตัด เจาะ เชื่อมโลหะ/หลังคาเหล็กรีดลอน	22	221.67	118
7	64(13)	เชื่อมโลหะ	21	14.82	42
8	2(1)	อบข้าวเปลือก/อบเมล็ดพืช	20	700.16	125
9	3(4)	ดูดทราย	19	38.88	68
10	14	ผลิตน้ำแข็ง	19	221.73	158

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ.2559

แหล่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง 119 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 21.80 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ อำเภอกันทรลักษ์ 96 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 17.59 ของจำนวนโรงงานทั้งหมดอำเภอราษีไศล 57 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 10.44 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด อำเภออุทุมพรพิสัย 55 โรงงานคิดเป็นร้อยละ 10.10 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด

จังหวัดยโสธร

จังหวัดยโสธรมีโรงงานที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติโรงงานพ.ศ. 2535 ณ วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 จำนวนทั้งสิ้น 187โรงงาน เงินลงทุน4,625.05 ล้านบาท และมีคนงานจำนวน3,554 คนโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่มีทั้งขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศเช่น ยางพารา ข้าวหอมมะลิชุดชั้นในสตรียี่ห้อซาบีน่าเป็นต้น

ตารางที่ 2.19 จังหวัดยโสธรมีโรงงานที่ได้รับอนุญาต

พ.ศ.	โรงงานขนาดเล็ก (แห่ง)	โรงงานขนาดกลาง (แห่ง)	โรงงานขนาดใหญ่ (แห่ง)	รวมโรงงานทุกขนาด (แห่ง)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงานในโรงงาน (คน)
2559	193	74	7	274	4,563.07	4,352
2560	277	14	3	294	4,634.63	4,469
2561	282	15	3	300	4,464.93	4,541
2562	293	15	3	329	4,944.15	4,619
2563	171	13	3	187	4,625.05	3,554

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดยโสธร ณ วันที่ 29 กรกฎาคม 2563

โดยจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจการทั้งหมด 187 โรงงาน เมื่อจัดจำแนกตามหมวดอุตสาหกรรม 21 หมวด แล้วปรากฏว่ามีหมวดอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจการมาก 5 อันดับแรก ดังนี้

(1) หมวดอุตสาหกรรมการเกษตร ได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทโรงสีข้าวอบเมล็ดพืช ทำมันเส้นเป็นต้น จำนวน 47 โรงงาน เงินลงทุน 1,815.65 ล้านบาท การจ้างงาน 664 คน

(2) หมวดอุตสาหกรรมอโลหะ ได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทผลิตภัณฑ์คอนกรีต, คอนกรีตผสมเสร็จ เป็นต้น จำนวน35โรงงานเงินลงทุน 356.42 ล้านบาทการจ้างงาน 296 คน

(3) หมวดอุตสาหกรรมอื่น ๆที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมกิจการเกี่ยวกับหิน กรวด ทรายหรือดิน สำหรับใช้ในการก่อสร้าง กิจการซ่อมรองเท้าหรือเครื่องหนัง และกิจการที่เกี่ยวกับการคัดแยกหรือฝังกลบสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จำนวน 28 โรงงาน เงินลงทุน 158.35 ล้านบาท การจ้างงาน 108 คน

(4) หมวดอุตสาหกรรมอาหาร จำนวน 17 โรงงาน เงินลงทุน 331.15 ล้านบาท การจ้างงาน 212 คน

(5) หมวดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์ จำนวน 12 โรงงาน เงินลงทุน 156.30 ล้านบาท การจ้างงาน 104 คน

จังหวัดอำนาจเจริญ

ในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (สะสม) ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2563 จำนวนทั้งสิ้น 153 โรงงาน เงินลงทุนรวม 10,398.44 ล้านบาท จำนวนคนงาน 1,793 คน สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรกของจังหวัด ได้แก่

(1) อุสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วย โรงงานน้ำตาล โรงฆ่าสัตว์ ลูกชิ้นจากเนื้อสัตว์ ทำเส้นก๋วยเตี๋ยว - ก๋วยจั๊บ ทำน้ำแข็งก้อนเล็กและน้ำดื่ม เป็นต้น เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 3,541.79 ล้านบาท จำนวนโรงงานทั้งสิ้น 22 โรงงาน จำนวนคนงาน 414 คน

(2) อุตสาหกรรมการเกษตร ประกอบด้วย โรงสีข้าว, การอบเมล็ดพืช การทำมันเส้น ทำน้ำพริก และทำแป้งมันสำปะหลัง เป็นต้น เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,231.46 ล้านบาท จำนวนโรงงานทั้งสิ้น 56 โรงงาน จำนวนคนงาน 668 คน

(3) อุตสาหกรรมขนส่ง ประกอบด้วย ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 299.39 ล้านบาท จำนวนโรงงานทั้งสิ้น 93 โรงงาน จำนวนคนงาน 346 คน

2.4.3 การค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2 การค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

การค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ช่องทางการค้าและด่านชายแดนไทยและ สปป.ลาว มีแนวพรมแดนต่อเนื่องกันถึง 1,760 กิโลเมตร จังหวัดชายแดนไทยที่มีพรมแดนติดกับ สปป.ลาว มี 12 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ น่าน พะเยา อุตรดิตถ์ เลย หนองคาย อุดรธานี นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี มีด่านการค้าทั้งด่านระดับสากล 14 แห่ง ด่านผ่อนปรน 30 แห่ง

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาวที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร โดยมีช่องทางการค้ารวม 8 แห่ง คือ จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่งและจุดผ่อนปรน 4 แห่ง มูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านด่านศุลกากรไทย–ลาว (รายจังหวัด) ปี 2560 – 2562 มีขึ้นลงตามสถานการณ์ดังตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ปี 2560 – 2562

ตารางที่ 2.20 แสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ปี 2560 – 2562 หน่วย : ล้านบาท

ด่านจังหวัด	2560			2561			2562 (มกราคม – มิถุนายน)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
นครพนม	7,969.00	7,088.16	880.84	6,348.43	8,473.89	-2,125.47	3,812.36	4,280.47	-468.11
มุกดาหาร	29,246.81	34,308.38	-5,061.57	25,438.47	36,878.89	-11,440.42	11,501.88	16,160.21	-4,658.32
รวม	37,215.81	41,396.54	-4180.73	31,786.90	45,352.78	-13,565.89	15,314.24	20,440.68	-5,126.43

ที่มา :*กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์*

ตารางที่ 2.21 แสดงมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย – เวียดนาม ปี 2560 – 2562 หน่วย : ล้านบาท

ด่านจังหวัด	2560			2561			2562 (มกราคม-มิถุนายน)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
นครพนม	46,650.35	14,923.46	31,726.88	43,986.83	18,060.76	25,926.07	24,061.90	6,145.38	17,916.52
มุกดาหาร	13,967.82	2,095.45	11,872.37	11,905.05	2,231.86	9,673.19	6,542.96	1,156.50	5,386.46
รวม	**60,618.17**	**17,018.91**	**43,599.25**	**55,891.88**	**20,292.62**	**35,599.26**	**30,604.86**	**7,301.88**	**23,302.98**

ที่มา :กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

การค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

การประกอบการด้านธุรกิจการค้าของจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ส่วนใหญ่ เป็นธุรกิจทางด้านการเกษตร การค้าปลีก ค้าส่งและการบริการ นอกจากนี้ยังมีการนำเข้า ส่งออก สินค้า โดยเฉพาะสินค้าการเกษตร เนื่องจากกลุ่มจังหวัดมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านถึง 3 จังหวัด การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด มีการขยายตัวอย่างช้า ๆ เนื่องจากความแตกต่างกันของขนาด เศรษฐกิจและทรัพยากรภายในกลุ่มจังหวัด นอกจากนี้แล้ว กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศ เพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและราชอาณาจักรกัมพูชา โดยมีจังหวัดที่ ติดต่อกับประเทศดังกล่าว ๓ จังหวัด คือ อุบลราชธานี ศรีสะเกษและอำนาจเจริญ ทำให้มีจุดผ่านแดนทั้งจุด ผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน รวม 9 ช่องทาง

จุดผ่านแดนถาวร

ด่านพรมแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร

พรมแดนปากแซง อำเภอนาตาล บ้านสองคอน อำเภอโพธิ์ไทร

ด่านพรมแดนช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์

จุดผ่อนปรน

ที่ว่าการอำเภอเขมราฐ

บ้านด่านเก่า อำเภอโขงเจียม

ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน

บ้านยักษ์คุ อำเภอชานุมาน

สำหรับมูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2559 - 2562 พบว่าในปี พ.ศ. 25652 สินค้านำเข้าลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 505.73 ล้านบาท และมูลค่าการค้าชายแดนลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 3,461.45 ล้านบาท ดุลการค้าลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 2,650.00 ล้านบาท

สรุปการค้าชายแดน

ปี 2564 การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา) ปี 2564 (มกราคม - มีนาคม) มูลค่าการค้ารวม 222,720 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9.57 % แบ่งเป็นการ ส่งออกมูลค่า 136,456 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.07 % และการนำเข้า มูลค่า 86,264 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.83 % โดยการค้าชายแดนกับ มาเลเซียมีมูลค่าสูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.71 ของมูลค่า การค้าชายแดนรวม รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว (24.33 %) กัมพูชา (20.38%) และเมียนมา (19.59%) โดยไทยได้ดุลการค้ากับทั้ง 4 ประเทศ

การค้าชายแดนไทย – สปป.ลาว

ปี 2564 (มกราคม - มีนาคม) การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว มีมูลค่าการค้ารวม 54,175 ล้านบาท เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ลดลง 6.61% เป็นการส่งออกมูลค่า 33,253ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.57 % และการนำเข้ามูลค่า 20,927ล้านบาท ลดลง 2.86 % ไทย ได้ดุลการค้า 12,326 ล้านบาท ด่านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด่านศุลกากร หนองคายคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.70 ของการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว รองลงมาได้แก่ ด่านฯ มุกดาหาร (18.57 %) ด่านฯ ช่องเม็ก (14.59 %) ด่านฯ ทุ่งช้าง (11.37 %) และ ด่านฯ ท่าลี่ (8.08 %) สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ทองคำยังไม่ได้ขึ้นรูป คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 100 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด น้ำมันดีเซล (8.69 %) รถยนต์นั่ง (5.88 %) น้ำมัน สำเร็จรูปอื่นๆ (5.38 %) และสินค้าปศุสัตว์อื่น ๆ (3.93 %) สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เชื้อเพลิงอื่นๆ (ไฟฟ้า) คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 58.30 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ผักและของปรุงแต่งจากผัก (20.35%) เครื่องรับ-ส่ง สัญญาณและอุปกรณ์ฯ (5.34%) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ(3.00 %)และปูนซิเมนต์(2.71 %)

การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

ปี 2564 (มกราคม - มีนาคม) การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา มีมูลค่าการค้ารวม 45,392 ล้านบาท เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ลดลง 6.09% แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 36,087 ล้านบาท ลดลง 9.32% และการนำเข้ามูลค่า 9,304 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.94% ไทยได้ดุลการค้า 26,783 ล้านบาท ด่านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด่านศุลกากร อรัญประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.15 ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา รองลงมาได้แก่ ด่านฯ คลองใหญ่ (18.96 %) ด่านฯ จันทบุรี (12.05 %) ด่านฯ ช่องจอม (8.38 %) และ ด่านฯ ช่องสะงำ (1.46 %) สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 9.08 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด รถยนต์นั่ง (7.73 %) รถจักรยานยนต์ฯ (4.75 %) สินค้าปศุสัตว์ อื่น ๆ (3.98 %) และเครื่องยนต์สันดาปฯ (3.97%) สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52.93 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ (13.98 %) ลวดสายและสายเคเบิ้ล (9.45 %) ทองแดงและผลิตภัณฑ์ (3.21 %) และเสื้อผ้าสำเร็จรูป (2.48 %)

2.4.4 อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มี นักท่องเที่ยว (ผู้เยี่ยมเยือน) จำนวนผู้เยี่ยมเยือนในจังหวัดและกลุ่มจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยจำนวน นักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือนในปี พ.ศ. 2560 อยู่ที่ประมาณ 4,329,047 คน ในขณะที่ในปี พ.ศ. 2561 อยู่ที่ 4,565,514 คน โดยจังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงที่สุด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 2.22 จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด(หน่วย: คน)

กลุ่มจังหวัด/จังหวัด	2559	2560	2561
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	**4,086,664**	**4,329,047**	**4,565,514**
นครพนม	1,020,768	1,072,172	1,136,554
มุกดาหาร	1,901,912	2,005,230	2,085,615
สกลนคร	1,163,984	1,251,645	1,343,345

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยรายได้จากการท่องเที่ยวมีการเติบโตจาก 6,421.47 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 เป็น 8,041.68 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2561 โดยจังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่มีรายได้มากที่สุด

อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในทุกจังหวัด โดยมี แหล่งท่องเที่ยวรวมกันจำนวนมาก แยกเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ข้อมูลจากกรมการท่องเที่ยว กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาที่มีการจัดเก็บในปี 2558-2561 พบว่า นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในทุกๆ จังหวัด โดยในปี 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 784,797 คน คิดเป็นร้อยละ 3.42

ขณะเดียวกัน เมื่อจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียง เหนือตอนล่าง 2 เพิ่มขึ้น ส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของประชาชนในพื้นที่ โดยรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2561 สูงถึง 11,384.92 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้น 488.11 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 8.00

2.4.5 การเกษตรภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

การเกษตรภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ภาคการเกษตร ประชากรมีอาชีพเกษตรกรรมร้อยละ 95 พืชเศรษฐกิจสำคัญได้แก่ ข้าวหอมมะลิ ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง ยาสูบ ปอ มะเขือเทศและพืชทดแทนพลังงาน 2) ด้านปศุสัตว์ได้แก่ โคขุน โคนม สุกร ไก่ไข่ 3) ด้านประมง ได้แก่ สัตว์น้ำจืด ปลาน้ำโขง ที่มีศักยภาพสูงคือการเลี้ยงปลาในกระชัง แยกเป็นรายละเอียดรายจังหวัดได้ดังนี้

จังหวัดนครพนม

ในปี 2557 จังหวัดนครพนมมีพื้นที่การเกษตร 1,938,058 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 56.25 มีครัวเรือนทั้งสิ้น 213,497 ครัวเรือน ประชาชนประกอบอาชีพด้านการเกษตร 117,910 ครัวเรือน โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกข้าวนาปี 1,392,777 ไร่ แบ่งออกเป็น ข้าวเจ้านาปี จำนวน 805,792 ไร่ และข้าวเหนียวนาปี จำนวน 586,985 ไร่ ยางพารา จำนวน 374,488 ไร่ มันสำปะหลัง จำนวน 23,994 ไร่ สัปปะรด จำนวน 5,791 ไร่ และลิ้นจี่ นพ.1 จำนวน 1,711 ไร่ พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

ข้าวเจ้านาปี จากสถิติการเพาะปลูก พบว่า ปี พ.ศ. 2558/2559 มีปริมาณผลผลิตรวมประมาณ 307,056 ตัน มีเนื้อที่เพาะปลูก จำนวน 805,792 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 395 กิโลกรัม

ข้าวเหนียวนาปี จากสถิติการเพาะปลูก พบว่า ปี พ.ศ. 2558/2559 มีปริมาณผลผลิตรวมประมาณ 227,922 ตัน มีเนื้อที่เพาะปลูก จำนวน 586,985 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 403 กิโลกรัม

ยางพารา จากสถิติการเพาะปลูก พบว่า ปี พ.ศ. 2558/2559 มีปริมาณผลผลิตรวมประมาณ 64,050.7 ตัน มีเนื้อที่เพาะปลูก จำนวน 374,488 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 230 กิโลกรัม

มันสำปะหลัง จากสถิติการเพาะปลูก พบว่า ปี พ.ศ. 2558/2559 มีปริมาณผลผลิตรวมประมาณ 77,279.2 ตัน มีเนื้อที่เพาะปลูก จำนวน 23,994 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 3,221 กิโลกรัม

สัปปะรด จากสถิติการเพาะปลูก พบว่า ปี พ.ศ. 2558/2559 มีปริมาณผลผลิตรวมประมาณ 24,588.5 ตัน มีเนื้อที่เพาะปลูก จำนวน 5,791 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 4,914 กิโลกรัม

ลิ้นจี่ นพ.1 จากสถิติการเพาะปลูก พบว่า ปี พ.ศ. 2558/2559 มีปริมาณผลผลิตรวมประมาณ 1,246.40 ตัน มีเนื้อที่เพาะปลูก จำนวน 1,711 ไร่ ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 1,135 กิโลกรัม

ด้านรายได้เกษตรกรในจังหวัด พบว่า ดัชนีรายได้เกษตรกรในเดือนมีนาคม 2564 หดตัว ร้อยละ -5.8 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ปรับตัวดีขึ้นจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัวร้อยละ -62.4 เป็นผลมาจากดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรมขยายตัวร้อยละ 10.3 ขยายตัวจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัว ร้อยละ -54.0 และดัชนีราคาผลผลิตภาคเกษตรกรรมหดตัวร้อยละ -14.6 ปรับตัวดีขึ้นจากเดือนก่อนหน้า ที่หดตัวร้อยละ -18.2 จากราคายางพาราแผ่นดิบ ราคาข้าวเหนียว เป็นสำคัญ

จังหวัดมุกดาหาร

ด้านสถานการณ์สินค้าเกษตร

1) ข้าวนาปี ในปีการผลิต 2563/64 จังหวัดมุกดาหาร พื้นที่เพาะปลูกข้าว จำนวน 445,974.86 ไร่ แยกเป็นข้าวหอมมะลิ 99,240.01 ไร่ และข้าวเหนียว 346,493.40 ไร่ ผลผลิตรวม 196,228.93 ตัน แยกเป็นข้าวหอมมะลิ 43,665.60 ตัน และข้าวเหนียว 152,457.09 ตัน ราคารับซื้อข้าวหอมมะลิ 10,350-13,000 บาท/ตัน และราคารับซื้อข้าวข้าวเหนียว 9,000-11,000 บาท/ตันราคา เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (ต.ค.-ธ.ค. 62) ราคาลดลงร้อยละ 16.13 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (ต.ค.-ธ.ค. 62) ราคาลดลงร้อยละ 33.98

2) มันสำปะหลัง ปีการผลิต 2563/64 จังหวัดมุกดาหาร มีพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังจำนวน 94,133.18 ไร่ ผลผลิตรวม 282,399.54 ตัน ราคารับซื้อมันสำปะหลังแบบคละ 2.20 บาท/กก.ราคารับซื้อมันสำปะหลังเชื้อแป้ง 30 % 2.50 บาท/กก.ราคามันสำปะหลังคละ เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (ต.ค.-ธ.ค. 62) ราคาลดลงร้อยละ 15.38 ราคามันสำปะหลังเชื้อแป้ง 30% เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (ต.ค.-ธ.ค. 62) ราคาลดลงร้อยละ 0.41

3) ยางพารา ปี 2563 จังหวัดมุกดาหาร มีพื้นที่เพาะปลูกยางพารา จำนวน 262,603.25 ไร่ ผลผลิตรวม 82,875.98 ตัน ราคารับซื้อยางก้อนถ้วย 22.20 บาท/กก. ณ วันที่ 29 ธ.ค. 63 ราคายางพารา (ก้อนถ้วยน้ำยาง 60%) เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (ต.ค.-ธ.ค. 62) ราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.65

4) อ้อย ปีการผลิต 2563/64 จังหวัดมุกดาหาร มีพื้นที่เพาะปลูก จำนวน 83,942 ไร่ ผลผลิตรวม 706,300 ตัน ราคารับซื้อเฉลี่ย 920 บาท/ตัน และค่า CSS.ละ 55.20 โดยกำหนดเปิดหีบอ้อย วันที่ 11 ธ.ค. 63 เวลา 09.39 น. เป็นต้นไป

5) ปาล์มน้ำมัน ปี 2563 มีพื้นที่เพาะปลูก 6,562.75 ไร่ผลผลิต 5,088.79 ตัน ราคารับซื้อผลปาล์มน้ำมันทะลายคละ 5.00 บาท/กก. ราคาผลปาล์มน้ำมันทะลายคละเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (ต.ค.-ธ.ค. 62) ราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 52.17

ด้านรายได้เกษตรกรในจังหวัดมุกดาหาร พบว่าในเดือนมีนาคม 2564 ดัชนีรายได้เกษตรกร ขยายตัว ร้อยละ 242.70 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และชะลอตัวจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัว ร้อยละ 547.81 ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรม ขยายตัว ร้อยละ 199.71 และดัชนีราคาผลผลิต ภาคเกษตรกรรม ขยายตัว ร้อยละ 14.34 ตามความต้องการของ ยางพารา และโคเนื้อ ของตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ เป็นสำคัญ

จังหวัดสกลนคร

การผลิตทางการเกษตรด้านพืชของจังหวัดสกลนคร ปี 2559 เทียบกับปี 2560 พบว่า ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม มีครัวเรือนเกษตรกรทั้งหมด 187,658 ครัวเรือน อาชีพการเกษตรหลักที่สำคัญ ได้แก่

1. การทำนาปลูกข้าว มีพื้นที่ปลูกจำนวน 2,296,360 ไร่ (นาปีและนาปรัง) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.77 ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 423 กก. ลดลงร้อยละ 2.12 ผลผลิตรวม 811,692 ตัน ลดลงร้อยละ 20.14

2. การปลูกยางพารา มีพื้นที่ปลูกจำนวน 407,339 ไร่ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.20 พื้นที่เปิดกรีดแล้วจำนวน 175,575 ไร่ ลดลงร้อยละ 13.76 ผลผลิตต่อไร่ 252 กก. ผลผลิตรวม 43,084 ตัน ลดลงร้อยละ 13.76 เนื่องจากราคาผลผลิตยางตกต่ำเกษตรกรหยุดกรีดยางและตัดยางเปลี่ยนเป็นการเกษตรทางเลือกอื่น

3. การปลูกมันสำปะหลัง มีพื้นที่ปลูกจำนวน 80,072 ไร่ ลดลงร้อยละ 110.05 ผลผลิตพื้นที่เก็บเกี่ยว 42,725 ไร่ ลดลงร้อยละ 145.24 ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 3,104 กก. ลดลงร้อยละ 1.73 ผลผลิตรวม 132,618 ตัน ลดลงร้อยละ 61.18 เนื่องจากราคาผลผลิตตกต่ำทำให้เกษตรกรเปลี่ยน การเพาะปลูกพืชชนิดอื่นแทน

4. การปลูกอ้อยโรงงาน มีพื้นที่ปลูกจำนวน 22,231 ไร่ ลดลงร้อยละ 39.33 มีพื้นที่เก็บเกี่ยว จำนวน 22,055 ไร่ ลดลงร้อยละ 38.05 ผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 10,278 กก. ลดลงร้อยละ 16.75 ผลผลิตรวม 226,681 ตัน ลดลงร้อยละ 61.18

การผลิตด้านปศุสัตว์ ปี 2562 จังหวัดสกลนครมีจำนวนครัวเรือนเกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์ 96,726 ครัวเรือน (ข้อมูล ณ วันที่ 18 กรกฎาคม 2562) เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 16,273 ครัวเรือน มีการเลี้ยงสัตว์เศรษฐกิจหลายชนิด อาทิ โคเนื้อ โคนม กระบือ สุกร ไก่ และเป็ด ในภาพรวมปริมาณสัตว์ที่เลี้ยงแต่ละชนิดมีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวนเกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์เพิ่มขึ้น เนื่องจากได้รับงบประมาณจากจังหวัดสกลนครและกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 สนับสนุนส่งเสริมด้านการผลิตสัตว์ โดยเฉพาะโคเนื้อและกระบือ ถึงแม้ว่าจะสวนทางกับราคาสัตว์ที่มีราคาลดต่ำลง จากโคเนื้อพันธุ์ลูกผสมที่อายุ 18-24 เดือน จากเดิมที่เคยขายได้ 25,000-30,000 บาท/ตัว ปัจจุบันราคา 20,000-25,000 บาท/ตัว ขณะที่โคขุนราคาซื้อขายไม่เปลี่ยนแปลง โดยโคขุนระยะก่อนเข้าขุน (น้ำหนัก 300-350 กก.) ซื้อขายกันที่ราคา 35,000 – 40,000 บาท/ตัว และเมื่อขุนครบตามกำหนดส่งเข้าโรงฆ่าจะมีราคาเฉลี่ย 78,000 บาท/ตัว โคนม เดิมศูนย์รวบรวมน้ำนมดิบรับซื้อน้ำนมดิบในราคาประกันที่กิโลกรัมละ 17.60 บาท เมื่อบวกเพิ่มเรื่องคุณภาพน้ำนม เกษตรกรจะขายได้ในราคากิโลกรัมละ 18-18.10 บาท กระบือที่อายุ 18-24 เดือน เดิมขายในราคา 35,000 - 40,000 บาท/ตัว ปัจจุบันมีการซื้อขายในราคา 30,000 - 35,000 บาท/ตัว เป็นต้น ถึงแม้ว่าราคาสัตว์จะลดต่ำลง แต่เกษตรกรก็ยังมีการเลี้ยงสัตว์อยู่เช่นเดิมเพราะในสินค้าเกษตรอย่างอื่น เช่น ข้าว ยางพารา มีราคาตกต่ำมากกว่า การเลี้ยงสัตว์ก็ยังเป็นอาชีพที่ให้ผลตอบแทนที่คุ้มทุนมากกว่าอาชีพเกษตรชนิดอื่นการเกษตรของจังหวัดสกลนครมีครัวเรือนเกษตรกรรมเป้าหมายปี 2561 จำนวน 205,232 ครัวเรือน โดยมีจำนวนที่ยืนยันข้อมูลในระบบจำนวน 175,514 ครัวเรือน มีพื้นที่การเกษตร 3,148,103

ไร่ แยกเป็นนาข้าว 2,280,935 ไร่ ไม้ยืนต้น 410,702 ไร่ ไม้ผล 14,340 ไร่ พืชไร่ 178,442 ไร่ พืชสวน 18,841 ไร่ ไม้ดอกไม้ประดับ 58 ไร่ พืชอื่น ๆ 244,785 ไร่

การเกษตรภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

พืชเศรษฐกิจที่ทำรายได้มากที่สุด 4 อันดับแรกของกลุ่มภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 คือ ข้าว มีพื้นที่ปลูกรวมกันทั้ง 4 จังหวัดจำนวน 9,297,119 ไร่ รองลงมาคือยางพารา จำนวน 938,882 ไร่ มันสำประหลัง 824,776 ไร่ และ อ้อย 233,435 ตามลำดับ การเกษตรในกลุ่มจังหวัด มีรายละเอียดดังนี้

จังหวัดอุบลราชธานี

สินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดอุบลราชธานี ปี 2558 ได้แก่

1. ข้าวหอมมะลิเนื้อที่ปลูก จำนวน 3,232,876 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 1,417,160 ตันผลผลิตเฉลี่ย 442 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 21,257.40 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 4,489 บาท/ไร่

2. ข้าวเหนียว เนื้อที่ปลูก จำนวน 1,040,235 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 436,898.7 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 420 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 4,309.80 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 4,067 บาท/ ไร่

3. มันสำปะหลัง มีการเพาะปลูกทุกอำเภอ อำเภอที่ปลูกมาก เช่น น้ำยืน เดชอุดม บุณฑริก เนื้อที่เพาะปลูกรวม 434,513 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 1,332,292 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 3,526 กิโลกรัมต่อไร มูลค่าผลผลิตรวม 3,464.11 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 6,325 บาท/ไร่

4. ยางพารา มีการเพาะปลูกทุกอำเภอ ที่ปลูกมากเช่น น้ำยืน เดชอุดม บุณฑริก นาจะหลวย เนื้อที่ที่ปลูกรวม 528,425 ไร่ เนื้อที่ให้ผลผลิต 413,960 ไร่ ผลผลิตน้ำยางรวม 92,727 ตัน ผลผลิต เฉลี่ย 224 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 4,867.80 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 13,128 บาท/ไร่

5. พริก มีการเพาะปลูกมากในอำเภอเมืองอุบลราชธานี ม่วงสามสิบ เหล่าเสือโก้ก เนื้อที่เพาะปลูก รวม 24,758 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 58,255.57 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 2,353 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิต รวม 495.17 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 8,750 บาท/ไร่

6. ปาล์มน้ำมัน มีการเพาะปลูกมากในอำเภอนาจะหลวย บุณฑริก น้ำยืน น้ำขุ่น เนื้อที่เพาะปลูก 18,782 ไร่ เนื้อที่ได้ให้ผลผลิต 7,504 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 14,438 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 1,924 กิโลกรัม ต่อไร มูลค่าผลผลิตรวม 46.20 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 9,895 บาท/ไร่

จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจังหวัดที่ทำการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด ถั่วเขียวผิวดำ ถั่วเขียวผิวมัน และมันสำปะหลัง ส่วนการทำนา มีทั้งนาปีและนาปรัง โดยจะทำในลักษณะนาดำ นาหว่าน นาหว่านตม ในปี 2562 มีเนื้อที่ปลูกข้าวนาปี ทั้งสิ้น 3,080,351 ไร่ ผลผลิต ที่เก็บเกี่ยว ได้ 1,256,729 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 407.98 กิโลกรัม ต่อไร่ ในปี 2562 พืชไร่ที่นิยมปลูกกัน มาก เช่น มันสำปะหลังโรงงาน อ้อยโรงงานฯลฯ ส่วน ไม้ผล และไม้ยืน ต้น ที่นิยม ปลูก เช่น ทุเรียน ปาล์มน้ำมัน ฝรั่ง เงาะ ฯลฯ สำหรับพืชผัก ที่นิยมปลูกกันมากได้แก่ หอมแดง

กระเทียมพริกขี้หนูใหญ่ เป็นต้น จำนวน ครัวเรือน ที่ เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด 6,058 ครัวเรือน ปริมาณ สัตว์น้ำจืดที่จับได้ 962,380 กิโลกรัม

จังหวัดศรีสะเกษ มีการขับเคลื่อนและขยายพื้นที่เกษตรอินทรีย์ของจังหวัดอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งเป้าหมายให้มีพื้นที่ผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ จำนวน 300,000 ไร่ ภายในปี 2562 โดยมีเป้าหมายในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ในปี 2561-2562 เพิ่มขึ้นอีก จำนวน 182,383 ไร่ โดยมีข้อมูลผลการดำเนินงาน ดังนี้ การผลิตข้าวหอมมะลิอินทรีย์ในปี 2561 จังหวัดศรีสะเกษมีการขับเคลื่อนการทำเกษตรอินทรีย์ในพื้นที่ จำนวน ทั้งสิ้น 115,091 ไร่ โดยแบ่งเป็น พื้นที่ที่ได้รับรองมาตรฐานแล้ว (มาตรฐาน มกท. และสากล) จำนวน 30,929 ไร่ (ข้าว 30,892 ไร่/ พืชอื่น 37 ไร่) เข้าสู่ระยะปรับเปลี่ยน ปี 2560 จานวน 30,640 ไร่ (ได้การรับรองปี2562) เข้าสู่ระยะปรับเปลี่ยน ปี 2561 จานวน 53,522 ไร่ (ได้การรับรองปี 2562) โดยมีเป้าหมายในการขับเคลื่อนและส่งเสริมการผลิตข้าวหอมมะลิอินทรีย์ ปี 2562 เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 182,383 ไร่ ทั้งนี้มีการกำหนดดำเนินการขับเคลื่อนโครงการเกษตรอินทรีย์ในพื้นที่ตามเป้าหมายรวม 194,200 ไร่ ในพื้นที่ 22 อำเภอ

จังหวัดอำนาจเจริญ

ข้อมูลการเพาะปลูกข้าว จังหวัดอำนาจเจริญประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรม โดยการทำนาเป็นหลักและเป็นพืชเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ มีพื้นที่ปลูก 1,054,167 ไร่

- ข้อมูลการปลูกมันสำปะหลัง พื้นที่ปลูก 95,542 ไร่ อำเภอที่มีพื้นที่ปลูกมากที่สุด ได้แก่ อำเภอชานุมาน รองลงมาอำเภอปทุมราชวงศา

- ข้อมูลการปลูกยางพารา พื้นที่ปลูก 84,672 ไร่ อำเภอที่มีพื้นที่ปลูกมากที่สุด ได้แก่ อำเภอชานุมาน รองลงมาคือ อำเภอปทุมราชวงศา และอำเภอเสนาง

- ข้อมูลการปลูกอ้อยโรงงาน พื้นที่ปลูก 39,202 ไร่ อำเภอที่มีพื้นที่ปลูกมากที่สุด ได้แก่ อำเภอชานุมาน รองลงมาคือ อำเภอเมืองอำนาจเจริญ

ในปี 2561-2562 ด้านรายได้เกษตรกรในจังหวัด พบว่ารายได้เกษตรกรในเดือนนี้หดตัวร้อยละ -41.9 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อนหดตัวในอัตราที่เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อนหน้าที่หดตัวร้อยละ -34.3 ตามปริมาณผลผลิต ภาคเกษตรกรรมที่สำคัญได้แก่ โค สุกร ส่วนราคาสินค้าเกษตรขยายตัวร้อยละ 7.0 ขยายตัวในอัตราที่ลดลงจากเดือนก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 18.1 ตามราคาสินค้าเกษตรที่สำคัญได้แก่ ราคาข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง

จังหวัดยโสธร

จังหวัดใช้ยโสธรมีพื้นที่ 2,601,040 ไร่ ประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นเกษตรกร ทำนาปลูกพืช และเลี้ยงปศุสัตว์พื้นที่การประโยชน์ทางการเกษตรในปี 2562 มี 1,718,036 ไร่ เป็นที่นา 1,375,802 ไร่ พืชไร่ 142,911 ไร่ ไม้ผลและไม้ยืนต้น 104,103 ไร่ สวนผักไม้ดอกไม้ประดับ 5,230 ไร่ เนื้อที่ที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่น ๆ

89,688 ไร่ เนื้อที่นอกการเกษตร 657,939 ไร่ และเนื้อที่ป่า 225,367 ไร่ พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ข้าว ยางพารา มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน แตงโมเนื้อ ถั่วลิสง ข้าวโพด หอมแดง เป็นต้น

จังหวัดยโสธรมีเป้าหมายขยายพื้นที่เกษตรอินทรีย์เพิ่มให้ได้ 300,000 ไร่ ภายในปีพ.ศ. ๒๕๖๕ โดยปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563 จังหวัดยโสธรสามารถขยายพื้นที่ส่งเสริมการทำเกษตรอินทรีย์ได้52,345.20 ไร่ เกษตรกร 9,125 คน จากเป้าหมายที่ได้รับจัดสรรตามโครงการ 52,500 ไร่ โดยสามารถแยกเป็นมาตรฐานสากลและมาตรฐานเกษตรอินทรีย์ Organic Thailand (มกษ 9000) รวมพื้นที่ 23,128.45 ไร่ และระบบการรับรองเกษตรอินทรีย์แบบมีส่วนร่วม (Participatory Guarantee System : PGS) รวมพื้นที่ 29,216.75 ไร่

อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ย ตั้งแต่ปี 2557-2561 ร้อยละ 0.94 โดยสาขาการผลิตภาคเกษตรมีมูลค่า 7,426 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.72 ของผลิตภัณฑ์มวลจังหวัด

จังหวัดยโสธรมีคณะบุคคลซึ่งร่วมกันดำเนินกิจการเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อช่วยเหลือตนเองและสมาชิก ภายใต้พระราชบัญญัติสหกรณ์และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยกลุ่มเกษตรกร โดยในปี 2563 จังหวัดยโสธรมีสหกรณ์จำนวน 79 แห่ง สมาชิก 162,527 คน แบ่งเป็นสหกรณ์ภาคเกษตร 68 แห่ง สมาชิก 134,613 คน และสหกรณ์นอกภาคเกษตร 11 แห่ง สมาชิก 27,914 คน นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มเกษตรกรประเภทต่าง ๆ จำนวน 81 แห่ง โดยมีสมาชิก 4,415 คน

2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาศักยภาพของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพด้านเศรษฐกิจการเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวสังคมวัฒนธรรมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม โครงข่ายโลจีสติกส์ ซึ่งแต่ละจังหวัดมีลักษณะความเป็นเมืองและชนบทแตกต่างกัน การศึกษาครั้งนี้คณะวิจัยจะใช้แนวคิดการวิจัยผังเมืองเป็นแนวคิดเบื้องต้นเพื่อพิจารณาความเป็นเมือง เพื่อความเข้าใจในการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมเมืองและผังเมืองเฉพาะของแต่ละจังหวัด เพื่อพิจารณาตามแนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาเมืองแต่ละประเภทมีลักษณะและแนวทางในการวางแผนแตกต่างกัน เนื่องจากมีประเด็นในการพัฒนาและความต้องการเชิงพื้นที่ที่แตกต่างกัน ลักษณะและแนวทางเฉพาะของเมืองแต่ละประเภทมีอิทธิพลต่อการจัดวางตำแหน่งขนาดพื้นที่ใช้สอยต่างกัน โดยเฉพาะในการศึกษากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้ง 2 กลุ่มจังหวัด ในครั้งนี้

การใช้แนวคิดการวางผังเมืองจะเป็นประโยชน์เบื้องต้นในการวิเคราะห์ความเป็นเมืองที่มีลักษณะแตกต่างกัน เมื่อได้ลักษณะและแนวทางในการวางแผนเชิงกายภาพของเมืองแต่ละประเภทแล้ว จะนำไปสู่การกำหนดหมวดหมู่และองค์ประกอบด้านกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองแต่ละประเภทตามสภาพทางกายภาพเศรษฐกิจ และสังคมของแต่ละเมือง มีเป้าหมายเพื่อให้มีหลักเกณฑ์ด้านการวางผังเมืองอย่างเหมาะสมกับบทบาทหน้าที่ของเมืองแต่ละประเภท เพื่อให้มีองค์ประกอบเชิงพื้นที่ที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาในอนาคตต่อไป เช่น

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความหนาแน่น โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (Office of Transport and Traffic Policy Planning, 2013)

การศึกษาเมืองในครั้งนี้ หมายรวมถึงการศึกษาบริบทของกลุ่มจังหวัดทั้ง 2 กลุ่ม เพื่อวิเคราะห์เบื้องต้นให้ทราบถึงลักษณะเมืองว่ามีลักษณะเป็นเมืองท่องเที่ยวนันทนาการและบันเทิง หรือเมืองอุตสาหกรรม เมืองศูนย์ราชการ เมืองการศึกษา เมืองคมนาคมและโลจิสติกส์ เป็นต้น จากนั้นจะใช้แนวคิดที่เกี่ยวข้องในการศึกษาดังนี้

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

ดังที่ได้ทบทวนในส่วนที่ผ่านมา คณะวิจัยมุ่งใช้แนวคิดเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในด้านด้านเศรษฐกิจการเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวสังคมวัฒนธรรมทรัพยากร สิ่งแวดล้อม โครงข่ายโลจีสติกส์ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้จะมุ่งศึกษาศักยภาพในด้านระบบโลจีสติกส์ด้วย ซึ่งคำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) มาจากภาษากรีก ที่แปลว่า ศิลปะในการคำนวณในสมัยโบราณและสมัยปัจจุบัน โดยกล่าวถึง การส่งกำลังบำรุงทางทหาร และการประสบชัยชนะ หรือความพ่ายแพ้ในสงคราม ซึ่งอาศัยความเข้มแข็งหรือความอ่อนแอของสมรรถนะในเชิงโลจิสติกส์ โลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) โลจิสติกส์มีหน้าที่สำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Transportation) คลังสินค้า (Warehousing) การจัดส่งสินค้าที่หลากหลายรูปแบบ (Freight consolidation) การกระจายสินค้า (Distribution) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory management) และระบบข้อมูลที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Logistics information systems) (Kim, Yang, & Kim, 2008, p. 522-523) โลจิสติกส์ยังเป็นผลของการจัดการทุกกิจกรรมที่จะทาให้เกิดความสะดวกสบายในการลำเลียง เคลื่อนย้ายและการประสานงานระหว่างอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ภายใต้การจัดสรรเวลาและสถานที่ที่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์อย่างแท้จริง (Farahani, Rezapour, & Kardar, 2011, p. 3)

โดย The Council of Logistics Management (CLM) ให้คำนิยามคำว่า การจัดการด้าน โลจิสติกส์ คือ การวางแผน นำไปปฏิบัติ และควบคุมการไหล และการจัดเก็บสินค้า บริการ รวมทั้งสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) นอกจากนี้ ยังมีนักวิชาการได้ให้คำนิยามไว้หลายท่าน เช่น การจัดการโลจิสติกส์ คือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ ทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ ได้แก่ ส่วนงานภาครัฐ โรงพยาบาล ธนาคาร การค้าส่ง และการค้าปลีก

นอกจากนี้ ควรพิจารณาการจัดการขั้นสุดท้าย การขจัด การแปรสภาพ เนื่องจากโลจิสติกส์มีขอบข่ายเกี่ยวเนื่องในทุกกิจกรรม (Stock and Lambert, 2001 อ้างอิงใน พชรรร เศรษฐยานนท์, 2554) ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมาย คือ ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Just in Time Delivery) การไหลลื่นของสินค้า (Physical Flow) การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)

และการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในกระบวนการทางการตลาดและการผลิต และการลดต้นทุน (Cost Reduction) ในการจัดการสินค้าและต้นทุนการขนส่ง (สุภัสสรา ปัญโญรัฐโรจน, 2559)

ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมกิจกรรมการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม และการกระจายวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูปการบริการ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการประสานการดำเนินงานเชื่อมโยงสารสนเทศแต่ละขั้นตอนอย่างเป็นระบบ ภายใต้ต้นทุนรวมที่เหมาะสม ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดสุดท้ายของการบริโภค โดยคำนึงถึงความพึงพอใจและการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ (ศิริสรณ์เจริญ กมลลิ้มสกุล และคณะ, 2560)

จากการทบทวนวรรณกรรม จึงสรุปคำนิยามของระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทานที่เกี่ยวกับการวางแผนการนำไปปฏิบัติ และการควบคุมการไหลและการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) โดยการวิจัยครั้งนี้จะมุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ซึ่งปัจจุบันตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีการสร้างโครงข่ายโลจีสติกส์ทั้งทางบกตามถนนสาย 24 และทางอากาศผ่านระบบการคมนาคมผ่านทางอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เป็นลักษณะของระบบโครงข่ายเพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบริการ จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่งของกลุ่มจังหวัดที่ยังคงต้องมีการยกระดับและพัฒนาศักยภาพ ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ก็มีถนนสาย 212 เชื่อมโยงมุกดาหาร-นครพนม นอกจากนี้ยังมีสนามบินทั้งที่จังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนม ดังนั้นใน 2 กลุ่มจังหวัดนี้จึงถือว่ามีการคมนาคมที่สะดวกทั้งในด้านการคมนาคมทางบกและทางอากาศ

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543) โดยการขนส่งแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1. การขนส่งทางถนน (Road Transport/ Truck) การขนส่งทางถนนจัดเป็นระบบการขนส่งภายในประเทศที่มีความสำคัญที่สุด ซึ่งถือเป็นการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ รวมถึงข้าว เนื่องจากเป็นการขนส่งที่สะดวก ราคาถูกและสามารถขนส่งสินค้าไปถึงผู้บริโภคได้ (Door to Door) ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่มีการพัฒนาทางด้าน Road Network มาก มีถนนหนทางครอบคลุมทั่วประเทศเป็นระยะทางถึง 170,000 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายคิดเป็นร้อยละ 36 ซึ่งจัดว่าอยู่ในขั้นที่ดีกว่าประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้ถนนมีความสำคัญเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นๆ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84-88 ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด

ประโยชน์ที่สำคัญของการขนส่งทางถนน คือ สามารถใช้สอดคล้องกับการขนส่งที่เป็นระบบ DC (Distribution Center) โดยสามารถนาสินค้าที่ได้รวบรวมเก็บไว้ในคลังที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและจัดหารถบรรทุกตามขนาดและประเภทที่เหมาะสมสำหรับสินค้าและสถานที่จัดส่งปลายทางในอนาคต ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายตัวแบบเชื่อมโยงระหว่างทางบก – ทางบก (Land-Land) จะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มเป็น 4 ล้านตัน ในปี 2564 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.3-4.6 ของปริมาณการขนส่งโดยคอนเทนเนอร์ภายใต้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายตัวแบบ และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.4 ต่อปี

2. การขนส่งทางรถไฟ (Rails Transport) ประเทศไทยมีทางรถไฟประมาณ 4,150 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับ 46 จังหวัด เป็นทางคู่ประมาณ 90 กิโลเมตร คือจากกรุงเทพมหานคร ถึงชุมทางบ้านภาชี ที่เหลือเป็นทางเดียวทั้งหมด โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพมหานคร เรียกว่า หัวลำโพง การขนส่งทางรถไฟจัดได้ว่ามีความปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่นๆ เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าไปพร้อมกันคราวละมากๆ การขนส่งทางรถไฟประหยัดกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ ซึ่งรถไฟ 1 ขบวน สามารถลากตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้ 60 ตู้ ขณะที่การขนส่งด้วยรถหัวลากจะใช้ ขนส่งได้ทีละ 1 ตู้ การขนส่งทางรถไฟมีข้อเสียที่สำคัญคือใช้เวลาการขนส่งมาก และไม่สามารถขนส่งแบบ Point-To-Point ได้ คือไม่สามารถลำเสียงสินค้าจากผู้ส่งไปยังผู้รับคนสุดท้ายได้ เนื่องจากต้องอาศัยรางซึ่งจะหยุดจอดตามสถานีที่กำหนดไว้เท่านั้น จึงต้องอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นจุดเชื่อมต่อเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางรถไฟต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ค่อนข้างมาก ผู้ประกอบการจึงเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟในการขนส่งข้าว โดยปริมาณการขนส่งข้าวทางรถไฟมีประมาณร้อยละ 1.3 ของสินค้าที่ทาการขนส่งโดยรถไฟทั้งหมด รองจากน้ำมันเชื้อเพลิง และซีเมนต์

3. การขนส่งทางน้ำ (Water transport) ประเทศไทยใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศประมาณร้อยละ 17 (รวมการขนส่งชายฝั่งทะเล) ซึ่งสินค้าที่ใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศมากที่สุดคือ ข้าว โดยใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญคือ แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเรือสามารถแล่นได้จากนครสวรรค์ ปากน้ำโพ และมีความพยายามให้เรือสามารถขึ้นไปได้ถึงเชียงใหม่ แต่ยังมีปัญหาเกี่ยวกับแก่งต่างๆ รัฐบาลมีโครงการร่วมมือระหว่างประเทศไทยในการใช้แม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำนานาชาติในการขนส่ง โดยได้มีการระเบิดเกาะแก่งต่างๆ ทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือเชื่อมต่อท่าเรือเชียงแสนในประเทศไทยไปยังท่าเรือกวนเล่ย และท่าเรือจิ่งหงที่เชียงรุ่ง ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองคุนหมิง มณฑลยูนาน ในประเทศจีนตอนใต้ โดยใช้ระยะเวลา 1 วันในการเดินทางจากท่าเรือกวนเล่ยมายังท่าเรือเชียงแสน และใช้ระยะเวลาอีก 2 วันในการเดินทางกลับ เนื่องจากเป็นการเดินทางทวนน้ำ

การขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่ง ได้แก่

3.1 การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย คือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก แม่กลอง และบางปะกง

3.2 การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อกับการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จากสถิติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2550 มีสินค้า ประมาณ 18 ล้านตันและ 45 ล้านตันผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังตามลำดับ

4. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) เป็นรูปแบบการขนส่งที่ไปได้ไกลที่สุดและรวดเร็วที่สุด แต่มีต้นทุนต่อหน่วยแพงที่สุด จำเป็นต้องก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคจำนวนมหาศาลเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทางอากาศทั้งระบบ อีกทั้งต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อให้สินค้าไปถึงลูกค้าที่ปลายทางตามพื้นที่ต่างๆ ได้ ปัจจุบันประเทศไทยมีสนามบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ 35 แห่ง จำแนกออกเป็น

4.1 สนามบินระหว่างประเทศ (International Airports) ดำเนินการโดย บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศไทยเกือบทั้งหมดผ่านท่าอากาศยานเหล่านี้

4.2 สนามบินภายในประเทศ (Domestic Airports) เกือบทั้งหมดบริหารโดย กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม ยกเว้นสนามบินสุโขทัย สมุยและระนอง ซึ่งบริหารโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด นอกจากนี้ยังมีสนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นของกองทัพเรือ

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

Lumsdon and page (2004) อธิบายว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว เริ่มต้นจากการขนส่งนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการวิเคราะห์ด้าน Physical Flow และ Information Flow เป็นหลัก สอดคล้องกับคมสัน สุริยะ (2551) ได้กล่าวถึงโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ครอบคลุมสามประเด็นใหญ่ ได้แก่ 1) การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของ (Physical flow) 2) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และ 3) การรับจ่ายเงิน (Financial flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของเท่านั้น

ทั้งนี้ โลจิสติกส์ท่องเที่ยวถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการจัดการการท่องเที่ยว ทั้งในเรื่องของ Linkages (ความเชื่อมโยงที่ต้องเชื่อมกันให้ติด) รวมถึง Facilities (สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องมีให้) และ Activities (กิจกรรมที่ต้องจัดให้) สอดคล้องกับ วราภรณ์ สารอินมูล, 2560 ที่ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Tourism Logistics) หมายถึง การจัดการและการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด รวมถึงทำให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด ซึ่งครบคลุม 3 ด้าน ได้แก่ 1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งการ

ขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง 2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ ข้อควรปฏิบัติ และคำเตือน เป็นต้น และ3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

ปัจจุบัน โลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทต่อการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ทั้งการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว หรือถ้าจะกล่าวอีกอย่างหนึ่งก็คือ โลจิสติกส์ของการท่องเที่ยว ก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการในด้านการเคลื่อนย้าย การเชื่อมโยงสินค้า และบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ หรือประทับใจ มีความสะดวก รวดเร็ว และคุ้มค่าคุ้มทุนด้วย ในการนี้ การจัดการโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบนั้นต้องให้ความสนใจกับการจัดการการไหลเวียนของนักท่องเที่ยว การไหลเวียนของข้อมูลการท่องเที่ยว และการจัดการไหลเวียนของกระแสการเงินไปพร้อม ๆ กัน เพื่อก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งนับว่าจะเป็นส่วนที่เพิ่มและสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันทางด้านการท่องเที่ยวต่อไป (คณพศ สิทธิเลิศ, 2554)

แนวคิดเกี่ยวกับการจัดทำผังเมืองและโลจิสติกส์

หากพิจารณาความเป็นปัจจุบันตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจีสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจล้วนเป็นแนวทางสำคัญของการพัฒนาประเทศที่จะเชื่อมโยงนานาประเทศเข้าด้วยกัน ซึ่งหมายถึงพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ด้วย ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยจะนำแนวคิดการศึกษาเกี่ยวกับการจัดทำผังเมืองและโลจีสติกส์มาเป็นเครื่องมือสำคัญในการศึกษาครั้งนี้

แนวคิดเกี่ยวกับผังเมือง

“การผังเมือง” นั้นตามกฎหมายผังเมือง หมายความว่า “การวางจัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่หรือแทนเมืองหรือส่วนของเมืองที่ได้รับความเสียหาย เพื่อให้มีหรือทำให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งสุขลักษณะ ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชนในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพสังคม เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจสังคมและสภาพแวดล้อม เพื่อบำรุงรักษาหรือบูรณะสถานที่ และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี หรือเพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศที่งดงามหรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ” (กฎกระทรวงฉบับที่ 209. 2538 : 1 – 16) ซึ่งจากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการผังเมืองมีความหมายครอบคลุมกว้างขวางมาก หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่ง

ก็คือการดำรงชีวิตประจำวันของมนุษยชาติ เป็นผลจากการผังเมืองทั้งสิ้นไม่ว่าจะอยู่อย่างมีคุณภาพชีวิตที่ดีหรือไม่ก็ตาม

จากคำจัดกัดความของ “การผังเมือง” ดังที่กล่าวเบื้องต้น จะเห็นได้ว่าการผังเมืองมีความสำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในเมืองหรือชุมชนนั้นๆ อย่างยิ่งในด้านต่างๆ ดังนี้

1. สุขลักษณะ ในด้านสุขลักษณะของประชาชนในเมืองหรือชุมชนนั้น หากมีการวางและจัดทำผังเมืองที่ดีและดำเนินการพัฒนาตามผังเมืองดังกล่าวแล้ว จะทำให้เมืองนั้นปราศจากฝุ่นละอองหรือไอเสียซึ่งรวมถึงการกำหนดการสร้างอาคารอย่างถูกต้องและถูกหลักวิชาการ ไมปล่อยให้มีความหนาแน่นมากจนเกิดการแออัด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการถ่ายเทอากาศที่ดี

2. ความสะดวกสบาย ผู้ที่อยู่ในเมืองหรือชุมชนต่างๆ สิ่งที่ต้องการคือความสะดวกสบาย ไปมารวดเร็ว การติดต่อสื่อสารสะดวกรวดเร็ว สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นไดจากการวางและจัดทำผังเมืองการดำเนินการพัฒนาเป็นไปตามผังที่วางไว้ เช่น ขนาดของถนนต้องประสานสัมพันธ์กับการใช้ประโยชนที่ดินทั้งสองข้างถนนนั้น รวมถึงการกำหนดว่าแต่ละบริเวณของถนนจะควบคุมให้มีกิจกรรมการเท่าใดซึ่งจะเชื่อมโยงไปถึงปริมาณการใช้รถใช้ถนนและการวางระบบการสื่อสารโทรคมนาคมต่างๆ ด้วย

3. ความเป็นระเบียบ การวางผังเมืองสิ่งที่เห็นได้ง่ายเมื่อเข้าสู่เมืองหรือชุมชนนั้น คือความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการก่อสร้างอาคารต่างๆ ต้องประสานลงตัวกัน และอยู่อย่างเป็นแถวเป็นแนว มีความสะอาด เช่น อาคารที่ควรอนุรักษ์ก็มีความสวยงามโดดเด่นอย่างเห็นได้ชัด ไม่มีตึกอาคารบ้านพัก อาศัยที่สูงตระหง่านมาบดบังเป็นต้น

4. ความสวยงาม จากข้อ 3 เมื่อมีความเป็นระเบียบ เรียบร้อย สิ่งที่ตามมาคือความสวยงามสอดรับกับบรรยากาศของเมืองนั้นๆ มองไปทางไหนก็เจริญหูเจริญตา อาคารเก่าที่สมควรอนุรักษ์ก็ได้รับการดูแลอย่างดี อาคารใหม่ก็ปลูกสร้างให้สอดรับกับของเดิมที่มีอยู่ ถนนหนทางจัดเป็นระเบียบ มีเกาะกลางถนนสำหรับปลูกต้นไม้ มีทางเท้าให้คนเดินทางรถจักรยานปลูกต้นไม้เป็นแถวเป็นแนว มีสวนหย่อมสำหรับใช้เป็นที่พักผ่อน หย่อนใจ บริเวณต่างๆ พรอมทั้งดูแลและมีการบำรุงรักษาที่ดี

5. การใช้ประโยชนในทรัพย์สิน การผังเมืองจะต้องกำหนดการใช้ทรัพย์สินในบริเวณที่อยู่ในเขตวางผังให้เหมาะสมสอดคล้องและได้สมดุลกันระหว่างที่อยู่อาศัยย่านพาณิชยกรรม ย่านอุตสาหกรรม ย่านเกษตรกรรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ สาธารณูปโภค สาธารณูปการบริเวณสาธารณะต่างๆ และที่สำคัญจะต้องกำหนดการใช้ทรัพย์สินให้เหมาะสมกับสภาพของทรัพย์สินนั้นๆ เช่น ที่ดินเหมาะกับการเกษตรที่จะต้องควบคุมดูแลรักษาไว้ใช้ทำการเกษตรพร้อมทั้งจัดระบบชลประทานเข้าไปให้ทั่วถึง หากยังไมมีก็จะต้องจัดหาให้ประชาชน เพื่อให้สามารถใช้ประโยชนได้อย่างสูงสุดเป็นต้น ทั้งนี้ต้องดำเนินการไปพรอมกันกับมาตรการทางด้านกฎหมาย ทางภาษีอากรและเงินอุดหนุนต่างๆ ที่จะใช้ในการควบคุมให้ควบคู่กันไปด้วย

6. ความปลอดภัยของประชาชน ในด้านความปลอดภัยของประชาชนนั้น การผังเมืองจะให้แกชุมชนนั้นๆ ไดโดยเมื่อวางผังเมืองและพัฒนาตามผังแลว อุบัติเหตุต่างๆจะลดลง เช่น การออกแบบถนนในชุมชนให้ดีและมีความปลอดภัย การที่กำหนดที่เว้นว่างที่เหมาะสมจะทำให้มีแนวกันไฟ แนวป้องกันอัคคีภัย การที่มีที่เว้นว่างไวระหว่างย่านที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม กับที่อยู่อาศัยหรือย่านพาณิชยกรรม และให้ลูกต้นไมไวเพื่อเป็นแนวธรรมชาติที่ป้องกันชุมชนจากอันตราย อันเกิดจากแหล่งอุตสาหกรรม เป็นต้น

7. สวัสดิภาพสังคมเกี่ยวกับผังเมือง ในด้านนี้ก็คือเมื่อมีการวางแผนที่ดีแลว ก็สามารถนำผังเมืองที่วางไวมาใช้ในการวางแผนการป้องกันการโจรกรรม ปองกันเหตุต่างๆได และหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น สามารถที่จะเข้าถึงบริเวณเกิดเหตุอย่างรวดเร็ว เช่น หากเกิดไฟไหม้หน่วยบรรเทาสาธารณภัยสามารถนำรถดับเพลิง เข้าสู่พื้นที่ได้อย่างรวดเร็วและทันเหตุการณ์ หากมีการโจรกรรมในที่ใดที่หนึ่งสามารถจะนำผังเมืองมากำหนดจุดในการสกัดจับได้ทันท่วงที เป็นต้น

8. ส่งเสริมเศรษฐกิจสังคม การผังเมืองที่ดีผลสะท้อนออกมาคือเป็นตัวนำในการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ การสร้างงานให้เกิดความพอเหมาะพอควร เช่น แต่ละบริเวณควรสร้างอาคารได้มากน้อยเท่าใด สูงกี่เมตรหรือกี่ชั้น และคนที่เข้ามาอยู่หรือใช้บริการปริมาณเท่าใด ยอดรวมทั้งผังวางเพื่อเป้าหมายรองรับประชากรกี่คน สร้างอาคารกี่หน่วยจึงจะเพียงพอ ถนน ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ในแต่ละบริเวณ จะใช้เท่าใด บริเวณที่กำหนดให้โรงงานอยู่ จะให้มีกี่โรงงาน อะไรบ้างและจะมีคนงานเขามาทำงานกี่คน หมายอัตราหรือตำแหน่งงานที่จะขึ้นจากการวางผังในครั้งนั้นๆกี่อัตรา กิจกรรมประกอบอย่างอื่นจะต้องมีอะไรบ้าง การวางผังเมืองจะกำหนดเป้าหมายและองค์ประกอบทั้งหมดในส่วนที่ไว้ด้วย

9. ส่งเสริมสภาพแวดล้อม เมืองหรือชุมชนจะต้องอยูในสภาพแวดล้อมที่ดี นั่นคือผังเมืองต้องมาเป็นตัวจัดให้คนอยู่ร่วมกันกับสภาพธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อมที่ดีได้อย่างไร และขณะเดียวกันการที่คนกินอยู่หลับนอนพักผ่อนทำงานหรือประกอบกิจกรรมต่างๆ ในเมืองหรือชุมชนนั้นๆ ก็ต้องไมทำลายสภาพ แวดล้อมด้วย จุดนี้คือความสำคัญของการผังเมืองจุดหนึ่ง เช่น การมีป่าในชุมชนประชาชนจะปฏิบัติตน อย่างไรกับป่านั้น โดยมีกฎเกณฑ์วิธีการปฏิบัติซึ่งผังเมืองไมใช่มีเฉพาะตัวผัง แต่จะมีกฎเกณฑ์วิธีปฏิบัติว่าจะต้องทำอย่างไร คนกับธรรมชาติจึงจะอยู่ได้และเอื้อประโยชน์ต่อกัน

10. ดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปตยกรรม ประวัติศาสตร์ และแหล่งโบราณคดี การผังเมืองจะคำนึงถึงสิ่งเหล่านี้เพราะศิลปกรรมต่างๆ ที่สืบทอดจากบรรพบุรุษนั้น คือรากเหงาของตนเอง สะท้อนถึงศักดิ์ศรีของบ้านเมืองนั้น หากรู้ว่าที่อยู่ที่ใดจะต้องกำหนดให้เป็นที่อนุรักษ์ ขณะเดียวกันก็ต้องวางแผนบูรณะสืบทอดแหล่งนั้นให้คงอยู่ต่อไป เพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ศึกษา และขณะเดียวกันสามารถนำมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ด้วย

11. บำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติภูมิประเทศที่งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติเป็นสิ่งที่มีค่าในอดีต คนเราได้ใช้ทรัพยากรไปอย่างไร้ค่าและขาดจิตสำนึก ถึงสิ่งเหล่านั้น เช่น เผา ปา ตัดต้นไม

ที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำที่ดินมาทำการเกษตรนับเป็นความเสียหายอย่างใหญ่หลวงที่คนไทยไม่สามารถเรียกร้องกลับคืนมาได้ เป็นต้น หรืออย่างเช่นในอดีตการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวอย่างเห็นแก่ตัวหรือเห็นแก่ได้โดยไร้จิตสำนึกต่อส่วนรวม เช่น ที่พัทยา ภูเก็ต หรือเกาะสมุย เป็นต้น นักลงทุนผู้เห็นแก่ประโยชนสวนตน ได้กระทำการอย่างขาดความรับผิดชอบปล่อยน้ำเสียลงในอ่าว ปลูกสร้างอาคารบุกรุกชายหาด ผลที่ตามมาคือน้ำทะเลเน่าเสียและเหม็น นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่เข้าไปเที่ยวโรงแรมต่างๆที่สร้างไว้รองรับนักท่องเที่ยว ก็ไม่สามารถอยู่ได้ธุรกิจที่เกี่ยวกับนักท่องเที่ยวเสียหายทั้งหมด สิ่งเหล่านี้เกิดจากการขาดการวางแผนวางผังที่ดีตั้งแต่ต้นก่อนที่จะพัฒนา

จากความสำคัญของผังเมืองที่จะมีผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนดังที่คณะวิจัยกล่าวมาเบื้องต้น จะเป็นประโยชน์กับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ โดยคณะวิจัยจะนำไปเป็นกรอบการศึกษาเกี่ยวกับการจัดทำผังเมืองของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

แนวคิดการจัดผังเมืองกับระบบโลจิสติกส์

ปัจจุบัน ในยุคโลกาภิวัตน์ประเทศไทยมีความเจริญและมีการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับนานาชาติมากมาย ประเด็นหนึ่งที่จะทำให้ประเทศไทยเจริญก้าวหน้ากว่าประเทศอื่น นั่นก็คือรายได้มหาศาลจากการขายสินค้าการบริการและการคมนาคมขนส่ง ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาชนมีการพัฒนากระบวนการและเทคโนโลยีของตนให้ทันสมัยเพื่อสนับสนุนกิจกรรมภาครวมของประเทศ การวางผังเมืองดังที่คณะวิจัยได้ทบทวนความสำคัญของการวางผังเมืองในส่วนที่ผ่านมา เป็นองค์ความรู้ทางวิชาการแขนงหนึ่งซึ่งมีความสำคัญและสามารถนำมาสู่ภาคปฏิบัติในการสนับสนุนกระบวนการวางแผนโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การวางผังเมืองมีความสำคัญในการวางแผนระบบโลจิสติกส์ ที่จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณูปโภคพื้นฐาน ทั้ง 2 สาขามีความเกี่ยวโยงกันและสัมพันธ์กัน ซึ่งในการวางแผนการขนส่ง โลจิสติกส์ ก็มีความจำเป็นที่ต้องอาศัยหลักวิชาการทางด้านการวางผังเมืองมาวางแผนเพื่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้

- ลดต้นทุนการขนส่ง
- ลดต้นทุนการจัดเก็บสินค้า
- ลดต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

องค์ประกอบของเมืองโดยทั่วไป จะเกี่ยวข้องกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมรวมถึงระบบการเมือง ดังที่คณะวิจัยได้ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ รวมถึงความสำคัญของการวางผังเมืองที่จะมีผลกระทบต่อผู้คนที่อาศัยทั้งในเขตผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ การวางผังเมืองทั่งเอื้ออำนวยต่อระบบโลจิสติกส์ จะทำให้เกิดประโยชน์อย่างมากกับการดำเนินชีวิตของผู้คน องค์ประกอบทั่วไปของการวางผังเมืองที่เกี่ยวกับระบบโลจีสติกส์ประกอบด้วยองค์ประกอบหลายประการดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 ด้านสังคม– เศรษฐกิจ– การเมือง ที่เอื้ออำนวย สร้างการมีส่วนร่วม เข้าใจระบบการวางผังเมืองและระบบโลจิสติกส์

องค์ประกอบที่ 2 ด้านกายภาพ ประกอบด้วย

- การใช้ที่ดิน
- สาธารณูปโภค
- สาธารณูปการ

องค์ประกอบที่ 3 มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาการขนส่งโลจิสติกส์ คือ

- สถานีขนส่งสินค้า
- สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก
- โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบ

องค์ประกอบที่ 4 คลังสินค้า คอนเทนเนอร์นอกเขต ทำเนียบท่าเรือ

- ย่านกองเก็บตู้สินค้า
- สถานที่เก็บรักษาสินค้า
- ศูนย์กลางการกระจายสินค้า

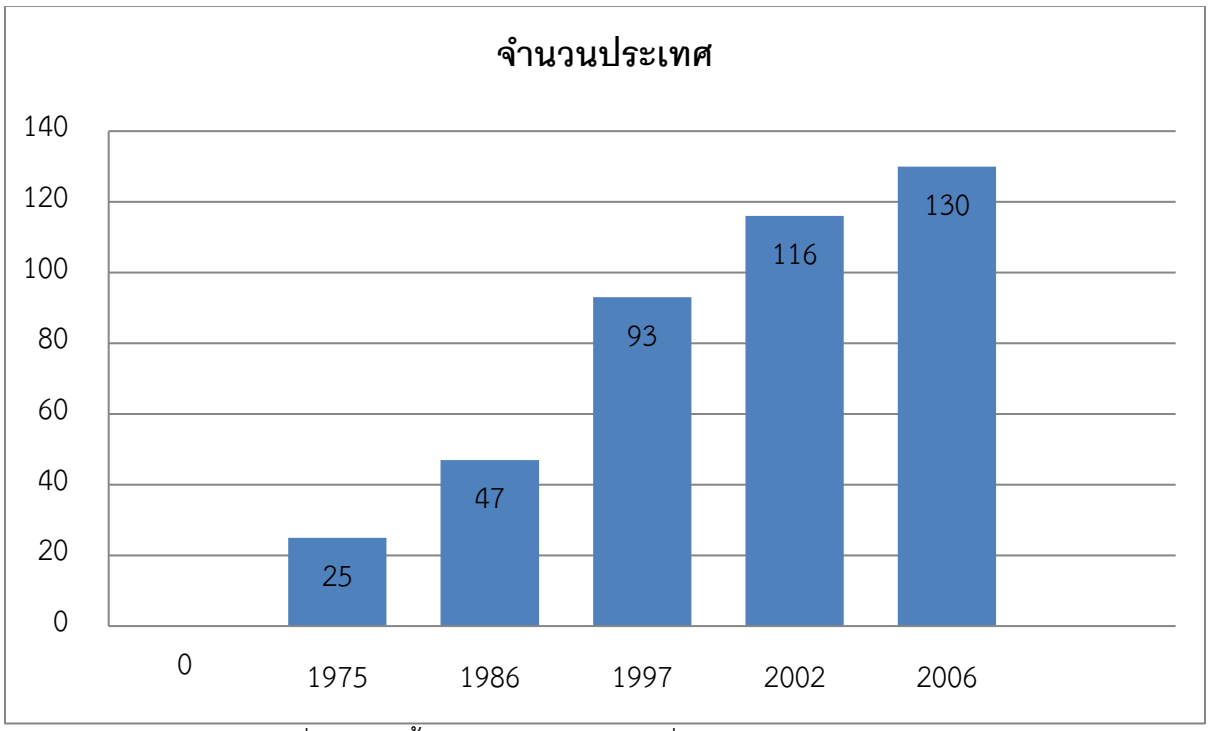
องค์ประกอบที่ 5 การเคลื่อนย้ายสินค้า

- สินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เช่น ข้าว, มันสำปะหลัง
- สินค้าที่ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งเช่น เสื้อผ้า, รองเท้า

จากองค์ประกอบดังกล่าว การวางผังเมืองจะเป็นตัวช่วยให้การวางแผนการขนส่งโลจิสติกส์ประสบความสำเร็จในทุกๆ ด้าน ซึ่งในด้านการท่องเที่ยวนั้น ระบบโลจิสติกส์ที่สัมพันธ์กับการเคลื่อนย้ายผู้คน อาทิ ระบบโครงข่ายเส้นทางคมนาคม การเคลื่อนย้ายของระบบการเงิน การสื่อสารและข้อมูลที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว เป็นสิ่งที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในพื้นที่ชายแดนระหว่างประเทศที่มีการข้ามแดนของผู้คนจำนวนมาก

แนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ในส่วนนี้คณะวิจัยจะทบทวนแนวคิดที่เกี่ยวกับกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อจะชี้ให้เป็นถึงพัฒนาการและกรอบแนวคิดในการจัดสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ซึ่งจะพบว่าทั่วโลกมีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังภาพรวมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษดังภาพประกอบ จำนวนประเทศที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากการรายงาน Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experience โดยธนาคารโลก แสดงให้เห็นว่าในช่วง 30 ปี ระหว่างปี ค.ศ. 1975 – 2006 การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทั่วโลกได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังปี ค.ศ. 1986 จำนวนเขตเศรษฐกิจพิเศษได้เพิ่มขึ้นในอัตราสูงมาก



จำนวนประเทศที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ที่มา:สมพงษ์ ศิริโสภณศิลปและคณะ.2558)

กรณีการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในทางทฤษฎีและเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถจำแนกออกได้เป็น 6 ประเภท คือ

1. เขตการค้าเสรี (Free Trade Zones: FTZ) เป็นเขตการค้าปลอดภาษี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเพื่อการบริโภคภายในประเทศหรือการส่งออก

2. เขตการแปรรูปเพื่อการส่งออก (Export Processing Zones: EPZ) เป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมกิจการด้านการผลิตและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อการส่งออกเป็นสำคัญ แต่ในบางกรณีอาจพัฒนาเป็น Hybrid EPZ ซึ่งจะรวมการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศด้วย

3. เขตประกอบอุตสาหกรรม (Enterprise Zone) เป็นการพัฒนาเพื่อฟื้นฟูการพัฒนาพื้นที่ย่อยในเขตเมืองหรือชนบทด้วยการให้แรงจูงใจและสิทธิประโยชน์ต่างๆ

4. โรงงานเดียว (Single Factories) เป็นการให้สิทธิเฉพาะกับโรงงานหรือผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งโดยไม่จำกัดทำเลที่ตั้งของการประกอบการ

5. ท่าเรือเสรี (Free ports) เป็นการพัฒนาที่ใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ โดยส่งเสริมกิจการและการใช้ประโยชน์หลายประเภทแบบบูรณาการ

6. เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะด้าน (Specialized Zone) เป็นเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือกิจการเฉพาะด้าน เช่น อุทยานวิทยาศาตร์หรือเทคโนโลยี เขตอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และศูนย์กลางการบริการทางการเงิน เป็นต้น

ด้านแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทยในอดีตที่ผ่านมา ประเทศไทยเคยมีการพัฒนาพื้นที่ในลักษณะที่คล้ายคลึงกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมาแล้วในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรม (industrial Estate: IE) นิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone: EPZ) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse:BW) หรือการค้าปลอดอากร (Duty Free Shop: DFS) และเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone: FTZ) หรือเขตการค้าปลอดภาษี (Duty Free Port) อย่างไรก็ดี ถึงแม้การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและเขตอุตสาหกรรมส่งออกจะส่งออกจะส่งผลดีต่อการพัฒนาประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาแต่แนวคิดดังกล่าวมีข้อจำกัดหลายประการคือ

ประการที่ 1 นิคมอุตสาหกรรมและเขตอุตสาหกรรมส่งออก จำกัดประเภทธุรกิจไว้เฉพาะ “อุตสาหกรรมส่งออก” และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการอุตสาหกรรมส่งออกเท่านั้น ทำให้นิคมอุตสาหกรรมและเขตอุตสาหกรรมส่งออกไม่ได้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับธุรกิจประเภทอื่น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจได้ เช่น การเกษตร การท่องเที่ยว การขนส่ง และการบริการ เป็นต้น

ประการที่ 2 องค์กรที่ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการนิคมอุตสาหกรรมและเขตอุตสาหกรรมส่งออกยังไม่ได้รับมอบอำนาจในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการในเขตนิคมอุตสาหกรรมและเขตอุตสาหกรรมส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ทำให้การให้บริการแก่ผู้ประกอบการล่าช้าและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ในขณะที่แนวคิด “เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)” เป็นแนวความคิดในการพัฒนาแบบใหม่ที่มุ่งหวังจะแก้ไขข้อจำกัดทั้งสองประการดังกล่าว ภายใต้สาระสำคัญในการดำเนินงาน 3 ประการ คือ

ประการที่ 1 เขตเศรษฐกิจพิเศษไม่ได้จำกัดประเภทของธุรกิจที่ควรได้รับการส่งเสริม โดยนอกจากจะส่งเสริมกิจการที่เป็นอุตสาหกรรมการผลิตแล้ว การส่งเสริมอาจขยายไปถึงธุรกิจการเกษตร การปศุสัตว์ การประมง การท่องเที่ยว การขนส่ง การเคหะ การเคหะและการก่อสร้าง การวิจัยและการผลิตที่ต้องใช้เทคโนโลยีระดับสูง ตลอดจนการค้าและการบริการ

ประการที่ 2 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากร

ประการที่ 3 องค์กรบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องมีอำนาจอำนวยความสะดวกและให้บริการแก่ผู้ประกอบธุรกิจและผู้อาศัยในเขตเศรษฐกิจพิเศษทุกเรื่อง เพื่อให้การประกอบธุรกิจเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้เคยมีการพัฒนาเชิงพื้นที่ขนาดใหญ่ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับการพัฒนาในรูปแบบของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ พื้นที่ในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกหรืออีสต์เทิร์นซีบอร์ด (Eastern Seaboard Development Program) ซึ่งเริ่มต้นดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2525 ครอบคลุมพื้นที่การ

พัฒนาระยะแรก 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ที่รัฐบาลในสมัยนั้นมีนโยบายให้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจเฉพาะขึ้นมาเพื่อเร่งรัดการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้าทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า อุตสาหกรรม และเทคโนโลยี โดยเป้าหมายสูงสุด คือ ต้องการให้พื้นที่นี้เป็นแกนหลักของการพัฒนาประเทศที่เป็นประตูเปิดเชื่อมโยงการพัฒนา (Gateway) ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือพร้องกับเชื่อมเส้นทางการค้าสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

รัฐบาลไทยได้เริ่มนำแนวคิดเขตเศรษฐกิจพิเศษมาผลักดันอย่างจริงจังอีกครั้ง ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2547 จนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2558 การดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมีอย่างต่อเนื่องนับจากการออกกฎหมายข้อบังคับ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11(8) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 นายกรัฐมนตรีโดยเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาพื้นที่ของตนขึ้นเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีระบบสาธารณูปโภค บริการสาธารณะขั้นพื้นฐานและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมที่จำเป็นต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีกลไกที่ช่วยให้ราชการส่วนกลางและราชการส่วนภูมิภาคให้การสนับสนุน การดำเนินงานของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ มีการการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อดำเนินการพัฒนาให้เป็นรูปธรรมทั้งด้านส่งเสริมสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน การให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ การสร้างมาตรการสนับสนุนการใช้แรงงานต่างด้าว และ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากรในพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเชื่อมโยงในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นพพร บัวอินทร์ และณฐา เศวตนรากุล (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยใน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ศึกษาระดับประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการ ท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในมุมมองของนักท่องเที่ยว และศึกษาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ และคณะ (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยา สู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน 2) ประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยาสู่ กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน และ3) ศึกษาตัวแบบระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนที่ประสิทธิภาพในพื้นที่ภาคเหนือผ่านด่านบ้านฮวก จังหวัดพะเยา สู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดน

กาญจน์วจี ธนโชติรุ่งสาทิส (2557) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่ง จากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ 2) เพื่อศึกษาประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทย ในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างโลจิสติกส์ ด้านขนส่งกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ และ 4) เพื่อศึกษาตัวแบบโลจิสติกส์ด้านขนส่งที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ

บทที่ 3
การดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในส่วนนี้เป็นการบทว่าด้วยวิธีการดำเนินการวิจัย

3.1 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

3.1.1 ขอบเขตการศึกษา

1) ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่ การศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร จังหวัดศรีสะเกษ) และ ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร-นครพนม-มุกดาหาร)

2) ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา ประกอบด้วย

2.1) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2 ใน 2 ประเด็นหลัก คือ

2.1.1 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยมีประเด็นการศึกษา ได้แก่

- โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย ประเภทพาหนะ ความจุ จำนวนเที่ยวการเดินทาง
- ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานสนามบิน ท่าเรือ

2.1.2 การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยมีประเด็นการศึกษา ได้แก่

- โครงข่ายการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่ง และน้ำหนักของรถใช้ในการขนส่ง
- จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้า สถานที่เก็บพักสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า และโรงพักสินค้า
- เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า

2.2) การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2

2.3) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2

3.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล การศึกษาครั้งนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ประเภท คือ

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิด และบทความจากวารสารต่างๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิด และทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2 ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาแนวศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2

3.1.3 ประชากรและผู้ให้ข้อมูล

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2 เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

3.1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้มีเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีประเด็นหลักในการสัมภาษณ์ดังนี้

ประเด็นหลักที่ 1 วิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2 ประกอบด้วย

- โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย ประเภทพาหนะ ความจุ จำนวนเที่ยวการเดินทาง
- ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน ท่าเรือ

ประเด็นหลักที่ 2 วิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และตอนบน 2 โดยแบ่งประเด็นการศึกษา ได้แก่

- โครงข่ายการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่ง และน้ำหนักของรถใช้ในการขนส่ง
- จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้า สถานที่เก็บพักสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า และโรงพักสินค้า
- เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า

2) การประชุมกลุ่มย่อย เป็นการประชุมระดมความคิดเห็นในแต่ละจังหวัด โดยมีตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยหน่วยงาน 1 คน เพื่อให้ได้ข้อสรุปด้านข้อมูลและความคิดเห็นในการพัฒนาศักยภาพ เมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญ

3.1.5 วิธีการศึกษา

1) ทำการการทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ ซึ่งจะนำไปสู่การสรุป จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด โดยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3) จัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษโดยนำการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) มาเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์

4) ประชุมกลุ่มจังหวัดเพื่อระดมการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมเพื่อสอบทานยืนยันผลการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) เพื่อนำสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ทำการวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นต่อการพัฒนาและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษาและศึกษาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS) มาใช้ เพื่อการจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

บทที่ 4
ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

บทนี้เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดและโครงข่ายโลจีสติกส์ของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดและวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดทั้ง 7 จังหวัดเพื่อเสนอให้เห็นถึงศักยภาพในการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่วิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานของกลุ่มจังหวัด โดยการนำ ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติ มาใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพ และคณะผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกลุ่มย่อยรายจังหวัดของกลุ่มจังหวัด มาใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม และ โครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดทั้ง 2 กลุ่ม โดยมีผลการศึกษาดังนี้

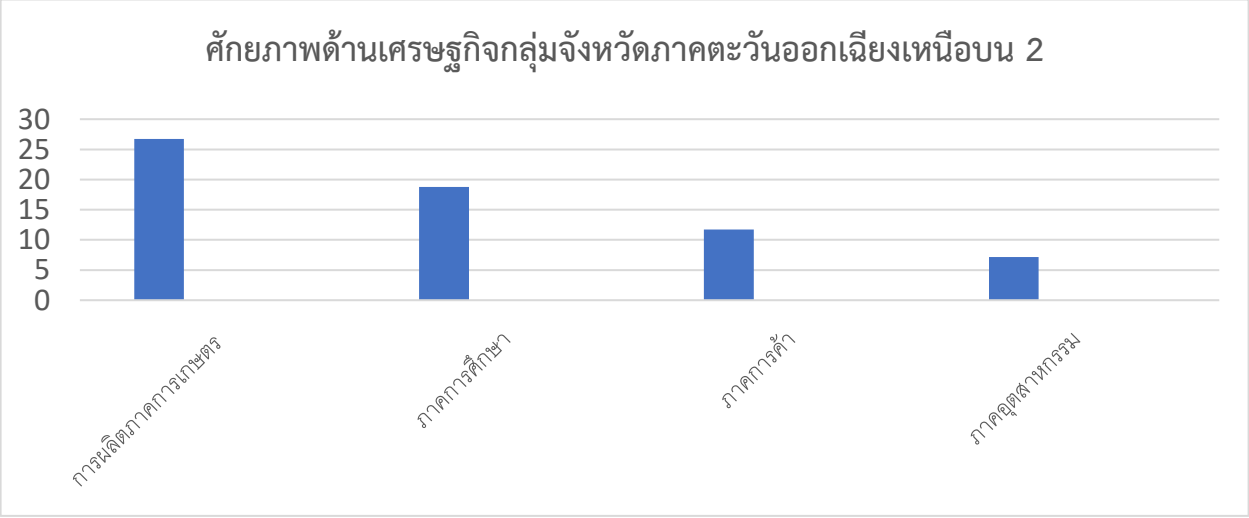
4.1 ศักยภาพพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และล่าง 2

4.1.1ศักยภาพพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จากการทบทวนข้อมูลในบทที่ผ่านมา การศึกษาพบว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีศักยภาพพื้นฐานในด้านสำคัญ ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ

ศักยภาพพื้นฐานด้านเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 การศึกษาพบว่า เป็นกลุ่มที่มีศักยภาพในการผลิตในภาคการเกษตร เนื่องจากมีพื้นที่การผลิตภาพการเกษตรเป็นส่วนใหญ่และจากการศึกษาโครงสร้างเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด พบว่า มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ การผลิตภาคการเกษตร (สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ การป่าไม้ และ การประมง) ซึ่งมีสัดส่วนมากที่สุดคือร้อยละ 26.74 ของผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ ภาคการศึกษามีสัดส่วนร้อยละ 18.78 ลำดับถัดมาเป็นภาคการค้าซึ่งพิจาณาจากสาขาการขายส่ง ขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือนมีสัดส่วนร้อยละ 11.73 ตามมาด้วยภาคตัวกลางทางการเงิน มีสัดส่วนร่อยละ 7.39 และภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนร้อยละ 7.13 ตามลำดับ



ในปี 2561 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 128,845 ล้านบาท สำหรับข้อมูลโครงการเศรษฐกิจอ้างอิงข้อมูลปี 2561 พบว่า เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดขึ้นอยู่กับภาคนอกเกษตรกรรมเป็นหลัก โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์นอกภาคการเกษตรอยู่ที่ 94,110 ล้านบาท รองลงมา คือ ภาคเกษตรกรรม มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ 34,734 ล้านบาท และการขายส่งและการขายปลีกการซ่อมยานยนต์และจักรยานยนต์มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ 16,808 ล้านบาท

กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีขนาดทางเศรษฐกิจเล็กมาก มีสัดส่วนเพียง 0.8% ของ GDP โดย จังหวัดสกลนคร มีขนาด 45% ของกลุ่มจังหวัด การศึกษาพบว่าการผลิตการเกษตรเกือบทุกสาขาการผลิตมีศูนย์กลางอยู่ที่จังหวัดสกลนคร ส่วนสาขาอุตสาหกรรมอยู่ที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร ส่วนบริการที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้านและการบริหารภาครัฐอยู่ที่จังหวัดมุกดาหาร

การศึกษาศักยภาพพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจของคณะวิจัยครั้งนี้ พบว่า การผลิตทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดที่สำคัญและควรส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา คือ การผลิตภาคการเกษตรควบคู่กับภาคอุตสาหกรรม โดยประชาชนส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดยังประกอบอาชีพในภาคการเกษตร และภาคการเกษตรก็เป็นฐานการผลิตที่สำคัญที่สามารถเชื่อมโยงให้เกิดการนำผลผลิตทางการเกษตรเข้าสู่การผลิตในภาคอุตสาหกรรมต่อไป ซึ่งการผลิตภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการแปรรูปสินค้าการเกษตรเป็นสำคัญ ไม่ว่าจะเป็น ข้าว อ้อย ยางพารา มันสำปะหลัง เป็นต้น นอกจากนี้ภาคการค้า การบริการและการท่องเที่ยวก็มีส่วนสำคัญที่ช่วยผลักดันและสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดด้วย

ด้านการค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ช่องทางการค้าและด่านชายแดนไทยและ สปป.ลาว มีแนวพรมแดนต่อเนื่องกันถึง 1,760 กิโลเมตร กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาวที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร โดยมีช่องทางการค้ารวม 8 แห่ง คือ จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง และ จุดผ่อนปรน 4 แห่ง การค้าชายแดนของจังหวัดนครพนมและมุกดาหารมีปริมาณการส่งออก-นำเข้า ดังตารางที่ 4.1 ,4.2 และ 4.3

ตารางที่ 4.1 มูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านด่านศุลกากรไทย–ลาว (รายจังหวัด)ปี 2560 – 2562
หน่วย : ล้านบาท

ด่านจังหวัด	2560			2561			2562 (มกราคม – มิถุนายน)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
นครพนม	7,969.00	7,088.16	880.84	6,348.43	8,473.89	-2,125.47	3,812.36	4,280.47	-468.11
มุกดาหาร	29,246.81	34,308.38	-5,061.57	25,438.47	36,878.89	-11,440.42	11,501.88	16,160.21	-4,658.32
รวม	37,215.81	41,396.54	-4180.73	31,786.90	45,352.78	-13,565.89	15,314.24	20,440.68	-5,126.43

***ที่มา** :กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์*

ตารางที่ 4.2 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม (รายจังหวัด) หน่วย : ล้านบาท

ด่านจังหวัด	2560			2561			2562 (มกราคม-มิถุนายน)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
นครพนม	46,650.35	14,923.46	31,726.88	43,986.83	18,060.76	25,926.07	24,061.90	6,145.38	17,916.52
มุกดาหาร	13,967.82	2,095.45	11,872.37	11,905.05	2,231.86	9,673.19	6,542.96	1,156.50	5,386.46
รวม	**60,618.17**	**17,018.91**	**43,599.25**	**55,891.88**	**20,292.62**	**35,599.26**	**30,604.86**	**7,301.88**	**23,302.98**

ที่มา :กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

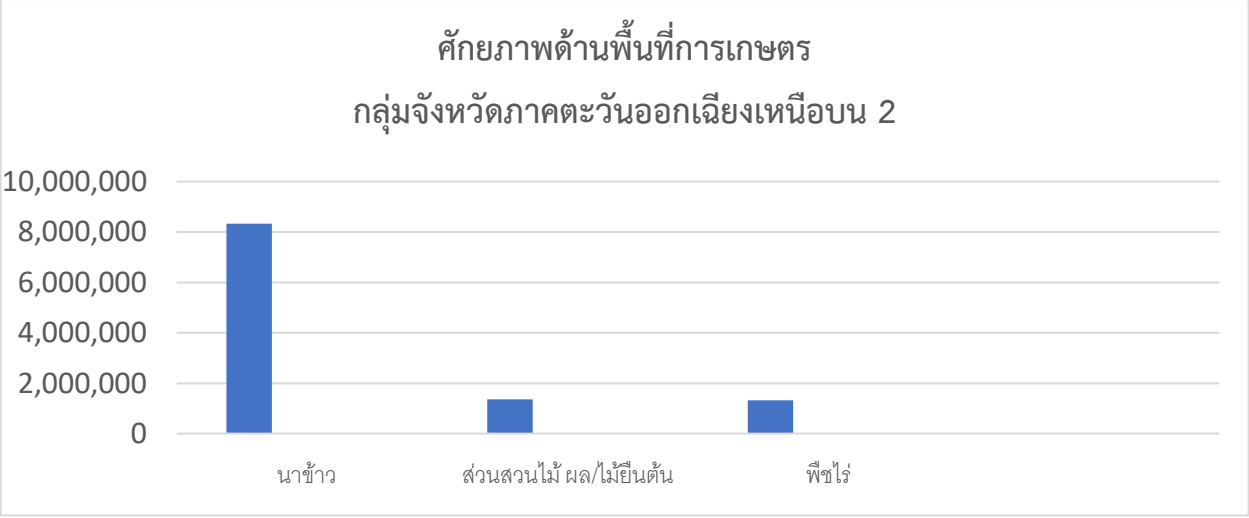
ตารางที่ 4.3 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - จีนตอนใต้ (รายจังหวัด) หน่วย : ล้านบาท

ด่านจังหวัด	2560			2561			2562 (มกราคม-มิถุนายน)		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
นครพนม	1,338.57	1,826.09	-487.52	1,851.01	6,497.96	-4,646.95	5,889.49	1,566.72	4,322.77
มุกดาหาร	23,592.50	40,621.24	-17,028.74	17,762.65	57,143.33	-39,380.69	7,392.01	31,707.04	-24,315.03
รวม	**24,931.07**	**42,447.33**	**-17,516.26**	**19,613.66**	**63,641.29**	**-44,027.64**	**13,281.50**	**33,273.76**	**-19,992.26**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ด้านการเกษตร

เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเหนือตอนบน 2 สามารถแบ่งออกได้ 5 ส่วน ได้แก่ นาข้าว พืชไร่ สวนไม้ผลไม้ยืนต้น สวนผักไม้ดอก/ไม้ประดับ และเนื้อที่ใช้ ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ โดยในปี พ.ศ. 2562 นาข้าวใช้พื้นที่รวมสูงสุดเท่ากับ 8,336,506 ไร่ ส่วนสวนไม้ ผล/ไม้ยืนต้นใช้พื้นที่รวม 1,355,782 ไร่ พืชไร่ใช้พื้นที่รวม 1,324,548 ไร่ เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ เท่ากับ 1,479,466 ไร่ และ สวนผัก ไม้ดอก/ไม้ประดับ ใช้พื้นที่ 79,604 ไร่ จากเนื้อที่ทั้งหมดของกลุ่มจังหวัด



เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพทางด้านการเกษตร การศึกษาพบว่า มีการผลิตข้าวมากที่สุด รองลงมาสวนผลไม้ โดยจังหวัดสกลนครมีการผลิตข้าวมากที่สุดในกลุ่มจังหวัด รวมทั้งการเกษตรด้านอื่นๆ จังหวัดสกลนครก็ยังคงเป็นจังหวัดที่มีการผลิตมากกว่า ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือจังหวัดสกลนครมีเนื้อที่ทางการเกษต รมากกว่าทั้ง 2 จังหวัด ดังตารางที่ 4.4 เนื้อที่และการใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ปี พ.ศ. 2562

ตารางที่ 4.4 เนื้อที่และการใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ปี พ.ศ. 2562

ประเทศ/ภาค/จังหวัด	เนื้อที่ทั้งหมด	เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร (ไร่)				
		นาข้าว	พืชไร่	สวนไม้ผล/ไม้ยืนต้น	สวนผัก/ไม้ดอก/ไม้ประดับ	การเกษตรอื่นๆ
ทั้งประเทศ	149,252,451	68,722,388	30,736,029	36,936,484	1,402,143	11,455,407
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	63,857,027	41,745,365	11,447,347	5,903,827	318,157	4,442,331
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	24,322,828	8,336,506	1,324,548	1,355,782	79,604	1,479,466
นครพนม	3,445,418	1,440,351	84,364	216,483	10,413	148,493
มุกดาหาร	2,712,394	549,060	347,917	189,457	2,124	199,185
สกลนคร	6,003,602	2,178,842	229,993	271,951	27,265	392,055

อย่างไรก็ตามเพื่อพิจารณาสัดส่วนการผลิตกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีสัดส่วนผลผลิตสินค้าเกษตรที่ค่อนข้างสูงในภาค แต่ยังถือว่าต่ำหากเทียบกับทั้งประเทศ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีปริมาณผลผลิตข้าว มันสำปะหลัง และอ้อยโรงงาน ที่ค่อนข้างต่ำหากเทียบกับกลุ่มจังหวัดอื่นๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ขณะเดียวกันกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 กลับมีศักยภาพในการผลิตยางพาราที่ค่อนข้างสูงหากเทียบกับของภาคตะวันออกเฉียงเหนือแต่ก็ยังถือว่ามีสัดส่วนที่ต่ำหากเทียบกับของประเทศ

นอกจากผลผลิตด้านการเกษตรแล้ว ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด อีกทั้งยังมีสินค้าทางการเกษตรที่เป็นที่รู้จักและยอมรับของตลาดทั้งในและต่างประเทศ อาทิเช่น เนื้อโคขุน ผ้าฝ้ายย้อม คราม ผ้าหมักโคลน ข้าวฮางหอมสกลทวาปี หมากเม่า ลิ้นจี่นครพนม และสับปะรดท่าอุเทน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีผลผลิตของปลานิลในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีสัดส่วนเนื้อที่เพาะเลี้ยงและสัดส่วนผลผลิตมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น และศักยภาพการผลิตในภาคปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีสัดส่วนปริมาณกระบือและโคเนื้อต่อจำนวนของทั้งประเทศสูงที่สุด ในบรรดาปศุสัตว์ที่เลี้ยงในกลุ่มจังหวัดทั้งหมดจังหวัดสกลนครยังเป็นแหล่งในการเลี้ยงหลักอีกด้วย

ด้านอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 เป็นมูลค่าจากการผลิตหินทราย (หินอุตสาหกรรม) มูลค่าอุตสาหกรรมทั้งหมดในแต่ละปีการผลิตเติบโตขึ้นตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังตาราง ที่ 4.5 มูลค่าภาคอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัด (หน่วย: ตัน)

ตารางที่ 4.5 มูลค่าภาคอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัด (หน่วย: ตัน)

กิจกรรม	2560	2561	2562
หินทราย (หินอุตสาหกรรม)	177,406.6	388,398.0	518,619.0
รวม	177,406.6	388,398.0	518,619.0

ด้านจำนวนโรงงานในกลุ่มจังหวัด ในปี พ.ศ. 2561 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 60 โรงงาน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่มีจำนวนอยู่ที่ 57 โรงงาน ในส่วนของแรงงาน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนแรงงาน อยู่ทั้งสิ้น 1,136 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นปีก่อนหน้าที่มีอยู่ประมาณ 475 คน โดยจังหวัดสกลนคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวน แรงงานมากที่สุดอยู่ที่ 835 คน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนเงินลงทุนอยู่ที่ 5,384 ล้านบาท โดยที่จังหวัดสกลนคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวนเงินลงทุนสูงที่สุด อยู่ที่ 4,486 ล้านบาท

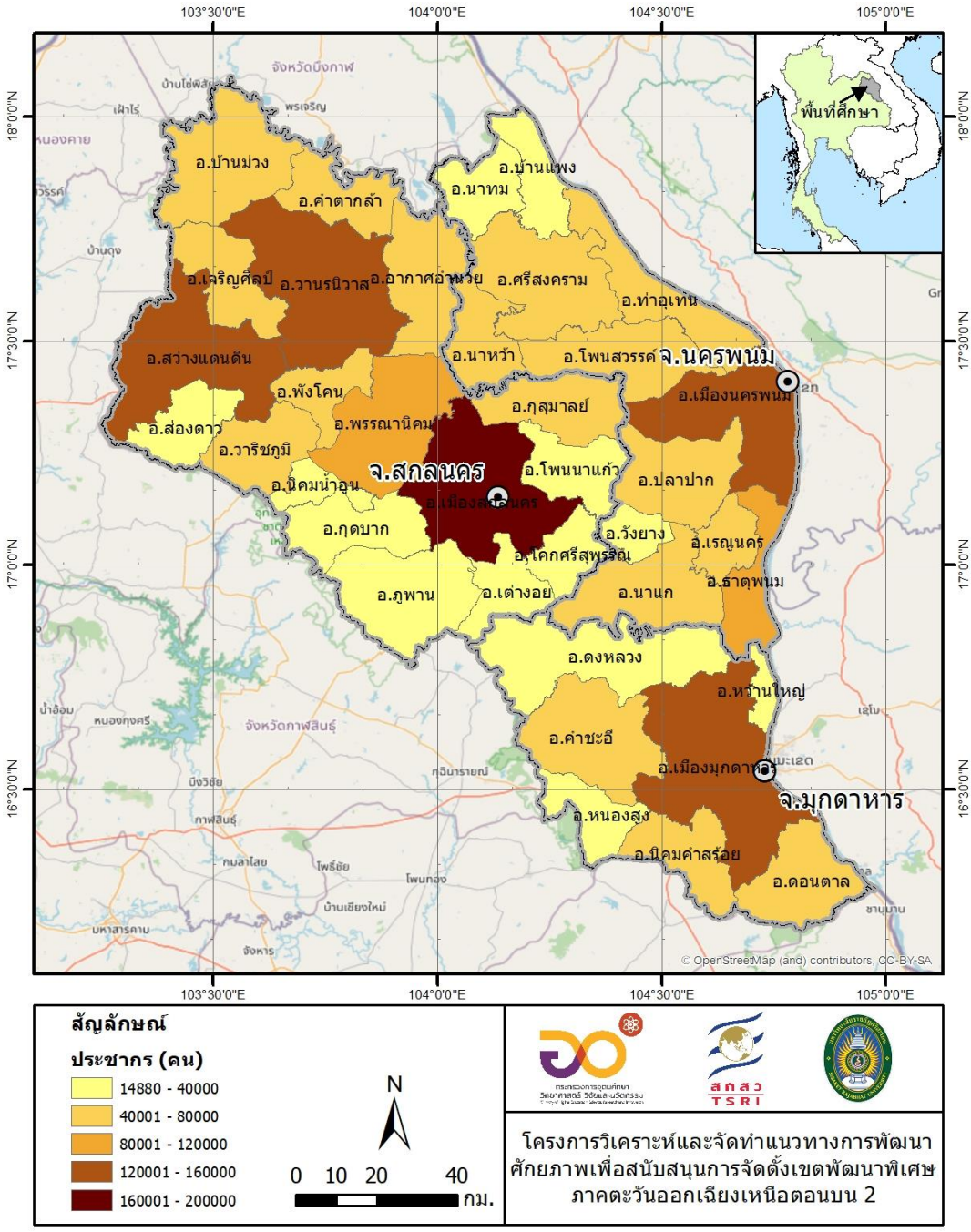
แนวโน้มมูลค่าอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดเติบโตขึ้น แต่ก็ยังถือว่ามีสัดส่วนน้อยมากหากเทียบกับประเทศ ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในช่วงที่ผ่านมาค่อนข้างมีแนวโน้ม เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในปี 2559 ทำให้มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีอยู่ที่ประมาณร้อยละ 4.7 ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 คิดเป็นสัดส่วนต่ออุตสาหกรรมอยู่ที่ร้อยละ 0.2 ของทั้งประเทศ จังหวัดในกลุ่มจังหวัดมีสัดส่วนของภาคอุตสาหกรรมที่ค่อนข้างใกล้เคียงกันมาก แม้ว่านครพนมและมุกดาหารจะมีพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ด้านแรงงาน (จำนวนแรงงานในภาพรวมของกลุ่ม) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2563 มีกำลังแรงงานรวม 850,977 คน ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้า จังหวัดที่มีจำนวนแรงงานสูงที่สุดคือจังหวัดสกลนคร ที่มีแรงงานจำนวน 388,878 คน ในขณะที่จังหวัดมุกดาหาร มีจำนวนแรงงานน้อยที่สุด อยู่ที่ 186,379 คน อย่างไรก็ตาม กลุ่มจังหวัดฯ มีผู้ว่างงานในปี พ.ศ. 2563 อยู่ที่ 9,808 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดที่มีผู้ว่างงานสูงที่สุดโดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.6 สถานการณ์แรงงานของกลุ่มจังหวัด

ตารางที่ 4.6 สถานการณ์แรงงานของกลุ่มจังหวัด

จังหวัด / กลุ่มจังหวัด	กำลังแรงงานรวม Total Labor Force (คน)			ผู้ว่างงาน Unemployed (คน)		
	2561	2562	2563	2561	2562	2563
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	**891,093**	**868,138**	**850,977**	**6,977**	**8,844**	**9,808**
นครพนม	290,987	281,047	275,720	4,989	6,454	6,037
มุกดาหาร	197,227	194,615	186,379	431	971	988
สกลนคร	402,879	392,476	388,878	1,557	1,419	2,783

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนประชากรต่อพื้นที่ การศึกษาพบว่าอำเภอเมืองสกลนครมีจำนวนประชากรหนาแน่นที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มอำเภอสว่างแดนดิน อำเภอวานรนิวาส และในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารในเขตอำเภอเมืองเช่นเดียวกันรวมทั้งอำเภอเมืองนครพนม



ภาพที่ 4.1 จำนวนประชากรรายอำเภอของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ด้านการบริการ

กรณีการบริการด้านการท่องเที่ยว ผู้เยี่ยมเยือนในจังหวัดและกลุ่มจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยจำนวน นักท่องเที่ยวผู้มาเยี่ยมเยือนในปี พ.ศ. 2560 อยู่ที่ประมาณ 4,329,047 คน ในขณะที่ในปี พ.ศ. 2561 อยู่ที่ 4,565,514 คน จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงที่สุด โดยมีรายละเอียดดังตาราง 4.3 จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด (หน่วย: คน)

ตารางที่ 4.7 จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด (หน่วย: คน)

กลุ่มจังหวัด/จังหวัด	2559	2560	2561
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	**4,086,664**	**4,329,047**	**4,565,514**
นครพนม	1,020,768	1,072,172	1,136,554
มุกดาหาร	1,901,912	2,005,230	2,085,615
สกลนคร	1,163,984	1,251,645	1,343,345

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี รายได้จากการท่องเที่ยวมีการเติบโตจาก 6,421.47 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 เป็น 8,041.68 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2561 โดยจังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่มีรายได้มากที่สุด

สังคมวัฒนธรรมและการศึกษา

ทั้ง 3 จังหวัดมีประเพณีวัฒนธรรมใกล้เคียงกัน มีกลุ่มชาติพันธุ์กระจายอยู่ใน 3 จังหวัด อาทิ กลุ่มชาติพันธุ์ภูไท ชาติพันธุ์โซ่ แสก กะเลิง ญ้อ ลาวและกลุ่มชาติพันธุ์ชาวเวียดนาม สถานการณ์ทางด้านการศึกษา ในปี 2560 กลุ่มจังหวัดมีจำนวนนักเรียนทั้งสิ้น 208,822 คนซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้า ในขณะที่มีจำนวนครูอยู่ที่ 12,890 คน และมีจำนวนห้องเรียนอยู่ที่ 12,645 ห้อง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าทั้งสิ้น จังหวัดสกลนครเป็นจังหวัดที่มีจำนวนนักเรียน จำนวนครูและจำนวนห้องเรียนมากที่สุด ในกลุ่มจังหวัด ดังตารางที่ 4.8 จำนวนห้องเรียน ครู และนักเรียนของกลุ่มจังหวัด ในกลุ่มจังหวัดมีสถานศึกษาในทุกระดับ ดังตารางที่ 4.9 รายชื่อสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัด

ตารางที่ 4.8 จำนวนห้องเรียน ครูและนักเรียนของกลุ่มจังหวัด

จังหวัด / กลุ่มจังหวัด	จน.ห้องเรียน (สพป.-รวมทุกระดับชั้น)			จน.ครู (สพป.-รวมทุกระดับชั้น)			จน.นักเรียนทั้งหมด		
	2560	2561	2563	2560	2561	2562	2560	2561	2562
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2	12,645	12,617	12,645	12,890	13,131	12,890	208,822	209,591	208,822
นครพนม	4,236	4,306	4,236	4,089	4,197	4,089	67,568	68,379	67,568
มุกดาหาร	2,233	2,269	2,439	2,148	2,064	2,156	32,513	32,297	31,329
สกลนคร	6,176	6,087	6,176	6,653	6,733	6,653	108,741	108,745	108,741

ตารางที่ 4.9 รายชื่อสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัด

จังหวัด	สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ	สถาบันอาชีวศึกษา
สกลนคร	1. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร 2. มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร 3. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตสกลนคร	1. วิทยาลัยเทคนิคสกลนคร 2. วิทยาลัยสารพัดช่างสกลนคร 3. วิทยาลัยการอาชีพสว่างแดนดิน 4. วิทยาลัยอาชีพพรรณานิคม
นครพนม	1. มหาวิทยาลัยนครพนม 2. มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย วิทยาลัยสงฆ์นครพนม	1. วิทยาลัยเทคนิคนครพนม 2. วิทยาลัยเทคนิคบ้านแพง 3. วิทยาลัยการอาชีพนาแก 4. วิทยาลัยการอาชีพวัดโพสมังคลาราม
มุกดาหาร	1. วิทยาลัยชุมชนมุกดาหาร	1. วิทยาลัยการอาชีพนวมินทราชินีมุกดาหาร 2. วิทยาลัยเทคโนโลยีและการจัดการดอนตาล

โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 เป็นประตูเชื่อมโยงระหว่างไทยไปสู่ สปป ลาวและเวียดนาม มีโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เชื่อมโยงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนน พหลโยธิน) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 (อุดรธานี สกลนคร นครพนม) เชื่อมสู่ สปป.ลาว นอกจากนี้ยังมีเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงจากชายแดนไทย-เมียนมา จากจังหวัดตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์ เข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ มุกดาหาร) และเชื่อมสู่ สปป.ลาว ส่วนทางรถไฟ ปัจจุบันมีเส้นทาง 1) กรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมสู่ สปป.ลาว 2) กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และเส้นทางสายสำคัญที่กำลังมีแผนดำเนินการสร้าง คือ สายใหม่ เชื่อมโยง บ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม

โครงสร้างการคมนาคมในกลุ่มจังหวัด ที่จังหวัดนครพนม มีถนนเส้น R12 ออกจากไทยที่นครพนม ผ่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) แล้วข้ามไปยังด่านท่าแขก แขวงคำม่วนในฝั่งลาว ก่อนจะวิ่งผ่านจังหวัด

Quang Binh กรุงฮานอย และจังหวัด Lang Son ของเวียดนาม ไปเข้าจีนทางด่านผิงเสียง (โหย่วอี้กวาน) มณฑลกว่างซี และที่จังหวัดมุกดาหาร มีถนนเส้น R9 ออกจากไทยที่มุกดาหาร ผ่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) แล้วข้ามไปยัง สะหวันนะเขต ในฝั่งลาว ก่อนจะวิ่งผ่านด่านแดนสะหวัน/ลาวบ่าว จังหวัด Ha Tinh จังหวัด Thanh Hoa และ กรุงฮานอยของเวียดนาม ไปเข้าจีนทางด่านผิงเสียง มณฑลกว่างซี

โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ถือว่าเป็นศักยภาพของกลุ่มจังหวัด สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของกระทรวงคมนาคม ได้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 ขึ้นมา โดยให้ความสำคัญตั้งแต่ 1) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง 2) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุน การขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทาง เศรษฐกิจ 3) เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน และ 4) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็น ประชาคมอาเซียน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาคมนาคมในรูปแบบต่างๆ ซึ่งแผนงานที่เกี่ยวข้องกับกลุ่ม จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบไปด้วย

1. แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง: ทางรถไฟสายใหม่ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหารนครพนม

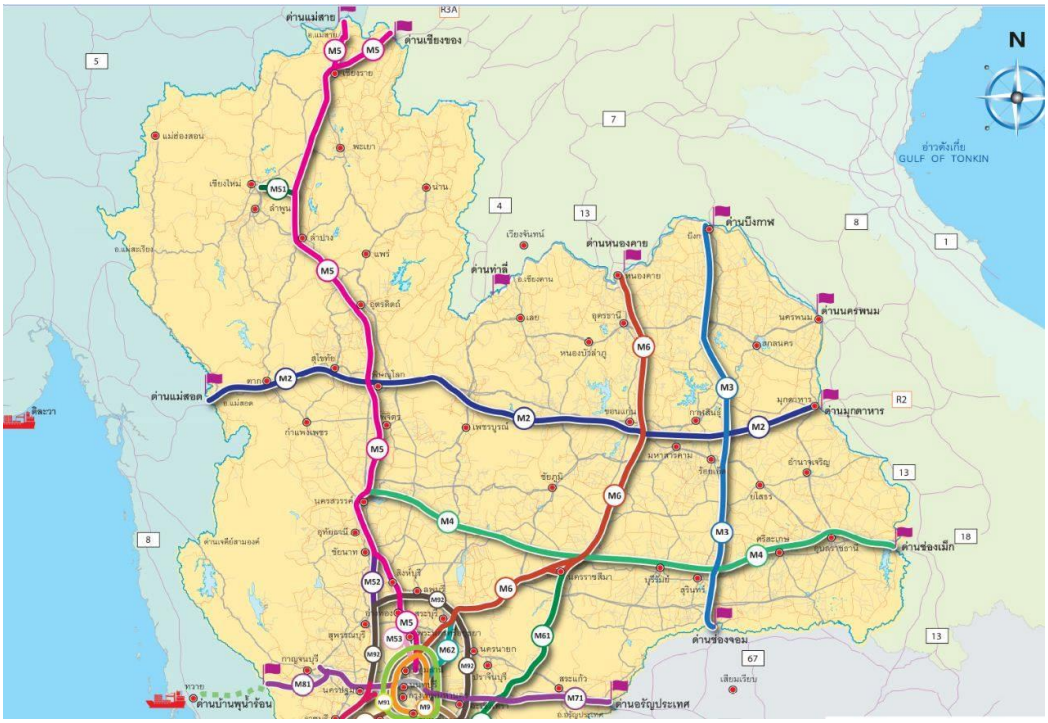
2. แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบาน: โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า จ.นครพนม และพัฒนา ทางหลวงสกลนคร

3. แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนสงทางอากาศ: ปรับปรุงท่าอากาศยาน ของกรมการบินพลเรือน จังหวัดสกลนคร และนครพนม

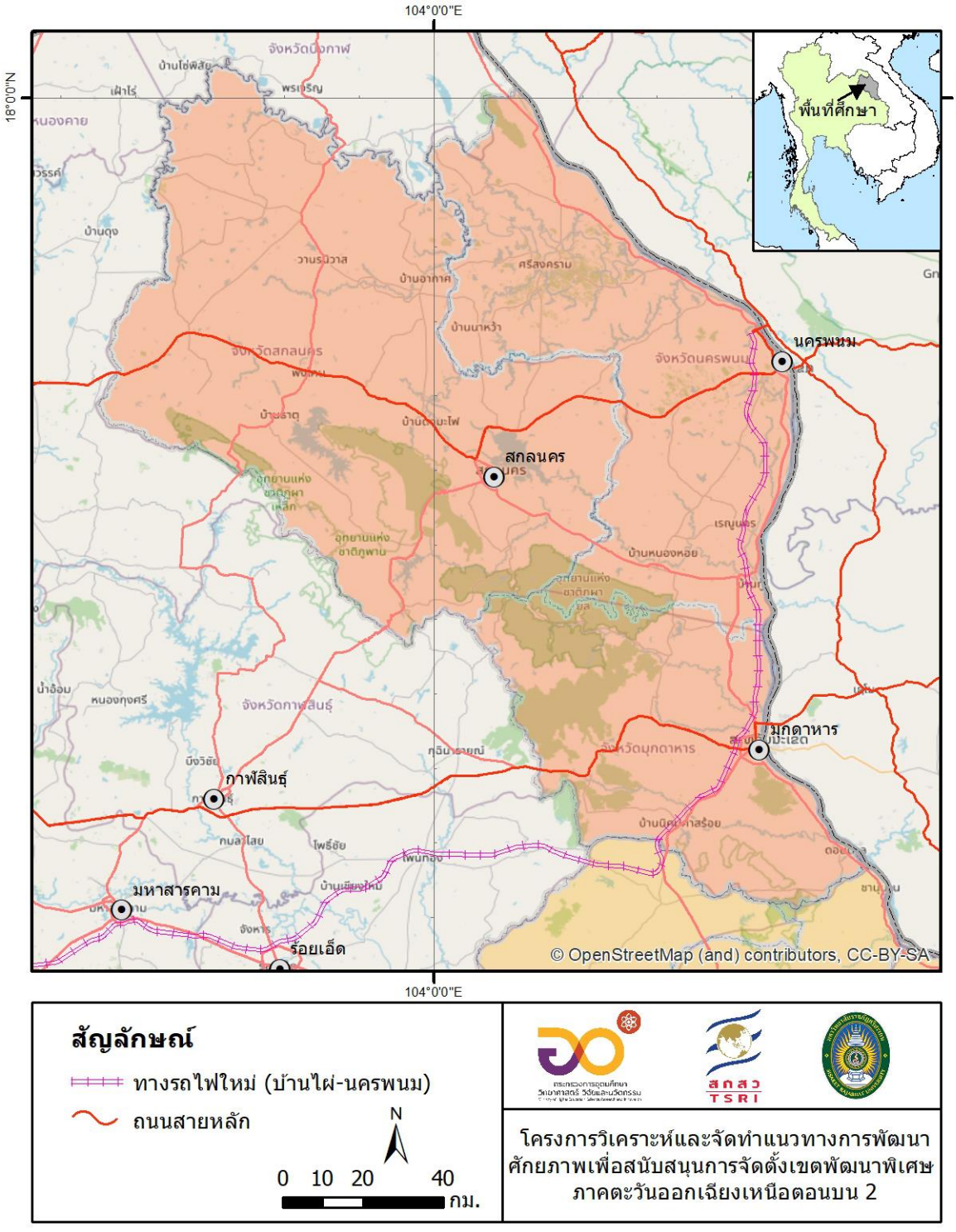
สอดรับกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 คือ การคมนาคมขนส่งและเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านกลุ่มจังหวัด มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) หรือเส้น R9 สายเมาะละ แหม่ง-เมียวดี-แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้- ดานังที่เชื่อมต่อเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงให้เป็นหนึ่งเดียวทั้งด้านการค้าและการ ลงทุนและทำให้โครงข่ายคมนาคมของพื้นที่สมบูรณ์มากขึ้น

ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดได้กำหนดเป้าหมายใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ๆ ของภาคมีแผนงานเร่งพัฒนา โครงข่ายระบบการ คมนาคมขนส่งภายในภาค ให้เป็นระบบที่สมบูรณ์ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนา อาทิ รถไฟทางคู่สายใหม่ (บ้าน ไผ่ นครพนม) พัฒนาอากาศยาน ภายในภาค 6 แห่ง และขยาย ถนน 4 ช่องจราจร มีแผนงานพัฒนาพื้นที่ รอบสถานีขนส่งระบบรางและบริเวณเมือง

ชายแดน รวมทั้งบริเวณใกล้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จัดทำโครงการนำร่องที่ใช้แนวทางการจัดรูปที่ดินการวางผังเมืองควบคู่กับการพัฒนาเมืองแบบประหยัดพลังงานที่จังหวัดมุกดาหาร ขณะเดียวกันมีข้อเสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้การพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ผ่านเทือกเขาภูพานและเชื่อมโยงกับเส้นทางมอเตอร์เวย์ M5 (บึงกาฬ-สุรินทร์) โดยให้ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนนและทางราง นอกจากนี้ยังมีการเตรียมความพร้อมที่จะรองรับการพัฒนาถนนตามนโยบายของกรมทางหลวง ที่มีแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของประเทศไทย ซึ่งเป็นแผนดำเนินงานในระยะ 20 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2560–2579 รวมทั้งสิ้น 21 สายทาง แบ่งเป็นภาคเหนือ 3 สายทาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 4 สายทาง ภาคกลาง-ภาคตะวันตกและภาคตะวันออกรวม 15 สายทาง และภาคใต้ 3 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 6,612 กิโลเมตร สำหรับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ภาคเหนือ 3 สายทาง ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M5 สายบางปะอิน–เชียงราย ระยะทางประมาณ 908 กิโลเมตร, ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M51 สายเชียงใหม่– ลำปาง ระยะทางประมาณ 53 กิโลเมตร, ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M2 สายตาก – มุกดาหาร ระยะทางประมาณ 704 กิโลเมตร



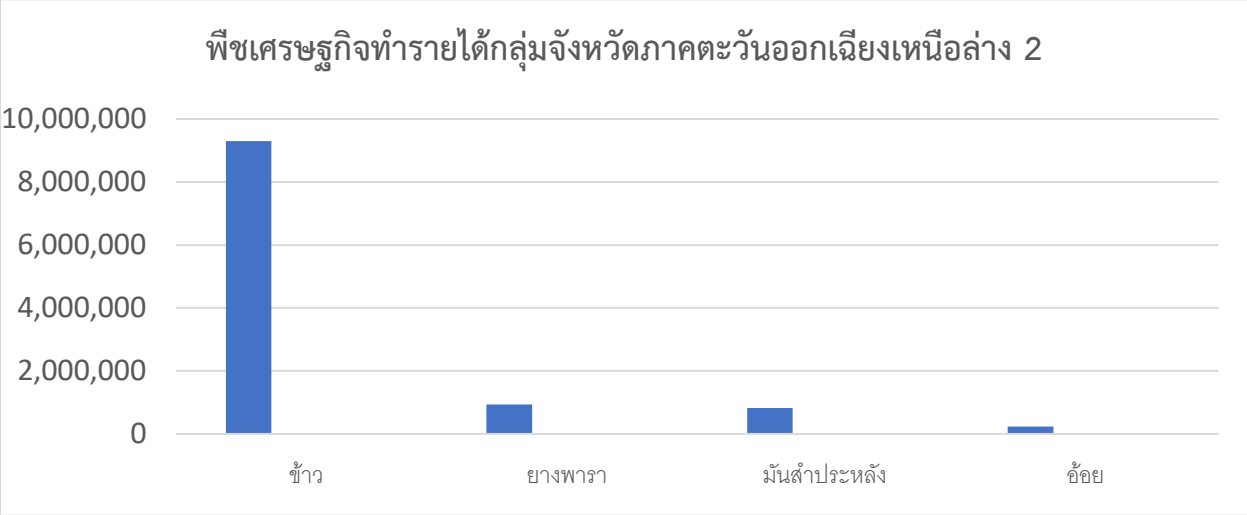
ภาพที่ 4.2 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของประเทศไทย



ภาพที่ 4.3 รถไฟทางคู่สายใหม่ (บ้าน ไผ่ นครพนม)

4.1.2 ศักยภาพพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี พ.ศ. 2561 คิดเป็น 243,063 ล้านบาท โดยภาพรวมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 4,291 ล้านบาท โดยพืชเศรษฐกิจที่ทำรายได้มากที่สุด 4 อันดับแรกของกลุ่มภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 คือ ข้าว มีพื้นที่ปลุกรวมกันทั้ง 4 จังหวัดจำนวน 9,297,119 ไร่ รองลงมาคือยางพารา จำนวน 938,882 ไร่ มันสำประหลัง 824,776 ไร่ และ อ้อย 233,435



สำหรับมูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พ.ศ. 2559 - 2562 พบว่าในปี พ.ศ. 25652 สินค้านำเข้าลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 505.73 ล้านบาท และมูลค่าการค้าชายแดนลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 3,461.45 ล้านบาท ดุลการค้าลดลง จากปี พ.ศ. 2561 จำนวน 2,650.00 ล้านบาท

ด้านการเกษตร

การใช้ที่ดิน จากการสำรวจข้อมูลสภาพพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยกรมพัฒนาที่ดินพบว่าพื้นที่ของกลุ่ม จังหวัดส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรม ร้อยละ 68.55 รองลงมาคือพื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 15.64 พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 7.00 พื้นที่ชุมชน ร้อยละ 4.90 พื้นที่แหล่งน้ำ ร้อยละ 3.16 เมื่อแยกเป็นรายจังหวัด พบว่า เมื่อแยกการใช้ประโยชน์ที่ดินรายจังหวัด พบว่า จังหวัดอุบลราชธานี ปัจจุบันมีพื้นที่สภาพป่าอุดมสมบูรณ์ ประมาณ 1,689,500 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16 ของพื้นที่จังหวัด ปลูกข้าวหอมมะลิเนื้อที่ปลูก จำนวน 3,232,876 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 1,417,160 ตันผลผลิตเฉลี่ย 442 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 21,257.40 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 4,489 บาท/ไร่ ปลูกข้าวเหนียว เนื้อที่ปลูก จำนวน 1,040,235 ไร่ ผลผลิตรวมจำนวน 436,898.7 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 420 กิโลกรัมต่อไร่ มูลค่าผลผลิตรวม 4,309.80 ล้านบาท มีต้นทุนการผลิต 4,067 บาท/ ไร่

จังหวัดยโสธรมีพื้นที่ 2,601,040 ไร่ ประชากรส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อทำการเกษตรกร ทำนาปลูกพืช และเลี้ยงปศุสัตว์ พื้นที่การประโยชน์ทางการเกษตรในปี 2562 มี 1,718,036 ไร่ เป็นที่นา 1,375,802 ไร่ พืชไร่ 142,911 ไร่ ไม้ผลและไม้ยืนต้น 104,103 ไร่ สวนผักไม้ดอกไม้ประดับ 5,230 ไร่ เนื้อที่ที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่น ๆ 89,688 ไร่ เนื้อที่นอกการเกษตร 657,939 ไร่ และเนื้อที่ป่า 225,367 ไร่ พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ข้าว ยางพารา มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน แตงโมเนื้อ ถั่วลิสง ข้าวโพด หอมแดง

จังหวัดอำนาจเจริญการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าจังหวัดอำนาจเจริญส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรมีพื้นที่เพื่อการเกษตรถึงร้อยละ 51.68 ของพื้นที่ทั้งหมดประชาชนจึงมีความต้องการพื้นที่ที่ใช้ในการเกษตร จึงพบว่ามีปัญหาความขัดแย้งเรื่องแนวเขตที่ดินป่าไม้ที่ไม่ชัดเจนทับซ้อนกับพื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้งประชาชนยังไม่มีเอกสารสิทธิ์ในพื้นที่ของตนเอง

จังหวัดศรีสะเกษ ก็เช่นเดียวกัน จะใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรเป็นหลัก เพราะเป็นจังหวัดที่ทำการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด ถั่วเขียวผิวดำ ถั่วเขียวผิวมัน และมันสำปะหลัง ส่วนการทำนา มีทั้งนาปีและนาปรัง โดยจะทำในลักษณะนาดำ นาหว่าน นาหว่านตม ในปี 2562 มีเนื้อที่ปลูกข้าวนาปี ทั้งสิ้น 3,080,351 ไร่ ผลผลิต ที่เก็บเกี่ยว ได้ 1,256,729 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 407.98 กิโลกรัม ต่อไร่

ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี มีอุตสาหกรรมที่ลงทุนมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมขนส่ง และอุตสาหกรรมทั่วไปตามลำดับ ดังนี้

(1) อุตสาหกรรมการเกษตร ประกอบด้วยการสีข้าวเป็นหลัก รองลงมาคือ การทำมันเส้น การอบลดความชื้นข้าวเปลือก มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 166 โรงงาน เงินลงทุน 5,218.39 ล้านบาท การจ้างแรงงาน 1,031 คน

(2) อุตสาหกรรมขนส่ง ประกอบด้วย การซ่อม และเคาะพ่นสีรถยนต์ทำหลังคารถยนต์ และทำเบาะรถยนต์ ทำท่อไอเสียและทำชิ้นส่วนอุปกรณ์สำหรับรถยนต์เป็นหลักมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 168 โรงงาน เงินลงทุน 4,393.60 ล้านบาท จ้างแรงงาน 1,972 คน

(3) อุตสาหกรรมทั่วไป ประกอบด้วย การขุด ตัก ดิน ทราย และดูดทราย การผลิต พลังงานไฟฟ้า มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 145 โรงงาน เงินลงทุน 5,059.70 ล้านบาท การจ้างแรงงาน 1,031 คน

จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ มีผลิตภัณฑ์มวลรวม สาขาอุตสาหกรรมปี 2559 เท่ากับ 3,991 ล้านบาท อัตราการขยายตัว ปี 2557 ร้อยละ -17.93 ปี 2558 ร้อยละ 13.96 ปี 2559 ร้อยละ 10.47 มีมูลค่าเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นทุกปี มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการโรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งสิ้น 546 โรงงาน เงินลงทุนรวม 12,996.43 ล้านบาท มีการจ้างงาน 5,224 คน แยกตามจำพวกโรงงาน ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.10 จำนวนโรงงานแต่ละประเภท และเงินลงทุนจังหวัดศรีสะเกษ

ประเภท	จำนวน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
จำพวกที่ 2	99	167.83	591
จำพวกที่ 3	447	12,828.60	4,633
รวม	546	12,996.43	5,224

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ.2559

ขนาดของโรงงานในจังหวัดศรีสะเกษ ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท) จำนวน 495 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 90.66 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด รองลงมาเป็นโรงงานขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 50 ล้านบาทถึง 200 ล้านบาท) จำนวน 43 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 7.88 ของจำนวนโรงงานทั้งหมดและโรงงานขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท) จำนวน 8 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 1.47 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด

ตารางที่ 4.11 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงาน จังหวัดศรีสะเกษ

ขนาดโรงงาน	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน (คน)
โรงงานขนาดเล็ก	495	3,859.83	4,072
โรงงานขนาดกลาง	43	3,354.77	797
โรงงานขนาดใหญ่	8	5,781.83	355
รวม	**546**	**12,996.43**	**5,224**

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ.2559

ตารางที่ 4.12 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงานจังหวัดศรีสะเกษ

ที่	ลำดับ	ประกอบกิจการ	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน	คนงาน
1	95(1)	ซ่อม เคาะพ้นสีรถยนต์	72	1,082.80	576
2	9(1)	สีข้าว	51	2,442.01	716
3	34(2)	ทำวงกบ ประตูหน้าต่างจากไม้	51	132.75	314
4	58(1)	ทำผลิตภัณฑ์คอนกรีต	48	646.92	361
5	9(6)	ทามันเส้น	42	258.92	158
6	64(12)	ตัด เจาะ เชื่อมโลหะ/หลังคาเหล็กรีดลอน	22	221.67	118
7	64(13)	เชื่อมโลหะ	21	14.82	42
8	2(1)	อบข้าวเปลือก/อบเมล็ดพืช	20	700.16	125
9	3(4)	ดูดทราย	19	38.88	68
10	14	ผลิตน้ำแข็ง	19	221.73	158

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ.2559

แหล่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง 119 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 21.80 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ อำเภอกันทรลักษ์ 96 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 17.59 ของจำนวนโรงงานทั้งหมดอำเภอราษีไศล 57 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 10.44 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด อำเภออุทุมพรพิสัย 55 โรงงานคิดเป็นร้อยละ 10.10 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด

จังหวัดยโสธร

จังหวัดยโสธรมีโรงงานที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติโรงงานพ.ศ. 2535 ณ วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 จำนวนทั้งสิ้น 187โรงงาน เงินลงทุน4,625.05 ล้านบาท และมีคนงานจำนวน3,554 คนโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่มีทั้งขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศเช่น ยางพารา ข้าวหอมมะลิชุดชั้นในสตรียี่ห้อซาบีน่าเป็นต้น

ตารางที่ 4.13 จำนวนโรงงานแยกตามขนาดโรงงานจังหวัดยโสธร

พ.ศ.	โรงงานขนาดเล็ก (แห่ง)	โรงงานขนาดกลาง (แห่ง)	โรงงานขนาดใหญ่ (แห่ง)	รวมโรงงานทุกขนาด (แห่ง)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนคนงานในโรงงาน (คน)
2559	193	74	7	274	4,563.07	4,352
2560	277	14	3	294	4,634.63	4,469
2561	282	15	3	300	4,464.93	4,541
2562	293	15	3	329	4,944.15	4,619
2563	171	13	3	187	4,625.05	3,554

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดยโสธร ณ วันที่ 29 กรกฎาคม 2563

โดยจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจการทั้งหมด 187 โรงงาน เมื่อจัดจำแนกตามหมวดอุตสาหกรรม 21 หมวด แล้วปรากฏว่ามีหมวดอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจการมาก 5 อันดับแรก ดังนี้

(1) หมวดอุตสาหกรรมการเกษตร ได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทโรงสีข้าวอบเมล็ดพืช ทำมันเส้นเป็นต้น จำนวน 47 โรงงาน เงินลงทุน 1,815.65 ล้านบาท การจ้างงาน 664 คน

(2) หมวดอุตสาหกรรมอโลหะ ได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทผลิตภัณฑ์คอนกรีต, คอนกรีตผสมเสร็จ เป็นต้น จำนวน35โรงงานเงินลงทุน 356.42 ล้านบาทการจ้างงาน 296 คน

(3) หมวดอุตสาหกรรมอื่น ๆที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมกิจการเกี่ยวกับหิน กรวด ทรายหรือดิน สำหรับใช้ในการก่อสร้าง กิจการซ่อมรองเท้าหรือเครื่องหนัง และกิจการที่เกี่ยวกับการคัดแยกหรือฝังกลบสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จำนวน 28 โรงงาน เงินลงทุน 158.35 ล้านบาท การจ้างงาน 108 คน

(4) หมวดอุตสาหกรรมอาหาร จำนวน 17 โรงงาน เงินลงทุน 331.15 ล้านบาท การจ้างงาน 212 คน

(5) หมวดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์ จำนวน 12 โรงงาน เงินลงทุน 156.30 ล้านบาท การจ้างงาน 104 คน

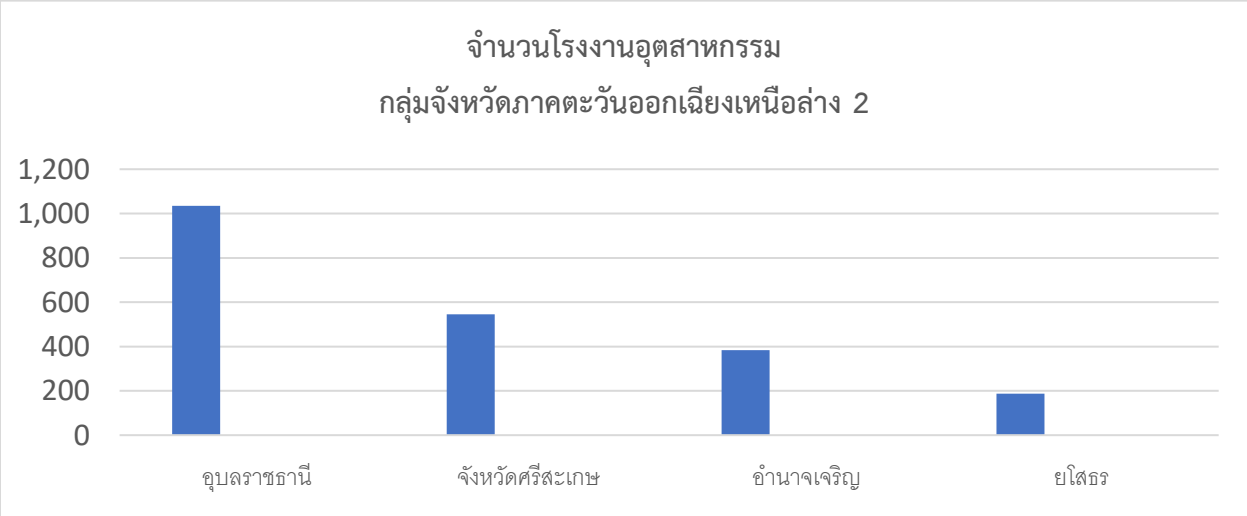
จังหวัดอำนาจเจริญ

ในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ มีโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (สะสม) ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2563 จำนวนทั้งสิ้น 153 โรงงาน เงินลงทุนรวม 10,398.44 ล้านบาท จำนวนคนงาน 1,793 คน สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรกของจังหวัด ได้แก่

(1) อุสาหกรรมอาหาร ประกอบด้วย โรงงานน้ำตาล โรงฆ่าสัตว์ ลูกชิ้นจากเนื้อสัตว์ ทำเส้นก๋วยเตี๋ยว - ก๋วยจั๊บ ทำน้ำแข็งก้อนเล็กและน้ำดื่ม เป็นต้น เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 3,541.79 ล้านบาท จำนวนโรงงานทั้งสิ้น 22 โรงงาน จำนวนคนงาน 414 คน

(2) อุตสาหกรรมการเกษตร ประกอบด้วย โรงสีข้าว, การอบเมล็ดพืช การทำมันเส้น ทำน้ำพริก และทำแป้งมันสำปะหลัง เป็นต้น เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,231.46 ล้านบาท จำนวนโรงงานทั้งสิ้น 56 โรงงาน จำนวนคนงาน 668 คน

(3) อุตสาหกรรมขนส่ง ประกอบด้วย ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 299.39 ล้านบาท จำนวนโรงงานทั้งสิ้น 93 โรงงาน จำนวนคนงาน 346 คน



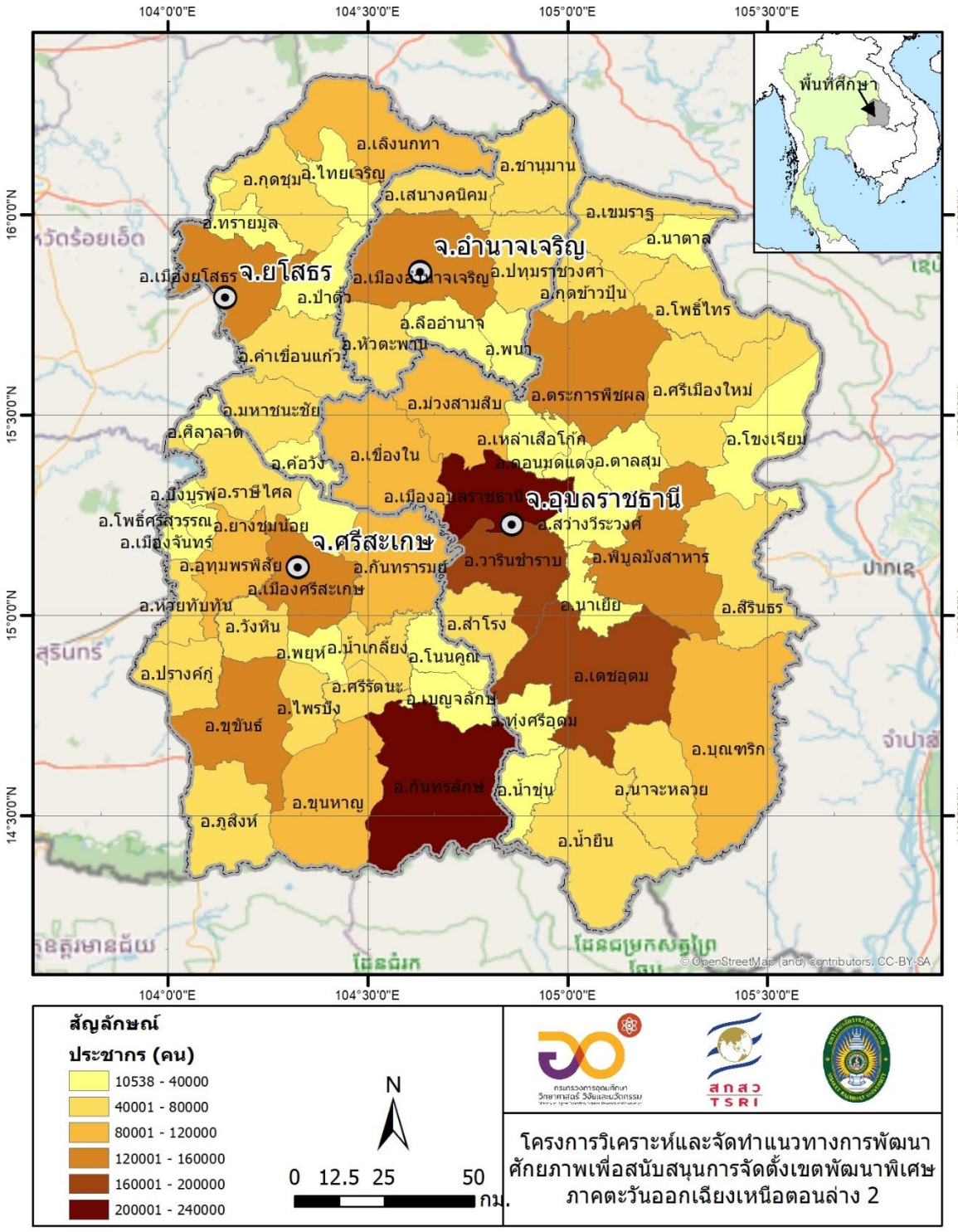
ประชากรแรงงาน

ในปี 2562 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีประชากร รวม 4,256,814 ปี 2561 มีประชากรวัยแรงงาน 15-60 ปี จำนวน 1,886,454 คิดเป็นร้อยละ 44.23 มีงานทำ1,877,346 คิดเป็นร้อยละ 44.02 ของแรงงานทั้งหมด

จากผลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากรของจังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ.2560 ซึ่ง พบว่าจังหวัดอุบลราชธานี มีจำนวนประชากรที่มี อายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 1,358,272 คน เป็นเพศชาย จำนวน 658,767 คน และเพศหญิง จำนวน 699,505 คน โดยเป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงานรวม 893,516 คน และไม่อยู่ในกำลังแรงงาน

464,755 คน จังหวัดศรีสะเกษ มีประชากรที่อยู่ในวัยทำงานหรืออายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 807,718 คน (เป็นชาย 385,440 คน เป็นหญิง 422,278 คน) จำแนกเป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงาน 593,134 คน (เป็นชาย 304,227 คน เป็นหญิง 288,908 คน) ได้แก่ผู้มีงานทำ589,207 คน (เป็นชาย 302,395 คน เป็นหญิง 286,812 คน) ผู้ว่างงาน 2,654 คน (เป็นชาย 1,832 คน เป็นหญิง 822 คน) และผู้รอฤดูกาล 1,274 คน จังหวัดอำนาจเจริญข้อมูลด้านแรงงาน พบว่า กลุ่มผู้อยู่ในวัยทำงาน (ผู้มีอายุ 15 ปีขึ้นไป) จำนวน 219,722 คน พบว่าเป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 154,315 คน โดยจำแนกเป็นผู้มีงานทำ จำนวน 151,539 คน คิดเป็นร้อยละ 98.20 ของผู้อยู่ในกำลังแรงงานทั้งหมด ขณะที่เป็นผู้ว่างงาน จำนวน 626 คน คิดเป็นร้อยละ 0.41 และมีผู้รอฤดูกาล จำนวน 2,150 คน คิดเป็นร้อยละ 1.39 และจังหวัดยโสธร ผู้สมัครงาน ตำแหน่งงานว่าง และการบรรจุงาน สถานการณ์แรงงานในจังหวัดยโสธรจากข้อมูลการให้บริการจัดหางานในปี 2563 (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2563) พบว่านายจ้าง/สถานประกอบการมีความต้องการแรงงาน จำนวน 1,674 อัตราเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 (จำนวน 2,249 อัตรา) พบว่าลดลงร้อยละ 25.56 ผู้สมัครงานในปี 2563 มีจำนวน 970 คน เมื่อเทียบกับปี 2562 (จำนวน 1,631 คน) พบว่าลดลงร้อยละ 40.52 การบรรจุงานจำนวน 1,260 อัตรา เมื่อเทียบกับปี 2562 (จำนวน 1770 อัตรา) พบว่าลดลงร้อยละ 28.81

ด้านความหนาแน่นของประชากร การศึกษากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 พบว่าจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่มีประชากรต่อพื้นที่หนาแน่นในหลายอำเภอ อาทิ อำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอวารินชำราบและอำเภอเดชอุดม ส่วนจังหวัดศรีสะเกษพบว่าอำเภอกันทรลักษ์มีประชากรหนาแน่นที่สุด ซึ่งในด้านการวิเคราะห์ศักยภาพโดยใช้ฐานข้อมูลประชากรพบว่าจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่น ส่งผลให้เกิดการบริโภคสินค้า การประกอบการในภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมมีศักยภาพสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด ดังภาพประกอบจำนวนประชากรต่ออำเภอในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2



ภาพที่ 4.4 จำนวนประชากรต่ออำเภอในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ด้านการบริการ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในทุกจังหวัด โดยมี แหล่งท่องเที่ยวรวมกันจำนวนมาก แยกเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ข้อมูลจากกรมการท่องเที่ยว กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาที่มีการจัดเก็บในปี 2558-2561 พบว่า นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในทุกๆ จังหวัด โดยในปี 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 784,797 คน คิดเป็นร้อยละ 3.42

ขณะเดียวกัน เมื่อจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียง เหนือตอนล่าง 2 เพิ่มขึ้น ส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของประชาชนในพื้นที่ โดยรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2561 สูงถึง 11,384.92 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้น 488.11 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 8.00

สังคมและวัฒนธรรม

กลุ่มจังหวัดทั้ง 4 จังหวัดอยู่ในเขตอารยธรรม 2 กลุ่มคือกลุ่มอารยธรรมลุ่มน้ำโขงและอารยธรรมขอม ทั้ง 4 จังหวัดทั้งอุบลราชธานี อำนาจเจริญ ยโสธรและศรีสะเกษ จังเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความหลากหลายทางด้านวัฒนธรรมประเพณี มีกลุ่มชาติพันธุ์กลุ่มใหญ่คือชาติพันธุ์ลาวและกลุ่มเขมร มีกลุ่มชาติพันธุ์บลูที่ยังคงมีร่องรอยวัฒนธรรมที่บ้านเวินบึก อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ส่วนที่จังหวัดศรีสะเกษมีกลุ่มชาติพันธ์กูยหรือส่วย ที่มีประวัติศาสตร์ตำนานเล่าถึงความสัมพันธ์กับกลุ่มลาวใน 4 แขวงลาวใต้ ส่วนจังหวัดยโสธรและอำนาจเจริญเป็นกลุ่มชาติพันธ์ลาวที่มีความใกล้ชิดทั้งในด้านความเชื่อวัฒนธรรมประเพณีกับกลุ่มลาวในเขต สปป.ลาว เนื่องจากในอดีตพื้นที่สองฝั่งลำน้ำโขงเคยเป็นอาณาบริเวณเดียวกันก่อนถูกแบ่งแยกออกเป็นสองประเทศ ส่วนกรณีจังหวัดศรีสะเกษก็เช่นเดียวกันความใกล้ชิดด้านวัฒนธรรมความเชื่อของชาติพันธุ์เขมรในจังหวัดเขตอำเภอขุขันธ์ อำเภอภูสิงห์ อำเภอกันทรลักษ์มีความสัมพันธ์กับกลุ่มชาติพันธุ์เขมร คนเขมรในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงคือจังหวัดพระวิหารและจังหวัดอุดรมีชัยของประเทศกัมพูชา

โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ดังการศึกษาพบว่า การคมนาคมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 สามารถเดินทางได้หลากหลายเส้นทาง ทั้งเครื่องบินโดยสาร รถยนต์ รถไฟ ดังนี้

1) ทางรถไฟ มีขบวนรถด่วน รถเร็ว และรถไฟปรับอากาศด่วนพิเศษทุกวัน จากกรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ สุดปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ โดยจังหวัดอุบลราชธานีมีสถานีย่อย 2 แห่ง คือสถานีบุ่งหวาย และ สถานีห้วยขะยุง เวลาเดินรถไฟ ประกอบด้วยจังหวัดอุบลราชธานี เริ่มต้นที่เวลา 07.00 น. - 19.30 น.

2) ทางรถยนต์สามารถใช้เส้นทางติดต่อภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงตลอดจน กรุงเทพมหานคร ระยอง เชียงใหม่ เชียงราย ประจวบคีรีขันธ์ ได้อย่างสะดวกสบายโดยรถทัวร์ปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชนหลายบริษัท นอกจากนี้ ยังมีรถประจำทางระหว่างจังหวัดที่เดินรถระหว่างอุบลราชธานีไปถึง ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ นครราชสีมา ชลบุรี ระยอง เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น หนองคาย มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ มุกดาหาร นครพนม ชัยภูมิ สกลนคร ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) และภูเก็ต กรมการขนส่งทางบกได้ออก ประกาศถึงการเปิดเดินรถสายอุบลราชธานี - เกาะสมุย เพื่อเชื่อมเมืองท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคในอนาคต และอีกในอนาคตข้างหน้า กรมการขนส่งทางบกอาจจะได้ออกประกาศถึงการเปิดเดินรถสายสายเหนืออีก 1 เส้นทาง รถสายอุบลราชธานี - เชียงราย - แม่สาย ขึ้นกับบริษัทนครชัยแอร์ เพื่อเชื่อมเมืองท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคในอนาคต และนอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกกำลังจะเปิดเดินรถสายระหว่างประเทศ คือ สายอุบลราชธานี-จำปาสัก อุบลราชธานี-คอนพะเพง และ อุบลราชธานี-เสียมราฐ อีกด้วย การเดินทางจากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางได้โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ไปจนถึงอำเภอสีคิ้ว แยกเข้าทางหลวง หมายเลข 24 (โชคชัย - เดชอุดม) ผ่านอำเภอโชคชัย อำเภอนางรอง อำเภอสังขะ อำเภอเดชอุดม ไปจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี

ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ จังหวัดอุบลราชธานีมีท่าอากาศยานนานาชาติ จำนวน 1 แห่ง ซึ่งมีสายการบินที่ให้บริการ 4 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินนกแอร์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทย-สมายล์ และสายการบินไทยไลออนแอร์ รวม 19 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ จังหวัดอุบลราชธานี มีท่าเรือจำนวน 1 แห่ง บริเวณริมแม่น้ำโขง ตำบลบ้านด่าน อำเภอโขงเจียม ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพในการต้อนรับนักท่องเที่ยว ที่จะส่งเสริมในด้านเศรษฐกิจให้กับจังหวัดและการกระจายรายได้สู่ชุมชน

ด้านจังหวัดยโสธรการคมนาคมขนส่งการเดินทางมายังจังหวัดยโสธร มีถนนสายสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23, 202 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2083, 2169, 2043 โดยเส้นทางการเดินทางมี 2 เส้นทาง คือ สายเก่า: กรุงเทพฯ-สระบุรี-นครราชสีมา-บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร และสายใหม่: กรุงเทพฯ-สระบุรี-นครราชสีมา- ประทาย-พยัคฆ์ภูมิ-เกษตรวิสัย-สุวรรณภูมิ-ยโสธรโดยสามารถเดินทางได้ ในทางรถยนต์ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรีจึงเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)ผ่านจังหวัดนครราชสีมาไปทางอำเภอพิมายผ่านอำเภอหนองสองห้องและอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น แล้วจึงแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 23ผ่านอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี อำเภอเสลภูมิแล้วจึงถึงจังหวัดยโสธร รวมระยะทาง 531 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 7-8 ชั่วโมง ทางรถไฟและเครื่องบิน จะต้องลงที่จังหวัดอุบลราชธานี แล้วต่อรถยนต์มาที่จังหวัดยโสธรอีกประมาณ 99 กิโลเมตรและในอนาคตระยะต่อไป จังหวัดยโสธรจะมีทางรถไฟผ่านพื้นที่อำเภอเลิงนกทาและการพัฒนาและผลักดันให้สนามบินเลิงนกทาเป็นสนามบินพาณิชย์

จังหวัดอำนาจเจริญเป็นจังหวัดที่มีถนนสาย 212 เชื่อมทั้งจังหวัดอุบลราชธานีไปสู่จังหวัดมุกดาหาร มีถนนสายสำคัญเชื่อมต่อกับจังหวัดยโสธร สามารถเดินทางมาถึงจังหวัดศรีสะเกษได้อย่างสะดวก

จังหวัดศรีสะเกษ มีเส้นทางคมนาคมที่ติดต่อได้กับจังหวัดใกล้เคียงรวมทั้งอำเภอต่างๆ ภายในท้องที่จังหวัดศรีสะเกษ โดยทางรถยนต์และรถไฟ ซึ่งสามารถให้บริการรับส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออก การคมนาคมโดยรถไฟของจังหวัด ขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านสถานีจังหวัดศรีสะเกษ เที่ยวขึ้น-เที่ยวล่อง มีวันละ 22 ขบวน ระยะทางจากกรุงเทพฯถึงสถานีจังหวัดศรีสะเกษ 515 กิโลเมตร ขบวนรถไฟวิ่งผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งแต่จังหวัดนครราชสีมาบุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษและสิ้นสุดปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

ส่วนการคมนาคมโดยรถยนต์ ปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้เพิ่มบทบาทมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ก้าวหน้าทัดเทียมกับอารยะประเทศ ดังนั้นจังหวัดได้จัดระเบียบการขนส่งทางบกในเขตจังหวัดโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และนโยบายของจังหวัดเพื่อสนองความต้องการของประชาชน โดยการจัดเส้นทางเดินรถยนต์ ถึง 4 หมวด ด้วยกันคือ

เส้นทางหมวดที่ 1 เป็นเส้นทางขนส่งภายในเทศบาล มีจานวน 2 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 2 เป็นเส้นทางที่เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ มีจานวน 10 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 3 เป็นเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัดมีจานวน 16 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 4 เป็นเส้นทางย่อย ซึ่งจากจังหวัดหรืออำเภอเข้าสู่ชุมชนย่อย เช่น ตำบลหรือหมู่บ้าน มีจำนวน 27 เส้นทาง 40

การคมนาคมโดยทางอากาศ จังหวัดศรีสะเกษ อยู่ห่างจากจังหวัดอุบลราชธานี เพียง 60 กิโลเมตร ซึ่งมีเครื่องบินที่สามารถเดินทางไปได้ ทั่วประเทศ อีกทั้งสนามบินอุบลราชธานี เป็นสนามบินนานาชาติที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่เดินทางมาจากต่างประเทศ โดยมิต้องแวะพักที่กรุงเทพฯ

4.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และบน 2

4.2.1 โครงข่ายโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

4.2.1.1 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดยโสธร

เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานจังหวัดยโสธร จะพบว่า ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดยโสธร มีเพียงเส้นทางคมนาคมทางบกเท่านั้น สำหรับท่าอากาศยาน และระบบขนส่งทางรถไฟ นักท่องเที่ยวต้องอาศัยการขนส่งทางถนนจากจังหวัดอุบลราชธานี และต่อรถโดยสารประจำทางไปจังหวัดยโสธร ระยะทางประมาณ 99 กิโลเมตร และในอนาคตระยะต่อไป จังหวัดยโสธรจะมีทางรถไฟผ่านพื้นที่อำเภอเลิงนกทาและการพัฒนาและผลักดันให้สนามบินเลิงนกทาเป็นสนามบินพาณิชย์

การคมนาคมขนส่งการเดินทางมายังจังหวัดยโสธร มีถนนสายสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23, 202 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2083, 2169, 2043 โดยเส้นทางการเดินทางมี 2 เส้นทาง คือ สายเก่า: กรุงเทพฯ-สระบุรี-นครราชสีมา-บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-ยโสธร และสายใหม่: กรุงเทพฯ-สระบุรี-นครราชสีมา- ประทาย-พยัคฆ์ภูมิ-เกษตรวิสัย-สุวรรณภูมิ-ยโสธร โดยสามารถเดินทางได้ดังนี้

1) รถยนต์: ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรีจึงเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมาไปทางอำเภอพิมายผ่านอำเภอหนองสองห้องและอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น แล้วจึงแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 23ผ่านอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี อำเภอเสลภูมิแล้วจึงถึงจังหวัดยโสธร รวมระยะทาง 531 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 7-8 ชั่วโมง

2) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดยโสธร มี 1 แห่ง มีรถโดยสารประจำทางเข้าใช้สถานี จำนวน 22 เส้นทาง เฉลี่ยวันละ 200 เที่ยวมีผู้โดยสาร เฉลี่ยวันละประมาณ 700-1,000 คน (ข้อมูล ณ 1 กันยายน 2561) มีเส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

(1) เส้นทางภายในเขตเมืองและเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 1 เส้นทาง คือ บ้านตาดทอง-บ้านบาก

(2) เส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังส่วนภูมิภาค จำนวน 3 เส้นทาง

(3) เส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาคจำนวน 15 เส้นทาง

(4) เส้นทางในเขตจังหวัด ซึ่งอาจจะประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียวหรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อยซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน จำนวน 7 เส้นทาง นอกจากนี้ มีวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมืองยโสธร จำนวน 10 วิน

โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดอุบลราชธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 105 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ
1 ชั่วโมง 27 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 23 จากอำเภอเมืองยโสธร ผ่านอำเภอคำเขื่อนแก้ว อำเภอเขื่องใน และมุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองอุบลราชธานี

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดศรีสะเกษ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 110 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ
1 ชั่วโมง 46 นาที โดยใช้เส้นทางถนนหมายเลข 23 จากอำเภอเมืองยโสธร เข้าสู่อำเภอคำเขื่อนแก้ว ประมาณ 24.8 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนหมายเลข 2083 ผ่านอำเภอราศีไศล ไปยังแยกส้มป่อย อำเภออุทุมพรพิสัย ประมาณ 60.9 กิโลเมตร เลียวซ้ายเข้าสู่ถนนหมายเลข 226 มุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอเมืองศรีสะเกษ ประมาณ 24.3 กิโลเมตร

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดอำนาจเจริญ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 58.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ

57 นาที โดยใช้เส้นทางถนนหมายเลข 202 จากอำเภอเมืองยโสธร ผ่านอำเภอป่าติ้ว อำเภอเขื่องใน จังหวัดอุบลราชธานี และมุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองอำนาจเจริญ

การขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร

ผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบิน จะต้องไปลงที่สนามบินจังหวัดอุบลาชธานี จากนั้นต่อรถเข้าจังหวัดยโสธรอีกประมาณ 99 กิโลเมตร

การขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสาร

ผู้ที่เดินทางโดยรถไฟ จะต้องไปลงที่สถานีรถไฟจังหวัดอุบลาชธานี จากนั้นต่อรถเข้าจังหวัดยโสธรอีกประมาณ 111 กิโลเมตร

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่ง

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดยโสธร มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 4 ประเภท

(1) รถสองแถว

(2) รถสามล้อเครื่องหรือสกายแล็ป

(3) แท็กซี่

(4) มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ

(1) รถแท็กซี่

(2) รถตู้

(3) รถสองแถว

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด

(1) รถทัวร์

(2) รถตู้

ระบบให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

ระบบให้บริการสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดยโสธร จังหวัดยโสธรมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดยโสธร 1 แห่ง มีรถโดยสารประจำทางเข้าใช้สถานี จำนวน 22 เส้นทาง เฉลี่ยวันละ 200 เที่ยว มีผู้โดยสาร เฉลี่ยวันละประมาณ 700-1,000 คน (ข้อมูล ณ 1 กรกฎาคม 2559) มีเส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

1) เส้นทางภายในเขตเมืองและเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 1 เส้นทาง คือ บ้านตาดทอง-บ้านบาก

2) เส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังส่วนภูมิภาค จำนวน 6 เส้นทาง

3) เส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค จำนวน 15 เส้นทาง

4) เส้นทางในเขตจังหวัด ซึ่งอาจจะประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อยซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้าน หรือเขตชุมชน จำนวน 7 เส้นทาง นอกจากนี้ มีวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมืองยโสธร จำนวน 10 วิน

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 4 ประเภท (1) รถสองแถว บรรจุผู้โดยสารได้12 คน (2) รถสามล้อเครื่องหรือสกายแล็ป บรรจุผู้โดยสารได้ 2-3 คน (3) แท็กซี่ บรรจุผู้โดยสารได้ 4-5 คน (4) มอเตอร์ไซค์รับจ้างบรรจุผู้โดยสารได้ 1-2 คน มีบริการทุกช่วงเวลา 06.00 – 17.00 มีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่าง ๆ ในตัวเมือง

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอจะมีรถแท็กซี่บริการแบบเหมา รถตู้ และรถสองแถว มีอยู่หลากหลายประเภท เช่น ยโสธร-บ้านคำครตา ยโสธร-ป่าติ้ว-เลิงนกทา ยโสธร-ค้อวัง ผู้โดยสารได้ 12 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการเป็นรถที่รับผู้โดยสารจากสถานีขนส่งเดินทางส่งต่างจังหวัดและจะส่งผู้โดยสารตามจุดในอำเภอต่างๆ

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด จะมีรถทัวร์จากหลายบริษัท เช่น นครชัยแอร์ บุษราคัมทัวร์ ประหยัดทัวร์ ไทยสงวนทัวร์ จิรัฐกาล-เขมราฐ ชนะภัยทัวร์ สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 30 - 32 คน ซึ่งรอบการเดินทางจะมีบริการ 2 รอบต่อวัน ตามแต่ช่วงเวลาของรถในสายนั้นๆ

โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดอุบลราชธานี สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 105 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ
1 ชั่วโมง 27 นาที โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 23 จากอำเภอเมืองยโสธร ผ่านอำเภอคำเขื่อนแก้ว อำเภอเขื่องใน และมุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองอุบลราชธานี

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดศรีสะเกษ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 110 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ
1 ชั่วโมง 46 นาที โดยใช้เส้นทางถนนหมายเลข 23 จากอำเภอเมืองยโสธร เข้าสู่อำเภอคำเขื่อนแก้ว ประมาณ 24.8 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนหมายเลข 2083 ผ่านอำเภอราศีไศล ไปยังแยกส้มป่อย อำเภออุทุมพรพิสัย ประมาณ 60.9 กิโลเมตร เลียวซ้ายเข้าสู่ถนนหมายเลข 226 มุ่งหน้าเข้าสู่อำเภอเมืองศรีสะเกษ ประมาณ 24.3 กิโลเมตร

เส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดอำนาจเจริญ สามารถเดินทางผ่าน 1 เส้นทางหลัก มีระยะทางโดยประมาณ 58.1 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ

57 นาที โดยใช้เส้นทางถนนหมายเลข 202 จากอำเภอเมืองยโสธร ผ่านอำเภอป่าติ้ว อำเภอเขื่องใน จังหวัดอุบลราชธานี และมุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองอำนาจเจริญ

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าจังหวัดยโสธร พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดยโสธรจะมีประเภทรถ 11 ประเภท ได้แก่

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน

(3) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล

(4) รถกระบะบรรทุก

(5) รถตู้บรรทุก

(6) รถบรรทุกของเหลว

(7) บรรทุกวัตถุอันตราย

(8) บรรทุกเฉพาะกิจ

(9) รถพ่วง

(10) รถกึ่งพ่วง

(11) รถลากจูง

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสินค้า

ระบบให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางถนนจังหวัดยโสธร จังหวัดยโสธรมีเส้นทางคมนาคมเข้าถึงทุกหมู่บ้านโดยเส้นทางถนนเป็นทางหลวงแผ่นดิน 10 สาย ระยะทางรวม 204.072 กิโลเมตร เป็นทางหลวงท้องถิ่น 245 สาย ระยะทาง 898 กิโลเมตร ผิวจราจรส่วนใหญ่เป็นทางลูกรัง และเป็นทางหลวงชนบท 32 สาย รวมระยะทาง 610.023 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 582.075 กิโลเมตร และคอนกรีต 27.948 กิโลเมตร มีเส้นทางสายหลักที่ใช้เป็นทางเลี่ยง ทางลัด ทางเชื่อมไปสู่แหล่งขนส่งสินค้าทั้งในจังหวัด และจังหวัดใกล้เคียง ทั้งหมด 9 สายทาง ได้แก่

1) ยส.2002 แยกทางหลวงหมายเลข 23 – บ้านนิคม อ.คำเขื่อนแก้ว,ป่าติ้ว เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ

2) ยส.3003 แยกทางหลวงหมายเลข 202 – บ้านสวาท อ.ป่าติ้ว,ไทยเจริญ,เลิงนกทา เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอำนาจเจริญ มุกดาหาร

3) ยส.2005 แยกทางหลวงหมายเลข 23 – บ้านเชียงเพ็ง อ.คำเขื่อนแก้ว,ป่าติ้ว เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ

4) ยส.3009 แยกทางหลวงหมายเลข 212 – บ้านคำเตย อ.ไทยเจริญ,เลิงนกทา เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหาร

5) ยส.4010 แยกทางหลวงหมายเลข 2083 – บ้านหัวดอน อ.มหาชนะชัย เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังอำเภอยางชุมน้อย จังหวัดศรีสะเกษ

6) ยส.2015 แยกทางหลวงหมายเลข 23 – บ้านปอแดง อ.คำเขื่อนแก้ว,มหาชนะชัย เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ร้อยเอ็ด

7) ยส.3017 แยกทางหลวงหมายเลข 202 – บ้านกุดชุม อ.ป่าติ้ว,กุดชุม เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหาร

8) ยส.3018 แยกทางหลวงหมายเลข 292 – บ้านโสกน้ำขาว อ.เมือง,ทรายมูล,กุดชุม เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหาร

9) ยส.2022 แยกทางหลวงหมายเลข 23 – บ้านทรายมูล อ.เมือง,ทรายมูล เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหาร

4.2.1.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดศรีสะเกษ

การบริการขนส่งและอำนวยความสะดวกในการเข้าเมือง จังหวัดศรีสะเกษ มีเส้นทางคมนาคมที่ติดต่อได้กับจังหวัดใกล้เคียงรวมทั้งอำเภอต่าง ๆ ภายในท้องที่จังหวัดศรีสะเกษ โดยทางรถยนต์และรถไฟ ซึ่งสามารถให้บริการรับส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกแบ่งออกเป็น

การคมนาคมโดยรถไฟ

ขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านสถานีจังหวัดศรีสะเกษ เที่ยวขึ้น-เที่ยวล่อง มีวันละ 22 ขบวน ระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงสถานีจังหวัดศรีสะเกษ 515 กิโลเมตร ขบวนรถไฟวิ่งผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่จังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษและสิ้นสุดปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

การคมนาคมโดยรถยนต์

ปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้เพิ่มบทบาทมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ก้าวหน้าทัดเทียมกับอารยะประเทศ ดังนั้นจังหวัดได้จัดระเบียบการขนส่งทางบกในเขตจังหวัดโดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และนโยบายของจังหวัด เพื่อสนองความต้องการของประชาชน โดยการจัดเส้นทางเดินรถยนต์ ถึง 4 หมวด ด้วยกันคือ

เส้นทางหมวดที่ 1 เป็นเส้นทางขนส่งภายในเทศบาล มีจำนวน 2 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 2 เป็นเส้นทางที่เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ มีจำนวน 10 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 3 เป็นเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัดมีจำนวน 16 เส้นทาง

เส้นทางหมวดที่ 4 เป็นเส้นทางย่อย ซึ่งจากจังหวัดหรืออำเภอเข้าสู่ชุมชนย่อย เช่น ตำบลหรือหมู่บ้าน มีจำนวน 27 เส้นทาง

การคมนาคมโดยทางอากาศ

จังหวัดศรีสะเกษ อยู่ห่างจากจังหวัดอุบลราชธานี เพียง 60 กิโลเมตร ซึ่งมีเครื่องบินที่สามารถเดินทางไปได้ทั่วประเทศ อีกทั้งสนามบินอุบลราชธานี เป็นสนามบินนานาชาติที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่เดินทางมาจากต่างประเทศ โดยมิต้องแวะพักที่กรุงเทพฯ

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่ง

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอเมืองศรีสะเกษจะมีรถอยู่ 4 ประเภท

(1) รถสองแถว

(2) รถสามล้อเครื่องหรือสกายแล็ป

(3) แท็กซี่

(4) มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ

(1) รถแท็กซี่

(2) รถตู้

(3) รถบัส

รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด

(1) รถทัวร์

(2) รถตู้

ระบบให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

ระบบให้บริการสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ 1 แห่ง มีรถโดยสารประจำทางเข้าใช้สถานี มีเส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

ขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารภายในจังหวัดศรีสะเกษ มีบริการขนส่งของทั้งเอกสารและรัฐหลายเส้นทาง เช่น บขส.999 มีจุดจอดภายในจังหวัด 40 จุดจอด

จุดจอดต้นทาง - จุดจอดปลายทาง

1. จุดจอด บ้านพาน - จุดจอด อ.เบญจลักษณ์
2. จุดจอด บ้านพาน - จุดจอดกันทรลักษ์
3. จุดจอด บ้านพาน - จุดจอดบ้านนาโพธิ์

4. จุดจอด บ้านพาน - จุดจอดภูมิซรอล
5. จุดจอด อ.ขุขันธ์ - จุดจอด อ.เบญจลักษณ์
6. จุดจอด อ.ขุขันธ์ - จุดจอดกันทรลักษ์
7. จุดจอด อ.ขุขันธ์ - จุดจอดบ้านนาโพธิ์
8. จุดจอด อ.ขุขันธ์ - จุดจอดภูมิซรอล
9. จุดจอด อ.ขุขันธ์ - สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ศรีสะเกษ
10. จุดจอด อ.วังหิน - สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ศรีสะเกษ
11. จุดจอด อ.เบญจลักษณ์ - จุดจอด บ้านพาน
12. จุดจอด อ.เบญจลักษณ์ - จุดจอด อ.ขุขันธ์
13. จุดจอด อ.เบญจลักษณ์ - จุดจอดกันทรลักษ์
14. จุดจอด อ.เบญจลักษณ์ - จุดจอดขุนหาญ
15. จุดจอด อ.เบญจลักษณ์ - จุดจอดบ้านนาโพธิ์
16. จุดจอดกันทรลักษ์ - จุดจอด บ้านพาน
17. จุดจอดกันทรลักษ์ - จุดจอด อ.ขุขันธ์
18. จุดจอดกันทรลักษ์ - จุดจอด อ.เบญจลักษณ์
19. จุดจอดกันทรลักษ์ - จุดจอดขุนหาญ
20. จุดจอดกันทรลักษ์ - จุดจอดบ้านนาโพธิ์
21. จุดจอดกันทรลักษ์ - จุดจอดภูมิซรอล
22. จุดจอดขุนหาญ - จุดจอด อ.เบญจลักษณ์
23. จุดจอดขุนหาญ - จุดจอดกันทรลักษ์
24. จุดจอดขุนหาญ - จุดจอดบ้านนาโพธิ์
25. จุดจอดขุนหาญ - จุดจอดภูมิซรอล
26. จุดจอดบ้านนาโพธิ์ - จุดจอด บ้านพาน
27. จุดจอดบ้านนาโพธิ์ - จุดจอด อ.ขุขันธ์
28. จุดจอดบ้านนาโพธิ์ - จุดจอด อ.เบญจลักษณ์
29. จุดจอดบ้านนาโพธิ์ - จุดจอดกันทรลักษ์
30. จุดจอดบ้านนาโพธิ์ - จุดจอดขุนหาญ
31. จุดจอดบ้านอีเซ - สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ศรีสะเกษ
32. จุดจอดบ้านอีเซ - อ.บึงบูรพ์
33. จุดจอดภูมิซรอล - จุดจอด บ้านพาน

34. จุดจอดภูมิซรอล - จุดจอด อ.ขุขันธ์
35. จุดจอดภูมิซรอล - จุดจอดกันทรลักษ์
36. จุดจอดภูมิซรอล - จุดจอดขุนหาญ
37. สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ศรีสะเกษ - จุดจอด อ.ขุขันธ์
38. สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ศรีสะเกษ - จุดจอด อ.วังหิน
39. สถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ศรีสะเกษ - จุดจอดบ้านอีเซ
40. อ.บึงบูรพ์ - จุดจอดบ้านอีเซ

ขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารระหว่างจังหวัด มีบริการขนส่งของทั้งเอกขนและรัฐหลายเส้นทาง เช่น บขส.999 นครชัยแอร์ ชนะภัยทัวร์ สมบัติทัวร์ สวัสดีสุรินทร์ แอร์อุบล

4.2.1.3 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดอำนาจเจริญ

การคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดที่สำคัญของจังหวัดอำนาจเจริญคือการคมนาคมทางถนน ประกอบด้วยถนนสายหลักในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงอำนาจเจริญ แขวงทางหลวงชนบทอำนาจเจริญ และองค์การบริหารส่วนจังหวัดอำนาจเจริญ ดังนี้

1. สายทาง 202 ระยะทาง 91.078 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.เมือง จ.อำนาจเจริญ, อ.ปุทมราชวงศา จ.อำนาจเจริญ, อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

2. สาย 212 ระยะทาง 51.000 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.เสนางคนิคม จ.อำนาจเจริญ, อ.เมือง จ.อำนาจเจริญ, อ.ลืออำนาจ จ.อำนาจเจริญ และอ.ม่วงสามสิบ จ.อุบลราชธานี

3. สาย 2034 ระยะทาง 14.589 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

4. สาย 2050 ระยะทาง 55.121 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.ตระการพืชผล จ.อุบลราชธานี และอ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

5. สาย 2112 ระยะทาง 76.174 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

6. สาย 2134 ระยะทาง 79.725 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.ลืออำนาจ จ.อำนาจเจริญ, อ.พนา จ.อำนาจเจริญ, อ.ตระการพืชผล จ.อุบลราชธานี และอ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี

7. สาย 2135 ระยะทาง 37.491 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.ศรีเมืองใหม่ จ.อุบลราชธานี

8. สาย 2197 ระยะทาง 1.082 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.กุดข้าวปุ้น จ.อุบลราชธานี

9. สาย 2210 ระยะทาง 37.425 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.ม่วงสามสิบ จ.อุบลราชธานี, อ.หัวตะพาน จ.อำนาจเจริญ และอ.เมือง จ.อำนาจเจริญ

10. สาย 2232 ระยะทาง 41.345 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.ตระการพืชผล จ.อุบลราชธานี, อ.กุดข้าวปุ้น จ.อุบลราชธานี และอ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

11. สาย 2242 ระยะทาง 17.034 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี

12. สาย 2252 ระยะทาง 14.518 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.ปทุมราชวงศา จ.อำนาจเจริญ, อ.กุดข้าวปุ้น จ.อุบลราชธานี

13. สาย 2337 ระยะทาง 26.796 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.โพธิ์ไทร จ.อุบลราชธานี

14. สาย 2377 ระยะทาง 1.280 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.เสนางคนิคม จ.อำนาจเจริญ

15. สาย 2454 ระยะทาง 1.433 กม. เชื่อมต่อเขตพื้นที่ อ.พนา จ.อำนาจเจริญ

โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดอำนาจเจริญ

โครงข่ายการขนส่งจังหวัดอำนาจเจริญ (จากสถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมประจำปี 2563)

1. รถโดยสาร แย่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้
    - รถโดยสารประจำทาง จำนวน 213 คัน
    - รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 65 คัน
    - รถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน 30 คัน
2. รถบรรทุก แย่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้
    - รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน 396 คัน
    - รถบรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 3,065 คัน

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่ง

พาหนะที่ใช้สำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดอำนาจเจริญ มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอรถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด ดังนี้

1. รถยนต์รับจ้างสามล้อ
2. รถจักรยานยนต์สาธารณะ
3. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน
4. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน
5. รถโดยสารประจำทาง
6. รถโดยสารไม่ประจำประทาง
7. รถแท็กซี่
8. รถตู้

4.2.1.4 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชานี มีการคมนาคมติดต่อกับจังหวัดต่างๆ รวมถึงเชื่อมต่อกับต่างประเทศ มีความสะดวกสามารถเดินทางได้หลากหลายเส้นทาง ทั้งเครื่องบินโดยสาร รถยนต์ รถไฟ ดังนี้

1) ทางรถไฟ มีขบวนรถด่วน รถเร็ว และรถไฟปรับอากาศด่วนพิเศษทุกวัน จากกรุงเทพมหานครผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ สุดปลายทางที่อำเภอวารินชำ

ราบ โดยจังหวัดอุบลราชธานีมีสถานีย่อย 2 แห่ง คือสถานีบุ่งหวาย และ สถานีห้วยขะยุง เวลาเดินรถไฟประกอบด้วยจังหวัดอุบลราชธานี เริ่มต้นที่เวลา 07.00 น. - 19.30 น.

2) ทางรถยนต์สามารถใช้เส้นทางติดต่อภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงตลอดจนกรุงเทพมหานคร ระยอง เชียงใหม่ เชียงราย ประจวบคีรีขันธ์ ได้อย่างสะดวกสบายโดยรถทัวร์ปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชนหลายบริษัท นอกจากนี้ ยังมีรถประจำทางระหว่างจังหวัดที่เดินรถระหว่างอุบลราชธานีไปถึง ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ นครราชสีมา ชลบุรี ระยอง เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น หนองคาย มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ มุกดาหาร นครพนม ชัยภูมิ สกลนคร ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) และภูเก็ต กรมการขนส่งทางบกได้ออก ประกาศถึงการเปิดเดินรถสายอุบลราชธานี - เกาะสมุย เพื่อเชื่อมเมืองท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคในอนาคต และอีกในอนาคตข้างหน้า กรมการขนส่งทางบกอาจจะได้ออกประกาศถึงการเปิดเดินรถสายสายเหนืออีก 1 เส้นทาง รถสายอุบลราชธานี - เชียงราย - แม่สาย ขึ้นกับบริษัทนครชัยแอร์ เพื่อเชื่อมเมืองท่องเที่ยวสำคัญของภูมิภาคในอนาคต และนอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกกำลังจะเปิดเดินรถสายระหว่างประเทศ คือ สายอุบลราชธานี-จำปาสัก อุบลราชธานี-คอนพะเพง และอุบลราชธานี-เสียมราฐ อีกด้วย การเดินทางจากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางได้โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ไปจนถึงอำเภอสีคิ้ว แยกเข้าทางหลวง หมายเลข 24 (โชคชัย - เดชอุดม) ผ่านอำเภอโชคชัย อำเภอนางรอง อำเภอสังขะ อำเภอเดชอุดม ไปจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี

การคมนาคมขนส่งทางอากาศ จำนวนท่าอากาศยาน จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร

จังหวัดอุบลราชธานี มีท่าอากาศยานนานาชาติ จำนวน 1 แห่ง ซึ่งมีสายการบินที่ให้บริการ 4 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินนกแอร์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทย-สมายล์ และสายการบินไทยไลออนแอร์ รวม 19 เที่ยวบิน/สัปดาห์

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ จำนวนท่าเรือตามลำน้ำโขง สินค้า มูลค่า

จังหวัดอุบลราชธานี มีท่าเรือจำนวน 1 แห่ง บริเวณริมแม่น้ำโขง ตำบลบ้านด่าน อำเภอโขงเจียม ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพในการต้อนรับนักท่องเที่ยว ที่จะส่งเสริมในด้านเศรษฐกิจให้กับจังหวัดและการกระจายรายได้สู่ชุมชน

4.2.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

4.2.2.1 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดสกลนคร

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดสกลนครส่วนใหญ่ อาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เชื่อมโยงระหว่างอำเภอ จังหวัด และจังหวัดสู่จังหวัดใกล้เคียง โดยมีทางหลวงแผ่นดินทั้งหมดประมาณ 999 กิโลเมตร รับผิดชอบโดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีหน่วยงานแขวงทางหลวงสกลนครที่ 1 และ แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2

(สว่างแดนดิน) ที่รับผิดชอบดูแล รักษาสภาพทางหลวงให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานที่สะดวก และปลอดภัย ตลอดจนปรับปรุง ขยายช่องจราจรให้เพียงพอกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจจังหวัดสกลนคร

รถยนต์ จากกรุงเทพมหานคร ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรี จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา แล้วเลี้ยวแยกเข้าทางไปในเขตอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ไปจนถึงบ้านท่าพระ แล้วเลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 23 ผ่านจังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดกาฬสินธุ์ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 เพื่อเข้าสู่จังหวัดสกลนคร

สำหรับท่าอากาศยาน มีบริษัท นกแอร์ จำกัด มี 3 เที่ยวบิน (เช้า - บ่าย - ค่ำ) และบริษัท แอร์เอเชีย จำกัด มี 1 เที่ยวบิน (เช้า) มีบริการเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ จากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองไปยังจังหวัดสกลนคร เดินทางทุกวัน

สำหรับระบบขนส่งทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีบริการรถไฟออกจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปลงที่จังหวัดอุดรธานีทุกวัน แล้วเดินทางต่อไปโดยรถยนต์ประจำทางไปจังหวัดสกลนคร

การเดินรถที่เชื่อมต่ออำเภอเมืองสกลนคร ได้แก่ รถหมวด 2 และหมวด 3 จำนวน 21 เส้นทางเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนคร แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นรถบัส รถหมวด 3 และหมวด 4 จำนวน 11 เส้นทาง เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 1 ซึ่งเป็นรถโดยสารสองแถว และรถหมวด 1 จำนวน 2 เส้นทาง เดินรถอยู่ในเขตตัวเมืองสกลนคร

การเดินรถที่เชื่อมต่ออำเภออื่น ๆ ของจังหวัดสกลนคร ไม่ผ่านตัวเมืองสกลนคร ได้แก่ รถหมวด 2 จำนวน 2 เส้นทาง รถหมวด 3 จำนวน 1 เส้นทาง รถหมวด 4 จำนวน 5 เส้นทาง และรถขนาดเล็กจำนวน 12 เส้นทาง

โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

1) การคมนาคมทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดสกลนครมีท่าอากาศยานสกลนคร การเดินทางโดยเครื่องบินโดยมีสายการบินที่ให้บริการ 2 สายการบินคือ

-นกแอร์ สกลนคร ไป-กลับ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) วันละ 3 เที่ยวบิน

-แอร์เอเชีย สกลนคร ไป-กลับ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) วันละ 2 เที่ยวบิน

2) การขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสาร

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดสกลนครมีบริการรถไฟออกจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปลงที่จังหวัดอุดรธานีทุกวัน แล้วเดินทางต่อไปโดยรถยนต์ประจำทางไปจังหวัดสกลนคร

3) การขนส่งทางถนนสำหรับผู้โดยสารจังหวัดยโสธร

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดสกลนครส่วนใหญ่ อาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เชื่อมโยงระหว่างอำเภอ จังหวัด และจังหวัดสู่จังหวัดใกล้เคียง รับผิดชอบโดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีหน่วยงานแขวงทางหลวงสกลนครที่ 1 และ แขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (สว่างแดนดิน)

ตารางที่ 4.14 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ชื่อตอนควบคุม	ระยะทาง 2 ช่องจราจร (กม.)	ระยะทาง 4 ช่องจราจร (กม.)	รวม (กม.)	ปริมาณจราจร คัน/วัน	เชื่อมกับจังหวัด
1	22	บ้านยา–สูงเนิน–ท่าแร่ -โชคอำนวย	53.596	90.725	144.32	15,466	อุดรธานี ,นครพนม
2	213	สมเด็จ-สร้างค้อ-สกลนคร	61.500	21.000	82.500	8,135	กาฬสินธุ์
3	223	สกลนคร-นาแก	29.707	13.100	42.807	6,830	นครพนม ,มุกดาหาร
4	222	พังโคน-หนองแวง	33.975	8.025	42.000	5,363	บึงกาฬ
5	227	บ้านผาสุก-พังโคน	39.652	2.165	41.817	5,685	กาฬสินธุ์
6	241	ทางเลี่ยงเมืองสกลนคร	-	10.145	10.145	11,710	สกลนคร
7	2028	กุสุมาลย์-โพนจาน	13.500	0.500	14.000	2,193	นครพนม
8	2091	สว่างแดนดิน-หนองแวง	56.957	1.802	58.817	4,121	บึงกาฬ
9	2094	พรรณานิคม–ท่าก้อน	60.530	3.084	63.614	5,427	บึงกาฬ
10	2132	ท่าแร่-นาเพียง	20.212	-	20.212	1,945	นครพนม

ตารางที่ 4.14 โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร (ต่อ)

11	2177	นาน้อย-อากาศอำนวย	6.962	-	6.962	2,145	นครพนม
12	2185	บ้านเชือม-โคกสะอาด	7.563	-	7.563	-	นครพนม
13	2218	คำเพิ่ม-ห้วยยาง	52.469	-	52.469	2,053	กาฬสินธุ์
14	2270	ลำน้ำสงคราม-หนามแท่ง	1.787	-	1.787	-	อุดรธานี
15	2280	เจริญศิลป์-นาบัว	29.203	8.570	37.773	6,106	บึงกาฬ
16	2281	โคกคอน-ชัยยานนท์	12.200	-	12.200	837	อุดรธานี
17	2291	นาคู-สร้างค้อ	6.103	-	6.103	6,320	กาฬสินธุ์
18	2307	วานรนิวาส-บ้านเชือม	24.794	1.300	26.094	2,388	นครพนม
19	2308	บ้านขาม-บ้านเชือม	19.962	-	18.962	1,068	บึงกาฬ
20	2330	สร้างค้อ–ห้วยหวด	33.212	-	33.212	673	สกลนคร
21	2339	ศรีวิชา-กวนบุ่น	36.975	-	36.975	3,350	มุกดาหาร
22	2346	ดอนเชียงบาน-นาหว้า	16.412	0.800	17.212	3,450	นครพนม
23	2342	สว่างแดนดิน-ส่องดาว	19.213	-	19.213	3,297	กาฬสินธุ์
24	2347	ธาตุนาเวง-สกลนคร	-	5.604	5.604	2,312	สกลนคร
25	2358	โนนหอม-เต่างอย	11.532	-	11.632	2,057	สกลนคร
26	2358	สูงเนิน-สี่แยก	22.833	1.101	23.934	4,060	บึงกาฬ
27	2379	เจริญศิลป์-กุดนาขาม	4.366	-	4.366	994	ศูนย์ศิลปาชีพ

ที่มา : แขวงทางหลวงสกลนครที่ 1 และแขวงทางหลวงสกลนครที่ 2 (ข้อมูล ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2562)

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่ง

พาหนะสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดสกลนคร มีรถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ และรถประจำทางระหว่างจังหวัด

1)รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอจะมีรถอยู่ 4 ประเภท

(1) รถสองแถว

(2) รถสามล้อเครื่องหรือสกายแล็ป

(3) แท็กซี่

(4) มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

2)รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ

(1) รถแท็กซี่

(2) รถตู้

(3) รถสองแถว

3)รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัด

(1) รถทัวร์

(2) รถตู้

ระบบให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

ระบบให้บริการสำหรับผู้โดยสารทางถนนจังหวัดสกลนคร มีสถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลนครสกลนคร สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2 เทศบาลนครสกลนคร มีเส้นทางการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

1) รถโดยสารประจำทาง เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ มีรถโดยสารปรับอากาศชั้น 1 และชั้น 2 วิ่งให้บริการจาก สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) หรือ หมอชิต 2 มายังจังหวัดสกลนคร รถจะจอดที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนคร แห่งที่ 2 (บขส.ใหม่) ได้แก่

-สาย 26 (กรุงเทพฯ - นครพนม แต่รถผ่านจังหวัดสกลนคร ใช้เส้นทาง สระบุรี นครราชสีมา อ.เมืองพล อ.บ้านไผ่ มหาสารคาม อ.กันทรวิชัย กาฬสินธุ์ อ.สมเด็จ บ้านคำเพิ่ม (อ.ภูพาน) สกลนคร บ้านท่าแร่ อ.กุสุมาลย์)

-สาย 27 (กรุงเทพฯ - สกลนคร หรือ กรุงเทพฯ - สกลนคร - เรณูนคร)

-สาย 26 จนถึงสกลนคร แล้วแยกไป บ้านโพนยางคำ อ.โคกศรีสุพรรณ อ.นาแก อ.ธาตุพนม อ.เรณูนคร

-สาย 930 (กรุงเทพฯ - นครพนม แต่รถผ่านจังหวัดสกลนคร ใช้เส้นทาง สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี หนองหาน สว่างแดนดิน พังโคน พรรณานิคม บ้านดงมะไฟ สกลนคร บ้านท่าแร่ กุสุมาลย์)

โดยมีบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ให้บริการ และบริษัทเดินรถเอกชน ที่ได้รับสัมปทานการเดินรถจาก บขส. จำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด บริษัท เชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด (เชิดชัยทัวร์) และบริษัท เจเจบี ทรานสปอร์ต จำกัด (โลตัสพิบูลทัวร์)

2) รถโดยสารประจำทาง เส้นทางระหว่างจังหวัด

-สาย 230 สกลนคร - อุดรธานี (ผ่าน บ้านดงมะไฟ อ.พรรณานิคม อ.พังโคน อ.สว่างแดนดิน อ.หนองหาน อุดรธานี) ใช้รถมาตรฐาน ม.3 (รถพัดลม 12 เมตร) และ ม.2 (รถปรับอากาศชั้นเดียว 12 เมตร)

-สาย 231 อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม (ผ่าน อ.หนองหาน อ.สว่างแดนดิน อ.พังโคน อ.พรรณานิคม บ้านดงมะไฟ สกลนคร บ้านท่าแร่ อ.กุสุมาลย์ นครพนม) ใช้รถมาตรฐาน ม.2 และ ม.1ข (รถชั้นเดียว 12 เมตร)

-สาย 237 สกลนคร - กาฬสินธุ์ (รถตู้) และสาย 238 สกลนคร - กาฬสินธุ์ - มหาสารคาม (รถมินิบัส)

-สาย 235 อุบลราชธานี - สกลนคร - อุดรธานี ใช้รถปรับอากาศมาตรฐาน ม.2 , ม.1ข (รถชั้นเดียว 12 เมตร) ใช้เส้นทาง ม่วงสามสิบ ลืออำนาจ อำนาจเจริญ เลิงนกทา มุกดาหาร ธาตุพนม นาแก โคกศรีสุพรรณ สกลนคร พรรณานิคม พังโคน สว่างแดนดิน หนองหาน),(เฉพาะรถ ม.2 เข้านาแก เรณูนคร ธาตุพนม) , สาย 241 อุบลราชธานี-สกลนคร,มุกดาหาร-สกลนคร (รถตู้,มินิบัส)

-สาย 235 มุกดาหาร-อุดรธานี (รถตู้)

-สาย 287 สกลนคร - อ.บ้านแพง (จ.นครพนม) ใช้รถมาตรฐาน ม.3 (รถพัดลม)

-สาย 559 สกลนคร - อ.บ้านม่วง - อ.โซ่พิสัย ใช้รถมาตรฐาน ม.3 (รถพัดลม 12 เมตร) และ ม.2 (รถปรับอากาศชั้นเดียว 12 เมตร)

-สาย 586 ขอนแก่น - นครพนม ใช้เส้นทาง เชียงยืน กาฬสินธุ์ สมเด็จ บ้านคำเพิ่ม(อ.ภูพาน) สกลนคร บ้านท่าแร่ กุสุมาลย์ ใช้รถมาตรฐาน ม.1ข (รถชั้นเดียว 12 เมตร)

-สาย 661 นครพนม - เชียงราย ใช้เส้นทาง กุสุมาลย์ สกลนคร พรรณานิคม พังโคน สว่างแดนดิน หนองหาน อุดรธานี หนองบัวลำภู นากลาง วังสะพุง เลย ด่านซ้าย นครไทย วังทอง พิษณุโลก อุตรดิตถ์ เด่นชัย แพร่ พาน พะเยา ใช้รถมาตรฐาน ม.1ข และ ม.1พ (รถชั้นเดียว 12 เมตร)

-สาย 827 นครพนม - ระยอง ใช้รถมาตรฐาน ม.4พ (รถสองชั้น 12 เมตร) และสาย 837 นครพนม - นครศรีธรรมราช ใช้รถมาตรฐาน ม.4พ (รถสองชั้น 12 เมตร) / นครพนม - เกาะสมุย ใช้รถมาตรฐาน ม.1พ (รถชั้นเดียว 15 เมตร)

-สาย 876 เชียงใหม่ - นครพนม ใช้รถมาตรฐาน ม.4พ (รถสองชั้น 12 เมตร)

3) การเดินทางจากจังหวัดชัยภูมิ มายังจังหวัดสกลนคร

-ต่อรถที่ขอนแก่น โดยนั่งรถสาย ขอนแก่น-ชัยภูมิ แล้วมาต่อรถสาย 586 ขอนแก่น-นครพนม (รถผ่าน) ถึงสกลนคร

-ต่อรถที่อุดรธานี โดยนั่งรถตู้ หรือรถ ป.1 สาย 809 หนองคาย-ชัยภูมิ มาต่อรถที่อุดรธานี จากอุดรธานีมาสกลนคร มีรถหลายสาย 230 อุดรธานี-สกลนคร,สาย 231 อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม ,สาย 235 อุดรธานี-มุกดาหาร,อุดรธานี-อุบลราชธานี

4) การเดินทางจากจังหวัดร้อยเอ็ด มายังจังหวัดสกลนคร

-สาย 275 ร้อยเอ็ด-กาฬสินธุ์ มาต่อรถที่กาฬสินธุ์ แล้วต่อรถที่กาฬสินธุ์มาสกลนคร มีรถสาย 237 รถตู้ สกลนคร-กาฬสินธุ์,รถมินิบัส

-สาย 238 สกลนคร-มหาสารคาม,รถสาย 586 ขอนแก่น-นครพนม ,

-รถที่มาจากกรุงเทพฯ สาย 26,27

5) การคมนาคมภายในตัวจังหวัดสกลนคร

-รถสองแถว สีเหลือง วิ่งรอบเมือง ราคา 10 บาท ตลอดสาย (เส้นทาง บขส.ใหม่ ศูนย์ราชการ รร.สกลพัฒน์ ตลาด ต.การค้า บิ๊กซี รพ.ศูนย์สกลนคร วัดพระธาตุเชิงชุม สภ.เมืองสกลนคร รร.สกลราชฯ ประตูเมือง ถนนข้างตลาด ต.การค้า และวิ่งกลับเส้นทางเดิม ไป บขส.ใหม่)

-รถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดค่าโดยสารตามระยะทาง

-รถสามล้อเครื่อง (รถสกายแล็บ) คิดค่าโดยสารตามระยะทาง (เป็นรถเหมา)

-แท็กซี่ คิดค่าโดยสารตามระยะทางบนมิเตอร์

-รถสามล้อถีบ คิดค่าโดยสารตามระยะทาง

โครงข่ายการขนส่งสำหรับสินค้า

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดสกลนครส่วนใหญ่ อาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เชื่อมโยงระหว่างอำเภอ จังหวัด และจังหวัดสู่จังหวัดใกล้เคียง มีเส้นทางคมนาคมเข้าถึงทุกหมู่บ้านโดยเส้นทางถนนเป็นทางหลวงแผ่นดิน 27 สาย ระยะทางรวม 842.193 กิโลเมตร ผิวจราจรส่วนใหญ่เป็นทางลูกรัง และถนนลาดยาง มีเส้นทางสายหลักที่ใช้เป็นทางเลี่ยง ทางลัด ทางเชื่อมไปสู่แหล่งขนส่งสินค้าทั้งในจังหวัด และจังหวัด ได้แก่

-ทางหลวงหมายเลข 22 เป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดอุดรธานี – สกลนคร – นครพนม และไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (จ.นครพนม – แขวงคำม่วน) เส้นทางนี้มีระยะทาง 240.70 กม.

-ทางหลวงหมายเลข 223 ตอน สกลนคร – ธาตุพนม ทางหลวงหมายเลข 223 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่าง จ.สกลนคร – อ.นาแก – อ.ธาตุพนม จ.นครพนม เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 212 ไปสู่จังหวัดมุกดาหาร และสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อีกทั้งเป็นเส้นทางที่ประชาชนใช้เดินทางไปนมัสการพระธาตุพนม ประมาณ 29.310 กิโลเมตร

-หลวงหมายเลข 213 ตอน สมเด็จ – สกลนคร เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่ง โดยเชื่อมต่อตัวเมืองมหาสารคาม ตัวเมืองกาฬสินธุ์ และตัวเมืองสกลนคร เข้าด้วยกัน ระยะทาง 82.500 กิโลเมตร

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า

พาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าจังหวัดสกลนคร พบว่า จากปริมาณรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในจังหวัดสกลนคร จะมีประเภทรถ 11 ประเภท ได้แก่

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน

(3) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล

(4) รถกระบะบรรทุก

(5) รถตู้บรรทุก

(6) รถบรรทุกของเหลว

(7) บรรทุกวัตถุอันตราย

(8) บรรทุกเฉพาะกิจ

(9) รถพ่วง

(10) รถกึ่งพ่วง

(11) รถลากจูง

4.2.2.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดนครพนม

การคมนาคมขนส่งทางบก จังหวัดนครพนม มีเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดินเส้นทางหลัก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายหนองคาย–อุบลราชธานี หรือ ถนนชยางกูร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร–บ้านต้อง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 หรือ ถนนนิตโย สายอุดรธานี - นครพนม

จังหวัดนครพนม แม้จะเป็นจังหวัดชายแดนที่ห่างไกล มีปัญหาทางเศรษฐกิจในหลายๆ ด้านที่จะต้องเร่งรัดแก้ไขปัญหา แต่เนื่องจากเมื่อพิจารณาถึงศักยภาพและสภาวะแวดล้อมที่ปรากฏในปัจจุบัน ความร่วมมือตามบันทึก

ความร่วมมือผู้บริหารระดับสูง 3 ประเทศ 9 จังหวัด (ไทย ลาว เวียดนาม) ที่ใช้เส้นทางหมายเลข 8 และ 12 และกรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจกับเมืองฉงจั่ว สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นโอกาสอันดีของจังหวัดนครพนม ในการเป็นเมืองรองรับการพัฒนาตามกรอบความร่วมมือดังกล่าว และเป็นเมืองเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและของประเทศไทยในการต้อนรับและเดินออกสู่อาเซียนและจีนตอนใต้ – ตะวันออก ทางบกที่สั้นและสะดวกที่สุดดังนี้ จังหวัดนครพนม ถือเป็น Gate-way สำคัญที่สามารถเชื่อมโยงทางการค้ากับ ลาว เวียดนาม จีนและกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกอื่นๆ ได้โดยสะดวก โดยการเชื่อมโยงทางถนนผ่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) มีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญดังนี้

- ผ่านถนนหมายเลข 8 ถึงเมืองวินห์ 330 กม. /นครพนม ถึง อาติงห์ 350 กม. / จากวินห์ ถึง ฮานอย 290 กม./ จากฮานอย ถึง ด่านผิงเสียง (จีน) 188 กม. / จากผิงเสียง ถึง หนานหนิง 198 กม. รวมระยะทาง นครพนมถึงด่านชายแดนจีน (ผิงเสียง) 808 กม. จากนครพนม ถึงหนานหนิง 1,006 กม.

- ผ่านถนนหมายเลข 12 ถึง จังหวัดฮาติงห์ 353 กิโลเมตร/ จากจังหวัดฮาติงห์ ถึง กรุงฮานอย 340 กิโลเมตร /จากฮานอย ถึง ด่านชายแดนผิงเสียง (จีน) 188 กิโลเมตร /และเดินทางจากด่านชายแดนผิงเสียง ถึง นครหนานหนิง 198 กิโลเมตร สรุประยะทางจากนครพนม -ด่านชายแดนผิงเสียง(จีน) จำนวน 831 กิโลเมตร และจากนครพนม ถึง นครหนานหนิง จำนวน 1,029 กิโลเมตรซึ่งเป็น เส้น ทางที่สะดวกแ ละสั้นที่ สุด และปัจ จุบันสาธารณรัฐประชาชน จีน โดยเฉพาะจีน ตอนใต้ได้ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงเข้าสู่อาเซียน

การเชื่อมโยงของนครพนมดังกล่าวนอกจากอาศัยการขนส่งทางถนนแล้ว ยังสามารถขนถ่ายสินค้าไปประเทศที่ 3 ได้แก่ จีนตอนใต้ จีนตะวัน ออก ใต้หวันญี่ปุ่น เกาหลี ณ ท่าเรือของเวียดนามได้เป็นอย่างดีด้วย

สถานีขนส่ง จำนวนผู้โดยสาร รายละเอียดดังแสดงในตาราง

ตารางที่ 4.15 แสดงข้อมูลรถโดยสารประจำทางในจังหวัดนครพนม

ลำดับที่	หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ลักษณะมาตรฐาน	เงื่อนไขการเดินรถ/วัน		
					ไป	กลับ	รวม
1	2	26	กรุงเทพฯ-นครพนม	ม.4 (ก)	2	2	4
			กรุงเทพฯ-นครพนม	ม.1(ข)	4	4	8
			กรุงเทพฯ-นครพนม	ม.1(ข)	3	3	6
			กรุงเทพฯ-นครพนม	ป.1	1	1	2
			กรุงเทพฯ-นครพนม	ม.4(ค)	4	4	8
			ช่วง กรุงเทพฯ-ศรีสงคราม	ม.4(ค)	1	1	2
2	2	27	กรุงเทพฯ-สกลนคร-เรณูนคร	ม.4(ก)	1	1	2
			กรุงเทพฯ-สกลนคร-เรณูนคร	ม.1(ข)	6	6	12
			ช่วง กรุงเทพฯ-ธาตุพนม	ม.1(ข)	1	1	2

ตาราง 4.15 แสดงข้อมูลรถโดยสารประจำทางในจังหวัดนครพนม (ต่อ)

			กรุงเทพฯ-สกลนคร-เรณูนคร	ม.4(ค)	2	2	4
			ช่วง กรุงเทพฯ-ธาตุพนม	ม.4(ค)	1	1	2
			ช่วง กรุงเทพฯ-บ้านนาถ่อน	ม.4(ค)	1	1	2
			ช่วง กรุงเทพฯ-ธาตุพนม	ม.4(ก)	1	1	2
3	2	33	กรุงเทพฯ-กระนวน-บ้านแพง	ม.1(ข)	5	5	10
				ม.4(ค)	5	5	10
4	2	34	กรุงเทพฯ-สหัสขัน-บ้านแพง	ม.4(ก)	1	1	2
				ม.1(ข)พ.	3	3	6
				ม.2(ปอ.2)	2	2	4
5	2	86	กรุงเทพฯ-กุดชุม-ธาตุพนม	ม.1(ข)	5	5	10
				ม.2(ปอ.2)	1	1	2
6	2	930	กรุงเทพฯ-อุดรธานี-นครพนม	ม.4(ข)พ.	3	3	6
				ม.4(ค)ม.2	3	3	6
7	3	224	อุดรธานี-นครพนม	ม.2	3	3	6
			ช่วง อุดรธานี-บ้านแพง	ม.2และหรือ2(จ)	7	7	14
8	3	225	อุดรธานี-บึงกาฬ				
			ช่วง อุดรธานี-บ้านแพง	ม.2(ปอ.2)	4	4	8
			ช่วง เซกา-บ้านแพง	ม.3(ส)	1	1	2
9	3	230	อุดรธานี-สกลนคร				
			ช่วง อุดรธานี-ศรีสงคราม	ม.3(ธ)	1	1	2
10	3	231	อุดรธานี-นครพนม	ม.1(ข)	5	5	10
				ม.2(ปอ.2)	13	13	26
11	3	241	สกลนคร-ธาตุพนม	ม.3(ธ)	1	1	2
			ตัดช่วง ธาตุพนม-นาแก	ม.3(ส)	1	1	2
12	3	256	อุบลราชธานี-นครพนม	ม.1(ข)	1	1	2
				ม.2,2(จ)	10	10	20
13	3	280	อุดรธานี-บ้านแพง	ม.2	2	2	4
				ม.3(ธ)	1	1	2
14	3	287	สกลนคร-บ้านแพง	ม.3(ธ)	3	3	6
			ช่วง สกลนคร-นาหว้า	ม.3(ธ,ส)	26	26	52
15	3	288	หนองคาย-บ้านแพง	ม.3(ธ)	1	1	2
			ช่วง หนองคาย-บึงโขงหลง-บ้านแพง	ม.3(ธ)	1	1	2
16	3	518	เสลภูมิ-นาแก	ม.3(ธ,ส)	1	1	2

ตาราง 4.15 แสดงข้อมูลรถโดยสารประจำทางในจังหวัดนครพนม (ต่อ)

			ช่วง นาแก-บ้านฝั่งแดง	ม.3(ส)	1	1	2
17	3	535	สกลนคร-เรณูนคร-ธาตุพนม	ม.3(ธ)	1	1	2
			ช่วง สกลนคร-เรณูนคร	ม.3(ธ)	2	2	4
			ช่วง สกลนคร-นาแก	ม.3(ส)	29	29	58
18	3	549	พังโคน-ศรีสงคราม	ม.3(ธ,ส)	1	1	2
19	3	555	นครพนม-มุกดาหาร	ม.2,ม.2(จ)	37	37	74
20	3	556	มุกดาหาร-นาแก	ม.3(ธ.ส)	1	1	2
21	3	560	นครพนม-กุสุมาลย์	ม.3(ธ.ส)	1	1	2
			ช่วง ท่าอุเทน-กุสุมาลย์	ม.3(ธ.ส)	5	5	10
			ตัดช่วง นครพนม-บ้านโพนจาน	ม.3(ส)	3	3	6
22	3	570	นครราชสีมา-บ้านแพง	ม.1(ข)	1	1	2
			ช่วง นครราชสีมา-เซกา-บ้านแพง		1	1	2
23	3	582	สกลนคร-ปลาปาก	ม.3(ธ,ส)	2	2	4
24	3	583	สกลนร-บ้านท่าแร่-บ้านแพง	ม.3(ส)	2	2	4
25	3	586	ขอนแก่น-นครพนม	ม.1(ข)	5	5	10
26	3	661	เชียงราย-นครพนม	ม.1(ข)	7	7	14
27	3	801	บ้านแพง-นาทม-เซกา	ม.3(ส)	1	1	2
			ช่วง บ้านแพง-บ้านนาดี	ม.3(ส)	2	2	4
			ช่วง บ้านแพง-บ้านนาพระชัย	ม.3(ส)	2	2	4
			ช่วง บ้านแพง-นาทม	ม.3(ส)	2	2	4
			ช่วง นาทม-เซกา	ม.3(ส)	2	2	4
28	3	827	นครพนม-ระยอง	ม.4(ก),ม.4(ข)	2	2	4
			ช่วง นครพนม-บ้านบ่อวิน-ระยอง	ม.4(ก),ม.4(ข)	1	1	2
			ช่วง บ้านแพง-สว่างแดนดิน-ระยอง	ม.4(ก),ม.4(ข)	3	3	6
29	3	837	นครพนม-นครศรีธรรมราช	ม.1(ก) ม.4(ก,ข)	1	1	2
30	3	876	เชียงใหม่-นครพนม	ม.4(ข)	2	2	4
31	4	1431	นครพนม-ศรีสงคราม-นาหว้า	ม.3	8	13	21
32	4	1433	นครพนม-บ้านแพง(ก)	ม.3(ก)	7	7	14
33	4	4235	นครพนม-นาแก-ม.รามฯ	ม.3(ส)	4	4	8
			นครพนม-นาแก	ม.3(ส)	20	20	40
			นครพนม-ม.รามฯ	ม.3(ส)	4	4	8
			ช่วง นครพนม-หนองญาติ	ม.3(ส)	4	4	8
			ช่วง นครพนม-นามะเขือ	ม.3(ส)	2	2	4

ตาราง 4.15 แสดงข้อมูลรถโดยสารประจำทางในจังหวัดนครพนม(ต่อ)

			ช่วง นครพนม-คำเตย	ม.3(ส)	4	4	8
			ช่วง นครพนม-วังโพธิ์	ม.3(ส)	4	4	8
			ช่วง นครพนม-โพนแพง	ม.3(ส)	4	4	8
			ช่วง นครพนม-นาดอกไม้	ม.3	2	2	4
			ช่วง นครพนม-พระซอง	ม.3	4	4	8
			ช่วง นครพนม-วังยาง	ม.3	4	4	8
34	4	4236	นครพนม-ปลาปาก	ม.3	24	43	67
35	4	4237	ธาตุพนม-ปลาปาก	ม.3	2	3	5
36	4	4283	นาหว้า-ศีสงคราม-โพนสวรรค์	ม.3	19	23	42
37	4	4347	นครพนม-ธาตุพนม	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-ท่าค้อ	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-นาหลวง	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-บ้านกลาง	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-คำเตย	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-ขามเฒ่า	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-ดงติ้ว	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-โพนแพง	ม.3	15	15	30
			ช่วง นครพนม-โคกสว่าง	ม.3	15	15	30
38	4	4398	นครพนม-เรณูนคร	ม.3	2	2	4
39	4	4399	นครพนม-บ้านโคกกลาง-ปลาปาก	ม.3(ส)	22	26	48
40	4	4526	ศรีสงคราม-นาทม	ม.3	2	4	6
			ช่วง ศรีสงคราม-บ้านแค	ม.3	2	4	6
			ช่วง ศรีสงคราม-บ้านโพนงาม	ม.3	2	4	6
			ช่วง ศรีสงคราม-บ้านปากยาม	ม.3	2	4	6
41	4	4653	นครพนม-บ้านโชคอำนวย	ม.3(ส)	26	26	52
			ช่วง นครพนม-บ้านรามราช	ม.3	8	8	16
			ช่วง นครพนม-บ้านโคกก่อง	ม.3	8	8	16
			ช่วง นครพนม-บ้านโพนทา	ม.3	10	10	20
			ช่วง นครพนม-บ้านดงสว่าง	ม.3	7	7	14
			ช่วง นครพนม-บ้านนาโพธิ์	ม.3	6	6	12
42	6	7	นครพนม-เมืองท่าแขก	ม.2	3	8	11
			ช่วง นครพนม-เชิงสะพานแห่งที่ 3 เมืองท่าแขก		4	4	8

นอกจากนี้แล้ว จังนครพนมยังมีการขนส่งข้ามแดน การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งของจังหวัดนครพนมสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ 1) จากนครพนม ผ่านถนนหมายเลข 8 ถึงเมืองวินห์ 330 กม. นครพนม ถึง อาติงห์ 350 กม. จากวินห์ ถึง ฮานอย 290 กม. จากฮานอย ถึง ด่านผิงเสียง (จีน) 188 กม. จากผิงเสียง ถึง หนานหนิง 198 กม. รวมระยะทาง นครพนม ถึงด่านชายแดนจีน(ผิงเสียง) 808 กม. จากนครพนม ถึง หนานหนิง 1,006 กม. 2) จากนครพนม ผ่านถนนหมายเลข 12 ถึง จังหวัดฮาติงห์ 353 กิโลเมตร จากจังหวัดฮาติงห์ ถึง กรุงฮานอย 340 กิโลเมตร จากฮานอย ถึง ด่านชายแดนผิงเสียง(จีน) 188 กิโลเมตร และเดินทางจากด่านชายแดนผิงเสียง ถึง นครหนานหนิง 198 กิโลเมตร สรุประยะทางจากนครพนม - ด่านชายแดนผิงเสียง(จีน) จำนวน 831 กิโลเมตร และจากนครพนม ถึง นครหนานหนิง จำนวน 1,029 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่สะดวกและสั้นที่สุด และปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะจีนตอนใต้ได้ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงเข้าสู่อาเซียน

โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

ในปี 2562 คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก โดยมีภาคเอกชนร่วมลงทุน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางและอาคารที่ภาครัฐใช้ประโยชน์ ค่าควบคุมงานก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานรายปีในส่วนอาคารที่ภาครัฐใช้ประโยชน์ ขณะที่เอกชนเป็นผู้ลงทุนค่าก่อสร้างในองค์ประกอบอาคารที่ก่อให้เกิดรายได้และครื่องมือและอุปกรณ์ เพื่อเป็นศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินการพิธีการที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียวขอบเขตของโครงการเป็นการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน เน้นการรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R12 (ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีนตอนใต้) กำหนดเปิดให้บริการภายในเดือนตุลาคม 2564 (กรมการขนส่งทางบก, 2564)

4.2.2.3 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศ ภาครัฐและภาคเอกชนขอให้รัฐบาลผลักดันโครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร เพื่อรองรับการลงทุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรองรับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร โดยในเบื้องต้นจังหวัดมุกดาหารได้เตรียมการสำรวจพื้นองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) เนื่อที่ประมาณ 4,300 ไร่ ในเขตพื้นที่ตำบล คำป่าหลาย อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

การคมนาคมของจังหวัดมุกดาหาร มีดังนี้

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 สายกลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) – มุกดาหาร (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่

สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 793.391 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2116 สายยางตลาด–ดอนตาล เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวทิศตะวันตก-ทิศตะวันออก มีระยะทางตลอดทั้งสาย 191.5 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดต่างๆ ของภาคอีสานตอนกลาง ได้แก่ ตอนล่างจังหวัดกาฬสินธุ์ ตอนบนจังหวัดร้อยเอ็ด ตอนบนจังหวัดยโสธร และตอนล่างจังหวัดมุกดาหาร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายหนองคาย–อุบลราชธานี หรือ ถนนชยางกูร เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ใน อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 583.575 กิโลเมตร

ปี 2562 กรมทางหลวงการก่อสร้างถนน 4 ช่องจราจร สายกาฬสินธุ์-บรรจบทางหลวงหมายเลข 12 (บ.นาไคร้) ตอน 2 ระยะทาง 35.72 กม. เสร็จแล้ว ย่นระยะทางจากกาฬสินธุ์-มุกดาหาร กว่า 20 กม. เชื่อมระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก และหนุนการค้าประเทศใน GMS

ผู้บริการขนส่งสาธารณะ

หมวด 1

สาย 1 สถานีเรือ นปข. - วิทยาลัยการอาชีพนวมินทราชินี

สาย 2 บ้านศูนย์ไหม - เรือนจำจังหวัดมุกดาหาร

หมวด 2

สาย 24 กรุงเทพฯ - ดอนตาล

สาย 927 กรุงทพฯ - มุกดาหาร

สาย 928 กรุงเทพฯ – เกษตรวิสัย - มุกดาหาร

สาย 946 กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี - มุกดาหาร

หมวด 3

สาย 594 ยโสธร - มุกดาหาร

สาย 815 มุกดาหาร - ระยอง

สาย 820 นครราชสีมา - มุกดาหาร

สาย 829 มุกดาหาร - แม่สอด

สาย 831 มุกดาหาร - หัวหิน

สาย 555 นครพนม - มุกดาหาร

สาย 269 ร้อยเอ็ด - ดอนตาล

สาย 278 ขอนแก่น - มุกดาหาร

สาย 235 อุดรธานี - มุกดาหาร

สาย 290 อุบลราชธานี - มุกดาหาร(ข)

สาย 255 อุบลราชธานี - มุกดาหาร

สาย 546 ขอนแก่น – มหาสารคาม - มุกดาหาร

สาย 556 มุกดาหาร - นาแก

หมวด 4

สาย 4525 มุกดาหาร - บ้านโคกหินกอง

สาย 4239 มุกดาหาร - ดอนตาล

สาย 4519 มุกดาหาร – โนนตูม - ดงหลวง

สาย 4522 มุกดาหาร – นิคมคำสร้อย - บ้านโคกหินกอง

สาย 4524 มุกดาหาร - ดงหลวง

สาย 4528 มุกดาหาร - บ้านภูล้อม

สาย 4530 มุกดาหาร - หว้านใหญ่

- การคมนาคมขนส่งทางอากาศ จำนวนท่าอากาศยาน จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศ ภาครัฐและภาคเอกชนขอให้รัฐบาลผลักดันโครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร เพื่อรองรับการลงทุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรองรับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร โดยในเบื้องต้นจังหวัดมุกดาหารได้เตรียมการสำรวจพื้นองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) เนื้อที่ประมาณ 4,300 ไร่ ในเขตพื้นที่ตำบลคำป่าหลาย อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

- การคมนาคมขนส่งทางน้ำ จำนวนท่าเรือตามลำน้ำโขง สินค้า มูลค่า

จุดผ่านแดน

1. จุดผ่านแดนถาวร มีจำนวน 2 จุด คือ

• ท่าข้ามท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองมุกดาหารกับเมืองไกสอน พมวิหานซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2559

• สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

2. ด่านประเพณี มีตลาดในหมู่บ้านชายแดน 8 แห่ง ได้แก่

• อ.หว้านใหญ่ 4 แห่ง ได้แก่ 1) บ้านสองคอน 2) บ้านหว้านใหญ่ 3) บ้านชะโนด และ 4) บ้านบางทรายน้อย

• อ.เมืองมุกดาหาร 3 แห่ง ได้แก่ 1) บ้านส้มป่อย 2) บ้านบางทรายใหญ่ และ 3) บ้านนาสีนวน

• อ.ดอนตาล 1 แห่ง ได้แก่ บ้านดอนตาล

3. ช่องทางธรรมชาติ (ท่าเรือหมู่บ้าน) 24 แห่ง ได้แก่

• อ.หว้านใหญ่ 5 แห่ง ได้แก่ 1) ท่าแก่งกะเบา 2) ท่าบ้านสองคอน 3) ท่าบ้านหว้านใหญ่ 4) ท่าบ้านพาลุกา และ 5) ท่าบ้านดาวเรือง

• อ.เมืองมุกดาหาร 11 แห่ง ได้แก่ 1) ท่าบ้านบางทรายใหญ่ 2) ท่าบ้านสงเปือย 3) ท่าบ้านนาโปใหญ่ 4) ท่านาโปน้อย 5) ท่าศรีมงคล 6) ท่าบ้านบุ่งอุทัย 7) ท่าบ้านส้มป่อย 8) ท่าบ้านเหล่า ล้อม-โนนศรี 9) ท่าบ้านคอนสาย 10) ท่าบ้านนาแล และ 11) ท่าบ้านท่าไค้

• อ.ดอนตาล จำนวน 8 แห่ง (1. ท่าบ้านหนองหล่ม 2. ท่าบ้านโคก 3. ท่าบ้านโพธิ์ไทร 4. ท่าบ้านนาโพธิ์ 5. ท่าบ้านนาตาล 6. ท่าบ้านเวินชัย 7. ท่าวัดดอนตาล 8. ท่าบ้านนาห้วยกอก)

4.3 สรุปศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และตอนล่าง 2

4.3.1 จัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2

จากการศึกษาในส่วนที่ผ่านมา จะพบว่ากลุ่มจังหวัดทั้ง 2 มีศักยภาพแตกต่างกันแต่ละจังหวัดมีศักยภาพตามศักยภาพของพื้นที่และจำนวนประชากร รวมทั้งการมีโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้จังหวัดที่ติดชายแดนมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงกว่าจังหวัดที่ไม่มี การค้าขายข้ามแดนจึงเป็นเงื่อนไขประการหนึ่งที่ส่งผลต่อการมีศักยภาพของจังหวัดต่างๆในพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ นอกจากนั้นด้านการท่องเที่ยวมีผลกระทบสำคัญเกี่ยวกับมูลค่าทางเศรษฐกิจของจังหวัด กล่าวคือจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากก็จะมีรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวนมากเช่นเดียวกัน ผลการศึกษาเพื่อจัดลำดับศักยภาพของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดโดยใช้ฐานข้อมูลจากการทบทวนเอกสารจากแหล่งต่างๆสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4.16 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2

รายการ	จังหวัด สกลนคร	จังหวัด มุกดาหาร	จังหวัด นครพนม
ด้านเศรษฐกิจ			
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว (GPP)	65,900	66,599	80,956
- การค้าชายแดน (มูลค่าการนำเข้า)	-	16,160,210,000	14,487,400,000
- การค้าชายแดน (มูลค่าการส่งออก)	-	11,501,880,000	50,134,100,000
ด้านการเกษตร			
- พืชไร่ (ไร่)	230,453	298,271	84,406
- พืชสวน (ไร่)	351,606	239,737	326,711
- ปศุสัตว์ (ราย)	97,249	21,796	50,471

จากข้อมูลดังตาราง พบว่า ในด้านเศรษฐกิจจังหวัดนครพนมมีศักยภาพสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดชายแดน มีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูง รองลงมาได้แก่จังหวัดมุกดาหารมีมูลค่านำเข้าสินค้าสูงกว่าจังหวัดนครพนมแต่มูลค่าการส่งออกต่ำกว่าจังหวัดนครพนม ส่วนจังหวัดสกลนครเป็นจังหวัดที่ไม่มีอาณาเขตติดกับประเทศเพื่อนบ้านจึงไม่มีมูลค่าสินค้านำเข้าส่งออก ในด้านเศรษฐกิจจากการวัดศักยภาพมูลค่า GPP จังหวัดนครพนมก็มีจำนวนมากว่าทั้ง 2 จังหวัด แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของจังหวัด

ตารางที่ 4.17 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2

รายการ	จังหวัด สกลนคร	จังหวัด มุกดาหาร	จังหวัด นครพนม
ด้านอุตสาหกรรม			
- มูลค่าภาคอุตสาหกรรม (รวม)	14,673,970,000	8,315,570,000	6,995,290,000
- จำนวนโรงงาน	346	475	239
ด้านการท่องเที่ยว			
- จำนวนนักท่องเที่ยว	1,343,345	2,085,615	1,126,030
- รายได้การท่องเที่ยว	2,407,000,000	3,498,450,000	1,752,910,000

อย่างไรก็ตามในด้านอุตสาหกรรม การศึกษาพบว่าจังหวัดสกลนครมีศักยภาพมากกว่า 2 จังหวัดในด้านของมูลค่า แม้ว่าจะมีจำนวนโรงงานน้อยกว่า แต่กลับมีมูลค่าภาคอุตสาหกรรมสูงกว่า รองลงมาได้แก่จังหวัดมุกดาหาร ส่วนในด้านการท่องเที่ยวพบว่าจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาได้แก่จังหวัดสกลนครและนครพนมตามลำดับ

ส่วนด้านโลจีสติกพบว่า จังหวัดนครพนมมีศักยภาพมากที่สุด เนื่องจากมีการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยมีสนามบินนครพนมเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นๆได้โดยสะดวก รองลงมาคือจังหวัดมุกดาหารและตามด้วยจังหวัดสกลนคร ตามลำดับ

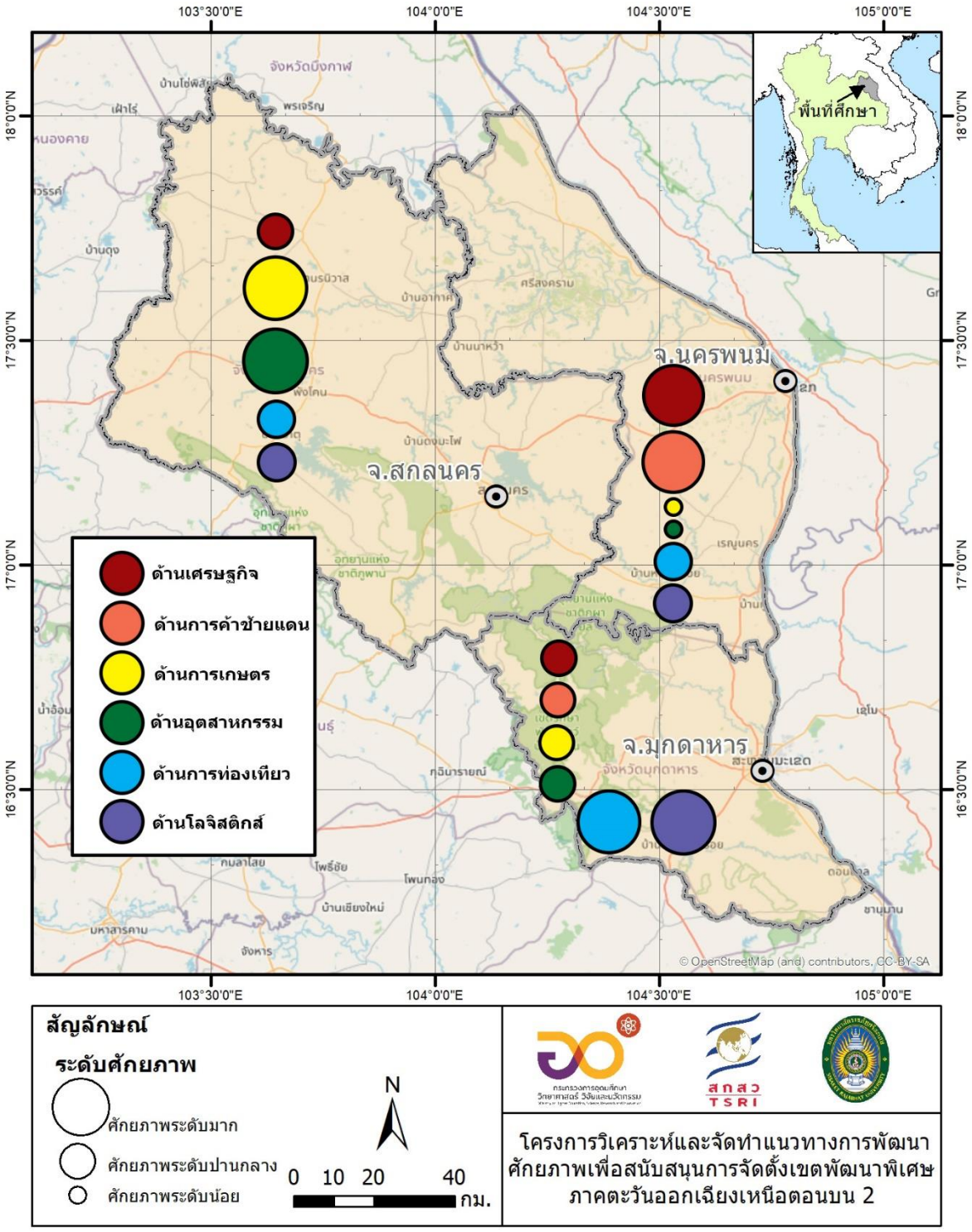
ตารางที่ 4.18 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2

รายการ	จังหวัด สกลนคร	จังหวัด มุกดาหาร	จังหวัด นครพนม
ด้านโลจิสติกส์			
- ทางถนน	√	√	√
- ทางราง	×	×	×
- ทางน้ำ	×	√	√
- ทางอากาศ	√	X	√
- ด่านการค้าชายแดน	×	√	√

จากข้อมูลศักยภาพของทั้ง 3 จังหวัด คณะวิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับศักยภาพใน 6 ด้าน พบว่า จังหวัดสกลนครมีศักยภาพด้านการเกษตรและด้านอุสาหกรรมมากที่สุด รองลงมาเป็นศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและด้านโลจีสติกส์ ส่วนจังหวัดมุกดาหารมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาเป็นศักยภาพดานการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านการค้าชายแดน และจังหวัดนครพนม มีศักยภาพด้านการค้าชายแดนมากที่สุดร่วมกับด้านโลจีสติก ส่วนรองลงมาได้แก่ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรมและด้านการท่องเที่ยว รายละเอียดดังตาราง สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 และภาพศักยภาพด้านต่างๆของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ตารางที่ 4.19 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2

รายการ	สกลนคร	ระดับศักยภาพ	มุกดาหาร	ระดับศักยภาพ	นครพนม	ระดับศักยภาพ	หัวข้อแสดงแผนที่ศักยภาพ
ด้านเศรษฐกิจ							
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว (GPP)	65,900,000,000	2	66,599,000,000	2	80,956,000,000	3	ด้านเศรษฐกิจ
- การค้าชายแดน (มูลค่าการนำเข้า)	-	0	16,160,210,000	2	14,487,400,000	3	ด้านการค้าชายแดน
- การค้าชายแดน (มูลค่าการส่งออก)	-		11,501,880,000		50,134,100,000		
ด้านการเกษตร	679,308	3	559804	2	461588	1	ด้านการเกษตร
- พืชไร่ (ไร่)	230,453		298,271		84,406		
- พืชสวน (ไร่)	351,606		239,737		326,711		
- ปศุสัตว์ (ราย)	97,249		21,796		50,471		
ด้านอุตสาหกรรม		3		2		1	ด้านอุตสาหกรรม
- มูลค่าภาคอุตสาหกรรม (รวม)	14,673,970,000		8,315,570,000		6,995,290,000		
- จำนวนโรงงาน	346		475		239		
ด้านการท่องเที่ยว		2		3		1	ด้านการท่องเที่ยว
- จำนวนนักท่องเที่ยว	1,343,345		2,085,615		1,126,030		
- รายได้การท่องเที่ยว	2,407,000,000		3,498,450,000		1,752,910,000		
ด้านโลจิสติกส์ (ใส่เครื่องหมาย √ = มี ใส่ x หากไม่มี)		2		2		3	ด้านโลจิสติกส์
- ทางถนน	√		√		√		
- ทางราง	x		x		x		
- ทางน้ำ	x		√		√		
- ทางอากาศ	√		X (กำลังดำเนินการ)		√		
- ด่านการค้าชายแดน	x		√		√		



ภาพที่ 4.5 ศักยภาพด้านต่างๆของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

4.3.2 จัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

การวิเคราะห์ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดพบว่า ด้านเศรษฐกิจ จังหวัดอุบลราชธานีมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือจังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอำนาจเจริญและจังหวัดยโสธร ตามลำดับ โดยจังหวัดยโสธรเป็นจังหวัดที่ไม่มีมูลค่าสินค้าเข้า-ออก เนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดชายแดน

ตารางที่ 4.20 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

ข้อมูลพื้นฐานกลุ่มจังหวัดอีสานล่าง 2

รายการ	จังหวัดอุบลราชธานี	จังหวัดศรีสะเกษ	จังหวัดอำนาจเจริญ	จังหวัดยโสธร
ด้านเศรษฐกิจ				
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว (GPP)	96,736	73,958	59,319	54,183
- การค้าชายแดน (มูลค่าการนำเข้า) ล้านบาท	5,006,130,000	354,650,000	2,310,413	-
- การค้าชายแดน (มูลค่าการส่งออก) ล้านบาท	8,614,293,153	464,250,000	77,696,788	-
ด้านการเกษตร				
- พืชไร่ (ไร่)	4,628,550	3,610,130	1,227,489	1,518,713
- พืชสวน (ไร่)	563,294	563,358	125,633	109,360
- ปศุสัตว์ (ราย)	166,525	99,209	-	74,675

ส่วนในด้านการเกษตร พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่การผลิตมากที่สุดรองลงมาคือจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดยโสธร โดยจังหวัดอำนาจเจริญมาศักยภาพเป็นลำดับสุดท้ายของกลุ่มจังหวัด และในด้านอุตสาหกรรมก็เช่นเดียวกัน จังหวัดที่มีศักยภาพก็ยังคงเป็นจังหวัดอุบลราชธานี เนื่องจากมีจำนวนโรงงานมาที่สุด มีมูลค่าภาคอุตสาหกรรมมากที่สุด รองลงมาเป็นจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดอำนาจเจริญ โดยจังหวัดยโสธรเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าภาคอุสาหกรรมน้อยที่สุดในกลุ่มจังหวัด ดังตาราง สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

ตารางที่ 4.21 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

ข้อมูลพื้นฐานกลุ่มจังหวัดอีสานล่าง 2 (ต่อ)

รายการ	จังหวัด อุบลราชธานี	จังหวัด ศรีสะเกษ	จังหวัด อำนาจเจริญ	จังหวัด ยโสธร
ด้านอุตสาหกรรม				
- มูลค่าภาคอุตสาหกรรม (รวม) ล้านบาท	19,501,770,000	12,996,430,000	9,261,000,000	4,625,050,000
- จำนวนโรงงาน	1,035	546	384	187
ด้านการท่องเที่ยว				
- จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	2,666,113	790,397	283,460	576,898
- รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	5,664,720,000	1,900,000,000	17,000,000	804,830,000

ตารางที่ 4.22 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

ข้อมูลพื้นฐานกลุ่มจังหวัดอีสานล่าง 2 (ต่อ)

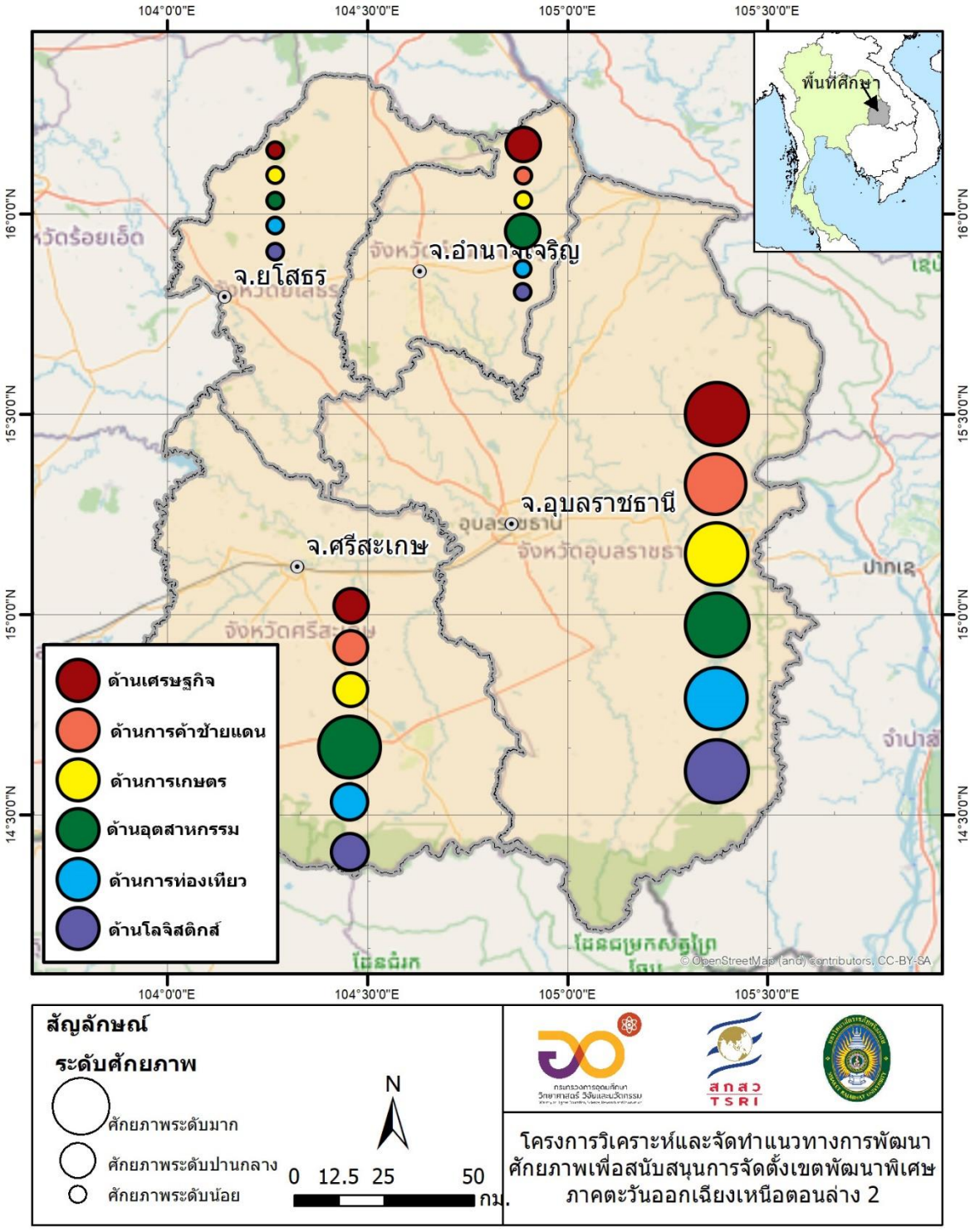
รายการ	จังหวัด อุบลราชธานี	จังหวัด ศรีสะเกษ	จังหวัด อำนาจเจริญ	จังหวัด ยโสธร
ด้านโลจิสติกส์				
- ทางถนน	√	√	√	√
- ทางราง	√	√	×	×
- ทางน้ำ	√	×	√	×
- ทางอากาศ	√	×	×	×
- ด่านการค้าชายแดน	√	√	√	×

ด้านโลจีสติกส์พบว่าจังหวัดอุบลราชธานี มีการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศรวมทั้งทางรถไฟ จึงเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพมาที่สุด รองลงมาคือจังหวัดศรีสะเกษ เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟผ่าน ส่วนจังหวัดอำนาจเจริญและยโสธรมีเพียงเส้นทางคมนาคมทางถนนเท่านั้น

จากข้อมูลศักยภาพด้านต่างๆ คณะวิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดลำดับศักยภาพใน 6 ด้าน พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีศักยภาพสูงสุดในทุกด้าน มีเพียงด้านการเกษตรที่มีศักยภาพลำดับรอง ส่วนจังหวัดศรีสะเกษมีศักยภาพด้านอุตสาหกรรมสูงสุด รองลงมาเป็นด้านการเกษตร การท่องเที่ยว ด้านการค้าชายแดน ส่วนจังหวัดอำนาจเจริญมีศักยภาพด้านอุตสาหกรรมสูงสุด ส่วนจังหวัดยโสธรมีศักยภาพในด้านต่างๆใกล้เคียงกันแต่ไม่มีศักยภาพด้านการค้าชายแดนเนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน รายละเอียดดังตาราง สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2 และภาพสรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

ตารางที่ 4.23 สรุปข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดลำดับศักยภาพกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือล่าง 2

รายการ		จังหวัดอำเจริญ	ระดับศักยภาพ	จังหวัดยโสธร	ระดับศักยภาพ	จังหวัดอุบลราชธานี	ระดับศักยภาพ	จังหวัดศรีสะเกษ	ระดับศักยภาพ	หัวข้อแสดงแผนที่ศักยภาพ
ด้านเศรษฐกิจ										
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว (GPP)		51,221	1	54,183	1	96,736	3	73,958	2	ด้านเศรษฐกิจ
- การค้าชายแดน (มูลค่าการนำเข้า) ล้านบ		10,394,816	1	0	0	5,006,130,000	3	354,650,000	2	ด้านการค้าชายแดน
- การค้าชายแดน (มูลค่าการส่งออก) ล้านบ		70,187,293		0		8,614,293,153		464,250,000		
ด้านการเกษตร										
- พืชไร่ (ไร่)		1,227,489	1	1,518,713	1	4,628,550	2	3,610,130	2	ด้านการเกษตร
- พืชสวน (ไร่)		125,633		109,360		563,294		563,358		
- ปศุสัตว์ (ราย)		0		74,675		166,525		99,209		
ด้านอุตสาหกรรม										
- มูลค่าภาคอุตสาหกรรม (รวม) ล้านบาท		9,261,000,000	2	4,625,050,000	1	19,501,770,000	3	12,996,430,000	3	ด้านอุตสาหกรรม
- จำนวนโรงงาน		384		187		1,035		546		
ด้านการท่องเที่ยว										
- จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)		283,460	1	576,898	1	2,666,113	3	790,397	2	ด้านการท่องเที่ยว
- รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)		17,000,000		804,830,000		5,664,720,000		1,900,000,000		
ด้านโลจิสติกส์ (√ = มี, x =ไม่มี)										
- ทางถนน		√	1	√	1	√	3	√	2	ด้านโลจิสติกส์
- ทางราง		x		x		√		√		
- ทางน้ำ		x		x		√		x		
- ทางอากาศ		x		x		√		x		
ด้านการค้าชายแดน		√		x		√		√		
				3=ศักยภาพมาก						
				2=ศักยภาพปานกลาง						
				1=ศักยภาพน้อย						
				0=ไม่มีศักยภาพ						



ภาพที่ 4.6 ศักยภาพด้านต่างๆของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

4.4 การวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับศักยภาพของกลุ่มจังหวัด

ดังที่คณะวิจัยได้เสนอให้เห็นในส่วนที่ผ่านมา การศึกษาพบว่าแต่ละจังหวัดมีศักยภาพด้านต่างๆแตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อให้การจัดลำดับศักยภาพมีความสอดคล้องกับพื้นที่มากขึ้น คณะวิจัยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มจังหวัด โดยเชิญผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมาร่วมกันวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับความสำคัญภายใต้ข้อมูลที่คณะวิจัยวิเคราะห์และข้อเท็จจริงที่หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนดำเนินการเพื่อจัดลำดับศักยภาพในระดับกลุ่มจังหวัด ผลการจัดเวทีวิเคราะห์ศักยภาพเพื่อจัดลำดับสามารถสรุปได้ดังนี้

4.4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 กรณีจังหวัดอำนาจเจริญและจังหวัดยโสธร การวิเคราะห์จุดอ่อน – จุดแข็ง – ปัญหาอุปสรรค – โอกาส ของจังหวัดยโสธร พบว่า จังหวัดยโสธรเป็นจังหวัดเดียวที่ไม่ติดชายแดน จึงขาดศักยภาพด้านการค้าชายแดนไป แต่เมื่อศึกษาจุดเด่นในจังหวัดยโสธร พบว่า มีจุดเด่นด้านการทำการเกษตรแบบอินทรีย์ มีผลผลิตการเกษตรจำนวนมาก ในด้านอุตสาหกรรมของจังหวัดยโสธรโดยส่วนมากจะเป็นอุตสาหกรรมด้านการเกษตรเป็นหลัก ไม่มีโรงงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมหนัก จึงทำให้มีศักยภาพน้อยกว่าที่ควร ในภาพรวมแล้วจังหวัดใกล้เคียงจะมีศักยภาพที่สูงกว่า เช่น จังหวัดอุบลราชธานี มีโรงงานด้านการไฟฟ้าและชีวภาพที่มีขนาดใหญ่และมีคุณภาพเพียงพอที่สามารถพัฒนาต่อไปได้ ซึ่งในจังหวัดยโสธรผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเน้นไปในด้านการเกษตรเป็นหลัก ทำให้จังหวัดยโสธรมีการส่งเสริมด้านการทำเกษตรอินทรีย์และด้านการท่องเที่ยว จังหวัดยโสธรมีการสร้างแลนด์มาร์คเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ซึ่งเดิมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดยโสธร มีแหล่งท่องเที่ยวน้อยและส่งผลให้มีผู้ประกอบการด้านการโรงแรมน้อยตามไปด้วย

ส่วนจังหวัดอำนาจเจริญ วิเคราะห์ตนเองว่ามีศักยภาพด้านการเกษตรเช่นเดียวกัน แต่มีจุดอ่อนด้านการนำผลผลิตด้านการเกษตรไปเพิ่มมูลค่า ยังคงเป็นปัญหาในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดด้วย อำนาจเจริญมีอำเภอติดลำน้ำโขงคืออำเภอชานุมาน แต่ยังไม่สามารถยังระดับให้เป็นด่านการค้าชายแดนถาวรที่จะเพิ่มศักยภาพให้กับจังหวัดในด้านการท่องเที่ยว จังหวัดอำนาจเจริญถือว่ามีแหล่งท่องเที่ยวน้อย หากเที่ยวกับจังหวัดอุบลราชธานีหรือศรีสะเกษ จึงส่งผลให้รายได้ของจังหวัดอยู่ท้ายๆของกลุ่ม เมื่อพิจารณาด้านศักยภาพของทั้งสองจังหวัดและให้จัดลำดับศักยภาพที่ประชุมกลุ่มได้จัดลำดับศักยภาพเรียงลำดับดังนี้

ศักยภาพอันดับ 1 คือ ด้านการเกษตร เนื่องจากจังหวัดยโสธรและอำนาจเจริญ มีความโดดเด่นเรื่องเกษตรอินทรีย์ ซึ่งขณะนี้ทั้งสองจังหวัดจังหวัดได้พัฒนาที่ไม่ใช่เฉพาะพืช หรือข้าว แต่พัฒนาทั้งเรื่องปลาและปศุสัตว์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีความสำคัญกับบริบทของจังหวัดยโสธรเช่นกัน

ศักยภาพด้านที่ 2 ด้านสังคมและวัฒนธรรม ให้ความสำคัญเรื่องนี้เพราะว่าความยั่งยืนในการพัฒนาอยู่ที่ชุมชนและสังคมผ่านในเรื่องของความโดดเด่นวัฒนธรรมประเพณี อาจจะต้องพัฒนาขึ้นมา เพื่อสร้างอาชีพและรายได้ตามมา

ศักยภาพด้านที่ 3 ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ เป็นรายได้อีกส่วนหนึ่งจากแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมีแลนด์มาร์ก รวมไปถึงการดึงเอาความโดดเด่นในเรื่องของชุมชนและสังคมมาพัฒนา

ส่วนจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ปัญหาอุปสรรค และโอกาสที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า จุดแข็งของจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีดังต่อไปนี้

1) การมีเขตพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สปป.ลาว และกัมพูชา จึงทำให้มีจุดช่องทางการค้าชายแดนที่มีความสะดวก รวดเร็ว ส่งผลดีต่อการส่งออกสินค้าเศรษฐกิจและการลงทุนระหว่างประเทศ

2) การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเดชอุดม ที่จะช่วยเรื่องเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยจะเน้นเป้าหมายไปที่กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมไบโอเทคโนโลยี อุตสาหกรรมสมุนไพรและอุตสาหกรรมอุปโภคบริโภคเพื่อจำหน่ายภายในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงยังเป็นฐานการผลิตของผู้ประกอบการ SMEs ในประเทศและต่างประเทศ

3) มีสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายและน่าสนใจทั้งด้านประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณีและเป็นจังหวัดชายแดนที่สามารถเดินทางไปต่อท่องเที่ยวต่อในประเทศ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม อันเป็นสิ่งสำคัญที่จะส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวและการลงทุนในจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษ

4) เส้นทางการคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงการค้าใน 4 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม จีน และท่าอากาศยานอุบลราชธานี รวมทั้งสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อำเภอนาตาลที่จะช่วยสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในระดับนานาชาติ

ในด้านจุดอ่อน จากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า จุดอ่อนของจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษ มีดังต่อไปนี้

1) สายการบินระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมในทุกเส้นทางที่สามารถบินจากเมืองอื่นๆจากต่างประเทศมาลงได้ที่จังหวัดอุบลราชธานี เพราะหากมีสายการบินที่ครอบคลุมดังกล่าว ก็จะส่งผลต่อธุรกิจที่พักที่รองรับนักท่องเที่ยวและนักลงทุน

2) โครงสร้างพื้นฐานด้านอาหารและสาธารณูปโภคที่เอื้ออำนวยด้านการท่องเที่ยวและบริการ โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ ในจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษยังไม่พร้อม

ด้านปัญหาอุปสรรค จากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า ปัญหาอุปสรรคของจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษ มีดังต่อไปนี้

1) ปัจจุบันด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส Covid 19 ทำให้ส่งผลต่อการค้าชายแดน เนื่องจากต้องปิดด่านชั้วคราว ซึ่งหากสถานการณ์ยังไม่คลี่คลายก็จะส่งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในอนาคต

2) ความต่อเนื่องของแผนงาน/โครงการในระดับพื้นที่และการสร้างความเข้าใจของหน่วยงานภาครัฐที่จะถ่ายทอดจากนโยบายและแนวการปฏิบัติไปสู่ชุมชนและประชาชนให้ชัดเจน รวมถึงความคืบหน้าของการจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมเดชอุดมยังไม่คืบหน้า

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า จังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษได้วิเคราะห์โอกาสของกลุ่มจังหวัดที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีดังต่อไปนี้

1) ด้วยบริบทของจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษ ซึ่งเป็นหนึ่งจังหวัดชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีการค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศ จังหวัดอุบลราชธานี โดยมีด่านพรมแดนช่องเม็กภายใต้การกำกับของด่านศุลกากรช่องเม็กติดกับด่านสากลวังเต่าของ สปป.ลาว ด้วยความที่พรมแดนเป็นพื้นดินติดพื้นดินถือเป็นจุดแข็งในเชิงการค้า เนื่องจากสะดวก รวดเร็ว ขณะนี้มีสินค้าเกษตรจาก 4 แขวง ทางตอนใต้ของ สปป. ลาว คือ จำปาสัก เซกอง อัตตะปือ และสาละวัน ที่นำเข้าผ่านทางด่านศุลกากรช่องเม็กรวมทั้งมีสินค้าอุปโภคบริโภค ที่ส่งออกทางด่านศุลกากรช่องเม็กที่กระจายไปตามแขวงดังกล่าว นอกจากจะมีสินค้านำเข้าและส่งออกแล้ว ยังมีสินค้าผ่านแดนที่มาจากประเทศที่สามผ่านประเทศไทยที่ด่านพรมแดนช่องเม็ก แล้วส่งออกไปที่ สปป. ลาว ซึ่งกระบวนการเหล่านี้ คือโอกาสของชุมชนที่อยู่บริเวณพื้นที่จะมีรายได้เพิ่มขึ้น และเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเชิงพื้นที่อีกด้วย ส่วนจังหวัดศรีสะเกษมีด่านช่องสะงำที่สามารถเชื่อมโยงการค้าการท่องเที่ยวกับประเทศกัมพูชาได้อย่างสะดวกเช่นเดียวกัน

จากข้อมูลศักยภาพจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดศรีสะเกษ คณะผู้วิจัยได้จัดลำดับความสำคัญก่อน – หลังด้านการพัฒนาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 รายละเอียดมีดังนี้

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากการท่องเที่ยวและบริการ เป็นฐานกระตุ้นและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษ รวมทั้งมีแนวโน้มการลงทุนประกอบธุรกิจในอนาคตค่อนข้างสูง

ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีและศรีสะเกษ มีศักยภาพของจังหวัดในเรื่องการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ และมีการส่งเสริมด้านอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและบริการ และการเกษตรที่ จะสนับสนุนการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ

ศักยภาพด้านการเกษตร (การเกษตรมูลค่าสูง) ที่ส่งเสริมการปลูกมันสำปะหลังเพื่อผลิตพลังงานเอทานอลเพื่อใช้ในธุรกิจยานยนต์และการคมนาคมขนส่ง

ศักยภาพด้านอุตสาหกรรม เนื่องจากมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเดชอุดม ซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมไบโอเทคโนโลยี อุตสาหกรรมสมุนไพรและอุตสาหกรรมอุปโภคบริโภคและเป็นฐานการผลิตของผู้ประกอบการ SMEs ในประเทศและต่างประเทศ

ศักยภาพด้านโครงข่ายโลจิสต์ติกส์ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ มีการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ทางอากาศ และ ทางน้ำ เป็นประตูชายแดนที่เชื่อมต่อได้ทั้งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และราชอาณาจักรกัมพูชา มีแนวการเชื่อมโยงหลักในทิศตะวันออก -ทิศตะวันตก จากจังหวัดนครราชสีมา – บุรีรัมย์ – สุรินทร์ – ศรีสะเกษ – อุบลราชธานี – เมืองปากเซ (สปป.ลาว) ซึ่งจากเมืองปากเซ (ตั้งอยู่ห่างจากชายแดนประเทศไทยประมาณ 40 กิโลเมตร) จะเชื่อมต่อกับแนวระเบียงเศรษฐกิจหลักแนวทิศเหนือ – ทิศใต้ คือ Central Economics Corridor ได้เชื่อมประเทศไทย – สปป.ลาว – ราชอาณาจักรกัมพูชา

ศักยภาพด้านสังคม วัฒนธรรม ด้วยจังหวัดอุบลราชธานี มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญคือ งานประเพณีแห่เทียนพรรษา งานประเพณีไหลเรือไฟ งานประเพณีส่วงเฮือ (แข่งเรือ) และมีอัตลักษณ์ทางกลุ่มชาติพันธุ์ ประกอบด้วย ลาว ชนเผ่าข่า กูย เวียดนาม และชาวจีน

ภาพที่ 4.7 ลำดับศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

4.4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพและจัดลำดับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ส่วนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จากการประชุมวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญด้านพัฒนาศักยภาพของนครพนม ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย หัวหน้าส่วนราชการ ประธานองค์กรภาคเอกชน และตัวแทนหน่วยงานเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะผู้วิจัยได้สรุปข้อมูลของจังหวัดนครพนม รายละเอียดสำคัญมีดังนี้

จุดแข็ง จุดอ่อน ปัญหาอุปสรรค และโอกาสที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ การรวมกลุ่มจังหวัดต่างๆ ที่มีจุดร่วมๆ กันหรือจุดแข็งเดียวกัน คือ ส่งเสริมการเกษตรด้วยนวัตกรรม ท่องเที่ยว 3 ธรรม เชื่อมโยง 3 ประเทศ มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว 3 ธรรม กลุ่มจังหวัดสนุก เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) อย่างยั่งยืน ซึ่งกลุ่มจังหวัดสนุก มีภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมใกล้เคียงกัน มีความเชื่อมโยงเป็นอาณาจักรศรีโคตรบูรณ์ที่มีมาอย่างยาวนาน เป็นพื้นที่โดดเด่นด้าน 3 ธรรม คือ ธรรมะ ธรรมชาติ และวัฒนธรรม โดยเฉพาะวัฒนธรรมมีกิจกรรมประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ ไม่ว่าจะเป็นวิถีชีวิต เทศกาล ประเพณี และกิจกรรมพิธีกรรมความเชื่อในรูปแบบฮีต 12 ครอง 14 ล้วนมีศักยภาพที่จะพัฒนาส่งเสริมให้เกิดความสนใจในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยนำเรื่องเล่าของชุมชนในพื้นที่ อันได้แก่ ความเชื่อความศรัทธาที่มีต่อพระธาตุ ความเชื่อเกี่ยวกับพญานาค ศาสนสถานศักดิ์สิทธิ์ที่มีอยู่ในที่ต่างๆ ตลอดจนสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติมากมาย เช่น ทิวทัศน์ความงามของริมฝั่งแม่น้ำโขงของจังหวัดนครพนม อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบของจังหวัดมุกดาหาร ทิวทัศน์ริมสองฝั่งหนองหารจังหวัดสกลนคร เทือกเขาภูพาน ภูลังกาและภูผายลเป็นความงดงามของธรรมชาติที่ไม่มีการปรุงแต่ง สำหรับขนบธรรมเนียมประเพณีโดดเด่น เช่น ประเพณีไหลเรือไฟ ประเพณีแห่ปราสาทผึ้ง ประเพณีแข่งเรือยาวไทยลาวสองแผ่นดิน และที่สำคัญการท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปีคือการท่องเที่ยวตามเส้นทางทำบุญไหว้พระธาตุสำคัญ 3 วัด 3 จังหวัด ได้แก่ วัดพระธาตุพนมวรมหาวิหาร จังหวัดนครพนม วัดพระธาตุเชิงชุม จังหวัดสกลนคร และวัดภูมโนรมย์ จังหวัดมุกดาหาร

ด้านจุดแข็งจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า จุดแข็งของจังหวัดนครพนมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) จังหวัดนครพนมการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่บนปากทางที่สั้นและสะดวกที่สุดในการเชื่อมโยงไปสู่ลาว เวียดนาม และจีน โดยผ่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) เส้นทาง R12 ของลาว

2) จังหวัดนครพนม เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและมีพื้นที่ของรัฐที่พร้อมให้เอกชนเช่าเพื่อการลงทุน

3) มีเส้นทางคมนาคมทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และในอนาคตจะมีรถไฟรางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม ที่สามารถอำนวยความสะดวกใน ด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว และการพัฒนาถนนทางหลวงหมายเลข

12 (บ.นาไคร้) ระยะทางจากกาฬสินธุ์-มุกดาหาร เชื่อมระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก และพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS)

4) จังหวัดนครพนม เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่หลากหลาย สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว อาทิ องค์พระธาตุพนมและพระธาตุบริวาร พระธาตุประจำวันเกิดครบ 7 วัน หมู่บ้านมิตรภาพไทย-เวียดนาม และอนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ณบ้านนาจอก และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีภูมิทัศน์ริมฝั่งโขงที่สวยงามที่สุด และอากาศดีตลอดปี

5) จังหวัดนครพนมมีแม่น้ำโขงที่สามารถจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวได้หลากหลาย อาทิ การล่องเรือชมเมืองและทิวทัศน์ริมฝั่งโขงได้ทุกฤดูกาล ทางปั่นจักรยานเลาะริมแม่น้ำโขงที่ยาวที่สุดในโลก มีเทศกาลงานประเพณีที่มีชื่อเสียงระดับชาติ อาทิ เช่น งานนมัสการพระธาตุพนม งานประเพณีไหลเรือไฟ และวัฒนธรรม 8 ชนเผ่า 2 เชื้อชาติ ที่เป็นอัตลักษณ์ เป็นต้น

ด้านจุดอ่อนจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า จุดอ่อนของจังหวัดนครพนม มีดังต่อไปนี้

1) จังหวัดนครพนม มีลักษณะทางกายภาพของที่ตั้งบางอำเภอห่างไกล จากจังหวัด ไม่เอื้อต่อการเดินทางเข้าสู่จุดศูนย์กลางของจังหวัดนครพนม ในการติดต่อด้านธุรกิจการค้า

2) กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัด หรือผังพื้นที่เฉพาะไม่ทันกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะการประเด็นการป้องกันสิ่งแวดล้อมของเมืองและการรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และการเกิดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

3) การนำนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้ายังมีน้อย และเพิ่มนวัตกรรมให้แก่สินค้า และผลิตภัณฑ์สินค้าชุมชนที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังขาดการวางผังออกแบบให้เหมาะสมกับภูมิสถาปัตย์

4) ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระบบปฏิบัติการบางส่วนที่เอื้อต่อการพัฒนา ความเจริญเติบโต ทางเศรษฐกิจ เช่น ถนน 4 เลนรองรับสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) ทางเลี่ยงเมืองสายใหม่สนามบินนานาชาติ การขนส่งทางราง ศูนย์ขนส่งชายแดน

5) ขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีมาตรฐานและศักยภาพให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ตรงกับความต้องการของตลาด และขาดการส่งเสริมช่องทางการตลาดด้านสินค้า Online ให้เข้าถึงได้และมีความเชื่อมั่นต่อตัวสินค้า/ผลิตภัณฑ์

ส่วนของปัญหาอุปสรรคจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า ปัญหาอุปสรรคของจังหวัดนครพนม มีดังต่อไปนี้

1) ปัจจุบันด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส Covid 19 ส่งผลต่อทิศทางการค้าการลงทุนในจังหวัดนครพนม และทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดลดน้อยลง

2) ระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการรถโดยสารและ รถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม) เช่นการสัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางรถระหว่างประเทศ

3) ผลกระทบจากการเปิดประชาคมอาเซียน ทำให้สินค้าบางประเภทจะมีการแข่งขันมากขึ้นอาจก่อให้เกิดปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงาน การก่อการร้าย และโรคติดต่อจากประเทศเพื่อนบ้าน การลักลอบเคลื่อนย้ายสิ่งผิดกฎหมายตามชายแดน เช่น โจรกรรมรถยนต์ข้ามฝั่ง การหลบหนีเข้าเมืองภัยคุกคามข้ามชาติ

4) ปัญหาภัยธรรมชาติ การบริหารจัดการน้ำโขงของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอนทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง

จากการวิเคราะห์โอกาส_ข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า โอกาสของจังหวัดนครพนมที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) ประเทศจีน มีนโยบาย One belt One Road ที่จะส่งเสริมเส้นทางจากหนานหนิง ผ่านเวียดนามเชื่อมกับ R12 ที่คำม่วน เข้าสู่ประเทศไทยที่นครพนม และเส้นทาง R8 และ R12 ใน สปป. ลาว และ R1A ของประเทศเวียดนาม เป็นเส้นทางที่เชื่อมไปสู่เวียดนามและจีนตอนใต้-ตะวันออกที่สั้นที่สุด

2) ประเทศเพื่อนบ้าน(สปป.ลาว และ ประเทศเวียดนาม) มีนโยบายเปิดรับการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูง

3) สนามบินนครพนมเป็นสนามบินศุลกากร มีศักยภาพที่จะสามารถยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติ และเป็นช่องทางถาวรการเข้าออกระหว่างประเทศทางอากาศ

4) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ นครพนม เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เช่น โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟรางคู่สายนครพนมบ้านไผ่ โดยมีสถานีสุดท้ายสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพ 3 กับโครงการขยายถนน 4 เลน สายบ้านต้อง-อ.ธาตุพนม-มุกดาหาร

5) มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาว(แขวงคำม่วน สะหวันนะเขต บลิคำไซ) และเวียดนาม (เงอาน ฮาติง กวางบิง) มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรมที่สมบูรณ์หลายแห่งขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก

ด้านศักยภาพของจังหวัดนครพนมต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จังหวัดนครพนม เมืองแห่งความสุข ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคง ปลอดภัยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ภายใต้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง จากข้อมูลศักยภาพจังหวัดนครพนม คณะผู้วิจัยได้จัดลำดับความสำคัญก่อน – หลังด้านการพัฒนาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 รายละเอียดมีดังนี้

1) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากการท่องเที่ยวและบริการ เป็นฐานกระตุ้นและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดนครพนม ผลักดันให้มีการเปิดด่านสะพานมิตรภาพ 3(นครพนม-คำม่วน) ให้ เปิด

ให้บริการ 24 ชั่วโมง พัฒนาจังหวัดนครพนมในทุกๆ ด้านให้เป็นเมืองน่าอยู่ น่าลงทุน น่าท่องเที่ยว พร้อมทั้งยกระดับและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง มีการส่งเสริม สนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นที่แพร่หลายไปทั่วโลก รวมถึงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนบนพื้นฐานองค์ความรู้ภูมิปัญญาไทยพัฒนากิจกรรม และโครงสร้างพื้นฐานให้มีมาตรฐาน และสามารถรองรับการเติบโตของภาคการท่องเที่ยวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการเกษตรด้วยนวัตกรรม ท่องเที่ยว 3 ธรรม เชื่อมโยง 3 ประเทศ มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว 3 ธรรม กลุ่มจังหวัดสนุก เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) อย่างยั่งยืน

2) ด้านการเกษตร การพัฒนาเกษตรปลอดสารพิษและอุตสาหกรรมการเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งพัฒนาสินค้าการเกษตรปลอดภัยที่เชื่อมไปยังภูมิภาคอินโดจีน เพื่อให้นครพนมหลุดพ้นจากจังหวัดที่ประชาชนมีสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับต่ำไปสู่ จังหวัดที่ประชาชนมีสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับสูง พ้นความยากจน โดยยึดหลักการพัฒนาและใช้นวัตกรรมโดยยึดหลักการพัฒนาแนวทางของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

3) ด้านเศรษฐกิจ จังหวัดนครพนมมุ่งเน้นการขับเคลื่อนกิจกรรมด้านเศรษฐกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม โดยสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้จังหวัดโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่เป็นหลักควบคู่กับการส่งเสริมการลงทุนจากนักลงทุนระดับประเทศในด้านที่จังหวัดมีศักยภาพ คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

4) ด้านสังคม วัฒนธรรม จังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดที่มีรากเหง้าทางวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดี และธรรมชาติที่งดงาม ตลอดจนเทศกาลงานประเพณีประจำท้องถิ่น ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่น่าค้นหา จังหวัดนครพนม ประกอบด้วยชน 7 เผ่า ได้แก่ไทยลาว เผ่าผู้ไท เผ่าไทยญ้อ(ญ้อ) เผ่าไทยโส้หรือไทยกะ โซ่ เผ่าไทยกะเลิง ไทยข่า และเผ่าไทแสก นอกจากนี้ ยังมีชาวไทยเชื้อสายจีนและเวียดนามร่วมอาศัยอยู่ ทุกชนเผ่าและเชื้อชาติอาศัยอยู่ร่วมกันอย่างสมานฉันท์ ชนเผ่าต่างๆ มีความหวงแหนในศิลปวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีของตนเองเช่น ชนเผ่าผู้ไท อำเภอเรณูนคร ยังคงรักษาเอกลักษณ์ของตนเองไว้เป็นอย่างดี นครพนมนับเป็นเมืองชายแดนที่มีความอุดมสมบูรณ์ ความสวยงามของทิวทัศน์ และมีความหลากหลายของวัฒนธรรมและชาติพันธุ์ รวมทั้งประวัติศาสตร์ที่ยาวนานมีพระธาตุพนมเป็นปูชนียสถานคู่บ้านคู่เมือง พื้นที่ด้านเหนือและตะวันออกของจังหวัดติดกับแม่น้ำโขงโดยตลอด และมีปูชนียสถานที่สำคัญในจังหวัดนครพนม คือ พระธาตุพนม นอกจากนี้ยังมีพระธาตุอื่น ๆ ที่ชาวจังหวัดนครพนมเคารพนับถือ ได้แก่ พระธาตุประสิทธิ์ พระธาตุท่าอุเทน พระธาตุเรณู พระธาตุศรีคุณ พระธาตุนคร และพระธาตุมหาชัย เป็นต้น

5) ด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ จังหวัดนครพนม เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค และภูมิภาคอาเซียน มีการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งด้านการค้า การลงทุน และการบริการ จังหวัดนครพนมกำหนดพื้นที่ผังเมืองเชื่อมโยงสนามบินนครพนม ถึง สะพานมิตรภาพ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ศูนย์-ขนส่งชายแดน ศูนย์โลจิสติกส์โดยจะต้องมีการกำหนดพื้นที่ที่เอื้อต่อการพัฒนาการค้า และการลงทุน และจะต้องมีการสร้างระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างเหมาะสม เช่น พื้นที่ใกล้กับสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 หรือพื้นที่ใกล้กับเขตพัฒนารถไฟทางคู่ เป็นต้น และสามารถเชื่อมโยงกับเขตเมืองเก่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการทางหลวงหมายเลข 22 ช่วยให้เดินทางได้สะดวกรวดเร็วปลอดภัย ลดระยะเวลาการเดินทางและลดปริมาณการจราจรในเส้นทางหลัก สามารถส่งผลผลิตทางเกษตรกรรมสู่โรงงานได้สะดวกรวดเร็ว ลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ตลอดจนเป็นการขยายระบบการขนส่งคมนาคม

6) ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดนครพนม วางยุทธศาสตร์เชิงรุกเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยพัฒนาพื้นที่สาธารณประโยชน์โคกภูกระแต เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุน ให้นักลงทุนมาเช่าประกอบกิจการส่งออกนำเข้าสินค้า ซึ่งจะมีการดูแลสิทธิประโยชน์ดึงดูดนักลงทุนเข้ามาในพื้นที่ให้มากที่สุด เน้นการส่งเสริมสินค้าการเกษตรเป็นหลัก โดยมีการกำหนดกลุ่มกิจการเป้าหมายไว้ถึง 13 กลุ่ม เพื่อยกระดับให้มีการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมภาคการเกษตรครบวงจร ที่จะเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ เนื่องจากปัจจุบันพบว่าสินค้าที่ส่งออกผ่านชายแดน จังกวัดนครพนม ไป ลาว เวียดนาม และจีน ที่สำคัญของไทยคือผลไม้ตามฤดูกาล ซึ่งจะต้องมาวางแนวทางให้นครพนมมีตลาดสินค้าการเกษตรปลอดภัยที่เชื่อมไปยังภูมิภาคอินโดจีน นครพนมจะเป็นเมืองเศรษฐกิจการค้าชายแดนที่สำคัญของภาคอีสาน เชื่อมโยงการค้าไปยัง ลาว เวียดนาม และจีน

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดนครพนม จากการประชุมกลุ่ม ผู้เข้าร่วมได้ให้ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดนครพนม ดังนี้

1) จังหวัดนครพนม มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรมจำนวนมาก จึงควรให้มีการศึกษาข้อมูลด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการส่งเสริมให้ประชากรในประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาเที่ยวในประเทศไทย และส่งเสริมการค้าอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เนื่องจากเป็นกลุ่มชาติพันธุ์เดียวกัน มีวิถีชีวิตก็คล้ายกัน ดังนั้นสินค้าชุมชนของไทยสามารถจำหน่ายได้ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

2) จังหวัดนครพนมควรมีการลงทุนในการเป็นศูนย์กลางเส้นทางท่องเที่ยว 3 รูปแบบ โดยใช้เส้นทางท่องเที่ยวเรียบน้ำโขง ได้แก่ การแข่งวิ่งมาราธอน การจัดกีฬาปั่นจักรยาน และการแข่งขันไตรกีฬา ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและดึงดูดนักท่องเที่ยวทั่วโลก

กรณีศึกษาศักยภาพของมุกดาหารเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน พบว่า การรวมกลุ่มจังหวัดต่างๆ ที่มีจุดร่วมๆ กันหรือจุดแข็งเดียวกัน คือ ส่งเสริมการเกษตรด้วย

นวัตกรรม ท่องเที่ยว 3 ธรรม เชื่อมโยง 3 ประเทศ มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว 3 ธรรม กลุ่มจังหวัดสนุก เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) อย่างยั่งยืน ซึ่งกลุ่มจังหวัดสนุก มีภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมใกล้เคียงกัน มีความเชื่อมโยงเป็นอาณาจักรศรีโคตรบูรณ์ที่มีมาอย่างยาวนาน เป็นพื้นที่โดดเด่นด้าน 3 ธรรม คือ ธรรมะ ธรรมชาติ และวัฒนธรรม โดยเฉพาะวัฒนธรรมมีกิจกรรมประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ ไม่ว่าจะเป็นวิถีชีวิต เทศกาล ประเพณี และกิจกรรมพิธีกรรมความเชื่อในรูปแบบฮีต 12 ครอง 14 ล้วนมีศักยภาพที่จะพัฒนาส่งเสริมให้เกิดความสนใจในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยนำเรื่องเล่าของชุมชนในพื้นที่ อันได้แก่ ความเชื่อความศรัทธาที่มีต่อพระธาตุ ความเชื่อเกี่ยวกับพญานาค ศาสนสถานศักดิ์สิทธิ์ที่มีอยู่ในที่ต่างๆ ตลอดจนสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติมากมาย เช่น ทิวทัศน์ความงามของริมฝั่งแม่น้ำโขงของจังหวัดนครพนม อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบของจังหวัดมุกดาหาร ทิวทัศน์ริมสองฝั่งหนองหารจังหวัดสกลนคร เทือกเขาภูพาน ภูลังกาและภูผายลเป็นความงดงามของธรรมชาติที่ไม่มีการปรุงแต่ง สำหรับขนบธรรมเนียมประเพณีโดดเด่น เช่น ประเพณีไหลเรือไฟ ประเพณีแห่ปราสาทผึ้ง ประเพณีแข่งเรือยาวไทยลาวสองแผ่นดิน และที่สำคัญการท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปีคือการท่องเที่ยวตามเส้นทางทำบุญไหว้พระธาตุสำคัญ 3 วัด 3 จังหวัด ได้แก่ วัดพระธาตุพนมวรมหาวิหาร จังหวัดนครพนม วัดพระธาตุเชิงชุม จังหวัดสกลนคร และวัดภูมโนรมย์ จังหวัดมุกดาหาร

การศึกษาจุดแข็งของจังหวัดมุกดาหาร_พบว่า จุดแข็งของจังหวัดมุกดาหารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) จังหวัดมุกดาหารการมีเขตพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สปป.ลาว เปนประตูสูประเทศอินโดจีน โดยมีที่ตั้งอยูบนแนวเส่นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันตก-ตะวันออก (East West Economic Corridor : EWEC) จึงทำให้มีจุดช่องทางการค้าชายแดนที่มีความสะดวก รวดเร็ว ส่งผลดีต่อการส่งออกสินค้าเศรษฐกิจและการลงทุนระหว่างประเทศ โดยมีมูลค่าการนำเข้า และส่งออกสินค้าเป็นอันดับต้นๆ ของด่านพรมแดนทั้งประเทศ

2) เส้นทางการคมนาคมผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่สามารถเชื่อมโยงการค้าใน 4 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม จีน สามารถสร้างมูลค่าทั้งด้านการขนส่งสินค้า และด้านการท่องเที่ยวได้

3) สถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายและน่าสนใจทั้งด้านประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี โดยเฉพาะการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อพญานาคที่โดดเด่น มีแหล่งค้าขายสินค้าที่หลากหลายสามารถดึงดูดนักทองเที่ยว เชน ตลาดอินโดจีนริมแม่น้ำโขง และเป็นจังหวัดชายแดนที่สามารถเดินทางไปต่อท่องเที่ยวต่อในประเทศ สปป. ลาว และเวียดนาม อันเป็นสิ่งสำคัญที่จะส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวและการลงทุนในจังหวัดมุกดาหาร

ส่วนจุดอ่อนจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า จุดอ่อนของจังหวัดมุกดาหาร มีดังต่อไปนี้

1) เส้นทางการคมนาคมผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่ผ่านจังหวัดมุกดาหาร ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีฐานการผลิตไม่ได้อยู่ในจังหวัดเอง

2) มีปญหาการลักลอบเขาเมือง สินคาหนีภาษี ของผิดกฎหมาย ยาเสพติดตามแนวชายแดน ปญหาแรงงานต่างด้าว

3) เกษตรกรขาดความรูในการนำเทคโนโลยีใชในการเพิ่มผลผลิต พื้นที่การเกษตรน้อย ขาดการบริหารจัดการที่ดี การวางแผนการผลิตและการสงเสริมดานการตลาด แรงงานขาดการพัฒนาฝมือและการจัดสวัสดิการที่ดี

ส่วนปัญหาอุปสรรค จากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า ปัญหาอุปสรรคของจังหวัดมุกดาหาร มีดังต่อไปนี้

1) ปัจจุบันด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส Covid 19 ทำให้ส่งผลต่อการค้าชายแดน เนื่องจากต้องปิดด่านชั้วคราว ซึ่งหากสถานการณ์ยังไม่คลี่คลายก็จะส่งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในอนาคต

2) ขาดการสนับสนุนด้านการพัฒนาการคา การลงทุน และการทองเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านจากหน่วยงานภาครัฐอย่างจริงจัง การค่าชายแดน การลงทุน ต่องพึ่งพานักลงทุนจากภายนอก ข่อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ ระหว่างประเทศที่ยุงยาก ซับซอน ไม่เอื้ออำนวยตอการคา การลงทุน

3) การแขงขันด้านสินค่าเกษตรจากประเทศเพื่อนบ้าน พบการลักลอบสินคาการเกษตรจากจีน เวียดนาม เช่น พริก กระเทียม เป็นต้น

ด้านโอกาสจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า โอกาสของจังหวัดมุกดาหารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต และขอตกลงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนสงในอนุภูมิภาค เป็นการเปิดโอกาสด้านการคา การลงทุน และการท่องเที่ยว

2) มีการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (ลาว) – กวางตริ (เวียดนาม) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีในหลายด้าน

3) ด้วยจังหวัดมุกดาหารมีศักยภาพพื้นฐานและความพร้อมที่ครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ การเกษตร สังคมวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่จะสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กรณีศึกษาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 คณะผู้วิจัยได้จัดลำดับความสำคัญก่อน – หลังด้านการพัฒนาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 รายละเอียดมีดังนี้

1) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากการท่องเที่ยวและบริการ เป็นฐานกระตุ้นและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดมุกดาหาร รวมทั้งมีแนวโน้มการลงทุนประกอบธุรกิจในอนาคตค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวชายแดนและท่องเที่ยวริมโขงที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อพญานาค มุกดาหารเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศและวัฒนธรรม พัฒนาการท่องเที่ยวตามวิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง มุ่งเน้นการพัฒนาท่องเที่ยวท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนบนพื้นฐานองค์ความรู้ภูมิปัญญาไทยพัฒนากิจกรรม และโครงสร้างพื้นฐานให้มีมาตรฐานและสามารถรองรับการเติบโตของภาคการท่องเที่ยวได้

พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างไทย (มุกดาหาร) – ลาว – เวียดนาม โดยอาจมีการออกแบบเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ (Customize to country) เพื่อสร้างความแตกต่างในเส้นทาง และความสะดวกทางด้านการเดินทาง การนำเรื่องราว หรือวัฒนธรรมของจังหวัดมาพัฒนาเป็นกิจกรรม ในช่วงเวลาต่างๆ ของปี พร้อมทำการประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น และมุ่งเน้นพัฒนาของที่ระลึกจากแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัด โดยอาจเป็นการนำของท้องถิ่นมาปรับปรุงให้เป็นของร่วมสมัยเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถซื้อกลับไปใช้ต่อได้ โดยพัฒนาของที่ระลึกให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตและเส้นทางท่องเที่ยวของจังหวัด

2) ด้านการเกษตร การพัฒนาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่า การศึกษาถึงผลกระทบจากการมีเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดมุกดาหาร ที่จะส่งผลต่อทิศทางการทำเกษตรกรรมในพื้นที่ และแนวทางการปรับตัว ศึกษาการผลิตสินค้าเกษตรมาตรฐานสูง ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มุ่งต่อยอดไปสู่การทำอุตสาหกรรมเกษตร สนับสนุนการหาตลาดให้กับสินค้าเกษตร และส่งเสริมการสร้างรายได้ให้เกษตรกรในพื้นที่ให้ทั่วถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาด้านโคเนื้อ เพื่อพัฒนามาตรฐานการเลี้ยงโคเนื้อในจังหวัด ให้ได้ผลผลิตที่ดีเยี่ยมและสร้างรายได้และมูลค่าเพิ่มให้เกษตรกร

3) ด้านสังคม วัฒนธรรม ด้วยจังหวัดมุกดาหาร มีวัฒนธรรมและประเพณีที่สำคัญคือ งานรวมเผ่าไทยมุกดาหาร มะขามหวานชายโขง จังหวัดมุกดาหารเป็นเมืองเก่าแก่ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงตรงข้ามกับแขวงสวันเขตสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จึงมีชาวไทยเผ่าต่างๆ อาศัยอยู่หลายเผ่า อาทิ ผู้ไท โซ่ ย้อ ข่า กะเลิง กุลา ซึ่งแต่ละเผ่าล้วนแล้วแต่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่น่าสนใจ มีเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมของตนเอง นอกจากนี้มุกดาหารยังเป็นแหล่งกำเนิดมะขามหวานพันธุ์ดีที่มีชื่อเสียงโด่งดังมานาน รวมทั้งการท่องเที่ยวหมู่บ้านชายโขงด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้วย นอกจากนี้ยังมีประเพณีการแข่งเรือ หรือที่เรียกตามภาษาพื้นบ้านว่า งานบุญส่วงเฮือออกพรรษา การแข่งเรือของจังหวัดมุกดาหารเป็นประเพณีสืบทอดกันมาแต่โบราณ โดยจัดขึ้นในลำน้ำโขงในช่วงเทศกาลออกพรรษาของทุกปี ในวันขึ้น 13 ค่ำ-15 ค่ำ เดือน 11 ที่บริเวณเขื่อนริมโขง ถนนสำราญชายโขง

งานบุญประเพณีท้องถิ่นที่ยิ่งใหญ่ระดับประเทศ ที่ทั้งสองเมืองมุกดาหารและสะหวันนะเขต ยังคงสืบทอดปฏิบัติร่วมกันมายาวนานนับร้อยปีจากอดีตจนถึงปัจจุบัน

“ผ้าหมักโคลน อ.หนองสูง” สินค้าสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (Geographical Indications : GI) เป็นภูมิปัญญาของชนเผ่าภูไทอำเภอหนองสูง จังหวัดมุกดาหาร ตั้งแต่โบราณกาลและยังคงสืบทอดเทคนิคการทำผ้าหมักโคลนมาจนถึงปัจจุบัน เป็นเอกลักษณ์ผ้าทอมือเส้นใยธรรมชาติของบ้านหนองสูงเป็นที่รู้จักกันทั้งในประเทศ และต่างประเทศด้วย ชาวบ้านหนองสูงถือเป็นต้นกำเนิดของการผลิตผ้าหมักโคลน ซึ่งมีการผลิตอยู่หลายชุมชน และหนึ่งในนั้นเป็นผู้ผลิตจากกลุ่มวิสาหกิจชุมชนทอผ้าดั้งเดิม ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์ผ้าฝ้าย ผ้าไหมหมักโคลน โดยให้กลมกลืนกับรูปแบบการผลิตดั้งเดิม ของชาวภูไท เมืองหนองสูง

4) ด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหาร มีศักยภาพของจังหวัดในเรื่องการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ และมีการส่งเสริมด้านอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและบริการ และการเกษตรที่จะสนับสนุนการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ จังหวัดมุกดากรจึงมุ่งสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ในภาคเกษตร การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว มุ่งสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ พัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจตามศักยภาพ โอกาสและข้อจำกัดของพื้นที่ และปรับโครงสร้างของห่วงโซ่มูลค่าเพื่อก่อให้เกิดเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงกระจายรายได้และพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่น

เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นวาระของชาติที่จังหวัดต้องให้ความสำคัญเพิ่มผลในเชิงเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า การพัฒนาจุดผ่านแดน การพัฒนาผู้ให้บริการขนส่งสินค้า แต่การเกิดขึ้นของเขตเศรษฐกิจพิเศษ อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาจังหวัดในหลากหลายมิติ

5) ด้านโครงข่ายโลจิสต์ติกส์ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน ถือเป็นจังหวัดชายแดนที่มีความสำคัญในเชิงนโยบายและเศรษฐกิจอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นพื้นที่สำคัญในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) อีกทั้งจังหวัดมุกดาหารมีเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว บนเส้นทาง “R9” ข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทยและไปสู่เมียนมา หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างทะเลจีนใต้สู่ทะเลอันดามัน จังหวัดมุกดาหารจึงมุ่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงอาเซียนและสากล พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสต์ติกส์ และความมั่นคงด้านพลังงานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเพิ่มประสิทธิภาพบริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล รับมือตลาด e-Commerce

6) ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดมุกดาหารเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนต่อ GPP ที่ต่ำแต่มีอัตราการเติบโตที่สูงที่สุด มีจำนวนโรงงาน เงินลงทุน และแรงงานเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเภทอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุดได้แก่ อาหาร ยางพารา และเกษตร แต่ผลิต

ภาพแรงงานยังต่ำอยู่ จังหวัดมุกดาหารยังต้องการการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมควรมีการสร้างการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและยังสามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตของท้องถิ่นได้

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดมุกดาหาร จากการประชุมกลุ่ม ผู้เข้าร่วมได้ให้ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดมุกดาหาร ดังนี้

1) จังหวัดมุกดาหารมีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรมจำนวนมาก แต่ขาดเรื่องราวที่จะมาดึงดูดให้นักท่องเที่ยวมาค้นหา มีนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เวลาพำนัก ค่าใช้จ่ายต่อหัว และอัตราการพักพิงที่ต่ำอยู่ อาจต้องมีการพัฒนากิจกรรมเพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวมาอาศัย และใช้จ่ายมากขึ้น

2) นโยบายของรัฐบาลในการประกาศให้จังหวัดมุกดาหารเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แต่ยังไม่มีการเข้ามาลงทุนของเอกชน ซึ่งอาจจากข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ ระหว่างประเทศที่ซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอาจส่งผลกระทบในด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น

ด้านการพัฒนาศักยภาพของจังหวัดสกลนคร ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 พบว่าจุดแข็งของจังหวัดสกลนครที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) จังหวัดสกลนครการมีรายได้จากผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) (ต่อปี) และพืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าวเปลือกเจ้า (นาปี + นาปรัง) ยางพารา ข้าว เนื้อโคขุน ผ้าย้อมคราม เป็นต้น ซึ่งมีผลิตภัณฑ์ที่ขึ้นทะเบียน GI ที่โดดเด่น ได้แก่ ผ้าครามธรรมชาติสกลนคร หมากเม่าสกลนคร น้ำหมากเม่าสกลนคร ข้าวฮางหอมสกลทวาปี และโคขุนโพนยางคำ

2) พื้นที่ทำการเกษตรมีปริมาณมาก และมีศักยภาพในการสร้างรายได้มาก มีศูนย์ศึกษาการพัฒนาภูพานอันเนื่องมาจากพระราชดำริ เป็นแหล่งความรู้ที่โดดเด่นในการประกอบอาชีพและดำรงชีวิตของประชาชนตามหลักเศรษฐกิจพอเพียง

3) สถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายและน่าสนใจทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงธรรมะ และเชิงวัฒนธรรมประเพณี ประกอบด้วย อุทยานแห่งชาติภูพาน ภูผายล ภูผาเหล็ก วัดพระธาตุเชิงชุม วัดถ้ำผาแด่น พญาเต่างอย และแหล่งอารยธรรมขอมในพื้นที่ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่มีศักยภาพสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ตลอดจนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพน้อยให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดึงดูดและ รองรับนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ

4) จังหวัดสกลนคร มีชนเผ่าพื้นเมือง จำนวน 6 เผ่า ได้แก่ เผ่าภูไท เผ่าญ้อ ไทโส้ ไทกะเลิง ไทโย้ย ไทลาวอิสาน คนไทยเชื้อสายจีน คนไทยเชื้อสายเวียดนาม ซึ่งแต่ละชนเผ่า และแต่ ละเชื้อชาติ มีวัฒนธรรมที่โดดเด่น สืบทอดและยึดมั่นในวัฒนธรรมประเพณีจากรุ่นสู่รุ่นตลอดมา และเป็นที่มาของการเป็นเมืองแห่งวัฒนธรรม

5) จังหวัดสกลนครมีทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่อันดับ 2 ของประเทศ คือ หนองหาร ที่มีศักยภาพ ที่จะพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและการท่องเที่ยว ตลอดจนเป็นศูนย์รวมวัฒนธรรมชนเผ่าในลุ่มน้ำหนองหาร

6) มีสนามบินซึ่งรองรับการเดินของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจาก กรุงเทพมหานคร

ส่วนจุดอ่อน จากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า จุดอ่อนของจังหวัดสกลนคร มีดังต่อไปนี้

1) จังหวัดสกลนครเป็นแหล่งผลิตโคขุนโพนยางคำ ซึ่งเป็นสินค้า GI แต่มีผู้ประกอบการเพียงรายเดียว

2) ผ้าย้อมครามเป็นสินค้า GI ของจังหวัดสกลนครแต่ต้องนำเข้าวัตถุดิบเส้นฝ้ายจากต่างประเทศ หรือจากแหล่งอื่น ๆ

3) เกษตรกรขาดความรู้ในการนำเทคโนโลยีใช้ในการเพิ่มผลผลิต และแรงงานภาคการเกษตรส่วนใหญ่จะอยู่ในวัยสูงอายุ

4) การเดินทางจากจังหวัดกาฬสินธุ์มาจังหวัดสกลนคร ต้องผ่านเทือกเขาภูพานมีความคดเคี้ยวและลาดชัน ลักษณะทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยต่อระบบโลจิสติกส์

5) ขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีมาตรฐานและศักยภาพให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ตรงกับความต้องการของตลาด และขาดการส่งเสริมช่องทางการตลาดด้านสินค้า Online ให้เข้าถึงได้และมีความเชื่อมั่นต่อตัวสินค้า/ผลิตภัณฑ์

ด้านปัญหาอุปสรรคจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า ปัญหาอุปสรรคของจังหวัดสกลนคร มีดังต่อไปนี้

1) ปัจจุบันด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส Covid 19 ส่งผลต่อทิศทางการค้าการลงทุนในจังหวัดสกลนคร และทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดลดน้อยลง

2) เกษตรกรทำการเกษตรแบบเชิงเดี่ยว คือการทำการเกษตรประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงอย่างเดียว ซึ่งมีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง โรคแมลงระบาดภัยธรรมชาติ

3) ผลกระทบจากการเปิดประชาคมอาเซียน ทำให้สินค้าบางประเภทจะมีการแข่งขันมากขึ้นอาจก่อให้เกิดปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงาน การก่อการร้าย และโรคติดต่อจากประเทศเพื่อนบ้าน

4) การเปลี่ยนแปลงนโยบายของส่วนกลางอาจทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ต่อเนื่อง

5) นักท่องเที่ยวที่มาจังหวัดสกลนครส่วนใหญ่จะเดินทางมาเองไม่ค่อยมีที่เป็นคณะทัวร์ จึงขาดการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวที่หลากหลายให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยว

ส่วนของโอกาสจากข้อมูลการประชุมกลุ่ม พบว่า โอกาสของจังหวัดสกลนครที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต และขอตกลงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนสงในอนุภูมิภาค เป็นการเปิดโอกาสด้านการคาการลงทุน และการท่องเที่ยว

2) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร) และแห่งที่ 3 (นครพนม) เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าส่งออกระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครหนานหนิง ที่มีจุดเชื่อมที่จังหวัดสกลนคร โดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8และ 12 เชื่อมไปสู่จีนตอนใต้ ทำให้จังหวัดสกลนครมีโอกาสที่สินค้าจะผ่านทางในปริมาณที่มาก และนักท่องเที่ยวต้องเดินทางผ่านจำนวนมาก

3) การสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะ 3 ประเทศ 9 จังหวัด ที่ใช้เส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ในด้านการศึกษา วัฒนธรรม การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการกีฬา

4) กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (มุกดาหาร นครพนม สกลนคร) ซึ่ง 3 จังหวัดนี้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน จัดเป็นกลุ่ม "จังหวัดสนุก" เพราะมีความใกล้เคียงกันทั้งวิถีชีวิต พื้นที่ ประเพณี ชนเผ่า

กรณีศึกษาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จากข้อมูลศักยภาพจังหวัดสกลนคร คณะผู้วิจัยได้จัดลำดับความสำคัญก่อน – หลังด้านการพัฒนาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 รายละเอียดมีดังนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากจังหวัดสกลนคร ในปี 2561 โครงสร้างการผลิตตามมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จังหวัดสกลนคร จำนวน 19 สาขา อยู่ในลำดับที่ 11 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และลำดับที่ 46 ของประเทศ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยต่อหัว (Per Capita : GPP อยู่ในลำดับที่ 17 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และอยู่ในลำดับที่ 72 ของประเทศ โดยสาขาการผลิตที่ทำรายได้มากที่สุดคือสาขาภาคเกษตร จังหวัดสกลนครเน้นส่งเสริมการตลาดในการจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตร และส่งเสริมผลิตภัณฑ์ที่ขึ้นทะเบียน GI ที่โดดเด่น ได้แก่ ผ้าครามธรรมชาติสกลนคร หมากเม่าสกลนคร น้ำหมากเม่าสกลนคร ข้าวฮางหอมสกลทวาปี และโคขุนโพนยางคำ

2) ด้านการเกษตร การพัฒนาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่า ศึกษาการผลิตสินค้าเกษตรมาตรฐานสูง ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มุ่งต่อยอดไปสู่การทำอุตสาหกรรมเกษตร สนับสนุนการหาตลาดให้กับสินค้าเกษตร และส่งเสริมการสร้างรายได้ให้เกษตรกรในพื้นที่ให้ทั่วถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาด้านโคขุนโพนยางคำ เพื่อพัฒนามาตรฐานการเลี้ยงโคเนื้อในจังหวัด ให้ได้ผลผลิตที่ดีเยี่ยมและสร้างรายได้และมูลค่าเพิ่มให้เกษตรกร รวมทั้งส่งเสริมการปลูกข้าวอินทรีย์ของเกษตรด้วย

3) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากการท่องเที่ยวและบริการ เป็นฐานกระตุ้นและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดสกลนคร จังหวัดสกลนครนั้นได้ชื่อว่า “เมือง 3 ธรรม” กล่าวคือ จังหวัดสกลนคร มีบูรพาจารย์ที่เป็นอริยสงฆ์ อาทิ หลวงปู่มั่น ภูริทัตโต หลวงปู่ฝั้น อาจาโร ซึ่งได้รับความเลื่อมใสและการสักการบูชามิเสื่อมคลาย รวมทั้งการมีสถานที่สำคัญทางศาสนา จึงมีพุทธศาสนิกชนและประชาชนทั่วไปมาเที่ยวชมอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงได้ชื่อว่าเป็น“เมืองแห่งธรรมะ” และจากการที่มีภูมิประเทศสวยงามอุดมสมบูรณ์ด้วยพืชพันธุ์ที่หลากหลายของเทือกเขาภูพานอันเป็นที่ตั้งของอุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง นอกจากนั้นยังมีหนองหาร เป็นแหล่งน้ำจืดที่กว้างใหญ่เป็นอันดับ2 ของประเทศไทย จังหวัดสกลนครมีสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายและน่าสนใจทั้งแหล่ง

ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงธรรมะ และเชิงวัฒนธรรมประเพณี ประกอบด้วย อุทยานแห่งชาติภูพาน ภูผายล ภูผาเหล็ก วัดพระธาตุเชิงชุม วัดถ้ำผาแด่น พญาเต่างอย และแหล่งอารยธรรมขอมในพื้นที่ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่มีศักยภาพสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ มุ่งเน้นการพัฒนาท่องเที่ยวท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนบนพื้นฐานองค์ความรู้ภูมิปัญญาไทยพัฒนากิจกรรม และโครงสร้างพื้นฐานให้มีมาตรฐาน และสามารถรองรับการเติบโตของภาคการท่องเที่ยวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการเกษตรด้วยนวัตกรรม ท่องเที่ยว 3 ธรรม เชื่อมโยง 3 ประเทศ มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว 3 ธรรม กลุ่มจังหวัดสนุกเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) อย่างยั่งยืน

4) ด้านสังคม วัฒนธรรม จังหวัดสกลนครเป็นจังหวัดที่มีรากเหง้าทางวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดี และธรรมชาติที่งดงาม ตลอดจนเทศกาลงานประเพณีประจำท้องถิ่น ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่น่าค้นหา อีกทั้งสกลนครเป็นเมืองที่มีวัดทั้งที่เป็นโบราณสถานเก่าแก่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัดที่มีเกจิอาจารย์สายวิปัสสนากรรมฐาน เคยพรรษาอยู่หลายแห่งดังคำขวัญประจำจังหวัดที่ว่า “พระธาตุเชิงชุมคู่บ้านพระตำหนักภูพานคู่เมือง งามลือเลื่องหนองหาร แลตระการปราสาทผึ้ง สวยสุดซึ้งสาวภูไท ถิ่นมั่นในพุทธธรรม” จังหวัดสกลนคร มีชนเผ่าพื้นเมือง จำนวน 6 เผ่า ได้แก่ เผ่าภูไท เผ่าญ้อ ไทโส้ ไทกะเลิง ไทโย้ย ไทลาวอิสาน คนไทยเชื้อสายจีน คนไทยเชื้อสายเวียดนาม ซึ่งแต่ละชนเผ่า และแต่ ละเชื้อชาติ มีวัฒนธรรมที่โดดเด่น สืบทอดและยึดมั่นในวัฒนธรรมประเพณีจากรุ่นสู่รุ่นตลอดมา และเป็นที่มาของการเป็นเมืองแห่งวัฒนธรรม

5) ด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ จังหวัดสกลนคร เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค และภูมิภาคอาเซียน มีการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งด้านการค้า การลงทุน และการบริการ โดยคำนึงถึงการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน และปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ รวมทั้งปรับลดกระบวนงานด้านอำนวยความสะดวกทางการค้า ขนส่ง และโลจิสติกส์ให้มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพต่อภาคธุรกิจอย่างแท้จริง มีโครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 22 เป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดอุดรธานี – สกลนคร – นครพนม และไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (จ.นครพนม – แขวงคำม่วน) และพัฒนาทางหลวงหมายเลข 223 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่าง จ.สกลนคร – อ.นาแก – อ.ธาตุพนม จ.นครพนม เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 212 ไปสู่จังหวัดมุกดาหาร และสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ที่เป็นเส้นทางที่ประชาชนใช้เดินทางไปนมัสการพระธาตุพนม

6) ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดสกลนคร ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นฐานของประเทศ มุ่งพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศและเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสนับสนุนและผลักดันให้

โรงงานปฏิบัติสู่อุตสาหกรรมสีเขียว และปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนา เพิ่มศักยภาพเมืองด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีส่วนร่วม โดยเฉพาะในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการของเสียเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นแหล่งดูดซับมลพิษและเก็บกักคาร์บอนและพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน ในการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดสกลนคร จากการประชุมกลุ่ม ผู้เข้าร่วมได้ให้ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดสกลนคร ดังนี้

1) จังหวัดสกลนคร มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรมจำนวนมาก แต่ขาดเรื่องราวที่จะมาดึงดูดให้นักท่องเที่ยวมาค้นหา มีนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เวลาพำนัก ค่าใช้จ่ายต่อหัว และอัตราการพักพิงที่ต่ำอยู่ เพราะจังหวัดสกลนครนั้นเป็นจังหวัดทางผ่านที่นักท่องเที่ยวแวะเที่ยว แต่มีเป้าหมายที่จังหวัดนครพนม หรือจังหวัดมุกดาหารเป็นหลัก และนักท่องเที่ยวที่มาจังหวัดสกลนครส่วนใหญ่จะเดินทางมาเองไม่ค่อยมีที่เป็นคณะทัวร์

2) การเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐ และการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารทำให้การดำเนินงานต่างไม่ต่อเนื่องและแก้ปัญหาไม่ตรงจุด เช่น การโยกย้ายตำแหน่งของผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นต้น ที่ประชุมมีประเด็นเสนอแนะเรื่องการเลือกตั้งผู้ว่าราชการจังหวัดแทนการโยกย้ายตำแหน่ง ซึ่งที่ประชุมให้ข้อเปรียบเทียบกับการดำเนินงานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดที่มีการเลือกตั้งนายก อบจ. จากคนในพื้นที่ทำให้การทำงานที่ต่อเนื่องและตรงตามความต้องการของประชาชนในจังหวัด

ภาพที่ 4.8 ลำดับศักยภาพกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

บทที่ 5
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และ 3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในบทนี้คณะวิจัยจะเสนอผลการวิจัย การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

5.1 ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

จากที่คณะวิจัยได้เสนอผลการศึกษาในบทที่ผ่านมาเกี่ยวกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 คณะวิจัยได้นำเสนอให้เห็นถึงศักยภาพของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

5.1.1 มีพื้นที่ติดกับลำน้ำโขงเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

ศักยภาพที่สำคัญของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดคือ การมีพื้นที่ติดกับลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว ดังที่คณะวิจัยได้เสนอแผนที่กายภาพให้เห็น จะพบว่านับตั้งแต่จังหวัดนครพนม-จังหวัดมุกดาหาร -อำนาจเจริญมาจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี ถือว่าเป็น 4 จังหวัด ที่มีพื้นที่ติดกับเขตประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กรณีศักยภาพที่ติดกับลุ่มน้ำโขงนี้สะท้อนออกมาให้เห็นภายใต้ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดเกี่ยวกับการค้าชายแดน รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรม ดังจะพบว่าจังหวัดนครพนมตรงข้ามกับ สปป.ลาว แขวงคำม่วน มีการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมเกี่ยวกับวิถีลุ่มน้ำโขง วัฒนธรรมศาสนาพระธาตุต่างๆ รวมทั้งวัฒนธรรมประเพณีเกี่ยวกับชาติพันธุ์ซึ่งมีความหลากหลายเป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในกลุ่มจังหวัด ขณะเดียวกันที่จังหวัดมุกดาหารก็มีพื้นที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ในแง่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ล้วนเป็นศักยภาพที่เกิดขึ้นจากมีพื้นที่ติดลำน้ำโขง เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพ นอกนากนี้อำเภอชานุมานของจังหวัดอำนาจเจริญก็เช่นเดียวกัน ศักยภาพของแม่น้ำโขงทำให้อำเภอชานุมานเป็นอำเภอที่มีการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวกับสปป.ลาว เช่นเดียวกันกับจังหวัดอุบลราชธานีซึ่งมีที่ตั้งติดกับแขวงสำคัญสำคัญของ สปป.ลาวคือแขวงจำปาสักและแขวงสาละวัน ล้วนเป็นศักยภาพที่ส่งผลให้เกิดมูลค่าการค้าขาย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนที่จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นจังหวัดขนาดใหญ่และมีการค้าชายแดนกับสปป.ลาวมาอย่างยาวนาน จึงถือว่าเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและด้านหนึ่งเพราะเป็นจังหวัดที่มีลำน้ำโขงที่ไหลผ่าน

5.1.2 มีเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางอากาศที่มามารถเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพด้านการคมนาคม กล่าวคือ จังหวัดอุบลราชธานีมีท่าอากาศยานนานาชาติที่กำลังขยายพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจการเดินทางของผู้คนในอนาคต ขณะเดียวกันในกลุ่มจังหวัดอีสานบน 2 ที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดสกลนครมีสนามบินที่อำนวยความสะดวกให้กับนักเดินทางนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก เพราะฉะนั้นในแง่ศักยภาพของกลุ่มจังหวัดอีสานล่าง 2 และอีสานบน 2 ด้านการคมนาคมทางอากาศถือว่าเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพชัดเจน

ส่วนด้านการคมนาคมทางรถยนต์ ดังที่ผู้วิจัยได้เสนอไว้ในบทที่ผ่านมาเส้นทางคมนาคมสำคัญในกลุ่มจังหวัดทั้งสองได้มีการปรับปรุงขยายเส้นทางอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มจังหวัดอีสานล่าง 2 มีการขยายเส้นทางคมนาคมชื่อว่าเส้น 2 4 สามารถเชื่อมจังหวัดอุบลราชธานีไปที่ศรีสะเกษ-สุรินทร์-บุรีรัมย์-นครราชสีมาเข้าไปสู่ภาคกลางโดยเฉพาะในเขตพัฒนาพิเศษ EEC ขณะเดียวกันการพัฒนาโครงสร้างถนนเชื่อมระหว่างกลุ่มจังหวัดจากอุบลราชธานีถึงจังหวัดอำนาจเจริญมุกดาหารนครพนมตามถนนเส้น 212 มีการปรับปรุงเป็น 4 เลนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก

อีกด้านหนึ่งของศักยภาพการคมนาคมของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดคือการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะสปป.ลาว การศึกษาได้แสดงให้เห็นว่าที่จังหวัดนครพนมสามารถเดินทางไป สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพ จังหวัดมุกดาหารก็เช่นเดียวกันสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกผ่านสะพานมิตรภาพไปที่แขวงสะหวันนะเขต รวมทั้งจังหวัดอุบลราชธานีก็สามารถเดินทางไปยังแขวงจำปาสักได้อย่างสะดวก

5.1.3 มีพื้นที่การเกษตรที่สามารถเพิ่มมูลค่าได้ตามแผนพัฒนาภาค

ดังที่คณะวิจัยได้เสนอไว้ในบทที่ 4 จะพบว่าศักยภาพพื้นที่การผลิตด้านการเกษตรของทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดมีจำนวนมาก ซึ่งมีนัยสำคัญว่าทั้งสองกลุ่มจังหวัดสามารถสร้างผลผลิตทางด้านการเกษตรได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการปลูกข้าวและการปลูกพืชสวนหลังนา รวมทั้งการเลี้ยงสัตว์ การปลูกมันสำปะหลัง ยางพารา ข้าวโพด พืชสมุนไพร ล้วนเป็นพืชเศรษฐกิจที่สามารถยกระดับให้เกิดมูลค่าได้ในอนาคตตามแนวทางของรัฐบาลรวมถึงแนวทางการพัฒนาภาคอีสานตามแผนพัฒนาภาพที่กำหนดเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มุ่งยกระดับผลผลิตพืชผลทางการเกษตรไปสู่เกษตรชีวภาพตามแนวทาง BCG ยกระดับความหลากหลายทางชีวภาพในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เกิดเป็นผลผลิตด้านการเกษตรที่มีมูลค่าสูง

5.2 นโยบายในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือและแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

การศึกษาสรุปว่าในอนาคต 5-10 ปีข้างหน้า ทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดยังต้องดำเนินการตามแผนพัฒนาภาคซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศที่มุ่งให้เกิดการเชื่อมโยงเครือข่ายประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มจังหวัดที่มีที่ตั้งติดกับประเทศเพื่อบ้าน สอดคล้องกับผลการศึกษาในครั้งนี้ที่คณะวิจัยพบว่าการพัฒนาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้กำหนดแนวทางที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันอกเฉียงเหนือฉบับทบทวนปี 2560-2565 โดยการศึกษาพบว่า ในแผนยุทธศาสตร์ของภาคมีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและแนวทางการพัฒนาอยู่ 2 ยุทธศาสตร์ 8 แนวทาง ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค

แนวทางการพัฒนา

1) เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อาทิ แผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ช่วงจิระ-อุบลราชธานี และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ ช่วงระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ด้านตะวันออก

2) เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งภายในภาคให้เป็นระบบที่สมบูรณ์ อาทิ การพัฒนารถไฟสายใหม่ (บ้านไผ่-นครพนม) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานให้สามารถรองรับปริมาณ ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น (อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด นครราชสีมา ขอนแก่น เลย และสกลนคร) และขยายถนน 4 ช่องจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

3) พัฒนาเมืองขอนแก่นให้เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยจัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญ เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เขตนวัตกรรม พื้นที่อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและพื้นที่เปิดโล่ง เป็นต้น พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค เร่งรัดพัฒนา ระบบขนส่งรางเบาเมืองขอนแก่น พร้อมทั้งส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น

4) พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ อาทิ เมืองขอนแก่น เมืองนครราชสีมาและเมืองอุบลราชธานี โดยพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบเมืองกระชับ ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานทั้งการทำงาน การอยู่อาศัยและการนันทนาการล้อมรอบสถานีขนส่งและพัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองชายแดนที่มีศักยภาพ รวมทั้งบริเวณใกล้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ นครพนม หนองคาย มุกดาหาร ให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ

5) พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม โดยพัฒนาและยกระดับความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและระบบรางที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล พัฒนากำลังแรงงานและนวัตกรรมเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในจังหวัดนครพนม ร้อยเอ็ดและขอนแก่น อุตสาหกรรมระบบรางในจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมาและพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมาและอุดรธานี

ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ

แนวทางการพัฒนา

1) พัฒนาด่านชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอ สนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ให้ได้มาตรฐานสากล เร่งเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่างหน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการ ณ จุดเดียว (National Single Window) เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนที่มีศักยภาพ

2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน โดยเร่งก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) พัฒนาเส้นทางใหม่เชื่อมโยงบึงกาฬ-อุดรธานี และรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีน ให้มีความสะดวก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

3) พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหาร นครพนมและหนองคาย เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุนและสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน พร้อมทั้งเร่งรัดการดำเนินงานโครงการและมาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ให้มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการ CIQ ที่ได้มาตรฐานสากล

นอกจากนั้นแล้ว ในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ไว้เป็นแนวทางสำคัญ โดยมีรายละเดียด แนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ 2) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล 3) จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน

ส่วนยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม มีแนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) เร่งส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม 2) พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี

ด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ มีแนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง 2) พัฒนาเมือง 3) พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

และท้ายที่สุดจากการศึกษาพบว่าในภาคฯมีการกำหนดยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาไว้ด้วย โดยแนวทางการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค 2) พัฒนาและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการ และการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค 3) ส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ เพื่อให้เห็นถึงข้อสรุปด้านนโยบายในพื้นที่กลุ่มจังหวัด คณะวิจัยมีข้อสรุปเกี่ยวกับนโยบายในพื้นที่กลุ่มจังหวัดดังนี้

5.2.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2
(สกลนคร นครพนม มุกดาหาร)

ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 นี้ มีจังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่ถูกกำหนดไว้ในแผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ตามแผนของสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติ (2565) มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทาง รายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รัฐบาลกำหนดตัวชี้วัดสำคัญของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไว้ใน 3 ประเด็นคือ 1) การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น 2) การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษชายแดนมีเพิ่มขึ้น 3) เมืองในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษชายแดนได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้น ที่ผ่านมารัฐบาลมีนโยบายและกำหนดแนวทางไว้ดังนี้

แนวทางที่ 1 ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพ ของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่าน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน จากการศึกษาสรุปว่า การดำเนินการยังคงล่าช้า สาเหตุจากยังไม่มีนักลงทุน ทิศทางการพัฒนามีแนวโน้มจะเกิดการพัฒนาขึ้น ตามการสนับสนุนของรัฐบาล ขณะเดียวกันการขยายตัวของรถไฟจีน มาที่หนองคาย มีผลให้ต้องเตรียมพร้อมในจังหวัดกลุ่มชายแดน แต่การพัฒนาในกลุ่มจังหวัดยังไม่สามารถตอบโจทย์ได้ โดยเฉพาะในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและมุกดาหาร ดังที่คณะวิจัยได้เสนอผลการวิจัยว่า การลงทุนของนักลงทุนยังมีจำกัด ข้อเท็จจริงประการหนึ่งคือ ด้านการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษยังคงมีน้อย ดังกรณี พื้นที่ตำบลคำอาฮวน อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร จากการศึกษาพบว่าพื้นที่ที่จังหวัดกำหนดให้เห็นเขตการลงทุนเป็นพื้นที่ต่ำ หากจะตั้งโรงงานจะต้องถมดินจำนวนมหาศาล แม้มีการดำเนินการจัดทำโครงสร้างระบบไฟฟ้าและถนนเชื่อมวงรอบสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก แต่ก็พบว่ายังไม่เพียงต่อต่อการสร้างแรงจูงใจให้นักลงทุนมาลงทุนในพื้นที่ ประกอบกับในฝั่งตรง ข้ามคือเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ซึ่งเอื้อต่อการลงทุนและมีความก้าวหน้ากว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษในมุกดาหาร

อย่างไรก็ตาม การศึกษาในด้านทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ สรุปว่า มุกดาหารยังเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุน เนื่องจากจังหวัดกำหนดตำแหน่งแห่งที่ให้เป็นประตูการค้าสู่ภาคอีสาน เชื่อมโยงเวียดนาม-ลาว-ไทย-พม่า ดังที่คณะวิจัยศึกษาจุดแข็งของจังหวัดมุกดาหารพบว่า จุดแข็งของจังหวัดมุกดาหารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังต่อไปนี้

1) จังหวัดมุกดาหารการมีเขตพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สปป.ลาว เปนประตูสูประเทศอินโดจีน โดยมีที่ตั้งอยูบนแนวเส้นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันตก-ตะวันออก (East West Economic Corridor : EWEC) จึงทำให้มีจุดช่องทางการค้าชายแดนที่มีความสะดวก รวดเร็ว ส่งผลดีต่อการส่งออกสินค้าเศรษฐกิจและการลงทุนระหว่างประเทศ โดยมีมูลค่าการนำเข้า และส่งออกสินค้าเป็นอันดับต้นๆ ของด่านพรมแดนทั้งประเทศ

2) เส้นทางการคมนาคมผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่สามารถเชื่อมโยงการค้าใน 4 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม จีน สามารถสร้างมูลค่าทั้งด้านการขนส่งสินค้า และด้านการท่องเที่ยวได้

3) สถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายและน่าสนใจทั้งด้านประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี โดยเฉพาะการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อพญานาคที่โดดเด่น มีแหล่งค้าขายสินค้าที่หลากหลายสามารถดึงดูดนักทองเที่ยว เชน ตลาดอินโดจีนริมแม่น้ำโขง และเป็นจังหวัดชายแดนที่สามารถเดินทางไปต่อท่องเที่ยวต่อในประเทศ สปป. ลาว และเวียดนาม อันเป็นสิ่งสำคัญที่จะส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวและการลงทุนในจังหวัดมุกดาหาร

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญอีกประการ

1) เส้นทางการคมนาคมผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่ผ่านจังหวัดมุกดาหาร ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีฐานการผลิตไม่ได้อยู่ในจังหวัดเอง ควรมีการยกระดับฐานการผลิต ส่งเสริมผู้ประกอบการ

2) เนื่องจากยังมีปญหาการลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย ยาเสพติดตามแนวชายแดน ปญหาแรงงานต่างด้าว แนวทางที่สำคัญจำเป็นด้านหนึ่งจังหวัดควรเพิ่มแนวทางในการแก้ไขให้มากขึ้น

3) พัฒนาเกษตรกรให้มีความรูในการนำเทคโนโลยีใชในการเพิ่มผลผลิต เนื่องจากการศึกษาพบว่ามีพื้นที่การเกษตรน้อย อีกทั้งยังขาดการบริหารจัดการที่ดี จังหวัดควรส่งเสริมการวางแผนการผลิตและการสงเสริมด้านการตลาดเพิ่มขึ้น รวมทั้งเร่งพัฒนาแรงงานให้มีทักษะที่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

4) ยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

5) ทบทวนขอตกลงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม ให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนสงในอนุภูมิภาคสะดวกขึ้น เพื่อเป็นการเปิดโอกาสด้านการคา การลงทุน และการท่องเที่ยว

2) ปัจจุบันมีการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (ลาว) – กวางตริ (เวียดนาม) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีในหลายด้าน ควรสนับสนุนภาคเอกชนที่มีกิจกรรมร่วมกับภาคเอกชนของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างความร่วมมือ

แนวทางที่ 2 ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ตามศักยภาพ โดย พัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถใน การแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อน การสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มี ความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้าง มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

จากการศึกษาสรุปว่า แนวทางนี้กลุ่มจังหวัดได้ดำเนินการอย่างดี มีแผนรองรับ ดังปรากฏในรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของจังหวัด และจากการลงพื้นที่ศึกษาพบว่า มีกิจกรรมพัฒนาต่อยอด ดังกรณี การพัฒนา

สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนนครพม-คำม่วน การศึกษาพบว่ามีการปรับปรุงจุดตรวจรถขนส่งสินค้า มีการปรับเส้นทางคมนาคมให้กว้างขึ้น สามารถเดินรถได้อย่างสะดวก ขณะเดียวกันมีการปรับปรุงอาคารเพื่อให้ข้อมูลแก้นักลงทุน โดยเฉพาะการปรับปรุงบริเวณโคกภูกระแตที่ถูกกำหนดไว้ให้เป็นสถานที่การก่อสร้างอาคารเพื่อนักลงทุน

ด้านศักยภาพของจังหวัดนครพนมต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จังหวัดนครพนม เมืองแห่งความสุข ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคง ปลอดภัยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ภายใต้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง จากข้อมูลศักยภาพจังหวัดนครพนม คณะผู้วิจัยได้จัดลำดับความสำคัญก่อน – หลังด้านการพัฒนาศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 รายละเอียดมีดังนี้

1) ด้านการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากการท่องเที่ยวและบริการ เป็นฐานกระตุ้นและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดนครพนม ผลักดันให้มีการเปิดด่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) ให้ เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง พัฒนาจังหวัดนครพนมในทุกๆ ด้านให้เป็นเมืองน่าอยู่ น่าลงทุน น่าท่องเที่ยว พร้อมทั้งยกระดับและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง มีการส่งเสริม สนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นที่แพร่หลายไปทั่วโลก รวมถึงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนบนพื้นฐานองค์ความรู้ภูมิปัญญาไทยพัฒนากิจกรรม และโครงสร้างพื้นฐานให้มีมาตรฐาน และสามารถรองรับการเติบโตของภาคการท่องเที่ยวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการเกษตรด้วยนวัตกรรม ท่องเที่ยว 3 ธรรม เชื่อมโยง 3 ประเทศ มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว 3 ธรรม กลุ่มจังหวัดสนุก เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) อย่างยั่งยืน

2) ด้านการเกษตร การพัฒนาเกษตรปลอดสารพิษและอุตสาหกรรมการเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งพัฒนาสินค้าการเกษตรปลอดภัยที่เชื่อมไปยังภูมิภาคอินโดจีน เพื่อให้นครพนมหลุดพ้นจากจังหวัดที่ประชาชนมีสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับต่ำไปสู่ จังหวัดที่ประชาชนมีสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับสูง พ้นความยากจน โดยยึดหลักการพัฒนาและใช้นวัตกรรมโดยยึดหลักการพัฒนาแนวทางของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

3) ด้านเศรษฐกิจ จังหวัดนครพนมมุ่งเน้นการขับเคลื่อนกิจกรรมด้านเศรษฐกิจที่เป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อมตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม โดยสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้จังหวัดโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่เป็นหลักควบคู่กับการส่งเสริมการลงทุนจากนักลงทุนระดับประเทศในด้านที่จังหวัดมีศักยภาพ คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

4) ด้านสังคม วัฒนธรรม จังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดที่มีรากเหง้าทางวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดี และธรรมชาติที่งดงาม ตลอดจนเทศกาลงานประเพณีประจำท้องถิ่น ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่น่าค้นหา จังหวัดนครพนม ประกอบด้วยชน 7 เผ่า ได้แก่ไทยลาว เผ่าผู้ไท เผ่าไทยญ้อ (ญ้อ) เผ่าไทยโส้หรือไทยกะ โซ่ เผ่าไทยกะเลิง ไทยข่า และเผ่าไทแสก นอกจากนี้ ยังมีชาวไทยเชื้อสายจีนและเวียดนามร่วมอาศัยอยู่ ทุกชนเผ่าและเชื้อชาติอาศัยอยู่ร่วมกันอย่างสมานฉันท์ ชนเผ่าต่างๆ มีความหวงแหนในศิลปวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีของตนเองเช่น ชนเผ่าผู้ไท อำเภอเรณูนคร ยังคงรักษาเอกลักษณ์ของตนเองไว้เป็นอย่างดี นครพนมนับเป็นเมืองชายแดนที่มีความอุดมสมบูรณ์ ความสวยงามของทิวทัศน์ และมีความหลากหลายของวัฒนธรรมและชาติพันธุ์ รวมทั้งประวัติศาสตร์ที่ยาวนานมีพระธาตุพนมเป็นปูชนียสถานคู่บ้านคู่เมือง พื้นที่ด้านเหนือและตะวันออกของจังหวัดติดกับแม่น้ำโขงโดยตลอด และมีปูชนียสถานที่สำคัญในจังหวัดนครพนม คือ พระธาตุพนม นอกจากนี้ยังมีพระธาตุอื่น ๆ ที่ชาวจังหวัดนครพนมเคารพนับถือ ได้แก่ พระธาตุประสิทธิ์ พระธาตุท่าอุเทน พระธาตุเรณู พระธาตุศรีคุณ พระธาตุนคร และพระธาตุมหาชัย เป็นต้น

5) ด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ จังหวัดนครพนม เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค และภูมิภาคอาเซียน มีการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งด้านการค้า การลงทุน และการบริการ จังหวัดนครพนมกำหนดพื้นที่ผังเมืองเชื่อมโยงสนามบินนครพนม ถึง สะพานมิตรภาพ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ศูนย์-ขนส่งชายแดน ศูนย์โลจิสติกส์โดยจะต้องมีการกำหนดพื้นที่ที่เอื้อต่อการพัฒนาการค้า และการลงทุน และจะต้องมีการสร้างระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างเหมาะสม เช่น พื้นที่ใกล้กับสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 หรือพื้นที่ใกล้กับเขตพัฒนารถไฟทางคู่ เป็นต้น และสามารถเชื่อมโยงกับเขตเมืองเก่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการทางหลวงหมายเลข 22 ช่วยให้เดินทางได้สะดวกรวดเร็วปลอดภัย ลดระยะเวลาการเดินทางและลดปริมาณการจราจรในเส้นทางหลัก สามารถส่งผลผลิตทางเกษตรกรรมสู่โรงงานได้สะดวกรวดเร็ว ลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ตลอดจนเป็นการขยายระบบการขนส่งคมนาคม

6) ด้านอุตสาหกรรม จังหวัดนครพนม วางยุทธศาสตร์เชิงรุกเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยพัฒนาพื้นที่สาธารณประโยชน์โคกภูกระแต เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุน ให้นักลงทุนมาเช่าประกอบกิจการส่งออกนำเข้าสินค้า ซึ่งจะมีการดูแลสิทธิประโยชน์ดึงดูดนักลงทุนเข้ามาในพื้นที่ให้มากที่สุด เน้นการส่งเสริมสินค้าการเกษตรเป็นหลัก โดยมีการกำหนดกลุ่มกิจการเป้าหมายไว้ถึง 13 กลุ่ม เพื่อยกระดับให้มีการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมภาคการเกษตรครบวงจร ที่จะเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ เนื่องจากปัจจุบันพบว่าสินค้าที่ส่งออกผ่านชายแดน จังกวัดนครพนม ไป ลาว เวียดนาม และจีน ที่สำคัญของไทยคือผลไม้ตามฤดูกาล ซึ่งจะต้องมาวางแนวทางให้นครพนมมีตลาดสินค้าการเกษตรปลอดภัยที่เชื่อมไปยังภูมิภาคอินโดจีน นครพนมจะเป็นเมืองเศรษฐกิจการค้าชายแดนที่สำคัญของภาคอีสาน เชื่อมโยงการค้าไปยัง ลาว เวียดนาม และจีน

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดนครพนม จากการประชุมกลุ่ม ผู้เข้าร่วมได้ให้ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาพื้นที่พิเศษจังหวัดนครพนม ดังนี้

1) จังหวัดนครพนม มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรมจำนวนมาก จึงควรให้มีการศึกษาข้อมูลด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการส่งเสริมให้ประชากรในประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาเที่ยวในประเทศไทย และส่งเสริมการค้าอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เนื่องจากเป็นกลุ่มชาติพันธุ์เดียวกัน มีวิถีชีวิตก็คล้ายกัน ดังนั้นสินค้าชุมชนของไทยสามารถจำหน่ายได้ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

2) จังหวัดนครพนมควรมีการลงทุนในการเป็นศูนย์กลางเส้นทางท่องเที่ยว 3 รูปแบบ โดยใช้เส้นทางท่องเที่ยวเรียบน้ำโขง ได้แก่ การแข่งวิ่งมาราธอน การจัดกีฬาปั่นจักรยาน และการแข่งขันไตรกีฬา ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและดึงดูดนักท่องเที่ยวทั่วโลก

แนวทางที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มี อยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อ การพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้ง ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ มาใช้ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การศึกษาสรุปว่า กรณีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในการกำหนดเขตการพัฒนา ยังมีข้อขัดแย้งกันระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ กรณีพื้นที่การพัฒนาบริเวณฝั่งน้ำโขง ของจังหวัดมุกดาหาร ส่งผลให้ไม่เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ รวมทั้งไม่เอื้อต่อการพัฒนาธุรกิจใหม่

แนวทางที่ 4 ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการ ของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่ จากการศึกษาพบว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือบน 2 การการพัฒนาพื้นที่จังหวัดตนเอง สอดคล้องกับศักยภาพของจังหวัด ดังเช่น จังหวัดสกลนครมุ่งพัฒนาผลผลิตการเกษตร นครพนมมุ่งพัฒนาการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวและมุกดาหารมุ่งพัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านลาว-เวียดนาม เป็นต้น

แนวทางที่ 5 พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ การศึกษาพบว่า ยังมีข้อติดขัด ดังกรณี ศูนย์บริการ OSCE ที่นครพนม และมุกดาหาร

5.2.2 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ-ยโสธร)

ในปี 2566-2570 กลุ่มจังหวัดกำหนดเป้าหมายการพัฒนาไว้ว่า “เกษตรสร้างมูลค่า ศูนย์กลางการค้าโลจีสติกส์ การท่องเที่ยวสร้างสรรค์เชื่อมโยงภูมิภาค” โดยมีประเด็นการพัฒนาประกอบด้วย

ประเด็นที่ 1 การส่งเสริมเกษตรสร้างมูลค่า

ประเด็นที่ 2 เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุน

ประเด็นที่ 3 เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการท่องเที่ยวและการลงทุน

ประเด็นที่ 4 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมและความมั่นคง

ประเด็นที่ 5 สร้างการเติบโตคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ทิศทางการพัฒนาในพื้นที่

จากการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ คณะวิจัย สรุปว่า กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพที่จะพัฒนาตามแนวทางทั้ง 5 ประเด็นที่กลุ่มจังหวัดกำหนดขึ้น อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปตามบริบทและศักยภาพ ผลการศึกษาของคณะวิจัยสรุปว่ากลุ่มจังหวัดควรได้รับการพัฒนายกระดับศักยภาพในแนวทางสำคัญ ประกอบด้วย

แนวทางที่ 1 พัฒนาพื้นที่คมนาคมรอบเมือง อุบลราชธานี เชื่อมต่อ อำนาจเจริญบริเวณถนนเส้น 221 เลียบฝั่งลำน้ำโขง เชื่อมจากอำเภอนาตาล-ไปอำเภอชานุมาน (อำนาจเจริญ) เพื่อเดินทางเชื่อมกับมุกดาหาร กรณีจังหวัดศรีสะเกษ เพิ่มศักยภาพเส้นทางคมนาคมระหว่างจังหวัดศรีสะเกษกับยโสธรให้มากขึ้น เพื่อเชื่อมกับจังหวัดร้อยเอ็ด

แนวทางที่ 2 พัฒนาเมืองอุบลราชธานีให้เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านลาว-เวียดนาม โดยจัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญ เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เขตนวัตกรรม พื้นที่อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและพื้นที่เปิดโล่ง เป็นต้น พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาคระระหว่างกลุ่มจังหวัด เร่งรัดพัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมต่อไปยังอำเภอสิรินธร (ด่านช่องเม็ก) พร้อมทั้งส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น

แนวทางที่ 3 เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งภายในภาคให้เป็นระบบที่สมบูรณ์ จากที่อุบลราชธานีมีดการพัฒนาท่าอากาศยานเป็นนาๆชาติให้สามารถรองรับปริมาณ ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น (อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด นครราชสีมา ขอนแก่น เลย และสกลนคร) และขยายถนน 4 ช่องจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

แนวทางที่ 4 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงภาคกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อาทิ แผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ช่วงจิระ-อุบลราชธานี และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ ช่วงระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ด้านตะวันออก

แนวทางที่ 5 พัฒนาด่านชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอในจังหวัดที่ติดชายแดน (ด้านช่องเม็ก/ด่านช่องอานม้า/ด่านช่องสะงำ/ด่านชานุมาน) สนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนที่

พร้อมให้มีการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ให้ได้มาตรฐานสากล เร่งเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่างหน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการ ณ จุดเดียว (National Single Window) เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนที่มีศักยภาพ

แนวทางที่ 6 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชายแดน โดยเร่งสนับสนุนการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล-สาละวัน) พัฒนาเส้นทางใหม่เชื่อมโยงอำเภอชายแดน ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีน ให้มีความสะดวก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

โดยสรุปจากการศึกษาในประเด็นนโยบายในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ สรุปว่า การขับเคลื่อนนโยบายของจังหวัดสอดรับการนโยบายของประเทศ ทิศทางการพัฒนาของจังหวัดมีแนวโน้มสำคัญขึ้น เพราะการขยายตัวของประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาในภาคอีสานให้เกิดระเบียบเศรษฐกิจภาคอีสาน (นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดร-หนองคาย) แต่อย่างไรก็ตามในระดับพื้นที่ บางกรณียังมีข้อติดขัด ปัญหาอุปสรรค อาทิ การพัฒนาจุดผ่านสินค้า การวางผังเมืองเพื่อพัฒนาศักยภาพธุรกิจของผู้ประกอบการระดับท้องถิ่นเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านยังขาดการพัฒนาจุดเชื่อมต่อบริเวณด่านชายแดนให้สามารถเอื้อประโยชน์ อำนวยความสะดวกกับผู้ประกอบการค้าขายในระดับจังหวัด

5.3 แผนการพัฒนาตามลำดับความสำคัญของเป้าหมายกลุ่มจังหวัดในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

จากข้อสรุปแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด ดังที่คณะวิจัยได้เสนอไว้ในส่วนที่ผ่านมา ในส่วนนี้คณะวิจัยจะสรุปผลการศึกษาเพื่อเสนอแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดตามที่ผลการศึกษาได้เรียงลำดับความสำคัญไว้ เป็นผลสรุปที่คณะวิจัยวิเคราะห์ร่วมกับแนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดที่ได้เสนอไว้ในส่วนที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดแผนการพัฒนาดังนี้

5.3.1 เป้าหมายของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (มุกดาหาร-นครพนม-สกลนคร)

ลำดับที่ 1 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและแหล่งท่องเที่ยวชุมชนให้ได้มาตรฐานตามแนวทาง BCG

ลำดับที่ 1 ด้านเกษตร ได้แก่ พัฒนากระบวนการผลิต แปรรูป และจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพทั้งระบบ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการผลิตและแปรรูปโดยใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตร และบริหารจัดการน้ำให้เพียงพอเพื่อรองรับการพัฒนาด้านการเกษตร

ลำดับที่ 2 ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ พัฒนาเมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองชายแดนจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดอำนาจเจริญ และพัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นไปสู่มาตรฐานสากลเพื่อสร้างเศรษฐกิจในชุมชนในจังหวัดยโสธร

ตารางที่ 5.1 แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและบริการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-สร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมโดยใช้กรอบ BCG -สร้างมาตรฐานการท่องเที่ยวชุมชนเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ไทย-ลาว-จีน-เวียดนาม-กัมพูชา -พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบนิเวศน์และทรัพยากรที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม -สร้างและพัฒนาสินค้าและบริการด้วยภูมิปัญญาท้องถิ่นและความหลากหลายทางชีวิภาพและทุนทางวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัด	-รักษาการเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญของการท่องเที่ยววิถีวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขงและอารยธรรมของของกลุ่มจังหวัด -ยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมในกลุ่มจังหวัด -พัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมส่งเสริมการตลาด การดูแลความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว -สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยว -ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคน้ำโขง (ไทย-ลาว-จีน-เวียดนาม-กัมพูชา)	-ยกระดับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคลุ่มน้ำโขง -ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจีสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ตารางที่ 5.2 แผนการพัฒนาด้านการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-ส่งเสริมการนำอัตลักษณ์พื้นถิ่นและภูมิปัญญาพื้นถิ่นของกลุ่มจังหวัดมาเป็นผลิตภัณฑ์การเกษตร -พัฒนามาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ในกลุ่มจังหวัด -พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการเกษตรอัจริยะ -สร้างผู้ประกอบการอัจริยะในภาคเกษตร -ยกระดับงานวิจัยด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและนวัตกรรมของสถาบันอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัด	- พัฒนากระบวนการผลิต แปรรูปและการจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพทั้งระบบ -ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวภาพ เกษตรพื้นถิ่นของกลุ่มจังหวัด - พัฒนาเทคโนโลยีการผลิตอัจริยะห้เหมาะสมกับพื้นที่ -บริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อการเกษตรโดยดำเนินการในระดับลุ่มน้ำให้มีความสมดุลระหว่างการใช้น้ำทุกกิจกรรมกับปริมาณน้ำต้นทุน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องทุก ภาคส่วน	-ยกระดับการพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมสร้างระบบเกษตรอัจริยะเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการเกษตรของกลุ่มจังหวัด เตรียมพร้อมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ -สร้างประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวิภาพเพื่อต่อยอดภาคเกษตรเป็นเกษตรบนฐานชีวิภาพที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.3 แผนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนให้เป็นจุดเชื่อมต่อที่เอื้อต่อการขนส่ง การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ -พัฒนาระบบขนส่งสมัยใหม่ในสถานีขนส่งให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ -พัฒนาระบบการค้าข้ามแดนในพื้นที่ระหว่างตัวเมืองชายแดน เอื้อประโยชน์กับผู้ประกอบการท้องถิ่นประกอบด้วย นครพนม-ท่าแขก (คำม่วน) มุกดาหาร-ไกรสอน (สะหวันนะเขต)	-ยกระดับความสำคัญของการขนส่งทางรางเชื่อมกับประเทศลาว-เวียดนาม-จีน ตามเส้นทาง R 8 R12 และ R9 -ขยายโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและเขตเศรษฐกิจใหม่ในกลุ่มจังหวัด -สร้างและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษในกลุ่มจังหวัด เพิ่มงบประมาณบริหารจัดการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นเชื่อมกับ สปป.ลาว ในจังหวัดที่ตั้งเป็นเขจเศรษฐกิจพิเศษ คือ นครพนมและมุกดาหาร -สร้างคลัสเตอร์เมืองในกลุ่มจังหวัดเป็นเมืองเกษตร/เมืองท่องเที่ยว/เมืองชายแดน -พัฒนาเศรษฐกิจบนฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ใช้นวัตกรรมเพื่อการค้าและบริการ -สร้างโอกาสการเข้าถึงตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศให้ผู้ประกอบการ	-เพิ่มพื้นที่เมืองเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัด (สกลนคร-นครพนม-มุกดาหาร)

5.3.2 เป้าหมายของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-ยโสธร-อำนาจเจริญ)

ลำดับที่ 1 ด้านเกษตร ได้แก่ พัฒนากระบวนการผลิต แปรรูป และจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพทั้งระบบ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการผลิตและแปรรูปโดยใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตร และบริหารจัดการน้ำให้เพียงพอเพื่อรองรับการพัฒนาด้านการเกษตร

ลำดับที่ 2 ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ พัฒนาเมือง เขตเศรษฐกิจพิเศษและเมืองชายแดนจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดอำนาจเจริญ และพัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นไปสู่มาตรฐานสากลเพื่อสร้างเศรษฐกิจในชุมชนในจังหวัดยโสธร

ลำดับที่ 3 ด้านการท่องเที่ยวและบริการ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและแหล่งท่องเที่ยวชุมชนให้ได้มาตรฐานตามแนวทาง BCG

ลำดับที่ 4 ด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ โครงข่ายคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก รองรับการพัฒนา และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค

ตารางที่ 5.4 แผนการพัฒนาด้านการเกษตรกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-ส่งเสริมการนำอัตลักษณ์พื้นถิ่นและภูมิปัญญาพื้นถิ่นของกลุ่มจังหวัดมาเป็นผลิตภัณฑ์การเกษตร -พัฒนามาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ในกลุ่มจังหวัด -พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการเกษตรอัจริยะ -สร้างผู้ประกอบการอัจริยะในภาคเกษตร -ยกระดับงานวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมของสถาบันอุดมศึกษาในกลุ่มจังหวัด	- พัฒนากระบวนการผลิต แปรรูป และการจำหน่ายสินค้าเกษตรอินทรีย์ และเกษตรชีวภาพทั้งระบบ -ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวภาพ เกษตรพื้นถิ่นของกลุ่มจังหวัด - พัฒนาเทคโนโลยีการผลิต อัจริยะที่เหมาะสมกับพื้นที่ -บริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อการเกษตร โดยดำเนินการในระดับลุ่มน้ำให้มี ความสมดุลระหว่างการใช้น้ำทุกกิจกรรมกับปริมาณน้ำต้นทุน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องทุก ภาคส่วน	-ยกระดับการพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมสร้างระบบเกษตร อัจริยะเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการเกษตรของกลุ่มจังหวัด เตรียมพร้อมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ -สร้างประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวิภาพเพื่อต่อยอดภาคเกษตรเป็นเกษตรบนฐานชีวิภาพที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.5 แผนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนให้เป็นจุดเชื่อมต่อที่เอื้อต่อการขนส่ง การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ -พัฒนาระบบขนส่งสมัยใหม่ในสถานีขนส่งให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ -พัฒนาเศรษฐกิจภาคเกษตร เพิ่มมูลค่าของสินค้าเกษตรในชุมชนเชื่อมกับตลาดภายในและตลาดภายนอก	-ยกระดับความสำคัญของการขนส่งทางรางเชื่อมกับประเทศลาว-เวียดนาม-จีน -ขยายโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและเขตเศรษฐกิจใหม่ในกลุ่มจังหวัด -สร้างและพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษในกลุ่มจังหวัด -สร้างคลัสเตอร์เมืองในกลุ่มจังหวัดเป็นเมืองเกษตร/เมืองท่องเที่ยว/เมืองชายแดน -พัฒนาเศรษฐกิจบนฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ใช้นวัตกรรมเพื่อการค้าและบริการ -สร้างโอกาสการเข้าถึงตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศให้ผู้ประกอบการ	-เพิ่มพื้นที่เมืองเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัด

ตารางที่ 5.6 แผนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและบริการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-สร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมโดยใช้กรอบ BCG -สร้างมาตรฐานการท่องเที่ยวชุมชนเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ไทย-ลาว-จีน-เวียดนาม-กัมพูชา -พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบนิเวศน์และทรัพยากรที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม -สร้างและพัฒนาสินค้าและบริการด้วยภูมิปัญญาท้องถิ่นและความหลากหลายทางชีวิภาพและทุนทางวัฒนธรรมของกลุ่มจังหวัด	-รักษาการเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญของการท่องเที่ยววิถีวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขงและอารยธรรมของของกลุ่มจังหวัด -ยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรมในกลุ่มจังหวัด -พัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมส่งเสริมการตลาด การดูแลความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว -สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยว -ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคน้ำโขง (ไทย-ลาว-จีน-เวียดนาม-กัมพูชา)	-ยกระดับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคลุ่มน้ำโขง -ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจีสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ตารางที่ 5.7 แผนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-ยกระดับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการคมนาคมระหว่างประเทศ -พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อยกศักยภาพเมืองเพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าและผู้คนข้ามแดน -เตรียมพื้นที่เมืองเพื่อขยายการขนส่งทั้งระบบรางและระบบขนส่งทางอากาศ	-พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกันด้วยระบบเทคโนโลยีที่เหมาะสม -พัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจีสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน -สร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกระหว่างประเทศ	-ยกระดับจังหวัดสำคัญให้เป็นเมืองเศรษฐกิจประจำกลุ่มจังหวัด เป็นศูนย์กลางเชื่อมกับเมืองเศรษฐกิจอื่นและประเทศอื่นๆในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและภูมิภาคเชื่อมกับ EEC -เสริมสร้างการเข้าถึงบรอดแบนค์หลากรูปแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่กลุ่มจังหวัด โดยมีรูปแบบการเชื่อมโยงด้านดิจิทัลที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

จากเป้าหมายแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดดังที่คณะวิจัยได้เสนอให้เห็นในเบื้องต้น ในการศึกษาครั้งนี้คณะวิจัยสรุปประเด็นความเชื่อมโยงกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับการเจริญเติบโตของเมืองที่สอดคล้องกับแผนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดที่มีอยู่ ซึ่งการศึกษาพบว่ากลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งตอนล่าง 2 และตอนบน 2 มีการปรับผังเมือง เกิดการขยายตัวของเมืองออกไปสู่เขตชนบทมากขึ้น ในแง่หนึ่งหมายถึงการเพิ่มศักยภาพของพื้นที่เพื่อให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจเมือง ซึ่งสอดคล้องกับแผนที่มีอยู่แล้วการศึกษาครั้งนี้สามารถสรุปได้ดังตารางความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
อุบลราชธานี	1.ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 2.ด้านเศรษฐกิจ 3.ด้านการเกษตร	มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด -ด้านการท่องเที่ยว จังหวัดมีแผนพัฒนาการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขง และการท่องเที่ยวชายแดน การยกระดับความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการการท่องเที่ยว /การค้าการลงทุน ใน 2 แขวงที่เป็น รู)ธรรมคือแขวงจำปาสักและแขวงสะหวันนะเขต -ด้านเศรษฐกิจและด้านการเกษตร สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจด้านการเกษตรฐานชีวภาพ มีการพัฒนายกระดับพืชเกษตร อาทิ มันสำปะหลัง ข้าว รวมทั้งการพัฒนาโคเนื้อ	มีกระบวนการเตรียมความพร้อมในหลายด้านประกอบด้วย 1) การเตรียมความพร้อมด้านโลจีสติก เส้นทางคมนาคม โดยการปรับปรุงถนนวงแหวนรอบเมืองและในเมืองอุบลราชธานีให้กว้างขวางขึ้น 2) ปรับปรุงสนามบินอุบลราชธานีเป็นสนามบินนาๆชาติ 3) มีแนวคือการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมไปยังด่านช่องเม็กอำเภอสิรินธร ที่มีพื้นที่ติดกับแขวงจำปาสักของ สปป.ลาว การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ลาว-เวียดนาม) ด้วยสะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 (อุบล-สาละวัน)

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง (ต่อ)

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
อำนาจเจริญ	1ด้านการเกษตร 2ด้านโลจิสติกส์ 3 ด้านเศรษฐกิจ	มีความสอดคล้องกับแผนจังหวัด ในประเด็นสำคัญ คือ การพัฒนาด้านการเกษตร เนื่องจากอำนาจเจริญกำหนดตำแหน่งให้จังหวัดเป็นมหานครเกษตรอินทรีย์ นอกจากนี้ สอดคล้องกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจชายแดน บริเวณอำเภอชานุมาน เนื่องจากเป็นอำเภอติดลำน้ำโขงตรงข้ามกับแขวงสะหวันนะเขต ของลาว จังหวัดอำนาจเจริญมีมูลค่าสินค้าชายแดนและได้พัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมไปยังอำเภอชานุมานให้สะดวกขึ้น	อำนาจเจริญ เตรียมความพร้อมการขยายตัวของเมือง โดยมีการปรับปรุงถนนรอบเมือง เพื่อให้เชื่อมกับเส้นทางสำคัญ สามารถเดินทางจากอุบลราชธานีผ่านเข้าสู่จังหวัดมุกดาหารได้อย่างสะดวก ขณะเดียวกันมีการเตรียมความพร้อมในตัวจังหวัดเพื่อจะให้เห็นจุดพักของผู้คน โดยเตรียมสถานที่ “พุทธอุทยาน” ให้เห็นแหล่งท่องเที่ยวกลางเมือง เพื่อให้ผู้ที่จะเดินทางจังอุบลราชธานีไปยังจังหวัดมุกดาหารได้พักเพื่อให้เกิดการซื้อสินค้าของจังหวัด ด้านการเตรียมความพร้อมของอำเภอชานุมานซึ่งติดกับชายแดน มีการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณลำน้ำโขงในเขตอำเภอ เพื่อรองรับนักลงทุนที่มีความสนใจลงทุนด้านการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขง สามารถเชื่อมกับแขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาวได้

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง (ต่อ)

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
ยโสธร	1 ด้านเศรษฐกิจ 2 ด้านการเกษตร 3ด้านสังคมและวัฒนธรรม	สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด กรณี จังหวัดยโสธร มุ่งพัฒนาให้เป็นเมืองพื้นที่เชื่อมต่อระหว่าง กลุ่มอีสานล่าง 2 บน 2 เพื่อเชื่อมต่อไปยังกลุ่มขังหวัด ร้อยเอ็ด / มหาสารคาม/ขอนแก่น โดยจังหวัดยโสธร มีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคม การเชื่อมต่อที่สามารถเดินทางไปในกลุ่มจังหวัดอีสานได้อย่างสะดวก ด้านหนึ่งเพื่อให้การขนส่งสินค้า สะดวกขึ้น โดยเฉพาะสินค้าด้านการเกษตร ซึ่งจังหวัดยโสธร กำหนดตำแหน่งของจังหวัดให้เป็นจังหวัดที่มีสินค้าการเกษตรที่ได้รัยมาตรฐาน โดยเฉาะ “ข้าว”	จังหวัดมีความพร้อมกับการขยายตัวของเมือง โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอชานุมาน การศึกษาพบว่าอำเภอมีการเตรียมความพร้อมด้วยการปรับปรุงพื้นที่ตามฝั่งลำน้ำโขง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดที่มุ่งยกระดับพัฒนาอำเภอชายแดน

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง (ต่อ)

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
ศรีษะเกษ	1ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 2ด้านการเกษตร 3 ด้านโลจิสติกส์	สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด -ศรีสะเกษกำหนดให้เป็นเมืองเศรษฐกิจเกษตรท่องเที่ยวและกีฬา มีการกำหนดวาระจังหวัดที่สำคัญ สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของภาคอีสานที่มุ่งพัฒนาการเกษตรและการบริหารจัดการน้ำ -ด้านการท่องเที่ยว มีการพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวในกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญ๘องจังหวัด ใช้แนวคิด BCG มาพัฒนาการท่องเที่ยว สินค้าท่องเที่ยว -ด้านการเกษตร สอดคล้องกับจังหวัดที่ต้องการพัฒนาสินค้าหอมแดง ข้าว มันสำปะหลัง -ด้านโลจีสติกส์ มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคม เชื่อมกับถนนเส้น 24 สามารถเชื่อมโยงจังหวัดอุบลราชธานี -ศรีสะเกษ-สุรินทร์-บุรีรัมย์-นครราชสีมา ได้	ศรีสะเกษ เตรียมรับการขยายตัวของเมืองในลักษณะเป็นเมืองชายแดน มีอำเภอติดชายแดน 3 อำเภอ ที่กำลังพัฒนาเมือง คือ อ.กันทรลักษ์ อ.ขุนหาญ และอ.ภูสิงห์ โดยมีแผนการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นฐานทรัพยากรด้านการเกษตรเพื่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ กัมพูชา

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง (ต่อ)

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
สกลนคร	1 ด้านเศรษฐกิจ 2ด้านการเกษตร 3ด้านสังคมและวัฒนธรรม	สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด -กรณีเศรษฐกิจ จังหวัดมุ่งพัฒนายกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยใช้ผลผลิตด้านการเกษตร มีการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร นอกจากนี้ยังสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยใช้ฐานวัฒนธรรมเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ -ด้านการเกษตร จังหวัดมุ่งพัฒนายกระดับมูลค่าพืชเกษตร นอกจากการปลูกข้าว ยังใช้สมุนไพรในการพัฒนาเป็นสินค้าต่างๆ เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับประชาชน	จังหวัดสกลนคร มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคม เชื่อมกับกลุ่มจังหวัดชายแดน คือ นครพนม-มุกดหาร เพื่อให้สามารถเดินทางเชื่อมไปยัง จังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น ได้อย่างสะดวก เป็นการเตรียมความพร้อมการขยายตัวของเมืองต่างในภาคอีสาน โดยเฉพาะหลังจาก สปป.ลาว เปิดเส้นทางรถไฟ ลาว-จีน

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง (ต่อ)

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
นครพนม	1ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 2ด้านการเกษตร 3 ด้านเศรษฐกิจ	สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด -ด้านการท่องเที่ยว จังหวัดต้องการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว (เมืองท่าแขก) สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองฮาติงห์ ของเวียดนามได้ ตามเส้นทาง R 8 และ R12 ปัจจุบันนครพนมยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาภูมิทัศน์เมือง บริเวณลำน้ำโขง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นจุดแข็งของจังหวัด	นครพนม ขยายเส้นทางคมนาคม เชื่อมกับมุกดาหารให้สะดวกขึ้น มีแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตามลำน้ำโขง เพื่อเชื่อมกับจังหวัดบึงกาฬและจังหวัดหนองคาย อีกทั้งยังพัฒนาถนนเชื่อมกับจังหวัดสกลนคร ให้สามารถเดินทาง ขนส่งสินค้าได่สะดวกขึ้น สอดคล้องกับการพัฒนาบริเวณสะพานมิตรภาพมีการปรับปรุงจุดตรวจรถขนส่งสินค้าที่มาจาก สปป.ลาวและเวียดนาม

ตารางที่ 5.8 ความสัมพันธ์ความพร้อมของแผนกับการขยายตัวของเมือง (ต่อ)

จังหวัด	เป้าหมายของจังหวัด	**ความสอดคล้องกับแผนจังหวัดที่มีอยู่**	ความพร้อมของแผนกับการรับมือการขยายตัวของเมือง
มุกดาหาร	1ด้านการท่องเที่ยวและบริการ 2ด้านการเกษตร 3ด้านสังคมและวัฒนธรรม	สอดคล้องกับพัฒนาจังหวัด โดยเฉพาะแผนการพัฒนาการท่องเที่ยว เนื่องจากมุกดหารมีสะพานมิตรภาพเชื่อมแขวงสะหวันนะเขต เชื่อมถนนเส้น R9 ของ สปป.ลาว ไปยังเมืองเว้ และดานังของเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญทางการท่องเที่ยวของ 3 ประเทศ -ด้านการเกษตรมีสินค้าสำคัญคือมันสัมปะหลัง	มุกดาหารถูกกำหนดให้เป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีการเตรียมความพร้อมพื้นที่การลงทุนในเขตอำเภอเมืองอำเภอหว้านใหญ่ เพื่อรองรับการค้าการลงทุนที่จะเกิดขึ้นโดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้านที่ สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน-เซโนที่จะสามารถสนับสนุนกันและกันในแง่การค้าการลงทุนบริเวณพื้นที่เมืองชายแดน

จากตารางดังที่คณะวิจัยได้เสนอให้เห็นเบื้องต้น คณะวิจัยสรุปได้ว่ากลุ่มจังหวัดทั้ง 2 กลุ่มที่ความพร้อมที่จะพัฒนาพื้นที่ของจังหวัดไปสู่การเป็นพื้นที่พิเศษ เพื่อรองรับการพัฒนาการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังที่คณะวิจัยได้เสนอให้เห็นถึงศักยภาพของแต่ละจังหวัด ความสอดคล้องของการขยายตัวของเมืองและความสอดคล้องกับแผนพัฒนาของจังหวัดที่มีอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามข้อสรุปประการสำคัญของการศึกษาอีกประการคือการตั้งเขตพัฒนาพิเศษจำเป็นต้องมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลากหลาย ดังนั้นแล้วในส่วนต่อไปเป็นการสรุปผลการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับการตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

5.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องและความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษ

ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษจำเป็นต้องมีการยกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการศึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะสำคัญ คือ การยกระดับกลุ่มจังหวัดไปสู่การเป็นเขตพัฒนาพิเศษ มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ การศึกษาครั้งนี้มีข้อสรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตั้งเขตพัฒนาพิเศษแบ่งได้เป็นสี่กลุ่ม คือ

1) กฎหมายเกี่ยวกับการจำแนกพื้นที่และกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่างๆ

2) กฎหมายกำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน

3) กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งรวมถึงการบริหารจัดการในเขตพื้นที่ต่างๆ

4) กฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

ตารางที่ 5.9 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษ

ประเภทกฎหมาย	ชื่อกฎหมาย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
กฎหมายเกี่ยวกับการจำแนกพื้นที่และกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่างๆ	-ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ -ประมวลกฎหมายที่ดิน - พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 - พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 - พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 -กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง -กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2563 -พระราชบัญญัติที่ราชัสดุ พ.ศ. 2562 -พระราชบัญญัติการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พ.ศ. 2518 - พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 -ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดูแลรักษาและคุ้มครองป้องกันที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน 2553 -พระราชบัญญัติจัดที่ดินเพื่อการครองชีพ พ.ศ. 2511 -พระราชบัญญัติชลประทานหลวง พ.ศ. 2485 - พระราชบัญญัติทรัพยากรน้ำ พ.ศ. 2561 -พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 -พระราชบัญญัติคุ้มครองซากดึกดำบรรพ์	-กรมที่ดิน - กรมป่าไม้ -กรมทรัพยากรธรรมชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช -กรมเจ้าท่า -กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง -กรมธนารักษ์ -กระทรวงกลาโหม -สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม -นายอำเภอ -องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น -กรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ - กรมชลประทาน - กรมทรัพยากร - กรมทรัพยากรธรณี

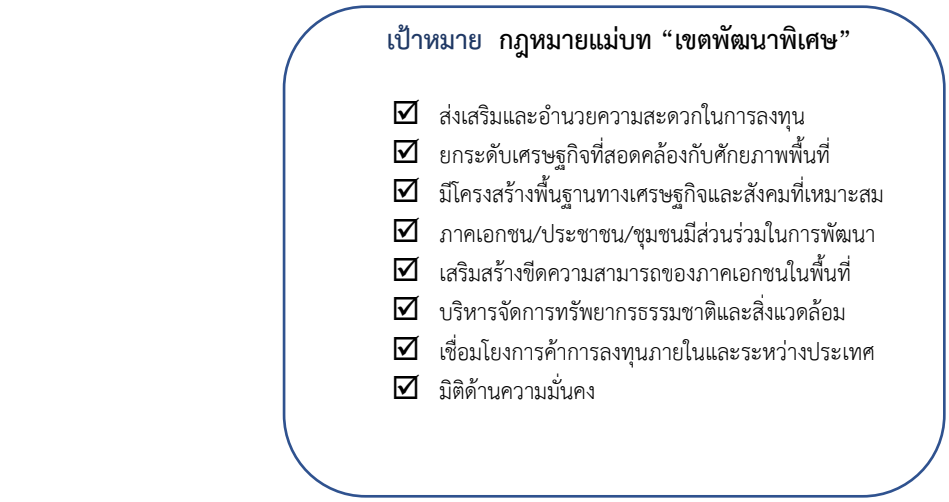
ประเภทกฎหมาย	ชื่อกฎหมาย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	พ.ศ. 2551	
กฎหมายกำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน	-พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และประกาศที่เกี่ยวข้อง -ประมวลรัษฎากร -พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 -พระราชบัญญัติโรงแรม พ.ศ. 2547 -พระราชบัญญัติหอพัก พ.ศ.	-คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน -กรมควบคุมมลพิษ -กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ -กรมสรรพากร -กรมศุลกากร -คณะกรรมการส่งเสริมและกำกับธุรกิจโรงแรม -คณะกรรมการส่งเสริมกิจการหอพัก
กฎหมายเกี่ยวกับการจัดตั้งรวมถึงการบริหารจัดการในเขตพื้นที่ต่างๆ	-พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 -ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 - พระราชบัญญัติ กำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2554 - พระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 -พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พบ.ศ.2540 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2562 -พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 แก้ไขเพิ่มเติมถึงฉบับที่ 14 พ.ศ.2562 -พระราชบัญญัติ การบริหารราชการจังหวัดชายแดนภาคใต้ พ.ศ. 2553	-การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย -คณะกรรมกำรนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ - หน่วยงานของรัฐในราชการส่วนภูมิภาค - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น -ศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้

ประเภทกฎหมาย	ชื่อกฎหมาย	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
กฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	-พระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 2562 -พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน. พ.ศ. 2541 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 7 พ.ศ.2562 -พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ (ฉบับที่๓) พ.ศ. 2544 -พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 พระราชบัญญัติประกันสังคม. (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558 -พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2560 -พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยยประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ 87/2557 และพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2561 - พระราชบัญญัติสัญชาติ พ.ศ. 2508 แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. - พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 - พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	-กระทรวงศึกษาธิการ/ สำนักงานศึกษาธิการเขต และสำนักงานศึกษาธิการจังหวัด -กรมแรงงาน/สำนักงานแรงงานจังหวัด - สำนักงานประกันสังคม - กรมอนามัย/สำนักงานสาธารณสุข - สำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง -สำนักบริหารการทะเบียนกรมการปกครอง - กรมพัฒนาธุรกิจการค้า -กรมการขนส่งทางบก / สำนักงานขนส่งจังหวัด

จากการศึกษาแนวทางในการพัฒนากลุ่มจังหวัดให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับและกฎหมายของประเทศ ข้อเสนอดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยระยะที่ 1 ที่แสดงให้เห็นว่าการมีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษมีความสำคัญ ผลงานวิจัยครั้งนี้คณะผู้วิจัยได้เสนอให้เห็นถึงแนวโน้มในอนาคตว่า มีความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ แต่อย่างไรก็ตามในการจัดตั้ง จำเป็นต้องมีการยกร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษขึ้นมา ดังผลการศึกษาของคณะวิจัยในระยะที่ 1 โดยบุญทรัพย์ พานิชการและคณะ (2563) ได้ยกร่าง

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษออกเป็นกฎหมายในหลายหมวดด้วยกัน ดังภาพประกอบร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ

ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ



ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ พ.ศ. ....

(เทียบเคียงพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561)

หมวด 1 นิยามศัพท์ และการประกาศเขตพัฒนาพิเศษ

หมวด 2 คณะกรรมการนโยบาย

หมวด 3 สำนักงาน

หมวด 4 การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ

หมวด 5 เขตส่งเสริมพิเศษ

หมวด 6 กองทุน

หมวด 7 การกำกับดูแล

หมวด 8 บทกำหนดโทษ

หมวด 9 บทเฉพาะการ

คณะวิจัยเห็นด้วยกับเป้าหมายร่างกฎหมายแม่บทเขตพัฒนาพิเศษ ที่มีเป้าหมายส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพราะถือว่าเป็นเป้าหมายสำคัญในการตั้งเขตพัฒนาพิเศษ นอกจากนั้นแล้วในยกร่าง พรบ. เขตพัฒนาพิเศษ ยังมีเป้าหมายที่จะยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งจากผลการศึกษาคณะวิจัยสรุปว่าในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษหรือการที่จะยกระดับให้กลุ่มจังหวัดในพื้นที่ศึกษาเป็นเขตพัฒนา

พิเศษ จำเป็นต้องมีกฎหมายที่มีเป้าหมายที่จะยกระดับเศรษฐกิจในพื้นที่ให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ดังที่คณะวิจัยได้เสนอไว้ในบทที่ผ่านมา อาทิเช่น กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีลักษณะสำคัญเป็นพื้นที่มีผลผลิตด้านการเกษตร ดังนั้นแล้วกลุ่มจังหวัดจึงเสนอให้จัดตั้งเป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษที่จะยกระดับมูลค่าทางด้านการเกษตร ส่วนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีลักษณะเป็นพื้นที่พิเศษด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยง จึงสามารถหรือสมควรที่จะยกระดับให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษด้านการท่องเที่ยวซึ่งสอดคล้องกับร่างกฎหมายแม่บทเขตพัฒนาพิเศษที่คณะวิจัยได้ยกร่างขึ้น

นอกจากนี้แล้ว ในแง่การร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษในเป้าหมายให้พื้นที่พิเศษมีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสมกับลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่นั้น ถือว่าเป็นเป้าหมายที่สำคัญที่คณะวิจัยได้ยกร่างในพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษขึ้น เนื่องจากจากการศึกษาพบว่าโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดมีความแตกต่างกัน ดังนั้นแล้วการยกระดับเป็นเขตพัฒนาพิเศษจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหมาะสมกับแต่ละกลุ่มจังหวัด

ส่วนเป้าหมายการเพิ่มขีดความสามารถของภาคเอกชนในพื้นที่ ในร่าง พรบ.เขตพัฒนาพิเศษ ถือว่าเป็นเป้าหมายสำคัญที่เหมาะสมที่จะยกร่างเป็นกฎหมายแม่บทให้เป็นจริง ทั้งนี้ต้องสร้างการมีส่วนร่วมภาคเอกชนภาคประชาชนและชุมชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามจากการศึกษาสรุปว่าเป้าหมายกฎหมายแม่บทที่สำคัญอีกประการ คือ การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่พิเศษในกลุ่มจังหวัดเนื่องจากการพัฒนาของประเทศที่เน้นกรอบ BCG รวมทั้งในระดับโลกก็เน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน SDG ดังนั้นแล้วการยกร่าง พรบ.เขตพัฒนาพิเศษ จะต้องให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าว ซึ่งในยกร่างที่คณะวิจัยเสนอก็ได้ให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวแล้ว ที่สำคัญเป้าหมายในการยกร่างกฎหมายแม่บทเขตพัฒนาพิเศษจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศซึ่งสอดคล้องกับพื้นที่ ดังการศึกษาของคณะวิจัยที่แสดงผลให้เห็นว่าทั้งจังหวัดนครพนมมุกดาหารอำนาจเจริญอุบลราชธานีจำเป็นต้องถูกผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงทางการค้าการลงทุนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมากขึ้น ที่สำคัญการยกร่างกฎหมายแม่บทเขตพัฒนาพิเศษจำเป็นต้องมีเป้าหมายมิติด้านความมั่นคงเข้ามาเป็นส่วนสำคัญด้วย เนื่องจากในพื้นที่ศึกษาของคณะวิจัยเป็นพื้นที่ชายแดน ซึ่งกฎหมายด้านความมั่นคงมีความสำคัญที่จะผลักดันการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจทั้งในระดับเขตเมืองชายแดนและระดับกลุ่มจังหวัด

5.5 สรุปและอภิปรายผล

โดยสรุปแล้วทั้ง 2 กลุ่มจังหวัดมีศักยภาพที่จะจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้การมี พรบ. เขตพัฒนาพิเศษเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ สอดคล้องกับการศึกษาของทีมวิจัยระยะที่ 1 ที่เสนอว่าการพัฒนาพื้นที่พิเศษจำเป็นต้องมีกฎหมายรองรับ การศึกษาสรุปว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีลักษณะพื้นที่มีศักยภาพด้านการเกษตร คือ ข้าวและมันสำปะหลัง ดังนั้นแนวทางการพัฒนาไปสู่การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัด จะต้องมีการพัฒนากลุ่มให้เป็นเขตเกษตรเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาพืชอาหาร พืชพลังงาน และพืชอุตสาหกรรม ซึ่งผลการศึกษาตรงกับแผนพัฒนาจังหวัดในแต่ละจังหวัดที่มุ่งพัฒนาพื้นที่ของจังหวัดไปในกลุ่มการพัฒนาการเกษตร ซึ่งที่ผ่านมานโยบายการพัฒนาด้านการเกษตรของภาคเป็นทิศทางสำคัญของรัฐบาลมาตลอด ทั้งนี้การศึกษาครั้งนี้สรุปว่าการพัฒนาพื้นที่พิเศษเป็นเขตเกษตรเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีความสำคัญอย่างยิ่ง ในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องมี พรบ.เศรษฐกิจการเกษตร ปี 2522 เป็นกลไกขับเคลื่อน โดย พรบ.บัญญัติเขียนไว้ว่า เขตเกษตรเศรษฐกิจ หมายถึง เขตการผลิตทางการเกษตร ซึ่งรวมถึงการเลี้ยงสัตว์ การปลูกป่า ที่เหมาะสมกับสภาวะตลาดและเศรษฐกิจการเกษตรของประเทศ ทั้งนี้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งจะพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางการผลิตอาหารแห่งอนาคต เป็นส่วนสำคัญของแผนปฏิบัติการด้าน การพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารระยะที่ 1 (พ.ศ. 2562-2570) ของกระทรวงอุตสาหกรรม

ส่วนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีลักษณะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ลาว-เวียดนาม รวมถึงจีนตอนใต้ ที่กำลังจะเชื่อมต่อขบวนรถไฟลาว-จีน มายัง สปป.ลาว ในเดือนธันวาคม 2564 นี้ ดังผลการศึกษาที่สรุปผลการศึกษาให้เห็นว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 นั้นมีศักยภาพทั้งในแง่เป็นพื้นที่ชายแดน มีเขตเศรษฐกิจพิเศษถึง 2 แห่ง ขณะเดียวกันก็มีศักยภาพทั้งด้านการท่องเที่ยว การค้าชายแดน การเกษตร ด้านโลจีสติกส์

ดังนั้นแล้วแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะต้องเร่งยกระดับเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมและมุกดาหารให้เกิดการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้น ภายใต้ แนวทางการพัฒนากลุ่มเมืองท่องเที่ยววิถีลำน้ำโขง มุ่งใช้การท่องเที่ยวนำเศรษฐกิจ โดยมี ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558 เป็นกลไกการขับเคลื่อนสำคัญ ปัจจุบันมีการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยววิถีลำน้ำโขงและมุ่งพัฒนาจังหวัดมุกดาหารให้เป็นจุดขนถ่ายสินค้า “ท่าเรือบกประตูตะวันออกสู่อาเซียน” อยู่แล้วซึ่งถือว่าเป็นศักยภาพสำคัญที่ต้องยกระดับและพัฒนาให้เกิดขึ้น

ด้านกฎหมายหมายที่เกี่ยวข้อง จำเป็นต้องมีการเสนอพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษเพิ่มขึ้นเพื่อจัดตั้งกลุ่มจังหวัดเขตพัฒนาพิเศษขึ้นตามศักยภาพของกลุ่มจังหวัด ทั้งนี้จะต้องมี 8 เป้าหมาย 7 หมวด ดังที่คณะวิจัยได้เสนอไว้ในเบื้องต้น โดยเฉพาะในเป้าหมายยกระดับเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ ซึ่งคณะวิจัยเห็นว่าเป็นประเด็นสำคัญจำเป็นในการที่จะพัฒนากลุ่มจังหวัดให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษอย่างแท้จริง

5.6 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากการวิจัย คณะวิจัยมีข้อเสนอแนะที่สำคัญดังนี้

1.การพัฒนากลุ่มจังหวัดจำเป็นต้องเน้นใน 2 ยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนาภาคเพิ่มขึ้น ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค และยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความร่วมมือและใช้ประโยชน์จากข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนและแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยแนวทางการพัฒนาที่สำคัญเร่งด่วน คือ พัฒนาด่านชายแดน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรให้เพียงพอ สนับสนุนการจัดการด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ให้ได้มาตรฐานสากล เร่งเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่างหน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการ ณ จุดเดียว (National Single Window) เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนที่มีศักยภาพ

2) กลุ่มจังหวัดต้องเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ร่วมกับมหาวิทยาลัยในภูมิภาคและมหาวิทยาลัยที่ตั้งในจังหวัด สนับสนุน ร่วมทุนวิจัยส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยีเชื่อมโยงในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน

3) เร่งพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง

4) พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค ส่งเสริมให้กลุ่มจังหวัดเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการและการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค

บรรณานุกรม

กาญจน์วจี ธนโชติรุ่งสาทิส (2557) **ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ.** วารสารสุทธิปริทัศน์ ปีที่ 28 ฉบับที่ 88 (ต.ค.-ธ.ค. 2557) หน้า 309-342

คณพศ สิทธิเลิศ (2554) **คุณลักษณะของนักศึกษาที่มีผลต่อความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ.**สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.).กรุงเทพฯ

จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา. (2543). **ความหมายของการขนส่งและความสำคัญของการขนส่ง.** มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. [ออนไลน์]. http://digiral_collect.lip.buu.ac.th

พชรรร เศรษฐยานนท์ (2554) **การจัดการโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อผลประกอบการของร้านดอกไม้ในเขตกรุงเทพมหานคร**.การศึกษาเฉพาะบุคล.รายงานการวิจัย.หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.กรุงเทพฯ

ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ และคณะ (2562) **การจัดการโลจิสติกส์ด่านชายแดนบ้านฮวก อ.ภูซาง จ.พะเยา เพื่อยกระดับการค้าชายแดนไปสู่เมืองเศรษฐกิจชายแดน.**สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

นพพร บัวอินทร์ และณฐา เศวตนรากุล (2562) **การเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา**.มนุษยศาสตร์สาร 20,3 (ก.ย.-ธ.ค. 2562) 125-150.เชียงใหม่

มิ่งสรรพ์ขาวสอาด, อคัรพงศ์อ้นั ทอง, พรทิพย์ เธียรธีรวิทย์ กุลดา เพ็ชรวรุณ, นุกูล เครือฟู. (2556). **เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการท่องเที่ยว** โครงการเมธีวิจัยอาวุโส. กรุงเทพฯ: สถาบันศึกษา นโยบายสาธารณะ

วราภรณ์ สารอินมูล.**การศึกษาความพร้อมของพนักงานแผนกคลังสินค้ากับการใช้โปรแกรมระบบ บริหารจัดการคลังสินค้า**

WMS (Warehouse Management System). (สืบค้น).จาก http://www.teacher.ssru.ac.th/varaporn

ศิริสรณ์เจริญ กมลลิ้มสกุล และคณะ (2560) **การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานข้าวจังหวัดนครราชสีมา: สถานการณ์ปัจจุบัน ความเชื่อมโยง ปัญหา และแนวทางการพัฒนา.** Suranaree J. Soc. Sci. Vol. 11 No. 2; December 2017 (119-143)

สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, วิรัช หิรัญ และ ศักดิ์สุริยา ไตรยราช. (2560). **การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร.** วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์ 10(1), 25-40.

สุภัสสรา ปัญโญรัฐโรจน (2559) **การจัดการโลจิสติกส์ ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ผลิตภัณฑ์กลุ่มเครื่องปั้นดินเผาตำบลเกาะเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี.** บทความวิจัย วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์ ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (มิถุนายน – กันยายน 2559)

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อย 4

การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุงจังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง)

โดย ดร.นราวดี บัวขวัญ และคณะ

กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

สัญญาเลขที่ ORG6420002

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อย 4

การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ
เพื่อสนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

คณะผู้วิจัย	สังกัด
ดร.นราวดี บัวขวัญ	วิทยาลัยนวัตกรรมและการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
ผศ.ดร.มานพ พรหมชนะ	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
ผศ.ดร.ชลัท ทิพากรเกียรติ	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
ดร.สมจิตร์ จันทราภรณ์	นักวิจัยและนักวิชาการอิสระ
ดร.มณฑี พฤกษ์ปาริชาติ	ผู้ช่วยโครงการวิจัยอิสระ
นางสาวศุภลักษณ์ กาสาวพัฒร์	ผู้ช่วยโครงการวิจัยอิสระ

ภายใต้แผนงานวิจัย การวิเคราะห์และสังเคราะห์แผนงบประมาณด้าน ววน.
เชิงพื้นที่ในภูมิภาคเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ (ระยะที่ 2)

สนับสนุนโดย
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

(Executive Summary)

จากการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) ได้กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่างๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) นอกจากนั้นแล้ว ในส่วนของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่างๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

โดยในปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

สำหรับพื้นที่ 5 จังหวัดในภาคใต้ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดกระบี่ นับเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำพาประเทศไทยให้สามารถพลิกเศรษฐกิจที่กำลังถดถอยไปสู่อนาคตที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ในระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ "คลองไทย ภูมิยุทธศาสตร์ ที่ดีของโลก ถือเป็นยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญ คือ การขุดคลองไทยเชื่อมทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งเรียกกันว่า พื้นที่คลองไทยแนวคลอง 9A รวมระยะทาง 135 กิโลเมตร มีพื้นที่ที่เป็นไข่แดง 8,100 ตารางกิโลเมตร กว้าง 60 คูณ 185 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจขวานทองที่จะเป็นแกนของโลกและระดับโลกในการเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจพิเศษ ธุรกิจกลุ่มอุตสาหกรรมในพื้นที่นี้จะเป็นอุตสาหกรรมสะอาด คือ อุตสาหกรรมการเงิน ศูนย์การศึกษา ซึ่งจะไม่มีมลพิษ โดยจะวางโซนนิ่งของ

อุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรม ปิโตรเคมี อุตสาหกรรมต่อเรือ จะอยู่ฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านจังหวัดสงขลา อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะอยู่ฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงกลางคลองจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการเชื่อมคลองทั้ง 2 คลอง คลองขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อการประมง ถือว่าเป็นการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่เศรษฐกิจเพื่อนบ้าน (ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์) ที่จะสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เป็นยุทธศาสตร์ทางทะเลที่ร่วมมือกัน 3 ประเทศทางด้านการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของโลก โดยที่ประเทศมาเลเซียอยู่ทางขอบ ประเทศสิงคโปร์อยู่ทางท้าย คลองไทยอยู่ทางเหนือ ซึ่งจะทำให้กลายเป็นศูนย์กลางทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้สู่เขตเศรษฐกิจพิเศษระดับโลก (The Golden ax Special Economic Zone: GSEZ) ที่มีสโลแกนว่า "ขวานทอง คลองไทย สู่ผู้นำเศรษฐกิจระดับโลก" เป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก จากตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่พิเศษสุดที่มีในประเทศไทยแห่งเดียวเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ซึ่งมุ่งเน้นการเสริมจุดแข็งที่มีศักยภาพทางการเกษตร การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม ซึ่งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) มีจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติ เกษตร ประมง โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์เกษตรและประมงเป็นสินค้าสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงทั้งทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งศักยภาพทางทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างแตกต่างและหลากหลายทำให้มีความโดดเด่นด้านวัฒนธรรมและธรรมชาติ วิถีชีวิต วิถีชุมชน ผู้คนมีความเป็นมิตร และมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งเชิงประวัติศาสตร์ และเชิงนิเวศ โดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิต พร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิต ทรัพยากรมนุษย์ และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ จึงมุ่งเน้นที่จะทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้ภายใต้เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) แนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

บทคัดย่อ

จากการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) ได้กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่างๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) โดยในปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

สำหรับพื้นที่ 5 จังหวัดในภาคใต้ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดกระบี่ นับเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำพาประเทศไทยให้สามารถพลิกเศรษฐกิจที่กำลังถดถอยไปสู่อนาคตที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ในระดับโลก ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ จึงมุ่งเน้นที่จะทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้ภายใต้เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) แนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) โดยวิธีการศึกษาประกอบด้วย การทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง การจัดประชุมกลุ่มย่อย โดยใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 12 เดือน ผลจากการศึกษาพบว่า ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรมโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคใต้ เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางสินค้าเกษตร โดยเฉพาะจังหวัดนครศรีธรรมราช มีผลผลิตพืชไร่ ยางพารา ข้าวปี พืชสวน มะพร้าว รวมถึงผลผลิตของปศุสัตว์มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 อันดับรองลงมาก็จะเป็น จังหวัดสงขลา ส่วนการวิเคราะห์และประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษใต้ พบว่า ภาคใต้มีความพิเศษกว่าภาคอื่นของประเทศ

มีเอกลักษณ์ที่โดดเด่นในเรื่องของภูมิศาสตร์ ที่ขนาบด้วยทะเลทั้งสองฝั่ง ดังนั้น พื้นที่ที่ขาดการพัฒนาจะต้องได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะด้านโลจีสติกส์โครงข่ายต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงระหว่างกัน โดยต้องได้รับการบริหารจัดการที่ดี เพื่อประโยชน์สูงสุดในอนาคต ที่สำคัญจะต้องหาจุดเชื่อมโยงทั้งสองฝั่ง ทั้งอ่าวไทย และอันดามัน ภายใต้บริบทที่เป็นอยู่ กลไกการบริหารจัดการต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างมาก และสิ่งสำคัญในการบริหารจัดการให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดที่รัฐและฝ่ายปกครองพึงมี คือ เครื่องมือที่สำคัญ นอกจากบุคคลกรที่มีสักยาภาพสูง ทรัพย์สิน เอกสิทธิ์แห่งอำนาจมหาชนแล้ว สิ่งที่จะขาดเสียไม่ได้และสำคัญยิ่ง คือมาตรการทางกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนา และ 3) แนวทางการพัฒนาตามลำดับความสำคัญของเป้าหมายกลุ่มจังหวัดในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ประกอบด้วย 4 แนวทางหลัก ได้แก่ 1) การพัฒนาด้านเกษตร ได้แก่ มีแนวทางพัฒนาและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีชีวภาพและนวัตกรรมในการผลิตภาคเกษตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และพัฒนาคุณภาพผลผลิตให้กับยางพาราและปาล์มน้ำมัน รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรในอนาคต 2) การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ยกระดับมาตรฐานการบริการ และส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ด้วยการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ระบบขนส่งและระบบสื่อสาร) ที่ทันสมัย เพียงพอ 3) การค้าชายแดน ได้แก่ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อโยงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โดยพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย นครศรีธรรมราช สงขลา เชื่อมโยงสาย The Royal Coast ของภาคกลาง พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio-Based & Processed Agricultural Products) และ 4) ด้านอุตสาหกรรม ได้แก่ การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio – Based & Processed Agricultural Products) เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ามันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ Phase Change Material (PCM) ยกระดับมหาวิทยาลัยในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา

คำสำคัญ : แนวทางการพัฒนาศักยภาพ, โครงข่ายโลจิสติกส์, พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ, เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

Abstract

The setting of the 20-year national strategy concerning especially special economic zone (2561BE-2580BE) has mentioned the setting of special economic zone which is considered an economic development of Thailand in order for the benefit of promotion, encouragement and facilitation including giving privileges in operating various affairs in industry, commerce and service or any other affairs that are beneficial towards the country economy in order to directly draw abroad funds and improve the income of domestic population. This can be done by developing infrastructure and preparing various readiness for more convenience and promptness of economy and trade in the area. It also promotes cultural tourism of each region and generates income for the people in each area (National Economic and Social Development Council, 2562BE). Presently, the government policy focuses on Special Economic Zone (SEZ) development, border trade development, cross border trade and promoting the distribution of prosperity in appropriate area systematically. Thailand has a physical advantage under geographic center in developing the linkage in order to be the center of goods production and distribution based on important economic corridor in the regions and sub-regions. Therefore, it is necessary to have plans to support the adjustment of productivity of production section, logistics system development and collaborative creation of network connection in regional and global supply chain (Transport commission, National Legislative Assembly, 2562BE).

A strategic area comprising five southern provinces like Songkhla, Phatthalung, Nakhon Si Thammarat, Trang and Krabi is considered important that will lead Thailand to be able to turn the recession economy to global future stability, wealth and sustainability. Thus, this study aims to analyze basic potential of economy, agriculture, industry and service that supports the establishment of five special southern provinces development zone under special southern development zone (Songkhla, Phatthalung, Nakhon Si Thammarat, Trang and Krabi), to analyze the development guidelines of linking logistics system that encourages the setting of special southern development zone (Songkhla, Phatthalung, Nakhon Si Thammarat, Trang and Krabi) as well as creating potential development guidelines so as to advocate the setting of special southern development zone (Songkhla, Phatthalung, Nakhon Si Thammarat, Trang and Krabi). The study procedure consists of a 12 month period of review of related documents, concepts, theories and research, semi-structure interview and focus group meeting. The study of basic potential of economy, agriculture, industry, service, society and

culture and infrastructure and logistics system that support the establishment of special southern development zone was found that the five southern provinces group is appropriate for being agricultural center especially Nakhon Si Thammarat which ranks first of having crop product, rubber, rice, horticultural crops, coconut including livestock products with Songkhla as the second. The analyze and assessment of policy, regulation, law and condition that affect the setting of special southern development zone was found that the south is more special than other parts of the country and has an outstanding geographic identity braced with seas on both sides. Hence, any area that lacks development should be developed especially logistics system connecting each other which must be well organized for future maximum benefit. It is important to find the linking point of both the Gulf of Thailand and the Andaman Sea under the context as it is. Management mechanisms are therefore very essential and the important thing the government and the administratives must have to manage the maximum benefit are important tools. Besides high potential personnel, property and the privilege of public power, an indispensable and vital thing is legal measures especially ones that support development. The development guidelines according to priority of targeted provinces in setting special southern development zone consist of 4 main guidelines; 1) agricultural development such as having guidelines development and encouraging the use of biological technology and innovation in agricultural production in order to increase productivity and improve product quality for rubber and oil palm and to support the development of future agricultural processing industry 2) tourism development such as enhancing standard of service and promoting recurring business in famous tourist attractions by improving modern and sufficient basic service system and facilities (transportation and communication system) 3) border trade such as developing transportation network and connecting the development of new leading tourist attractions with famous tourist attractions by improving the Gulf of Thailand coastal road (Nakhon Si Thammarat-Songkhla) to link with the Royal Coast of the central and 4) industry such as developing bio-based & processed agricultural products industry in order to develop into the center of agricultural processing and fishery to increase added value as well as developing bio-based products industry and furthered industry from palm oil production in the area to be high value products like Phase Change Material (PCM) and upgrading local universities to be the center of palm and rubber innovation technology research and development.

Keyword : potential development guidelines, logistics network, special development zone act, special southern development zone

สารบัญ

สารบัญ I
สารบัญตาราง III
สารบัญภาพประกอบ V

บทที่ 1 บทนำ 1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา 1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย 5
1.3 ขอบเขตของการวิจัย 5
1.4 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ 8
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 8

บทที่ 2 การศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 9
2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ 9
2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม 36
2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ 38
2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 40
2.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว 42
2.6 ทฤษฎีและแนวคิดอุปสงค์ทางการท่องเที่ยว 43
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 46

บทที่ 3 การดำเนินการวิจัย 50
3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย 50
3.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูล 50
3.1.2 ประชากร และผู้ให้ข้อมูล 50
3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล 50
3.1.4 วิธีการศึกษา 51

บทที่ 4 ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) 52
4.1 ข้อมูลพื้นฐานกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ 53
4.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ 89

4.3 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดสงขลา.....92
4.4 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดสงขลา.....97
4.5 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดพัทลุง..... 100
4.6 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดพัทลุง.....104
4.7 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดนครศรีธรรมราช 105
4.8 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดนครศรีธรรมราช.... 108
4.9 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดกระบี่.....110
4.10 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดกระบี่.....112
4.11 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดตรัง.....113
4.12 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดตรัง.....117
4.13 การวิเคราะห์ศักยภาพการค้า การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ชายแดน กาบริการ สุขภาพ โลจิสติกส์ และอื่น ๆ" เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้.....120
4.14การวิเคราะห์ศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้.....117

บทที่ 5 การประเมินนโยบายระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้.....156

5.1 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่กลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้.....157
5.2 กฎหมาย องค์กรและกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่กลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ในปัจจุบัน 161
5.3 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในพื้นที่.....168
5.4 สรุปเนื้อหารายละเอียดของแต่ละพื้นที่เกี่ยวการประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ.....171
5.5 สรุป และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 173

บทที่ 6 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) 172

6.1 แนวคิดและหลักการในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษบทบาทของกฎหมาย.....175
6.2 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้.....180

บทที่ 7 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ 186

บรรณานุกรม 201

สารบัญตาราง

ตารางที่ 4- 1 แสดงการจัดลำดับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ.2559 – 2562 53
ตารางที่ 4- 2 แสดงการจัดลำดับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว ปี พ.ศ.2559 – 2562.....54
ตารางที่ 4- 3 แสดงมูลค่าการนำเข้า ส่งออก และมูลค่ารวมของสินค้า ปี พ.ศ.2559 – 2562.....58
ตารางที่ 4- 4 แสดงจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี 2558 – 2562.....58
ตารางที่ 4-5 แสดงอัตราการว่างงานต่อส่วนผู้มีงานทำของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี 2558 – 2562.....59
ตารางที่ 4-6 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี 2559 – 2563..... 60
ตารางที่ 4-7 แสดงการจัดอันดับของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย ชาวต่างชาติ และจำนวนรายได้และค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563..... 62
ตารางที่ 4-8 แสดงจำนวนสถานประกอบการที่พักแต่ละประเภทของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2563..... 65
ตารางที่ 4-9 แสดงสถานประกอบการร้านอาหารและของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2563..... 65
ตารางที่ 4-10 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียงจำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8..... 66
ตารางที่ 4-11 แสดงการจัดลำดับจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร.....68
ตารางที่ 4-12 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชไร่ทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้.....68
ตารางที่ 4-13 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชสวนทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ.2562.....70
ตารางที่ 4-14 การจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ.2561.....72
ตารางที่ 4-15 แสดงการจัดอันดับจำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2562.....74
ตารางที่ 4-16 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้.....76
ตารางที่ 4- 17 แสดงการจัดอันดับความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580.....77
ตารางที่ 4- 18 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้.....79
ตารางที่ 4- 19 แสดงอันดับสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม.....82
ตารางที่ 4-20 แสดงโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้.....86
ตารางที่ 4- 21 แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2561-2562.....90
ตารางที่ 4 - 22 แสดงข้อมูลผลสรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ พ.ศ. 2562.....90
ตารางที่ 4 - 23 แสดงผลการวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้.....91

ตารางที่ 4- 24 แสดงจำนวนท่าเทียบเรือ เส้นทางเดินเรือ เรือ เที่ยวเรือ และผู้โดยสาร/ท่องเที่ยวบริเวณทะเลของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ.2562.....91
ตารางที่ 4- 25 แสดงเนื้อที่การใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ พ.ศ. 2562....92
ตารางที่ 4-26 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดกระบี่.....121
ตารางที่ 4-27 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดตรัง.....122
ตารางที่ 4-28 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช.....123
ตารางที่ 4-29 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดพัทลุง.....124
ตารางที่ 4-30 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดสงขลา.....125
ตารางที่ 4-31 ภาพรวมผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่ง.....126
ตารางที่ 4-32 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่.....127
ตารางที่ 4-33 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรัง.....128
ตารางที่ 4-34 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช.....130
ตารางที่ 4-35 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดพัทลุง.....131
ตารางที่ 4-36 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา.....133
ตารางที่ 4-37 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่.....135
ตารางที่ 4-38 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรัง.....137
ตารางที่ 4-39 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช.....139
ตารางที่ 4-40 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดพัทลุง.....140
ตารางที่ 4-41 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา.....142

สารบัญภาพประกอบ

ภาพประกอบที่ 1- 1 แสดงขอบเขตพื้นที่งานวิจัย.....6
ภาพประกอบที่ 1- 2 แสดงกรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการวิจัยย่อยที่ 4..... 8
ภาพประกอบที่ 2- 1 แสดงพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ของภาคใต้.....27
ภาพประกอบที่ 4-1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว ปี พ.ศ.2562.....55
ภาพประกอบที่ 4-2 มูลค่าการค้าชายแดน.....57
ภาพประกอบที่ 4-3 จำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ปี 2562.....61
ภาพประกอบที่ 4- 4 จำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนรายได้ ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563.....64
ภาพประกอบที่ 4-5 ข้อมูลจำนวนประชากร ต่อจำนวนเตียง และจำนวนแพทย์.....67
ภาพประกอบที่ 4-6 พืชไร่.....70
ภาพประกอบที่ 4-7 พืชสวน.....72
ภาพประกอบที่ 4-8 ปศุสัตว์.....74
ภาพประกอบที่ 4-9 จำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคใต้.....75
ภาพประกอบที่ 4-10 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580.....78
ภาพประกอบที่ 4-11 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม.....81
ภาพประกอบที่ 4-12 ประเภทอุตสาหกรรม.....82
กอบประกอบที่ 4- 13 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดสงขลา.....97
กอบประกอบที่ 4-14 แสดงแผนที่โครงข่ายทางหลวงจังหวัดพัทลุง.....104
ภาพประกอบที่ 4-15 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดนครศรีธรรมราช.....109
ภาพประกอบที่ 4-16 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดกระบี่.....112
ภาพปรอกอบที่ 4-17 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดตรัง.....117
ภาพประกอบที่ 4-18 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดตรัง.....118
ภาพประกอบที่ 4-19 ข้อมูลศักยภาพของภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง).....120
ภาพประกอบที่ 4-20 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่.....127
ภาพประกอบที่ 4-21 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรัง.....129
ภาพประกอบที่ 4-22 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช.....130
ภาพประกอบที่ 4-23 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดพัทลุง.....132
ภาพประกอบที่ 4-24 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา.....133
ภาพประกอบที่ 4-25 ภาพรวมน้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า.....134
ภาพประกอบที่ 4-26 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกระบี่.....136

ภาพประกอบที่ 4-27 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตรัง.....138
ภาพประกอบที่ 4-28 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครศรีธรรมราช.....139
ภาพประกอบที่ 4-29 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพัทลุง.....141
ภาพประกอบที่ 4-30 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสงขลา.....143
ภาพประกอบที่ 4-31 ภาพรวมน้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร.....144

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

จากการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) ได้กล่าวถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่างๆ เช่น การประกอบอุตสาหกรรม การพาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ และยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

นอกจากนั้นแล้ว ในส่วนของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่างๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

โดยในปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือ การเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2562)

สำหรับพื้นที่ 5 จังหวัดในภาคใต้ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดกระบี่ นับเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำพาประเทศไทยให้สามารถพลิกเศรษฐกิจที่กำลังถดถอยไปสู่อนาคตที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ในระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ "คลองไทย ภูมิยุทธศาสตร์ ที่ดีของโลก ถือเป็นยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญ คือ การขุดคลองไทยเชื่อมทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งเรียกกันว่า พื้นที่คลองไทย

แนวคลอง 9A รวมระยะทาง 135 กิโลเมตร มีพื้นที่ที่เป็นไข่แดง 8,100 ตารางกิโลเมตร กว้าง 60 คูณ 185 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจขวานทองที่จะเป็นแกนของโลกและระดับโลกในการเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจพิเศษ ธุรกิจกลุ่มอุตสาหกรรมในพื้นที่นี้จะเป็นอุตสาหกรรมสะอาด คือ อุตสาหกรรมการเงิน ศูนย์การศึกษา ซึ่งจะไม่มีมลพิษ โดยจะวางโซนนิ่งของอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรม ปิโตรเคมี อุตสาหกรรมต่อเรือ จะอยู่ฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านจังหวัดสงขลา อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะอยู่ฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงกลางคลองจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการเชื่อมคลองทั้ง 2 คลอง คลองขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อการประมง ถือว่าเป็นการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่เศรษฐกิจเพื่อนบ้าน (ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์) ที่จะสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เป็นยุทธศาสตร์ทางทะเลที่ร่วมมือกัน 3 ประเทศทางด้านการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของโลก โดยที่ประเทศมาเลเซียอยู่ทางขอบ ประเทศสิงคโปร์อยู่ทางท้าย คลองไทยอยู่ทางเหนือ ซึ่งจะทำให้กลายเป็นศูนย์กลางทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้สู่เขตเศรษฐกิจพิเศษระดับโลก (The Golden ax Special Economic Zone: GSEZ) ที่มีสโลแกนว่า "ขวานทอง คลองไทย สู่ผู้นำเศรษฐกิจระดับโลก" เป็นเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ของโลก จากตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่พิเศษสุดที่มีในประเทศไทยแห่งเดียว สำหรับพื้นที่ 5 จังหวัดดังกล่าวข้างต้น สามารถนำเสนอจุดแข็งการพัฒนาของแต่ละจังหวัด ได้ดังนี้

- จังหวัดสงขลามีขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดและมีศักยภาพสูงสุดในภูมิภาคใต้ จังหวัดสงขลานับเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพสูงในเกือบทุกด้านในพื้นที่ภาคใต้ (ด้านการค้า การเงิน การลงทุน และการบริการ) เป็นจังหวัดที่มีความพร้อมในด้านต่าง ๆ สูงสุดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีด่านพรมแดนติดกับประเทศมาเลเซีย 3 ด่าน มีท่าเรือน้ำลึก มีการคมนาคมขนส่งทางรางกับประเทศเพื่อนบ้านและระหว่างจังหวัด มีท่าอากาศยานนานาชาติ ซึ่งสามารถรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี ทำให้การท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้สำคัญของจังหวัดโดยมีรายได้จากการท่องเที่ยวติดอันดับ 1 ใน 10 ของประเทศ จังหวัดสงขลายังเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีการให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อมทาให้มีโอกาสในการเพิ่มการลงทุนของผู้ประกอบการได้มากกว่าพื้นที่อื่นๆ มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Corridor Economic Region: NCER) ของประเทศมาเลเซีย ทาให้สงขลาเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (Gate Way) โดยเฉพาะการค้าและการขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้านใต้และนานาชาติ

- จังหวัดพัทลุง มีพื้นที่เหมาะสมต่อการทำการเกษตร (Zoning) และเป็นแหล่งผลิตผลผลิตทางการเกษตรที่มีความหลากหลายสามารถสร้างงาน สร้างรายได้แก่จังหวัด เช่น ยางพารา ข้าว การประมง และการปศุสัตว์ มีสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรที่เป็นเอกลักษณ์สิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ วัฒนธรรมของจังหวัดที่โดดเด่น และมีศักยภาพ เช่น ข้าวสังข์หยดพัทลุง เป็นต้น ทำเลที่ตั้งจังหวัดอยู่กึ่งกลางของภาคใต้สามารถเชื่อมโยงกับจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยวในกลุ่ม

จังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ฝั่งอันดามัน จังหวัดภาคใต้ตอนล่างและการเดินทางสู่ภูมิภาคอาเซียน และผสานการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ได้ มีเส้นทางสายหลักตัดผ่านทั้งระบบรางและถนน ทำให้เกิดความสะดวกในการคมนาคม การขนส่ง การเดินทางรองรับการท่องเที่ยว และการรองรับการพัฒนาจังหวัด

- จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นจังหวัดใหญ่อยู่ใจกลางของภาคใต้ มีฐานเศรษฐกิจเข้มแข็งจากภายในจังหวัด มีฐานการผลิตทางการเกษตรที่หลากหลาย มีตลาดกลางสินค้าเกษตรที่ใหญ่ที่สุดของภาคใต้ เป็นแหล่งการผลิตทางการเกษตรที่มีความสมดุลของระบบนิเวศ สินค้าเกษตรมีความหลากหลาย มีพื้นที่เฉพาะของจังหวัด ซึ่งเหมาะสมในการผลิตทางการเกษตรที่มีคุณภาพ มีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ พุทธศาสนา ศิลปวัฒนธรรม ที่เป็น อัตลักษณ์เชิงวัฒนธรรมที่หลากหลาย มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก หาดทรายชายทะเล การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณีและวิถีชีวิตชุมชน และ การท่องเที่ยวศูนย์เรียนรู้ มีแหล่งอากาศดีระดับโลกที่ลานสกาที่มีคุณภาพอากาศและเสียง มีค่า AQI ระหว่าง ๑๗ – ๔๙ ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ดีมาก
- จังหวัดตรัง เป็นแหล่งผลิตยางพารามูลค่าสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน มีศักยภาพด้านการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรที่สามารถขยายเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ มีมรดกทางทรัพยากรธรรมชาติ และวัฒนธรรมที่หลากหลายและโดดเด่น รวมทั้ง มีภูมิสถาปัตย์ที่เป็นเอกลักษณ์จึงมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรม มีระบบการขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำและทางรถไฟ หรือระบบราง ได้แก่ ท่าเทียบเรือของรัฐ และเอกชนรวม 4 ท่า เป็นช่องทางส่งสินค้าภาคใต้ไปปีนังและทั่วโลกสำหรับระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ มีแห่งเดียวในฝั่งอันดามัน
- จังหวัดกระบี่ ตั้งอยู่บนสามเหลี่ยมจังหวัดฝั่งอันดามัน เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่ตั้งอยู่บนเศรษฐกิจสองฐาน คือ ภาคเกษตรที่เป็นแหล่งเพาะปลูกปาล์มน้ำมันที่สำคัญของประเทศและมีโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัด รวมทั้งมีการพัฒนาและวิจัยปาล์มน้ำมันสายพันธุ์ดีส่งผลให้มีผลผลิตที่มีคุณภาพ และภาคทองเที่ยวบริการ ทำให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ในพื้นที่ ทำให้มีการเจริญเติบโตทางการท่องเที่ยวสูงทั้งภูเก็ต และพังงา ส่งผลให้เกิดความเชื่อมโยงทางการท่องเที่ยวมีชื่อเสียงในระดับประเทศและนานาชาติ มีการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายของรูปแบบท่องเที่ยวทั้งการทางทะเล ทางบก วิถีชุมชน เชิงสุขภาพ และศิลปวัฒนธรรม เป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยว มีระบบการคมนาคมทางอากาศที่มีความพร้อมรองรับการเดินทาง สามารถเข้าถึงจากทั้งภายในและต่างประเทศ คือ ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่

โดยทิศทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) มุ่งเน้นการเสริมจุดแข็งที่มีศักยภาพทางการเกษตร การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม ซึ่งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) มีจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติ เกษตร ประมง โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์เกษตรและประมงเป็นสินค้าสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของกลุ่มจังหวัด รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงทั้งทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งศักยภาพทาง

ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างแตกต่างและหลากหลายทำให้มีความโดดเด่นด้านวัฒนธรรมและธรรมชาติ วิถีชีวิต วิถีชุมชน ผู้คนมีความเป็นมิตร และมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งเชิงประวัติศาสตร์ และเชิงนิเวศ โดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิต พร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิต ทรัพยากรมนุษย์ และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้ คือ

1) เร่งพัฒนาภาคโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนาดกลาง ขนาดเล็ก และกำหนดมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบเชิงลบจากการปิดเสรีทางการค้า

2) พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความยั่งยืน มีธุรกิจบริการต่อเนื่อง รวมทั้งผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์ที่สร้างมูลค่าสูง โดยมุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ธรรมชาติ และวัฒนธรรม

3) พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและสร้างมูลค่าเพิ่ม ภายใต้แนวคิดเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ ควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปให้มีความหลากหลายสอดคล้องกับตลาดโดยพัฒนาปัจจัยการผลิต และคุณภาพสินค้าทางเกษตรกร เร่งพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรอย่างเป็นระบบเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายสนับสนุนการพัฒนาสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่คุณค่าเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงทางการเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมแปรรูป

4) พัฒนาคุณภาพคนทุกช่วงวัยให้มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงเสริมสร้างความเข็มแข็งของสถาบันความสุข ในการดูแลสมาชิกให้มีคุณภาพ สร้างโอกาสการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องโดยขยายเครือข่ายการเรียนรู้ และพัฒนากำลังแรงงานให้มีความรู้ และรับผลที่สอดคล้องกับโครงสร้างการผลิต เพิ่มโอกาสการเข้าถึงบริการทางสังคมอย่างเป็นธรรม โดยเฉพาะกลุ่มด้อยโอกาส เสริมสร้างความเข็มแข็งของชุมชน พร้อมอนุรักษ์ ฟื้นฟูวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่ดีงามให้ยั่งยืนสืบไป

5) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ทั้งป่าไม้ แหล่งน้ำและที่ดิน เน้นการอนุรักษ์ฟื้นฟูและใช้ประโยชน์ในภาคการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เร่งแก้ไขปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสิ่งแวดล้อมของเมือง และชุมชน เตรียมการป้องกันและบรรเทาผลกระทบจากภัยธรรมชาติได้

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ จึงมุ่งเน้นที่จะทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจการเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้ภายใต้เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) แนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ตลอดจนจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคม และวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่

การศึกษาในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

ภาพประกอบที่ 1-1 แสดงขอบเขตพื้นที่งานวิจัย
ที่มา: คณะผู้วิจัย (2564)

1.3.2 ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา

ขอบเขตการศึกษาด้านเนื้อหา ประกอบด้วย

1) วิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ใน 2 ประเด็นหลัก คือ

- การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับผู้โดยสารที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) โดยมีประเด็นการศึกษา ได้แก่

  - โครงข่ายการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย ประเภทพาหนะ ความจุ จำนวนเที่ยวการเดินทาง
  - ระบบให้บริการด้านการขนส่งสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน ท่าเรือ

- การวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) โดยมีประเด็นการศึกษา ได้แก่

  - โครงข่ายการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่ง และน้ำหนักของรถใช้ในการขนส่ง
  - จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้า สถานที่เก็บพักสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้า และโรงพักสินค้า
  - เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้า ประกอบด้วย การติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกการติดตามรถขนส่งสินค้า การบันทึกรายละเอียดการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า

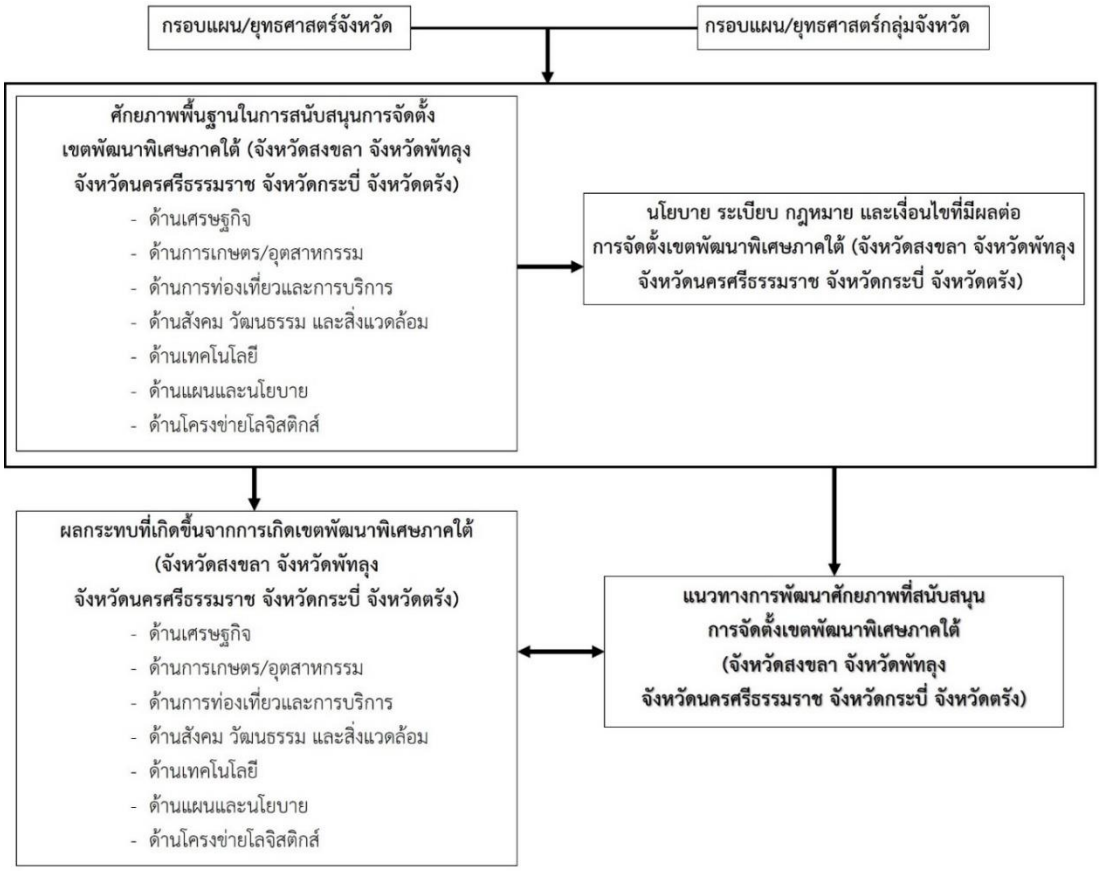
2) การวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

3) แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

1.3.3 ขอบเขตการศึกษาด้านเวลา

จำนวน 12 เดือน (วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2564 - วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565)

1.4 กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการ



ภาพประกอบที่ 1-2 แสดงกรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาโครงการวิจัยย่อยที่ 4

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2564)

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ส่งเสริมการตระหนักรู้ และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการบูรณาการ เพื่อจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) โดยคำนึงถึงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงโครงข่ายโลจิสติกส์

บทที่ 2
การศึกษาทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12[1]

1) สาระสำคัญ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560-2564 ได้น้อมนำหลัก “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 9-11 เพื่อเสริมสร้างภูมิคุ้มกันและช่วยให้สังคมไทยสามารถยืดหยัดอยู่ได้อย่างมั่นคงเกิดภูมิคุ้มกัน และมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสม ส่งผลให้การพัฒนาประเทศสู่ความสมดุลและยั่งยืน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ครั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำบนพื้นฐานของกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ซึ่งเป็นแผนหลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0 ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศ นอกจากนั้น ได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วน ทั้งในระดับกลุ่มอาชีพ ระดับภาค และระดับประเทศในทุกขั้นตอนของแผนฯ อย่างกว้างขวางและต่อเนื่อง เพื่อร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์และทิศทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งร่วมจัดทำรายละเอียดยุทธศาสตร์ของแผนฯ เพื่อมุ่งสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ”

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในลักษณะการแปลงยุทธศาสตร์ระยะยาวสู่การปฏิบัติ โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดประเด็นการพัฒนา พร้อมทั้งแผนงาน/โครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม ขณะเดียวกัน ยังได้กำหนดแนวคิดและกลไกการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลที่ชัดเจน เพื่อกำกับให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพ นำไปสู่การพัฒนาเพื่อประโยชน์สุขที่ยั่งยืนของสังคมไทย

---

[1] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2560. **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564).** สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422

ประเด็นการพัฒนาหลักที่สำคัญในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

สืบเนื่องจากอันดับความสามารถในการแข่งขันของไทยยังปรับตัวช้าเมื่อเทียบกับหลายประเทศ เนื่องจากคุณภาพคนต่ำ การลงทุนในการวิจัยและพัฒนายังมีน้อย คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ดี และปัญหาการบริหารจัดการภาครัฐและกฎระเบียบต่างๆ ล้าสมัยและขาดประสิทธิผลในการบังคับใช้ เมื่อต้องเผชิญกับปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจโลกและภัยพิบัติธรรมชาติ ทำให้เศรษฐกิจไทยผันผวนได้ง่าย และเศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวในอัตราที่ต่ำกว่าศักยภาพมาต่อเนื่องหลายปี

ในขณะเดียวกันประเทศไทยมีความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรสู่สังคมสูงวัยมากขึ้น จำนวนประชากรวัยแรงงานลดลง ผู้สูงอายุมีปัญหาสุขภาพและมีแนวโน้มอยู่คนเดียวสูงขึ้น ปัญหาความยากจนยังกระจุกตัวหนาแน่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ รวมทั้งความแตกต่างของรายได้ระหว่างกลุ่มคนรวยที่สุดและกลุ่มคนจนที่สุดสูงถึง 34.9 เท่า ในปี 2556 ยิ่งไปกว่านั้นทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม มีปัญหาความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติระหว่างรัฐกับประชาชน และระหว่างประชาชนในกลุ่มต่างๆ ภายใต้เงื่อนไขและสภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งในและต่างประเทศดังกล่าว ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติเกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างแท้จริง ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- การพัฒนานวัตกรรมและการนำมาใช้ขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกมิติเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศ
- การส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม
- การเตรียมพร้อมด้านกำลังคนและการเสริมสร้างศักยภาพของประชากรในทุกช่วงวัย
- การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำ
- การปรับโครงสร้างการผลิตและการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจในแต่ละช่วงของห่วงโซ่มูลค่า
- การปรับระบบการผลิตการเกษตรให้สอดคล้องกับพันธกรณีในด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและศักยภาพของพื้นที่
- การเพิ่มศักยภาพฐานการผลิตและบริการเดิมที่มีศักยภาพในปัจจุบันให้ต่อยอดไปสู่ฐานการผลิตและบริการที่ใช้เทคโนโลยีที่เข้มข้นและมีนวัตกรรมมากขึ้น ควบคู่กับการวางรากฐานเพื่อสร้างและพัฒนาภาคการผลิตและบริการสำหรับอนาคต
- การส่งเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจกระแสใหม่
- การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เติบโตและสนับสนุนภาคการผลิต
- การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิต
- การพัฒนาวิสาหกิจขนาดย่อย ขนาดเล็ก และขนาดกลาง วิสาหกิจชุมชน และวิสาหกิจเพื่อสังคม

- การสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- การฟื้นฟูพื้นฐานด้านความมั่นคงที่เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และการสร้างธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อขยาย ขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม
- การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เข้มข้นและส่งผลต่อการพัฒนาอย่างเต็มที่
- การส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ
- การปรับปรุงภาคการเงินของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและให้สามารถแข่งขันได้
- การปฏิรูปด้านการคลังและงบประมาณ

วิสัยทัศน์

“สู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน”

กรอบวิสัยทัศน์

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข

กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมาย

1. กรอบวิสัยทัศน์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จากสถานะของประเทศและบริบทการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่ประเทศกำลังประสบอยู่ทำให้การกำหนดวิสัยทัศน์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ยังคงมีความต่อเนื่องจากวิสัยทัศน์แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และ กรอบหลักการของการวางแผนที่น้อมนำและประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม การพัฒนาที่ยึดหลักสมดุล ยั่งยืน

โดยวิสัยทัศน์ของการพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ของประเทศ

2. การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ (Country Strategic Positioning) เป็นการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติที่สำนักงาน

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำขึ้น ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายรวม

เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว ได้กำหนดเป้าหมายรวมการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ประกอบด้วย

1. คนไทยมีคุณลักษณะเป็นคนไทยที่สมบูรณ์
2. ความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และความยากจนลดลง
3. ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้
4. ทุนทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ
5. มีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย สังคมปลอดภัย สามัคคี สร้างภาพลักษณ์ดี และเพิ่มความเชื่อมั่นของนานาชาติต่อประเทศไทย
6. มีระบบบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้ กระจายอานาจและมีส่วนร่วมจากประชาชน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ[2] [3]

ความเชื่อมโยงระหว่าง ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) คือ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (Thai National Strategy 20 year) เป็นภาพของแผนการพัฒนาประเทศ ที่ได้กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนา เพื่อให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วน ใช้เป็นแนวทางการกำหนดแผนงานตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ "ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจ" โดยมีระยะเวลาบังคับนานถึง 20 ปี ตั้งแต่ปี 2560-2579 ตามร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีการแบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น 6 ด้าน คือ ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็น

[2] เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ. 1 พฤษภาคม 2562ก. **ความเชื่อมโยงระหว่าง ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)**. สืบค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/351-20-12-2560-2564

[3] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2560. **แผนฯ 12 ฉบับประชาชน นวัตกรรมคือหัวใจของการพัฒนา.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

มิตรกับสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ (เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ, 2562ก: online)

ส่วนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) มีสาระสำคัญของกรอบรูปแบบและเค้าโครงเบื้องต้นของแผนฉบับที่ 12 ที่กำหนดให้สอดรับกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว 20 ปี ในลักษณะของการถ่ายทอดยุทธศาสตร์ระยะยาวลงสู่การปฏิบัติในช่วงเวลา 5 ปี มีการนำเอายุทธศาสตร์จากกรอบ 20 ปี 6 ด้านเดิมมาใช้ คือ ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ และเสริมยุทธศาสตร์เพิ่มเติมอีก 4 ด้านในแผนฉบับที่ 12 คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาภูมิภาคเมือง และเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ และยุทธศาสตร์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา (เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ, 2562ก: online)

รายละเอียดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ จำนวน 10 ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1: การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์

- ปรับเปลี่ยนค่านิยมคนไทยให้มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย จิตสาธารณะ และพฤติกรรมที่พึงประสงค์
- พัฒนาศักยภาพคนให้มีทักษะ ความรู้ และความสามารถในการดำรงชีวิตอย่างมีคุณค่า
- ยกระดับคุณภาพการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีวิต

ยุทธศาสตร์ที่ 2: การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม

- เพิ่มโอกาสให้กับกลุ่มเป้าหมายประชากรร้อยละ 40 ที่มีรายได้ต่ำสุด
- กระจายการให้บริการภาครัฐทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข และสวัสดิการที่มีคุณภาพ
- เสริมสร้างศักยภาพชุมชน พัฒนาเศรษฐกิจชุมชน และการสร้างความเข้มแข็งการเงินฐานราก

ยุทธศาสตร์ที่ 3: การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

- บริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวมทั้งการคลังและการเงินเสริมสร้างและพัฒนาขีด
- ความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ

ยุทธศาสตร์ที่ 4: การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

- รักษาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สร้างสมดุลของการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

- แก้ไขปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 5: การเสริมสร้างความมั่งคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน

- รักษาความมั่นคงภายใน
- เสริมสร้างศักยภาพการป้องกันประเทศ
- ส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศด้านความมั่นคง

ยุทธศาสตร์ที่ 6: การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

- ปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงาน บทบาท ภารกิจและคุณภาพบุคลากรภาครัฐ
- ปรับปรุงกระบวนการงบประมาณและสร้างกลไกในการติดตามตรวจสอบการเงินการคลังภาครัฐ
- เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 7: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ
- พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล
- จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 8: การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม

- เร่งส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาและผลักดันสู่การใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม
- พัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี

ยุทธศาสตร์ที่ 9: การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

- พัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง
- พัฒนาเมือง
- พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 10: ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

- พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค
- พัฒนาและส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ การบริการ และการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค
- ส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ

แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-19 (พ.ศ. 2564 – 2565)[4]

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างกว้างขวางและรุนแรง การแพร่ระบาดอย่างรุนแรงและต่อเนื่องได้ส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม จนก่อให้เกิดความปกติใหม่เป็นปัจจัยเร่งสำคัญทำให้ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติจำเป็นต้องได้รับการพิจารณาทบทวนให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ เงื่อนไข และบริบทการพัฒนาใหม่ของประเทศยิ่งขึ้น โดยยังคง “เป้าหมาย” ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ไว้เช่นเดิม แต่มีการทบทวนและปรับเปลี่ยน “แนวทาง/วิธีการ” และ “เครื่องมือ” ในรูปแบบของ “แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-19 พ.ศ. 2564 - 2565” ซึ่งจะเป็นการระบุแนวทางการพัฒนาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่ต้องมุ่งเน้นให้ความสำคัญเป็นพิเศษ และประเด็นการพัฒนาเพิ่มเติมที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้สามารถรับมือและเตรียมความพร้อมในการเยียวยาช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบฟื้นฟูกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมให้เข้าสู่ภาวะปกติ รวมทั้งนำเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงมาเป็น “จุดเปลี่ยน” ในการขับเคลื่อนประเทศไปสู่หมุดหมายใหม่ที่ดีกว่าในอนาคต

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศเพื่อให้มีความเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงสามารถรับและลดความเสี่ยงขณะเดียวกันยังมีศักยภาพในการสร้างสรรค์ผลประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของประเทศให้สามารถ “ล้มแล้วลุกไว” (Resilience) อันประกอบด้วยมิติการพัฒนา 3 ประการ ได้แก่ 1) การพร้อมรับ (Cope) หมายถึง ความสามารถในการบริหารจัดการภายใต้สภาวะวิกฤติ ให้สามารถยืนหยัดและต้านทานความยากลำบาก รวมถึงฟื้นคืนกลับสู่สภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว 2) การปรับตัว (Adapt) หมายถึง การปรับทิศทาง รูปแบบ และแนวทางการพัฒนาให้สอดรับกับความเปลี่ยนแปลง พร้อมกระจายความเสี่ยงและปรับตัวอย่างเท่าทันเพื่อแสวงหาประโยชน์จากสิ่งที่เกิดขึ้น และ 3) การเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน (Transform) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างและปัจจัยพื้นฐานให้สอดรับกับความเปลี่ยนแปลงเพื่อพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาสสำหรับการพัฒนาประเทศต่อไป ทั้งนี้แนวคิดดังกล่าวมีความสอดคล้องกับหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งเป็นหลักการสำคัญในการพัฒนาประเทศตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 จนถึงปัจจุบัน

---

[4] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2564. **แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-19 พ.ศ. 2564-2565.** สืบค้นเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2564 จาก http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2021/01/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A1%E0%B9%88%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B9%80%E0%B8%89%E0%B8%9E%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%AF-%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%B8%E0%B9%80%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%A9.pdf

แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ มีเป้าหมายสำคัญ คือ “คนสามารถยังชีพอยู่ได้ มีงานทำ กลุ่มเปราะบางได้รับการดูแลอย่างทั่วถึง สร้างอาชีพและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น เศรษฐกิจประเทศฟื้นตัวเข้าสู่ภาวะปกติ และมีการวางรากฐาน เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจใหม่” โดยได้ระบุประเด็นการพัฒนา 4 ประการที่ควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษในระยะ 2 ปีข้างหน้า เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการฟื้นฟู และขับเคลื่อนประเทศให้สามารถ “ล้มแล้ว ลุกไว หรือ Resilience” โดย 4 ประเด็นการพัฒนา ประกอบด้วย

- การเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากภายในประเทศ (Local Economy) เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพาต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปยังระดับท้องถิ่น ผ่านการส่งเสริมการจ้างงาน โดยเฉพาะในระดับพื้นที่และชุมชน ร่วมกับการให้ความช่วยเหลือและพัฒนาศักยภาพของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ให้สามารถปรับตัวสู่ธุรกิจใหม่ที่มีแนวโน้มความต้องการมากขึ้นในอนาคต เพื่อให้เศรษฐกิจฐานรากเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

- การยกระดับขีดความสามารถของประเทศเพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว (Future Growth) โดยมุ่งเน้นด้านการเตรียมความพร้อมและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจหลักที่ประเทศไทยมีโอกาสและมีศักยภาพภายใต้ภูมิทัศน์ของเศรษฐกิจโลกแบบใหม่ ได้แก่ อุตสาหกรรมและบริการทางการแพทย์ครบวงจร การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และเน้นคุณภาพ การเกษตรมูลค่าสูงอุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่

- การพัฒนาศักยภาพและคุณภาพชีวิตของคนให้เป็นกาลังหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ (Human Capital) โดยการยกระดับและปรับทักษะแรงงานให้สนับสนุนอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่ประเทศไทยมีโอกาสและมีศักยภาพ ตลอดจนสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานและโครงสร้างเศรษฐกิจที่ปรับเปลี่ยนไป พร้อมทั้งเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากภาวะวิกฤต และจัดสวัสดิการทางสังคมให้เหมาะสม เพียงพอกับความจำเป็นในการดำรงชีวิตโดยเฉพาะในด้านรายได้และสุขภาพ

- การปรับปรุงและพัฒนาปัจจัยพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการฟื้นฟูและพัฒนาประเทศ (Enabling Factors) ให้สอดรับกับกระแสการเปลี่ยนแปลงที่จะส่งผลกระทบต่อศักยภาพของประเทศ อาทิ การเร่งรัดพัฒนาและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ การปรับปรุงกฎหมายและการดำเนินงานของภาครัฐให้ทันสมัย การพัฒนาและประยุกต์ใช้องค์ความรู้และนวัตกรรม การเสริมสร้างความมั่นคงและศักยภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง รวมถึงการส่งเสริมการมีร่วมจากภาคีเครือข่ายการพัฒนาต่างๆ เพื่อลดอุปสรรค ข้อจำกัด และส่งเสริมการฟื้นฟูและพัฒนาประเทศด้วยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย ภายใต้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) สามารถแบ่งได้ 2 ส่วน (เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ, 2562ข: online) คือ

1. อุตสาหกรรมระดับขั้นสูง (Advance Track) จะมุ่งเน้นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีนวัตกรรมสร้างสรรค์ได้แก่ ยานยนต์ไฟฟ้า เกษตรและอาหาร อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก เคมีภัณฑ์ชีวภาพและพลาสติกชีวภาพ อุตสาหกรรมสร้างสรรค์ โดยมีแนวทางการพัฒนาเพื่อยกระดับการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม วิจัยและพัฒนานวัตกรรม ทักษะขั้นสูง ความคิดสร้างสรรค์ และสร้างเครือข่ายความร่วมมือแบบคลัสเตอร์ รวมถึงระบบเครือข่ายตลอดห่วงโซ่ คุณค่าที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการสร้างและพัฒนาตลาดสินค้าคุณภาพ เพื่อยกระดับมาตรฐานบังคับ พัฒนาความรู้ผู้บริโภค ตลอดจนกระจาย การลงทุนไปยังภูมิภาคและอาเซียน เพื่อสร้างฐานการเชื่อมโยงห่วงโซ่คุณค่าต่อไป

2. อุตสาหกรรมอนาคต (Future Track) จะมุ่งเน้นอุตสาหกรรมเป้าหมายใน 4 อุตสาหกรรม คือ หุ่นยนต์อัตโนมัติ ชิ้นส่วนอากาศยาน เครื่องมืออุปกรณ์ทางการแพทย์ และพลังงานชีวภาพ โดยมีแนวทางการพัฒนาโดยวางแผนและพัฒนากำลังคน เป้าหมาย ทั้งความร่วมมือภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา/วิจัย โดยระยะเร่งด่วนอาจจำเป็นต้องให้เอกชนเป็นผู้นำ หรืออาจใช้โมเดลการวางแผนร่วมกัน ระหว่างภาครัฐและเอกชน พร้อมกับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีโทรคมนาคม ตลอดจนศูนย์วิจัยและทดสอบกลาง ระบบบ่มเพาะ สนับสนุนให้มีการศึกษาเชิงลึกสร้างหรือซื้อ เทคโนโลยีและระบบถ่ายทอดเทคโนโลยี อีกทั้งต้องปรับปรุงกฎหมายและระเบียบให้รองรับ เพื่ออำนวยความสะดวก และสร้างบริบทแวดล้อมให้เกิดสมดุลเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี ตามแผนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แบ่งออกเป็น 3 ช่วง (เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ, ออนไลน์: 01 พฤษภาคม 2562)[5] คือ

ช่วงที่ 1 ระยะ 5 ปี ของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) เป็นระยะแรกของแผนเน้นวางพื้นฐานของประเทศ เพื่อให้มีความพร้อมในการขับเคลื่อน มีการกำหนดแนวทางการพัฒนา ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย ฉบับที่ 3 (2560-2564) และ

[5] เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ. 01 พฤษภาคม 2562. **กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี.** สืบค้นวันที่ 25 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/350-20

แผนพัฒนาของชาติ ฉบับที่ 12 วางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาในขั้นรายละเอียด เพื่อนำไปสู่ทิศทางและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ 20 ปี แนวทางการพัฒนาที่สำคัญได้แก่

1. กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ยกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน

2. พัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมาย ให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

3. พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อเตรียมการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศรายได้ปานกลาง สู่ประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืนต่อไป

ช่วงที่ 2 ระยะ 5-10 ปี ในระยะต่อไปจะเริ่มพัฒนาประเทศเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) อย่างสมบูรณ์ เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน และกิจกรรมโลจิสติกส์ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวก ในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างและระบบ (Hardware) อาทิ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การเงิน และศุลกากร ด้านปัจจัยสนับสนุน (Software) เช่น การปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจการค้าและการลงทุน และด้านบุคลากร (People ware) อาทิ การพัฒนาผู้ประกอบการและแรงงาน ให้มีองค์ความรู้และทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

ช่วงที่ 3 กำหนดระยะ 20 ปี ระยะเป็นศูนย์กลาง ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค มุ่งสู่ความเป็นชาติการค้าและการบริการ ทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศกำหนดให้ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศรายได้สูง ที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ผลักดันประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีกรอบทิศทางผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าเป็นศูนย์กลางการค้าที่ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12[6]

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) มี 1 ข้อหลักคือ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยตั้งเป้าว่าในปี 2564 จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเหลือ 12% ของจีดีพี เพิ่มการขนส่งทางรางเป็น 4% จาก 2% ทางน้ำเป็น 19% จาก 15% ขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้ได้ 85% ของหมู่บ้านทั่วประเทศ เป็นต้น (เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ, 2562ค: online)

ที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ประสบปัญหาด้านความต่อเนื่องในการดำเนินการ และปัญหาเชิงปริมาณ คุณภาพ และการบริหารจัดการการให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทำให้มีข้อจำากัดในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้มีประสิทธิภาพ การพัฒนาในระยะต่อไปจึงมุ่งเน้นในเรื่องการลดความเข้มของการใช้พลังงาน และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ เพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และขยายขีดสามารถ ในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาค การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาด้านพลังงานเพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย และลดการพึ่งพาก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และการพัฒนาด้านสาธารณูปการ (น้ำประปา) แนวทางการพัฒนาสำคัญ (เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ, 2562 : online) ประกอบด้วย

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง อาทิ พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ และพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ
2. การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง อาทิ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาการบริหารจัดการในสาขา ๑๖ ขนส่ง
3. พัฒนาระบบโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า
4. พัฒนาด้านพลังงาน อาทิ จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการ การผลิต และการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด

[6] เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ. 1 พฤษภาคม 2562ค. **ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564).** สืบค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/353-12-2560-2565

5. พัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อาทิ พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ

6. พัฒนาระบบน้ำประปา อาทิ พัฒนาระบบน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึง และการบริหารจัดการการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพและการสร้างนวัตกรรม

2.1.1.1 ภาพรวมการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ[7]

เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศและยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เพื่อให้เศรษฐกิจ การค้า ในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศ มี 3 แผนย่อย คือ แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมี 2 แผนย่อยที่มีความคาบเกี่ยวใน 5 จังหวัดของพื้นที่วิจัยครั้งนี้ ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- แผนย่อยการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ รวมทั้งอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (จังหวัดชุมพร-ระนอง และพื้นที่จังหวัด สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาประกอบด้วย (1) การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และเชื่อมกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2) การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันต่อเนื่องไปจนถึงฝั่งอ่าวไทยตอนบนบริเวณหัวหิน ชะอำให้เป็นแนวการท่องเที่ยวชั้นนาแห่งใหม่ และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ (3) การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าจากการใช้ทรัพยากรการผลิตทั้งในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูป

---

[7] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2562. **แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (9) ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ.2561 - 2580).** สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2019/04/09-%E0%B9%80%E0%B8%82%E0%B8%95%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A3%E0%B8%A9%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A9.pdf

การเกษตรและการประมงในภาคใต้ และ (4) การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ รวมทั้งเมืองน่าอยู่

แนวทางการพัฒนา

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกไปยังท่าเรือหลักในกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันออกไปยังท่าเรือหลักในประเทศจีน เพื่อตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

2) พัฒนาศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมงในภาคใต้ รวมถึงผลิตภัณฑ์ทางทะเล เช่น การพัฒนาการเพาะพันธุ์และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก โดยยกระดับเกษตรกรรายย่อย ให้มีความสามารถในการผลิตและแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

3) พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง

4) ยกระดับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาและการเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา และศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลนให้มีความอุดมสมบูรณ์และสวยงาม

5) รักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ

6) พัฒนาเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการลงทุนและเศรษฐกิจ สอดคล้องกับนโยบายขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดย

6.1) จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญของแต่ละเมือง จัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัยและพื้นที่เฉพาะในเมือง เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศพื้นที่อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม และพื้นที่เปิดโล่งตามแนวคิดการจัดทาแผนผังภูมินิเวศและแนวคิดการพัฒนาเมืองต่างๆ อาทิ การเติบโตของเมืองแบบกระชับโดยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ในเมืองชั้นในเพื่อลดปัญหาการกระจัดกระจายของเมือง มีการวางแผนรับมือกับภัยพิบัติและการเปลี่ยนแปลงแบบฉับพลัน ส่งเสริมให้เกิดเมืองที่ปรับตัวได้ตามการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

6.2) สนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน รองรับความต้องการด้านการเดินทางทั้งปัจจุบันและอนาคต และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลให้เพียงพอ รวมทั้งจัดระบบดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อสร้างบรรยากาศ ให้พร้อมต่อการลงทุนในพื้นที่

6.3) อนุรักษ์ จัดระบบ และเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองให้เพียงพอต่อจำนวนประชากร มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และสนับสนุนพลังงานสะอาด มีระบบจัดการสิ่งแวดล้อม

อาทิ ระบบจัดการน้ำเสีย ขยะ และมลพิษที่ได้มาตรฐานและเพียงพอกับความต้องการในปัจจุบันและอนาคต

เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมายที่ 1	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้	
ตัวชี้วัด	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (ร้อยละต่อปี)	
ค่าเป้าหมาย	ปี 2561 – 2565	อย่างน้อยร้อยละ 5
	ปี 2566 - 2570	อย่างน้อยร้อยละ 5
	ปี 2571 - 2575	อย่างน้อยร้อยละ 5
	ปี 2576 - 2580	อย่างน้อยร้อยละ 5
เป้าหมายที่ 2	การลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพิ่มขึ้น	
ตัวชี้วัด	มูลค่าการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (ล้านบาท)	
ค่าเป้าหมาย	ปี 2561 – 2565	100,000 ล้านบาท
	ปี 2566 - 2570	100,000 ล้านบาท
	ปี 2571 - 2575	100,000 ล้านบาท
	ปี 2576 - 2580	100,000 ล้านบาท
เป้าหมายที่ 3	เมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้น	
ตัวชี้วัด	จำนวนเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่	
ค่าเป้าหมาย	ปี 2561 – 2565	2 เมือง (ระนอง และชุมพร)
	ปี 2566 – 2570	-
	ปี 2571 - 2575	1 เมือง (สุราษฎร์ธานี โดยที่สุราษฎร์ธานีจะเป็นเมืองขนาดกลางในแผนแม่บทฯ ประเด็นพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะด้วย)
	ปี 2576 - 2580	1 เมือง (นครศรีธรรมราช)

- แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนา เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด **สงขลา** นราธิวาส และกาญจนบุรี

แนวทางการพัฒนา

1) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

2) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อน การสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

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

4) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

5) ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่

6) พัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพและการเข้าเมือง โดยการจัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจำตัวของแรงงานต่างด้าวแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งกำหนดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคงชายแดนและความปลอดภัยในพื้นที่

7) พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ โดยเน้นการจัดทำแผนพัฒนาเมืองตามแนวคิดด้านแผนผังภูมินิเวศ และการพัฒนาเมืองรูปแบบต่างๆ อาทิ การเติบโตของเมืองแบบกระชับ เมืองที่ปรับตัวได้ตามการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นเมืองที่ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

ขั้นพื้นฐานที่สามารถส่งเสริมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้ **โดยในช่วงปีที่ 1 – 5 เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองสงขลา** ช่วงปีที่ 6 – 10 เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองตาก สระแก้ว เชียงราย กาญจนบุรี หนองคาย และมุกดาหาร และช่วงปีที่ 16 – 20 เน้นการพัฒนาพื้นที่เมืองนครพนม นราธิวาส และตราด

8) พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการรักษาพื้นที่สีเขียวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวในเมือง

9) เสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน และภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขีดความสามารถในการผลิต

10) สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีการพัฒนามีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมายที่ 1 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัด อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ร้อยละต่อปี)

ค่าเป้าหมาย

ปี 2561 – 2565	ขยายตัวร้อยละ 3.0
ปี 2566 - 2570	ขยายตัวร้อยละ 3.0
ปี 2571 - 2575	ขยายตัวร้อยละ 3.0
ปี 2576 - 2580	ขยายตัวร้อยละ 3.0

เป้าหมายที่ 2 การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัด มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท)

ค่าเป้าหมาย

ปี 2561 – 2565	10,000 ล้านบาท
ปี 2566 - 2570	10,000 ล้านบาท
ปี 2571 - 2575	10,000 ล้านบาท
ปี 2576 – 2580	10,000 ล้านบาท

เป้าหมายที่ 3 เมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้น

ตัวชี้วัด จำนวนเมืองในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่ (จำนวนเมือง)

ค่าเป้าหมาย	ปี 2561 – 2565	1 เมือง (สงขลา)
	ปี 2566 - 2570	6 เมือง (ตาก สระแก้ว เชียงราย* กาญจนบุรี* หนองคาย* มุกดาหาร* โดยที่ 4 จังหวัดหลังจะเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองขนาดกลางในแผนแม่บทฯ ประเด็นพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะด้วย)
	ปี 2571 – 2575	-
	ปี 2576 - 2580	3 เมือง (นครพนม นราธิวาส และตราด)

2.1.2 แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พ.ศ.2561 – 2565[8] [9]

แนวคิดและทิศทางการพัฒนาภาคใต้

ภาคใต้มีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก และแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสามารถสร้างรายได้ให้กับภาคทั้งพื้นที่ตอนในและชายฝั่งทะเลทั้งสองด้าน รวมทั้งมีระบบนิเวศชายฝั่งที่เป็นแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำตามธรรมชาติและเหมาะกับการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง ในขณะที่การผลิตภาคเกษตร ได้แก่ ยางพาราและปาล์มน้ำมัน ซึ่งเป็นแหล่งผลิตและแปรรูปที่สำคัญของประเทศยังเป็นแบบดั้งเดิม นอกจากนี้ ภาคใต้มีความได้เปรียบด้านสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ใกล้เส้นทางการค้าโลก สามารถเชื่อมโยงการพัฒนากับพื้นที่ภาคอื่นๆ ของประเทศ รวมทั้งภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก

ดังนั้น การพัฒนาภาคใต้ควรพัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็นมาตรฐานสากลเพื่อรักษาความมีชื่อเสียง ของแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก พร้อมกับพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการผลิตและแปรรูปภาคเกษตรควบคู่กับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน กับภูมิภาคต่างๆ ของโลก

[8] กลุ่มงานพัฒนาและบริหารจัดการความรู้ สถาบันดำรงราชานุภาพ. 2562. **แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ (ฉบับบทวน) ภาคใต้.** สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก http://www.stabundamrong.go.th/2019/wordpress/download/2702/

[9] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2563. **แผนพัฒนาภาค พ.ศ.2560 - 2565 (ฉบับทบทวน).** สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก https://plan.rmutr.ac.th/wp-content/uploads/2020/08/plan_rmutr_District-development-plan.pdf

ภาพประกอบที่ 2- 1 แสดงพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ของภาคใต้

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2561)[10]

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

"ภาคใต้เป็นเมืองท่องเที่ยวพักผ่อนตากอากาศระดับโลก เป็นศูนย์กลางผลิตภัณฑ์ยางพาราและปาล์มน้ำมันของประเทศ และเมืองเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับภูมิภาคอื่นของโลก"

[10] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2561. **แผนพัฒนาภาค (พ.ศ.2560-2565) และโครงการขับเคลื่อนที่สำคัญของแต่ละภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562.** สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก http://tpso3.m-society.go.th/images/pdf/03_12_61/%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3%20ppt%20%E0%B8%97%E0%B8%B4%E0%B8%A8%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2%20%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%94%E0%B9%80%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%99%20%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9B%E0%B8%B562%20S.pdf

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นน้ำของโลก
2. เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปยางพาราและปาล์มน้ำมันแห่งใหม่ของภาคและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อพัฒนาสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมการเกษตรตลอดห่วงโซ่คุณค่าและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
4. เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงการค้าโลก
5. เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่ก่อให้เกิดการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสร้างโอกาสในการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน

เป้าหมาย

1. อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ขยายตัวเพิ่มขึ้น
2. สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้ภาคใต้ลดลง

ยุทธศาสตร์การพัฒนา

ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาการท่องเที่ยวของภาคให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นน้ำของโลก
ยุทธศาสตร์ที่ 2	พัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปยางพาราและปาล์มน้ำมันแห่งใหม่ของประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 3	พัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรหลักของภาคและสร้างความเข้มแข็งสถาบันเกษตรกร
ยุทธศาสตร์ที่ 4	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงการค้าโลก
ยุทธศาสตร์ที่ 5	อนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6	พัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พ.ศ.2561-2565 แบ่งออกเป็น 2 แผนใหญ่ คือ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (สุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา) กับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ภูเก็ต ระนอง พังงา กระบี่ ตรัง และสตูล) โดยพัฒนามาจาก 6 ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาภาคใต้ (2560 – 2565) ฉบับทบทวน[11]

[11] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2563. **แผนพัฒนาภาค พ.ศ.2560 - 2565 (ฉบับทบทวน).** สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก https://plan.rmutr.ac.th/wp-content/uploads/2020/08/plan_rmutr_District-development-plan.pdf

2.1.2.1 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย[12]

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด/กลุ่มจังหวัด การกำหนดเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยทุกจังหวัดแสดงถึงจุดเน้นที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในระยะ 5 ปี และสอดคล้องกับศักยภาพที่สามารถบรรลุการพัฒนาได้ภายในระยะเวลาของแผน โดยรวมการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีการทบทวนและปรับปรุงเป้าหมายและประเด็นการพัฒนาของแผนเพื่อให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 และทิศทางการพัฒนาภาคใต้ รวมทั้งสอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย โดยเฉพาะด้านการเกษตร การท่องเที่ยว และปัญหาความต้องการของพื้นที่ นำไปสู่การกาหนดเป้าหมายการพัฒนา ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ประเด็นการพัฒนา แนวทางการพัฒนา และแผนงานโครงการที่มีความสอดคล้องกัน ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดเฉพาะ 3 จังหวัดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่วิจัยเท่านั้น นั่นคือ **สงขลา พัทลุง และนครศรีธรรมราช**

วิสัยทัศน์ (Vision)

"เมืองศูนย์กลางการเกษตร และพืชเศรษฐกิจของประเทศ ที่เติบโตอย่างมั่นคง บนพื้นฐานของชุมชนเข้มแข็ง และเมืองท่องเที่ยวระดับนานาชาติที่ยั่งยืน"

พันธกิจ (Mission)

1. สร้างและพัฒนาระบบบริหารจัดการการเกษตร สัตว์น้ำและพืชเศรษฐกิจ (ยางพารา/ปาล์มน้ำมัน) ของกลุ่มจังหวัดให้มีคุณภาพแบบครบวงจร
2. พัฒนาระบบการท่องเที่ยวให้เกิดมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืน โดยการผสานเชื่อมโยงกับกลุ่มอันดามัน และเอกลักษณ์ที่โดดเด่นระดับโลก
3. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการร่วมสร้างกลุ่มจังหวัดสู่เมืองสีเขียวที่มีระบบชุมชนเข้มแข็งบนฐานปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
4. เสริมสร้างศักยภาพกลุ่มจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคม และการขนส่งสินค้ารองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

เป้าประสงค์รวม (Objectives)

1. สร้างความมั่นคง มั่งคั่งแก่เกษตรกรและผู้ประกอบการ และระบบเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดด้วยระบบการบริหารจัดการการเกษตร และพืชเศรษฐกิจ (ยางพารา/ปาล์มน้ำมัน) ที่มีประสิทธิภาพ
2. ยกระดับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยให้เป็นแหล่งผลิต แหล่งการค้า แหล่งเรียนรู้การพัฒนายางพาราและปาล์มน้ำมันของประเทศ

---

[12] สำนักงานจังหวัดนครศรีธรรมราช. **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย.** สืบค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2564 จาก http://www.nakhonsithammarat.go.th/web_52/datacenter/doc_download/groupvision54.pdf

3. พัฒนาการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัด สู่การท่องเที่ยวนานาชาติที่ยั่งยืน

4. สร้างและพัฒนากลุ่มจังหวัดให้เป็นพื้นที่สีเขียวที่ยั่งยืน (Green Area)

5. จัดระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและสาธารณูปโภคให้มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดในทุกๆ ด้าน

ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การผลิต แปรรูป และการบริหารจัดการพืชเศรษฐกิจยางพาราและปาล์มน้ำมันที่มีคุณภาพแบบครบวงจร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การท่องเที่ยวนานาชาติที่ยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาการเกษตรที่มีศักยภาพในพื้นที่ให้มีความเข้มแข็ง (ข้าว, ไม้ผล, ปศุสัตว์, ประมง)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาสู่เมืองสีเขียว ชุมชนเข้มแข็ง มั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม และการโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด

1. เป็นศูนย์กลางการผลิตและแปรรูปยางพารา ปาล์มน้ำมัน ข้าว ไม้ผล สมุนไพร การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจและการเลี้ยงสัตว์เศรษฐกิจที่มีความโดดเด่นในพื้นที่

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) ภาคเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒ จากค่าฐาน
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) สาขาอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6 จากค่าฐาน

2. มีมูลค่าการค้า การลงทุนที่เพิ่มขึ้น

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) ภาคเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒ จากค่าฐาน

3. เป็นสถานที่ท่องเที่ยวนานาชาติที่มีคุณภาพและมีความหลากหลายของรูปแบบการท่องเที่ยว

- ร้อยละของรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 จากค่าฐาน

4. มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาด้านต่างๆ ของกลุ่มจังหวัด

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPP) สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 จากค่าฐาน

5. มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีสิ่งแวดล้อม ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและสภาพสังคมที่ดี

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) สาขาการบริการด้านสุขภาพและสังคมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากค่าฐาน

- สถานการณ์การกัดเซาะชายฝั่งทะเลของกลุ่มจังหวัดลดลงร้อยละ 4 จากค่าฐาน

- สรุปแผนพัฒนาจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ 2565)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

"สงขลา ศูนย์กลางเศรษฐกิจภาคใต้ ประชาชนมีคุณภาพ สิ่งแวดล้อมยั่งยืน"

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

1. เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ
   - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5
2. ประชาชนมีคุณภาพ
   - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นค่าเฉลี่ยผลการทดสอบทางการศึกษาระดับชาติ (O-net) 4 กลุ่มสาระหลักระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 50
   - ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวานรายใหม่จากกลุ่มเสี่ยงลดลง ร้อยละ 2.1
3. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีความยั่งยืน
   - พื้นที่ป่าไม้จังหวัดสงขลาจากการสำรวจภาพถ่ายดาวเทียมคงสภาพเดิม ร้อยละ 11.19 ของพื้นที่จังหวัด
   - ร้อยละของขยะมูลฝอยได้รับการจัดการอย่างถูกหลักวิชาการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 84

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

1. พัฒนาภาคการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
2. พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนบนฐานความรู้และพหุวัฒนธรรม
3. อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
4. เสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

- สรุปแผนพัฒนาจังหวัดพัทลุง พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ 2565)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

"เมืองคนคุณภาพ สิ่งแวดล้อมดี ชุมชนเข้มแข็ง การเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ยั่งยืน"

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ไม่มีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดตามเป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

1. การเพิ่มขีดความสามารถภาคเกษตร อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการเกษตร ผลิตภัณฑ์ชุมชน และท้องถิ่น
2. การพัฒนาสู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์แบบเพิ่มคุณค่าครบวงจรที่ยั่งยืน
3. การพัฒนาคนคุณภาพ สังคมคุณธรรม สู่เมืองแห่งภูมิปัญญาและสุขภาวะยั่งยืน
4. การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน
5. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารจัดการบ้านเมืองรองรับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาสู่เมืองน่าอยู่

- สรุปแผนพัฒนาจังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ 2565)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

“นครแห่งอารยธรรม น่าอยู่น่าเที่ยว การเกษตรและอุตสาหกรรมยั่งยืน”

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

1. เพิ่มรายได้จากการเกษตร และอุตสาหกรรม โดยควบคู่กับการยกระดับมาตรฐานคุณภาพ
   - มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมด้านการเกษตรของจังหวัด เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี
2. เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว
   - รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 15 ต่อปี
3. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
   - ร้อยละของพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2
   - ร้อยละของขยะมูลฝอยที่นำกลับมาใช้ประโยชน์ ร้อยละ 30
   - ร้อยละของการใช้พลังงานลดลง ร้อยละ 3
4. ประชาชนยึดหลักธรรมะในการดำเนินชีวิต และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
   - ดัชนีชี้วัดคุณภาพชีวิตและความสุขมวลรวมของประชาชนเพิ่มขึ้น ปีละ 23 หมู่บ้าน
5. ศิลปวัฒนธรรมและประเพณีมีการสืบสานอย่างต่อเนื่อง
   - ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานศิลปวัฒนธรรมและประเพณีสืบสานอย่างต่อเนื่อง

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

1. การบริหารจัดการเกษตรและอุตสาหกรรมสู่มาตรฐานครบวงจรและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
2. การพัฒนาการท่องเที่ยวบนพื้นฐานธรรมะ ธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรม

3. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
4. การพัฒนาคน ชุมชน สังคมให้น่าอยู่ และเข้มแข็งตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
5. การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย
6. การส่งเสริมศาสนา ศิลปะ และวัฒนธรรม

2.1.2.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน[13]

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด “การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก บนฐานความเข้มแข็งของภาคเกษตรและชุมชนอย่างยั่งยืน” โดยแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสของพื้นที่โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก ซึ่งสอดคล้องเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาภาคใต้ที่กำหนดให้ภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 โดยมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาและประเด็นการพัฒนาที่ตอบสนองต่อปัญหา ความต้องการของกลุ่มจังหวัด และมีแนวทางการพัฒนาและแผนงานโครงการที่สอดคล้องกับประเด็นการพัฒนา สามารถขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาและระยะเวลาของแผนได้ ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดเฉพาะ 2 จังหวัดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่วิจัยเท่านั้น คือ **จังหวัดกระบี่และจังหวัดตรัง**

วิสัยทัศน์ (Vision)

“การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก บนฐานความเข้มแข็งของภาคเกษตรและชุมชนอย่างยั่งยืน”

พันธกิจ (Mission)

1. มุ่งเน้นการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานโดยยึดหลัก “สะดวก สะอาด ปลอดภัย” มุ่งสู่อันดามันเมืองอัจฉริยะและน่าอยู่ (Andaman Smart and Livable City) และส่งเสริมด้านการตลาดประชาสัมพันธ์พื้นที่การท่องเที่ยวให้กระจายไปสู่ชุมชนและท้องถิ่นอย่างทั่วถึง เพื่อยกระดับรายได้จากการท่องเที่ยว
2. เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตรให้เติบโตอย่างเต็มศักยภาพ เพื่อสร้างรายได้ให้กับพื้นที่อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
3. พัฒนาและเพิ่มศักยภาพทรัพยากรบุคคลทั้งภาคการท่องเที่ยวและเกษตร ให้ก้าวทันเทคโนโลยีและ นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อยกระดับประสิทธิภาพ การทำงานให้สูงขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์

[13] กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน. **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (พ.ศ. 2562 - 2565) ฉบับทบทวน พ.ศ. 2565.** สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก https://drive.google.com/file/d/1FBur_yQypf1qo6WH1ih_th9xtRqAGB9S/view?usp=sharing

4. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาความสมดุลของระบบนิเวศและรักษาความเป็นอัตลักษณ์ของอันดามัน

เป้าประสงค์รวม (Objectives)

1. เศรษฐกิจโดยรวมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั้งผู้ประกอบการและประชาชนทั่วไปสามารถรักษาสถานะทางธุรกิจ และประชาชนส่วนใหญ่มีงานทำ

2. มีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันสูงทั้งด้านการท่องเที่ยวและภาคเกษตรเพื่อสร้างรายได้ และขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

3. ชุมชนมีความเข้มแข็ง ประชาชนมีความมั่นคงในคุณภาพชีวิตที่ดี

4. บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและภาคเกษตรได้รับการพัฒนาให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น

5. มีระบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดี กิจกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อคงความอุดมสมบูรณ์อย่างยั่งยืน

6. มีการอนุรักษ์ประเพณีและวัฒนธรรมอันทรงคุณค่าให้คงความเป็นอัตลักษณ์แห่งอันดามัน

7. มุ่งสู่ความเป็นอันดามันเมืองอัจฉริยะและน่าอยู่ (Andaman Smart and Livable City)

ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาคุณภาพด้านการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาระบบและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าภาคเกษตร ประมง และปศุสัตว์ที่มีศักยภาพในพื้นที่ เพื่อให้ชุมชนเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพต้นทุนมนุษย์เพื่อนาไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

- สรุปแผนพัฒนาจังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ 2565)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัดกระบี่

“เมืองท่องเที่ยวคุณภาพระดับนานาชาติ เกษตรอุตสาหกรรมยั่งยืน สังคมน่าอยู่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง”

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดกระบี่

1. อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3

2. ประชากรที่อยู่ใต้เส้นความยากจน ไม่เกินร้อยละ 4.7 (คำนวณจากค่าฐานปี 2558 มีค่าร้อยละ 4.7)

3. อัตราการว่างงาน ไม่เกินร้อยละ 3

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

1. พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและยั่งยืน เพิ่มศักยภาพให้ได้มาตรฐานในระดับสากล และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคและนานาชาติ

2. ยกระดับขีดความสามารถในการผลิตด้านการเกษตร แปรรูป และตลาดสินค้าเกษตรอย่างครบวงจรควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมสะอาดและพลังงานทางเลือก

3. พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนสู่สังคมน่าอยู่ และปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง

4. อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความยั่งยืน

- สรุปแผนพัฒนาจังหวัดตรัง พ.ศ. 2561 – 2565 (ปีงบประมาณ 2565)

เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

“เมืองแห่งคุณภาพชีวิตที่ดีและยั่งยืน”

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

1. เศรษฐกิจของจังหวัดขยายตัวอย่างมั่นคงและยั่งยืน
   - อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรเพิ่มขึ้น ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 1.50
   - อัตรารายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 13

2. ยกระดับคุณภาพชีวิต ของประชาชน สร้างความเข้มแข็งทางสังคมและส่งเสริมการศึกษาเรียนรู้อย่างมีคุณภาพ
   - ร้อยละผู้อยู่ในระบบประกันสังคมต่อกาลังแรงงาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.50
   - ค่าเฉลี่ย (O-Net) ม.3 ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.00
   - อัตราการจับกุมคดี ฐานความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายและเพศ เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85.00
   - อัตราการจับกุมคดีฐานความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ เพิ่มขึ้นไม่ต่ากว่าร้อยละ 74
   - ระดับความสุขของครัวเรือน เพิ่มขึ้นร้อยละ8.50
   - อัตราการตายด้วยโรคหัวใจไม่เกิน 45 ต่อแสนประชากร

3. ฐานทรัพยากรธรรมชาติมีความสมบูรณ์และมีสิ่งแวดล้อมดี ตลอดจนมีการบริหารจัดการแบบบูรณาการ
   - พื้นที่ป่าเพิ่ม ขึ้นร้อยละ 1.25
   - ปริมาณขยะในจังหวัด ลดลงร้อยละ 4

ประเด็นการพัฒนาของจังหวัด

1. สร้างฐานเศรษฐกิจของจังหวัดด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่มั่นคงและยั่งยืน

2. ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพเพื่อสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

3. เสริมสร้างความมั่นคงทางสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษาเรียนรู้อย่างมีคุณภาพ

4. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พะยูน สัตว์ทะเลหายากและพลังงานอย่างเหมาะสมกับชุมชน/พื้นที่ และมีความยั่งยืน

2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC)[14]

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างยั่งยืน (Sustainable Southern Economics Corridor: SEC) เป็นจุดเปลี่ยนการพัฒนาภาคใต้ให้มีความเจริญและพร้อมต่อการพัฒนา ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตต่อไป กรอบแนวคิดนี้มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับการอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพชั้นนาระดับโลก ตลอดจนการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ทางตะวันตกเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมีพื้นที่เป้าหมายนำร่อง ใน 4 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช โดยคณะรัฐมนตรีมีมติ (21 สิงหาคม 2561) เห็นชอบ ในหลักการกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินตามกรอบการพัฒนาต่อไป

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างสมดุล เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งในระยะแรกมีแนวคิดเบื้องต้นของสาขาเศรษฐกิจหลัก ที่ควรมุ่งเน้นใน 2 สาขาหลัก ได้แก่ 1) สาขาการท่องเที่ยว และ 2) สาขาอุตสาหกรรมบนฐานชีวภาพ (Bio-based industries ประกอบด้วย อาหาร พลังงานชีวภาพ และวัสดุชีวภาพ)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม

1. การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway) ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC ที่มีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route) ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

3. การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio – Based & Processed Agricultural Products) เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการ

[14] กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. 2561. กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน Sustainable Southern Economics Corridor: SEC. **จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์**, 1(2 ตุลาคม - ธันวาคม): 1-4.

ประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ามันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ Phase Change Material (PCM) ยกระดับมหาวิทยาลัยในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา

4. การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ (Green & Culture) เน้นการพัฒนาและศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลน ให้มีความอุดมสมบูรณ์ อาทิ การฟื้นฟูป่า ชายเลนและแนวปะการังเพื่อเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางทะเล อาทิ การพัฒนาการเพาะพันธุ์และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก รวมทั้ง การรักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน

พื้นที่เป้าหมายในระยะแรก

พื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง พัฒนาพื้นที่ให้เป็นประตู สู่การท่องเที่ยวเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยมุ่งเน้นรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่มีคุณภาพและมาตรฐานที่ให้ความสำคัญกับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร โดยเฉพาะจุดดาน้าตามเกาะต่างๆ ให้สอดรับกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) และเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวจากจังหวัดชุมพรไปสู่แหล่งน้ำแร่ และเกาะของจังหวัดระนอง รวมทั้งเกาะของประเทศเมียนมา ในการดำเนินการอาจพิจารณากำหนดรูปแบบการพัฒนาเมืองระนองให้เป็น Smart Living City ที่มีการวางผังเมืองและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ทันสมัย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และปรับปรุงทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างชุมพร-ระนอง เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย รวมทั้งพิจารณาศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างชุมพร-ระนอง ที่จะสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนองสำหรับการเป็นประตูฝั่งตะวันตก (Western Gateway) ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งกับภูมิภาคเอเชียใต้ในอนาคต

พื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี **นครศรีธรรมราช** พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ โดยเน้นการวิจัยและพัฒนา เพื่อต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง (**กระบี่** และชุมพร) ไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงขึ้นในการดำเนินการอาจพิจารณากำหนดเขตพื้นที่สำหรับ การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพที่ชัดเจน กำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนที่จะสามารถดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและสถาบันการศึกษาในพื้นที่ในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงจากการผลิตน้ำมันปาล์ม และพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้และยางพาราในพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระยะแรก

ระบบราง

เร่งรัดการพัฒนารถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ช่วงนครปฐม – หัวหิน ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

เร่งรัดศึกษาจัดเตรียมข้อมูลการพัฒนารถไฟ สายใหม่ ช่วงชุมพร – ระนอง โดยเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายในปี พ.ศ.2562

ท่าอากาศยาน

ศึกษาแนวทางจัดทำแผนการพัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยานระนอง ให้สามารถรองรับการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่

จากกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน เห็นได้ว่าเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีศักยภาพในพื้นที่ผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ ซึ่งจะสามารถกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างโอกาสในการสร้างรายได้ของชุมชนและภาคธุรกิจในพื้นที่ให้สูงขึ้น พร้อมทั้งมีความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตขั้นกลางและขั้นสูงที่พร้อมต่อ การแข่งขันในอนาคต ตลอดจนยกระดับไปสู่การเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาค BIMSTEC และจีนได้ในอนาคต

ดังนั้น กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนเป็นนโยบายที่สำคัญในการสร้าง ความเจริญในพื้นที่ โดยเมื่อทุกอย่างดำเนินไปตามแผนงานจะสามารถส่งผลเชิงบวกทางเศรษฐกิจและสนับสนุนประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการผลิต การค้า การบริการ การขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคที่ต่อยอดการพัฒนาบนพื้นฐานของเศรษฐกิจฐานรากที่เน้นการเจริญเติบโตภายในให้เกิดความเข้มแข็งเพื่อก้าวสู่ Thailand 4.0 และจะถือเป็นแรงผลักให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

คำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) มาจากภาษากรีก ที่แปลว่า ศิลปะในการคำนวณในสมัยโบราณและสมัยปัจจุบัน โดยกล่าวถึง การส่งกำลังบำรุงทางทหาร และการประสบชัยชนะ หรือความพ่ายแพ้ในสงคราม ซึ่งอาศัยความเข้มแข็งหรือความอ่อนแอของสมรรถนะในเชิงโลจิสติกส์ โลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) โลจิสติกส์มีหน้าที่สำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า (Transportation) คลังสินค้า (Warehousing) การจัดส่งสินค้าที่หลากหลายรูปแบบ (Freight consolidation) การกระจายสินค้า (Distribution) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory management) และระบบข้อมูลที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Logistics information systems) (Kim, Yang, & Kim, 2008, p. 522-523) โลจิสติกส์ยังเป็นผลของการจัดการทุกกิจกรรมที่จะทาให้เกิดความสะดวกสบายในการลำเลียง เคลื่อนย้ายและการประสานงานระหว่างอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ภายใต้การจัดสรรเวลาและสถานที่ที่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์อย่างแท้จริง (Farahani, Rezapour, & Kardar, 2011, p. 3)

โดย The Council of Logistics Management (CLM) ให้คำนิยามคำว่า การจัดการด้านโลจิสติกส์ คือ การวางแผน นำไปปฏิบัติ และควบคุมการไหล และการจัดเก็บสินค้า บริการ รวมทั้งสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) นอกจากนี้ ยังมีนักวิชาการได้ให้คำนิยามไว้หลายท่าน เช่น การจัดการโลจิสติกส์ คือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ ทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ ได้แก่ ส่วนงานภาครัฐ โรงพยาบาล ธนาคาร การค้าส่ง และการค้าปลีก

นอกจากนี้ ควรพิจารณาการจัดการขั้นสุดท้าย การขจัด การแปรสภาพ เนื่องจากโลจิสติกส์มีขอบข่ายเกี่ยวเนื่องในทุกกิจกรรม (Stock and Lambert, 2001 อ้างอิงใน พชรรร เศรษฐยานนท์, 2554) ซึ่งการจัดการ โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมาย คือ ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Just in Time Delivery) การไหลลื่นของสินค้า (Physical Flow) การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในกระบวนการทางการตลาดและการผลิต และการลดต้นทุน (Cost Reduction) ในการจัดการสินค้าและต้นทุนการขนส่ง (สุภัสสรา ปัญโญรัฐโรจน, 2559)

ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมกิจกรรมการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม และการกระจายวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูปการบริการอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการประสานการดำเนินงานเชื่อมโยงสารสนเทศแต่ละขั้นตอนอย่างเป็นระบบ ภายใต้ต้นทุนรวมที่เหมาะสม ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดสุดท้ายของการบริโภค โดยคำนึงถึงความพึงพอใจและการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ (ศิริสรณ์เจริญ กมลลิ้มสกุล และคณะ, 2560)

จากการทบทวนวรรณกรรม จึงสรุปคำนิยามของระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทานที่เกี่ยวกับการวางแผนการนำไปปฏิบัติ และการควบคุมการไหลและการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ระหว่างจุดต้นกำเนิดและจุดของการบริโภคเพื่อจะตอบสนองข้อเรียกร้องของลูกค้า (Cristina Giménez and Helena R. Lourenço, 2008) โดยการวิจัยครั้งนี้จะมุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษล้านนาตะวันออก ซึ่งเป็นลักษณะของระบบโครงข่ายเพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบริการ จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ (logisticscafe, 2009) โดยแบ่งประเด็นการศึกษาเป็น 4 ตัวแปร ได้แก่ 1) โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน 2) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน 3) จุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งอื่น 4) เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งสินค้าทางถนน

2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543) โดยการขนส่งแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

2.4.1 การขนส่งทางถนน (Road Transport/ Truck)

การขนส่งทางถนนจัดเป็นระบบการขนส่งภายในประเทศที่มีความสำคัญที่สุด ซึ่งถือเป็นการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ รวมถึงข้าว เนื่องจากเป็นการขนส่งที่สะดวก ราคาถูกและสามารถขนส่งสินค้าไปถึงผู้บริโภคได้ (Door to Door) ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่มีการพัฒนาทางด้าน Road Network มาก มีถนนหนทางครอบคลุมทั่วประเทศเป็นระยะทางถึง 170,000 กิโลเมตร เป็นโครงข่ายคิดเป็นร้อยละ 36 ซึ่งจัดว่าอยู่ในขั้นที่ดีกว่าประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้ถนนมีความสำคัญเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นๆ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84-88 ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด

ประโยชน์ที่สำคัญของการขนส่งทางถนน คือ สามารถใช้สอดคล้องกับการขนส่งที่เป็นระบบ DC (Distribution Center) โดยสามารถนาสินค้าที่ได้รวบรวมเก็บไว้ในคลังที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและจัดหารถบรรทุกตามขนาดและประเภทที่เหมาะสมสำหรับสินค้าและสถานที่จัดส่งปลายทางในอนาคต ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายตัวแบบเชื่อมโยงระหว่างทางบก – ทางบก (Land-Land) จะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มเป็น 4 ล้านตัน ในปี 2564 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.3-4.6 ของปริมาณการขนส่งโดยคอนเทนเนอร์ภายใต้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายตัวแบบ และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.4 ต่อปี

2.4.2 การขนส่งทางรถไฟ (Rails Transport)

ประเทศไทยมีทางรถไฟประมาณ 4,150 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับ 46 จังหวัด เป็นทางคู่ประมาณ 90 กิโลเมตร คือจากกรุงเทพมหานคร ถึงชุมทางบ้านภาชี ที่เหลือเป็นทางเดียวทั้งหมด โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพมหานคร เรียกว่า หัวลำโพง การขนส่งทางรถไฟจัดได้ว่ามีความปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่นๆ เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าไปพร้อมกันคราวละมากๆ การขนส่งทางรถไฟประหยัดกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ ซึ่งรถไฟ 1 ขบวน สามารถลากตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้ 60 ตู้ ขณะที่การขนส่งด้วยรถหัวลากจะใช้ ขนส่งได้ทีละ 1 ตู้ การขนส่งทางรถไฟมีข้อเสียที่สำคัญคือ ใช้เวลาการขนส่งมาก และไม่สามารถขนส่งแบบ Point-To-Point ได้ คือไม่สามารถลำเสียงสินค้าจากผู้ส่งไปยังผู้รับคนสุดท้ายได้ เนื่องจากต้องอาศัยรางซึ่งจะหยุดจอดตามสถานีที่กำหนดไว้เท่านั้น จึงต้องอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นจุดเชื่อมต่อเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางรถไฟต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ค่อนข้างมาก ผู้ประกอบการจึงเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟ

ในการขนส่งข้าว โดยปริมาณการขนส่งข้าวทางรถไฟมีประมาณร้อยละ 1.3 ของสินค้าที่ทาการขนส่งโดยรถไฟทั้งหมด รองจากน้ำมันเชื้อเพลิง และซีเมนต์

2.4.3 การขนส่งทางน้ำ (Water transport)

ประเทศไทยใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศประมาณร้อยละ 17 (รวมการขนส่งชายฝั่งทะเล) ซึ่งสินค้าที่ใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศมากที่สุดคือ ข้าว โดยใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญคือ แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเรือสามารถแล่นได้จากนครสวรรค์ ปากน้ำโพ และมีความพยายามให้เรือสามารถขึ้นไปได้ถึงเชียงใหม่ แต่ยังมีปัญหาเกี่ยวกับแก่งต่างๆ รัฐบาลมีโครงการร่วมมือระหว่างประเทศไทยในการใช้แม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำนานาชาติในการขนส่ง โดยได้มีการระเบิดเกาะแก่งต่างๆ ทำให้เรือสินค้าสามารถเดินเรือเชื่อมต่อท่าเรือเชียงแสนในประเทศไทยไปยังท่าเรือกวนเล่ย และท่าเรือจิ่งหงที่เชียงรุ่ง ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองคุนหมิง มณฑลยูนาน ในประเทศจีนตอนใต้ โดยใช้ระยะเวลา 1 วันในการเดินทางจากท่าเรือกวนเล่ยมายังท่าเรือเชียงแสน และใช้ระยะเวลาอีก 2 วันในการเดินทางกลับ เนื่องจากเป็นการเดินทางทวนน้ำ

การขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่ง ได้แก่

3.1) การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย คือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก แม่กลอง และบางปะกง

3.2) การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อกับการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จากสถิติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2550 มีสินค้า ประมาณ 18 ล้านตันและ 45 ล้านตันผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังตามลำดับ

2.4.4 การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

เป็นรูปแบบการขนส่งที่ไปได้ไกลที่สุดและรวดเร็วที่สุด แต่มีต้นทุนต่อหน่วยแพงที่สุด จำเป็นต้องก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคจำนวนมหาศาลเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทางอากาศทั้งระบบ อีกทั้งต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อให้สินค้าไปถึงลูกค้าที่ปลายทางตามพื้นที่ต่างๆ ได้ ปัจจุบันประเทศไทยมีสนามบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ 35 แห่ง จำแนกออกเป็น

4.1) สนามบินระหว่างประเทศ (International Airports) ดำเนินการโดย บริษัททำอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่

เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่จังหวัดสงขลา ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศไทยเกือบทั้งหมดผ่านท่าอากาศยานเหล่านี้

4.2) สนามบินภายในประเทศ (Domestic Airports) เกือบทั้งหมดบริหารโดย กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม ยกเว้นสนามบินสุโขทัย สมุยและระนอง ซึ่งบริหารโดยบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัดนอกจากนี้ยังมีสนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นของกองทัพเรือ

2.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

Lumsdon and page (2004) อธิบายว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว เริ่มต้นจากการขนส่งนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการวิเคราะห์ด้าน Physical Flow และ Information Flow เป็นหลัก สอดคล้องกับคมสัน สุริยะ (2551) ได้กล่าวถึงโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ครอบคลุมสามประเด็นใหญ่ ได้แก่ 1) การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของ (Physical flow) 2) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และ 3) การรับจ่ายเงิน (Financial flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของเท่านั้น

ทั้งนี้ โลจิสติกส์ท่องเที่ยวถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการจัดการการท่องเที่ยว ทั้งในเรื่องของ Linkages (ความเชื่อมโยงที่ต้องเชื่อมกันให้ติด) รวมถึง Facilities (สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องมีให้) และ Activities (กิจกรรมที่ต้องจัดให้) สอดคล้องกับ วราภรณ์ สารอินมูล, 2560 ที่ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Tourism Logistics) หมายถึง การจัดการและการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด รวมถึงทำให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด ซึ่งครบคลุม 3 ด้าน ได้แก่ 1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งการขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง 2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ ข้อควรปฏิบัติ และคำเตือน เป็นต้น และ3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

ปัจจุบัน โลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทต่อการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ทั้งการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว หรือถ้าจะกล่าวอีกอย่างหนึ่งก็คือ โลจิสติกส์ของการท่องเที่ยว ก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการในด้านการเคลื่อนย้าย การเชื่อมโยงสินค้า และบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ หรือประทับใจ มีความสะดวกรวดเร็ว และคุ้มค่าคุ้มทุนด้วย ในการนี้ การจัดการโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบนั้นต้องให้ความสนใจกับการจัดการการไหลเวียนของนักท่องเที่ยว การไหลเวียนของข้อมูลการท่องเที่ยว และ

การจัดการไหลเวียนของกระแสการเงินไปพร้อม ๆ กัน เพื่อก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งนับว่าจะเป็นส่วนที่เพิ่มและสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันทางด้านการท่องเที่ยวต่อไป (คณพศ สิทธิเลิศ, 2554)

2.6 ทฤษฎีและแนวคิดอุปสงค์ทางการท่องเที่ยว

อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวประกอบไปด้วยปัจจัยต่าง ๆ ที่หลากหลายเข้ามาเกี่ยวข้องในการทำให้ผู้บริโภคเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้เพราะนักท่องเที่ยวจะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวนั้นจะต้องเป็นผู้ที่มีเวลาว่าง มีรายได้เพียงพอ และมีความตั้งใจที่จะเดินทางท่องเที่ยวอีกด้วย (ณัฐกานต์ โรจนุตมะ, 2542) ซึ่งความหมายสอดคล้องกับ ฉลองศรี พิมลสมพงศ์ (ม.ป.ป.) ที่ได้กล่าวไว้ว่า อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวหมายถึงการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ หรือบริโภคผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวหรือจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวจะต้องมีความต้องการ มีอำนาจการซื้อ และมีความเต็มใจที่จะจ่ายสินค้าและบริการที่กำหนดไว้ ในเวลานั้น ๆ ดังนั้นปริมาณสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงย่อมหมายถึงการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอุปสงค์ทางการท่องเที่ยวด้วย

Alister Mathieson and Geoffrey Wall ได้จำแนกลักษณะของอุปสงค์ทางการท่องเที่ยวออกเป็น 3 ประเภท คือ 1) อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวที่แท้จริง หมายถึงจำนวนประชากรที่เดินทางไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวได้จริง เป็นอุปสงค์ที่มีความครบถ้วนตามความหมายของอุปสงค์ คือ มีความต้องการ มีความพร้อม และเต็มใจที่จ่ายสินค้าและบริการที่กำหนดไว้ในขณะนั้น 2) อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยมีองค์ประกอบของอุปสงค์ด้านความต้องการแล้ว แต่ยังขาดองค์ประกอบด้านอื่น ๆ เช่น ทางด้านการเงิน เวลาว่าง การจัดการ เป็นต้น อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพนั้นอาจเปลี่ยนเป็นอุปสงค์ที่แท้จริงได้ หากระบบการตลาดให้ความสำคัญและเข้ามาแก้ปัญหาในเรื่องของการให้เครดิต หรือการจัดการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 3) อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวที่อาจคล้อยตาม เป็นอุปสงค์ที่อาจกลายเป็นทั้งอุปสงค์ที่แท้จริง หรือ อุปสงค์ที่มีศักยภาพ โดยภายใต้สมมติฐานว่า มนุษย์มีความต้องการที่จะเดินทางท่องเที่ยวอยู่แล้ว ทั้งนี้อุปสงค์ที่ที่อาจคล้อยตามนั้นเป็นอุปสงค์ที่ยังไม่มีความรู้และความต้องการที่จะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการขาดปัจจัยสนับสนุนให้กลายเป็นอุปสงค์ที่มีศักยภาพ (เงิน-เวลา-การจัดการ) ซึ่งกระตุ้นได้โดยใช้ระบบช่องทางการขาย การโฆษณาให้ถูกต้อง

ข้อมูลเกี่ยวกับอุปสงค์ทางการท่องเที่ยว ประกอบด้วย

1) จำนวนนักท่องเที่ยว ทั้งภายในท้องถิ่น ภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

2) รายได้จากการท่องเที่ยว หมายถึงค่าใช้จ่ายที่นักท่องเที่ยวใช้ในการเดินทาง เช่น ค่าที่พัก ค่าอาหาร ค่าพาหนะ ค่าเข้าชม ค่าสินค้าของที่ระลึก เป็นต้น

3) วันพักเฉลี่ย ของตลาดนักท่องเที่ยวที่สำคัญ รูปแบบกิจกรรมทางการตลาดที่เหมาะสม และประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทนำเที่ยวทำให้จำนวนวันพักเพิ่มขึ้นและส่งผลให้เกิดรายได้ทางการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

4) การเพิ่มขึ้นของอุปทานทางการท่องเที่ยว เช่น สถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไป ห้องพัก บริษัทนำเที่ยว และมัคคุเทศก์ จำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น ฯลฯ

ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุปสงค์ทางการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของสังคมปัจจุบัน โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดอุปสงค์การท่องเที่ยวมีหลายประการดังนี้

1) ปัจจัยผลักดัน ได้แก่ ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การขยายของสังคมเมือง การมีรายได้และเวลาว่างเพิ่มมากขึ้น ความแตกต่างของรูปแบบอาชีพทำให้ระดับวิถีชีวิตความเป็นอยู่ต่างกัน และดีขึ้น การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง และการสื่อสารตลอดจนการแลกเปลี่ยนด้านต่าง ๆ ในยุคโลกาภิวัตน์

2) ปัจจัยดึงดูด ได้แก่ ความพร้อมของอุปทานทางการท่องเที่ยว ราคาการท่องเที่ยว กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ความปลอดภัย ความสงบสุขของสังคม และสื่อมวลชน

ปัจจัยที่ทำให้อุปสงค์ทางการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

1) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ มีผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวอย่างมาก ทำให้ระดับของอุปสงค์แตกต่างกัน ประเทศที่มีเศรษฐกิจดี ย่อมเอื้ออำนวยให้คนเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ประเทศที่กำลังพัฒนานั้นจะมีอำนาจการซื้อต่ำ ดังนั้นกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว จะเป็นผู้ให้การท่องเที่ยว และกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนานั้นจะเป็น ผู้รับ การท่องเที่ยว

2) ปัจจัยทางประชากรศาสตร์ ลักษณะของประชากร ได้แก่ ขนาดและองค์ประกอบของครอบครัว อายุ เพศ การศึกษา ประสบการณ์ รายได้ อาชีพ เชื้อชาติ สัญชาติ ซึ่งโดยรวมแล้วจะมีผลต่ออุปสงค์และปริมาณการซื้อผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยว

3) ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ ลักษณะของภูมิศาสตร์จะเป็นสิ่งกำหนดจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไป เช่น นักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศที่แวดล้อมไปด้วยภูเขา ย่อมต้องการไปเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวประเภททะเล นักท่องเที่ยวจากประเทศที่มีอากาศหนาวนิยมไปพักผ่อนประเทศที่มีอากาศอบอุ่น หรือชายทะเล ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวควรพิจารณาลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศของลูกค้า และจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวด้วย เพื่อพัฒนาสินค้าและบริการให้ตรงกลุ่มเป้าหมาย

4) ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมทำให้เกิดรสนิยมที่แตกต่างกัน เช่น การท่องเที่ยวแบบผจญภัยเหมาะกับนักท่องเที่ยววัยหนุ่มสาวชาวตะวันตก หญิงสาว

ชาวญี่ปุ่นและหญิงสาวที่อยู่ในวัยทำงาน มีรสนิยมในการท่องเที่ยวที่หรูหรา และสะดวกสบาย การรู้จักสังคมและวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวทำให้จัดการเรื่องการบริการได้เหมาะสม

5) ปัจจัยทางการเมืองและกฎหมาย การเปลี่ยนแปลงด้านการเมืองและระเบียบกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของประเทศอาจทำให้เกิดการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป ในทางกลับกันอาจทำให้อุปสงค์การท่องเที่ยวแตกต่างกัน เนื่องจากมีความรู้สึกปลอดภัยและไม่ปลอดภัยในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ โดยประเทศที่มีกฎหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวย่อมสร้างความรู้สึกสบายใจให้กับนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

6) ปัจจัยสื่อสารมวลชน ข้อมูลข่าวสารทุกชนิดจากสื่อมวลชนสามารถสร้างความเชื่อมั่นหรือไม่มั่นใจในการตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยว ช่วยสร้างความรู้จักคุ้นเคย ต่อต้าน หรืออยากรู้อยากเห็นมากขึ้น และช่วยในการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวได้เป็นอย่างมาก

7) ปัจจัยทางการเปรียบเทียบราคา การเปรียบเทียบราคาการท่องเที่ยวทำให้นักท่องเที่ยวมีอุปสงค์แตกต่างกัน โดยการเปรียบเทียบราคาของผลิตภัณฑ์กับบริษัทที่เป็นคู่แข่ง หรือกับราคาปีก่อนหน้านี้ ราคาจะแสดงคุณค่าของผลิตภัณฑ์ประกอบกับปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมที่กล่าวก่อนหน้านี้แล้วทำให้ประสบการณ์การท่องเที่ยวแตกต่างจากเดิม

8) ปัจจัยทางการเคลื่อนย้ายส่วนบุคคล การเดินทางส่วนตัวโดยเฉพาะทางรถยนต์ช่วยให้การท่องเที่ยวเกิดการเจริญเติบโตมากขึ้น เช่น การเดินทางเที่ยวของชาวยุโรปที่เดินทางแบบส่วนตัวมีเป็นจำนวนมากในช่วงวันหยุดพักผ่อนสุดสัปดาห์ เนื่องจากถนนหนทางเชื่อมติดต่อกันหมด การเดินทางส่วนตัวจึงเป็นอุปสงค์ที่แตกต่างกันมาก ก่อให้เกิดธุรกิจที่พักแรม ร้านอาหาร ร้านขายของ ร้านขายของที่ระลึก และธุรกิจอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้แก่นักท่องเที่ยวในรูปแบบที่ต่างกันมีราคาหลากหลายตามอุปสงค์ของลูกค้าตลอดจนถึงเส้นทางการท่องเที่ยว

9) ปัจจัยทางเทคโนโลยีการสื่อสารและคมนาคมขนส่ง ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้สามารถเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก ทั้งนี้การมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยย่อมแสดงถึงระดับมาตรฐานในการให้บริการ และช่วยให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยวได้เร็วขึ้น

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปวริศร เลิศธรรมเทวี (2560) ศึกษาเรื่อง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวทางของอาเซียน พบข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวทางของอาเซียน จำนวน 5 ประการ ดังนี้ 1) ประเทศไทยควรเร่งประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเป็นกฎหมายแม่บทที่ควบคุมแนวทางการดำเนินงานในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย 2) แผนดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาและจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษควรบูรณาการและจัดทำเป็นวาระของประเทศ โดยอาจให้อยู่ในลักษณะของแผนนิติบัญญัติแห่งชาติของรัฐสภาเพื่อวางเป็นกรอบนโยบายหลักให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตาม 3) มาตรการส่งเสริมหรือให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ไม่ควรจำกัดอยู่เฉพาะมาตรการทางภาษี แต่ควรพิจารณาประเด็นอื่น ๆ ทางการค้า อาทิ การลดขั้นตอน

และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การเปิดช่องให้รัฐอาจใช้มาตรการป้องกัน หรือมาตรการปกป้องหากมีกรณีจำเป็นในการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ รวมทั้ง ประเด็นเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน และสิ่งแวดล้อม 4) การจัดทำระบบกฎหมายหรือมาตรการรองรับเป็นเพียง Soft Infrastructure ที่จำเป็น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวทางของอาเซียนยังจำเป็นต้องคำนึงถึง Hard Infrastructures ที่จำเป็นซึ่งเป็นเรื่องสภาพแวดล้อมที่จำเป็นต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะยาว อาทิ การไฟฟ้า การประปา และถนนรวมทั้งระบบการขนส่งเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจ และ 5) การกำหนดบทบาทให้รัฐสภาเข้ามากำกับดูแลและตรวจสอบประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละปีงบประมาณของฝ่ายบริหาร

สิรินพรรณ สุขใยพัธน์ (2560) ศึกษาเรื่อง ต้นแบบการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพโดยการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดสนทนากลุ่ม กับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก สงขลา และนครพนม ได้แก่ หน่วยงานภาคราชการ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มนักธุรกิจ ห้างร้าน พ่อค้าประชาชนในพื้นที่ 46 คน และสนทนากลุ่ม 45 คน โดยวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารและการสนทนากลุ่มมาวิเคราะห์ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญ เพื่อหาประเด็นปัจจัยสำคัญในการบริหารจัดการที่ดีที่ส่งผลให้การขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากประสบผลสำเร็จ ผลการวิจัยพบว่า พบว่า โครงสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษจีน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เป็นโครงสร้างองค์กรเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นทั้งภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการทั้งหมดภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้กำกับ โดยเป็นผู้วางแผนจัดทำนโยบาย และภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้จัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีกฎหมายรับรองซึ่งมีความสำเร็จในบางกลุ่มธุรกิจ เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลผลการศึกษาร่วมกับผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่สรุปได้ว่าโครงสร้างการบริหารจัดการ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ควรเป็นรูปแบบคณะกรรมการ 12 คน จากผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานส่วนกลาง ผู้ทรงคุณวุฒิหน่วยงานในพื้นที่ ตัวแทนภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนพื้นที่โดยกำหนดแนวทางในการขับเคลื่อนแผนการพัฒนาพื้นที่ระยะเวลา 20 ปี โดยแบ่งเป็นระยะเวลา 2 ปี 5 ปี 10 ปี15 ปี 20 ปี พร้อมระบบติดตาม ประเมินผล ร่วมกันพัฒนาจากความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการปรับปรุงบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

บรรจง กาญจนานิล (2561) ศึกษาเรื่องบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ: กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด พบว่า บทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดจำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) การกำหนดนโยบายและการวางแผนรัฐได้มีการประสานประโยชน์ของรัฐบาลเข้ากับเอกชน ซึ่งรัฐออกนโยบายและวางแผนสอดคล้องกับการจัดตั้งและพัฒนาพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2) การออกกฎหมาย ข้อบังคับ และบังคับใช้กฎหมายเพื่อทำให้สามารถบริหารจัดการ อำนวยความสะดวกทางด้านเศรษฐกิจ และ 3) บทบาทของรัฐในการจัดสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการค้าสินค้าและบริการหรือการลงทุน

ส่วนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดจำแนกออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ 1) ปัญหาด้านนโยบายและการวางแผนพบว่าเกิดจากการขาดความชัดเจนและต่อเนื่องของนโยบาย ซึ่ง การกำหนดนโยบาย การวางแผน การผลักดันนโยบายให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐบาลกลางบทบาทของรัฐบาลผู้มีอำนาจและงบประมาณในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ 2) ปัญหาด้านการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมาย ประกอบไปด้วย ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดตราด ปัญหาสถานะบุคคลและการค้ามนุษย์ และปัญหาสาธารณสุขและการประกันสุขภาพและ 3) ปัญหาด้านการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่าปัญหาเกิดขึ้นในการดำเนินการจัดสรรที่ดินโดยกรมธนารักษ์ที่เป็นตัวแทนภาครัฐในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม และเสนอเงื่อนไขในการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดแก่ผู้ลงทุน แต่เอกชนไม่มีความมั่นใจในประเด็นกฎหมายนิคมอุตสาหกรรมความล่าช้าที่เกิดขึ้นในการจัดตั้งจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ และปัญหาการบูรณาการความร่วมมือหน่วยงานในพื้นที่พบว่าความร่วมมือของแต่หน่วยงานนั้นเป็นในฐาน “เจ้าภาพ” แต่ละงานตามศักยภาพของหน่วยงานนั้นๆ โดยทุกองค์กรพัฒนาไปพร้อม ๆ ข้อค้นพบสุดท้าย คือ ข้อเสนอแนะและส่งเสริมบทบาทของรัฐในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราดพบว่าการพัฒนาปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานแล้ว สิ่งที่ควรพัฒนาไปควบคู่กันนั้นคือระบบการบริหารจัดการแนวคิดในการบริหารจัดการโดยการนำแนวคิด Smart City เข้ามาเป็นส่วนในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและพัฒนาบุคลากรในชุมชนในพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาฝีมือแรงงาน ทักษะด้านภาษา การเตรียมตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

มะโน ปราชญาพิพัฒน์ (2562) ศึกษาเรื่อง การบริหารโซ่อุปทานของผู้ประกอบการโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบในจังหวัดชุมพร เพื่อศึกษาการบริหารโซ่อุปทานของผู้ประกอบการโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบในเขตภาคใต้ตอนบนกับความสามารถในการให้บริการงานด้านโลจิสติกส์ระ ดับการบริหารความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารโซ่อุปทานปาล์มน้ำมันกับความสามารถในการให้บริการระดับการบริหารของผู้ประกอบการในการบริหารความสัมพันธ์ระหว่าง การบริหารโซ่อุปทานปาล์มน้ำมันกับความสามารถในการให้บริการและความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารกับความสามารถในการให้บริการ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบในเขตภาคใต้ตอนบนจำนวน 350 ชุด ค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยพบว่า การจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของระบบการบริหารโซ่อุปทานโดยมีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของทั้งระบบให้ต่ำที่สุด ดังนั้นการบริหารห่วงโซ่อุปทานด้านการผลิตและการรับประกันการทำงานอย่างน่าเชื่อถือและการทำงานด้วยความอย่างปลอดภัย การกำหนดวันเวลาที่แน่นอน มีผลต่อความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ภูวณ อัษวกรนิฤงกูร (2562) ศึกษาเรื่อง การปรับตัวของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ไทยในยุคดิจิทัล พบว่า แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ไทยในยุคดิจิทัลสามารถแบ่งได้เป็น 3 มิติ คือ 1) มิติการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีในประเทศไทย 2) มิติการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการดำเนินธุรกิจในประเทศไทย และ3) มิติการเปลี่ยนแปลงของนโยบายทางการค้าในประเทศไทย กล่าวคือ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีในระดับสากลที่เกิดขึ้นมีผลต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สิ่งสำคัญที่ผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ไทยต้องเร่งดำเนินการในปัจจุบัน คือ การปรับตัวและเปลี่ยนวิธีคิดใหม่เพื่อรองรับการแข่งขันในตลาดที่เพิ่มสูงขึ้นและเป็นที่ยอมรับในเชิงธุรกิจ งานวิจัยได้เสนอแนะไว้ว่า ผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ไทยควรมีการปรับตัวเพื่อการอยู่รอดท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงในยุคดิจิทัลที่เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาแทนที่เทคโนโลยีเดิมจนนำไปสู่รูปแบบการให้บริการรูปแบบใหม่ โดยผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ไทยต้องรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ไทยบนแนวคิดการแบ่งปันเศรษฐกิจ (Sharing Economy) เพื่อลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ธุรกิจ รวมทั้งน าเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โศจิรัตน์ เติมศิลป์ (2562) ศึกษาสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย โดยการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจและหาแนวทางในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งทำการศึกษาอยู่ในระหว่างปี พ.ศ. 2558-2560 ผลการศึกษา พบว่า สถานการณ์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมีการเตรียมพื้นที่เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเตรียมร องรับการเป็นเขตอุตสาหกรรมการเกษตร การค้า การลงทุน และการส่งระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการ ดังนั้น ความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องยกระดับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเปิดกว้างเพื่อเพิ่มมูลค่าให้สินค้า โดยการนำเอาเขตเศ รษฐกิจพิเศษเป็นฐานเพื่อเชื่อมโยงไปยัง Thailand 4.0 เพื่อเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสให้กับประชาชนในท้องถิ่น แนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย พบว่า ควรส่งเสริมการเกษตรยกระดับมาตรฐานการผลิต การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการบริการ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคง โดยเน้นไปที่การพัฒนาคน ชุมชน และสังคม ให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

กิตติพงษ์ โคตรจันทึก, พระศิวกร ปญฺญาวุฑฺโฒ และพระสมุห์บัว ทีปธมฺโม (2563) ศึกษาเรื่องเศรษฐศาสตร์การเมืองอาเซียน: ความสัมพันธ์ระหว่างประชาคมอาเซียนตามหลักเศรษฐศาสตร์แบบพึ่งพา เพื่อศึกษา โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ใครได้ใครเสีย (หรือประชาชนได้อะไร) และเพื่อเสนอแนวทางที่เป็นประโยชน์และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกโดยได้วิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ ด้านสังคมและกฎหมาย ด้านเศรษฐกิจ ด้านความมั่นคง ด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขจากการศึกษาพบว่าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก่อให้เกิดประโยชน์และผลกระทบหรือผลเสียในด้านต่าง ๆ ดังกล่าว ดังนั้นการที่รัฐดำเนินการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจำเป็นต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าทาง

เศรษฐกิจเพื่อแลกกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสังคมและกฎหมาย เศรษฐกิจ ความมั่นคง ตลอดจนสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข โดยหาวิธีการหรือแนวทางในการป้องกันผลกระทบ ตลอดจนการเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสให้กับประชาชนในพื้นที่ EECเพื่อเตรียมรองรับการเป็นเขตอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การขนส่งระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวการให้บริการและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทที่ 3
การดำเนินการวิจัย

3.1 ขั้นตอนการทำวิจัย

3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล การศึกษาครั้งนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ประเภท คือ

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าและรวบรวมเอกสารทางวิชาการ ตำรา รายงาน แนวความคิด และบทความจากวารสารต่างๆ ที่เป็นหลักการ แนวความคิดและทฤษฎี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาแนวศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

3.1.2 ประชากร และผู้ให้ข้อมูล

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จำนวน หน่วยงานละ 2 คน

3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้มีเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีประเด็นหลักในการสัมภาษณ์ 2 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นหลักที่ 1 ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

ประเด็นหลักที่ 2 ด้านนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)
ประเด็นที่ 3 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้(จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

2) การประชุมกลุ่มย่อย เป็นการประชุมระดมความคิดเห็นในแต่ละจังหวัด โดยมีตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยหน่วยงาน 1 คน เพื่อให้ได้ข้อสรุปด้านข้อมูลและความคิดเห็นในการพัฒนาศักยภาพ เมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญ

3.1.4 วิธีการศึกษา

1) ทำการการทบทวนเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการพัฒนา และสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ

2) สัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างกับกลุ่มภาครัฐและเอกชน โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ ทบทวนเอกสาร และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย มารวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ ซึ่งจะนำไปสู่การสรุป จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการและสังคมและวัฒนธรรม และโครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด โดยสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

3) ทำการวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นต่อการพัฒนาและสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) รวมถึงการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษาและศึกษาโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ โดยการนำเครื่องมือการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT, TOWS) มาใช้ เพื่อการจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

บทที่ 4

ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง)

การศึกษาการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) (2) เพื่อวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) (3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในภาคใต้ เบื้องต้นได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพพื้นฐาน และนโยบาย ระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

4.1 ศักยภาพพื้นฐานกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้
4.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้
4.3 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดสงขลา
4.4 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดสงขลา
4.5 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดพัทลุง
4.6 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดพัทลุง
4.7 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดนครศรีธรรมราช
4.8 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดนครศรีธรรมราช
4.9 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดกระบี่
4.10 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดกระบี่
4.11 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดตรัง
4.12 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดตรัง

4.1 ศักยภาพพื้นฐานกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

จากการวิเคราะห์ข้อมูลภาพรวมของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ได้ทำการแบ่งศักยภาพของพื้นที่ออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านเศรษฐกิจ 2) ด้านการเกษตร 3) ด้านอุตสาหกรรม 4) ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ 5) ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และ 6) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

4.1.1 ด้านเศรษฐกิจ

1.มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Provincial Product)

จากข้อมูลของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ.2562 พบว่าในกลุ่มจังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงเป็นอันดับ 1 คือสงขลา มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 245,771 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช 180,727 คิดเป็นร้อยละ 29.43 จังหวัดกระบี่ 85,807 คิดเป็นร้อยละ 13.97 จังหวัดตรัง 64,463 คิดเป็นร้อยละ 10.50 และจังหวัดพัทลุง 37,247 คิดเป็นร้อยละ 6.10 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 แสดงการจัดลำดับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ปี พ.ศ.2559 – 2562 (หน่วย : ล้านบาท)

ปี	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5
2559	สงขลา 242,802	นครศรีธรรมราช 150,550	กระบี่ 81,931	ตรัง 67,444	พัทลุง 36,435
2560	สงขลา 242,952	นครศรีธรรมราช 158,802	กระบี่ 86,643	ตรัง 70,891	พัทลุง 36,529
2561	สงขลา 249,587	นครศรีธรรมราช 163,441	กระบี่ 86,212	ตรัง 64,042	พัทลุง 35,955
2562	สงขลา 245,771	นครศรีธรรมราช 180,727	กระบี่ 85,807	ตรัง 64,463	พัทลุง 37,247
ร้อยละ (2562)	**40**	**29.43**	**13.97**	**10.50**	**6.10**

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2564)

2. ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (GPP per capita)

จากข้อมูลของมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2562 พบว่าจังหวัดกระบี่ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากที่สุด จำนวน 203,719 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.33 รองลงมาคือ จังหวัดสงขลา มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 149,027 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.92 จังหวัดนครศรีธรรมราชมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 119,589 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.39 จังหวัดตรัง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 102,221 บาท คิดเป็นร้อยละ

15.72 และ จังหวัดพัทลุง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวน้อยที่สุด จำนวน 75,726 บาท คิดเป็นร้อยละ 11.64 แสดงในตารางที่ 4-2

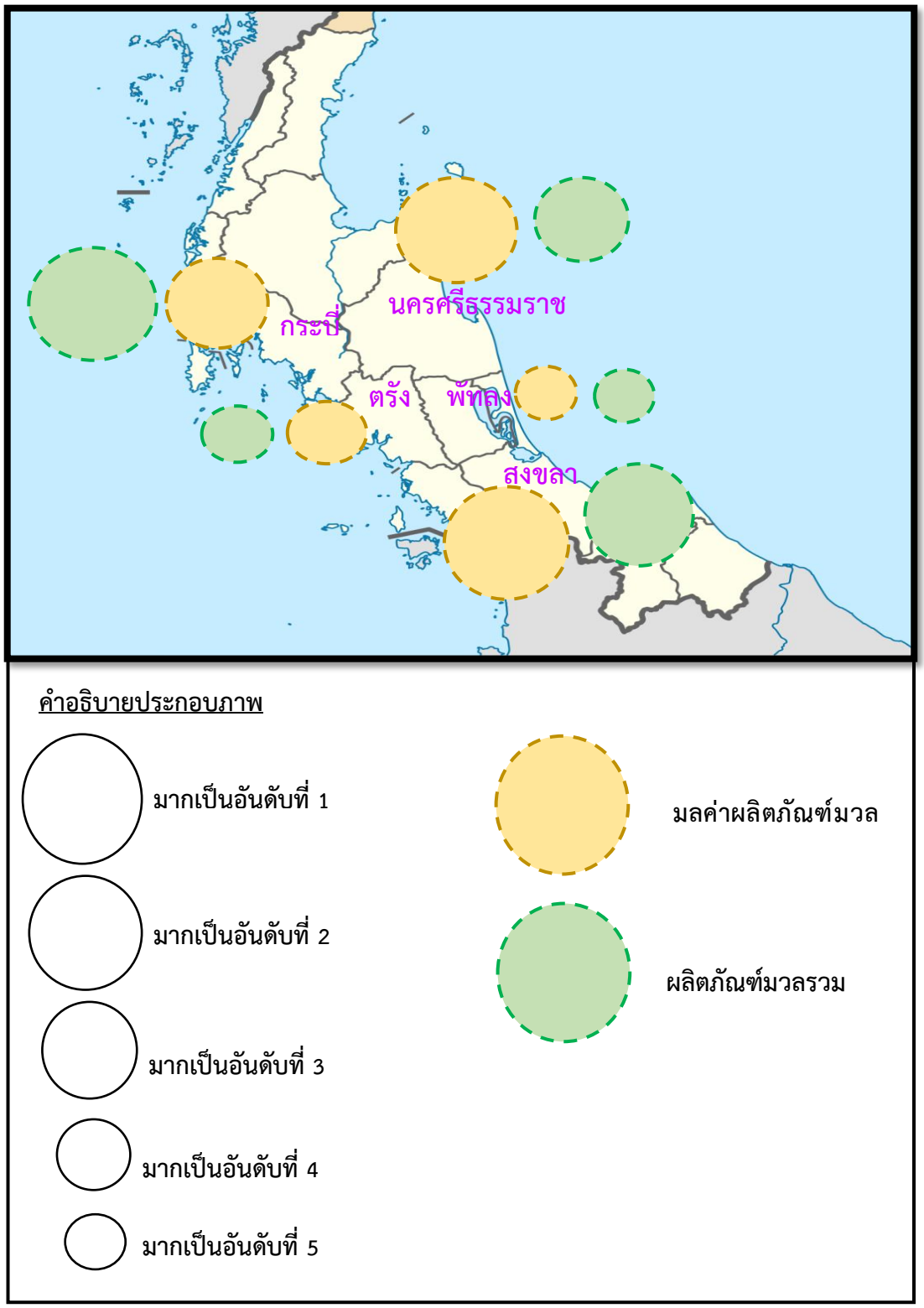
ตารางที่ 4-2 แสดงการจัดลำดับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว ปี พ.ศ.2559 – 2562 (หน่วย : บาท)

ปี	**อันดับ 1**	**อันดับ 2**	**อันดับ 3**	**อันดับ 4**	**อันดับ 5**
2559	กระบี่ 234,436	สงขลา 156,270	ตรัง 107,720	นครศรีธรรมราช 98,627	พัทลุง 69,159
2560	กระบี่ 239,309	สงขลา 156,245	ตรัง 116,394	นครศรีธรรมราช 99,899	พัทลุง 71,298
2561	กระบี่ 207,415	สงขลา 151,918	นครศรีธรรมราช 109,050	ตรัง 102,589	พัทลุง 73,213
2562	กระบี่ 203,719	สงขลา 149,027	นครศรีธรรมราช 119,589	ตรัง 102,221	พัทลุง 75,726
ร้อยละ (2562)	**31.33**	**22.92**	**18.39**	**15.72**	**11.64**

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2564)

หากพิจารณาผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวออกเป็นรายจังหวัดของเขต ภาคใต้ ปี พ.ศ.2562 พบว่า จังหวัดสงขลา มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 245,771 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 149,027 แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสงขลามากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ส่วน ผลิตภัณฑ์มวลจังหวัดต่อหัวมากเป็นอันดับที่ 2 จังหวัดนครศรีธรรมราช มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 180,727 ล้านบาท มีและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 119,589 บาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครศรีธรรมราชมากเป็นอันดับที่ 2 แต่ส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากเป็นอันดับที่ 2 จังหวัดกระบี่ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 85,807 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 203,719 บาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกระบี่มากเป็นอันดับที่ 3 แต่ส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จังหวัดตรัง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 64,463 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อหัว 102,221 บาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะ พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวจังหวัดกระบี่มากเป็นอันดับที่ 4 จังหวัดพัทลุง มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 37,247 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว 75,726 บาท แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับของกลุ่มจังหวัด

ภาคใต้ จะ พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวจังหวัดจังหวัดพัทลุงมากเป็นอันดับที่ 5 ดังภาพที่ 4-1



ภาพประกอบที่ 4-1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว ปี พ.ศ.2562
ที่มา : คณะนักวิจัย

3. การค้าชายแดน

จังหวัดสงขลา มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ในเขตท้องที่ 3 อำเภอ คือ อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอนาทวี และอำเภอสะเดา เป็นระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร มีด่านศุลกากรเปิดเป็นจุดผ่านแดน ให้ประชาชนติดต่อค้าขายกับประเทศมาเลเซีย จำนวน 3 ด่าน คือ

ด่านศุลกากรสะเดา

ที่ตั้ง หมู่ที่ 7 บริเวณบ้านไทย-จังโหลน ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ติดกับประเทศมาเลเซีย ที่ด่านบูกิ๊ตกายูอิตัม (จังโหลน) รัฐเคดาห์

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

ที่ตั้ง อยู่ที่เขตเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ตำบลปาดังเบซาร์อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ติดกับประเทศมาเลเซีย ที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์รัฐเปอร์ลิส

ด่านศุลกากรบ้านประกอบ

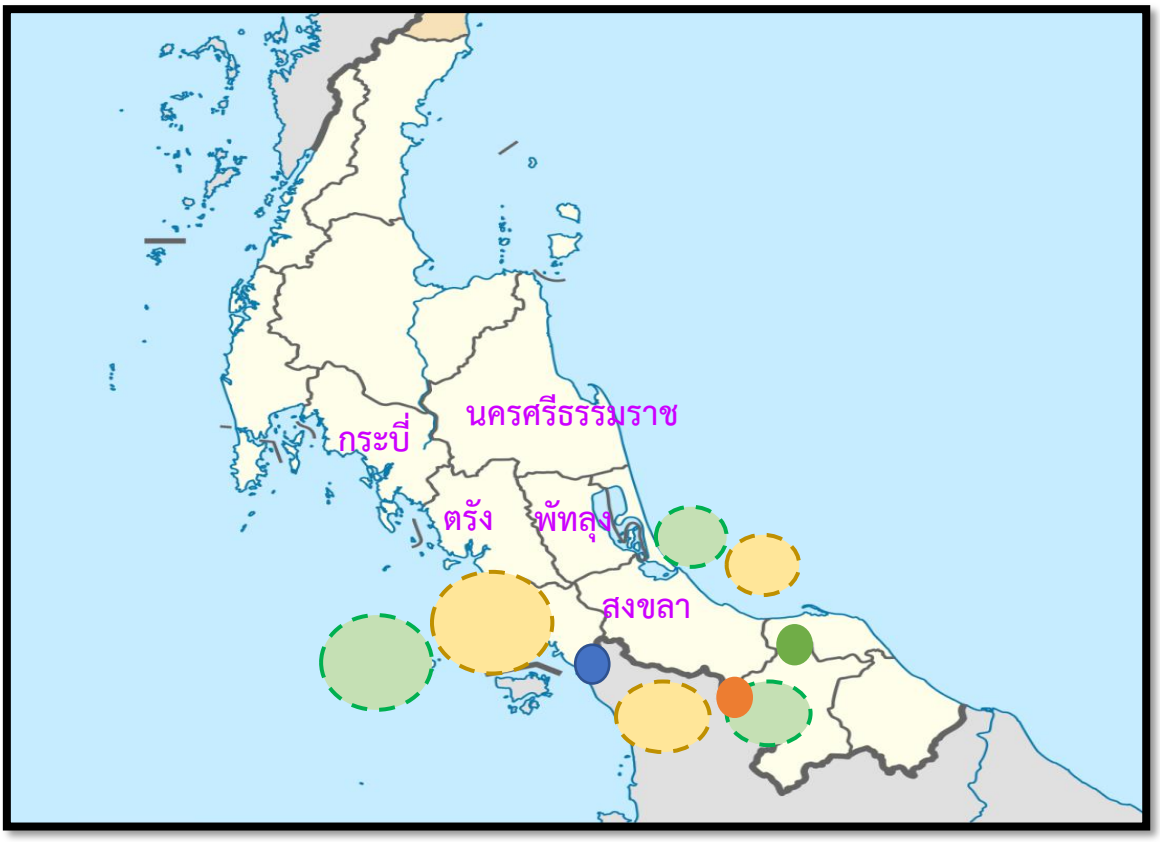
ที่ตั้ง บริเวณหลักเขตที่ 31 ตำบลประกอบ อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา ติดกับด่านดุเรียนบุรง อำเภอปาดังเตอร์รับ รัฐเคดาห์ประเทศมาเลเซียสถานการณ์การค้าชายแดนของจังหวัดสงขลา

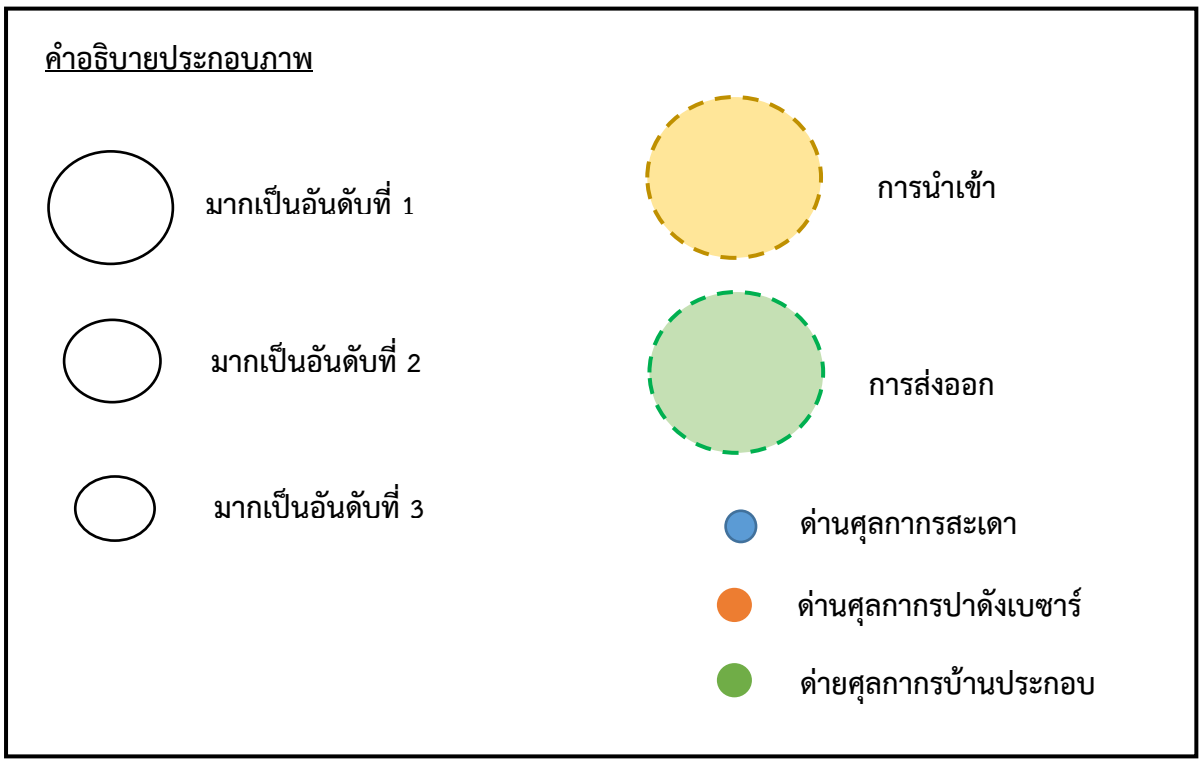
การค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา ปี 2557 ที่ผ่านด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มูลค่าการค้ารวม 488,762.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2556 10,982.76 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.30 โดยการส่งออกมีมูลค่า 261,894.42 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 3.13 และการนำเข้ามีมูลค่า 226,867.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 9.38 โดยไทยได้ ดุลการค้ามูลค่า 35,026.65 ล้านบาท

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยาง ไม้ยางพาราแปรรูป เครื่องจักร อะไหล่และอุปกรณ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์ และมอเตอร์ไฟฟ้า, เครื่องกำเนิดไฟฟ้า (ไม่รวมถึงชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า)

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ สื่อบันทึกที่ยังไม่ได้บันทึกที่จัดทำไว้เพื่อบันทึกเสียง เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ เครื่องจักร อะไหล่และอุปกรณ์ วงจรรวมและ ไมโครแอสแซมบลีที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์ และวงจรพิมพ์

สำหรับเดือนมกราคม 2558 มีมูลค่าการค้ารวม 39,253.93 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,602.41 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.41 โดยการส่งออกมีมูลค่า 18,868.72 ล้านบาท ลดลงจากเดือนเดียวกันของ ปีก่อน 3,857.92 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.98 และ การนำเข้ามีมูลค่า 20,385.21 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนเดียวกันของปีก่อน 255.51 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.27 โดยไทยขาดดุลการค้ามูลค่า 1,516.49 ล้านบาท





ภาพประกอบที่ 4-2 มูลค่าการค้าชายแดน

ที่มา : คณะนักวิจัย

ตารางที่ 4-3 แสดงมูลค่าการนำเข้า ส่งออก และมูลค่ารวมของสินค้า ปี พ.ศ.2559 – 2562 (หน่วย : บาท)

ปี	ด่านศุลกากรสะเดา		ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์		ด่านศุลกากรบ้านประกอบ	
	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
2555	138,382.20	162,166.99	144,672.35	41,598.94	-	-
2556	143,511.04	166,564.21	126,855.91	40,848.27	-	-
2557	153,071.99	191,083.14	108,822.43	35,784.63	500.098	0.006
รวม	**434,965.23**	**519,814.34**	**380,350.69**	**118,231.84**	**500.098**	**0.006**

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสงขลา โดยร่วมมือจาก ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)					อัตราการเปลี่ยนแปลง		
	2555	2556	2557	2557	2558	56/55	57/56	58/57
				(มกราคม)				(ม.ค.)
มูลค่ารวม	486,820.48	477,779.19	488,762.19	42,856.34	39,253.93	-1.86	2.30	-8.41
ส่งออก	283,054.55	270,366.95	261,894.42	22,726.64	18,868.72	-4.48	-3.13	-16.98
นำเข้า	203,765.93	207,412.48	226,867.77	20,129.70	20,385.21	1.79	9.38	1.27
ดุลการค้า	79,288.62	62,954.47	35,026.65	2,596.94	2,596.49	-20.60	-44.36	-41.61

4. จำนวนประชากร

จากข้อมูลจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2558 – 2562 จำนวนประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และเมื่อพิจารณา ปี พ.ศ.2562 จะเห็นว่า จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนประชากรมากที่สุด 1,561,927 คน ซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนแรงงานที่มากที่สุด ของกลุ่มจังหวัดเช่นเดียวกัน รองลงมา คือ จังหวัดสงขลา มีจำนวนประชากร 1,435,968 คน จังหวัดตรัง มีจำนวนประชากร 643,164 คน จังหวัดพัทลุง มีจำนวนประชากร 524,865 คน และจังหวัดกระบี่ มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด จำนวน 476,739 คน ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 แสดงจำนวนประชากรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี 2558 – 2562

ปี	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5	รวม
2559	นครศรีธรรมราช 1,554,432	สงขลา 1,417,440	ตรัง 641,684	พัทลุง 523,723	กระบี่ 465,931	4,603,210
2560	นครศรีธรรมราช 1,557,482	สงขลา 1,424,230	ตรัง 643,072	พัทลุง 524,857	กระบี่ 469,769	4,619,410
2561	นครศรีธรรมราช 1,560,433	สงขลา 1,432,628	ตรัง 643,116	พัทลุง 525,044	กระบี่ 473,738	4,634,959
2562	นครศรีธรรมราช 1,561,927	สงขลา 1,435,968	ตรัง 643,164	พัทลุง 524,865	กระบี่ 476,739	4,642,663

ที่มา : กรมการปกครอง,2563

5.จำนวนแรงงาน

จากข้อมูลอัตราการว่างงานของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2558 - 2562 พบว่า จังหวัดกระบี่ มีอัตราการว่างงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.93 รองลงมา คือ จังหวัดสงขลาร้อยละ 0.89 จังหวัดพัทลุงร้อยละ 0.63 จังหวัดนครศรีธรรมราช ร้อยละ 0.41 และจังหวัดตรังร้อยละ 0.36 **ตารางที่ 4-5** แสดงอัตราการว่างงานต่อส่วนผู้มีงานทำของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี 2558 – 2562

จังหวัด	**สภาพแรงงาน**	**กำลังคน**	**ปี 2558**	**ปี 2559**	**ปี 2560**	**ปี 2561**	**ปี 2562**	**อัตราการว่างงาน ปี 2562**
สงขลา	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	838,615	861,587	868,080	862,184	835,629	0.89
		ผู้ว่างงาน	9,508	8,050	7,888	6,421	7,432	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,226	1,520	1,025	1,910	293	
		รวม	**849,349**	**871,157**	**876,993**	**870,515**	**843,354**	
พัทลุง	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	289,902	294,811	296,432	301,033	295,989	0.63
		ผู้ว่างงาน	2,320	2,841	1,809	1,977	1,850	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	2,128	845	417	263	259	
		รวม	**294,350**	**298,497**	**298,658**	**303,273**	**298,098**	
นครศรีธรรมราช	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	1,027,141	861,995	1,027,141	857,955	851,990	0.41
		ผู้ว่างงาน	9,054	7,029	14,941	3,795	3,484	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	2,606	-	2,606	-	429	
		รวม	**1,038,801**	**869,024**	**1,044,688**	**861,750**	**855,903**	
กระบี่	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	212,727	207,500	207,487	212,994	215,609	1.93
		ผู้ว่างงาน	4,131	4,195	2,749	3,476	4,166	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	-	-		
		รวม	**216,850**	**211,695**	**210,236**	**216,470**	**219,775**	
ตรัง	กำลังแรงงานรวม	ผู้มีงานทำ	378,882	376,640	357,385	380,766	375,351	0.36
		ผู้ว่างงาน	3,702	2,126	1,487	1,204	1,367	
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	99	-	-	317	-	
		รวม	**382,683**	**378,766**	**358,845**	**382,287**	**376,718**	

ที่มา : สำนักงานแรงงาน,2564

6.จำนวนผู้สูงอายุ

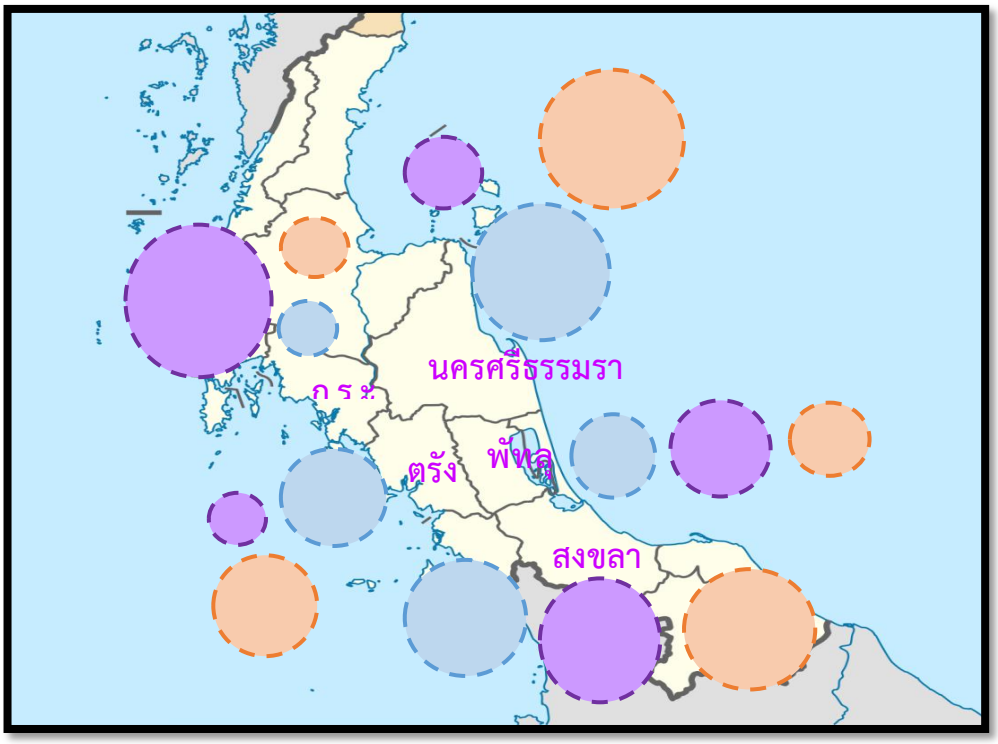
จากข้อมูลจำนวนผู้สูงอายุของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 ปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 276,331 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา จำนวน 229,513 คน จังหวัดตรัง จำนวน 105,560 คน จังหวัดพัทลุง จำนวน 100,042 คน และ จังหวัดกระบี่ จำนวน 59,663 คน ตามลำดับ ทั้งนี้ หากพิจารณาอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมด พบว่า จังหวัดพัทลุง มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดมากที่สุด ร้อยละ 19.13 รองลงมา คือจังหวัดนครศรีธรรมราช มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดร้อยละ 17.82 จังหวัดตรัง มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากร ทั้งหมดร้อยละ 16.48 และจังหวัดสงขลา มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดร้อยละ 16.07 และจังหวัดกระบี่ มีอัตราส่วนจำนวนผู้สูงอายุต่อประชากรทั้งหมดน้อยที่สุด ร้อยละ 12.49 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-6

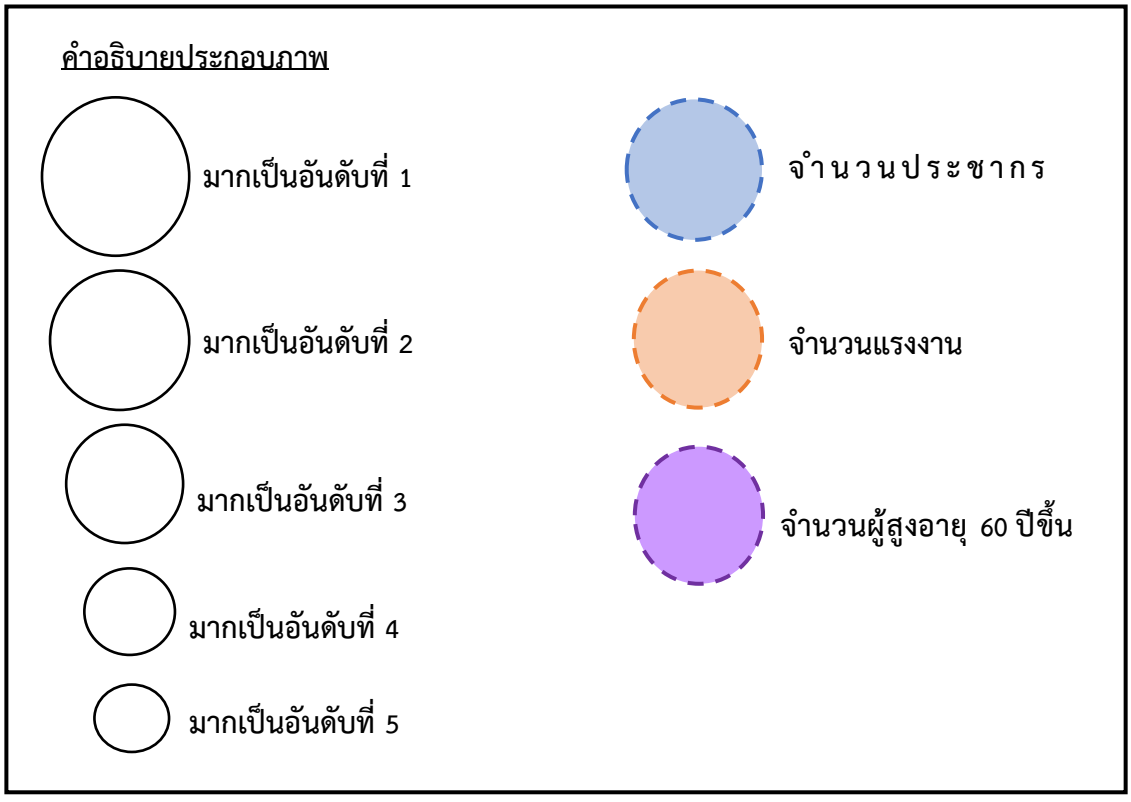
ตารางที่ 4-6 แสดงจำนวนผู้สูงอายุของของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี 2559 – 2563

จังหวัด	จำนวนประชากรทั้งหมด	จำนวนผู้สูงอายุ 60 ปี ขึ้นไป					อัตราส่วน (ร้อยละ)
		ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	
สงขลา	1,428,609	195,539	202,796	210,921	219,472	229,513	16.07
พัทลุง	523,077	86,991	89,770	92,660	95,933	100,042	19.13
นครศรีธรรมราช	1,550,721	240,522	248,046	257,081	265,735	276,331	17.82
กระบี่	477,770	49,071	51,323	53,892	56,627	59,663	12.49
ตรัง	640,574	88,809	92,457	96,299	100,531	105,560	16.48

ที่มา : กรมกิจการผู้สูงอายุ,2564

หากพิจารณาจำนวนประชากร จำนวนแรงงาน และจำนวนผู้สูงอายุ ปี พ.ศ. 2562 โดยจำแนกออกเป็นราย จังหวัดภาคใต้ จะพบว่า จังหวัดสงขลา จำนวนประชากรและจำนวนแรงงานและจำนวนผู้สูงอายุมากเป็นอันดับ 2 จังหวัดพัทลุงมีจำนวนประชากรและจำนวนผู้สูงอายุมากเป็นอันดับดับ 4 และมีจำนวนแรงงานมากเป็นอันดับ 2 จังหวัดนครศรีธรรมราชมีจำนวนประชากรและจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุดเป็นอันดับ 1 และมีจำนวนแรงงานมากเป็นอันดับ 4 จังหวัดกระบี่ มีจำนวนประชากรและจำนวนผู้สูงอายุน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 มีจำนวนแรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ดังภาพที่ 4-3





ภาพประกอบที่ 4-3 จำนวนประชากร แรงงาน และผู้สูงอายุ ปี 2562

ที่มา : คณะนักวิจัย

ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

ด้านการท่องเที่ยวและการบริการ สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ การท่องเที่ยว และสาธารณสุข/สุขภาพ

1. การท่องเที่ยว จากสถิติด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่า จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้ในปี พ.ศ. 2563 จังหวัดสงขลามีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 3,093,138 คน รองลงมา คือจังหวัดนครศรีธรรมราชมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 2,398,087 คน จังหวัดกระบี่ มีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 1,562,880 คน จังหวัดพัทลุงมีนักท่องเที่ยวชาว ไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 737,243 คน และจังหวัดตรังมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวน 648,092 คน ในส่วนของรายได้จากการท่องเที่ยว จังหวัดกระบี่ มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 29,032 ล้านบาท รองลงมา คือ จังหวัดสงขลา มีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 22,871 ล้านบาท จังหวัดนครศรีธรรมราชมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 8,218 ล้านบาท จังหวัดตรังมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 4,007 ล้านบาท และจังหวัดพัทลุงมีรายได้จากการท่องเที่ยน้อยที่สุด จำนวน 1,360 ล้านบาท

นอกจากนี้ จังหวัดกระบี่ นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยมี จำนวน 3,248.41 บาทต่อวันต่อคน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยมีจำนวน 2,437.76 บาทต่อวันต่อคน จังหวัดตรังนักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยมีจำนวน 1,749.11 บาทต่อวันต่อคน จังหวัดนครศรีธรรมราชนักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยมีจำนวน 1,437.49 บาทต่อวันต่อคน และจังหวัดพัทลุงนักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยมีจำนวน 877.21 บาทต่อวันต่อคนตามลำดับ ดังตารางที่ 4-7

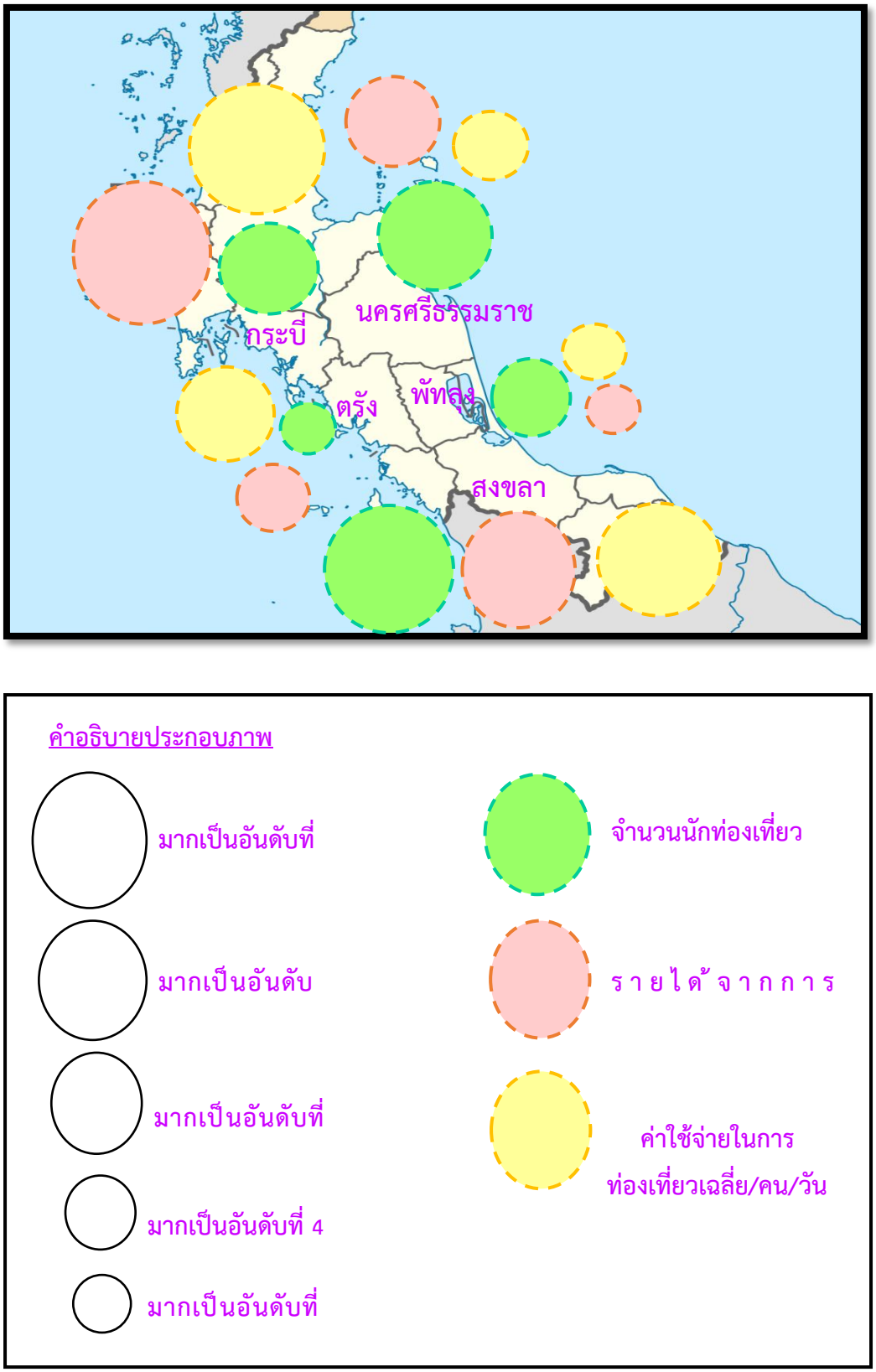
ตารางที่ 4-7 แสดงการจัดอันดับของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย ชาวต่างชาติ และจำนวนรายได้และค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563

รายการ	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
จำนวนนักท่องเที่ย(คน)	สงขลา 3,093,138	นครศรีธรรมราช 2,398,087	กระบี่ 1,562,880	พัทลุง 737,243	ตรัง 648,092
นักท่องเที่ยวชาวไทย	สงขลา 2,653,748	นครศรีธรรมราช 2,376,056	กระบี่ 935,622	พัทลุง 735,705	ตรัง 599,052
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (คน)	กระบี่ 627,258	สงขลา 439,390	ตรัง 49,040	นครศรีธรรมราช 22,031	พัทลุง 1,538
รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	กระบี่ 29,032	สงขลา 22,871	นครศรีธรรมราช 8,218	ตรัง 4,007	พัทลุง 1,360
ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)	กระบี่ 3,248.41	สงขลา 2,437.76	ตรัง 1,749.11	นครศรีธรรมราช 1,437.49	พัทลุง 877.21

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2564)

หากพิจารณาจำนวนของนักเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ โดยจำแนกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดสงขลามีจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ มีรายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 2 จังหวัดกระบี่ มีรายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ และมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 3 จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 2 มีรายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 3 มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเฉลี่ยมากเป็นอันดับที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จังหวัดพัทลุงมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับที่ 4 มีรายได้จากการท่องเที่ยว และค่าใช้ในการท่องเที่ยวน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ และจังหวัดตรังมีจำนวนนักท่องเที่ยวน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ดังภาพที่ 4-4

\



ภาพประกอบที่ 4- 4 จำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนรายได้ ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563
ที่มา : คณะนักวิจัย

1.1 จำนวนของสถานประกอบการ

จากข้อมูลจำนวนของสถานประกอบการปี พ.ศ. 2563 พบว่า จังหวัดกระบี่มีจำนวนสถานที่พักมากที่สุด จำนวน 473 แห่ง รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช 374 แห่ง จังหวัดสงขลา 309 แห่ง จังหวัดตรัง 166 แห่ง และจังหวัดพัทลุง 46 แห่ง ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 แสดงจำนวนสถานประกอบการที่พักแต่ละประเภทของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ พ.ศ. 2563

จังหวัด	**จำนวนสถานประกอบการ**				
	โรงแรม	**เกสท์เฮาส์**	**รีสอร์ท**	**โฮมสเตย์**	**รวม**
สงขลา	236	19	53	1	309
พัทลุง	17	3	16	10	46
นครศรีธรรมราช	128	15	208	23	374
กระบี่	145	59	269	0	473
ตรัง	41	10	105	10	166

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย,2563

1.2 จำนวนสถานประกอบการร้านอาหารและเครื่องดื่ม จากข้อมูลสถานที่พักสำหรับ รองรับนักท่องเที่ยวแล้วยังมีร้านอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการนักท่องเที่ยว โดยจังหวัดที่มีสถานประกอบ ร้านอาหารและเครื่องดื่มมากที่สุด คือ จังหวัดสงขลา มีจำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม 7,741 แห่ง รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช 6,014 แห่ง จังหวัดตรัง 4,455 แห่ง จังหวัดกระบี่ 3,066 แห่ง และ จังหวัดพัทลุง 2,934 แห่ง ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-9

ตารางที่ 4-9 แสดงสถานประกอบการร้านอาหารและของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ.2563

จังหวัด	**จำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม**
สงขลา	7,741
พัทลุง	2,934
นครศรีธรรมราช	6,014
กระบี่	3,066
ตรัง	4,455

ที่มา: สำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ. 2560 (ข้อมูลพื้นฐาน)

สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (2564)

2. สาธารณสุข / สุขภาพ

จากข้อมูลจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียงของกรมการแพทย์ เมื่อพิจารณาจำแนกรายจังหวัด พบว่า จังหวัดสงขลา แสดงจำนวนเตียงจริงต่อประชากรใน เท่ากับ 2,607 เตียง/คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดกระบี่ มีอัตราส่วนเตียงจริงต่อประชากร คือ 1,893 คน/เตียง จังหวัดตรัง จำนวน 1,478 คน/เตียง จังหวัดพัทลุง จำนวน 1,409 คน/เตียง จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 1,298 คน/เตียง นอกจากนี้พบว่า จังหวัดสงขลา มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรที่เหมาะสมที่สุดมาก

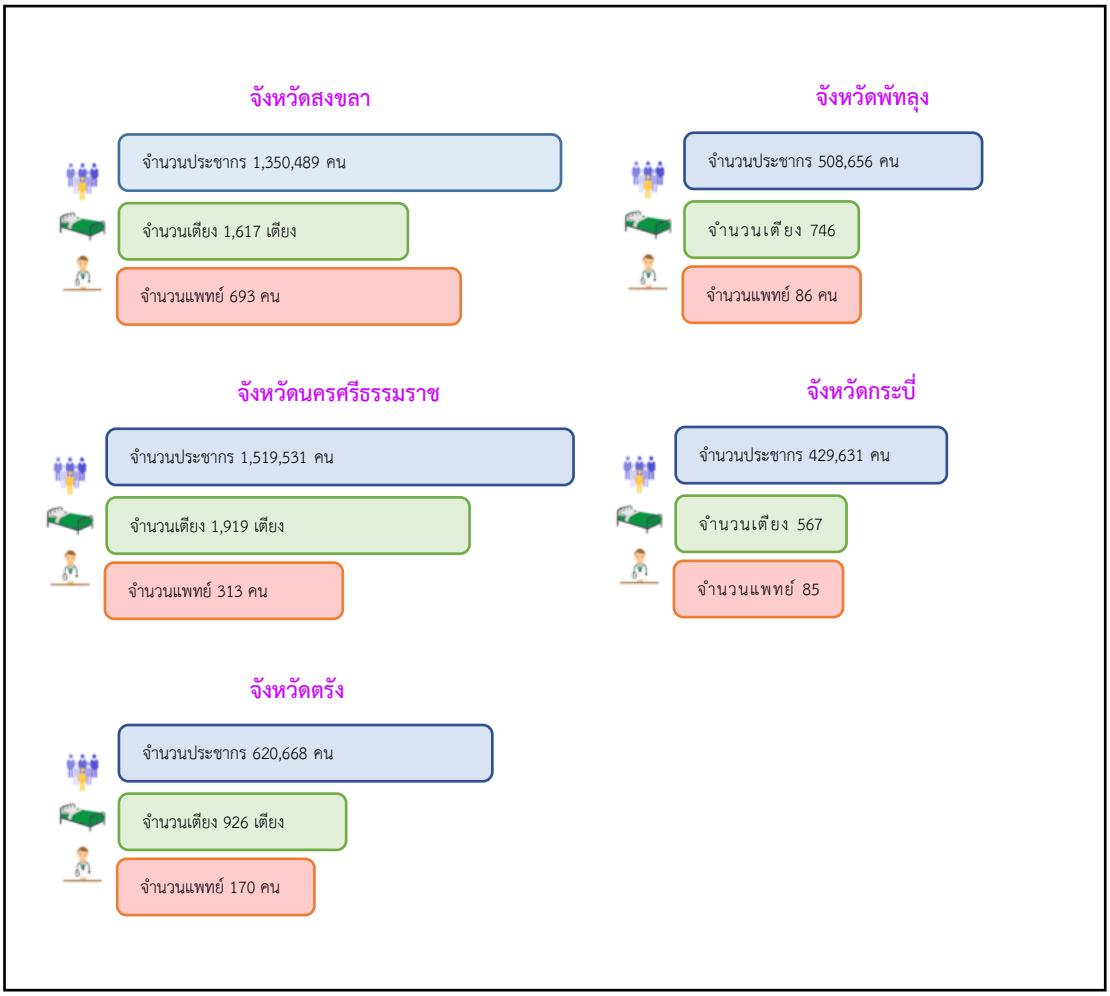
ที่สุด จำนวน 1,948 คนต่อแพทย์ 1 คน รองลงมา คือ จังหวัดตรัง มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร จำนวน 3,650 คนต่อแพทย์ 1 คน จังหวัดนครศรีธรรมราช มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร จำนวน 4,854 คนต่อแพทย์ 1 คน จังหวัดกระบี่ อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร จำนวน 5,054 คนต่อแพทย์ 1 คน และจังหวัดพัทลุง มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรมีความเหมาะสมน้อยที่สุด จำนวน 5,914 คนต่อแพทย์ 1คน ตามล าดับ ดังตารางที่ 4-10

ตารางที่ 4-10 แสดงจำนวนบุคลากรสาธารณสุขและจำนวนเตียง จำแนกรายจังหวัดของเขตสุขภาพที่ 8

จังหวัด	**จำนวนประชากร (คน)**	**จำนวนเตียงจริง**	**เตียงจริง : ประชากร**	**จำนวนแพทย์ (คน)**	**อัตราส่วนแพทย์ : ประชากร**
สงขลา	1,350,489	1,617	2,607	693	1,948.76
พัทลุง	508,656	746	1,409	86	5,914.60
นครศรีธรรมราช	1,519,531	1,919	1,298	313	4,854.73
กระบี่	429,631	567	1,893	85	5,054.48
ตรัง	620,668	926	1,478	170	3,650.99
รวม	4,428,975	5,775	8,685	1,347	21,423.56

ที่มา : กองบริหารทรัพยากรบุคคล กรมการแพทย์ (2560)

หากพิจารณาจำนวนประชากร จำนวนเตียง และจำนวนแพทย์ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ โดยจำแนกออกเป็นรายจังหวัดของกรมการแพทย์ จะพบว่าจังหวัดสงขลา มีจำนวนประชากร 1,350,489 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 1,617 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 693 คน จังหวัดพัทลุง มีจำนวนประชากร 508,656 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 746 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 86 คน จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนประชากร 1,519,531 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 1,919 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 313 คน จังหวัดกระบี่ มีจำนวนประชากร 429,631 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 567 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 85 คน และจังหวัดตรัง มีจำนวนประชากร 620,668 คน มีจำนวนเตียงในการรองรับผู้ป่วย 926 เตียง และมีจำนวนบุคลากรการแพทย์ 170 คน ดังภาพที่ 4-10



ภาพประกอบที่ 4-5 ข้อมูลจำนวนประชากร ต่อจำนวนเตียง และจำนวนแพทย์

ที่มา : คณะนักวิจัย

ด้านการเกษตร

1. จำนวนเกษตรกรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

จากข้อมูลของจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จำนวนครัวเรือนเกษตรกรขึ้นทะเบียนรวมทั้งหมด 611,319 ครัวเรือน หากพิจารณาเป็นรายจังหวัด จังหวัดนครศรีธรรมราชจะมีเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนมากที่สุด จำนวน 225,123 ครัวเรือน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา 145,358 ครัวเรือน พัทลุง 92,213 ครัวเรือน จังหวัดตรัง 92,213 ครัวเรือน กระบี่ 61,380 ครัวเรือน ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-11)

ตารางที่ 4-11 แสดงการจัดลำดับจำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ขึ้นทะเบียนเกษตรกร (หน่วย: ครัวเรือน)

ปี	อันดับที่ 1	อันดับที่ 2	อันดับที่ 3	อันดับที่ 4	อันดับที่ 5
2558	นครศรีธรรมราช 168,341	สงขลา 130,676	พัทลุง 80,586	ตรัง 77,621	กระบี่ 54,192
2559	นครศรีธรรมราช 196,079	สงขลา 133,375	พัทลุง 84,474	ตรัง 78,247	กระบี่ 53,244
2560	นครศรีธรรมราช 201,643	สงขลา 134,834	พัทลุง 86,569	ตรัง 78,153	กระบี่ 53,347
2561	นครศรีธรรมราช 215,131	สงขลา 140,362	พัทลุง 89,805	ตรัง 82,202	กระบี่ 57,626
2562	นครศรีธรรมราช 225,123	สงขลา 145,358	พัทลุง 92,213	ตรัง 87,245	กระบี่ 61,380

ที่มา : กรมส่งเสริมการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564)

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2564)

2.จำนวนพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

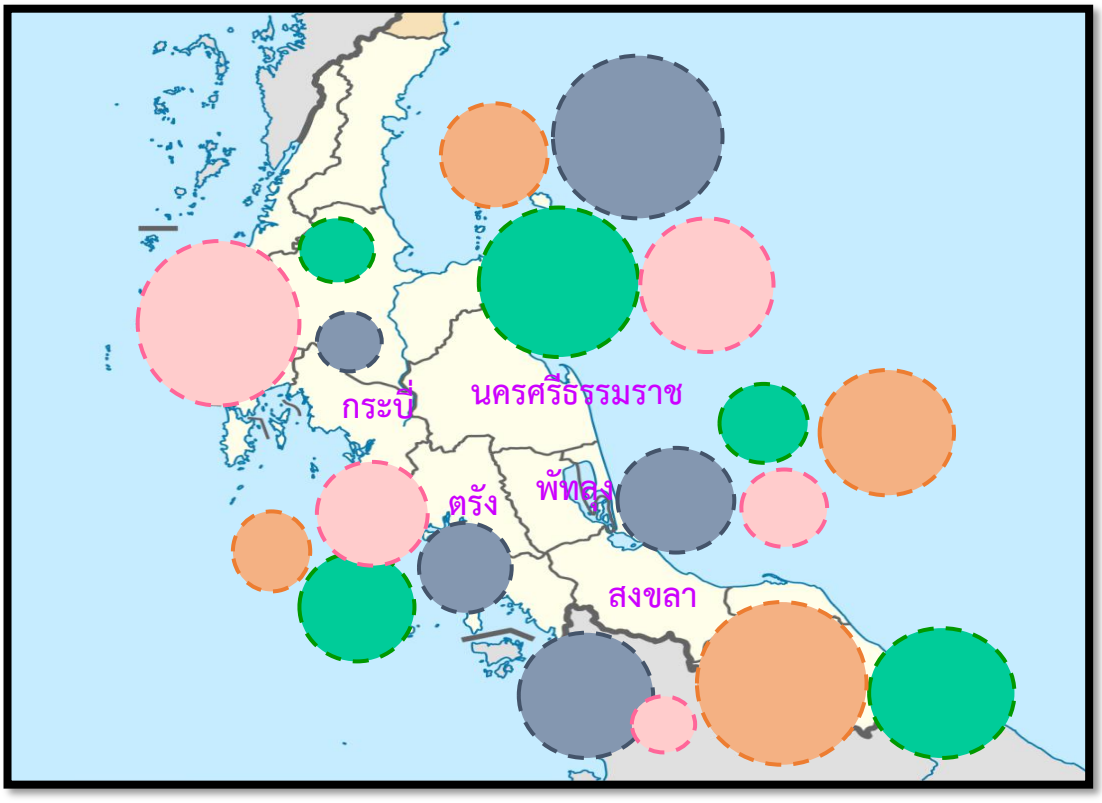
จากข้อมูลผลผลิตทางการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า จังหวัดกระบี่มีผลผลิตทางการเกษตรพืชไร่เป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน 3,504,487 ตัน จังหวัดนครศรีธรรมราชมีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 คือ ยางพารา 423,986 ตัน และข้าวนาปี 124,179 ตัน และ จังหวัดสงขลา มีผลผลิตพืชไร่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ ข้าวนาปรัง 67,962 ตัน ดังตารางที่ 4-12

ตารางที่ 4-12 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชไร่ทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ พ.ศ. 2562

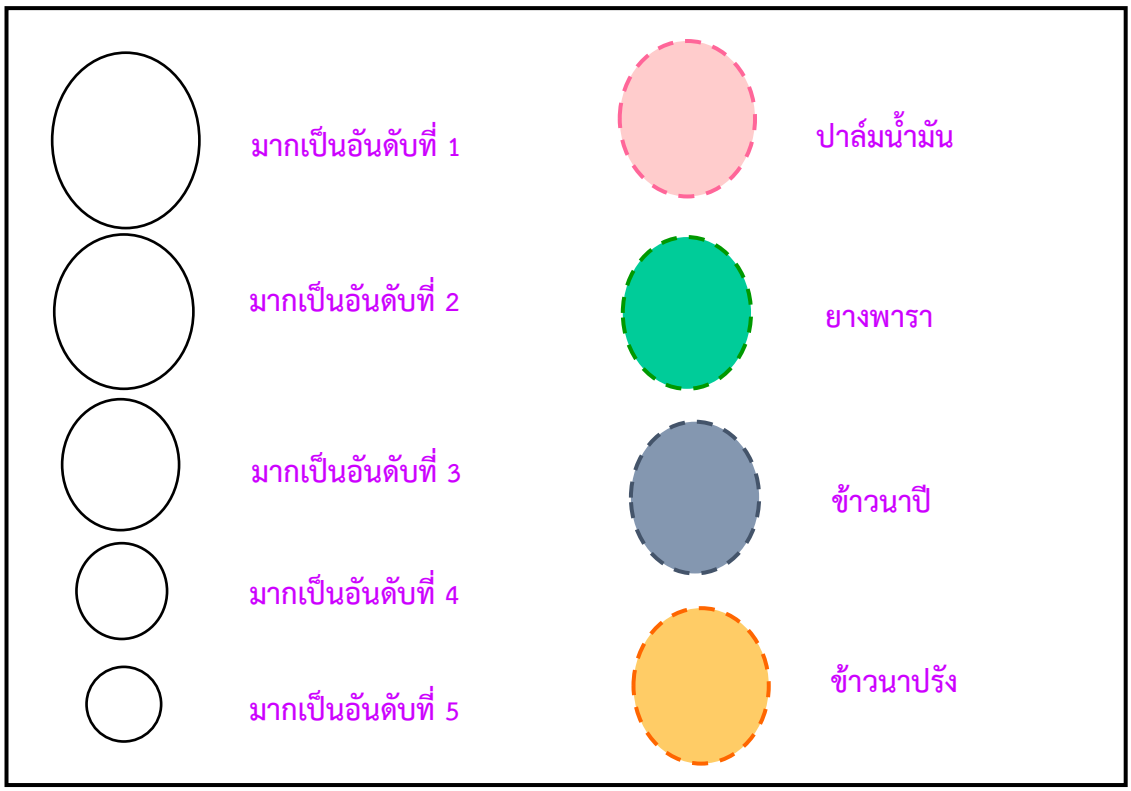
พืชไร่					
รายการ	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
ปาล์มน้ำมัน	กระบี่ 3,504,487	นครศรีธรรมราช 1,766,993	ตรัง 714,856	พัทลุง 187,394	สงขลา 66,100
ยางพารา	นครศรีธรรมราช 423,986	สงขลา 373,856	ตรัง 340,626	พัทลุง 218,801	กระบี่ 131,075
ข้าวนาปี	นครศรีธรรมราช 124,179	สงขลา 103,912	พัทลุง 66,650	ตรัง 4,253	กระบี่ 2,517
ข้าวนาปรัง	สงขลา 67,962	พัทลุง 16,942	นครศรีธรรมราช 4,408	ตรัง 70	กระบี่ -

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจเกษตร (2563)

หากพิจารณา ผลผลิตทางการเกษตรตามประเภทของพืชไร่ออกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดกระบี่ มีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ปาล์มน้ำมัน 3,504,487 ตัน รองลงมาคือ ยางพารา 131,075 ตัน ข้าวนาปี 2,517 ตัน และไม่มีการปลูกข้าวนาปรังในปี 2562 แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า ปาล์มน้ำมันของจังหวัดกระบี่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 และยางพาราและข้าวนาปีน้อยที่สุดเป็นอันดับที่ 5 จังหวัดนครศรีธรรมราชมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ปาล์มน้ำมัน 1,766,993 ตัน และรองลงมา คือยางพารา 423,986 ตัน ข้าวนาปี 124,179 ตัน และข้าวนาปรัง 4,408 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่าปาล์มน้ำมันถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 รองจากจังหวัดกระบี่ ยางพาราและข้าวปีจังหวัดนครศรีธรรมราชมีผลผลิตมากที่สุด ส่วนข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 จังหวัดสงขลามีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ยางพารา 373,856 ตัน และรองลงมา คือข้าวนาปี 103,912 ตัน ข้าวนาปรัง 67,962 ตัน และปาล์มน้ำมัน 66,100 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่ายางพาราและข้าวนาปีถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 ส่วนข้าวนาปรังมีมากที่สุดถูกจัดเป็นอันดับที่ 1 และปาล์มน้ำมันมีน้อยที่สุดถูกจัดเป็นลำดับที่ 5 ตามลำดับ จังหวัดตรังมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ยางพารา 340,626 ตัน และรองลงมา คือปาล์มน้ำมัน 714,856 ตัน ข้าวนาปี 4,253 ตัน และข้าวนาปรัง 70 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่ายางพาราและปาล์มน้ำมันถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ส่วนข้าวนาปีและข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 4 จังหวัดพัทลุงมีผลผลิตที่เป็นพืชไร่มากที่สุด คือ ยางพารา 218,801 ตัน และรองลงมา คือปาล์มน้ำมัน 187,394 ตัน แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชไร่ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่าข้าวนาปีถูกจัดเป็นอันดับ 3 และข้าวนาปรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 ดังภาพที่ 4-4



คำอธิบายประกอบภาพ



ภาพประกอบที่ 4-6 พืชไร่

ที่มา : คณะนักวิจัย

2. จำนวนพืชสวนของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

จากข้อมูลผลผลิตพืชสวนทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ในปี พ.ศ. 2562 พบว่าส่วนใหญ่จังหวัดนครศรีธรรมราชมีผลผลิตพืชสวนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ มะพร้าว 81,935 ตัน และมังคุด 55,584 ตัน ดังตารางที่ 4-13

ตารางที่ 4-13 แสดงการจัดอันดับของผลผลิตพืชสวนทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ.2562

พืชสวน					
รายการ	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
มะพร้าว	นครศรีธรรมราช 81,935	กระบี่ 5,827	สงขลา 5,706	ตรัง 5,062	พัทลุง 4,123
มังคุด	นครศรีธรรมราช 55,584	ตรัง 1,536	พัทลุง 6,429	สงขลา 2,520	กระบี่ 394

ที่มา : สำนักงานเศษฐกิจเกษตร (2563)

หากพิจารณาผลผลิตทางการเกษตรตามประเภทของพืชสวนออกเป็นรายจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราชมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มะพร้าว 81,935 ตัน รองลงมาคือ

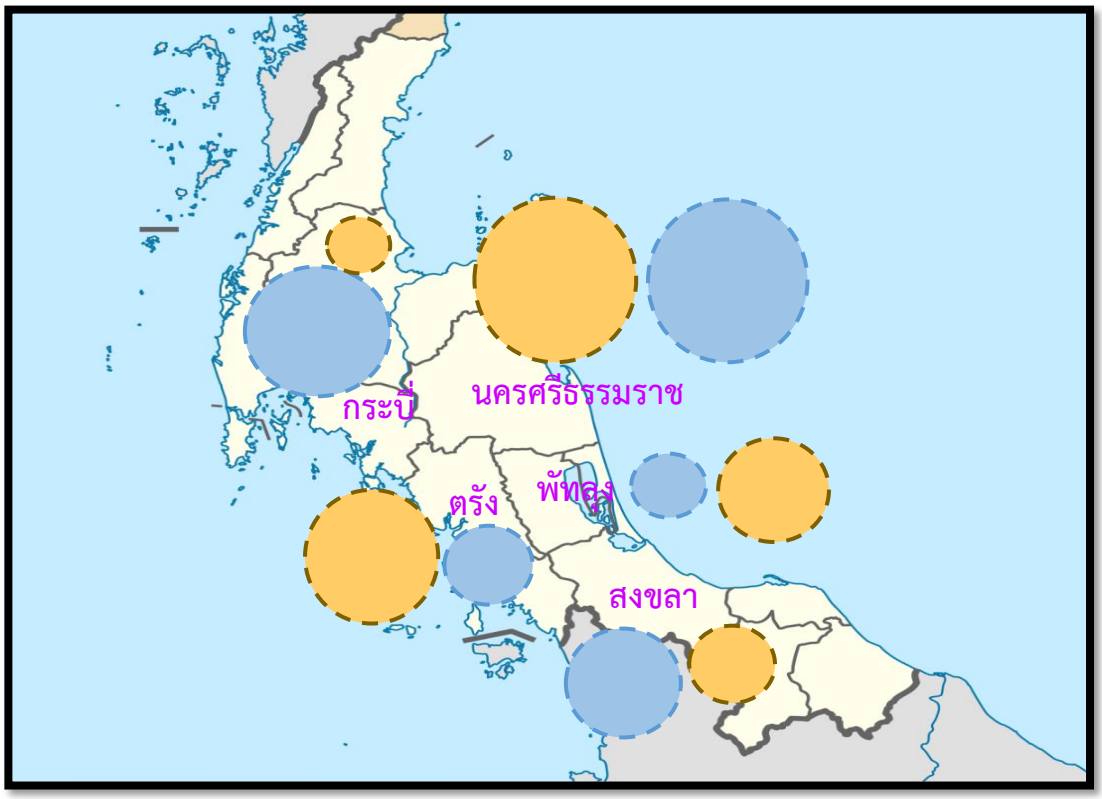
มังคุด 55,584 ตัน ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า มะพร้าวและมังคุดของจังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1

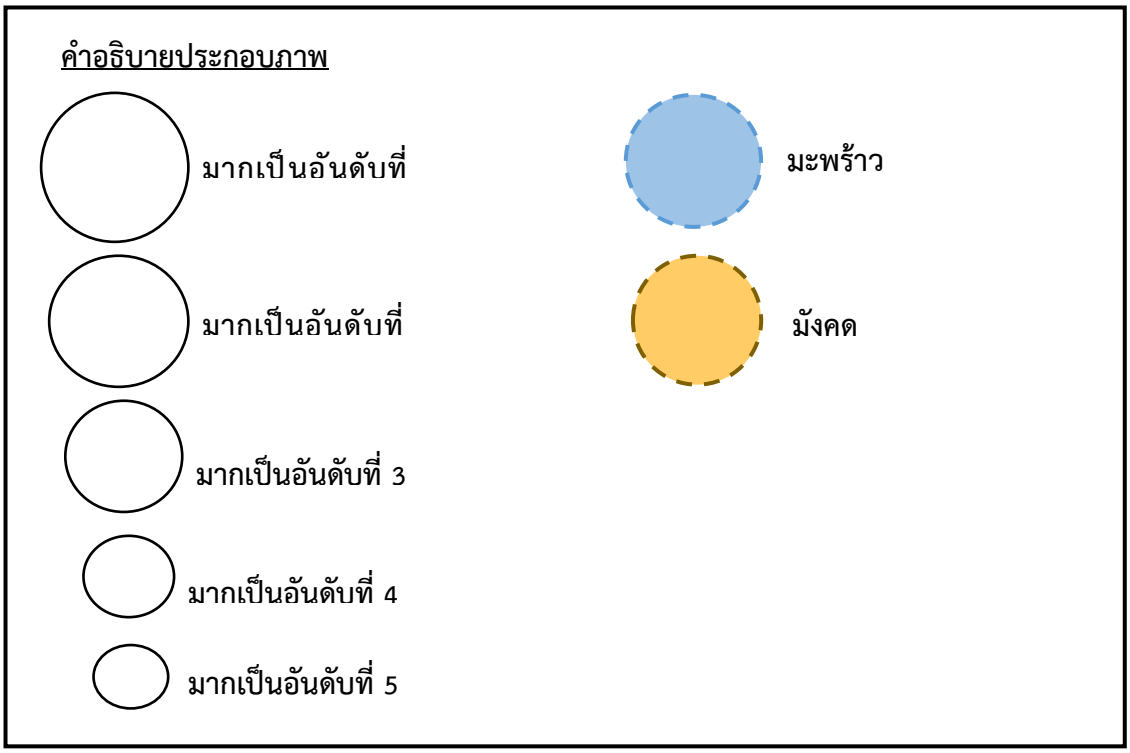
จังหวัดกระบี่มีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มะพร้าว 5,827 ตัน รองลงมาคือ มังคุด 394 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า มะพร้าวของจังหวัดกระบี่ถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 และมังคุดจัดเป็นอันดับที่ 5

จังหวัดสงขลาผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มะพร้าว 5,706 ตัน รองลงมาคือ มังคุด 2,520 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า มะพร้าวของจังหวัดสงขลาถูกจัดเป็นอันดับเป็นอันดับที่ 3 และมังคุดถูกจัดเป็น อันดับที่ 4

จังหวัดตรังมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มะพร้าว 5,062 ตัน รองลงมาคือ มังคุด 1,536 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า มะพร้าวของจังหวัดตรังถูกจัดเป็นอันดับที่ 4 และมังคุดถูกจัดเป็นอันดับที่ 2

จังหวัดพัทลุงมีผลผลิตที่เป็นพืชสวนมากที่สุด คือ มังคุด 6,429 ตัน รองลงมาคือ มะพร้าว 4,123 ตัน ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับพืชสวนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า มังคุดของจังหวัดพัทลุงถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 และมังคุดถูกจัดเป็นลำดับที่ 5 ดังภาพที่ 4-5





ภาพประกอบที่ 4-7 พืชสวน

ที่มา : คณะนักวิจัย

3. จำนวนปศุสัตว์ของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคภาคใต้

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนผลผลิตของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ใน ปี พ.ศ.2562 พบว่าส่วนใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนผลผลิตของปศุสัตว์มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ โคเนื้อ 170,110 ตัว กระบือ 2,430 ตัว สุกร 155,945 ตัว ดังตารางที่ 4-14

ตารางที่ 4-14 การจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ.2561

ปศุสัตว์					
	อันดับที่ 1	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
โคเนื้อ	นครศรีธรรมราช 170,110	สงขลา 124,440	พัทลุง 119,550	ตรัง 60,354	กระบี่ 16,817
กระบือ	สงขลา 5,369	นครศรีธรรมราช 2,430	กระบี่ 542	ตรัง 194	พัทลุง -
สุกร	พัทลุง 380,675	สงขลา 158,701	นครศรีธรรมราช 155,945	ตรัง 124,612	กระบี่ 23,085

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์ (2562)

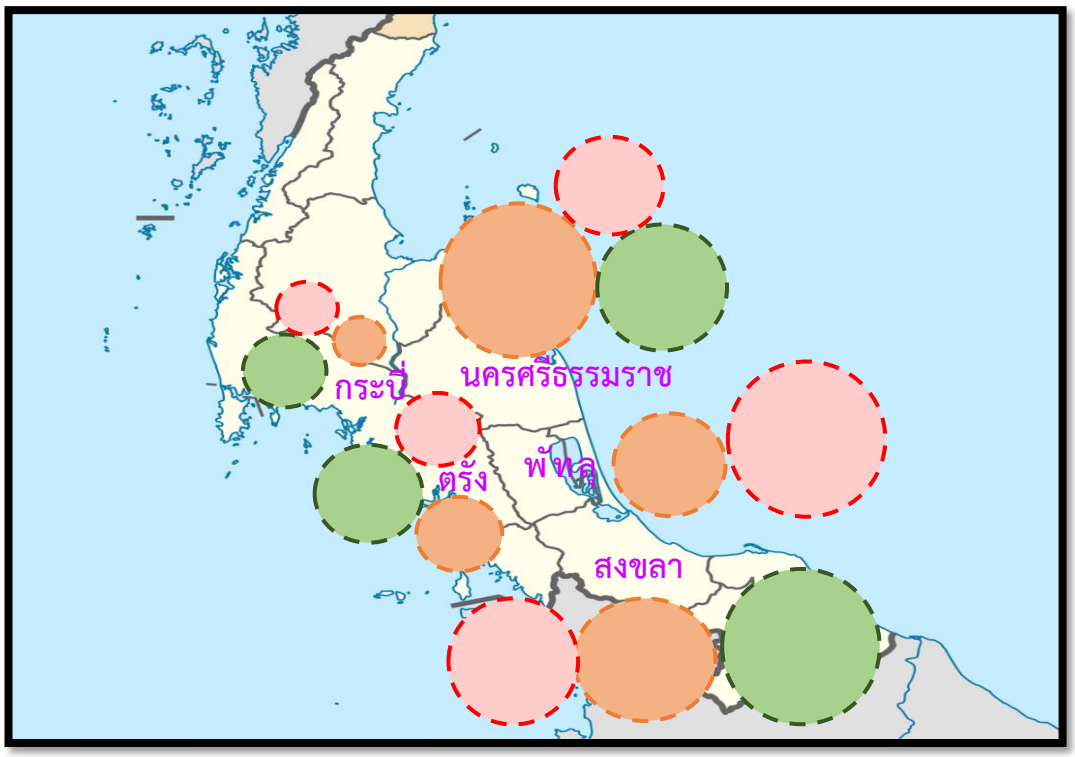
หากพิจารณาจำนวนผลผลิตของปศุสัตว์ออกเป็นรายจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนผลผลิตของปศุสัตว์มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ได้แก่ โคเนื้อ 170,110 ตัว กระบือ 2,430 ตัว สุกร 155,945 ตัว ตามลำดับแต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า กระบือของ จังหวัดสงขลามากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 โคเนื้อและสุกรถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 ตามลำดับ

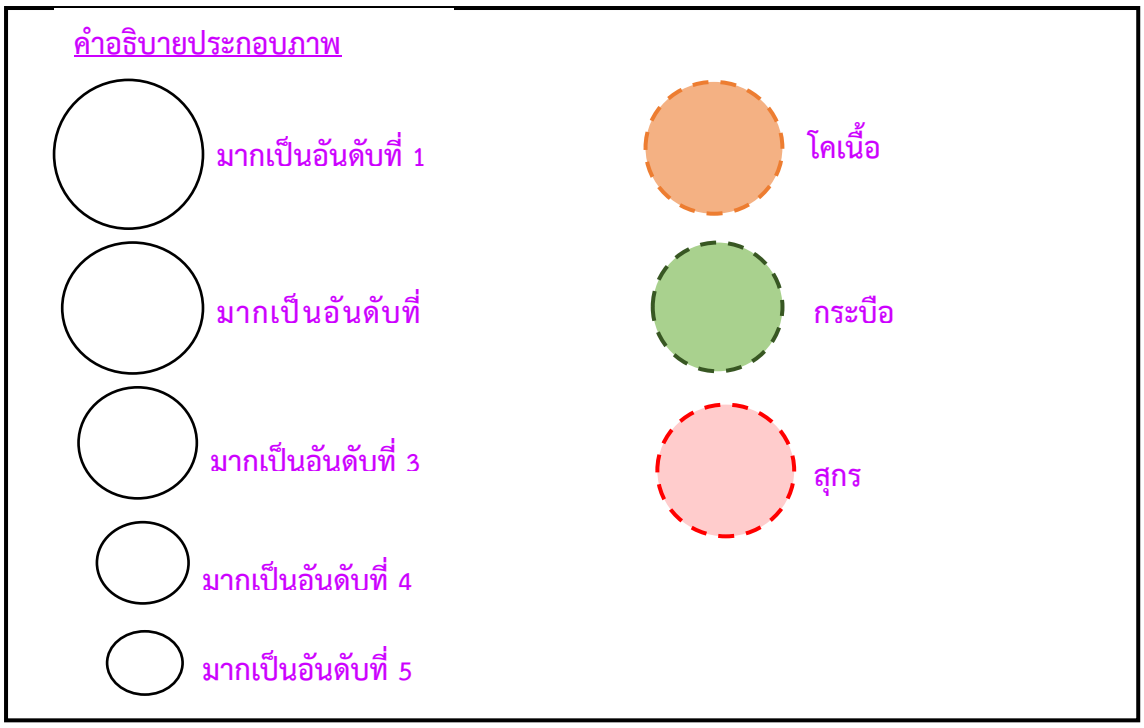
จังหวัดพัทลุง มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ สุกร 380,675 ตัว รองลงมาคือ โคเนื้อ 119,550 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุ สัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า สุกรของจังหวัดพัทลุงมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 และโคเนื้อถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ตามลำดับ

จังหวัดนครศรีธรรมราช มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ โคเนื้อ 170,110 ตัว รองลงมาคือ สุกร 155,945 ตัว และกระบือ 2,430 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า โคเนื้อของจังหวัดนครศรีธรรมราชมีมากเป็นอันดับที่ 1 กระบือถูกจัดเป็นอันดับที่ 2 และสุกรถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ตามลำดับ

จังหวัดกระบี่ มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ สุกร 23,085 ตัว รองลงมาคือ โคเนื้อ 16,817 ตัว และกระบือ 542 ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับ ผลผลิตของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า กระบือถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ส่วนโคเนื้อและสุกรถูกจัดเป็นอันดับที่ 5 ตามลำดับ

จังหวัดตรัง มีผลผลิตของปศุสัตว์ที่มากที่สุด คือ สุกร 124,612 ตัว รองลงมาคือ โคเนื้อ 60,354 ตัวและกระบือ 542 ตัว ตามลำดับ แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบจัดอันดับผลผลิต ของปศุสัตว์ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ จะพบว่า โคเนื้อ กระบือ และสุกรถูกจัดเป็นอันดับที่ 3 ดังภาพที่ 4-8





ภาพประกอบที่ 4-8 ปศุสัตว์

ที่มา : คณะนักวิจัย

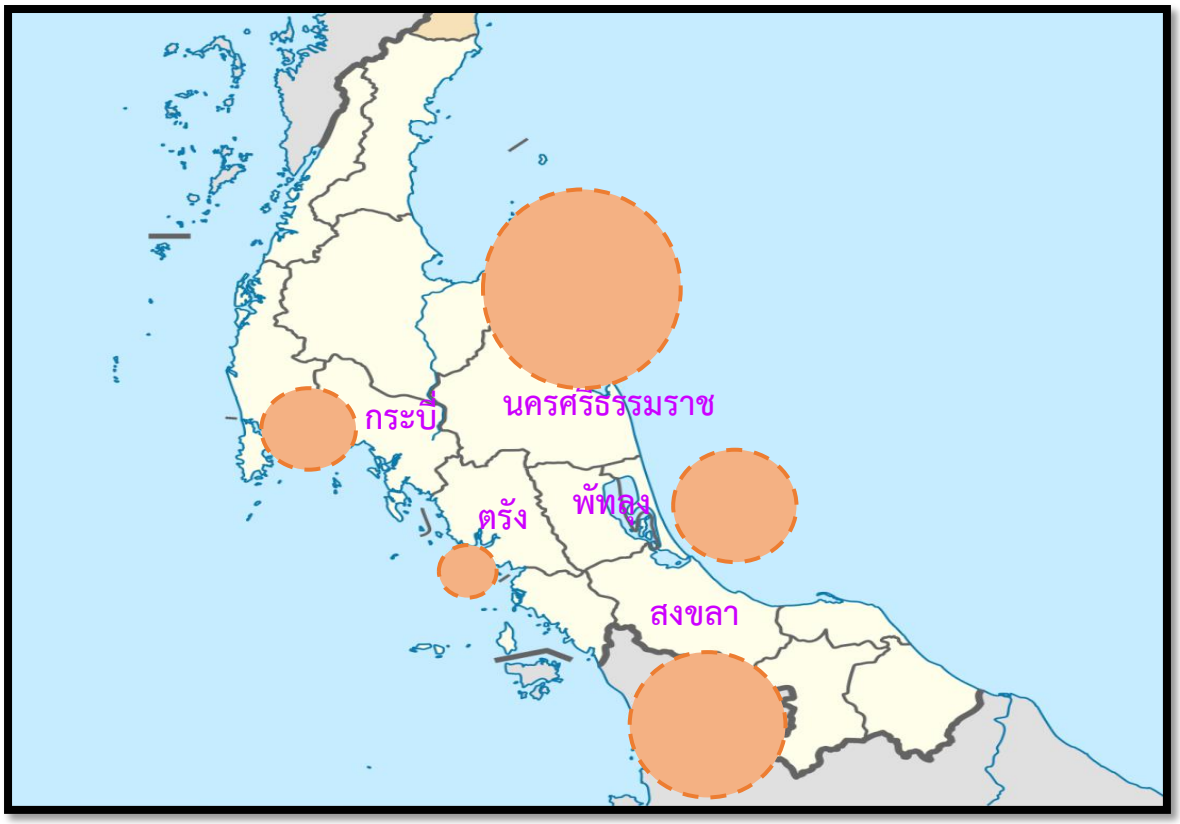
5.พื้นที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม

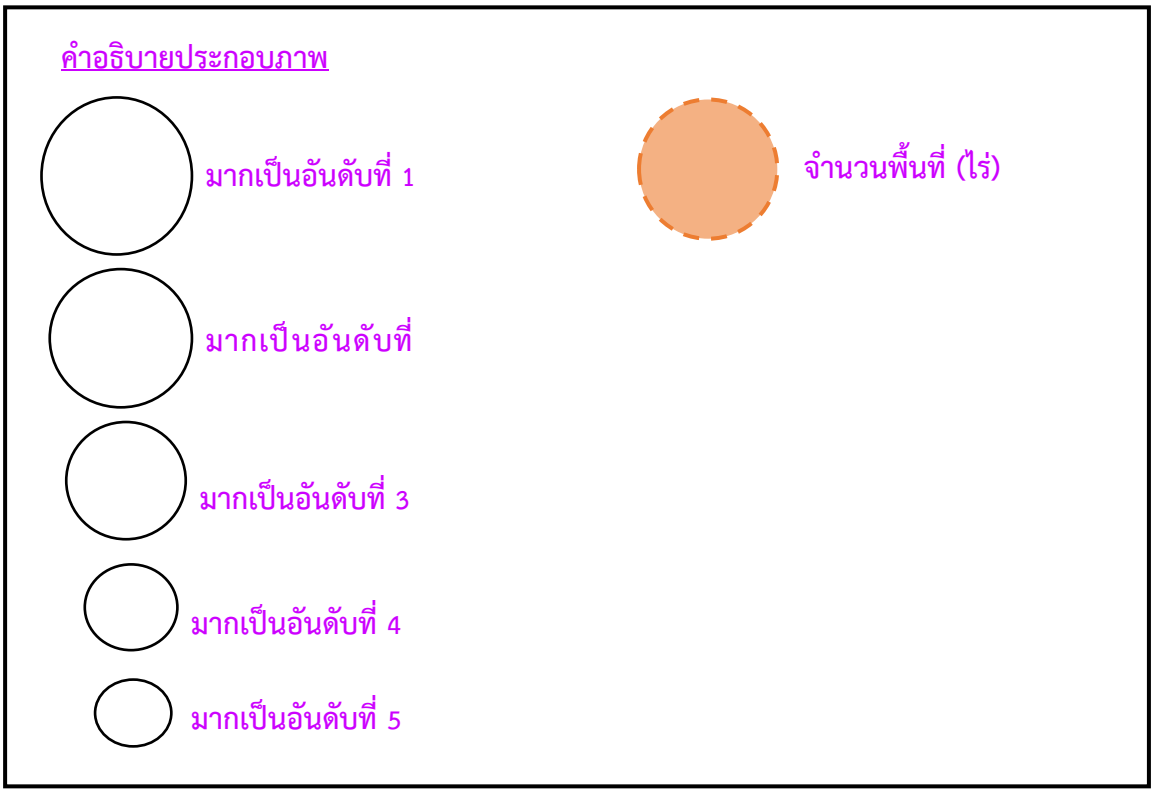
จากข้อมูลพื้นที่ในเขตภาคใต้ พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมมีจำนวนพื้นที่ที่ดินเพื่อการเกษตรมากที่สุด 6,214,064 ไร่ รองลงมาคือ จังหวัดสงขลา 2,268,348 ไร่ จังหวัดพัทลุง 2,140,296 ไร่ จังหวัดกระบี่ 1,841,249 ไร่ และจังหวัดตรัง 1,827,533 ไร่ ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-15

ตารางที่ 4-15 แสดงการจัดอันดับจำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2562

รายการ	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
จำนวนพื้นที่ (ไร่)	นครศรีธรรมราช 6,214,064	สงขลา 2,268,348	พัทลุง 2,140,296	กระบี่ 1,841,249	ตรัง 1,827,553

ที่มา: กรมส่งเสริมการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2564)
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2564)





ภาพประกอบที่ 4-9 จำนวนพื้นที่ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

ที่มา : คณะนักวิจัย

6. โครงกาชลประทาน (ความจุ)

จากข้อมูลความจุโครงการชลประทาน พบว่า จังหวัดสงขลา มีที่กักเก็บน้ำเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีความจุมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 โดยมีความจุปริมาณน้ำ คือ 155.51 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาเป็นอันดับที่ 2 ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดกระบี่มีความจุปริมาณน้ำ คือ 70.50 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดกระบี่ มีความจุปริมาณน้ำ คือ 29.57 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดตรังความจุปริมาณน้ำน้อยที่สุด คือ 19.84 ล้านลูกบาศก์เมตร ดังตารางที่ 4-16

ตารางที่ 4-16 แสดงปริมาณน้ำโครงการชลประทานขนาดใหญ่ ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

ปริมาณน้ำต้นทุน (ล้าน ลบ.ม.)	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
ความจุ (ล้านลูกบาศก์เมตร)	สงขลา 155.51	กระบี่ 29.57	ตรัง 19.84	นครศรีธรรมราช 70.50	พัทลุง 70.50

ที่มา : กรมชลประทาน 2561

7. ความต้องการน้ำทางการเกษตร

จากข้อมูลแสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2565 จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความต้องการใช้น้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 2,915.58 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือจังหวัดกระบี่ มีความต้องการใช้น้ำ 2,450.17 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดสงขลามีความต้องการใช้น้ำ 2,319.38 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดตรังมีความต้องการใช้น้ำ 950.13 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดพัทลุงมีความต้องการน้ำ 633.83 ล้านลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ในปี พ.ศ.2570 จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความต้องการใช้น้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 3,443.46 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือจังหวัดกระบี่ มีความต้องการใช้น้ำ 2,452.01 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดสงขลามีความต้องการใช้น้ำ 2,322.73 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดตรังมีความต้องการใช้น้ำ 950.13 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดพัทลุงมีความต้องการน้ำ 637.69 ล้านลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ในปี พ.ศ.2580 จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความต้องการใช้น้ำมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 3,443.46 ล้านลูกบาศก์เมตร รองลงมาคือจังหวัดกระบี่ มีความต้องการใช้น้ำ 2,452.01 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดสงขลามีความต้องการใช้น้ำ 2,322.73 ล้านลูกบาศก์เมตร จังหวัดตรังมีความต้องการใช้น้ำ 950.13 ล้านลูกบาศก์เมตร และจังหวัดพัทลุงมีความต้องการน้ำ 637.69 ล้านลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ดัง ตารางที่ 4-17

ตารางที่ 4- 17 แสดงการจัดอันดับความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580

ปี	ความต้องการน้ำ (ล้าน ลบ.ม.)				
	อันดับที่ 1	อันดับที่ 2	อันดับที่ 3	อันดับที่4	อันดับที่ 5
พ.ศ.2565	นครศรีธรรมราช 2,915.58	กระบี่ 2,450.17	สงขลา 2,319.38	ตรัง 950.13	พัทลุง 633.83
พ.ศ.2570	นครศรีธรรมราช 3,443.46	กระบี่ 2,452.01	สงขลา 2,322.73	ตรัง 950.13	พัทลุง 637.69
พ.ศ.2580	นครศรีธรรมราช 3,443.46	กระบี่ 2,452.01	สงขลา 2,322.73	ตรัง 950.13	พัทลุง 637.69

ที่มา : กรมชลประทาน (2563)

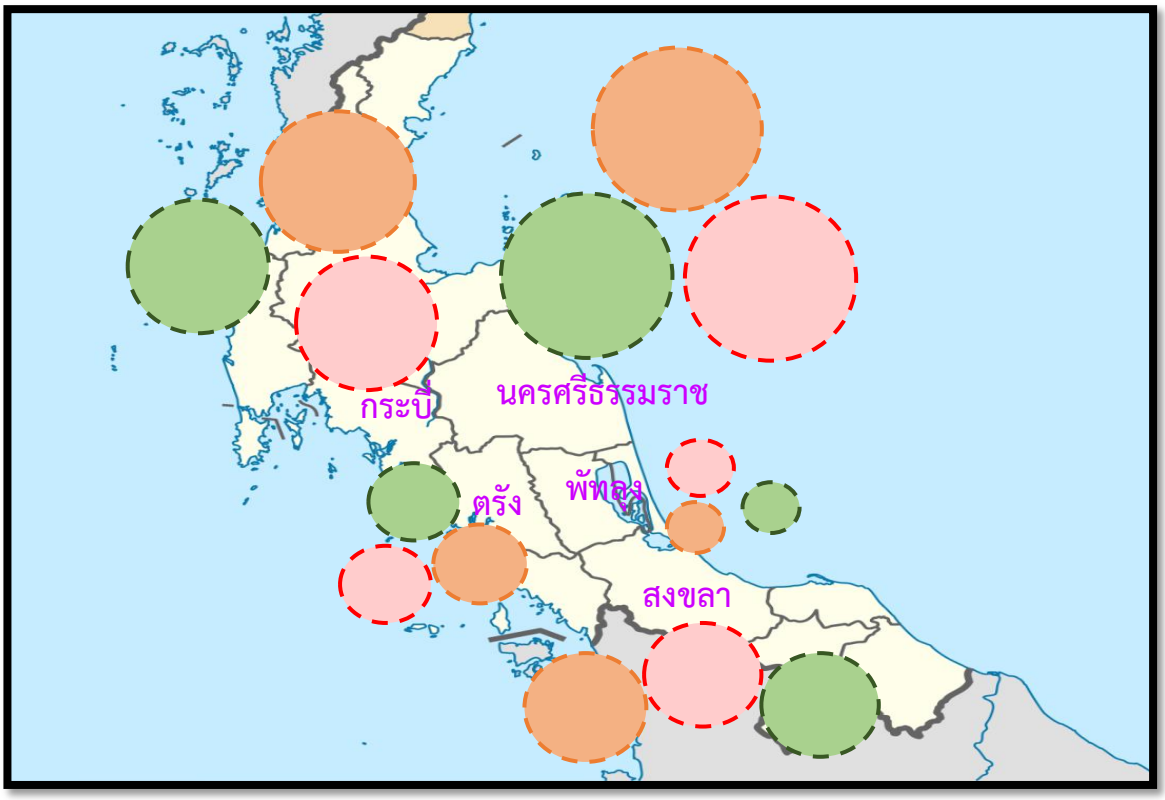
หากพิจารณาความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรออกเป็นรายจังหวัดภาคใต้ ปี พ.ศ. 2563 จะพบว่า จังหวัดสงขลามีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 ปีพ.ศ.2570 และพ.ศ.2580 เป็นอันดับที่ 3 จำนวน 2,319.38ล้าน ลบ.ม. 2,322.73 ล้าน และ ลบ.ม.2,322.73 ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ

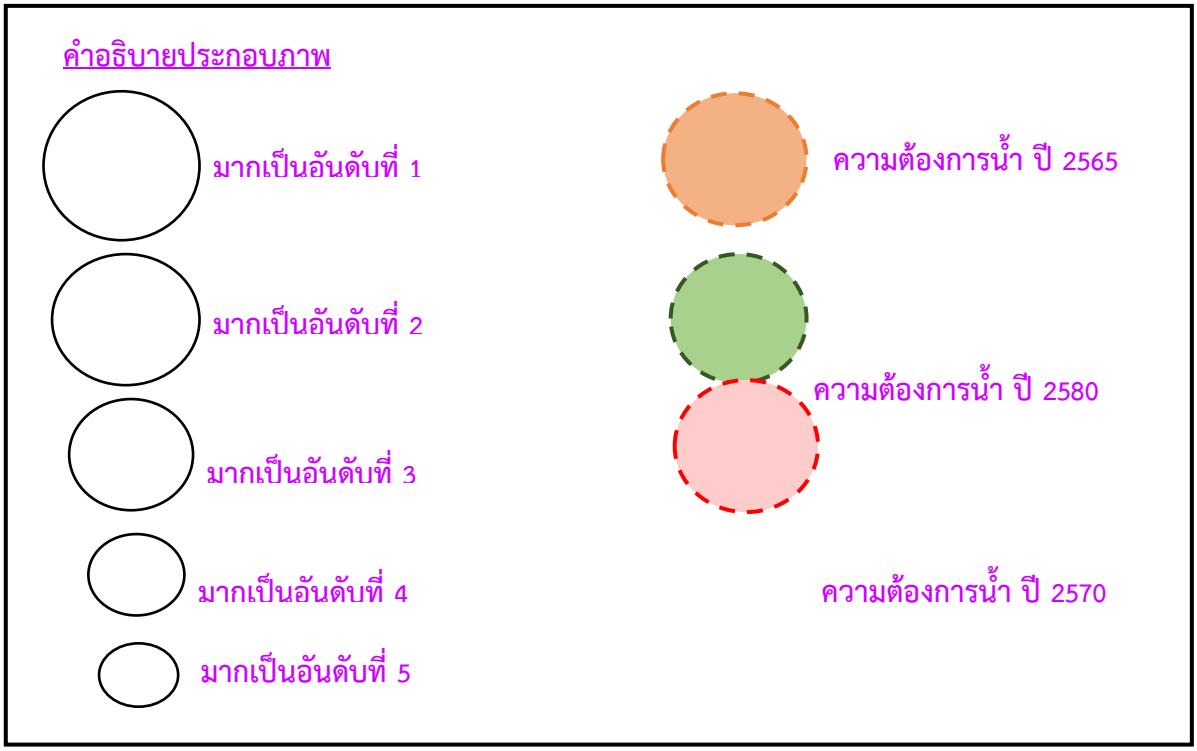
จังหวัดพัทลุงมีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 ปีพ.ศ.2570 และพ.ศ.2580 เป็นอันดับที่ 5 จำนวน 633.83 ล้าน ลบ.ม. 637.69 ล้านลบ.ม.และ 637.69 ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ

จังหวัดนครศรีธรรมราชมีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 ปีพ.ศ.2570 และพ.ศ.2580 มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1จำนวน 2,915.58 ล้าน ลบ.ม. 3,443.46 ล้าน ลบ.ม. และ 3,443.46ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ

จังหวัดกระบี่มีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 ปีพ.ศ.2570 และพ.ศ.2580 เป็นอันดับที่ 2 จำนวน 2,450.17 ล้าน ลบ.ม. 2,452.01 ล้าน ลบ.ม. และ 2,452.01 ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ

จังหวัดตรังมีความต้องการน้ำใน ปีพ.ศ.2565 ปีพ.ศ.2570 และพ.ศ.2580 เป็นอันดับที่ 4 จำนวน 950.13 ล้าน ลบ.ม. 950.13 ล้าน ลบ.ม. และ 950.13 ล้าน ลบ.ม. ตามลำดับ ดังภาพที่ 4-10





ภาพประกอบที่ 4-10 แสดงความต้องการน้ำเพื่อการเกษตรในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2580

ที่มา : คณะนักวิจัย

ด้านอุตสาหกรรม

1. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม จากสถิติจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบว่า จำนวนของโรงงานจะมีความสอดคล้องกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน ได้แก่ จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนจังหวัดพัทลุง กระบี่ และตรัง จะเห็นว่าจำนวนของโรงงานจะมีความผันผวนกับจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียน เมื่อพิจารณา พบว่า จังหวัดสงขลามีจำนวนโรงงานมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 1,974 แห่ง รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีโรงงานจำนวน 949 แห่ง อันดับที่ 3 คือ จังหวัดพัทลุง มี โรงงานจำนวน 794 แห่ง อันดับที่ 4 จังหวัดกระบี่ มีโรงงานจำนวน 535 แห่ง และอันดับที่ 5 จังหวัดตรัง มีโรงงานน้อยที่สุด จำนวน 468 แห่ง และเมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานและเงินทุนในการจดทะเบียนพบว่า จังหวัดสงขลามีจำนวนเงินทุนในการจดทะเบียนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 จำนวน 91,415.10 ล้านบาทซึ่งสอดคล้องกับจำนวนแรงงาน 899,118 คน รองลงมาอันดับที่ 2 คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีเงินทุนจดทะเบียน จำนวน 59,755.68 ล้านบาท สอดคล้องกับแรงงาน 899,118 คน อันดับที่ 3 คือ จังหวัดกระบี่ มีเงินทุนจดทะเบียน 28,764.70 ล้านบาทและจำนวนแรงงาน จำนวน 212,707 คนถูกจัดเป็นอันดับที่ 5 จังหวัดตรัง มีเงินทุนจดทะเบียน 21,651.85 ล้านบาทถูกจัดเป็นอันดับที่ 4 มีจำนวนแรงงาน 385,745 คนถูกเป็นเป็นอันดับที่ 3 และจังหวัดพัทลุง มีเงินทุนในการจดทะเบียน จำนวน 6,987.47 ล้านบาท มีจำนวนแรงงาน จำนวน 303,859 คน ซึ่งถูกจัดเป็นลำดับที่ 4 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-18

ตารางที่ 4- 18 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

ข้อมูล	**อันดับที่ 1**	**อันดับที่ 2**	**อันดับที่ 3**	**อันดับที่ 4**	**อันดับที่ 5**
จำนวนโรงงาน (แห่ง)	สงขลา 1,974	นครศรีธรรมราช 949	พัทลุง 794	กระบี่ 535	ตรัง 468
เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	สงขลา 91,415.10	นครศรีธรรมราช 59,755.68	กระบี่ 28,764.70	ตรัง 21,651.85	พัทลุง 6,987.47
จำนวนแรงงาน (คน)	สงขลา 899,118	นครศรีธรรมราช 867,955	ตรัง 385,745	พัทลุง 303,859	กระบี่ 212,707

ที่มา : แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (2562)

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (2562)

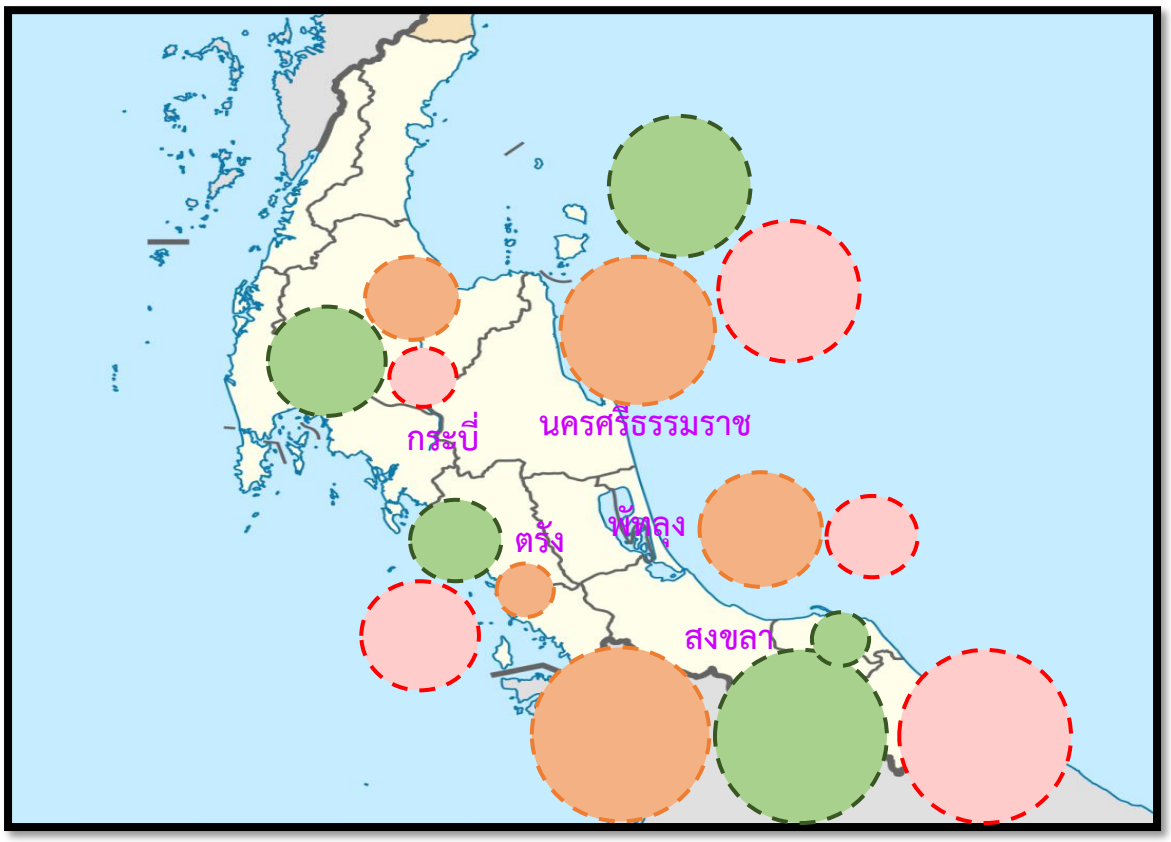
หากพิจารณาจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม จำนวนแรงงานอุตสาหกรรม และเงินทุนจดทะเบียนในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ออกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดสงขลา มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานมากที่สุด เป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

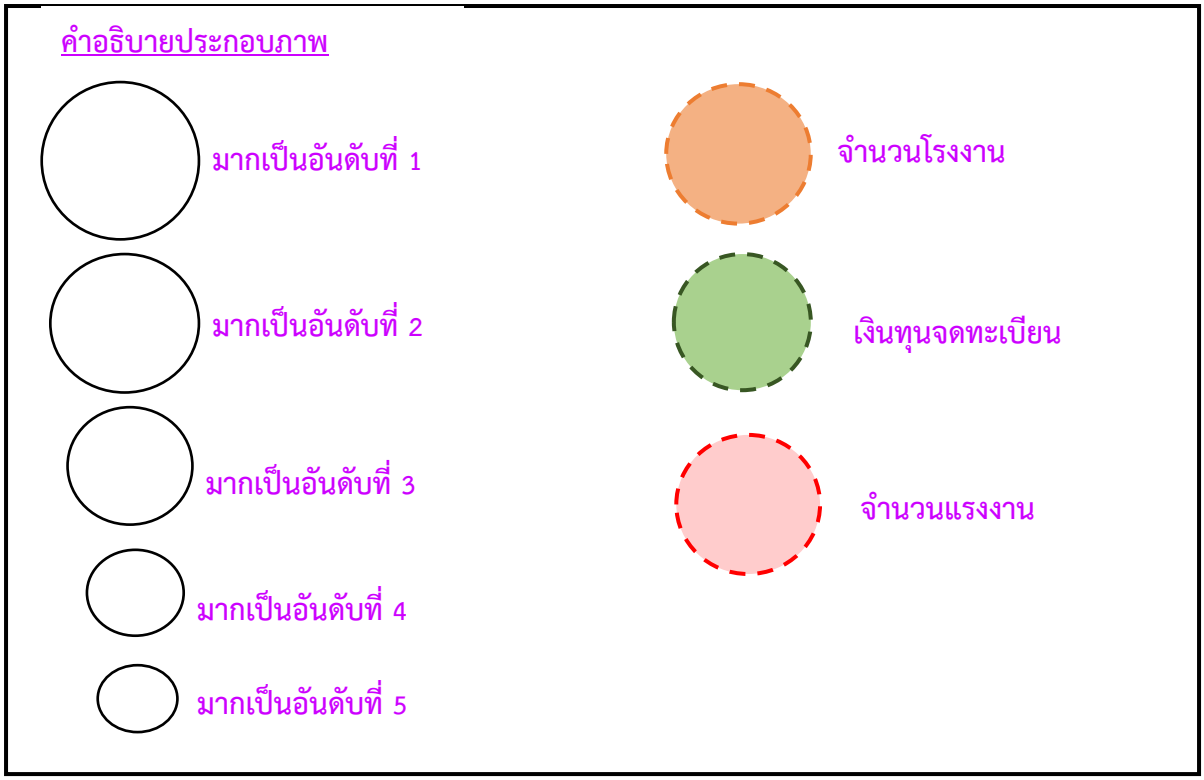
จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เงินทุนจดทะเบียน และจำนวนแรงงานมาก เป็นอันดับที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

จังหวัดพัทลุง มีจำนวนโรงงาน เป็นอันดับที่ 3 มีเงินทุนจดทะเบียน เป็นอันดับที่ 5 และจำนวนแรงงานมาก เป็นอันดับที่ 4 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

จังหวัดกระบี่ มีจำนวนณโรงงาน เป็นอันดับที่ 4 มีเงินทุนจดทะเบียน เป็นอันดับที่ 3 และจำนวนแรงงานมาก เป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

จังหวัดตรัง มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม เป็นอันดับที่ 5 เงินทุนจดทะเบียน เป็นอันดับที่ 4 และจำนวน เป็นอันดับที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ดังภาพที่ 4-11





ภาพประกอบที่ 4-11 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย

2.ประเภทอุตสาหกรรม

จากสถิติเกี่ยวกับประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ สามารถแบ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ประเภทของอุตสาหกรรมออกเป็น 4 ประเภทดังนี้ 1) อุตสาหกรรมอาหาร 2) โรงงานผลิตภัณฑ์ไม้ 3) ผลิตภัณฑ์ยาง และ 4) ผลิตภัณฑ์อโลหะ จากการศึกษาสถานประกอบการอุตสาหกรรม พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้ ทั้ง 5 จังหวัดได้แก่ จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง มีอุตสาหกรรมด้านอุตสาหกรรมอาหารและโรงงานผลิตภัณฑ์ไม้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากจังหวัดสงขลา มีจำนวนอุตสาหกรรมอาหาร 131 แห่ง จังหวัดพัทลุง มีจำนวนโรงงานผลิตภัณฑ์ไม้ 82 แห่ง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีจำนวนโรงงานผลิตภัณฑ์ไม้ 121 แห่ง จังหวัดกระบี่ มีจำนวนอุตสาหกรรมอาหาร 54 แห่ง และจังหวัดตรัง มีจำนวนโรงงานผลิตภัณฑ์ไม้ 82 แห่ง ดังตารางที่ 4-19

ตารางที่ 4- 19 แสดงอันดับสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม

จังหวัด	**อันดับที่ 1**		**อันดับที่ 2**		**อันดับที่ 3**	
สงขลา	อุตสาหกรรมอาหาร	131	ผลิตภัณฑ์จากไม้	126	ผลิตภัณฑ์ยาง	125
พัทลุง	ผลิตภัณฑ์จากไม้	82	ผลิตภัณฑ์ยาง	63	อุตสาหกรรมอาหาร	42
นครศรีธรรมราช	ผลิตภัณฑ์จากไม้	121	ผลิตภัณฑ์ยาง	116	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	107
กระบี่	อุตสาหกรรมอาหาร	54	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	42	ผลิตภัณฑ์จากไม้	37
ตรัง	ผลิตภัณฑ์จากไม้	82	ผลิตภัณฑ์ยาง	63	อุตสาหกรรมอาหาร	42

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม (2564)

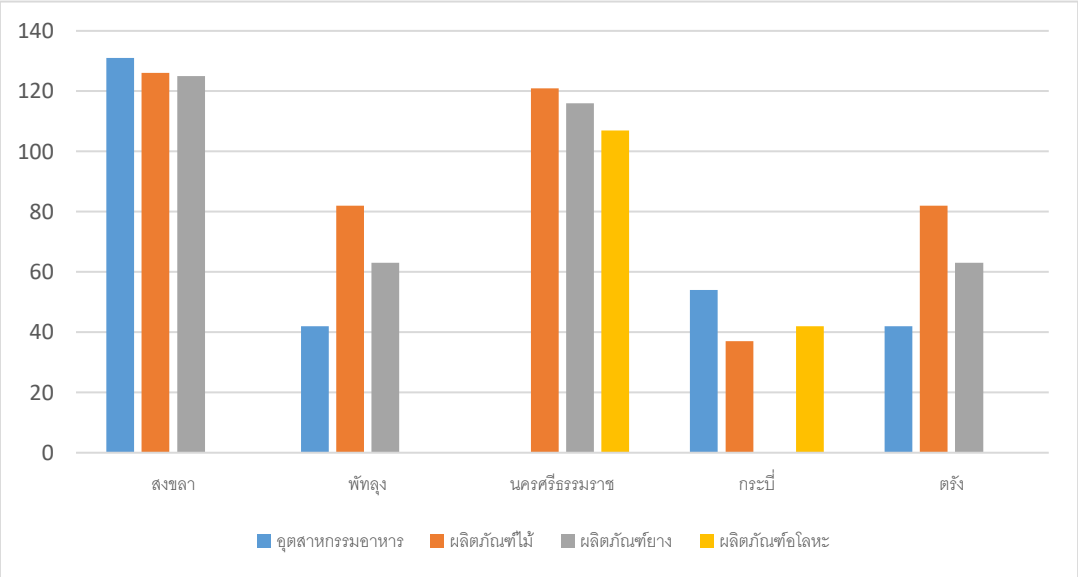
หากพิจารณาประเภทอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ โดยจำแนกออกเป็นรายจังหวัด จะพบว่า จังหวัดสงขลา มีอุตสาหกรรมประเภทอาหารมากที่สุด 131 แห่ง รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไม้ 126 แห่ง และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง 125 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดพัทลุง มีอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไม้ มากที่สุด 82 แห่ง รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง 126 แห่ง และอุตสาหกรรมอาหาร 42 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดนครศรีธรรมราช มีอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไม้มากที่สุด 121 แห่ง รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง 116 แห่ง และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ 107 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดกระบี่ มีอุตสาหกรรมประเภทอาหารมากที่สุด 54 แห่ง รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อโลหะ 42 แห่ง และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไม้ 37 แห่ง ตามลำดับ

จังหวัดตรัง มีอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไม้มากที่สุด 82 แห่ง รองลงมาได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง 63 แห่ง และอุตสาหกรรมอาหาร 42 แห่ง ตามลำดับ ดังภาพที่ 4-12



ภาพประกอบที่ 4-12 ประเภทอุตสาหกรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย

5.1.5 ด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

นอกจาก 5 จังหวัดภาคใต้จะมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติมากมายแล้ว ก็ยังมีความโดดเด่นทางด้านสังคม วัฒนธรรมและวิถีชีวิต ที่มีเอกลักษณ์ เช่น ดนตรีพื้นบ้าน ดนตรีโนรา มโนราห์ หนังตะลุง เพลงพื้นบ้านที่ขับร้องต่อๆ กันมาแตกต่างกันไปตามเทศกาล เช่น เพลงเรือ เพลงบอก เพลงนาคำตัก เพลงกล่อมนาคหรือเพลงแห่นาค ส่วนที่ร้องไม่จำกัดโอกาสก็มี เช่น เพลงตันหยง ซึ่งนิยมร้องในงานบวช งานแต่งงาน งานขึ้นปีใหม่ และงานมงคลต่าง ๆ เพลงเด็กที่ร้องกล่อมเด็กให้หลับ

วัฒนธรรมของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

ภูมิประเทศของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้มีเอกลักษณ์เฉพาะ คือมีชายฝั่งประกบเทือกเขาสูงที่อยู่ตรงกลาง ซึ่งไม่มีภูมิภาคอื่น ๆ ภูมิประเทศเป็นหลักจึงเป็นเทือกเขาและชายฝั่ง เป็นที่ราบจะมีอยู่เป็นแนวแคบๆ แถบชายฝั่งทะเล และสองฝั่งลำน้ำ การตั้งถิ่นฐานจะอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทั้งด้านตะวันออกและตะวันตก วัฒนธรรมภาคใต้มีรูปแบบเป็นเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่

วัฒนธรรมการแต่งกายของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ การแต่งกายใช้ผ้าหลายรูปแบบทั้งผ้าฝ้าย ผ้าแพร ผ้าเขียนลายเทียน ผ้ามัด-ย้อม แต่ผ้าที่มีชื่อที่สุดของภาคใต้กลับเป็นผ้ายกที่มีชื่อเสียงเป็นอย่างมากแต่ชาวบ้านปักษ์ใต้ทั่วไปแบบเดิมนิยมนุ่งผ้าคล้ายผ้าขาวม้ามีสีแดง การนุ่งผ้าปาเต๊ะหรือบาติกที่มีลวดลายสีสันหลากหลายเป็นความนิยมในช่วงหลัง แต่ในปัจจุบันคนใต้ส่วนใหญ่ก็จะนุ่งเสื้อผ้าตามแฟชั่นที่มีขายอยู่ตามท้องตลาดทั่วไป แต่ผ้าที่มีชื่อเสียงของทางภาคใต้ก็จะมีด้วยกัน คือ ผ้ายกเมืองนครศรีธรรมราช ผ้าทอเกาะยอจังหวัดสงขลา ผ้าทอนาหมื่นศรีจังหวัดตรัง เป็นต้น

วัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหาร อาหารพื้นบ้านภาคใต้มีรสชาติโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ สืบเนื่องจากดินแดนภาคใต้เคยเป็นศูนย์กลางการเดินเรือค้าขายของพ่อค้าจากอินเดีย จีนและชวาในอดีต ทำให้วัฒนธรรมของชาวต่างชาติโดยเฉพาะอินเดียใต้ ซึ่งเป็นต้นตำรับในการใช้เครื่องเทศปรุงอาหารได้เข้ามามีอิทธิพลอย่างมาก อาหารของภาคใต้จึงมีรสเผ็ดมากกว่าภาคอื่น ๆ และด้วยสภาพภูมิศาสตร์อยู่ติดทะเลทั้งสองด้านมีอาหารทะเลอุดมสมบูรณ์ แต่สภาพอากาศร้อนชื้นฝนตกตลอดปี อาหารประเภทแกงและเครื่องจิ้มจึงมีรสจัด ช่วยให้ร่างกายอบอุ่น ป้องกันการเจ็บป่วยได้อีกด้วย เนื้อสัตว์ที่นำมาปรุงเป็นอาหารส่วนมากนิยมสัตว์ทะเล เช่น ปลากระบอก ปลาทู ปูทะเล กุ้ง หอย ซึ่งหาได้ในท้องถิ่นแกงที่มีชื่อเสียงของภาคใต้ คือ แกงไตปลา

ชีวิตของคนกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้เกี่ยวข้องกับท้องทะเล อาหารการกินส่วนใหญ่มาจากทะเล ซึ่งถ้ามีมากเกินรับประทานก็จะนำอาหารที่ได้จากทะเลนั้นมาทำการถนอมอาหาร เช่น ไตปลา หรือพุงปลาได้จากการนำพุงปลาทูมารีดเอาไส้ในออก ล้างพุงปลาให้สะอาดแล้วใส่เกลือหมักไว้ประมาณ 1 เดือนขึ้นไป หลังจากนั้นจึงจะนำมาปรุงอาหารได้ แกงไตปลามีรสจัด จึงต้องรับประทานร่วมกับผักหลาย ๆ ชนิดควบคู่กันไปด้วย เพื่อช่วยลดความเผ็ดร้อนลง ซึ่งคนภาคใต้เรียกว่า ผักเหนาะ ผักเหนาะของภาคใต้มีหลายอย่าง เช่น สะตอ ลูกเนียง ยอดมะม่วงหิมพานต์ ผักบางอย่างก็เป็นผักชนิดเดียวกับภาคกลาง เช่น ถั่วพู ถั่วฝักยาว มะเขือเปราะ แตงกวา หน่อไม้

เนื่องจากชีวิตของคนภาคใต้ผูกพันอยู่กับทะเล เมื่อออกทะเลหาอาหารมาได้มากเกินกว่าจะรับประทานให้หมดในหนึ่งมื้อ คนภาคใต้จึงนำอาหารที่ได้จากทะเลมาทำการถนอมอาหารโดยการหมักกับเกลือ หรือตากแห้งเพื่อเก็บไว้รับประทานได้นาน ๆ

วัฒนธรรมประเพณี ประชากรทางใต้ในพื้นที่ 5 จังหวัด ส่วนใหญ่จะเป็นชุมชนชาวไทย-พุทธสัดส่วนโดยประมาณต่อชุมชนชาวไทย-มุสลิม จังหวัดนครศรีธรรมราช 94% จังหวัดพัทลุง 88% จังหวัดตรัง 84% จังหวัดสงขลา 70% จังหวัดกระบี่ 62% ประเพณีที่สำคัญส่วนใหญ่ มีดังนี้

ประเพณีชักพระ เป็นประเพณีท้องถิ่นในภาคใต้ตอนกลาง เป็นประเพณีที่เกี่ยวข้องกับความศรัทธาในพระ พุทธศาสนา และวิถีชีวิตชาวใต้ที่มีความผูกพันกับน้ำ ประเพณีชักพระหรือลากพระจัดขึ้นในช่วงออกพรรษา โดยเฉพาะในวันแรม 1 ค่ำ เดือน 11 ด้วยความเชื่อว่าเป็นวันที่พระพุทธเจ้าเสด็จกลับจากสวรรค์ชั้นดาว ดึงส์ลงมายังโลกมนุษย์ จึงมีการจัดงานเพื่อแสดงความยินดี ประชาชนจึงอัญเชิญพระพุทธองค์ขึ้นประทับ บนบุษบกที่จัดเตรียมไว้ แล้วแห่แหนไปยังที่ประทับ ส่วนใหญ่จะเป็นการจัดขบวนทางเรือ แต่ในพื้นที่ที่ห่างไกลแม่น้ำ ก็จะจัดพิธีทางบก

ประเพณีแห่ผ้าขึ้นพระธาตุ ประเพณีแห่ผ้าขึ้นพระธาตุ ณ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร นครศรีธรรมราช ในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 6 คือ วันวิสาขบูชา และ วันมาฆบูชา ขึ้น 15 ค่ำ เดือน 3

ประเพณีสารทเดือน 10 แบ่งลักษณะงานเทศกาลนี้ออกเป็น 3 วันคือ วันแรม 13 ค่ำ เดือน 10 เป็นวันแรกหรือวันเริ่มเตรียมจัดหาซื้อสิ่งของเครื่องใช้ที่พระสงฆ์จำเป็นต้องใช้ รวมทั้งอาหาร จัดใส่ภาชนะ เช่น กระจาด ตะกร้า ชะลอม และอาหารแห้งอย่างหนึ่งที่จะขาดเสียมิได้ หรือเป็นหัวใจของสำรับ เพราะเป็นขนมประเพณี ที่ทำสืบมาแต่โบราณ 5 ชนิดคือ

1. ขนมลา แป้งทอดโรยเป็นเส้นเล็ก ๆ
2. ขนมพอง เป็นข้าวเหนียวทอดเม็ดพอง ส่วนมากทำเป็นรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน
3. ขนมบ้า หรือขนมมด เป็นขนมแผ่นรูปกลมแบนทอด คล้ายลูกสะบ้าไม่มีรู
4. ขนมดีซำ หรือเรียกขนมเบซำ เป็นขนมปั้นรูปกลมแบน ทำเป็นรูตรงกลาง
5. ขนมกงหรือขนมไข่ปลา

วันแรม 14 ค่ำ เดือน 10 เรียก “วันยกห่มรับ” และถือเป็นวัน “ตั้งเปรต” ด้วย คือยกภาชนะสำรับต่าง ๆ ที่บรรจุสิ่งของทำบุญทุกอย่างไว้แล้วนำไปทำบุญถวายพระที่วัด จากนั้นนำสิ่งของที่ทำบุญออกไปทำพิธี “ตั้งเปรต” การตั้งเปรตคือ การเอาอาหารทุกชนิด รวมทั้งดอกไม้ธูปเทียนเศษสตางค์ใส่กระทงไปวางบนแผ่นกระดาน ทำพิธีกรวดน้ำแผ่ส่วนกุศลอุทิศไปถึงญาติที่ตายอาหารที่นำมา ตั้งเปรต นี้หลังจากทำพิธีอุทิศส่วนกุศลเสร็จ จะมีการแย่งชิงสิ่งของอาหารที่ตั้งเปรตนี้เรียกว่า ชิงเปรต

วันแรม 15 ค่ำ เดือน 10 ชาวพื้นเมืองเรียก “วันฉลองห่มรับ” หรือเป็น “วันสารท” มีการทำบุญเลี้ยงพระที่วัด และเป็นวันสุดท้ายของการทำบุญตามประเพณีนี้

วัฒนธรรมด้านศิลปการแสดง การละเล่น เช่น

มโนราห์ใต้ ผู้แสดงนุ่งสนับเพลาพร้อมเครื่องทรงครบชุด สวมเทริด สวมเล็บมือยาว เครื่องคนตรีที่ใช้ในการแสดงมีดังนี้ 1.โหม่ง 2.ฆ้องคู่ 3.กลอง(โพน)4.ปี่ 5.ทับ(โทน)คู่ 6.ฉิ่ง7.แกระ การขับร้องใช้ประสานเสียงกัน และรับส่งเวลามีบทขับ โดยลูกคู่หน้าโรง การร้องบทใช้ด้นเป็นคำกลอนสด

หนังตะลุง เป็นการแสดงมหรสพพื้นบ้านที่นิยมแพร่หลายทั่วไปในทุกจังหวัดภาคใต้ แสดงโดยการเชิดตัวแผ่นหนังที่กำหนดทำขึ้นเป็นตัวละครในเรื่อง ตัวหนังที่เชิดนี้ทำด้วยหนังวัวหรือหนังแพะ ตอกเป็นลายฉลุลวดลายงดงาม แล้วใช้ไม้ชักเชิดให้เคลื่อนไหวท่าทางไปกับบทพากย์ เรื่องที่นำมาแสดงเป็นเรื่อง รามเกียรติ์ และเรื่องอื่น ๆ ที่นายหนังแต่งขึ้นเองผูกเป็นเรื่องราว เครื่องดนตรีที่ใช้ประกอบการแสดงมีดังนี้1.กลองตุ๊ก2.ฆ้องคู่ 3.โหม่ง 4.ซอด้วงหรือปี่ 5.ทับ (โทน) 6.ฉิ่ง

ลักษณะประชากรทางด้านวัฒนธรรมและสังคม ประชากรส่วนใหญ่ของภาคใต้ 5 จังหวัด มีลักษณะทางวัฒนธรรมและสังคมเช่นเดียวกับประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย มีทั้งชาวไทยพุทธเป็นส่วนใหญ่ซึ่งมีขนบธรรมเนียมประเพณีทางพระพุทธศาสนา เช่นเดียวกับคนไทยส่วนใหญ่ของประเทศ ชาวไทยเชื้อสายจีนมีประเพณีบางอย่างที่แตกต่างออกไป เช่น มีเทศกาลถือศีลกินเจ ชาวไทยมุสลิม ชาวไทยมุสลิมใช้ภาษาพื้นเมืองเรียกว่าภาษายาวี แต่สามารถพูดไทยได้เพราะปัจจุบันมีโรงเรียนของเอกชน และศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนเปิดสอนวิชาสามัญและวิชาศาสนา

ด้านสิ่งแวดล้อม

ภาคการเกษตรที่ใช้ปุ๋ยเคมีและสารเคมีในการเพาะปลูก การขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะปัญหาปริมาณขยะและน้ำเสียจากแหล่งชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวตามเกาะต่างๆ นอกจากนี้ การบุกรุกป่าต้นน้ำการก่อสร้างบ้านเรือนและสิ่งก่อสร้างบ้านเรือนและสิ่งก่อสร้างบุกรุกลำน้ำ ส่งผลให้เกิดปัญหาการบริหารจัดการน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำ การใช้ประโยชน์พื้นที่ชายฝั่งที่ไม่เหมาะสม ทำให้บุกรุกป่าชายเลน ซึ่งเป็นสาเหตุที่เร่งให้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งรุนแรงเพิ่มขึ้น รวมทั้งส่งผลกระทบต่อทรัพยากรประมงเสื่อมโทรม

4.1.6 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์

จากข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคใต้มีการขนส่งโลจิสติกส์ในพื้นที่ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ได้แก่ รถประจำทาง และพาหนะส่วนบุคคล (2) การขนส่งทางราง ได้แก่ รถไฟ (3) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน (4) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือ และเมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด จะเห็นว่า ทั้ง 5 จังหวัดมีความพร้อมการขนส่งทางถนนมากที่สุด ทั้งรถประจำทางและพาหนะส่วนบุคคล ส่วนการขนส่งทางราง จะพบว่า มีสถานีรถไฟในจังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดตรัง การขนส่งทาง

อากาศมีจำนวน 4 แห่ง คือ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอาหกาศยานตรัง ในส่วนของการขนส่งทางน้ำประเภทเรือ ทั้ง 5 จังหวัดมีความพร้อมในการขนส่งทุกจังหวัด ดังตารางที่ 4-20

ตารางที่ 4-20 แสดงโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

จังหวัด	**สงขลา**	**พัทลุง**	**นครศรีธรรมราช**	**กระบี่**	**ตรัง**
เครื่องบิน	✓	✗	✓	✓	✓
รถไฟ	✓	✓	✓	✗	✓
รถประจำทาง	✓	✓	✓	✓	✓
พาหนะส่วนบุคคล	✓	✓	✓	✓	✓
อื่นๆ (เรือ)	✓	✓	✓	✓	✓

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562)

หากพิจารณารายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบโดยมีจะรายละเอียดดังนี้

1.จังหวัดสงขลา

เส้นทางถนนสายหลักในความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลาที่ 1 แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 แขวงทางหลวงชนบทสงขลา และองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา มีสถานีรถไฟ จำนวน 22 สถานี โดยเฉพาะสถานีรถไฟหาดใหญ่เป็นชุมทางการขนส่งสำคัญของภาคใต้ มีขบวนรถไฟให้บริการแก่ผู้โดยสารหลายขบวนที่สำคัญ ได้แก่ รถด่วนยะลา-กรุงเทพฯ รถดีเซลรางยะลา-กรุงเทพฯ บัตเตอร์เวิร์ธ-กรุงเทพฯ เป็นต้น รวมทั้งขบวนรถท้องถิ่น มีท่าเรือน้ำลึกสงขลาตั้งอยู่ที่ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร มีท่าเทียบเรือ 3 ท่ารองรับสินค้าได้ 1.1 ล้านตัน/ปี นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา ตั้งอยู่บริเวณท่าสะอ้าน อำเภอเมืองสงขลา ท่าเทียบเรือของกองทัพเรือและท่าเทียบเรือของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 ตั้งอยู่บริเวณฐานทัพเรือสงขลา อำเภอเมืองสงขลา และมีสนามบินหาดใหญ่ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติ ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอคลองหอยโข่ง ห่างจากตัวเมืองหาดใหญ่ ระยะทาง 12 กิโลเมตร และยังมีสนามบินสงขลาตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครสงขลา อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ

2.จังหวัดพัทลุง

การคมนาคมขนส่งทางบกแบ่งได้ 2 ชนิด คือ การขนส่งทางบก และการขนส่งทางระบบราง เป็นการคมนาคมที่สามารถเดินทางติดต่อกันได้ทั้งภายในจังหวัดและต่างจังหวัด โดยใช้การเดินทางรถยนต์และรถไฟ

การขนส่งทางราง การเดินทางโดยรถไฟ มีรถไฟสายใต้ผ่านท้องที่อำเภอควนขนุน เมืองพัทลุง เขาชัยสน บางแก้ว ป่าบอน และอำเภอปากพะยูน คิดเป็นระยะทาง 75.76 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสารและสินค้า 9 สถานี ได้แก่ สถานีแหลมโตนด ปากคลอง พัทลุง บ้านต้นโดน เขาชัยสน บางแก้ว ควนเคี่ยม หารเทา และสถานีโคกทราย มีป้ายหยุด 8 แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถบ้านสุนทรา มะกอกใต้ ชัยบุรี นาปรือ บ้านห้วยแตน ควนพระ หานกง และวัดควนเผยอ

การคมนาคมทางน้ำการขนส่งทางน้ำ การเดินทางทางเรือ มีบทบาทน้อยมากเมื่อเทียบกับในอดีต ปัจจุบันมีการเดินทางเพียงสายเดียว คือ เส้นทางระหว่างจังหวัดพัทลุงกับอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา มีท่าเทียบเรือที่สำคัญเพียงแห่งเดียวคือ ท่าเทียบเรือปากพะยูน อำเภอปากพะยูน

การคมนาคมทางอากาศการขนส่งทางอากาศ จังหวัดพัทลุงไม่มีสนามบินพาณิชย์ของตนเอง การเดินทางทางอากาศ อาศัยสนามบินพาณิชย์ตรัง มีระยะทางห่างกัน 62 กิโลเมตร สนามบินพาณิชย์หาดใหญ่ มีระยะทางห่างกัน 101 กิโลเมตรและสนามบินพาณิชย์นครศรีธรรมราช มีระยะทางห่างกัน 113 กิโลเมตร

3. จังหวัดนครศรีธรรมราช

การขนส่งทางบกที่สะดวกมี 4 ทาง คือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางอากาศ ดังนี้

1) ทางรถไฟ สายใต้ทุกขบวนผ่านชุมทางทุ่งสง และมีทางรถไฟแยกจากชุมทางเขาชุมทองไปยังสถานีนครศรีธรรมราช สำหรับขบวนรถจากนครศรีธรรมราช ได้แก่ ขบวนรถจากนครศรีธรรมราช กรุงเทพ และกรุงเทพ นครศรีธรรมราช วันละ 2 ขบวน คือรถด่วน และรถเร็ว

2) ทางรถยนต์ ถนนสายหลักเข้าสู่จังหวัดนครศรีธรรมราช ดังนี้

จากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 401 และ 4103 ระยะทาง 134 กิโลเมตร

จากจังหวัดตรัง ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 403 ระยะทาง 123 กิโลเมตร

จากจังหวัดสงขลา ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 408 ระยะทาง 161 กิโลเมตร

จากจังหวัดพัทลุง ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 41 และ 403 ระยะทาง 99 กิโลเมตร

3) ทางอากาศ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน รองรับ 24 เที่ยวบินต่อวัน จำนวน 3 สายการบิน นกแอร์, ไทยแอร์เอเชีย และ ไทย ไลอ้อนแอร์ รวมถึง บริษัท ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด

4) ทางน้ำ จังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นเมืองติดต่อทางน้ำ ในอดีตเป็นเมืองท่าที่สำคัญ เป็นเส้นทางการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ อ.ปากพนัง อ.ขนอม อ.ท่าศาลา ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือใช้ในการขนส่งสินค้ามีทั้งของรัฐบาลและเอกชน รวม 24 ท่า ส่วนการท่องเที่ยวมีทรัพยากรท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช รวม 473 แห่ง ได้แก่ ประเภทธรรมชาติ 282 แห่ง ประเภทประวัติศาสตร์โบราณศาสนสถาน 103 แห่ง ประเภทวัฒนธรรม วิธีชีวิตชุมชน และกิจกรรม 88 แห่ง กับสถานที่ท่องเที่ยวจำแนกเป็นประเภท กลุ่มนิเวศป่าเขา มี 50 แห่ง กลุ่มหาดทราย 20 แห่ง กลุ่มวิถีลุ่มน้ำมี 6 แห่ง และกลุ่มศาสนาศิลปวัฒนธรรม 49 แห่ง

4.จังหวัดกระบี่

จังหวัดกระบี่มีเส้นทางคมนาคม 3 ทาง ได้แก่

1) ทางบก ทางรถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านจังหวัดเพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร – ระนอง – พังงา – กระบี่ รวมระยะทางประมาณ 946 กิโลเมตร หรือใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ถึงจังหวัดชุมพรต่อด้วยทางหลวงหมายเลขแผ่นดินหมายเลข 41 ผ่านอำเภอ หลังสวน จังหวัดชุมพร เข้าอำเภอ ไชยา อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จากนั้นใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 5035 ผ่านอำเภอ อ่าวลึก และใช้ทางหลวงหมายเลข 4 อีกครั้งเข้าสู่จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง 814 กิโลเมตร ถ้าเดินทางจากภูเก็ต ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ต่อด้วยทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอทับปุด จังหวัดพังงา เข้าอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่รวมระยะทางประมาณ 185 กิโลเมตร

2) ทางน้ำ จังหวัดกระบี่มีท่าเรือ 3 ประเภท คือ ท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อ การท่องเที่ยว ท่าเทียบเรือพาณิชย์ และท่าเทียบเรือประมง

3) ทางอากาศ จังหวัดกระบี่มีสนามบินนานาชาติ 1 แห่งคือ ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่ สังกัดกรมการบินพลเรือน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง ห่างจากตัวเมืองไปทาง ทิศตะวันออกเป็นระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ท่าอากาศยานกระบี่มีบทบาทสำคัญที่สามารถรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศของจังหวัดกระบี่ มีความสะดวกสบายและเป็นการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่

5.จังหวัดตรัง

การคมนาคมขนส่งในจังหวัดตรังสามารถเดินทางหรือขนส่งสินค้าได้ 3 เส้นทาง คือ

1) การคมนาคมทางบก ทางรถยนต์ ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นถนนสายหลักในการคมนาคมขนส่งทางบก นอกจากนั้นยังมีถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดไปอำเภอต่าง ๆ สามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวกทุกฤดูกาล โดยมีสายทางทั้งหมด 75 สายทาง

2) การคมนาคมทางราง มีบริการรถไฟ 2 ขบวน คือ ขบวนรถเร็ว กันตัง-กรุงเทพฯ ทุกวันๆ ละ 1 ขบวน และขบวนรถด่วน ตรัง-กรุงเทพฯ ทุกวันๆ ละ 1 ขบวน

3) การคมนาคมทางอากาศ ท่าอากาศยานตรัง มีบริการสายการบิน 3 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ ทาการบินวันละ 3 เที่ยวบิน และสายการบิน Air Asia ให้บริการวันละ 3 เที่ยวบิน สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน ในเส้นทาง ตรัง-ดอนเมือง ทุกวัน

4) การคมนาคมทางน้ำ จังหวัดตรังมีท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 5 ท่า คือ ท่าเทียบเรือกันตัง ท่าเทียบเรือแสงทองขนส่ง ท่าเทียบเรือตรังฮาเบอร์ ท่าเทียบเรือยุโสบ และท่าเทียบเรือนาเกลือ ท่าเรือท่องเที่ยว จำนวน 4 ท่า คือ ท่าเทียบเรือปากเมง ที่ตั้งบริเวณอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม ตำบลไม้ฝาด อำเภอ สิเกา จังหวัดตรัง ท่าเทียบเรือควนตุ้งกู ที่ตั้งบริเวณบ้านควนตุ้งกู อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเทียบเรือทุ่งคลองสน ที่ตั้งบริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง และท่าเทียบเรือเกาะสุกร ที่ตั้ง บริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง

4.2 โครงข่ายโลจิสติกส์ของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) คือ มูลค่าการผลิตสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายของจังหวัด ซึ่งมีค่าเท่ากับมูลค่าเพิ่ม (Value added) จากกิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการทุกชนิดที่ผลิตขึ้นในขอบเขตกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

ตารางที่ 4- 21 แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี พ.ศ. 2561-2562

จังหวัด	**2561 (หน่วย : ล้านบาท)**	**2562 (หน่วย : ล้านบาท)**	**แนวโน้มการเปลี่ยนแปลง**
สงขลา	249,587	245,771	แนวโน้มลดลงเล็กน้อย
พัทลุง	35,955	37,247	แนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย
นครศรีธรรมราช	163,441	180,727	แนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย
กระบี่	86,212	85,807	แนวโน้มลดลงเล็กน้อย
ตรัง	64,042	64,463	แนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย
รวม 5 จังหวัด	599,237	614,015	แนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย (ภาวะปกติ) แต่ถ้าเกิดสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 อาจทำให้แนวโน้มลดลง

ที่มา: คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ฯ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ แบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Domestic Product, Chained Volume Measures) แสดงมูลค่าของสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายที่ผลิตได้ภายในประเทศในรอบระยะเวลาหนึ่ง โดยคำนวณมูลค่าที่แท้จริงแบบปริมาณลูกโซ่ ซึ่งน้ำหนักของโครงสร้างราคาสินค้าและบริการเปลี่ยนไปในแต่ละช่วงเวลาในกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ของพื้นที่วิจัย

อุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยวกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

ตารางที่ 4 - 22 แสดงข้อมูลผลสรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ พ.ศ. 2562

รายการ	**สงขลา**	**พัทลุง**	**นครศรีธรรมราช**	**ตรัง**	**กระบี่**
รวม	6,228,618	845,535	2,689,172	1,238,585	4,288,499
ชาวไทย	3,384,145	837,279	2,642,174	1,081,095	1,887,989
ชาวต่างประเทศ	2,844,473	8,256	46,998	157,490	2,400,510
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	**66,365.52**	**3,423.81**	**15,996.00**	**9,561.35**	**112,055.50**

ที่มา: คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ฯ

ตารางที่ 4 - 23 แสดงผลการวิเคราะห์โครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ	**จังหวัดสงขลา**	**จังหวัดพัทลุง**	**จังหวัดนครศรีธรรมราช**	**จังหวัดกระบี่**	**จังหวัดตรัง**
ถนน	✓	✓	✓	✓	✓
น้ำ	✓	✓	✓	✓	✓
อากาศ	✓	×	✓	✓	✓
ราง	✓	✓	✓	×	✓
การเชื่อมโยงการค้าชายแดน	✓	×	×	×	✓
การสื่อสาร	✓	✓	✓	✓	✓

ที่มา: คณะผู้วิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ฯ

ตารางที่ 4- 24 แสดงจำนวนท่าเทียบเรือ เส้นทางเดินเรือ เรือ เที่ยวเรือ และผู้โดยสาร/ท่องเที่ยวบริเวณทะเลของ 5 จังหวัด ปี พ.ศ.2562

รายการ	สงขลา	พัทลุง	นครศรีธรรมราช	กระบี่	ตรัง
ท่าเทียบเรือ (แห่ง)	3	1	1	20	4
เส้นทางเดินเรือ (เส้นทาง)	3	1	1	29	4
เรือ (ลำ)	17	38	2	829	45
เที่ยวเรือ/ปี (เที่ยว)	85,228	7,220	57,600	300,966	5,314
ผู้โดยสาร/ปี (คน)	3,510,000	36,100	1,187,200	6,026,686	91,880

ที่มา: รายงานการสำรวจข้อมูลเรือโดยสารท่องเที่ยว (กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า 2563)

ตารางที่ 4- 25 แสดงเนื้อที่การใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของกลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้ พ.ศ. 2562

รายการ	สงขลา	พัทลุง	นครศรีธรรมราช	กระบี่	ตรัง
เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร	2,268,348	1,131,319	2,896,653	1,841,249	1,827,553
- นาข้าว	220,717	148,162	303,579	5,852	21,517
- พืชไร่	-	-	-	-	-
- สวนไม้ผลและไม้ยืนต้น	1,917,931	917,133	2,359,310	1,777,114	1,734,865
- สวนผักและไม้ดอก	15,120	11,192	27,008	6,314	5,093
- เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตรอื่นๆ	114,580	54,832	206,756	51,969	66,078

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2564)

4.3 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของภาคใต้ตอนล่าง ระหว่างละติจูดที่ 6 17' - 7 56' องศาเหนือ ลองจิจูด 100 01' - 101 06' องศาตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 4 เมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ตามเส้นทางรถไฟ 947 กิโลเมตร และทางหลวงแผ่นดิน 950 กิโลเมตร จังหวัดสงขลามีพื้นที่ 7,393.889 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 4,621,180 ไร่ มีขนาดเป็นอันดับ 27 ของประเทศ และใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของภาคใต้ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดพัทลุง

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อ่าวไทย

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดยะลา จังหวัดปัตตานี
รัฐเคดาร์และรัฐเปอร์ลิสของมาเลเซีย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสตูล

ลักษณะภูมิประเทศทางตอนเหนือเป็นคาบสมุทรแคบและยาวยื่นลงมาทางใต้เรียกว่า “คาบสมุทรสทิงพระ”กับส่วนที่เป็นแผ่นดินรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าทางตอนใต้ แผ่นดินทั้งสองส่วนเชื่อมต่อกันโดยสะพานติณสูลานนท์ พื้นที่ทางทิศเหนือส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม ทิศตะวันออกเป็นที่ราบริมทะเล ทิศใต้และทิศตะวันตกเป็นภูเขาและที่ราบสูง ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดต้นน้ำลำธารที่สำคัญ

ลักษณะทางภูมิอากาศจังหวัดสงขลาตั้งอยู่ในเขตอิทธิพลของมรสุมเขตร้อน มีมรสุมพัดผ่านประจำทุกปี คือ

1) มรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม

2) มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์

จากการพัดผ่านของมรสุมที่มีแหล่งกำเนิดจากบริเวณแตกต่างกัน ทำให้จังหวัดสงขลามี 2 ฤดู คือ

1) ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคม ระยะนี้เป็นช่องว่างระหว่างฤดูมรสุมหลังจากสิ้นฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือหรือฤดูหนาวแล้ว อากาศจะเริ่มร้อนและมีอากาศร้อนจัดที่สุดในเดือนเมษายน

2) ฤดูฝน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ

2.1) ฤดูฝนจากมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ กลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม ฝนเคลื่อนตัวมาจากด้านตะวันตก (ทะเลอันดามัน) ส่วนมากฝนตกในช่วงบ่ายถึงค่ำ ปริมาณและการกระจายของฝนจะน้อยกว่าช่วงมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

2.2) ฤดูฝนจากมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ กลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ฝนเคลื่อนตัวมาจากด้านตะวันออก (อ่าวไทย) ฝนจะตกชุกหนาแน่น

1.2) โครงสร้างการบริหารราชการในจังหวัดและหน่วยการปกครอง

จังหวัดสงขลา มีรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน 3 รูปแบบ คือ

(1) การบริหารราชการส่วนกลาง ประกอบด้วย ส่วนราชการสังกัดส่วนกลาง ซึ่งมาตั้งหน่วยงานในพื้นที่จังหวัด จำนวน 221 ส่วนราชการ และหน่วยงานอิสระ จำนวน 5 ส่วนราชการ

(2) การบริหารราชการส่วนภูมิภาค จัดรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการออกเป็น 2 ระดับ คือ

- ระดับจังหวัด ประกอบด้วย ส่วนราชการประจำจังหวัด จำนวน 36 ส่วนราชการ
- ระดับอำเภอ ประกอบด้วย 16 อำเภอ 127 ตำบล 1,023 หมู่บ้าน

(3) การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น จำนวน 141 แห่ง ประกอบด้วย

- องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา จำนวน 1 แห่ง
- เทศบาล จำนวน 48 แห่ง แยกเป็น
  - เทศบาลนคร จำนวน 2 แห่ง คือ เทศบาลนครสงขลา และเทศบาลนครหาดใหญ่
  - เทศบาลเมือง จำนวน 11 แห่ง คือ เทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลเมืองบ้านพรุ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ เทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองสะเดา เทศบาล

เมืองสิงหนคร เทศบาลเมืองเขารูปช้าง เทศบาลเมืองกำแพงเพชร เทศบาลเมืองทุ่งตำเสา และเทศบาลเมืองม่วงงาม

- เทศบาลตำบล จำนวน 35 แห่ง คือ เทศบาลตำบลพะตง เทศบาลตำบลกำแพงเพชร เทศบาลตำบลจะนะ เทศบาลตำบลควนเนียง เทศบาลตำบลระโนด เทศบาลตำบลพะวง เทศบาลตำบลคลองแงะ เทศบาลตำบลน้ำน้อย เทศบาลตำบลเทพา เทศบาลตำบลนาทวี เทศบาลตำบลบ่อตรุ เทศบาลตำบลปริก เทศบาลตำบลสำนักขาม เทศบาลตำบลท่าช้าง เทศบาลตำบลบ้านไร่ เทศบาลตำบลนาสีทอง เทศบาลตำบลสทิงพระ เทศบาลตำบลลำไพล เทศบาลตำบลโคกม่วง เทศบาลตำบลบ้านหาร เทศบาลตาบลคูเต่า เทศบาลตาบลสะบ้าย้อย เทศบาลตาบลเกาะแต้ว เทศบาลตาบลกระแสสินธุ์ เทศบาลตาบลทุ่งลาน เทศบาลตาบลชะแล้ เทศบาลตาบลเชิงแส เทศบาลตาบลบ้านนา เทศบาลตาบลบางเหรียง เทศบาลตาบลนาทวี เทศบาลตาบลปากแตระ เทศบาลตาบลคูหาใต้ เทศบาลตาบลปาดัง เทศบาลตาบลนาทับ และเทศบาลตาบลท่าพระยา

- องค์การบริหารส่วนตาบล จานวน 92 แห่ง

1.3) ประชากร

จังหวัดสงขลามีประชากร ณ เดือนธันวาคม 2560 จำนวนรวมทั้งสิ้น 1,424,230 คน แบ่งเป็นเพศชาย 694,803 คน คิดเป็นร้อยละ 48.78 เพศหญิง 729,427 คน คิดเป็นร้อยละ 51.22 จำนวนครัวเรือน 527,506 ครัวเรือน

1.4) การนับถือศาสนา

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 63.42 นับถือศาสนาพุทธ รองลงมาร้อยละ 33.42 นับถือศาสนาอิสลาม และร้อยละ 3.16 นับถือศาสนาอื่น ๆ (ศาสนาคริสต์ ฮินดู)

จังหวัดสงขลามีวัด จำนวน 431 แห่ง ที่พักสงฆ์ จำนวน 111 แห่ง มัสยิด จำนวน 395 แห่ง โบสถ์คริสต์ จำนวน 44 แห่ง

1.5) โครงสร้างพื้นฐาน

- เส้นทางคมนาคม

จังหวัดสงขลาเป็นเมืองหลักของภาคใต้ตอนล่างและเป็นศูนย์กลางการคมนาคม มีเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟ ทางเรือ และทางเครื่องบิน มีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและเส้นทางมาตรฐานหลายสายเชื่อมติดต่อระหว่างอำเภอทั้ง 16 อำเภอในจังหวัดสงขลา เชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียงและประเทศมาเลเซีย

จากการที่จังหวัดสงขลามีเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงหลายสาย ในอนาคตสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางรองรับการคมนาคม การค้า และการอุตสาหกรรมของจังหวัดใกล้เคียง พัฒนาให้เชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและภูมิภาค และรองรับการขนส่งสินค้าทางการเกษตรและอุตสาหกรรม

(1) ทางถนน

การคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดและภายในพื้นที่จังหวัดสงขลา ประกอบด้วยเส้นทางถนนสายหลักในความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลาที่ 1 แขวงทางหลวงสงขลาที่ 2 แขวงทางหลวงชนบทสงขลา และองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา

(2) ทางรถไฟ

จังหวัดสงขลามีสถานีรถไฟ จำนวน 22 สถานี โดยเฉพาะสถานีรถไฟหาดใหญ่เป็นชุมทางการขนส่งสำคัญของภาคใต้ มีขบวนรถไฟให้บริการแก่ผู้โดยสารหลายขบวนที่สำคัญ ได้แก่ รถด่วนยะลา-กรุงเทพฯ รถดีเซลรางยะลา-กรุงเทพฯ บัตเตอร์เวิร์ธ-กรุงเทพฯ เป็นต้น รวมทั้งขบวนรถท้องถิ่น

- มีรถไฟผ่านวันละ 22 ขบวน
- มีสถานีจอดรถ จำนวน 7 สถานี
- เส้นทางรถไฟในจังหวัด ระยะทางยาว 160 กม.

(3) ทางน้ำ

มีท่าเรือน้ำลึกสงขลาตั้งอยู่ที่ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร มีท่าเทียบเรือ จำนวน 3 ท่า รองรับสินค้าได้ จำนวน 1.1 ล้านตัน/ปี นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา ตั้งอยู่บริเวณท่าสะอ้าน อำเภอเมืองสงขลา ท่าเทียบเรือของกองทัพเรือ และท่าเทียบเรือของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 ตั้งอยู่บริเวณฐานทัพเรือสงขลา อำเภอเมืองสงขลา

(4) ทางอากาศ

มีสนามบินหาดใหญ่ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติ ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอคลองหอยโข่ง ห่างจากตัวเมืองหาดใหญ่ ระยะทาง 12 กิโลเมตร และยังมีสนามบินสงขลาตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครสงขลา อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ

การเดินทางโดยเครื่องบิน

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานสำคัญที่อยู่ภายใต้การบริหารงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ตั้งอยู่ในโซนธุรกิจการค้าทางภาคใต้ เป็นเสมือนประตูทางเข้าสำหรับผู้ที่ต้องการติดต่อธุรกิจการค้า หรือท่องเที่ยวทางตอนใต้ของประเทศไทย รวมถึงเป็นเสมือนช่องทางการเดินทางสำหรับชาวมุสลิมในการเดินทางไปแสวงบุญที่นครเมกกะห์ ประเทศซาอุดิอาระเบีย ปัจจุบันมี 5 สายการบินให้บริการผู้โดยสารมากกว่า 2,500,000 คน เที่ยวบิน 18,000 เที่ยวบินต่อปี และบริการขนถ่ายสินค้ามากกว่า 15,000 ตันต่อปี มีเที่ยวบินภายในประเทศ ระหว่างหาดใหญ่ - กรุงเทพฯ หาดใหญ่ - เชียงใหม่ หาดใหญ่ - เชียงราย หาดใหญ่ - อุดรธานี หาดใหญ่ - ขอนแก่น หาดใหญ่ – อุบลราชธานี และมีเที่ยวบินระหว่างประเทศ ระหว่างหาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์ หาดใหญ่ – สิงคโปร์

พลังงาน

(1) ด้านปิโตรเลียม

ดำเนินการโดยบริษัท ซีอีซี อินเตอร์เนชั่นเนล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้รับสัมปทาน แหล่งปิโตรเลียมสงขลา แปลงสำรวจที่ G5/43 ปริมาณการผลิต 10,000 บาเรล/วัน ส่งผลให้จังหวัดสงขลาได้รับการจัดสรรค่าภาคหลวงปิโตรเลียมจังหวัดสงขลา

(2) ก๊าซธรรมชาติ

โรงแยกก๊าซและท่อส่งก๊าซจะนะ ตั้งอยู่ที่ อ.จะนะ จ.สงขลา มีกำลังการผลิต 425 ล้านลูกบาศก์ฟุต/วัน ผลิตได้จริง ณ ปัจจุบัน จำนวน 325 ล้านลูกบาศก์ฟุต/วัน ปริมาณการส่งออกจำนวน 325 ล้านลูกบาศก์ฟุต/วัน โดยส่งผ่านระบบท่อไปยังประเทศมาเลเซีย จำนวน 2 ท่อ คือ 1) ท่อก๊าซ NGL ขนาด 36 นิ้ว 2) ท่อ LPG ขนาด 8 นิ้ว ระยะทางทั้งในทะเลและบนบกรวม 374 กม.

(3) ฐานสนับสนุนปิโตรเลียม

ท่าเทียบเรือสนับสนุนและผลิตปิโตรเลียม ของ ปตท.สผ.อยู่ในอำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ก่อสร้างเสร็จเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2549 ขนาดพื้นที่จำนวน 27,630 ตร.ม. สามารถรองรับเรือสนับสนุนการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมขนาดมากกว่า 500 ตันกรอส

(5) โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้า

โรงไฟฟ้าเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานในเขตพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง

- โรงไฟฟ้าจะนะ อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ขนาดกำลังการผลิตประมาณ 730 เมกะวัตต์ ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ประมาณวันละ 130 ล้านลูกบาศก์ฟุต มีกองทุนพัฒนาไฟฟ้า ประมาณ 50 ล้านบาทต่อปี

- โรงไฟฟ้าจะนะ ระยะที่ 2 กำลังการผลิตประมาณ 800 เมกะวัตต์ ใช้เชื้อเพลิงประมาณ วันละ 150 ล้านลูกบาศก์ฟุต เริ่มก่อสร้างปี 2555 ปัจจุบันดำเนินการเดินเครื่องเชิงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว มีกองทุนพัฒนาไฟฟ้า ประมาณ 60 ล้านบาทต่อปี

(6) โรงไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนที่เพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าและเสริมความมั่นคง ด้านพลังงานในพื้นที่

- โรงไฟฟ้าชีวมวล จำนวน 5 โรง มีกำลังการผลิตรวมกัน 42 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนพลังงานทดแทน 23,000 * toe

- โรงไฟฟ้าจากพลังงานลม โครงการหาดกังหัน 1 จำนวน 20 ต้น มีกำลังการผลิต 36 เมกะวัตต์ (เริ่มดำเนินการก่อสร้างปี 2558) คิดเป็นสัดส่วนพลังงานทดแทน 4,000 toe

- โรงไฟฟ้าจากขยะ จำนวน 1 โรง มีกำลังการผลิต 7 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนพลังงานทดแทน 3,000 toe

- โรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ มีกำลังการผลิต 0.03 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนพลังงานทดแทน 0.003 toe

(7) โครงการด้านพลังงานทดแทน

โครงการผลิตพลังงานทดแทนที่ดำเนินการโดยส่วนราชการเพื่อเสริมความมั่นคงด้านพลังงาน และสร้างรายได้ ลดรายจ่ายให้ชุมชนในพื้นที่ ประมาณ 200 toe

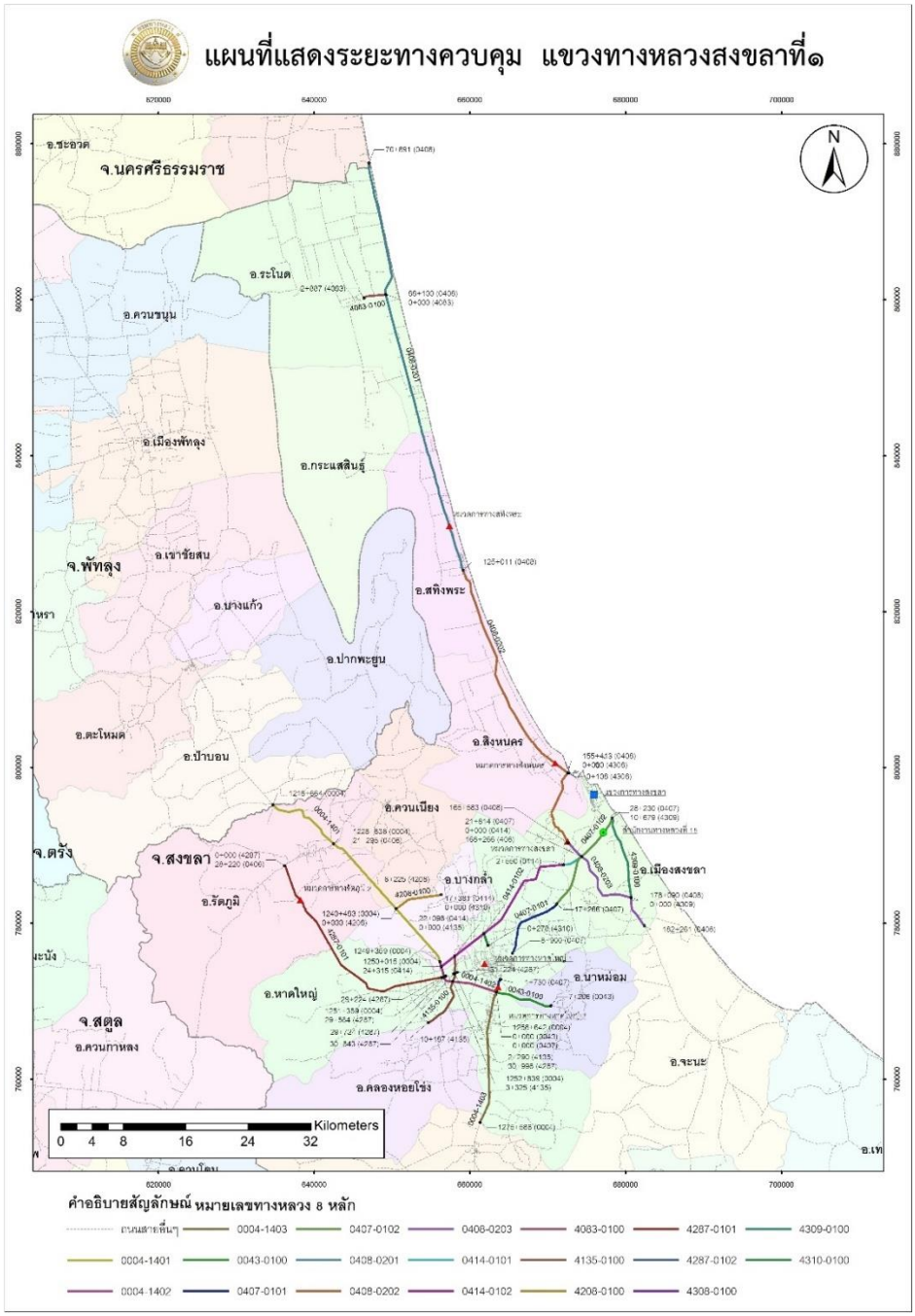
- โทรศัพท์

จังหวัดสงขลามีสำนักบริการโทรศัพท์ 14 แห่ง ชุมสายโทรศัพท์ 165 แห่ง เลขหมายที่เปิดให้บริการ 89,665 เลขหมาย โทรศัพท์สาธารณะ 3,542 เลขหมาย เลขหมาย IP-Star 263 เลขหมาย IP-Star Data 29 เลขหมาย IP-Star Voice 191 และเลขหมาย IP-Star Voice & Data 43 เลขหมาย

- การประปา

จังหวัดสงขลาเป็นที่ตั้งของการประปาส่วนภูมิภาคเขต 5 และการประปาส่วนภูมิภาคสาขาอีก 6 สาขา มีกำลังการผลิตน้ำประปา 253,224 ลบ.ม./วัน มีปริมาณน้ำผลิตทั้งหมด 27,059,215 ลบ.ม./ปี ปริมาณน้ำผลิตจ่าย จำนวน 26,495,048 ลบ.ม./ปี ปริมาณน้ำจ่ายเพื่อสาธารณะประโยชน์และรั่วไหล 171,940 ลบ.ม./ปี มีจำนวนผู้ใช้น้ำทั้งสิ้น จำนวน 160,239 ราย

4.4 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดสงขลา



กอบประกอบที่ 4- 13 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดสงขลา

ที่มา: แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1[15]

[15] แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1. 2561. **แผนที่ทางหลวงในเขตควบคุม.** แหล่งที่มา: http://songkhla1.doh.go.th/, 19 พฤษภาคม 2564.

การขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางของจังหวัดสงขลา เคยมีความเจริญเป็นอย่างมาก ในอดีตสามารถใช้เส้นทางทางรถไฟสายสงขลา แยกจากทางรถไฟสายใต้ที่ชุมทางหาดใหญ่ ให้บริการแก่ประชาชนโดยเปิดเดินรถครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 6 เมื่อวันที่ มกราคม พ.ศ.2456 จังหวัดสงขลามีการขนส่งทางรางโดยโครงข่ายทางรถไฟที่มีการให้บริการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นเส้นทางรถไฟสายใต้ให้บริการทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า สามารถเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดสงขลาเข้ากับจังหวัดกรุงเทพมหานคร และเข้าไปยังประเทศมาเลเซีย มีเส้นทางเดินรถ 2 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางรถไฟผ่านอำเภอควนเนียง อำเภอบางกล่ำ อำเภอหาดใหญ่ แยกไปอำเภอสะเดา ผ่านปาดังเบซาร์เข้าประเทศมาเลเซีย และ 2) เส้นทางที่แยกลงใต้ผ่านอำเภอนาหม่อม อำเภอจะนะ และอำเภอเทพา และเข้าสู่จังหวัดปัตตานี โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 30 กิโลเมตร ระยะความกว้างของราง เป็นรางกว้าง 1 เมตร ประกอบด้วยสถานี ที่หยุดรถ และป้ายหยุดรถ

จังหวัดสงขลามีสถานีรถไฟ จำนวน 22 สถานี โดยเฉพาะสถานีรถไฟหาดใหญ่เป็นชุมทางการขนส่งสำคัญของภาคใต้ มีขบวนรถไฟให้บริการแก่ผู้โดยสารหลายขบวนที่สำคัญ ได้แก่ รถด่วนยะลา-กรุงเทพฯ รถดีเซลรางยะลา-กรุงเทพฯ บัตเตอร์เวิร์ธ-กรุงเทพฯ เป็นต้น รวมทั้งขบวนรถท้องถิ่น

- มีรถไฟผ่านวันละ 22 ขบวน
- มีสถานีจอดรถ จำนวน 7 สถานี
- เส้นทางรถไฟในจังหวัด ระยะทางยาว 160 กม.

การคมนาคมทางน้ำ

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมขนส่งทางน้ำ โดยเป็นการใช้เพื่อการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ทั้งการขนส่งสินค้าภายใน และภายนอกประเทศ จังหวัดสงขลาตั้งอยู่ติดชายฝั่งอ่าวไทยและทะเลสาบสงขลา ในอดีตการคมนาคมทางน้ำเป็นสิ่งสำคัญซึ่งสามารถเชื่อมโยงการสัญจรระหว่างอำเภอที่เป็นเกาะได้ แต่หลังจากเส้นทางการสัญจรทางบกมีความเชื่อมโยงจากพื้นดินไปยังพื้นที่ที่เป็นเกาะได้ การสัญจรทางน้ำก็ลดความสำคัญลงและเลิกไปในสุด เหลือเพียงแค่การทำประมง

ท่าเรือน้ำลึก

ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสงขลา จังหวัดสงขลาตั้งอยู่ที่ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า รองรับสินค้าได้ประมาณ 1.1 ล้านตันต่อปี โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลให้เป็นเมืองท่าส่งออก ซึ่งท่าเรือมีเนื้อที่บนฝั่ง 250 ไร่ และเนื้อที่ในทะเล 225 ไร่ มีความยาว 1,500 เมตร เป็นท่าเรือสำหรับการนำเข้า – ส่งออกสินค้ากับประเทศใกล้เคียง เช่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ นอกจากนั้นยังเป็นท่าเรือที่ช่วยกระจายสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อขนส่งไปยังพื้นที่อื่น ๆ นอกประเทศ

นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา ตั้งอยู่บริเวณท่าสะอ้าน อำเภอเมืองสงขลา ท่าเทียบเรือของกองทัพเรือ และท่าเทียบเรือของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 ตั้งอยู่บริเวณฐานทัพเรือสงขลา อำเภอเมืองสงขลา

ท่าเทียบเรือประมง

ท่าเทียบเรือประมง ท่าสะอ้าน ตั้งอยู่บริเวณท่าสะอ้าน ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือของกองทัพเรือ เป็นท่าเทียบเรือสำหรับประมงทั้งใน และนอกน่านน้ำประเทศที่นำอาหารทะเลมาคัดแยก และขายส่งบริเวณท่าเรือ เป็นท่าเทียบเรือประมงที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดสงขลา

ท่าแพขนานยนต์

สำหรับการเดินทางข้ามฟากทางน้ำระหว่างพื้นที่ฝั่งหัวเขาแดง อำเภอสิงหนครและพื้นที่ฝั่งเมืองสงขลาจะมีแพขนานยนต์ให้บริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 05.00 – 22.00 น.

การคมนาคมทางอากาศ

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการคมนาคมขนส่งทางอากาศ โดยมีสนามบินนานาชาติหาดใหญ่ ตั้งอยู่ที่อำเภอคลองหอยโข่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานแห่งเดียวในจังหวัดสงขลา และเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ โดยที่ตั้งของท่าอากาศยานอยู่ใกล้กับพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจของจังหวัดสงขลา คือ อำเภอหาดใหญ่ และสามารถรองรับผู้โดยสารที่เดินทางทั้งใน และต่างประเทศได้เพียงพอ จึงไม่มีท่าอากาศในอำเภออื่น ๆ

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานสำคัญที่อยู่ภายใต้การบริหารงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ตั้งอยู่ในโซนธุรกิจการค้าทางภาคใต้ เป็นเสมือนประตูทางเข้าสำหรับผู้ที่ต้องการติดต่อธุรกิจการค้า หรือท่องเที่ยวทางตอนใต้ของประเทศไทย รวมถึงเป็นเสมือนช่องทางการเดินทางสำหรับชาวมุสลิมในการเดินทางไปแสวงบุญที่นครเมกกะห์ ประเทศซาอุดิอาระเบีย ปัจจุบันมี 5 สายการบินให้บริการผู้โดยสารมากกว่า 2,500,000 คน เที่ยวบิน 18,000 เที่ยวบินต่อปี และบริการขนถ่ายสินค้ามากกว่า 15,000 ตันต่อปี มีเที่ยวบินภายในประเทศ ระหว่างหาดใหญ่ - กรุงเทพฯ หาดใหญ่ - เชียงใหม่ หาดใหญ่ - เชียงราย หาดใหญ่ - อุดรธานี หาดใหญ่ - ขอนแก่น หาดใหญ่ – อุบลราชธานี และมีเที่ยวบินระหว่างประเทศ ระหว่างหาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์ หาดใหญ่ – สิงคโปร์

4.5 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดพัทลุง

จังหวัดพัทลุงตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของภาคใต้ของประเทศไทย ระหว่างละติจูดที่ 7 องศา 6 ลิบดาเหนือ ถึง 7 องศา 53 ลิบดาเหนือ และลองติจูดที่ 99 องศา 44 ลิบดาตะวันออก ถึง 100 องศา 26 ลิปดาตะวันออก ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางรถยนต์ทางหลวงสายเอเชีย ทางหลวง (หมายเลข 41) เป็นระยะทางประมาณ 856 กิโลเมตร และตามเส้นทางรถไฟเป็นระยะทางประมาณ 846 กิโลเมตร ความยาวของจังหวัดจากทิศเหนือไปทิศใต้ประมาณ 83 กิโลเมตรและความกว้างจากทิศตะวันออกไปทิศตะวันตกเป็นระยะทางประมาณ 56 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	อำเภอชะอวด อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อำเภอรัตภูมิ อำเภอควนเนียง จังหวัดสงขลา และอำเภอควนกาหลง จังหวัดสตูล
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ทะเลสาบพัทลุง-สงขลาซึ่งเป็นน่านน้ำติดต่อกับ อำเภอระโนด อำเภอกระแสสินธ์ อำเภอสทิงพระ และอำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	เทือกเขาบรรทัด ซึ่งเป็นแนวติดต่อกับอำเภอห้วยยอด อำเภอเมือง อำเภอนาโยง อำเภอย่านตาขาว และอำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง

ลักษณะภูมิประเทศจังหวัดพัทลุงมีลักษณะเป็นภูเขาและที่ราบสูงทางด้านทิศตะวันตก ประกอบด้วย เทือกเขาบรรทัด ถัดมาทางทิศตะวันออกเป็นพื้นที่ราบสลับที่ดอน และเป็นพื้นที่ราบลุ่มจดทะเลสาบสงขลา พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 3,424 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,140,296 ไร่ เป็นพื้นดิน 1,919,446 ไร่ พื้นน้ำ 220,850 ไร่ เป็นพื้นที่ทางเกษตร 1,327,270 ไร่ (62%) พื้นที่ป่า 384,438 ไร่ (18%) และพื้นที่อื่น ๆ 428,588 ไร่ (20%)

ลักษณะของพื้นที่ ประกอบด้วย พื้นที่ภูเขา มีลักษณะเป็นเทือกเขาที่มียอดสูง ๆ ต่ำ ๆ มีความสูงเฉลี่ยประมาณ 800 เมตร และลาดไปทางทิศตะวันออกลงสู่ทะเลสาบสงขลาในอัตราความลาดชัน 25 – 30 เปอร์เซ็นต์ เทือกเขานี้เป็นส่วนหนึ่งของเทือกเขานครศรีธรรมราช เรียกกันโดยทั่วไปในท้องถิ่นว่าเขาบรรทัด พื้นที่ภูเขามีเนื้อที่รวมกันประมาณ 835.90 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 24.41 ของพื้นที่ทั้งหมด อยู่ในเขตพื้นที่อำเภอป่าบอน ตะโหมด กงหรา ศรีนครินทร์ ศรีบรรพต และป่าพะยอม พื้นที่ลูกคลื่นลอนชัน เป็นส่วนที่อยู่ถัดจากเทือกเขาบรรทัด หรือพื้นที่เชิงเขาลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินเตี้ย ๆ ที่เรียกกันโดยทั่วไปในท้องถิ่นว่า ควน มีเนื้อที่ประมาณ 539.70 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 15.76 ของพื้นที่ทั้งหมด พื้นที่ราบ มีเนื้อที่รวมกันประมาณ 1,485.54 ตารางกิโลเมตรหรือร้อยละ 43.38 ของพื้นที่ทั้งหมด ลักษณะพื้นที่ราบ และเนื่องจากเป็นที่ที่เหมาะแก่การกสิกรรม ประชากรส่วนใหญ่ของจังหวัดจึงนิยมตั้งถิ่นฐานหนาแน่นในบริเวณนี้ และพื้นที่เกาะ เป็น

พื้นที่ในบริเวณทะเลสาบสงขลาในเขตจังหวัดพัทลุง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอปากพะยูน มีเนื้อที่รวมกันประมาณ 219.17 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 6.40 ของพื้นที่ทั้งหมด พื้นที่เกาะเป็นถิ่นที่อยู่ของนกอีแอ่นกินรังมีเนื้อที่รวมกันประมาณ 1.12 ตารางกิโลเมตร นอกจากนี้ พื้นน้ำในจังหวัดพัทลุงนั้นนับเป็นส่วนสำคัญของทะเลสาบสงขลา ประกอบด้วย ทะเลน้อย และทะเลหลวงหรือทะเลสาบสงขลาตอนใน คิดเป็นเนื้อที่ประมาณ 344.16 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 10 ของพื้นที่ทั้งหมด

ลักษณะทางภูมิอากาศจังหวัดพัทลุงมีลมมรสุม คือ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้มีสภาพภูมิอากาศอยู่ใต้อิทธิพลของมรสุมที่พัดปกคลุมประจำฤดูกาล ทำให้ในปีหนึ่ง ๆ จะมีเพียง 2 ฤดูกาล เท่านั้นคือ

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม - กลางเดือนกันยายน ความร้อนและความอบอ้าวของอากาศมีสูงสุด ในช่วงเดือนมิถุนายน โดยมีอุณหภูมิสูงสุดประมาณ 35.4 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดประมาณ 24.0 องศาเซลเซียส โดยในช่วง 10 ปี จังหวัดพัทลุงมีอุณหภูมิเฉลี่ยอยู่ในช่วงระหว่าง 27-29 องศาเซลเซียส

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกันยายน - กลางเดือนมีนาคม โดยปริมาณฝนสูงสุดในรอบปี 2556 – 2559 คือ ในปี 2559 มีปริมาณน้ำฝน 2,156.90 มิลลิเมตร วันฝนตก จำนวน 147 วัน

ปริมาณน้ำฝนมีฝนเฉลี่ยทั้งปีในช่วง 10 ปี 2,305.52 มิลลิเมตร

โครงสร้างการบริหารราชการในจังหวัดและหน่วยการปกครอง[16]

องค์การบริหารส่วนจังหวัด พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัดพัทลุง พ.ศ.2540 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 4) กำหนดให้มีหน่วยการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นรูปแบบหนึ่งเรียกว่า องค์การบริหารส่วนจังหวัด โดยมีอยู่ในทุกจังหวัด ๆ ละ 1 แห่ง รวม 77 แห่ง ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคลและมีพื้นที่รับผิดชอบในเขตจังหวัดนั้น ๆ

เทศบาล จังหวัดพัทลุงมีเทศบาล จำนวน 48 แห่งในทุกอำเภอ ยกเว้นอำเภอศรีบรรพต โดยแยกเป็นเทศบาลเมือง จำนวน 1 แห่ง คือ เทศบาลเมืองพัทลุง และเทศบาลตำบล จำนวน 47 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล ในจังหวัดพัทลุง มีทั้งหมด จำนวน 25 แห่ง

จังหวัดพัทลุง มีรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน 3 รูปแบบ คือ

1. การบริหารราชการส่วนกลาง ซึ่งมีที่ตั้งในพื้นที่จังหวัดพัทลุง จำนวน 81 ส่วนราชการ
2. การบริหารราชการส่วนภูมิภาค จัดรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการออกเป็น 2 ระดับ

2.1 ระดับจังหวัด จำนวน 31 ส่วนราชการ 14 รัฐวิสาหกิจ

2.2 ระดับอำเภอ ประกอบด้วย 11 อำเภอ 65 ตำบล 670 หมู่บ้าน

3. การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย

[16] องค์การบริหารส่วนจังหวัดพัทลุง. 2554. **ข้อมูลพื้นฐาน.** สืบค้นเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2564 จาก http://www.phatthalungpao.go.th/content/about

3.1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด จำนวน 1 แห่ง

3.2 เทศบาลเมือง จำนวน 1 แห่ง

3.3 เทศบาลตำบล จำนวน 47 แห่ง

3.4 องค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 25 แห่ง

2.3) ประชากร

จำนวนประชากรทั้งหมด 523,802 คน แบ่งเป็นเพศชาย 255,536 คน เพศหญิง 268,266 คน จำนวนครัวเรือนทั้งหมด 187,343 ครัวเรือน

2.4) การนับถือศาสนา

จังหวัดพัทลุง มีประชากรนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 87.84 ศาสนาอิสลามร้อยละ 12.10 และศาสนาอื่น ๆ

2.5) โครงสร้างพื้นฐาน

- เส้นทางคมนาคม[17]

จังหวัดพัทลุง มีการคมนาคมสะดวกเพราะตั้งอยู่กึ่งกลางของภาคใต้ (กึ่งกลางระหว่างจังหวัดชุมพร-นราธิวาส) เป็นศูนย์รวมของการคมนาคมทางบก จากภาคใต้ตอนบน (ฝั่งอ่าวไทย) และภาคตะวันตก (ฝั่งอันดามัน) ลงสู่ภาคใต้ตอนล่างและภาคใต้ชายแดน โดยใช้เส้นทางสายเพชรเกษม (หมายเลข 4) ระหว่างสี่แยกเอเชียอำเภอเมือง (จ.พัทลุง)-อำเภอหาดใหญ่ (จ.สงขลา) มีทางรถไฟผ่านหลาย ๆ อำเภอจากเหนือจรดใต้

การขนส่งทางบกเป็นการคมนาคมขนส่งที่สะดวกที่สุดสามารถเดินทางติดต่อกันทั้งภายในจังหวัดและต่างจังหวัด โดยทั้งทางรถไฟและทางรถยนต์

1) การเดินทางโดยรถยนต์ มีทางหลวงหมายเลข 41 ผ่านทางอำเภอป่าพะยอม ควนขนุน เมือง เขาชัยสน บางแก้ว ตะโหมด ป่าบอนและทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านท้องที่อำเภอเมืองพัทลุง ศรีนครินทร์ เขาชัยสน บางแก้ว ตะโหมด และป่าบอน นอกจากนี้ยังมีถนนหรือทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ๆ อีก เช่น สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง อปท. ต่าง ๆ

2) การเดินทางโดยรถไฟ มีรถไฟสายใต้ผ่านท้องที่อำเภอควนขนุน เมืองพัทลุง เขาชัยสน บางแก้ว ป่าบอน และอำเภอปากพะยูน คิดเป็นระยะทาง 75.76 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสารและสินค้า 9 สถานี ได้แก่ สถานีแหลมโตนด ปากคลอง พัทลุง บ้านต้นโดน เขาชัยสน บางแก้ว ควนเคี่ยม หารเทา และสถานีโคกทราย มีป้ายหยุด 8 แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถบ้านสุนทรา มะกอกใต้ ชัยบุรี นาปรือ บ้านห้วยแตน ควนพระ หานกง และวัดควนเผยอ

[17] พาตีเมาะ สะดียามู (บรรณาธิการ). 2559. **Phatthalung ข้อมูลจังหวัดพัทลุง.** สงขลา: ไอคิว มีเดีย, หาดใหญ่.

การขนส่งทางน้ำ การเดินทางทางเรือ มีบทบาทน้อยมากเมื่อเทียบกับในอดีต ปัจจุบันมีการเดินทางเพียงสายเดียว คือ เส้นทางระหว่างจังหวัดพัทลุงกับอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา มีท่าเทียบเรือที่สำคัญเพียงแห่งเดียวคือ ท่าเทียบเรือปากพะยูน อำเภอปากพะยูน

การขนส่งทางอากาศ จังหวัดพัทลุงไม่มีสนามบินพาณิชย์ของตนเอง การเดินทางทางอากาศอาศัยสนามบินพาณิชย์ตรัง มีระยะทางห่างกัน 62 กิโลเมตร สนามบินพาณิชย์หาดใหญ่ มีระยะทางห่างกัน 101 กิโลเมตรและสนามบินพาณิชย์นครศรีธรรมราช มีระยะทางห่างกัน 113 กิโลเมตร

การคมนาคมภายในจังหวัด มีรถ 4 ล้อเล็ก รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง วิ่งบริการรอบเมือง และมีรถสองแถววิ่งบริการระหว่างอำเภอใกล้เคียง สำหรับการเดินทางสู่จังหวัดใกล้เคียง สามารถเลือกใช้บริการได้ทั้งรถตู้ และรถโดยสารประจำทาง

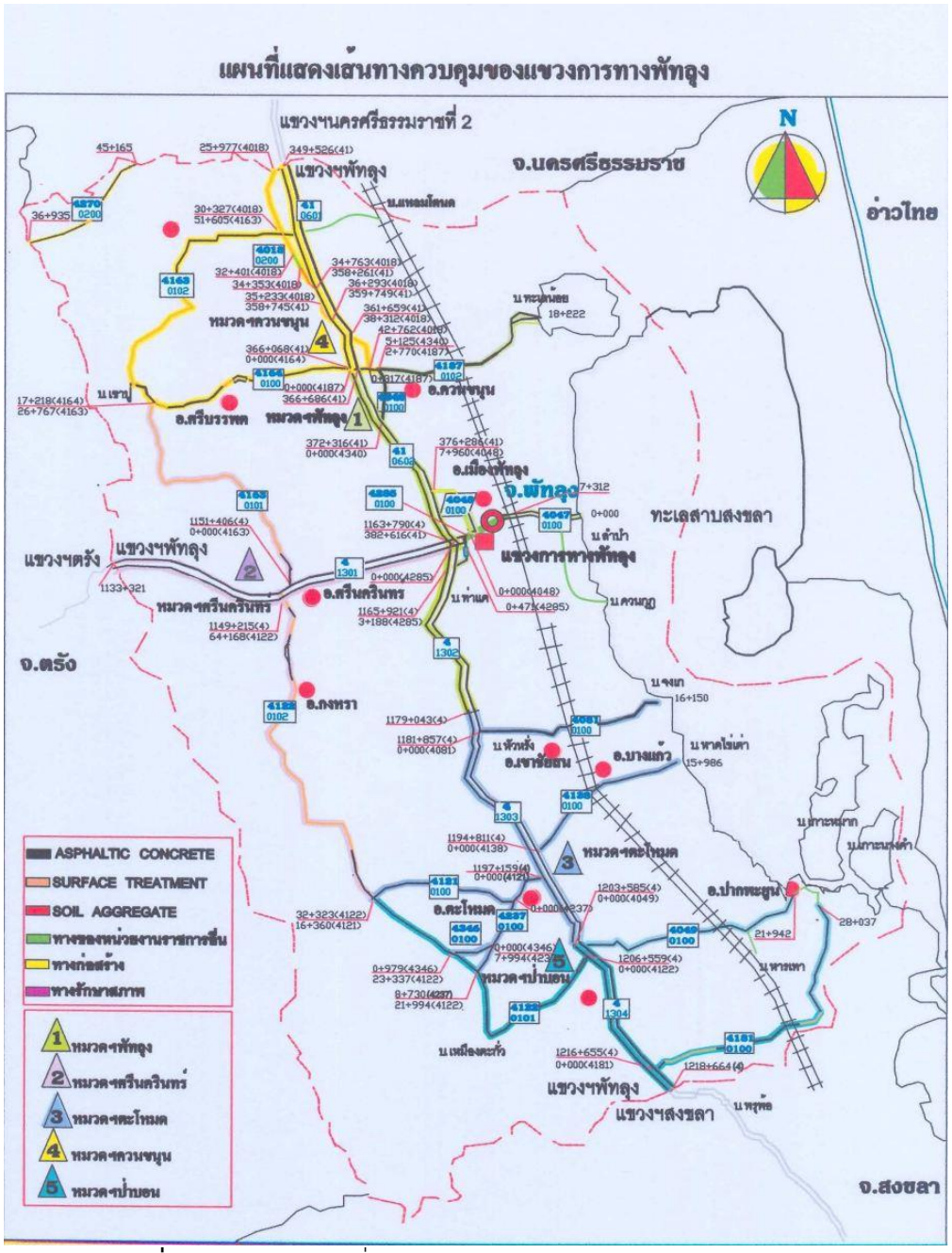
- การประปา

จังหวัดพัทลุง มีสำนักงานประปาส่วนภูมิภาค จำนวน 3 แห่ง คือ สำนักงานประปาพัทลุง มีกำลังการผลิต 17,280 ลบ.ม./วัน มีผู้ใช้น้ำ 16,074 ราย และสำนักงานประปาเขาชัยสน มีกำลังการผลิต 2,000 ลบ.ม./วัน มีผู้ใช้น้ำ 16,907 ราย สำนักงานประปาทะเลน้อย มีกำลังการผลิต 720 ลบม./วัน มีผู้ใช้น้ำ 363 ราย การท้องถิ่นมีครบทุกอำเภอ ยกเว้นอำเภอป่าพะยอมขึ้นกับสำนักงานการประปาส่วนภูมิภาค อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช สำหรับพื้นที่ที่ประปาภูมิภาคเข้าไม่ถึงมีประปาหมู่บ้านให้บริการเพื่อการบริโภคอย่างทั่วถึง

4.6 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดพัทลุง

ข้อมูลถนนของกรมทางหลวง (ทล) จังหวัดพัทลุง

แผนที่โครงข่ายทางหลวงจังหวัดพัทลุง



กอบประกอบที่ 4-14 แสดงแผนที่โครงข่ายทางหลวงจังหวัดพัทลุง

ที่มา: กรมทางหลวง[18]

[18] กรมทางหลวง. 2558. **แผนที่แสดงเส้นทางควบคุมของแขวงการทางพัทลุง.** คลังข้อมูลลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา. แหล่งที่มา: http://slbkb.psu.ac.th/, 19 พฤษภาคม 2564.

การขนส่งทางราง

การเดินทางโดยรถไฟ มีรถไฟสายใต้ผ่านท้องที่อำเภอควนขนุน เมืองพัทลุง เขาชัยสน บางแก้ว ป่าบอน และอำเภอปากพะยูน คิดเป็นระยะทาง 75.76 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสารและสินค้า 9 สถานี ได้แก่ สถานีแหลมโตนด ปากคลอง พัทลุง บ้านต้นโดน เขาชัยสน บางแก้ว ควนเคี่ยม หารเทา และสถานีโคกทราย มีป้ายหยุด 8 แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถบ้านสุนทรา มะกอกใต้ ชัยบุรี นาปรือ บ้านห้วยแตน ควนพระ หานกง และวัดควนเผยอ

การคมนาคมทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำ การเดินทางทางเรือ มีบทบาทน้อยมากเมื่อเทียบกับในอดีต ปัจจุบันมีการเดินทางเพียงสายเดียว คือ เส้นทางระหว่างจังหวัดพัทลุงกับอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา มีท่าเทียบเรือที่สำคัญเพียงแห่งเดียวคือ ท่าเทียบเรือปากพะยูน อำเภอปากพะยูน

การคมนาคมทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศ จังหวัดพัทลุงไม่มีสนามบินพาณิชย์ของตนเอง การเดินทางทางอากาศอาศัยสนามบินพาณิชย์ตรัง มีระยะทางห่างกัน 62 กิโลเมตร สนามบินพาณิชย์หาดใหญ่ มีระยะทางห่างกัน 101 กิโลเมตรและสนามบินพาณิชย์นครศรีธรรมราช มีระยะทางห่างกัน 113 กิโลเมตร

4.7 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดนครศรีธรรมราช

จังหวัดนครศรีธรรมราช ตั้งอยู่ทางตอนกลางของภาคใต้ ห่างจากกรุงเทพมหานคร 780 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 9,942.502 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 6,214,064 ไร่ มีพื้นที่มากเป็นลำดับที่ 16 ของประเทศ หรือประมาณร้อยละ 1.98 ของพื้นที่ทั้งประเทศ ที่ตั้งของจังหวัดตั้งอยู่ประมาณละติจูดที่ 9 องศาเหนือ และลองติจูด 10 องศาตะวันออก อาณาเขตติดต่อ

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดตรัง
ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อ่าวไทยเป็นชายฝั่งทะเล มีความยาวประมาณ 225 กิโลเมตร
ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดกระบี่

ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดนครศรีธรรมราช แบ่งได้เป็น 3 ส่วน คือ

1) บริเวณเทือกเขาตอนกลาง ได้แก่ บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช มีอาณาเขตตั้งแต่ตอนเหนือของจังหวัดลงไปถึงใต้สุด ได้แก่ อำเภอสิชล อำเภอขนอม อำเภอท่าศาลา อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช อำเภอลานสกา อำเภอพรหมคีรี อำเภอร่อนพิบูลย์ อำเภอชะอวด อำเภอจุฬาภรณ์ และอำเภอพระพรหม ในเขตเทือกเขานี้มีภูเขาสูงสุดในจังหวัด คือ เขาหลวง ซึ่งสูงประมาณ 1,835 เมตร เหนือระดับน้ำทะเล

2) บริเวณที่ราบชายฝั่งด้านตะวันออก ได้แก่ บริเวณเทือกเขาตอนกลางไปทางตะวันออกถึงฝั่งทะเลอ่าวไทย จำแนกได้เป็น 2 ตอน คือ ตั้งแต่อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ลงไปทางใต้ที่มีความ

กว้างจากบริเวณเทือกเขาตอนกลางไปถึงชายฝั่งทะเลระยะทางประมาณ 95 กิโลเมตร ได้แก่ อำเภอปากพนัง อำเภอเชียรใหญ่ อำเภอหัวไทร และอำเภอชะอวด และอีกบริเวณหนึ่ง คือ ตั้งแต่อำเภอท่าศาลาขึ้นไปทางทิศเหนือ อำเภอที่อยู่ในเขตพื้นที่ราบด้านนี้คือ อำเภอขนอม อำเภอสิชล อำเภอท่าศาลา

3) บริเวณที่ราบด้านตะวันตก ได้แก่ บริเวณที่ราบระหว่างเทือกเขานครศรีธรรมราช และเทือกเขาบรรทัด ซึ่งมีลักษณะเป็นเนินเขาอยู่เป็นแห่ง ๆ อำเภอที่อยู่ที่ราบด้านนี้ คือ อำเภอพิปูน อำเภอทุ่งใหญ่ อำเภอฉวาง อำเภอนาบอน อำเภอบางขัน อำเภอถ้ำพรรณรา และอำเภอทุ่งสง สายน้ำสำคัญ ได้แก่ แหล่งต้นน้ำของแม่น้ำตาปี

จังหวัดนครศรีธรรมราช ตั้งใกล้เส้นศูนย์สูตรมีภูเขาและเป็นคาบสมุทรทั้ง 2 ด้าน คือ ด้านตะวันออกเป็นทะเลจีนใต้ มหาสมุทรแปซิฟิก ด้านตะวันตกเป็นทะเลอันดามันมหาสมุทรอินเดีย ทำให้นครศรีธรรมราชได้รับอิทธิพลลมมรสุมจากมหาสมุทรอินเดีย และพายุหมุนเขตร้อน จากทะเลจีนใต้สลับกัน จังหวัดนครศรีธรรมราช มี 2 ฤดู คือ

ฤดูร้อน อยู่ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน มีอากาศร้อนตลอดฤดูกาล

ฤดูฝน แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม - ตุลาคม เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน - มกราคม เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงนี้ฝนตกหนาแน่น

โครงสร้างการบริหารราชการในจังหวัดและหน่วยการปกครอง

จังหวัดนครศรีธรรมราช มีส่วนราชการส่วนภูมิภาค จำนวน 34 ส่วนราชการ และอำเภอ 23 อำเภอ ส่วนราชการส่วนกลาง 97 หน่วยงานและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 185 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาล 54 แห่ง (แยกเป็นเทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 3 แห่ง และเทศบาลตำบล 50 แห่ง) และองค์การบริหารส่วนตำบล 130 แห่ง

องค์การบริหารส่วนตำบลมีทั้งหมด 130 แห่ง จำแนก อบต. ตามขนาดได้ดังนี้

อบต.ขนาดใหญ่ มี 12 แห่ง คือ อบต.ท่าศาลา ท่าเรือ นาเคียน ช้างกลาง เขาขาว ท้ายสำเภา บ้านลำนาว บางขัน ช้างซ้าย ร่อนพิบูลย์ หินตก และ อบต.ทุ่งปรัง3

อบต.ขนาดกลาง มี 117 แห่ง

อบต.ขนาดเล็ก มี 1 แห่ง คือ อบต.พิปูน

ประชากร

จังหวัดนครศรีธรรมราชมีประชากรจำนวน 1,556,903 คน แยกเป็นชาย 770,686 คน หญิง 786,217 คน 559,490 ครัวเรือน อำเภอที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จำนวน 271,657 คน 107,338 ครัวเรือน และอำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุด คือ อำเภอถ้ำพรรณราย จำนวน 19,269 คน 7,168 ครัวเรือน

การนับถือศาสนา

ชาวนครศรีธรรมราชส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธประมาณร้อยละ 93.61 รองลงมาได้แก่ ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 6.17 และศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.20

โครงสร้างพื้นฐาน

- เส้นทางคมนาคม

การคมนาคมที่สะดวก ทั้ง 3 ทาง คือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางอากาศ ดังนี้

1) ทางรถไฟ สายใต้ทุกขบวนผ่านชุมทางทุ่งสง และมีทางรถไฟแยกจากชุมทางเขาชุมทองไปยังสถานีนครศรีธรรมราช สำหรับขบวนรถจากนครศรีธรรมราช ได้แก่ ขบวนรถจากนครศรีธรรมราช -กรุงเทพ และกรุงเทพ -นครศรีธรรมราช วันละ 2 ขบวน คือ รถด่วน และรถเร็ว

2) ทางรถยนต์ ถนนสายหลักเข้าสู่จังหวัดนครศรีธรรมราช ดังนี้

2.1) จากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 401 และ 4103 ระยะทาง 134 กิโลเมตร

2.2) จากจังหวัดตรัง ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 403 ระยะทาง 123 กิโลเมตร

2.3) จากจังหวัดสงขลา ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 408 ระยะทาง 161 กิโลเมตร

2.4) จากจังหวัดพัทลุง ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ทางหลวงหมายเลข 41 และ 403 ระยะทาง 99 กิโลเมตร

การคมนาคมภายในจังหวัดมีรถสองแถววิ่งบริการรอบเมืองและจากนครศรีธรรมราชไปสู่จังหวัดใกล้เคียง สามารถเลือกใช้บริการได้ทั้งรถตู้โดยสาร รถแท็กซี่มิเตอร์และรถโดยสารประจำทาง นอกจากนั้นยังมีรถทัวร์โดยสารประจำทางสาย 991 (กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช - ปากพนัง) สาย 998 (กรุงเทพฯ -ทุ่งสง) และสาย 62 (กรุงเทพ – ขนอม)

3) ทางอากาศ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ตั้งอยู่เลขที่ 598 หมู่ที่ 1 ตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช 80000 พิกัด ARP LAT 08 32 22.62010 LONG 99 56 41.01029 ELEV 3.827 มีพื้นที่ 1,814 ไร่ อาคารที่พักผู้โดยสาร พื้นที่รวม 7,985 ตร.ม. พื้นที่ขาเข้า 470 ตร.ม. พื้นที่ขาออก 470 ตร.ม. ความจุอาคารผู้โดยสาร 450 คนต่อชั่วโมง (ขาเข้า 225 คนต่อชั่วโมง ขาออก 225 คนต่อชั่วโมง) พื้นที่จอดรดยนต์ ความจุ 150 คัน ขนาดทางวิ่ง 45 x 2,100 เมตร ขนาดทางขับ 23 x 280 ม. ลานจอดเครื่องบิน 85 x 400 เมตร จำนวนเครื่องบินที่รองรับได้ 32 เที่ยว/วัน จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ 3,600 คน/วัน ขนาดเครื่องบินที่รองรับได้ โบอิ้ง (Boeing) B-737 จานวน 9 หลุมจอด จำนวนเที่ยวบินรองรับ 24 เที่ยวบินต่อวัน จำนวน 3 สายการบิน นกแอร์, ไทยแอร์เอเชีย และไทย ไลอ้อนแอร์ รวมถึง บริษัท ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จากัด

- โทรศัพท์

การให้บริการโทรศัพท์พื้นฐานของจังหวัด ณ เดือนสิงหาคม 2562 บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) จำนวนชุมสายโทรศัพท์ ทั้งหมด 379 ชุมสาย

- การประปา

จังหวัดนครศรีธรรมราชมีหน่วยงานที่ให้บริการทางด้านการประปาของจังหวัดนครศรีธรรมราช มีทั้งหน่วยงาน การประปาส่วนภูมิภาค และการประปาเทศบาล ดังนี้ การประปาเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ผู้ใช้น้ำประปา จำนวน 7,443 ราย และการประปาส่วนภูมิภาค มีสำนักงานประปา จำนวน 6 แห่ง รวมผู้ใช้น้ำ จำนวน 61,367 ราย

4.8 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดนครศรีธรรมราช

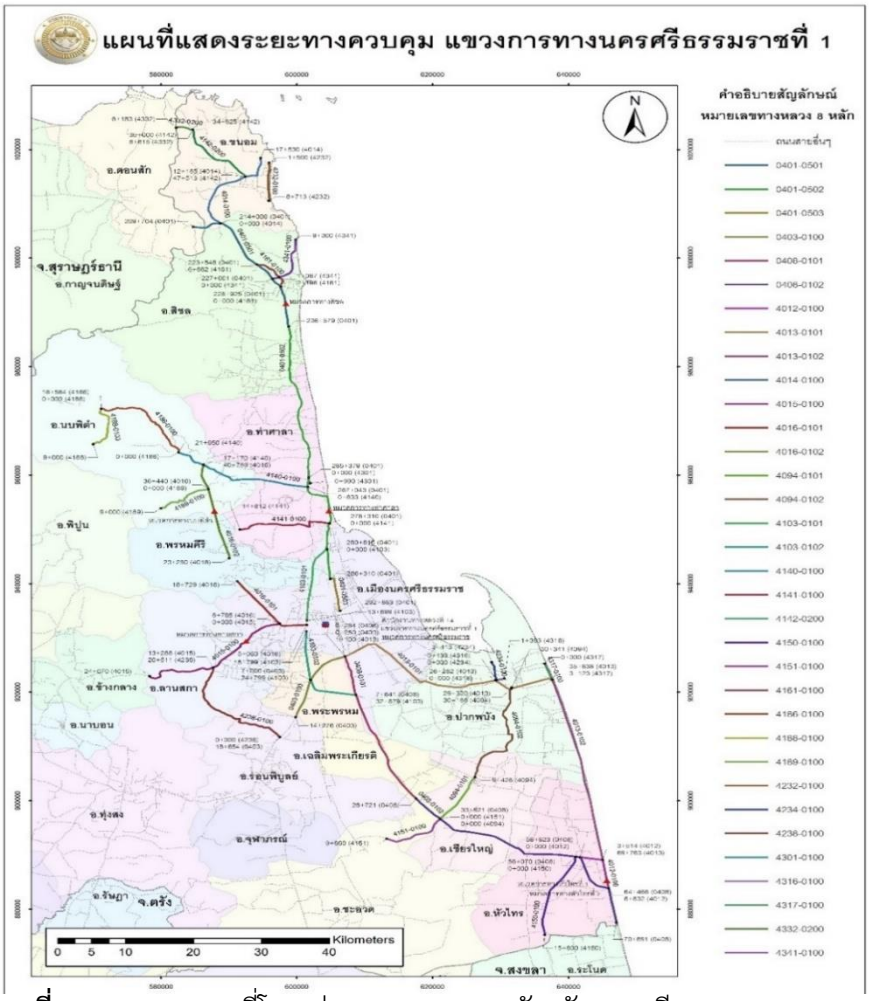
การคมนาคมทางบก

จังหวัดนครศรีธรรมราช มีสายประธาน 1 สายทาง รองประธาน 3 เส้นทาง ทางหลวงแผ่นดินจังหวัด 45 สายทาง โดยมีทางลาดยาง 1,018.864 กม. คอนกรีต 8.92 กม. โครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (สายหลัก) ที่เข้าสู่เมืองนครศรีธรรมราช ได้แก่

- ทางหลวงชนบท 401 ตอน เขาหัวช้าง
- นครศรีธรรมราช ระยะทาง 83 กม.
- ทางหลวงหมายเลข 403 ตอน นครศรีธรรมราช
- เสาธง -แยกสวนผัก ระยะทาง 52.3 กม.
- ทางหลวงหมายเลข 408 ตอน นครศรีธรรมราช
- ปากระวะ ระยะทาง 71 กม.

ข้อมูลถนนของกรมทางหลวง (ทล) จังหวัดนครศรีธรรมราช

แผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดนครศรีธรรมราช



ภาพประกอบที่ 4-15 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดนครศรีธรรมราช

ที่มา: แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราช[19]

การขนส่งทางราง

สายใต้ทุกขบวนผ่านชุมทางทุ่งสง และมีทางรถไฟแยกจากชุมทางเขาชุมทองไปยังสถานีนครศรีธรรมราช สำหรับขบวนรถจากนครศรีธรรมราช ได้แก่ ขบวนรถจากนครศรีธรรมราช -กรุงเทพ และกรุงเทพ -นครศรีธรรมราช วันละ 2 ขบวน คือ รถด่วน และรถเร็ว

การคมนาคมทางอากาศ

ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ตั้งอยู่เลขที่ 598 หมู่ที่ 1 ตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช 80000 พิกัด ARP LAT 08 32 22.62010 LONG 99 56 41.01029 ELEV 3.827

[19] สำนักงานทางหลวงที่ 16. 2562. **แผนที่ระยะทางควบคุมแขวงแขวงการทาง นครศรีธรรมราชที่ 1** สำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช. แหล่งที่มา: http://bmm.doh.go.th/, 19 พฤษภาคม 2564.

มีพื้นที่ 1,814 ไร่ อาคารที่พักผู้โดยสาร พื้นที่รวม 7,985 ตร.ม. พื้นที่ขาเข้า 470 ตร.ม. พื้นที่ขาออก 470 ตร.ม. ความจุอาคารผู้โดยสาร 450 คนต่อชั่วโมง (ขาเข้า 225 คนต่อชั่วโมง ขาออก 225 คนต่อชั่วโมง) พื้นที่จอดรถยนต์ ความจุ 150 คัน ขนาดทางวิ่ง 45 x 2,100 เมตร ขนาดทางขับ 23 x 280 ม. ลานจอดเครื่องบิน 85 x 400 เมตร จำนวนเครื่องบินที่รองรับได้ 32 เที่ยว/วัน จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ 3,600 คน/วัน ขนาดเครื่องบินที่รองรับได้ โบอิ้ง (Boeing) B-737 จานวน 9 หลุมจอด จำนวนเที่ยวบินรองรับ 24 เที่ยวบินต่อวัน จำนวน 3 สายการบิน นกแอร์, ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ รวมถึง บริษัท ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด

4.9 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดกระบี่

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดขนาดเล็กที่มากไปด้วยทรัพยากรท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และมรดกทางวัฒนธรรมอันเก่าแก่ การผสมผสานการดารงชีวิตของผู้คนที่ต่างเชื้อชาติ ต่างศาสนา และความเชื่อที่แตกต่างอย่างกลมกลืน ตั้งอยู่ทางด้านฝั่งทะเลตะวันตกของภาคใต้ติดกับทะเลอันดามัน อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงแผ่นดินประมาณ 814 กิโลเมตร มีพื้นที่ ทั้งหมด 4,708,512 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2,942,820 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	จังหวัดพังงา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี
ทิศใต้	ติดต่อกับ	จังหวัดตรัง และทะเลอันดามัน
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดตรัง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	จังหวัดพังงา และทะเลอันดามัน

สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปของจังหวัดกระบี่ทางตอนเหนือ ประกอบด้วย เทือกเขายาวทอดตัวไปในแนวเหนือใต้สลับกับสภาพพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาด และลอนชัน มีที่ราบชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันตก บริเวณทางตอนใต้มีสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขากระจัดกระจายสลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่น ส่วนบริเวณทางตอนใต้สุด และตะวันตกเฉียงใต้ มีสภาพพื้นที่เป็นแบบลูกคลื่นลอนลาดจนถึงค่อนข้างราบเรียบ และมีภูเขาสูง ๆ ต่ำ ๆ สลับกันไป บริเวณด้านตะวันตกมีลักษณะเป็นชายฝั่งติดกับทะเลอันดามัน ยาวประมาณ 160 กิโลเมตร ประกอบด้วย หมู่เกาะน้อยใหญ่ จำนวน 154 เกาะ แต่เป็นเกาะที่มีประชากรอาศัยอยู่เพียง 13 เกาะ เกาะที่สำคัญ ได้แก่ เกาะลันตา เป็นที่ตั้งของอำเภอเกาะลันตา และเกาะพีพี ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมือง เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามติดอันดับของโลก

จังหวัดกระบี่ มีภูมิอากาศแบบมรสุมในเขตร้อน และได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้มีฝนตกชุกตลอดปีและมีเพียง 2 ฤดู

ฤดูร้อน เริ่มตั้งเดือนมกราคมจนถึงเดือนเมษายน

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมไปจนถึงเดือนธันวาคม

โครงสร้างการบริหารราชการในจังหวัดและหน่วยการปกครอง

จังหวัดกระบี่มีข้อมูลการปกครอง ประกอบด้วย 8 อำเภอ 53 ตำบล 385 หมู่บ้าน 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลเมือง 12 เทศบาลตาบล และ 48 องค์การปกครองส่วนตำบล

ประชากร

จังหวัดกระบี่ มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 473,738 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง 238,197 คน คิดเป็นร้อยละ 50.28 เพศชาย 235,541 คน คิดเป็นร้อยละ 49.72

การนับถือศาสนา

ประชากรจังหวัดกระบี่ นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 60.37 ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 39.40 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.19 ศาสนาซิกข์ ร้อยละ 0.03 ศาสนาอื่น ๆ ร้อยละ 0.02 โดยมีวัด 82 แห่ง ที่พักสงฆ์ 45 แห่ง มัสยิด 187 แห่ง โบสถ์คริสตจักร 2 แห่ง ศูนย์อบรมจริยธรรมฯ 116 แห่ง และศูนย์พระพุทธศาสนาฯ 6 แห่ง

จังหวัดกระบี่มีเส้นทางคมนาคม 3 ทาง ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ โดยมีเส้นทางดังนี้

1) การคมนาคมทางบก

1.1) ทางรถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านจังหวัดเพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร – ระนอง – พังงา – กระบี่ รวมระยะทางประมาณ 946 กิโลเมตร หรือใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ถึงจังหวัดชุมพรต่อด้วยทางหลวงหมายเลขแผ่นดินหมายเลข 41 ผ่านอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร เข้าอำเภอไชยา อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จากนั้นใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4035 ผ่านอำเภออ่าวลึก และใช้ทางหลวงหมายเลข 4 อีกครั้งเข้าสู่จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง 814 กิโลเมตร ถ้าเดินทางจากภูเก็ต ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ต่อด้วยทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4 ผ่านตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง อำเภอทับปุด จังหวัดพังงา เข้าอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่ รวมระยะทางประมาณ 185 กิโลเมตร

1.2) การคมนาคมทางน้ำ จังหวัดกระบี่มีท่าเรือ 3 ประเภท คือ ท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อ การท่องเที่ยว จำนวน 22 ท่า ท่าเทียบเรือพาณิชย์ จำนวน 3 ท่า และท่าเทียบเรือประมง จำนวน 26 ท่า

1.3) การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดกระบี่มีสนามบินนานาชาติ 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่ สังกัดกรมการบินพลเรือน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันออก เป็นระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ท่าอากาศยานกระบี่มีบทบาทสำคัญที่สามารถรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศของจังหวัดกระบี่ มีความสะดวกสบาย และเป็นการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยว ของจังหวัดกระบี่

ปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่สามารถให้บริการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 36,000 คนต่อวัน มีสายการบินภายในประเทศให้บริการ จำนวน 6 สายการบิน สายการบินต่างประเทศ จำนวน 11 สายการบิน และสายการบินเช่าเหมาลาจากต่างประเทศ (Charter Flight) จำนวน 18 สายการบิน มีเที่ยวบินภายในประเทศให้บริการ จำนวน 48 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณเที่ยวบิน ในปี 2561 มีปริมาณเที่ยวบิน 28,573 เที่ยวบิน ลดลงจาก 29,778 เที่ยวบิน ในปี 2560

- โทรศัพท์

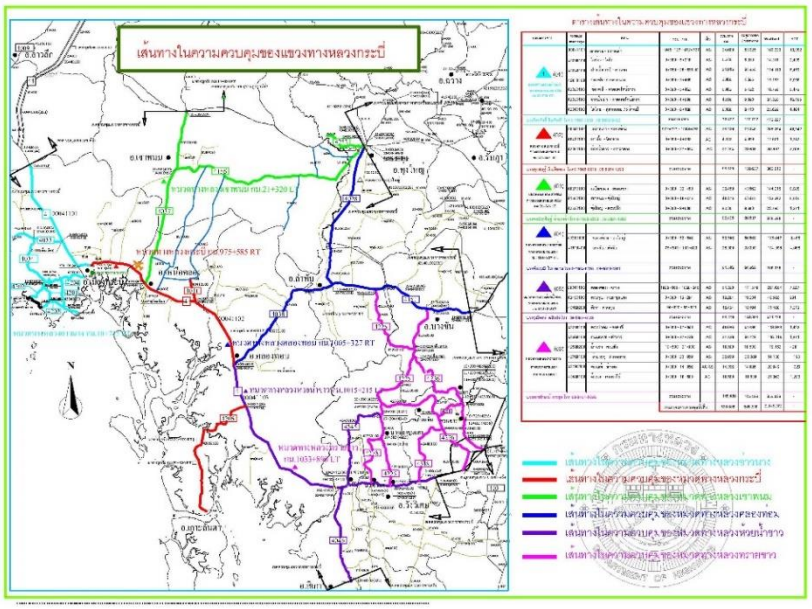
จำนวนชุมสายโทรศัพท์ในจังหวัดกระบี่ทั้งหมด 109 ชุมสาย และมีหมายเลขโทรศัพท์ทั้งหมด 26,695 เลขหมาย

- การประปา

จำนวนผู้ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคในพื้นที่จังหวัดกระบี่ จำนวน 38,800 ครัวเรือน ครอบคลุมพื้นที่ 7 อำเภอ ยกเว้นอำเภอเกาะลันตา ส่วนการให้บริการในพื้นที่ที่อยู่นอกเขตบริการของการประปาฯ จะเป็นเขตบริการขององค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นในพื้นที่

4.10 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดกระบี่

แผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดกระบี่



ภาพประกอบที่ 4-16 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดกระบี่

ที่มา: แขวงทางหลวงกระบี่[20]

การคมนาคมทางน้ำ

จังหวัดกระบี่มีท่าเรือ 3 ประเภท คือ ท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อ การท่องเที่ยว จำนวน 22 ท่า ท่าเทียบเรือพาณิชย์ จำนวน 3 ท่า และท่าเทียบเรือประมง จำนวน 26 ท่า

การคมนาคมทางอากาศ

จังหวัดกระบี่มีสนามบินนานาชาติ 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่ สังกัดกรมการบินพลเรือน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันออก เป็น

[20] แขวงทางหลวงกระบี่. 2561.เส้นทางในการควบคุมของแขวงทางหลวงกระบี่.**สายทางในการควบคุม** แหล่งที่มา: http://trang.doh.go.th/krabi1, 19 พฤษภาคม 2564.

ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร ท่าอากาศยานกระบี่มีบทบาทสำคัญที่สามารถรองรับกิจการการขนส่งทางอากาศของจังหวัดกระบี่ มีความสะดวกสบาย และเป็นการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยว ของจังหวัดกระบี่

ปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดกระบี่สามารถให้บริการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 36,000 คนต่อวัน มีสายการบินภายในประเทศให้บริการ จำนวน 6 สายการบิน สายการบินต่างประเทศ จำนวน 11 สายการบิน และสายการบินเช่าเหมาลาจากต่างประเทศ (Charter Flight)

4.11 ศักยภาพพื้นฐานจังหวัดตรัง

ตรังเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคใต้ฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศไทย ตั้งอยู่ภาคใต้ฝั่งตะวันตกติดกับทะเลอันดามันแห่งมหาสมุทรอินเดีย มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 4,917.519 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,121,119 ไร่ มีขนาดพื้นที่ใหญ่เป็นลำดับที่ 4 ของภาคใต้ และลำดับที่ 33 ของประเทศ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามเส้นทางสายเพชรเกษม 828 กิโลเมตร มีพื้นที่ฝั่งทะเลตลอดแนวเขตจังหวัดยาว 119 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยเกาะน้อยใหญ่ จำนวน 46 เกาะ โดยมีเกาะที่สำคัญ เช่น เกาะลิบง ซึ่งเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุด เกาะมุก เกาะกระดาน เป็นต้น โดยมีอาณาเขตติดต่อจังหวัดต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดกระบี่
ทิศใต้	ติดต่อกับ	จังหวัดสตูลและทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	จังหวัดพัทลุง (มีเทือกเขาบรรทัดกั้นอาณาเขต)
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	จังหวัดกระบี่และทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย

สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่โดยทั่วไปจะเป็นเนินสูง ๆ ต่ำ ๆ สลับด้วยภูเขาใหญ่เล็กกระจัดกระจาย อยู่ทั่วไป พื้นที่ราบเรียบมีจำนวนน้อยซึ่งใช้เพาะปลูกข้าว ทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาบรรทัดยาว จากเหนือจรดใต้ และเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดตรังกับจังหวัดพัทลุง มีพื้นที่ป่าประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่จังหวัด สภาพป่าเป็นป่าดิบชื้น สำหรับพื้นที่ที่อยู่ติดกับทะเลมีป่าชายเลนที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์

จังหวัดตรังตั้งอยู่ในเขตภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อน มีอากาศร้อน โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงตลอดปี มีฝนตกชุกอยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมที่พัดผ่าน 2 ชนิด คือ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือที่พัดปกคลุมประเทศไทย ทำให้ภาคเหนือและภาคกลางมีอากาศหนาวและแห้งแล้ง ส่วนภาคใต้ตอนบนจะมีฝนตกชุก เพราะมรสุมได้พัดผ่านอ่าวไทย สำหรับตรังอยู่ทางฝั่งตะวันตกได้รับอิทธิพลของลมนี้น้อยจึงมีฝนตกเพียงเล็กน้อย ส่วนมรสุมอีกชนิดหนึ่ง คือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งจะพัดผ่านมหาสมุทรอินเดีย ส่งผลให้จังหวัดตรังซึ่งตั้งอยู่ในด้านรับลมมีฝนตกชุก จังหวัดตรังมี 2 ฤดูกาล คือ

1) ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ โดยฤดูฝนช่วงแรกจะมีฝน ตกสม่ำเสมอในปริมาณ 118.7-730.2 มิลลิเมตรต่อเดือน และฤดูฝนช่วงหลังจะมีปริมาณฝนค่อนข้าง น้อย

2) ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม โดยได้รับอิทธิพลของลมมรสุมจากแถบเส้นศูนย์สูตรในช่วงเปลี่ยนฤดูกาล

นอกจากนี้ จังหวัดตรังอยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมที่พัดประจำเป็นฤดูกาล 2 ชนิด คือ 1) ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ช่วงกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม และ 2) ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือช่วงกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนพฤษภาคม

5.2) โครงสร้างการบริหารราชการในจังหวัดและหน่วยการปกครอง[21]

จังหวัดตรังแบ่งพื้นที่เพื่อการบริหารราชการส่วนภูมิภาคเป็น 10 อำเภอ 87 ตำบล 723 หมู่บ้าน โดยมีอำเภอ ดังนี้ อำเภอเมืองตรัง อำเภอกันตัง อำเภอย่านตาขาว อำเภอปะเหลียน อำเภอสิเกา อำเภอห้วยยอด อำเภอวังวิเศษ อำเภอนาโยง อำเภอรัษฎา และอำเภอหาดสาราญ มีการแบ่งเขตการบริหารราชการ 3 ระดับ คือ

1) ส่วนราชการบริหารส่วนภูมิภาคประจาจังหวัดตรัง จำนวน 35 หน่วยงาน

2) ส่วนราชการบริหารส่วนกลางที่มีสำนักงานตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค จำนวน 105 หน่วยงาน เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงต่าง ๆ รวม 93 หน่วยงาน และหน่วยงานอิสระ 12 หน่วยงาน

3) ส่วนราชการบริหารส่วนท้องถิ่นมีรูปแบบการจัดตั้งองค์กรแบ่งเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย

- องค์การบริหารส่วนจังหวัด จำนวน 1 แห่ง
- เทศบาล จำนวน 22 แห่ง แบ่งเป็นเทศบาลนครตรัง จำนวน 1 แห่ง เทศบาลเมือง จำนวน 1 แห่ง และเทศบาลตำบล จำนวน 20 แห่ง
- องค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 77 แห่ง

5.3) ประชากร

จำนวนประชากรจังหวัดตรัง ณ วันที่ 30 เมษายน 2561 มีจำนวน 642,869 คน ชาย 314,734คน หญิง 328,135 คน และมีจำนวนครัวเรือนทั้งหมด 227,142 ครัวเรือน ประชากรประกอบอาชีพทางการเกษตรเป็นหลัก อัตราความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 130.72 คน ต่อ 1 ตารางกิโลเมตร

5.4) การนับถือศาสนา

ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 83.84 ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 15.95 และศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.20

---

[21] องค์การบริหารส่วนตำบลตรัง. 2563. **ข้อมูลทั่วไป.** สืบค้นเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.trangpao.go.th/content/general.pdf

5.5) โครงสร้างพื้นฐาน

- เส้นทางคมนาคม

การคมนาคมขนส่งในจังหวัดตรังสามารถเดินทางหรือขนส่งสินค้าได้ 4 เส้นทาง คือ

1) การคมนาคมทางบก

1.1) ทางรถยนต์ ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นถนนสายหลักในการคมนาคมขนส่งทางบก นอกจากนั้นยังมีถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดไปอำเภอต่าง ๆ สามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวกทุกฤดูกาล โดยมีสายทางทั้งหมด 75 สายทาง

1.2) ทางรถไฟ มีบริการรถไฟ 2 ขบวน คือ ขบวนรถเร็ว กันตัง-กรุงเทพฯ ทุกวัน ๆ ละ 1 ขบวน และขบวนรถด่วน ตรัง-กรุงเทพฯ ทุกวัน ๆ ละ 1 ขบวน

2) การคมนาคมทางอากาศ ท่าอากาศยานตรัง มีบริการสายการบิน 3 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ ทำการบินวันละ 3 เที่ยวบิน และสายการบิน Air Asia ให้บริการวันละ 3 เที่ยวบิน สายการบินไทยไลออนส์แอร์ ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน ในเส้นทาง ตรัง-ดอนเมือง ทุกวัน

3) การคมนาคมทางน้ำ

3.1) จังหวัดตรังมีท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 5 ท่า คือ

3.1.1) ท่าเทียบเรือกันตัง ขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์/เรือลำเลียงสินค้า

3.1.2) ท่าเทียบเรือแสงทองขนส่งภาคใต้ เป็นท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบางเป้า อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเทียบเรือสินค้าประเภทเทกอง /เรือลำเลียงสินค้า

3.1.3) ท่าเทียบเรือตรังฮาเบอร์ ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ขนส่งสินค้าประเภทเทกอง/ เรือลำเลียงสินค้า ขนาด 1,500 ตันกรอส

3.1.4) ท่าเทียบเรือยุโสบ ขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบ่อน้ำร้อน อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง สินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์/เรือลำเลียงสินค้า ขนาด 1,500-2,500 ตันกรอส

3.1.5) ท่าเทียบเรือนาเกลือ กว้าง 29.00 เมตร ยาว 185 เมตร ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ขนส่งทางทะเลในพื้นที่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย (IMT-GT) โครงการร่วมมือเศรษฐกิจอนุทวีประหว่างบังคลาเทศ-อินเดีย- พม่า – ศรีลังกา - ไทย

3.2) จังหวัดตรังมีท่าเรือท่องเที่ยว จำนวน 4 ท่า คือ

3.2.1) ท่าเทียบเรือปากเมง ที่ตั้งบริเวณอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง

3.2.2) ท่าเทียบเรือควนตุ้งกู ที่ตั้งบริเวณบ้านควนตุ้งกู อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าเพลาใบจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน วิ่งระหว่างท่าเรือควนตุ้งกูกับเกาะมุกด์

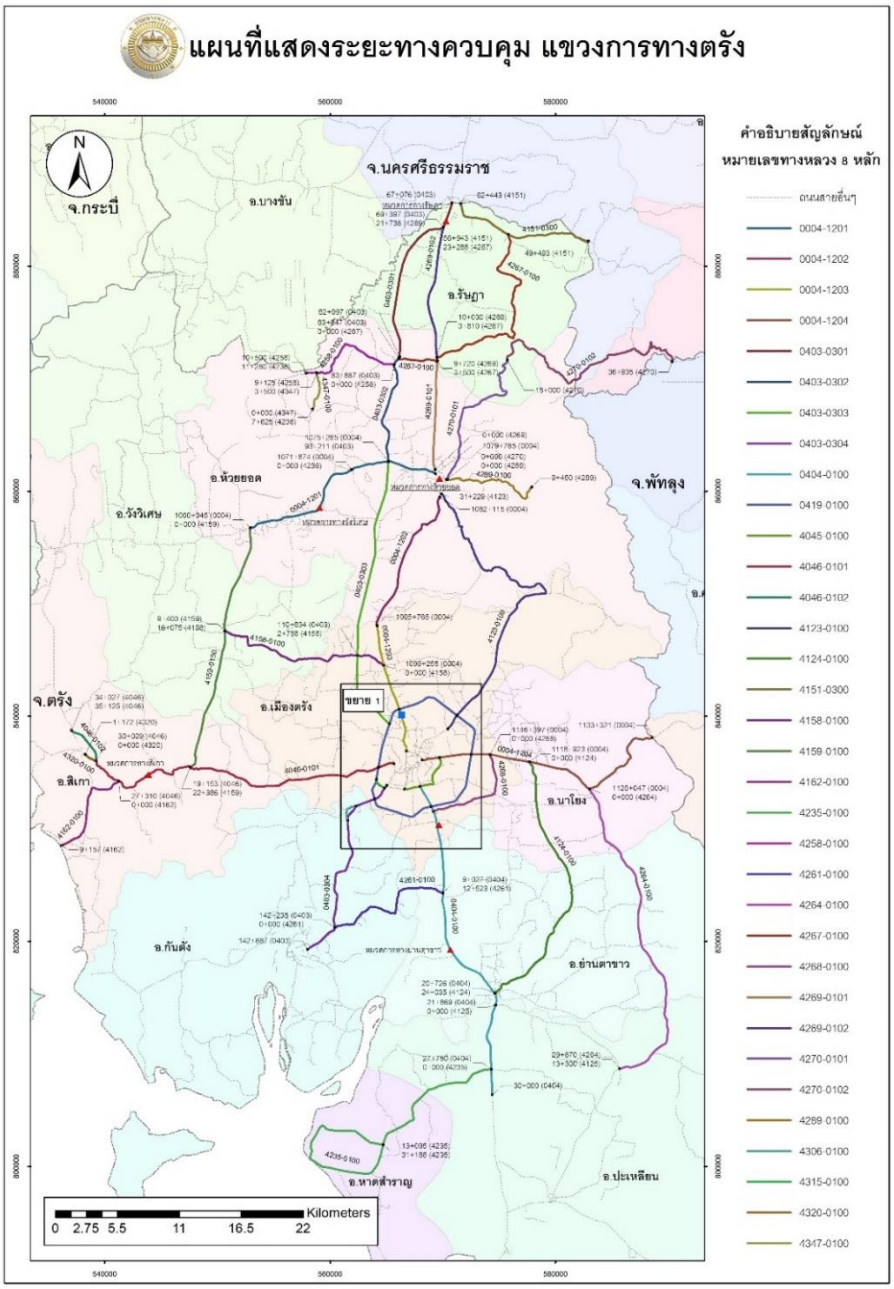
3.2.3) ท่าเทียบเรือทุ่งคลองสน ที่ตั้งบริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง เป็นเรือโดยสารและเพลาใบจักรยาวและเรือโดยสารขนาดใหญ่

3.2.4) ท่าเทียบเรือเกาะสุกร ที่ตั้งบริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าเพลาใบจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน - ท่าเรือประมงเข้า-ออก มีจำนวน 34 ท่า/แพปลา

- โทรศัพท์

จังหวัดตรังมีชุมสายโทรศัพท์ที่เป็นโครงข่ายของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ส่วนบริการลูกค้า จังหวัดตรัง จำนวน 112 ชุมสาย เลขหมายเต็ม 33,902 เลขหมาย เปิดใช้ 15,133 เลขหมาย

4.12 โครงข่ายโลจิสติกส์ของจังหวัดตรัง



ภาพปรอกอบที่ 4-17 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดตรัง

ที่มา: สำนักงานทางหลวงที่ 16[22]

[22] สำนักงานทางหลวงที่ 16. 2562. **แผนที่ระยะทางควบคุมแขวงทางหลวงตรัง.** สำนักงานทางหลวงที่ 16 นครศรีธรรมราช. แหล่งที่มา: http://bmm.doh.go.th/, 19 พฤษภาคม 2564.

ข้อมูลถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช) จังหวัดตรัง

ภาพประกอบที่ 4-18 แสดงแผนที่โครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดตรัง
ที่มา: แขวงทางหลวงชนบทตรัง[23]

การคมนาคมทางน้ำ

2.1) ท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 5 ท่า คือ

2.1.1) ท่าเทียบเรือกันตัง

ขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์/เรือลำเลียงสินค้า

2.1.2) ท่าเทียบเรือแสงทองขนส่งภาคใต้

[23] แขวงทางหลวงชนบทตรัง. 2559. **พื้นที่รับผิดชอบ.** โครงข่ายทางหลวงชนบท. แหล่งที่มา: https://trang.drr.go.th/, 19 พฤษภาคม 2564.

เป็นท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบางเป้า อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเทียบเรือสินค้าประเภทเทกอง /เรือลำเลียงสินค้า

2.1.3) ท่าเทียบเรือตรังฮาเบอร์

ท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ขนส่งสินค้าประเภทเทกอง/ เรือลำเลียงสินค้า ขนาด 1,500 ตันกรอส

2.1.4) ท่าเทียบเรือยุโสบ

ขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง ตำบลบ่อน้ำร้อน อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง สินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์/เรือลำเลียงสินค้า ขนาด 1,500-2,500 ตันกรอส

2.1.5) ท่าเทียบเรือนาเกลือ

กว้าง 29.00 เมตร ยาว 185 เมตร ที่ตั้งบริเวณแม่น้ำตรัง หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ขนส่งทางทะเลในพื้นที่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย (IMT-GT) โครงการร่วมมือเศรษฐกิจอนุทวีประหว่างบังคลาเทศ-อินเดีย- พม่า – ศรีลังกา - ไทย

2.2) ท่าเรือท่องเที่ยว จำนวน 4 ท่า คือ

2.2.1) ท่าเทียบเรือปากเมง

ที่ตั้งบริเวณอุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม ตำบลไม้ฝาด อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง

2.2.2) ท่าเทียบเรือควนตุ้งกู

ที่ตั้งบริเวณบ้านควนตุ้งกู อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าเพลาใบจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน วิ่งระหว่างท่าเรือควนตุ้งกูกับเกาะมุกด์

2.2.3) ท่าเทียบเรือทุ่งคลองสน

ที่ตั้งบริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง เป็นเรือโดยสารและเพลาใบจักรยาวและเรือโดยสารขนาดใหญ่

2.2.4) ท่าเทียบเรือเกาะสุกร

ที่ตั้งบริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหิน อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าเพลาใบจักรยาวและเรือประมงพื้นบ้าน - ท่าเรือประมงเข้า-ออก มีจำนวน 34 ท่า/แพปลา

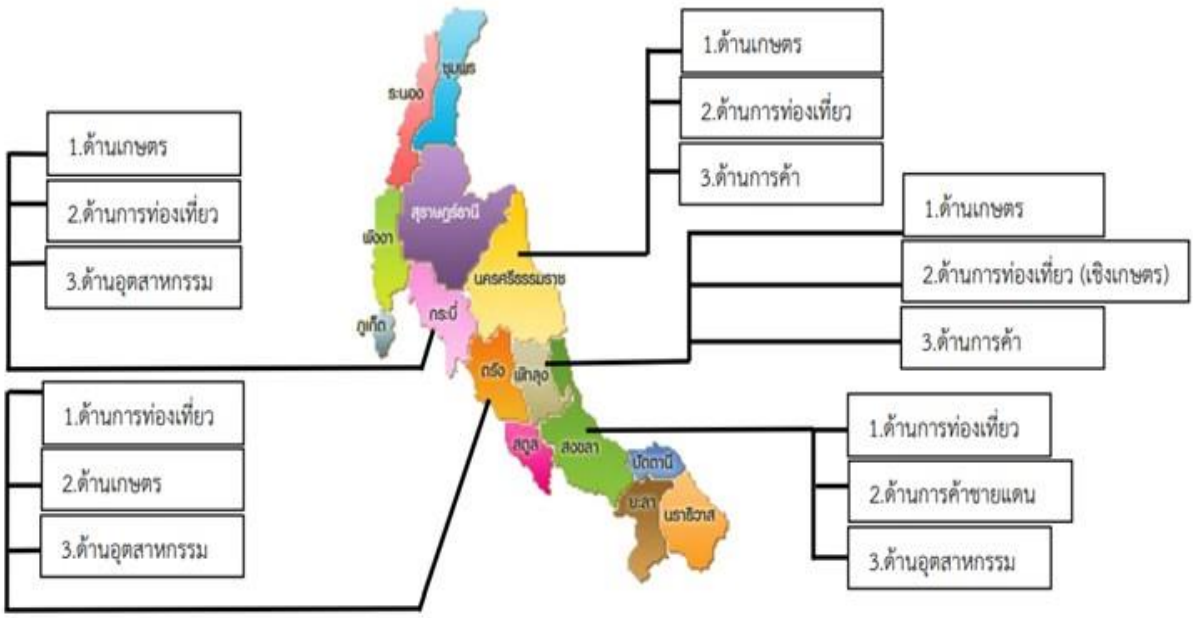
การคมนาคมทางอากาศ

ท่าอากาศยานตรัง มีบริการสายการบิน 3 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ ทำการบินวันละ 3 เที่ยวบิน และสายการบิน Air Asia ให้บริการวันละ 3 เที่ยวบิน สายการบินไทยไลออนส์แอร์ ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน ในเส้นทาง ตรัง-ดอนเมือง ทุกวัน

4.13 การวิเคราะห์<u>ศักยภาพ</u>การค้า การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ชายแดน การบริการสุขภาพ โลจิสติกส์ และอื่น ๆ" เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

จากเครื่องมือประเมิน "**<u>ศักยภาพ</u>**การค้า การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ชายแดน การบริการสุขภาพ โลจิสติกส์ และอื่น ๆ" เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ในจังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่และจังหวัดตรัง ดังแสดงในภาคผนวก ก เพื่อวิเคราะห์หาศักยภาพ จำนวน 9 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ เกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว บริการสาธารณสุข สังคมและวัฒนธรรม เทคโนโลยี แผนและนโยบาย และโครงข่ายโลจิสติกส์ รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกของหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน ได้ผลการวิเคราะห์ศักยภาพ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ด้านเกษตร
ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว
ลำดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน
ลำดับที่ 4 ด้านอุตสาหกรรม
ลำดับที่ 5 ด้านโลจิสติกส์



ภาพประกอบที่ 4-19 ข้อมูลศักยภาพของภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

ที่มา : คณะนักวิจัย

4.14 การวิเคราะห์ศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

จากเครื่องมือแบบสำรวจศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ดังแสดงในภาคผนวก ก ซึ่งได้แบ่งเป็น 3 ส่วน โดยส่วนแรก คือ การวิเคราะห์ความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ส่วนถัดมา คือ การวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า และส่วนสุดท้าย คือ การวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ทั้ง 3 ด้วยวิธีการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analysis Hierarchy Process: AHP) ซึ่งเป็นกระบวนการวัดค่าระดับจากผู้เชี่ยวชาญในด้านที่กำลังศึกษา โดยอาศัยหลักการเปรียบเทียบแต่ละคู่ปัจจัยซึ่งเสมือนการตัดสินใจของมนุษย์โดยทั่วไป ทำให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ ให้ผลการวิเคราะห์ที่น่าเชื่อถือ ผลลัพธ์ออกมาเป็นตัวเลขซึ่งจะทำให้ง่ายต่อการจัดลำดับความสำคัญ ผลการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

2.1 การวิเคราะห์ความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร

2.1.1 ผลการวิเคราะห์จังหวัดกระบี่

เครื่องมือสำรวจได้ถูกส่งให้กับตัวแทนหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ของจังหวัดกระบี่ ดัง**ตารางที่ 4**

ตารางที่ 4-26 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดกระบี่

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	ขนส่งสินค้า	ขนส่งผู้โดยสาร
1	สำนักงานพาณิชย์จังหวัด	0.500	0.500
2	สำนักงานเจ้าท่ากระบี่	0.200	0.800
3	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานกระบี่	0.500	0.500
4	เทศบาลเมืองกระบี่	0.125	0.875
5	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จ.กระบี่	0.833	0.167
6	อุตสาหกรรม	0.500	0.500
7	สมาคมการท่องเที่ยวโดยชุมชน จ.กระบี่	0.500	0.500
8	เทศบาลเมืองกระบี่	0.500	0.500
9	เทศบาลเมืองกระบี่	0.875	0.125
10	สำนักงานเกษตรจังหวัดกระบี่	0.875	0.125
11	เกษตร	0.500	0.500
12	ศึกษา	0.500	0.500
13	กระบี่ (ทกจ)	0.100	0.900
14	คุณชวน	0.500	0.500
	ค่าเฉลี่ย	**50.060**	**49.940**

ผลการคำนวณความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งโดยการคำนวณเปรียบเทียบของ 2 วัตถุประสงค์ คือ การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดกระบี่ให้ความสำคัญของการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารในจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก โดยกลุ่มตัวอย่างให้น้ำหนักของการขนส่งสินค้า ร้อยละ 50.06 และน้ำหนักการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 49.94 ผลที่ได้แสดงว่าจังหวัดกระบี่พึ่งพาเศรษฐกิจจากการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเท่า ๆ กัน จึงให้น้ำหนักแก่เรื่องทั้งสองอย่างในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน

2.1.2 ผลการวิเคราะห์จังหวัดตรัง

เครื่องมือสำรวจได้ถูกส่งให้กับตัวแทนหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ของจังหวัดตรัง ดัง**ตารางที่ 4**

ตารางที่ 4-27 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดตรัง

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	ขนส่งสินค้า	ขนส่งผู้โดยสาร
1	ประชารัฐสามัคคี	0.500	0.500
2	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดตรัง	0.500	0.500
3	สำนักงานเทศบาลนครตรัง	0.167	0.833
4	สนง.เกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง	0.500	0.500
5	ประชารัฐสามัคคีตรัง	0.500	0.500
6	ไม่ระบุ	0.500	0.500
7	สนง.ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จ.ตรัง	0.125	0.875
8	พี่บรรจง	0.125	0.875
9	สำนักงานพาณิชย์ จ.ตรัง	0.500	0.500
10	สำนักงานเกษตรจังหวัดกระบี่	0.875	0.125
11	เกษตร	0.500	0.500
12	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง	0.250	0.750
13	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตรัง	0.857	0.143
14	แขวงทางหลวงตรัง	0.500	0.500
15	เทศบาลเมือง	0.143	0.857
16	ประชาสัมพันธ์จังหวัด	0.143	0.857
17	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์	0.833	0.167
18	แขวงทางหลวง	0.200	0.800
19	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง	0.167	0.833
	ค่าเฉลี่ย	**41.497**	**58.503**

ผลการคำนวณความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งโดยการคำนวณเปรียบเทียบของ 2 วัตถุประสงค์ คือ การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดตรังให้ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้า โดยกลุ่มตัวอย่างให้ค่าน้ำหนักการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 58.503 และค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้า ร้อยละ 41.497 ซึ่งแสดงถึงการพัฒนาที่ควรเพิ่มความสำคัญด้านการเดินทางของผู้โดยสาร ทั้งในเมืองและระหว่างเมือง โดยเฉพาะในเรื่องการท่องเที่ยว ซึ่งจังหวัดตรังเป็นทั้งจังหวัดด้านการเกษตรและการท่องเที่ยว

2.1.3 ผลการวิเคราะห์จังหวัดนครศรีธรรมราช

เครื่องมือสำรวจได้ถูกส่งให้กับตัวแทนหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ของจังหวัดนครศรีธรรมราช ดัง**ตารางที่ 4**

ตารางที่ 4-28 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	ขนส่งสินค้า	ขนส่งผู้โดยสาร
1	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด	0.167	0.833
2	สภาอุตสาหกรรมจังหวัด	0.500	0.500
3	ททท.สำนักงานนครศรีธรรมราช	0.500	0.500
4	สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวนคร	0.500	0.500
5	ท่าอากาศยานนคร	0.100	0.900
6	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานคร	0.125	0.875
7	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	0.125	0.875
8	ไม่ระบุ	0.833	0.167
9	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช	0.500	0.500
	ค่าเฉลี่ย	**37.222**	**62.778**

ผลการคำนวณความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งโดยการคำนวณเปรียบเทียบของ 2 วัตถุประสงค์ คือ การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดนครศรีธรรมราชให้ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้า โดยกลุ่มตัวอย่างให้ค่าน้ำหนักการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 65.778 และค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้า ร้อยละ 37.222 ซึ่งมีความแตกต่างของค่าน้ำหนักเกือบเท่าตัว ซึ่งแสดงถึงเมืองที่มีการเดินทางของผู้โดยสารจำนวนมาก และต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มเติม

2.1.4 ผลการวิเคราะห์จังหวัดพัทลุง

เครื่องมือสำรวจได้ถูกส่งให้กับตัวแทนหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ของจังหวัดพัทลุง ดัง**ตารางที่ 4**

ตารางที่ 4-29 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดพัทลุง

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	ขนส่งสินค้า	ขนส่งผู้โดยสาร
1	หอการค้า	0.500	0.500
2	เทศบาลเมืองพัทลุง	0.500	0.500
3	ไม่ระบุ	0.500	0.500
4	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.500	0.500
5	หอการค้าจังหวัดพัทลุง	0.500	0.500
6	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.857	0.143
7	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.857	0.143
8	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.857	0.143
9	สำนักงานการท่องเทีย่วและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.111	0.889
10	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.100	0.900
11	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.500	0.500
	ค่าเฉลี่ย	**52.569**	**47.431**

ผลการคำนวณความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งโดยการคำนวณเปรียบเทียบของ 2 วัตถุประสงค์ คือ การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดพัทลุงให้ความสำคัญของการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร โดยกลุ่มตัวอย่างให้ค่าน้ำหนักการขนส่งสินค้า ร้อยละ 52.259 และค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 47.431 ซึ่งมีความแตกต่างของค่าน้ำหนักเพียงเล็กน้อยไม่เกิน ร้อยละ 5 ซึ่งแสดงถึงเมืองที่มีให้ความสำคัญของการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมและการเกษตร

2.1.5 ผลการวิเคราะห์จังหวัดสงขลา

เครื่องมือสำรวจได้ถูกส่งให้กับตัวแทนหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ของจังหวัดสงขลา ดัง**ตารางที่ 4**

ตารางที่ 4-30 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งจังหวัดสงขลา

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	ขนส่งสินค้า	ขนส่งผู้โดยสาร
1	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.500	0.500
2	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.875	0.125
3	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.833	0.167
4	สนง.โยธาธิการและผังเมือง	0.875	0.125
5	แขวงทางหลวงชนบทสงขลา	0.500	0.500
6	อุตสาหกรรม	0.500	0.500
7	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสงขลา	0.500	0.500
8	คณะทำงานผู้แทนราษฎร เขต 4	0.500	0.500
	ค่าเฉลี่ย	**63.542**	**36.458**

ผลการคำนวณความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่งโดยการคำนวณเปรียบเทียบของ 2 วัตถุประสงค์ คือ การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสงขลาให้ความสำคัญของการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารในจำนวนที่แตกต่างกันเกือบสองเท่า โดยกลุ่มตัวอย่างให้น้ำหนักของการขนส่งสินค้า ร้อยละ 63.542 และน้ำหนักการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 36.458 ผลที่ได้แสดงว่าจังหวัดสงขลาพึ่งพาเศรษฐกิจจากการขนส่งสินค้าเป็นหลัก เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการค้าชายแดน มีมูลค่าการค้ามากที่สุดในประเทศ

2.1.6 ภาพรวมการวิเคราะห์ทั้ง 5 จังหวัด

ผู้วิจัยได้พิจารณาในภาพรวมของการกำหนดน้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารของทั้ง 5 จังหวัด พบว่า ค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสารจะมากกว่าค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้าเล็กน้อย โดยกลุ่มตัวอย่างทั้ง 5 จังหวัด ให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 51.02 และให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้า ร้อยละ 48.98 ซึ่งมีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 2.04 เท่านั้น

จากทั้ง 5 จังหวัด จะพบว่า จะมี 2 จังหวัด ที่มีค่าน้ำหนักแตกต่างกันอย่างชัดเจน คือ จังหวัดนครศรีธรรมราชให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้าเกือบสองเท่า ในทางตรงกันข้ามนั้นจังหวัดสงขลาให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งผู้โดยสารเกือบ

สองเท่าเช่นเดียวกัน ส่วนจังหวัดอีก 3 จังหวัดจะให้น้ำหนักการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 4-31 ภาพรวมผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่ง

จังหวัด	**ขนส่งสินค้า**	**ขนส่งผู้โดยสาร**
กระบี่	50.06	49.94
ตรัง	41.50	58.50
นครศรีธรรมราช	37.22	62.78
พัทลุง	52.57	47.43
สงขลา	63.54	36.46
เฉลี่ย	**48.98**	**51.02**

2.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า

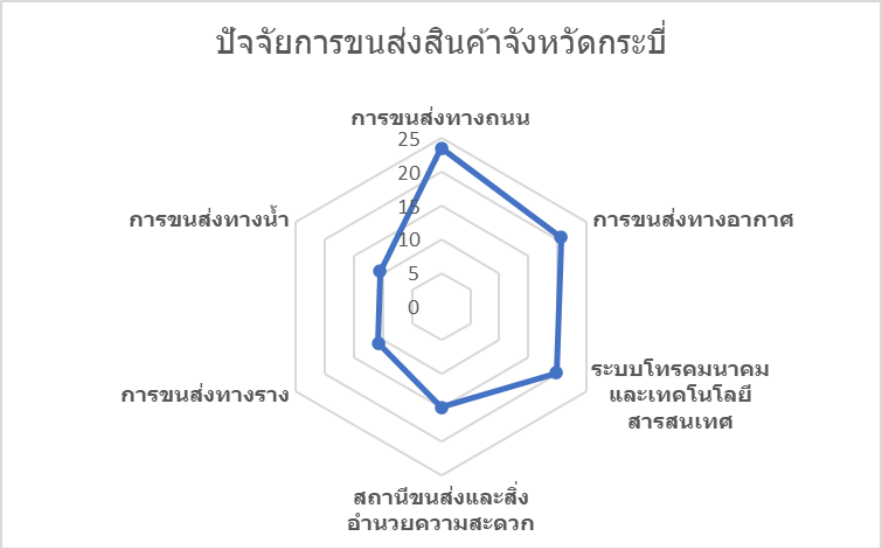
2.2.1 ผลการวิเคราะห์จังหวัดกระบี่

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งสินค้าในจังหวัดกระบี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ปัจจัยด้านการขนส่งทางถนนมีความสำคัญที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.52 ตามด้วยการขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 20.51 ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ ร้อยละ 19.76 ส่วนการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางรางมีความสำคัญน้อยที่สุด ร้อยละ 10.75 และ 10.50 ตามลำดับ

จากผลการวิเคราะห์แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างพิจารณาว่าควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นลำดับแรก ตามด้วยการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากจังหวัดกระบี่ไม่มีการขนส่งทางราง จึงได้ลดน้ำหนักความสำคัญของการขนส่งทางราง ในด้านการขนส่งทางน้ำนั้นจะเน้นการขนส่งนักท่องเที่ยวเป็นหลัก จึงถูกลดความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางน้ำเช่นกัน

ตารางที่ 4-32 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดกระบี่	0.52	0.06	0.19	0.08	0.09	0.05
2	สำนักงานเจ้าท่ากระบี่	0.16	0.11	0.27	0.15	0.15	0.15
3	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานกระบี่	0.47	0.02	0.19	0.07	0.13	0.12
4	เทศบาลเมืองกระบี่	0.23	0.02	0.32	0.20	0.15	0.08
5	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง กระบี่	0.38	0.03	0.07	0.13	0.14	0.26
6	อุตสาหกรรม	0.18	0.25	0.23	0.03	0.12	0.18
7	สมาคมการท่องเที่ยวโดยชุมชน กระบี่	0.08	0.08	0.28	0.03	0.27	0.27
8	เทศบาลเมืองกระบี่	0.02	0.29	0.16	0.12	0.13	0.29
9	ตัวแทน สส.พิมพ์รพี พันธุ์วิชาติกุล	0.09	0.22	0.14	0.13	0.02	0.40
10	สำนักงานเกษตรจังหวัดกระบี่	0.13	0.07	0.07	0.07	0.43	0.23
11	เกษตร	0.50	0.13	0.13	0.06	0.11	0.06
12	ศึกษา	0.25	0.05	0.35	0.12	0.09	0.13
13	กระบี่ ทกจ	0.02	0.07	0.16	0.10	0.20	0.45
14	คุณชวน	0.26	0.11	0.30	0.18	0.06	0.09
	น้ำหนัก	23.52	10.75	20.51	10.50	14.96	19.76



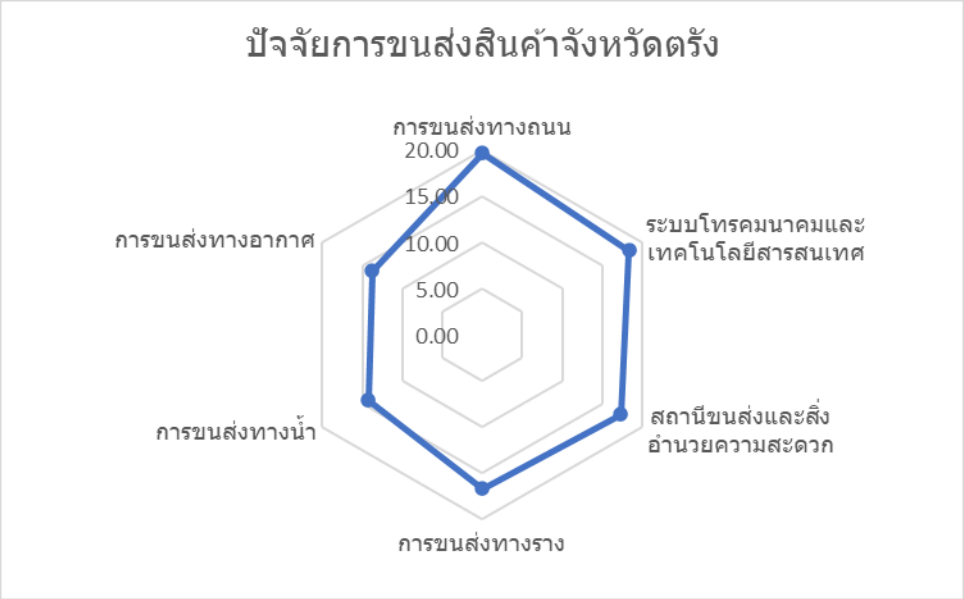
ภาพประกอบที่ 4-20 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่

2.2.2 ผลการวิเคราะห์จังหวัดตรัง

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งสินค้าในจังหวัดตรัง พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก ร้อยละ 19.67 และให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางอากาศน้อยที่สุด ร้อยละ 13.79 แต่ทว่าเมื่อมองตัวเลขที่ได้จากวิเคราะห์จะแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของชุดปัจจัยที่ตัวเลขที่ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยจะทยอยลดความสำคัญของแต่ละปัจจัยประมาณ ร้อยละ 1 ของปัจจัยที่สำคัญมากสุดไปถึงปัจจัยที่สำคัญน้อยสุด

ตารางที่ 4-33 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรัง

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	ประชารัฐสามัคคี	0.12	0.04	0.19	0.18	0.19	0.28
2	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดตรัง	0.24	0.15	0.05	0.09	0.44	0.03
3	สำนักงานเทศบาลนครตรัง	0.32	0.24	0.14	0.17	0.02	0.11
4	สนง.เกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง	0.20	0.08	0.32	0.22	0.07	0.12
5	ประชารัฐสามัคคีตรัง	0.12	0.04	0.19	0.18	0.19	0.28
6	ไม่ระบุ	0.13	0.47	0.09	0.09	0.14	0.09
7	สนง.ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จ.ตรัง	0.17	0.10	0.03	0.06	0.22	0.42
8	พี่บรรจง	0.28	0.24	0.11	0.07	0.11	0.20
9	สำนักงานพาณิชย์ จ.ตรัง	0.10	0.09	0.15	0.16	0.27	0.22
10	หอการค้า	0.02	0.11	0.24	0.43	0.13	0.08
11	ผู้แทน สส	0.28	0.13	0.15	0.19	0.11	0.15
12	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง	0.03	0.38	0.10	0.23	0.19	0.07
13	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตรัง	0.26	0.11	0.08	0.25	0.14	0.16
14	แขวงทางหลวงตรัง	0.17	0.51	0.05	0.12	0.13	0.03
	น้ำหนัก	19.67	16.67	13.79	14.28	17.29	18.30



ภาพประกอบที่ 4-21 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรัง

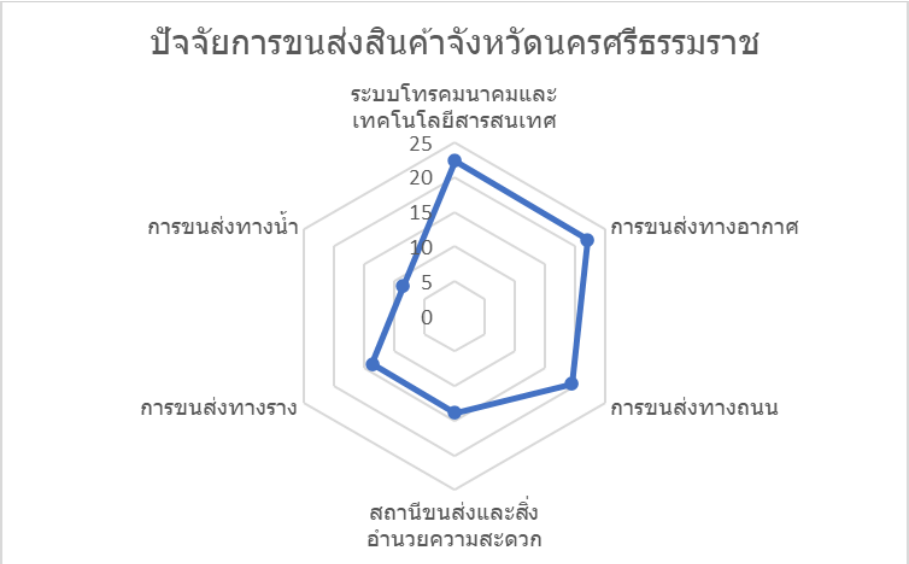
2.2.3 ผลการวิเคราะห์จังหวัดนครศรีธรรมราช

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งสินค้าในจังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศและการขนส่งทางอากาศ ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 22.36 และ 22.05 ตามลำดับ ส่วนลำดับถัดมาคือการขนส่งทางถนน ร้อยละ 19.41 นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอีกจำนวน 2 ปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญใกล้เคียงกัน คือ สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก และการขนส่งทางราง ร้อยละ 13.92 และ 13.70 สำหรับปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญน้อยที่สุด คือ การขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 8.56

จากการผลการวิเคราะห์แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องการสื่อสาร การใช้เทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเป็นอันดับแรกมากกว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นงานก่อสร้าง เช่น การก่อสร้างถนน ทางราง และทางน้ำ นาอกจากนี้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดนครศรีธรรมราชยังมีจุดเด่นเรื่องการขนส่งรางที่สถานีทุ่งสง ซึ่งเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า จากตอนบนไปยังตอนล่างของภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ซึ่งที่เส้นทางการขนส่งที่สถานีขนส่งทุ่งสงจะแบ่งออกเป็น 2 สาย คือ เส้นทางไปจังหวัดตรัง (ฝั่งอันดามัน) และเส้นทางไปจังหวัดสงขล่า (ฝั่งอ่าวไทย) โดยอาจพิจารณาจากตัวเลขการคำนวณประกอบจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของสถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก และการขนส่งทางราง ที่ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 4-34 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด	0.18	0.35	0.07	0.09	0.21	0.10
2	สภาอุตสาหกรรมนครศรี	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
3	ททท.นครฯ	0.09	0.03	0.31	0.04	0.13	0.40
4	สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวนคร	0.15	0.08	0.26	0.08	0.09	0.34
5	ท่าอากาศยานนคร	0.20	0.04	0.49	0.08	0.10	0.10
6	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานคร	0.46	0.06	0.08	0.06	0.13	0.20
7	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	0.26	0.05	0.31	0.02	0.09	0.27
8	ไม่ระบุ	0.15	0.20	0.27	0.16	0.16	0.07
9	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช	0.09	0.26	0.04	0.07	0.17	0.37
	น้ำหนัก	19.41	13.70	22.05	8.56	13.92	22.36



ภาพประกอบที่ 4-22 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช

2.2.4 ผลการวิเคราะห์จังหวัดพัทลุง

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งสินค้าในจังหวัดพัทลุง กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางถนนมากถึงร้อยละ 31.10 ในขณะที่การขนส่งทางน้ำถูกให้ความสำคัญเพียงร้อยละ 7.50 เท่านั้น เนื่องจากจังหวัดพัทลุงมีอาณาเขตที่ติดแหล่งน้ำ คือ ทะเลสาบสงขลา ซึ่งไม่ได้เป็นอาณาเขตที่ติดกับอ่าวไทยโดยตรง จึงเป็นสาเหตุที่การขนส่งทางน้ำไม่ค่อยมีความสำคัญมากเท่ากับการขนส่งทางถนน ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญรองลงมือ ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศและการขนส่งรางง ร้อยละ 19.85 และ 17.94 ตามลำดับ ส่วนปัจจัยอีก 2 ปัจจัยที่เหลือ คือ การขนส่งทางอากาศและสถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกจะมีความสำคัญใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 11.86 และ 11.75 ตามลำดับ เนื่องจากจังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดเดียวในพื้นที่ศึกษาที่ไม่มีสนามบินภายในจังหวัดของตนเอง แต่ก็มีระยะทางไปยังสนามบินข้างเคียง ภายในเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง คือ สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินตรัง

ตารางที่ 4-35 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดพัทลุง

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	หอการค้า	0.05	0.08	0.49	0.08	0.20	0.08
2	เทศบาลเมืองพัทลุง	0.26	0.30	0.16	0.06	0.04	0.19
3	ไม่ระบุ	0.42	0.11	0.02	0.15	0.06	0.23
4	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.07	0.18	0.14	0.08	0.09	0.45
5	หอการค้าจังหวัดพัทลุง	0.47	0.18	0.13	0.05	0.08	0.08
6	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.44	0.21	0.04	0.11	0.09	0.12
7	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.46	0.11	0.03	0.03	0.22	0.15
8	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.40	0.15	0.03	0.03	0.11	0.28
9	สำนักงานการท่องเทียว่และกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.29	0.33	0.07	0.16	0.07	0.07
10	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.29	0.08	0.04	0.01	0.28	0.30
11	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.27	0.24	0.14	0.06	0.06	0.23
	น้ำหนัก	31.10	17.94	11.86	7.50	11.75	19.85

ภาพประกอบที่ 4-23 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดพัทลุง

2.2.5 ผลการวิเคราะห์จังหวัดสงขลา

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งสินค้าในจังหวัดสงขลา กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางรางกับระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 21.04 และ 20.46 กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญสำหรับการขนส่งประเภทอื่น ๆ คือ การขนส่งทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศ ในน้ำหนักที่เท่า ๆ กัน คือ ร้อยละ 14.11 13.76 และ 12.88 ตามลำดับ

เนื่องจากว่าจังหวัดสงขลามีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา และการรับส่งสินค้าไปยังสถานีทุ่งสง จังหวัดศรีธรรมราช และจังหวัดปลายทาง ในด้านปัจจัยระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศนั้น ซึ่งแสดงว่าปัจจุบันกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญในการลดต้นทุนและการขนส่งจำนวนมากด้วยการขนส่งทางรางพร้อมกับเพิ่มคุณภาพการจัดการด้วยระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศของการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 4-36 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.11	0.33	0.14	0.11	0.10	0.21
2	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.15	0.23	0.02	0.43	0.10	0.06
3	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.11	0.32	0.17	0.20	0.07	0.13
4	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง	0.09	0.23	0.02	0.05	0.15	0.45
5	แขวงทางหลวงชนบทสงขลา	0.15	0.21	0.29	0.09	0.21	0.06
6	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	0.32	0.06	0.11	0.05	0.28	0.19
7	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสงขลา	0.02	0.10	0.15	0.06	0.33	0.34
	น้ำหนัก	13.76	21.04	12.88	14.11	17.75	20.46

ภาพประกอบที่ 4-24 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา

2.2.6 ภาพรวมการวิเคราะห์ทั้ง 5 จังหวัด

จากภาพรวมทั้ง 5 จังหวัดนั้นพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนในจำนวนที่ใกล้เคียงกับระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ คือ ร้อยละ 21.49 และ 20.14 ตามลำดับ ซึ่งอธิบายได้ว่าถนนยังคงเป็นปัจจัยหลักการขนส่งสินค้าที่กลุ่มตัวอย่างพิจารณาในการดำเนินกิจการ ประกอบกับการนำระบบการจัดการกิจการด้วยเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการเอง

เมื่อพิจารณาเฉพาะรูปแบบการขนส่งจะพบว่าการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางรางมีความสำคัญใกล้กับการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมาก โดยการขนส่งทางถนนมีน้ำหนักร้อยละ 21.49 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 16.22 และการขนส่งทางราง ร้อยละ 16.02 ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมองเห็นถึงศักยภาพที่ของรูปแบบการขนส่งทั้งคู่ว่าใกล้เคียงกับการขนส่งทางถนน สำหรับการขนส่งทางน้ำนั้นจะมีความสำคัญน้อยที่สุด เนื่องจากท่าเรือส่วนใหญ่ในกลุ่มพื้นที่ศึกษาจะเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก มีเพียงจังหวัดสงขลาที่มีท่าเรือน้ำลึก ส่วนจังหวัดตรังและนครศรีธรรมราชจะเป็นการขนส่งสินค้าด้วยเรือบาร์จ (Barge) จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำมีน้ำหนักของการขนส่งน้อยที่สุด

ภาพประกอบที่ 4-25 ภาพรวมน้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า

2.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร

2.3.1 ผลการวิเคราะห์จังหวัดกระบี่

ตารางที่ 4-37 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดกระบี่

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดกระบี่	0.41	0.09	0.06	0.08	0.14	0.22
2	สำนักงานเจ้าท่ากระบี่	0.13	0.08	0.35	0.14	0.15	0.15
3	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานกระบี่	0.47	0.03	0.16	0.04	0.12	0.18
4	เทศบาลเมืองกระบี่	0.22	0.02	0.49	0.14	0.06	0.06
5	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง กระบี่	0.37	0.03	0.08	0.13	0.16	0.23
6	อุตสาหกรรม	0.19	0.19	0.20	0.03	0.19	0.19
7	สมาคมการท่องเที่ยวโดยชุมชน กระบี่	0.20	0.17	0.44	0.10	0.04	0.04
8	เทศบาลเมืองกระบี่	0.02	0.17	0.20	0.21	0.14	0.26
9	ตัวแทน สส.พิมพ์รพี พันธุ์วิชาติกุล	0.03	0.43	0.05	0.11	0.19	0.19
10	สำนักงานเกษตรจังหวัดกระบี่	0.12	0.10	0.24	0.02	0.29	0.23
11	เกษตร	0.15	0.32	0.12	0.12	0.15	0.15
12	ศึกษา	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
13	กระบี่ ทกจ	0.11	0.05	0.19	0.02	0.20	0.43
14	คุณชวน	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	น้ำหนัก	19.74	14.42	20.79	10.59	15.44	19.02

ภาพประกอบที่ 4-26 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดกระบี่

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดกระบี่ กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศมากเป็นลำดับแรก คิดเป็นร้อยละ 20.79 แต่อย่างไรก็ตามความสำคัญของการขนส่งทางอากาศก็ไม่ได้แตกต่างกับการขนส่งทางถนนและระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศมากนัก ซึ่ง 2 ปัจจัยดังกล่าว มีค่าน้ำหนัก ร้อยละ 19.74 และ 19.02 ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตัวเลขทั้ง 3 ตัว จึงอาจกล่าวได้ กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญด้านปัจจัยการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางถนน และระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยสุด คือ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ ร้อยละ 10.59 ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นภายในแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยปัจจุบันจังหวัดกระบี่มีศักยภาพในการให้บริการนักท่องเที่ยวทางทะเลอยู่แล้ว กลุ่มตัวอย่างจึงอาจพิจารณาว่าเป็นปัจจัยที่มีความพร้อมในการดำเนินกิจกรรม

ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างมองว่าควรมีการพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกระบี่กับทางจังหวัดอื่น ๆ และต่างประเทศที่มีความต้องการเดินทางมายังกระบี่ จึงมองว่าการพัฒนาควรเน้นไปที่การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางถนน

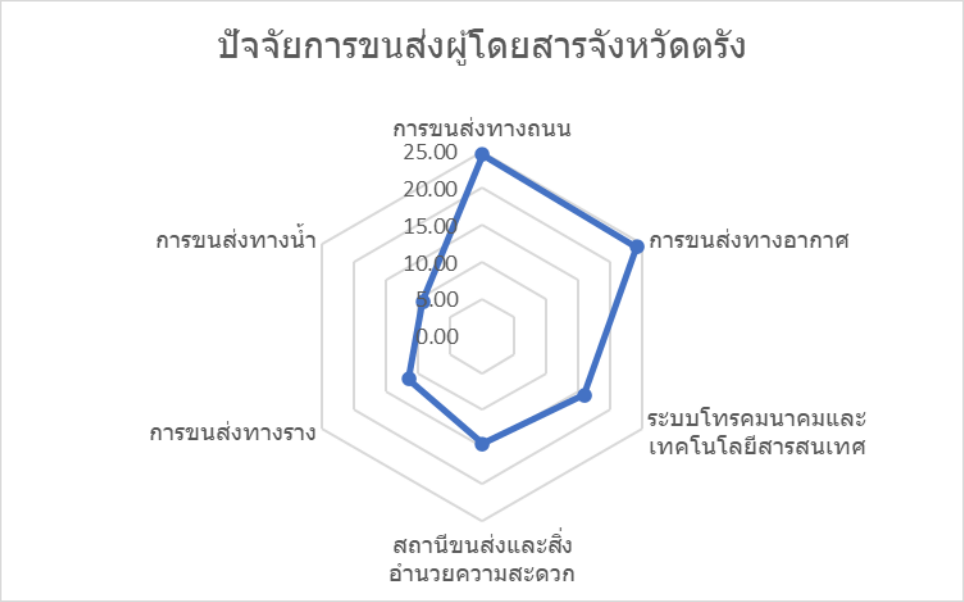
2.3.2 ผลการวิเคราะห์จังหวัดตรัง

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดตรัง กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางถนนและการขนส่งทางอากาศเป็นลำดับแรก ๆ คิดเป็นร้อยละ 24.51 และ 24.15 ตามลำดับ ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการเดินทางระหว่างภูมิภาคของจังหวัดตรังกับจังหวัดในภูมิภาคอื่น ๆ จึงทำให้ปัจจัยการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมีน้ำหนักทัดเทียมกับการขนส่งทางถนนมาก ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด คือ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ ร้อยละ 9.27

เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างพิจารณาว่าในพื้นที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำน้อย โดยจะเน้นการประมงเป็นสำคัญ

ตารางที่ 4-38 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรัง

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	ประชารัฐสามัคคี	0.20	0.05	0.20	0.16	0.20	0.20
2	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดตรัง	0.25	0.14	0.05	0.18	0.30	0.06
3	สำนักงานเทศบาลนครตรัง	0.41	0.22	0.18	0.03	0.10	0.06
4	สนง.เกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง	0.28	0.15	0.20	0.11	0.14	0.11
5	ประชารัฐสามัคคีตรัง	0.20	0.05	0.20	0.16	0.20	0.20
6	ไม่ระบุ	0.15	0.23	0.20	0.15	0.13	0.15
7	สนง.ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จ.ตรัง	0.16	0.06	0.11	0.03	0.22	0.41
8	พี่บรรจง	0.29	0.18	0.18	0.10	0.15	0.10
9	สำนักงานพาณิชย์ จ.ตรัง	0.22	0.05	0.43	0.02	0.17	0.12
10	หอการค้า	0.04	0.15	0.53	0.15	0.08	0.06
11	ผู้แทน สส	0.24	0.13	0.16	0.16	0.16	0.16
12	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง	0.41	0.12	0.26	0.03	0.11	0.08
13	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตรัง	0.22	0.13	0.24	0.08	0.16	0.16
14	แขวงทางหลวงตรัง	0.32	0.08	0.34	0.09	0.13	0.04
15	เทศบาลเมือง	0.28	0.06	0.30	0.06	0.05	0.25
16	ประชาสัมพันธ์จังหวัด	0.22	0.10	0.43	0.07	0.07	0.11
17	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์	0.28	0.10	0.34	0.12	0.03	0.13
18	แขวงทางหลวง	0.35	0.06	0.12	0.03	0.17	0.26
19	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง	0.14	0.13	0.12	0.03	0.20	0.38
	น้ำหนัก	24.51	11.54	24.15	9.27	14.61	15.93



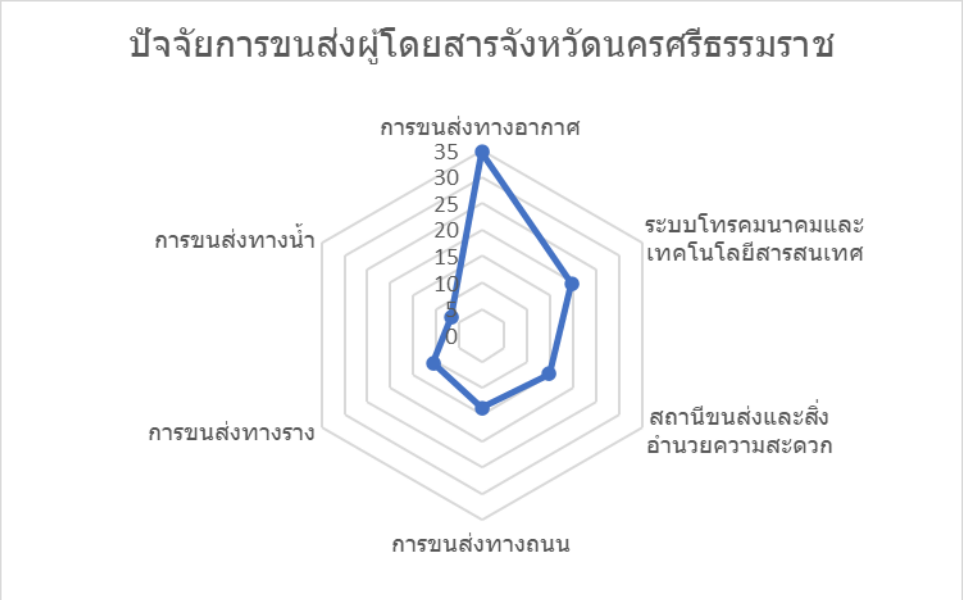
ภาพประกอบที่ 4-27 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดตรัง

2.3.3 ผลการวิเคราะห์จังหวัดนครศรีธรรมราช

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดนครศรีธรรมราช กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศมากถึงร้อยละ 34.66 ซึ่งมีความแตกต่างกับการขนส่งผู้โดยสารรูปแบบอื่นอย่างชัดเจน โดยการขนส่งผู้โดยสารทางถนน มีน้ำหนักร้อยละ 13.77 การขนส่งผู้โดยสารทางราง มีน้ำหนักร้อยละ 10.56 และการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ มีน้ำหนักร้อยละ 6.63 ซึ่งอธิบายได้ถึงความต้องการเดินทางระหว่างภูมิภาคที่มีการเติบโตอย่างมาก เช่น กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช

ตารางที่ 4-39 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด	0.15	0.15	0.33	0.08	0.15	0.15
2	สภาอุตสาหกรรมนครศรี	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
3	ททท.นครฯ	0.04	0.03	0.38	0.03	0.13	0.38
4	สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวนคร	0.15	0.05	0.42	0.03	0.09	0.27
5	ท่าอากาศยานนคร	0.15	0.05	0.58	0.03	0.09	0.09
6	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานคร	0.10	0.10	0.18	0.08	0.41	0.13
7	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	0.18	0.06	0.47	0.03	0.10	0.17
8	ไม่ระบุ	0.14	0.23	0.41	0.12	0.06	0.04
9	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช	0.16	0.11	0.18	0.03	0.13	0.38
	น้ำหนัก	13.77	10.56	34.66	6.63	14.69	19.69



ภาพประกอบที่ 4-28 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครศรีธรรมราช

2.3.4 ผลการวิเคราะห์จังหวัดพัทลุง

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดพัทลุง กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ร้อยละ 29.41 และให้ความสำคัญกับการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำเพียงร้อยละ 4.20 เนื่องจากไม่ใช่ภาคการขนส่งผู้โดยสารหลักในจังหวัดพัทลุงนั้นเอง ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในจังหวัดพัทลุงจะเป็นลักษณะเรือนำเที่ยวขนาดเล็กในทะเลสาบสงขลา ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญรองจากการขนส่งทางถนนคือการขนส่งทางอากาศ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมองว่าควรให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานพัทลุง เนื่องจากผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางด้วยเครื่องบินนั้นต้องเดินทางไปใช้บริการท่าอากาศยานที่จังหวัดใกล้เคียง คือ จังหวัดสงขลา และจังหวัดตรัง จึงเป็นปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญในการพัฒนาศักยภาพ

ตารางที่ 4-40 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดพัทลุง

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	หอการค้า	0.07	0.07	0.64	0.07	0.07	0.07
2	เทศบาลเมืองพัทลุง	0.25	0.29	0.12	0.07	0.12	0.15
3	ไม่ระบุ	0.43	0.06	0.23	0.02	0.09	0.16
4	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.15	0.36	0.16	0.06	0.07	0.20
5	หอการค้าจังหวัดพัทลุง	0.23	0.13	0.26	0.02	0.18	0.18
6	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.48	0.14	0.16	0.09	0.07	0.06
7	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.44	0.24	0.02	0.04	0.16	0.10
8	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง	0.26	0.23	0.02	0.02	0.24	0.22
9	สำนักงานการท่องเทีย่วและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.41	0.11	0.12	0.02	0.19	0.16
10	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.15	0.09	0.05	0.02	0.23	0.46
11	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง	0.37	0.19	0.22	0.02	0.02	0.17
12	น้ำหนัก	29.41	17.41	18.32	4.20	13.12	17.52
	หอการค้า	0.07	0.07	0.64	0.07	0.07	0.07

ภาพประกอบที่ 4-29 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพัทลุง

2.3.5 ผลการวิเคราะห์จังหวัดสงขลา

จากการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดสงขลานั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญการขนส่งทางอากาศทัดเทียมกับการขนส่งทางราง คือ ร้อยละ 22.63 และ 22.61 เนื่องจากท่าอากาศหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ได้รองรับเที่ยวบินทั้งจากภายในและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก รวมถึงเป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทาง (Transit) ต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และจังหวัดสงขลายังมีชุมทางรถไฟหาดใหญ่ซึ่งเป็นจุดศูนย์รวมการเดินทางจากจังหวัดชายแดนภาคใต้ จังหวัดภาคใต้ตอนบน และกรุงเทพมหานคร ในขณะเดียวกันผู้โดยสารสามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดาได้อีกเช่นกัน

ปัจจัยที่มีความสำคัญรองลงมาได้ แก่ ขนส่งทางถนนและระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งมีความสำคัญใกล้เคียงกันมากเช่นเดียวกับสองปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว คือ มีความสำคัญร้อยละ 18.36 และ 18.16 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมองว่าจังหวัดสงขลามีโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทุกตำบลในจังหวัดสงขลา โดยเมื่อมองจากภาพถ่ายทางอากาศจะเห็นว่าโครงข่ายถนนจะเสมือนกับเส้นเลือดหลักและเส้นเลือดฝอยที่กระจายทั่วทั้งจังหวัดสงขลา จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างมองว่าจังหวัดสงขลามีความพร้อมด้านการคมนาคมทางบก

ปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด คือ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ เนื่องจากจังหวัดสงขลามีการขนส่งทางน้ำหลัก ๆ คือ แพขนานยนต์ข้ามฟากที่อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา โดยมีเรือข้ามฟากให้บริการประมาณวันละ 2 ลำ และในปลายปี พ.ศ.2564 ได้มีการบริการเรือเฟอรี่ระหว่างจังหวัด

สงขลา – จังหวัดชลบุรี โดยการให้บริการเรือเฟอร์รี่เส้นทางชลบุรี (สัตหีบ) – สงขลา จะออกให้บริการระหว่างเส้นทางสัตหีบ-สงขลา ในทุกวันอังคาร และเส้นทางสงขลา-สัตหีบ ในทุกวันพุธ สำหรับเดือนธันวาคม พ.ศ.2564

ตารางที่ 4-41 ผลการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา

ที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ	สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก	ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.08	0.39	0.18	0.03	0.07	0.25
2	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.23	0.16	0.41	0.11	0.05	0.04
3	สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา	0.12	0.36	0.23	0.04	0.06	0.19
4	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง	0.09	0.23	0.02	0.05	0.15	0.45
5	แขวงทางหลวงชนบทสงขลา	0.23	0.23	0.30	0.10	0.13	0.02
6	แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1	0.30	0.07	0.32	0.07	0.15	0.08
7	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสงขลา	0.24	0.13	0.12	0.04	0.22	0.25
	น้ำหนัก	18.35899142	22.61460706	22.63328018	6.311635266	11.91749822	18.16398785

ภาพประกอบที่ 4-30 น้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสงขลา

2.3.6 ภาพรวมการวิเคราะห์ทั้ง 5 จังหวัด

เมื่อมองในภาพรวมของการขนส่งของทั้ง 5 จังหวัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดให้น้ำหนักกับปัจจัยการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมากที่สุด ร้อยละ 24.11 ตามด้วยการขนส่งทางถนน ร้อยละ 21.16 การขนส่งทางราง ร้อยละ 15.31 และการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 7.40 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการเดินทางระหว่างภูมิภาคด้วยเครื่องบินเป็นอันดับแรก เพราะว่าพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและพื้นที่ทางเศรษฐกิจแต่ทว่ามีระยะทางไกลจากกรุงเทพมหานคร การเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยรถยนต์หรือรถไฟจะใช้เวลานานมาก ผู้โดยสารที่ตั้งใจมาท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นจึงใช้การเดินทางด้วยเครื่องบินเป็นหลักเนื่องจากความสะดวกรวดเร็ว ส่วนการเดินทางทางถนนนั้น ถ้าเป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมักจะเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวจากจังหวัดในภาคใต้ด้วยกันเอง เนื่องจากความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การแวะสถานที่ท่องเที่ยวตามรายทาง การจัดเก็บสัมภาระ และการมาท่องเที่ยวทั้งครอบครัว

สำหรับการโดยสารทางรางนั้นจะให้บริการทั้งสายรถไฟท้องถิ่น และรถไฟทางไกล ซึ่งยังเป็นการเดินทางที่คนภาคใต้นิยมใช้อยู่เช่นกัน เนื่องจากราคาค่าโดยสารไม่สูงเกินไป การพกพาสัมภาระส่วนตัว และการเข้าถึงสถานีที่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้มีความสะดวกในการเดินทาง

ส่วนการเดินทางทางน้ำนั้น จะเน้นให้บริการบริเวณชายหาดแก่นักท่องเที่ยวไปยังหมู่เกาะต่าง ๆ ในฝั่งทะเลอันดามัน และทะเลสาบสงขลา เป็นหลัก สำหรับในอนาคตอาจจะมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวโดยสารของเรือเฟอรี่ระหว่างจังหวัดสงขลา – ชลบุรี

ภาพประกอบที่ 4-31 ภาพรวมน้ำหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร

อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ขยายตัวเพิ่มขึ้น ศักยภาพโดยรวมของกลุ่มจังหวัดทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัด โดยเฉพาะ การเกษตร การท่องเที่ยว และปัญหาความต้องการของพื้นที่ ที่นำไปสู่แผนงานโครงการที่มีความสอดคล้องกัน คือ แหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติและเป็นศูนย์กลางการเกษตรมีพืชเศรษฐกิจของประเทศที่เติบโตอย่างมั่นคงบนพื้นฐานของชุมชนเข้มแข็ง

จุดแข็ง

1. มีแหล่งท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืน โดยการผสานเชื่อมโยงกับกลุ่มอันดามันและเอกลักษณ์ที่โดดเด่น
2. การเกษตร สัตว์น้ำและพืชเศรษฐกิจ (ยางพารา/ปาล์มน้ำมัน) ของกลุ่มจังหวัดให้มีคุณภาพแบบครบวงจร
3. กลุ่มจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคม และการขนส่งสินค้า รองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด
4. มีการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและสาธารณูปโภครองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดในทุก ๆ ด้าน

เป้าหมายการพัฒนา

1. เป็นสถานที่ท่องเที่ยวนานาชาติที่มีคุณภาพและมีความหลากหลายของรูปแบบการท่องเที่ยว

- ร้อยละของรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 จากค่าฐาน

2. เป็นศูนย์กลางการผลิตและแปรรูปยางพารา ปาล์มน้ำมัน ข้าว ไม้ผล สมุนไพร การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจและการเลี้ยงสัตว์เศรษฐกิจที่มีความโดดเด่นในพื้นที่

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) ภาคเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒ จากค่าฐาน
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) สาขาอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6 จากค่าฐาน

3. มีมูลค่าการค้า การลงทุนที่เพิ่มขึ้น
   - ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) ภาคเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒ จากค่าฐาน

4. มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด
   - ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPP) สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 จากค่าฐาน

5. มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีสิ่งแวดล้อม ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและสภาพสังคมที่ดี
   - ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) สาขาการบริการด้านสุขภาพและสังคมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากค่าฐาน
   - สถานการณ์การกัดเซาะชายฝั่งทะเลของกลุ่มจังหวัดลดลงร้อยละ 4 จากค่าฐาน

6. เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ
   - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5

7. ประชาชนมีคุณภาพ
   - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นค่าเฉลี่ยผลการทดสอบทางการศึกษาระดับชาติ (O-net) 4 กลุ่มสาระหลักระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 50
   - ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวานรายใหม่จากกลุ่มเสี่ยงลดลง ร้อยละ 2.1

8. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีความยั่งยืน
   - พื้นที่ป่าไม้จังหวัดสงขลาจากการสำรวจภาพถ่ายดาวเทียมคงสภาพเดิม ร้อยละ 11.19 ของพื้นที่
   - ร้อยละของขยะมูลฝอยได้รับการจัดการอย่างถูกหลักวิชาการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 84

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด “เกษตรและชุมชนอย่างยั่งยืน การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลกบนฐานความเข้มแข็งของภาค” โดยแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสของพื้นที่โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก ซึ่งสอดคล้องเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาภาคใต้ที่กำหนดให้ภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 โดยมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาและประเด็นการพัฒนาที่

ตอบสนองต่อปัญหา ความต้องการของกลุ่มจังหวัด และมีแนวทางการพัฒนาและแผนงานโครงการที่สอดคล้องกับประเด็นการพัฒนา

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างยั่งยืน (Sustainable Southern Economics Corridor: SEC) เป็นจุดเปลี่ยนการพัฒนาภาคใต้ให้มีความเจริญและพร้อมต่อการพัฒนา ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตต่อไป กรอบแนวคิดนี้มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับการอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพชั้นนาระดับโลก ตลอดจนการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ทางตะวันตกเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมีพื้นที่เป้าหมายนำร่อง ใน 4 จังหวัด และ 1 ในกลุ่มของภาคใต้ของเราคือ นครศรีธรรมราช

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างสมดุล เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งในระยะแรกมีแนวคิดเบื้องต้นของสาขาเศรษฐกิจหลัก ที่ควรมุ่งเน้นใน 2 สาขาหลัก ได้แก่ 1) สาขาการท่องเที่ยว และ 2) สาขาอุตสาหกรรมบนฐานชีวภาพ (Bio-based industries ประกอบด้วย อาหาร พลังงานชีวภาพ และวัสดุชีวภาพ)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม

1. การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway) ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC ที่มีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route) ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

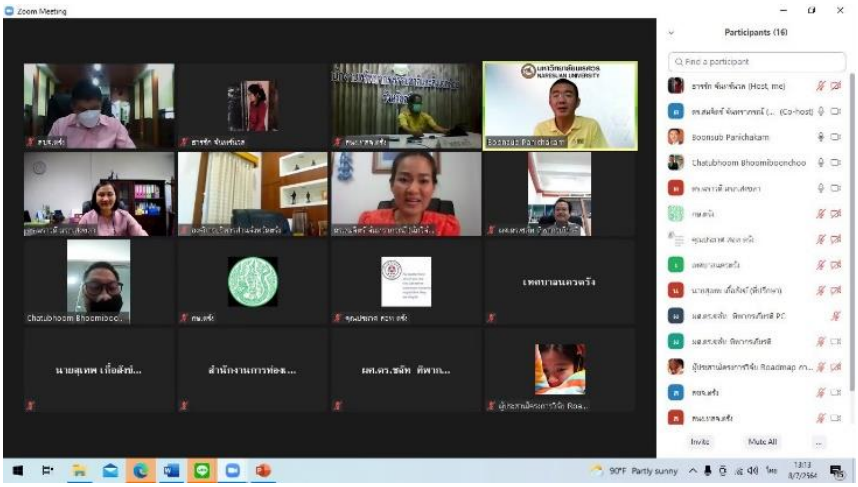
3. การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio – Based & Processed Agricultural Products) เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ Phase Change Material (PCM) ยกระดับมหาวิทยาลัยในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา

4. การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ (Green & Culture) เน้นการพัฒนาและศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลน ให้มีความอุดมสมบูรณ์ อาทิ การฟื้นฟูป่า ชายเลนและแนวปะการังเพื่อเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางทะเล อาทิ การพัฒนาการเพาะพันธุ์และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก รวมทั้ง การรักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน

นครศรีธรรมราช พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ โดยเน้นการวิจัยและพัฒนา เพื่อต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง (**กระบี่** และชุมพร) ไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงขึ้นในการดำเนินการอาจพิจารณากำหนดเขตพื้นที่สำหรับ การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพที่ชัดเจน กำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนที่จะสามารถดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและสถาบันการศึกษาในพื้นที่ในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงจากการผลิตน้ำมันปาล์ม และพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้และยางพาราในพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระยะแรกทั้ง ระบบราง ท่าอากาศยาน การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนเป็นนโยบายที่สำคัญในการสร้าง ความเจริญในพื้นที่ โดยเมื่อทุกอย่างดำเนินไปตามแผนงานจะสามารถส่งผลเชิงบวกทางเศรษฐกิจและสนับสนุนประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการผลิต การค้า การบริการ การขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคที่ต่อยอดการพัฒนาบนพื้นฐานของเศรษฐกิจฐานรากที่เน้นการเจริญเติบโตภายในให้เกิดความเข้มแข็งเพื่อก้าวสู่ Thailand 4.0 และจะถือเป็นแรงผลักให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงจากการประชุม สัมภาษณ์ชิงลึกหน่วยงานและส่งแบบสอบถาม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและระดมข้อเสนอแนะการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ
เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช
จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) จากหน่วยงานในจังหวัดตรังผ่านระบบ Application Zoom
ในวันพฤหัสบดี ที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ.2564

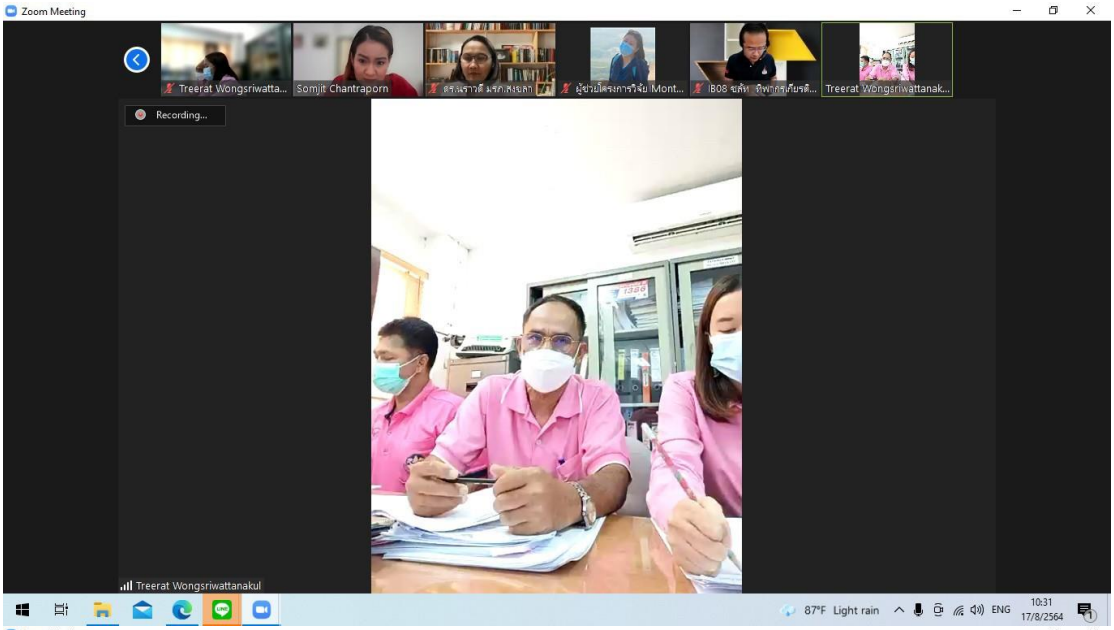


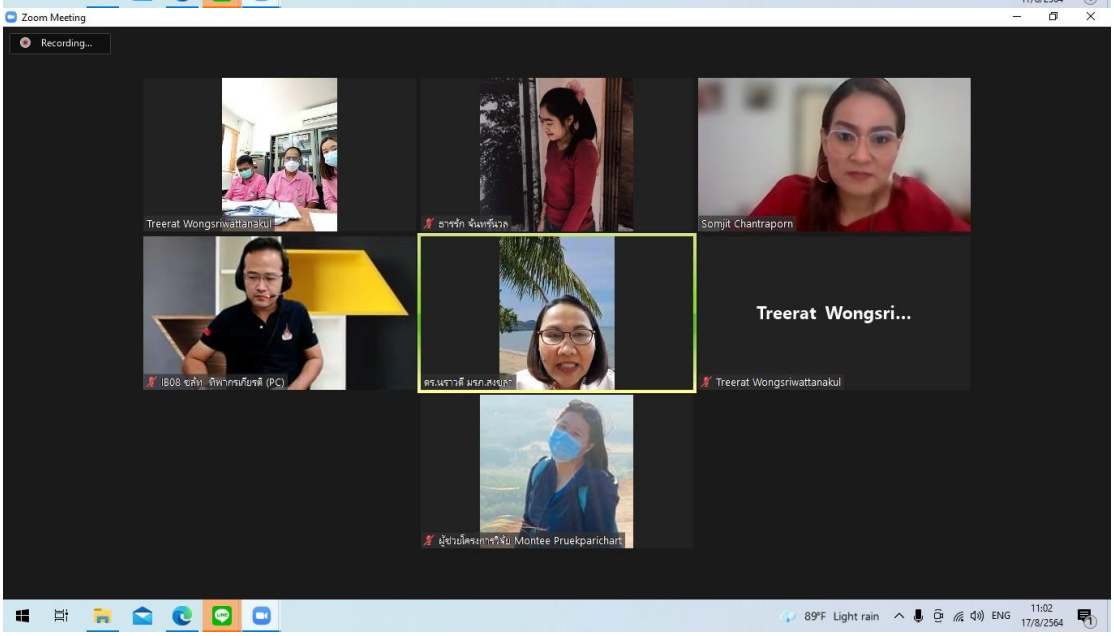
การประชุมรับฟังความคิดเห็นและระดมข้อเสนอแนะการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) จากสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพัทลุง ผ่านระบบ Application Zoom

ในวันศุกร์ ที่ 6 สิงหาคม พ.ศ.2564

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและระดมข้อเสนอแนะการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) จากสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง ผ่านระบบ Application Zoom

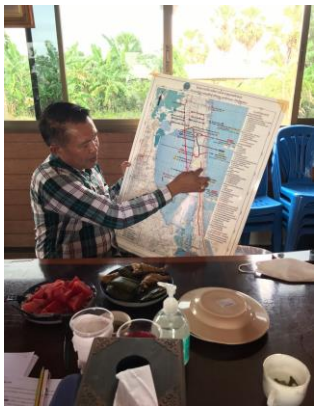
ในวันอังคาร ที่ 17 สิงหาคม พ.ศ.2564





สัมภาษณ์เชิงลึกท่านรองผู้ว่าจังหวัดพัทลุง

สัมภาษณ์เชิงลึก นายอรุณ สวัสดี (ส.ส.จังหวัดสงลา)



สัมภาษณ์เชิงลึกนางสาวสุณัฐชา โล่สถาพรพิพิธ (ส.ส.จังหวัดตรัง)

สัมภาษณ์เชิงลึก ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา

สัมภาษณ์เชิงลึก ขนส่งจังหวัดสงขลา

สัมภาษณ์เชิงลึกโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสงขลา

เวทีประชุมกลุ่มย่อยแต่ละจังหวัด

เวทีประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดตรัง

เวทีประชุมกลุ่มย่อยจังหวัดกระบี่

เวทีรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยจังหวัดพัทลุง

เวทีรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยจังหวัดสงขลา

เวทีรับฟังความคิดเห็นกลุ่มย่อยจังหวัดนครศรีธรรมราช

เวทีประชุมรับฟังความคิดเห็นรวม 5 จังหวัด (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

บทที่ 5

การประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

การศึกษาการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ รวมถึงวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคใต้และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) เป็นงานวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method Research) ประกอบด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผลการการประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษของกลุ่มภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) มีรายละเอียดดังนี้

ดังกล่าวแล้วข้างต้นในบทที่ 1 เกี่ยวกับการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ. 2561-2580) ซึ่งถือเป็นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ในภาคอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ อีกทั้งยังยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ตลอดจนการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในแต่ละภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในแต่ละพื้นที่

นอกจากนั้นแล้ว ในส่วนของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพ การกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่าง ๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า ปัจจุบันนโยบายรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนและส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็น

ระบบ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือการเชื่อมโยงโครงข่ายในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก

สำหรับพื้นที่ 5 จังหวัดภาคใต้ ซึ่งนับเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำพาประเทศไทยให้สามารถพลิกเศรษฐกิจที่กำลังถดถอยไปสู่อนาคตที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ในระดับโลกได้อย่างไรนั้น นโยบาย ระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขที่มีต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ ถือเป็นเรื่องสำคัญยิ่ง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องทบทวนแผนงานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกกับการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ เนื่องจากพื้นที่ที่ศึกษาทั้ง 5 จังหวัด มีเฉพาะจังหวัดพัทลุงที่ไม่มีสนามบิน ซึ่งการขนส่งทางอากาศต้องอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งมีเขตพื้นที่อธิปไตยติดกับประเทศอื่นจำต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งการขนส่งดังกล่าวจัดอยู่ในนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔) แผนความมั่นคงทางทะเล (พ.ศ. 2558 - 2564) และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งไทย (พ.ศ. 2558 – 2565) อีกทั้งยังอยู่ในแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวงด้านคมนาคมอีกด้วย

5.1 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

5.1.1 การขนส่งทางบก

ผู้วิจัยได้ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องในภาคการขนส่งทางบก มีรายละเอียดดังนี้

1) พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนตร์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ.2497

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

3) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

4) พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

5) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

6) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540

7) พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.2542

8) พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550

9) ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 (การทางพิเศษ)

นอกจากกฎหมายระดับพระราชบัญญัติซึ่งถือว่าเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับฝ่ายปกครองแล้วยังมีอนุบัญญัติหรือกฎหมายลำดับรองซึ่งออกตามความของกฎหมายแม่บทข้างต้น ซึ่งได้แก่กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

2) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

3) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558

4) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ศึกษาและพัฒนาเพื่อให้คำปรึกษา ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร

5.1.2 การขนส่งทางราง

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2477

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

5.1.3 การขนส่งทางน้ำ

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2543

กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล และที่เกี่ยวข้องกับสากลได้แก่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ มีดังนี้

1) พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490

2) พระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางน้ำพ.ศ. 2496 (ควบคุมการกระทำผิดในเรือหรืออากาศยานทางน้ำ)

3) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

4) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณี พ.ศ.2539 (การค้าประเวณีในเรือ)

5) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ.2551 (การค้ามนุษย์โดยขนส่งทางเรือ)

6) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 (เกี่ยวกับยาเสพติด)

7) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ศ.2519

8) พระราชบัญญัติฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด พ.ศ.2545

9) พระราชบัญญัติมาตรการในการปราบปรามผู้กระทำผิดเกี่ยวกับยาเสพติด พ.ศ.2534

10) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522

11) พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518

12) พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดียาเสพติด พ.ศ.2550

13) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490 (การลักลอบขนอาวุธเถื่อนทางเรือ)

14) พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495

15) พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 (ยุทธภัณฑ์คืออาวุธสงคราม)

16) พระราชกำหนดป้องกันการใช้สารระเหย พ.ศ.2533

17) พระราชบัญญัติการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.2553

อนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้วมีจำนวน 13 ฉบับดังนี้

1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1948 (IMO 1948)

2) ข้อแก้ไข ค.ศ .1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendment 1991 to IMO Convention)

3) ข้อแก้ไข ค.ศ.1993 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to IMO Convention)

4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ .1972 (COLREG 1972)

5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (SOLAS 1974) ซึ่งเป็นอนุสัญญาแม่ที่ประเทศไทยนำมาออกกฎหมายให้สอดคล้องกับ Code หลักที่บังคับใช้ในด้านการรักษาความปลอดภัยและความมั่นคง โดยประเทศไทยได้นำมาออกเป็นประกาศตามข้อกำหนดของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ในข้อ 11/2 ของ อนุสัญญา SOLAS ซึ่งกำหนดเรื่อง International Ship and Port facility Security Code (ISPS Code)

6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.1965 (FAL 1965)

7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำหนักบรรทุก ค.ศ.1966 (LL 1966)

8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT1976)

9) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT OA 1976)

10) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ.1969 (TONNAGE 1969)

11) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ .1995 (STCW 78/95)

12) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (OPRC 1990)

13) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (MARPOL 73/78) Annex I และ II

14) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 (CLC 1969)

15) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหาย อันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1971 (FUND 1971)

5.1.4 การขนส่งทางอากาศ

แผนงานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 (ทะเลรวมถึงอากาศเหนือทะเล)

พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.2521

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2519

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่2) พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 (ยุทธภัณฑ์คืออาวุธสงคราม)

พระราชกำหนดป้องกันการใช้สารระเหย พ.ศ.2533

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ.2553

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการก่อการร้ายทั้ง 10 ฉบับประกอบด้วย

1) อนุสัญญาว่าด้วยความผิดบนอากาศยาน Convention on Offences and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft ("Tokyo Convention", 1963)

2) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดเครื่องบินโดยมิชอบ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft ("Hague Convention", 1970)

3) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามความผิดต่อความปลอดภัยของอากาศยาน Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation ("Montreal Convention", 1971)

4) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันและลงโทษความผิดต่อผู้ที่ได้รับความคุ้มกันทางการทูต Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons (1973)

5) อนุสัญญาว่าด้วยการต่อต้านการลักพาตัว International Convention Against the Taking of Hostages ("Hostages Convention", 1979)

6) อนุสัญญาว่าด้วยการต่อต้านการใช้อาวุธนิวเคลียร์ Convention on the Physical Protection of Nuclear Material ("Nuclear Materials Convention", 1980)

7) ความตกลงในการปราบปรามความผิดต่อท่าอากาศยานพลเรือน Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Extends and supplements the Montreal Convention on Air Safety), (1988)

8) อนุสัญญาต่อต้านระเบิดพลาสติก Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (1991)

9) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยปราบปรามการใช้ระเบิดก่อการร้าย International Convention for the Suppression of Terrorist Bombing (1997)

10) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามเครือข่ายทางการเงินของการก่อการร้าย International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (1999)

5.2 การประเมินนโยบาย กฎหมาย และองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่ในปัจจุบัน

ดังกล่าวแล้วข้างต้น ปัจจุบันมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนภาค แผนกลุ่มจังหวัด แผนจังหวัด แผนสิ่งแวดล้อม และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาเขตการท่องเที่ยว ฯลฯ)

5.2.1 แนวคิดและหลักการในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษบทบาทของกฎหมาย

แนวคิดและหลักการในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษบทบาทของกฎหมาย ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องและกฎระเบียบ ประกาศและคำสั่งต่าง ๆ อีกมากมายหลายฉบับ เป็นต้นว่า

พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 4/2557 เรื่องนโยบายส่งเสริม

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ประกาศนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อสร้างฐานการผลิตเชื่อมโยงกับอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดน และอาศัยมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 ได้มีคำสั่งอย่างต่อเนื่องเพื่อเอื้อต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างรวดเร็ว เช่น

คำสั่ง คสช. ที่ 72/2557 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) 27 มิถุนายน 2557

คำสั่ง คสช. ที่ 17/2558 เรื่อง การจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 15 พฤษภาคม 2558

คำสั่ง คสช. ที่ 3/2559 เรื่อง การยกเว้นการใช้บังคับกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองและกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 20 มกราคม 2559

นอกจากคำสั่งข้างต้น ยังมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีและประกาศจากคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อาทิ

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558

ประกาศ กนพ. ที่ 1/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ประกาศ กนพ. ที่ 2/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2

จากนโยบายและคำสั่งการจัดหาที่ดินและการบริหารจัดการที่ดินเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว จึงเป็นการให้เพิกถอนที่ดินจากป่าสงวนแห่งชาติ เขตป่าไม้ถาวร ที่ดินสาธารณะ และกฎหมายการผังเมืองกลายเป็นข้อยกเว้น โดยจัดหาที่ดินให้เป็นที่ราชพัสดุหรือให้แก่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อนำมาใช้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

5.2.2 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

นอกจากนั้น เอกชนยังสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ โดย BOI ได้ออกมาตรการเสริมสร้างแรงจูงใจอย่างต่อเนื่องให้กลุ่มนักลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย จะเห็นได้จากประกาศ กกท.ที่ 4/2557 เรื่องนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่จัดสรรสิทธิประโยชน์ให้กิจการเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นไปตามประกาศ กกท.ที่ 1-5/2558 โดยมาตรการเพิ่มเติม คือ ประกาศกิจการเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติมอีก 10 ประเภท ตามประกาศ กกท. ที่ 17-21/2558 และประกาศ กกท. ที่ 1-4/2559

ปัจจุบันยังมีร่างกฎหมายและประกาศต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศดังได้ยกมาดังต่อไปนี้

1) ร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทองคลองไทยภาคใต้ พ.ศ. .... นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ รับฟังระหว่างวันที่ 6 พฤศจิกายน 2563 ถึงวันที่ 12 พฤษภาคม 2564

2) ร่างพระราชบัญญัติการขุดคลองไทยและเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ พ.ศ. .... พลตรีทรงกลด ทิพยรัตน์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ รับฟังระหว่างวันที่ 12 พฤศจิกายน 2563 ถึงวันที่ 12 พฤษภาคม 2564

3) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 เรื่องนโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน

4) คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 3/2562 เรื่อง การมอบอำนาจให้สำนักงานกระทำการแทน

5) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 4/2563 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

6) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 7/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

7) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 8/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี

8) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 9/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย

9) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 10/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด

10) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 11/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

11) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 12/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม

12) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 13/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร

13) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 14/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา

14) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 15/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว

15) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 16/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย

5.2.3 นโยบายด้านแรงงานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 เห็นชอบการจัดระบบการจ้างคนต่างด้าวสัญชาติเมียนมา ลาว และกัมพูชา ที่เข้ามาทำงานในลักษณะแบบไป-กลับ หรือตามฤดูกาล ตามมาตรา 14 แห่ง พ.ร.บ. การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 อีกทั้งร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง

กำหนดท้องที่ สัญชาติ ประเภทหรือลักษณะงาน ช่วงเวลาหรือฤดูกาล หรือเงื่อนไขที่คนต่างด้าวอาจขอรับใบอนุญาตทำงานได้รับความเห็นชอบ และอนุมัติจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) ด้านแรงงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 10 พื้นที่เรียบร้อยแล้ว

เนื่องด้วยความต้องการคนต่างด้าวที่เพิ่มมากขึ้น พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย ดังนั้นในปี พ.ศ. 2561 จึงได้มีการประกาศใช้พระราชกำหนด การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 เพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจากจำนวนคนต่างด้าวที่ทำงานในไทยเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักบริหารแรงงานต่างด้าว กรมการจัดหางานมีการคาดการณ์ว่า ความต้องการแรงงานจำแนกตามจังหวัดภายใน 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) จะมีอัตราที่เพิ่มขึ้น ประเด็นหลัก คือ การลดความต้องการบังคับใช้กฎหมายคนเข้าเมือง การแต่งตั้งหน่วยงานที่ช่วยในกระบวนการจ้างงานแรงงานให้แก่นักลงทุน และการปรับปรุงบทลงโทษแรงงานต่างด้าวที่กระทำความผิด

5.2.4 นโยบายด้านสาธารณสุขในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ นำมาซึ่งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการหลั่งไหลของแรงงานต่างด้าว ในขณะเดียวกันก็ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาสังคม สิ่งแวดล้อม ความมั่นคง และปัญหาด้านสาธารณสุขเช่นกัน

กระทรวงสาธารณสุขได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านสาธารณสุข เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2560-2564 สำหรับเป็นกรอบในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านสาธารณสุขในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพดีของประชาชนอย่างทั่วถึง

5.2.5 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 และความสำคัญ

เหตุผลในการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพ.ศ. 2561 ประกาศใช้ ณ วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 เนื่องจากภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง หากมีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนแล้วจะทำให้การใช้ที่ดินในภาคตะวันออกเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง ทั้งยังจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมให้มีการประกอบพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการเกษตรกรรมดั้งเดิม ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ดังกล่าว แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ตามแนวทางดังกล่าว ไม่มีการวางแผนการบริหารพื้นที่แบบองค์รวม การพัฒนาด้านต่าง ๆ จึงเป็นไปอย่างแยกส่วนและกระจัดกระจาย ผลของการขาดการบูรณาการดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกได้อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการจัดทำระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ยังขาดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน กรณีจึงสมควรกำหนดให้ภาคตะวันออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีการวาง

แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชัดเจนแน่นอนโดยเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีการบูรณาการการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันทั้งในและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและการประกอบกิจการ มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นการเฉพาะจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

5.2.6 มาตรการทางกฎหมายและองค์กรที่เกี่ยวกับการจัดตั้งและส่งเสริมการดำเนินงานของเขตพัฒนาพิเศษที่มีอยู่ในพื้นที่ในปัจจุบัน

5.2.6.1 ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายและการบริหารสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ในปัจจุบัน

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาสำคัญ มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากการนำทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมาใช้โดยขาดการสร้างความสมดุลให้กับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปัญหาดังกล่าวไม่ใช่เฉพาะของภาคใต้เท่านั้นแต่เป็นปัญหาของทั้งประเทศและของโลก ทุกคนต้องร่วมมือกันแก้ไข แต่ละประเทศต่างมีนโยบายของรัฐและรูปแบบในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวแตกต่างกัน ประเทศไทยได้มีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจะเห็นได้จากแนวนโยบายของรัฐภายใต้กรอบของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยที่ใช้ในการปกครองประเทศในแต่ละช่วงเวลาเป็นแนวทางการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในการบัญญัติและบังคับใช้กฎหมาย โดยมีหน่วยงาน องค์กร กระทรวง ทบวง กรม ของรัฐเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อสังคมโดยรวม แต่ปัญหาการลักลอบบุกรุกทำลายผืนป่าต้นน้ำลำธาร บุกรุกแผ้วถางที่ดินเข้าไปจับจองทำประโยชน์ และการลักลอบขุดทรายทำลายแม่น้ำลำคลอง ทำลายระบบนิเวศสิ่งแวดล้อมทุกด้านยังเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาและรุนแรงมากขึ้นอันเป็นที่มาของการเปลี่ยนแปลงสภาวะ ภูมิอากาศ ฤดูกาลของธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของมนุษย์และมาตรการทางกฎหมายและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยในปัจจุบัน

5.2.6.2 การบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะในเขตภาคใต้

ปัญหาการบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะในเขตภาคใต้และการกระทำผิดเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันมีพื้นที่ปรากฏการบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะอย่างรุนแรงใน 6 จังหวัดในเขตภาคใต้ คือ 1.จังหวัดระนอง 2. จังหวัดสุราษฎร์ธานี 3. จังหวัดพังงา 4. จังหวัดภูเก็ต 5. จังหวัดกระบี่ 6.จังหวัดตรัง ซึ่งปรากฏสถิติคดีการกระทำผิดเกี่ยวกับการบุกรุกป่าและพื้นที่สาธารณะให้เห็นตามหน้าสื่ออยู่เสมอ ซึ่งใน 6 จังหวัดที่กล่าวมามี 2 จังหวัดปรากฏอยู่ในงานที่กำลังศึกษาอยู่ ตัวอย่างคดีพิพาทระหว่างกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เป็นคดีที่เกิดขึ้นในปี 2556 ซึ่งกรมอุทยานฯ ได้รวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ เพื่อฟ้องร้องเอาผิดกับบริษัท เจบีบี จำกัด หรือโรงแรม

อนันตรา ซึ่งเป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว ตั้งอยู่ ณ หาดเจ้าไหม ในพื้นที่จังหวัดตรัง ซึ่งศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาในวันที่ 25 มกราคม 2561 ให้บริษัท เจบีบี จำกัด และบริวาร รื้อถอนทรัพย์สินออกจากพื้นที่ทั้งหมด เพื่อที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชจะเร่งดำเนินการฟื้นฟูสภาพพื้นที่ทั้ง 37 ไร่เศษให้กลับมาสู่สภาพเดิมเป็นพื้นที่ป่าที่สมบูรณ์ต่อไป เพราะเป็นคดีที่อยู่ในความสนใจของประชาชน

5.2.6.3 นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับสหประชาชาติถูกบัญญัติไว้ในรัฐธรรมแห่ง ฉบับปี พ.ศ. 2540 และ พ.ศ.2550

ผลจากแผนปฏิบัติการ 21 ซึงประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ โดยสำนักความร่วมมือด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ ที่มีบทบาทหน้าที่ด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยตรง ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ได้ดำเนินการแปลงแผนปฏิบัติการ 21 อย่างการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable development) มาสู่แผนปฏิบัติในระดับท้องถิ่น (Local Agenda 21) ซึ่งแผนปฏิบัติการ 21 ให้ความสำคัญต่อขีดจำกัดของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสนองความต้องการในปัจจุบัน โดยต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดกับสิ่งอื่น ๆ ที่จะไม่ส่งผลเสียต่อความต้องการในอนาคต และคำนึงถึงเทคโนโลยีและองค์ความรู้ใหม่ว่าควรเป็นไปในทางสร้างสรรค์และเอื้อประโยชน์อย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นเป็นทุนเดิมของแนวทางการพัฒนาของประเทศ

ประเทศไทยได้กำหนดหน้าที่ในการจัดการสิ่งแวดล้อมเป็นนโยบายพื้นฐานในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับปี พ.ศ. 2550 โดยกำหนดให้รัฐหรือรัฐบาลออกนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการตามนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี ผ่านโครงสร้างของหน่วยงานราชการและข้าราชการผู้ประจำอยู่หน่วยงานนั้น ทั้งในรูปของประมวลกฎหมาย พระราชบัญญัติ ประมวลรัษฎากร พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา ระเบียบสานักนายกรัฐมนตรี และประกาศคณะปฏิวัติ ซึ่งทั้งหมดเรียกว่า “นโยบาย” โดยการนำหลักการต่าง ๆ ของการจัดการสิ่งแวดล้อมจากการประชุมระดับสหประชาชาติมาบัญญัติรับรองไว้ในรัฐธรรมแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับปี พ.ศ.2540 และฉบับปี พ.ศ.2550 แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถนำมาปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างแท้จริง ยังคงมีการทำลายทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่เพียงก่อเกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม แต่ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจอีกด้วย ซึ่งยังหาข้อยุติไม่ได้

5.2.6.4 กรอบแนวคิดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2579 กับการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจที่มีเสถียรภาพและเป็นธรรม

กรอบแนวคิดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย พ.ศ.2550 – 2579 มีวิสัยทัศน์เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมการพัฒนาทั้ง 3 มิติ ได้แก่ การเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจที่มีเสถียรภาพและเป็นธรรม โดยมุ่งให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ การมีระบบการคลังที่

ยั่งยืนและลดสัดส่วนหนี้สาธารณะ การส่งเสริมการออมของประเทศและภาคครัวเรือน การส่งเสริมความมั่นคงในอาชีพและรายได้ประชากร การส่งเสริมและสร้างหลักประกันด้านอาหารที่ปลอดภัย รวมถึงการส่งเสริมพลังงานที่สะอาดสำหรับแนวทางการพัฒนาการตั้งถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืนในประเทศไทยมี จำนวน 8 หมวด คือ 1. เพื่อการจัดการที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน 2. เพื่อการบริหารจัดการเมืองอย่างยั่งยืน 3. เพื่อการใช้ที่ดินอย่างยั่งยืน 4 เพื่อการส่งเสริมให้มีการบริ การโครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างบูรณาการกัน 5. เพื่อการส่งเสริมให้มีการบริการคมนาคมขนส่งและการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน 6. เพื่อส่งเสริมการวางแผนและการจัดการพื้นที่ที่เสี่ยงต่อภัยพิบัติ 7. เพื่อส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมก่อสร้างที่คำนึงถึงความยั่งยืน 8. และเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการเสริมสร้างศักยภาพเพื่อการพัฒนาการตั้งถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน

5.2.6.5 กรอบแนวคิดหลักการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมกับปัญหาและอุปสรรคต่อการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

จากกรอบแนวคิดหลักการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมระดับโลกมาสู่ระดับประเทศ และพัฒนามาเป็นนโยบายระดับท้องถิ่น จนกระทั่งกลายเป็นรูปธรรมของการปฏิบัติในการจัดการสิ่งแวดล้อม พบว่า ขั้นตอนของการนำนโยบายมาสู่การปฏิบัติเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมทั้งในแง่สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางสังคม สิ่งสำคัญของการนำหลักการการจัดการสิ่งแวดล้อมมาก่อให้ผลประโยชน์ คือ การนำหลักการเหล่านั้นมาแปรสภาพเป็นแผนงาน หรือแนวทางในการดำเนินการ ซึ่งผู้ที่มีบทสำคัญของการนำไปใช้ คือ รัฐหรือหน่วยงานราชการที่เรียกกันว่า นโยบายสาธารณะ นโยบายแห่งรัฐหรือนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ ที่นำหลักการในนามธรรมมาพัฒนาเป็นรูปธรรมโดยหน่วยงานของรัฐหรือข้าราชการ หรือกลุ่มองค์กรที่อาจมีอิทธิพลต่อการพัฒนานโยบายของรัฐ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการจัดการที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยยังไม่ประสบผลสำเร็จสืบเนื่องมาจากปัญหาหลายด้านรวมทั้งนโยบายการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของรัฐในโครงการต่าง ๆ ในบางครั้งก็ละเลยในการที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญอย่างครบถ้วนและด้านหนึ่งคือมาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมเป็นจำนวนมาก เริ่มจาก 1. รัฐธรรมนูญ 1 ฉบับ 2. ประมวลกฎหมาย 5 ฉบับ 3. พระราชบัญญัติ 105 ฉบับ 4. ประมวลรัษฎากร 1 ฉบับ 5. พระราชกำหนด 1 ฉบับ 6. พระราชกฤษฎีกา 3 ฉบับ 7. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี 5 ฉบับ 8. ประกาศคณะปฏิวัติ 1 ฉบับ รวมทั้งหมด 122 ฉบับ (กรมมลพิษ, 2555)

5.2.6.6 ปัญหาและอุปสรรคต่อการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติอันเนื่องมาจากรูปแบบโครงสร้างของหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมาย

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าประเทศไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องเดียวกันหลายกระทรวง หลายกรม ก่อให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐแต่ละหน่วยงาน ปัญหาการทับซ้อนของอำนาจหน้าที่ระหว่างส่วนราชการ ช่องว่างของกฎหมาย ที่สำคัญการเข้าถึงกฎหมายของประชาชนเป็นไปได้ยากลำบาก (กรมมลพิษ, 2555)

ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาปัญหาดังกล่าวเพื่อแก้ไข ปรับปรุง เปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างหรือจัดรูปหน่วยงานการบังคับใช้กฎหมาย รวบรวมกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่ยังกระจัดกระจายกันให้เป็นหนึ่งเดียว เพื่อง่ายต่อการบังคับใช้และเป็นเอกภาพ เพื่อดำเนินการให้มีผลต่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้บรรลุเป้าหมายต่อไปในอนาคต ซึ่งปัญหาและอุปสรรคที่กล่าวมามีผลต่อกับนโยบาย และการทำงานขององค์กรในปัจจุบันเพื่อการส่งเสริมสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ จึงเห็นควรปรับปรุงโครงสร้างและรูปแบบหน่วยงานการบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ปัญหาการดำเนินงานขององค์กรเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่

5.3 บทวิเคราะห์การนำร่างกฎหมายไปบังคับใช้ในพื้นที่

จากการลงพื้นที่ใน 5 จังหวัด เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ภาครัฐและเอกชน จะเห็นว่าภาคใต้มีความพิเศษกว่าภาคอื่นของประเทศ มีเอกลักษณ์ที่โดดเด่นในเรื่องของภูมิศาสตร์ ที่ขนาบด้วยทะเลทั้งสองฝั่ง ดังนั้น พื้นที่ที่ขาดการพัฒนาจะต้องได้รับการพัฒนาโดยเฉพาะด้านโลจีสติกส์โครงข่ายต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงระหว่างกัน โดยต้องได้รับการบริหารจัดการที่ดีเพื่อประโยชน์สูงสุดในอนาคต ที่สำคัญจะต้องหาจุดเชื่อมโยงทั้งสองฝั่ง ทั้งอ่าวไทย และอันดามันภายใต้บริบทที่เป็นอยู่ กลไกการบริหารจัดการต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างมาก และสิ่งสำคัญในการบริหารจัดการให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดที่รัฐและฝ่ายปกครองพึงมี คือ เครื่องมือที่สำคัญ นอกจากบุคคลกรที่มีสักยาภาพสูง ทรัพย์สิน เอกสิทธิ์แห่งอำนาจมหาชนแล้ว สิ่งที่จะขาดเสียไม่ได้และสำคัญยิ่ง คือมาตรการทางกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนา

5.3.1 เสียงสะท้อนของคนในพื้นที่ต่อร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษ ประเด็นที่ควรเพิ่มเติม

จากเวทีการรับฟังความคิดเห็นและเสียงสะท้องจากทั้งภาครัฐและเอกชนในการเชื่อมโยง 5 จังหวัด นักวิชาการสามารถนำประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่ได้รับฟังจากเวที และนำมาสานต่อเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา และสามารถเพิ่มมูลค่าด้านเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่ เช่น จากสถิติ ซึงจะขอยกจังหวัดพัทลุง ซึ่งถือเป็นจังหวัดอันดับต้น ๆ ของการเกษตรที่สร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว ประเด็นที่ถูกยกขึ้นมา ได้แก่ 1. ปัญหาด้านการการพัฒนาโครงข่ายขั้นพื้นฐานซึ่งถือเป็นประตูแห่งการส่งออกสินค้า 2. ประเด็นการพัฒนาศูนย์กลางการแปรรูปสินค้าภาคใต้ ด้วยศักยภาพที่มีอยู่ ซึ่งจังหวัดพัทลุงมีฐานการเกษตรทีดี แต่ขาดการแปรรูปที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้ รวมถึงการประมง 3. การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ การพัฒนาต่อยอดด้านปาล์มน้ำมัน 4. ประชาชนจะต้องเข้ามามีบทบาทด้านอุตสาหกรรม 5. การพัฒนาเมือง ให้เป็นเมืองน่าอยู่ ฐานแรกคือผู้คนต้องมีความสุขก่อน 6. การพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะ และ 7. การเพิ่มพื้นที่สีเขียว (Green City) ควบคู่ไปกับการพัฒนา ดังนั้น จะต้องนำเอาสิ่งที่มีอยู่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้จริง ซึ่งจะมีวิธีการอย่างไรในเชิงพื้นที่ และจะต้องหนุนเสริมอย่างไรเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

5.3.1.1 ประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจีสติกส์จากการประชุม 5 จังหวัด สรุปข้อมูลจากการประชุม และจากแผนพัฒนาของหน่วยงานฯ

โครงสร้างพื้นฐานโลจีสติกส์ทั้งทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ ทางราง มีศักยภาพสูงในการเชื่อมโยง และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เช่น จังหวัดนครศรีธรรมราช มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ 65 สาย มีท่าเรือ 12 ท่า มีท่าอากาศยานห่างจากเมืองประมาณ 16 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟที่สำคัญคือ ที่ทุ่งสง และที่เมืองนครศรีธรรมราช มีเส้นทางถนนเชื่อมหลักๆ หลายเส้นทาง ระหว่างจังหวัดกระบี่ สุราษฎร์ พัทลุง นอกจากนั้น จังหวัดนครศรีธรรมราช กับจังหวัดสุราษฎร์ธานี ยังมีถนนเชื่อมต่อกันหลายสายเนื่องจากเป็นช่วงค่อนข้างยาว ในส่วนของจังหวัดพัทลุง มีลักษณะเป็นแหลมแคบ ๆ มีถนนเชื่อมต่อแค่สองสาย ในอนาคตคาดว่าจะมีส่วนของการสร้างสนามบิน

ในส่วนของจังหวัดกระบี่ ไม่มีสถานีรถไฟ แต่กำลังปรับปรุงท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับได้มากขึ้นจังหวัดกระบี่มีความโดดเด่นในส่วนของท่าเรือทางหลวงสายหลัก ถ้าเกิดมีการขนส่งมากขึ้น จะต้องมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับมากขึ้น ด้านจังหวัดตรังปัจจุบันกำลังปรับปรุงท่าเรือปากเมงให้เป็นท่าเรืออัจฉริยะ และจังหวัดตรังยังมีสถานีรถไฟเด่น ๆ อีกหลายสถานี ด้านการขนส่งสินค้าจังหวัดตรังสามารถเชื่อมจากท่าเรือทุ่งสงไปยังท่าเรือกันตัง และสามารถส่งออกไปยังต่างประเทศได้ทันที ปิดท้ายด้วยจังหวัดสงขลา ซึ่งในอนาคตจะมีการสร้างถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดสงขลากับจังหวัดพัทลุง เป็นการร่นระยะเวลาได้มากกว่า 50% เป็นการเชื่อมที่เกาะใหญ่ของจังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราชพบข้อจำกัดทางด้านกฎหมายในการขนส่งสินค้า และประสงค์ให้มีการเลื่อน ตม.ไปอยู่ที่ทุ่งสง เพื่อลดระยะเวลาในการทำงานลง
สรุปได้ว่า พื้นที่ทั้ง 5 จังหวัดภาคใต้ มีการขนส่งเกือบทุกรูปแบบโดยเฉพาะจังหวัดสงขลา ในส่วนของจังหวัดที่ยังไม่มีขนส่งทางรางคือจังหวัดกระบี่ และจังหวัดที่ยังไม่มีท่าอากาศยานคือจังหวัดพัทลุง ในส่วนของการวิ่งรับรถไฟทางคู่ปัจจุบันมีลงมาถึงชุมพร แต่ยังไม่มีลงมาถึงภาคใต้ตอนล่าง

5.3.1.2 ประเด็นเกี่ยวกับข้อค้นพบและข้อจำกัดทางด้านกฎหมายของแต่ละพื้นที่ทั้ง 5 จังหวัด

เนื่องจากแต่ละพื้นที่ยังไม่มีแผนรองรับผลกระทบจากการขยายตัวหากมีการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ อีกทั้งเจ้าหน้าที่และประชาชนยังไม่เข้าใจถึงความหมายของคำว่าเขตพัฒนาพิเศษ อันน่าจะมีผลต่อการลงทุนไม่ว่าจะเป็นการลงทุนจากภาครัฐหรือเอกชน หรือเอกชนร่วมทุน นอกจากนั้นยังมีการขัดกันระหว่าง พรบ. กับแผนพัฒนาจังหวัด ประกอบกับความไม่ชัดเจนของหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลในพื้นที่ เนื่องจากหน่วยงานยังไม่มีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกัน อย่างไรก็ตาม การที่ทั้ง 5 จังหวัดจะจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษคงต้องมีการรณรงค์และขับเคลื่อนอีกระยะหนึ่งเนื่องจากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ถอนร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ..... เมื่อปีที่ผ่านมา

5.3.1.3 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบถอนร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ.....

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 เห็นชอบถอนร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่ายังไม่มีความจำเป็นในการตรา พ.ร.บ. เขตเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากการจัดทำร่าง พ.ร.บ. เขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ.

.... ที่หวังจะใช้บังคับในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจทั่วไปท่ามกลางระบบเศรษฐกิจปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วนั้นทำได้ยาก

นอกจากนั้นการให้สิทธิประโยชน์บางประการแก่ผู้ประกอบการเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความแตกต่างไปจากเดิม ประกอบกับมีร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 เป็นกลไกการบริหารจัดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะเริ่มต้น

สำหรับในระยะยาวจะให้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 (ดังกล่าวข้างต้น) ให้ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษอื่น ๆ นอกจากเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) เพื่อให้ขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษทั้งหมดเป็นไปอย่างบูรณาการมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามรัฐบาลมีนโยบายที่จะรื้อแผนเดินเรือแห่งชาติ

5.3.1.4 นโยบายรัฐบาลโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยกับเส้นทางเดินเรือแห่งชาติ

รัฐบาลมีนโยบายโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง “เส้นทางเดินเรือแห่งชาติ” โดยการที่สายการเดินเรือ จะถูกจัดตั้งขึ้นในฐานะบริษัทในเครือของกทท. และจะเพิ่มการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งในโครงการแลนด์บริดจ์ทางภาคใต้ และโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จนกว่างานจะแล้วเสร็จและโครงการต่าง ๆ จะเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ.2568 และ พ.ศ.2570 ตามลำดับ

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะศึกษาความเป็นไปได้เพื่อฟื้นจัดตั้ง “สายการเดินเรือแห่งชาติ” และมีความมั่นใจในการรองรับโครงการนโยบายรัฐ “แลนด์บริดจ์-อีอีซี”มนการส่งเสริมการขนส่ง สินค้านำเข้า-ส่งออก เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

ล่าสุด กระทรวงคมนาคมได้มีนโยบายที่จะให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติขึ้นมาใหม่ เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมขณะนี้ ได้มีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ และเพื่อการนำเข้า และส่งออก ประกอบกับรัฐบาล ได้มีนโยบายในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) และโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี (EEC)ดังนั้นหากมีการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติซึ่งเป็นของคนไทยจะช่วยสนับสนุนการดำเนินการในโครงการต่าง ๆ ดังกล่าวมีความสมบูรณ์มากขึ้น ขณะเดียวกันจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า นำเข้า และส่งออก ลดการพึ่งพาสายการเดินเรือต่างชาติ

สำหรับสาเหตุที่รัฐบาลและกระทรวงคมนาคม มีแนวคิดในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติเนื่องจากโครงการแลนด์บริดจ์ เชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามัน คาดว่าจะมีการดำเนินการแล้ว

เสร็จในปี 70 ส่วนโครงการ อีอีซี ได้มีเอกชนทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาลงทุนในการผลิตสินค้าอุปกรณ์ต่าง ๆ จำนวนมาก และคาดว่าโครงการจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 68

ดังนั้น ทางกระทรวงคมนาคม เห็นความสำคัญหากมีสายการเดินเรือแห่งชาติ จะทำให้การบริการจัดการ ขนส่งสินค้าทั้งส่งออก นำเข้าได้ง่ายขึ้น ขณะเดียวกัน กรมเจ้าท่า (จท.) ยังมีหน่วยงานผลิตบุคลากรทางด้านพาณิชย์นาวี หากประเทศไทยมีสายการเดินเรือของตนเอง จะช่วยส่งเสริมบุคลากรคนไทยให้ทำงานกับกองเรือไทย

“รูปแบบในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาตินั้น จะเป็นลักษณะการตั้งบริษัทลูก ภายใต้การท่าเรือแห่งประเทศไทย คาดว่าจะสามารถดำเนินการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติได้ภายในอนาคตอันใกล้ สำหรับโครงการแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคม กำลังเดินหน้าศึกษาโครงการ และเป็นนโยบายของนายกรัฐมนตรี เพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ และพัฒนาเมืองในภาคใต้ ให้ต่อเชื่อมกับการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ที่กำลังเดินหน้าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.

5.4 สรุปเนื้อหารายละเอียดของแต่ละพื้นที่เกี่ยวการประเมินนโยบาย ระเบียบกฎหมาย และเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยาภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ การบริหารจัดการที่ดินเพื่อการพัฒนาศักยาภาพถือเป็นปัญหาหลักที่พบปัญหาหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นปัญหาเกี่ยวกับการถือครองและการใช้ทรัพยากรที่ดินอย่างมีส่วนร่วมเพื่อให้สอดคล้องต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ใน 5 จังหวัดที่ศึกษา โดยการจัดประชุมกลุ่มและสำรวจ (field survey) เพื่อสำรวจสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับประเด็นวิจัย รวมถึงการสนทนากลุ่ม (focus group) กับผู้นำชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับประเด็นและมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมาย จากนั้นจึงได้ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) ตามประเด็นที่ค้นพบ (topic) แล้วนำมาพรรณนาเชิงอุปนัย (inductive) ผลการศึกษาในเบื้องต้นจากการลงพื้นที่ทั้ง 5 จังหวัดพบว่า ปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาได้แก่

1. กรณีปัญหาด้านการขยายเขตพื้นที่ที่มีอาณาเขตติดกับป่าสงวนหรือเขตอุทยานเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวนั้น ภาครัฐอาจนำนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษมาบังคับใช้แก้ปัญหาการบุกรุกอันนำไปสู่การฟ้องร้อง

2. กรณีปัญหาข้อบกพร่องทางยุทธศาสตร์และนโยบายเพื่อการพัฒนาท้องถิ่นและการพัฒนาการท่องเที่ยวกับการประยุกต์ใช้จริงนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องปรับนโนบายและยุทธศาสตร์ชาติให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่โดยดึงเอาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทมากขึ้นเพื่อสะท้อนความต้องการและร่วมบริหารจัดการเชิงพื้นที่

3. กรณีปัญหาข้อบกพร่องของนโยบายในการปรับปรุงที่ดินเพื่อนำไปสู่การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและลดความเหลื่อมล้ำด้านที่ดินที่มีต่อประชาชนในท้องถิ่นโดยเฉพาะผู้ยากไร้และเกษตรกรรายย่อยนั้น รัฐบาลควรกระจายอำนาจการบริหารทั้งอำนาจหน้าที่และการคลังให้ท้องถิ่นทั้งราชการภูมิภาคและ

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้การบริการและอำนวยการสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

4. กรณีปัญหาการขาดทุนทรัพย์เพื่อลงทุนในการประกอบเกษตรกรรมอุตสาหกรรมหรือการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากการไร้ซึ่งเอกสารสิทธิ์ในที่ดินทำกินนั้น ภาครัฐอาจนำนโยบายโฉนดชุมชนมาบังคับใช้หรืออีกวิธีคือ การจัดตั้งโครงการหลวง สืบสานแนวพระราชดำริ โดยผ่านมูลนิธิปิดทองหลังพระ สืบสานแนวพระราชดำริ ซึ่งทั้งสองวิธีเน้นให้ประชาชนทำกินหรือลงทุนธุรกิจและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติไปพร้อมกันและได้รับการสนับสนุนทุนทรัพย์การดำเนินการมากขึ้น

5. กรณีปัญหาด้านสัญชาติอันขัดต่อสิทธิในที่ดิน ประชาชนต้องดำเนินการขอสัญชาติไทย โดยเฉพาะชาวมอร์แกนในพื้นที่เกาะพีพี จังหวัดกระบี่

6. กรณีปัญหาด้านความล่าช้าในการออกเอกสารสิทธิ์ให้กับประชาชน ภาครัฐควรพิจารณาใช้ระบบการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service) เพื่อแก้ปัญหาการดำเนินการที่ล่าช้าและการขาดการประสานงานติดต่อกันระหว่างหน่วยงาน

7. กรณีปัญหาด้านความล่าช้าในการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐอันเกิดจากความขัดกันของรูปแบบการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ โดยเฉพาะปัญหาการทับซ้อนของแผนที่ที่ดินที่มีไม่ตรงกันระหว่างหน่วยงานนั้น ควรผลักดันให้โครงการ one map หรือแผนที่ฉบับเดียวกัน ซึ่งเป็นการปรับปรุงแผนที่ดินของรัฐแบบดิจิตอลให้เป็นมาตรฐานแผนที่เดียวกันดำเนินการให้สำเร็จผลโดยเร็ว

5.5 สรุป และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประเมินนโยบาย ระเบียบ กฎหมาย และเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

ดังกล่าวแล้วข้างต้น จากการที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 เห็นชอบถอนร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่ายังไม่มีความจำเป็นในการตรา พ.ร.บ. เขตเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากการจัดทำร่าง พ.ร.บ. เขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ที่หวังจะใช้บังคับในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจทั่วไปท่ามกลางระบบเศรษฐกิจปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วนั้นทำได้ยาก ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมได้รื้อแผนการเดินเรือแห่งชาติและมีนโยบายที่จะให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติขึ้นมาใหม่ เนื่องจากนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคมขณะนี้ ได้มีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ และเพื่อการนำเข้าและส่งออก ประกอบกับรัฐบาล ได้มีนโยบายในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) และโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี (EEC)

ดังนั้น ผู้ศึกษาต้องศึกษารายละเอียดของกฎหมาย กฎระเบียบ ขอกำหนดและแนวทางการดำเนินการที่เกี่ยวของกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อนำมาใช้ในการวางแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคลอง โดยในเบื้องตนมีกฎหมาย กฎระเบียบ ขอกำหนดที่เกี่ยวของดังนี้

1) พระราชบัญญัติสงเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดลอมแหงชาติ พ.ศ. 2535 รวมทั้งกฎ ระเบียบ และขอกำหนดตาง ๆ ที่เกี่ยวของกับสิ่งแวดลอม รวมทั้งศึกษาความเหมาะสม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดลอม และวิเคราะหรูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสรางพื้นฐานดานการคมนาคมขนสงเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใตเพื่อเชื่อมโยงการขนสงระหวางอาวไทยและอันดามัน

• ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร เทคโนโลยีและสิ่งแวดลอม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑวิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะหผลกระทบสิ่งแวดลอม ประกาศ ณ วันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2535

2) พระราชบัญญัติ กฎหมาย ระเบียบ ขอบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวของกับการพัฒนาโครงการ เชน

พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติวาดวยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย พ.ศ. 2530

3) กฎ ระเบียบ ขอบังคับ และบทบัญญัติตางๆ ที่มีการแกไขภายหลังรวมทั้งขอบัญญัติขององคกรปกครองสวนทองถิ่นในพื้นที่ที่เกี่ยวของ

• โครงการทางหลวงพิเศษระหวางเมืองของกรมทางหลวง

• โครงการรถไฟรางคู ของการรถไฟแหงประเทศไทย

4) พระราชบัญญัติการรวมลงทุนระหวางรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

กรณีเป็นการรวมลงทุนฯ การดำเนินงานในกลุมโครงการรถไฟกับมอเตอรเวยจะตองดำเนินการตามมาตรา 10 และมาตรา 11 แหง พ.ร.บ. รวมลงทุนฯ เพื่อใหสามารถกำหนดหน่วยงานเจาของโครงการตอไป

บทที่ 6
แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

6.1 แนวคิดและหลักการในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษบทบาทของกฎหมาย

แนวคิดและหลักการในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษบทบาทของกฎหมาย ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องและกฎระเบียบ ประกาศและคำสั่งต่าง ๆ อีกมากมายหลายฉบับ เป็นต้นว่า

- พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551
- ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 4/2557 เรื่องนโยบายส่งเสริม
- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 (2014)
- คำสั่ง คสช. ที่ 72/2557 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- คำสั่ง คสช. ที่ 3/2559 เรื่อง การยกเว้นการใช้บังคับกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองและกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ประกาศนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อสร้างฐานการผลิตเชื่อมโยงกับอาเซียนและพัฒนาเมืองชายแดน และอาศัยมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 ได้มีคำสั่งอย่างต่อเนื่องเพื่อเอื้อต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างรวดเร็ว เช่น

- คำสั่ง คสช. ที่ 72/2557 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) 27 มิถุนายน 2557
- คำสั่ง คสช. ที่ 17/2558 เรื่อง การจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 15 พฤษภาคม 2558
- คำสั่ง คสช. ที่ 3/2559 เรื่อง การยกเว้นการใช้บังคับกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองและกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 20 มกราคม 2559

นอกจากคำสั่งข้างต้น ยังมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีและประกาศจากคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อาทิ

- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2558
- ประกาศ กนพ. ที่ 1/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- ประกาศ กนพ. ที่ 2/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2

จากนโยบายและคำสั่งการจัดหาที่ดินและการบริหารจัดการที่ดินเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว เป็นการให้เพิกถอนที่ดินจากป่าสงวนแห่งชาติ เขตป่าไม้ถาวร ที่ดินสาธารณะ และกฎหมาย

การผังเมืองกลายเป็นข้อยกเว้น โดยจัดหาที่ดินให้เป็นที่ราชพัสดุหรือให้แก่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อนำมาใช้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

6.1.1 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

นอกจากนั้น เอกชนยังสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ โดย BOI ได้ออกมาตรการเสริมสร้างแรงจูงใจอย่างต่อเนื่องให้กลุ่มนักลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย จะเห็นได้จาก ประกาศ กกท.ที่ 4/2557 เรื่องนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่จัดสรรสิทธิประโยชน์ให้กิจการเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นไปตามประกาศ กกท.ที่ 1-5/2558 โดยมาตรการเพิ่มเติม คือ ประกาศกิจการเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติมอีก 10 ประเภท ตามประกาศ กกท. ที่ 17-21/2558 และประกาศ กกท. ที่ 1-4/2559

ปัจจุบันยังมีร่างกฎหมายและประกาศต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศดังได้ยกมาดังต่อไปนี้

1) ร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษขวานทองคลองไทยภาคใต้ พ.ศ. .... นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ รับฟังระหว่างวันที่ 6 พฤศจิกายน 2563 ถึงวันที่ 12 พฤษภาคม 2564

2) ร่างพระราชบัญญัติการขุดคลองไทยและเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ พ.ศ. .... พลตรีทรงกลด ทิพยรัตน์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กับคณะ รับฟังระหว่างวันที่ 12 พฤศจิกายน 2563 ถึงวันที่ 12 พฤษภาคม 2564

3) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 เรื่องนโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน

4) คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 3/2562 เรื่อง การมอบอำนาจให้สำนักงานกระทำการแทน

5) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 4/2563 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

6) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 7/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

7) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 8/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี

8) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 9/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย

9) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 10/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด

10) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 11/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

11) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 12/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม

12) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 13/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร

13) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 14/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา

14) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 15/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว

15) ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 16/2564 เรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย

6.1.2 นโยบายด้านแรงงานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 เห็นชอบการจัดระบบการจ้างคนต่างด้าวสัญชาติเมียนมา ลาว และกัมพูชา ที่เข้ามาทำงานในลักษณะแบบไป-กลับ หรือตามฤดูกาล ตามมาตรา 14 แห่ง พ.ร.บ. การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

อีกทั้ง ร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องกำหนดท้องที่ สัญชาติ ประเภทหรือลักษณะงาน ช่วงเวลาหรือฤดูกาล หรือเงื่อนไขที่คนต่างด้าวอาจขอรับใบอนุญาตทำงานได้รับความเห็นชอบ และอนุมัติจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) ด้านแรงงาน ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 10 พื้นที่เรียบร้อยแล้ว[6]

เนื่องด้วยความต้องการคนต่างด้าวที่เพิ่มมากขึ้น พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย เมื่อต้นปี พ.ศ. 2561ที่ผ่านมา จึงได้มีการประกาศใช้พระราชกำหนด การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 เพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจากจำนวนคนต่างด้าวที่ทำงานในไทยเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักบริหารแรงงานต่างด้าว กรมการจัดหางานมีการคาดการณ์ว่า ความต้องการแรงงานจำแนกตามจังหวัดภายใน 5 ปี (พ.ศ. 2560-2564) จะมีอัตราที่เพิ่มขึ้น ประเด็นหลัก คือ การลดความต้องการบังคับใช้กฎหมายคนเข้าเมือง การแต่งตั้งหน่วยงานที่ช่วยในกระบวนการจ้างงานแรงงานให้แก่นักลงทุน และการปรับปรุงบทลงโทษแรงงานต่างด้าวที่กระทำความผิด

6.1.3 นโยบายด้านสาธารณสุขในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ นำมาซึ่งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการหลั่งไหลของแรงงานต่างด้าว ในขณะเดียวกันก็ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาสังคม สิ่งแวดล้อม ความมั่นคง และปัญหาด้านสาธารณสุขเช่นกัน กระทรวงสาธารณสุขได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านสาธารณสุข เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2560-2564 สำหรับเป็นกรอบในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่

เกี่ยวข้องกับด้านสาธารณสุขในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพดีของประชาชนอย่างทั่วถึง

6.1.4 นโยบายการถือครองและจัดการที่ดินที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษ

1. นโยบายส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ
2. นโยบายด้านแรงงานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ
3. นโยบายด้านสาธารณสุขในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ

6.1.5 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 และความสำคัญ

เหตุผลในการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพ.ศ. 2561 ประกาศใช้ ณ วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 เนื่องจากภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง หากมีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนแล้วจะทำให้การใช้ที่ดินในภาคตะวันออกเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง ทั้งยังจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมให้มีการประกอบพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเกษตรกรรมดั้งเดิม ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ดังกล่าว แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ตามแนวทางดังกล่าว ไม่มีการวางแผนการบริหารพื้นที่แบบองค์รวม การพัฒนาด้านต่าง ๆ จึงเป็นไปอย่างแยกส่วนและกระจัดกระจาย ผลของการขาดการบูรณาการดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกได้อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการจัดทำระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ยังขาดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน กรณีจึงสมควรกำหนดให้ภาคตะวันออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชัดเจนแน่นอนโดยเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีการบูรณาการการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันทั้งในและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและการประกอบกิจการ มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

6.1.6 ครม.เห็นชอบถอนร่าง พ.ร.บ.เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564 เห็นชอบถอนร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นว่ายังไม่มีความจำเป็นในการตรา พ.ร.บ. เขตเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากการจัดทำร่าง พ.ร.บ. เขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ที่หวังจะใช้บังคับใน

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจทั่วไปท่ามกลางระบบเศรษฐกิจปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วนั้นทำได้ยาก

นอกจากนั้นการให้สิทธิประโยชน์บางประการแก่ผู้ประกอบการเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความแตกต่างไปจากเดิม ประกอบกับมีร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. .... ที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 เป็นกลไกการบริหารจัดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะเริ่มต้น

สำหรับในระยะยาวจะให้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 (ดังกล่าวข้างต้น) ให้ครอบคลุมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษอื่นๆ นอกจากเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) เพื่อให้ขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษทั้งหมดเป็นไปอย่างบูรณาการ มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง

6.1.7 รัฐบาลรื้อแผนเดินเรือแห่งชาติ

รัฐบาลมีนโยบายโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง “เส้นทางเดินเรือแห่งชาติ” โดยการที่สายการเดินเรือ จะถูกจัดตั้งขึ้นในฐานะบริษัทในเครือของกทท. และจะเพิ่มการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งในโครงการแลนด์บริดจ์ทางภาคใต้ และโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จนกว่างานจะแล้วเสร็จและโครงการต่างๆ จะเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ.2568 และ พ.ศ.2570 ตามลำดับ

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะศึกษาความเป็นไปได้เพื่อฟื้นจัดตั้ง “สายการเดินเรือแห่งชาติ” และมีความมั่นใจในการรองรับโครงการนโยบายรัฐ “แลนด์บริดจ์-อีอีซี”มนการส่งเสริมการขนส่ง สินค้านำเข้า-ส่งออก เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

ล่าสุด กระทรวงคมนาคมได้มีนโยบายที่จะให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติขึ้นมาใหม่ เนื่องจากนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคมขณะนี้ ได้มีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์และเพื่อการนำเข้า และส่งออก ประกอบกับรัฐบาล ได้มีนโยบายในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) และโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี (EEC)

ดังนั้นหากมีการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติซึ่งเป็นของคนไทยจะช่วยสนับสนุนการดำเนินการในโครงการต่างๆ ดังกล่าวมีความสมบูรณ์มากขึ้น ขณะเดียวกันจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า นำเข้า และส่งออก ลดการพึ่งพาสายการเดินเรือต่างชาติ

สำหรับสาเหตุที่รัฐบาลและกระทรวงคมนาคม มีแนวคิดในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติเนื่องจากโครงการแลนด์บริดจ์ เชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามัน คาดว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จใน

ปี 70 ส่วนโครงการ อีอีซี ได้มีเอกชนทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาลงทุนในการผลิตสินค้า อุปกรณ์ต่างๆ จำนวนมาก และคาดว่าโครงการจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 68

ดังนั้น ทางกระทรวงคมนาคม เห็นความสำคัญหากมีสายการเดินเรือแห่งชาติ จะทำให้การบริการจัดการ ขนส่งสินค้าทั้งส่งออก นำเข้าได้ง่ายขึ้น ขณะเดียวกัน กรมเจ้าท่า (จท.) ยังมีหน่วยงานผลิตบุคลากรทางด้านพาณิชย์นาวี หากประเทศไทยมีสายการเดินเรือของตนเอง จะช่วยส่งเสริมบุคลากรคนไทยให้ทำงานกับกองเรือไทย

“รูปแบบในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาตินั้น จะเป็นลักษณะการตั้งบริษัทลูก ภายใต้การท่าเรือแห่งประเทศไทย คาดว่าจะสามารถดำเนินการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติได้ภายในอนาคตอันใกล้ สำหรับโครงการแลนด์บริดจ์ เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคม กำลังเดินหน้าศึกษาโครงการ และเป็นนโยบายของนายกรัฐมนตรี เพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ และพัฒนาเมืองในภาคใต้ ให้ต่อเชื่อมกับการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ที่กำลังเดินหน้าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.

ภาคใต้มีความพิเศษ เอกลักษณ์ที่โดดเด่นในเรื่องของภูมิศาสตร์ ที่ขนาบด้วยทะเลทั้งสองฝั่ง ดังนั้น พื้นที่ที่ขาดการพัฒนาจะต้องได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะด้านโลจีสติกส์โครงข่ายต่างๆที่เชื่อมโยงระหว่างกันจะต้องบริหารจัดการอย่างไร เพื่อที่จะต่อยอดให้ได้ในอนาคต เพราะฉะนั้น จะต้องหาจุดเชื่อมโยงทั้งสองฝั่งทั้งอ่าวไทย และอันดามัน ภายใต้บริบทที่เป็นอยู่ กลไกการบริหารจัดการต่างๆจึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างมาก และจะเดินอย่างไรภายใต้ข้อกฎหมาย โดยเฉพาะข้อกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนา

6.2 แนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

จากเวทีในการเชื่อมโยง 5 จังหวัด นักวิชาการสามารถนำมา Raise ประเด็น และนำมา Wrap up ต่อเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา และสามารถเพิ่มมูลค่าด้านเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่ เช่น จากสถิติจังหวัดพัทลุง จัดเป็นอันดับต้นๆของการเกษตรที่สร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว

ประเด็นที่ถูก Raise ขึ้นมา ได้แก่

- ✓ การพัฒนาโครงข่ายขั้นพื้นฐาน และนำไปสู่การเป็นประตูการส่งออกสินค้า
- ✓ ประเด็นการพัฒนาศูนย์กลางการแปรรูปสินค้าภาคใต้ ด้วยศักยภาพที่มีอยู่ เรามีฐานการเกษตร แต่ขาดการแปรรูปที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้ รวมถึงการประมง
- ✓ การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ การพัฒนาต่อยอดด้านปาล์มน้ำมัน
- ✓ ประชาชนจะต้องเข้ามามีบทบาทด้านอุตสาหกรรม
- ✓ ด้านการศึกษา ภาคใต้เป็นภูมิภาคแห่งการศึกษา การเรียนรู้ เพราะฉะนั้น ภาคใต้จะต้องเป็นศูนย์กลางของสถาบันการศึกษา มีการเชื่อมโยงกับสถาบันการศึกษา
- ✓ การดำรงไว้ซึ่งอัตลักษณ์ ด้านวิถี การพัฒนาบนฐานบริบทวิถีชีวิต ใช้ฐานทางวัฒนธรรม ทำอย่างไรให้มัน Wow ได้ ต้องพลิกโฉมอย่างไรให้แตกต่างและโดดเด่น
- ✓ การพัฒนาเมือง ให้เป็นเมืองน่าอยู่ ฐานแรกคือผู้คนต้องมีความสุขก่อน

- ✓ การพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะ
- ✓ การเพิ่มพื้นที่สีเขียว ควบคู่ไปกับการพัฒนา (Green City)

ดังนั้น จะต้องนำเอาสิ่งที่มีอยู่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้จริงๆอย่างไร ในเชิงพื้นที่ และจะต้องหนุนเสริมอย่างไรเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

<u>ด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจีสติกส์</u> (จากการประชุม 5 จังหวัด)

สรุปข้อมูลจากการประชุม และจากแผนพัฒนาของหน่วยงานฯ

ทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ ทางราง มีศักยภาพสูงในการเชื่อมโยง และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เช่น

- ✓ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ 65 สาย มีท่าเรือ 12 ท่า มีท่าอากาศยานห่างจากเมืองประมาณ 16 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟที่สำคัญคือ ที่ทุ่งสง และที่เมืองนครศรีธรรมราช มีเส้นทางถนนเชื่อมหลักๆ หลายเส้นทาง ระหว่างจังหวัดกระบี่ สุราษฎร์ พัทลุง
- ✓ จังหวัดนครศรีธรรมราช กับจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีถนนเชื่อมต่อกันหลายสาย เนื่องจากเป็นช่วงค่อนข้างยาว
- ✓ ในส่วนของจังหวัดพัทลุง มีลักษณะเป็นแหลมแคบๆ มีถนนเชื่อมต่อแค่สองสาย ในอนาคตคาดว่าจะมีส่วนของการสร้างสนามบิน
- ✓ ในส่วนของจังหวัดกระบี่ ไม่มีสถานีรถไฟ แต่กำลังปรับปรุงท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับได้มากขึ้น
- ✓ จังหวัดกระบี่มีความโดดเด่นในส่วนของท่าเรือ
- ✓ ทางหลวงสายหลัก ถ้าเกิดมีการขนส่งมากขึ้น จะต้องมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับมากขึ้น
- ✓ จังหวัดตรังกำลังปรับปรุงท่าเรือปากเมง เป็นท่าเรือแบบอัจฉริยะ
- ✓ จังหวัดตรังมีสถานีรถไฟเด่นๆ
- ✓ จังหวัดตรังในส่วนของตัวขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมจากท่าเรือทุ่งสงไปท่าเรือกันตัง และส่งออกไปต่างประเทศได้
- ✓ ในอนาคตจะมีการสร้างถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดสงขลากับจังหวัดพัทลุง เป็นการร่นระยะเวลาได้มากกว่า 50% เชื่อมที่เกาะใหญ่ จังหวัดสงขลา

สรุปได้ว่า พื้นที่ทั้ง 5 จังหวัดภาคใต้ มีการขนส่งเกือบทุกรูปแบบโดยเฉพาะจังหวัดสงขลา ในส่วนของจังหวัดที่ยังไม่มีขนส่งทางรางคือจังหวัดกระบี่ และจังหวัดที่ยังไม่มีท่าอากาศยานคือจังหวัดพัทลุงในส่วนของการวิ่งรับรถไฟทางคู่ปัจจุบันมีลงมาถึงชุมพร แต่ยังไม่มีลงมาถึงภาคใต้ตอนล่าง ข้อจำกัดทางด้านกฎหมายในการขนส่งสินค้า ของจังหวัดนครศรีธรรมราช อยากให้มีการเลื่อน ตม.ไปอยู่ที่ทุ่งสง เพื่อลดระยะเวลาในการทำงานลง

ข้อค้นพบและข้อจำกัดทางด้านกฎหมายของแต่ละพื้นที่ (ทั้ง 5 จังหวัด)

- ✓ แต่ละพื้นที่ยังไม่มีแผนรองรับผลกระทบจากการขยายตัวถ้าเกิดจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ
- ✓ เจ้าหน้าที่และประชาชนยังไม่เข้าใจถึงความหมายของคำว่าเขตพัฒนาพิเศษ และจะมีผลต่อการลงทุน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างไรบ้าง
- ✓ การขัดกันระหว่าง พรบ. กับแผนพัฒนาจังหวัด
- ✓ ความไม่ชัดเจนของหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลในพื้นที่
- ✓ หน่วยงานยังไม่มีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกัน

หน่วยงาน	ประเด็นการพูดคุย
รองผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง	ต้องรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชน ภาคเอกชนเป็นหลัก ภาครัฐทำหน้าที่เป็นตัวหนุนเสริม
รองประธานหอการค้าจังหวัดพัทลุง	การเชื่อมโยงกลุ่ม 5 จังหวัดเป็นเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษจะทำอย่างไรให้เกิดการเชื่อมโยงได้จริง และชัดเจนขึ้น จังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดเกษตรกรรม แต่การลงทุนกับรายได้ไม่ได้ตกอยู่ที่จังหวัดพัทลุงอย่างแท้จริง ถ้าเกิดเป็นเขตพัฒนาพิเศษได้จริง จะทำอย่างไรให้เกิดการลงทุนในการแปรรูปสินค้าเกษตรได้ เพราะพัทลุงมีฐานการผลิต วัตถุดิบอยู่แล้ว แต่จะทำอย่างไรให้มีสินค้าแปรรูปกระจายออกไปได้ นอกจากนี้จังหวัดพัทลุงเด่นเรื่องของการท่องเที่ยว แต่จะทำอย่างไรให้เกิดการกระจายรายได้สู่จังหวัดมากขึ้น
ประธานสภาเกษตรกรจังหวัดพัทลุง	พัทลุงเป็นอู่น้ำอู่ข้าว พัทลุงมีสินค้าที่เป็นสินค้ามูลค่าสูงคือข้าวสังข์หยด ตลาดข้าวสังข์หยดหลักคือประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ เป็นข้าวที่มีความต้องการของตลาดที่มีกำลังซื้อสูง
ผอ.สนง.ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม	-จังหวัดพัทลุงมีศักยภาพในเรื่องของทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ ได้แก่ ทะเลน้อย พรุขี้เสียน -อยากให้มีระบบรางระหว่างจังหวัด และเป็นระบบรางพลังงานสะอาด สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้ <u>พัทลุงควรปรับปรุงในด้าน</u> ✓ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐาน ✓ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ✓ ความสะอาดเรียบร้อยของบ้านเมือง

	✓ การสร้างสัญลักษณ์ จุดเด่น เอกลักษณ์ ✓ โลจีสติกส์ การเดินทาง การเชื่อมโยง ✓ ความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำ ✓ การเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ✓ การส่งเสริมเป็นแหล่งความเชื่อด้านไสยเวทย์ ✓ การส่งเสริมด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ✓ ความประทับใจในเรื่องของการท่องเที่ยว ✓ ระบบขนส่งสาธารณะไม่ค่อยมี
ประธานหอการค้าจังหวัดกระบี่	✓ การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ทำไมถึงไม่รวมจังหวัดสตูลด้วย ? ✓ ทำอย่างไรให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับพื้นที่ ✓ ด้านฝั่งอันดามัน ด้านการท่องเที่ยวธุรกิจจะโตมาก ✓ ด้านฝั่งอ่าวไทย จะเด่นด้านเกษตร แต่มีการเชื่อมโยงกันน้อย ✓ ทำไมไม่เอาสินค้าเกษตรไปซัพพอร์ตฝั่งอันดามันให้มากกว่านี้ ✓ ธุรกิจท่องเที่ยวเป็นธุรกิจที่ลงทุนน้อย เพราะมีทรัพยากรเป็นฐานอยู่แล้ว ✓ บริบทของเมืองไทยมีเยอะมาก แต่ไม่มีการเชื่อมโยง ✓ สินค้าเกษตรของเมืองไทย ไม่ได้รับการพัฒนา ✓ การนำผลงานวิจัยออกมาใช้ประโยชน์สู่ชุมชน จะนำมาซัพพอร์ตชีวิตประชาชนได้อย่างไร
หอการค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช	✓ ทางฝั่งอ่าวไทย การท่องเที่ยวดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้น้อย ควรพัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็นที่แพร่หลายมากขึ้น เพื่อดึงดูดชาวต่างชาติ ✓ การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ Health land ✓ ถ้าเกิดมีเขตพัฒนาพิเศษ ควรมี Hub ในระดับภูมิภาค มีศูนย์ cargo เต็มรูปแบบ ✓ นิคมอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าทางการเกษตร ✓ มีการจัดงาน expo ระดับนานาชาติ ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ✓ การเชื่อมโยงระบบโลจีสติกส์ ด้านระบบรางให้ชัดเจน และเกิดขึ้นได้จริง เพื่อรองรับการเชื่อมโยงในด้านต่างๆ

	✓ เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา เน้นการทำธุรกิจด้านการศึกษาในระดับนานาชาติ (นักศึกษาต่างชาติ) มีการแลกเปลี่ยนนักศึกษาร่วมกันในหลายๆประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพทางด้านภาษาและแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมร่วมกัน
ภาคเอกชนจังหวัดตรัง (บ่อหินฟาร์มสเตย์)	✓ จังหวัดตรัง มีบริบทคล้ายๆกับจังหวัดใกล้เคียง มี GDP ด้านการเกษตรค่อนข้างสูง มีทรัพยากรที่มีความหลากหลายค่อนข้างสูงมาก โดยเฉพาะทรัพยากรในภาคพื้นทะเล ทรัพยากรสัตว์น้ำ ด้านการท่องเที่ยว ✓ การพัฒนาในรูปแบบเขตพัฒนาพิเศษควรพัฒนาในด้านการท่องเที่ยว ซึ่งจะนำไปสู่การต่อยอดการพัฒนาด้านอื่นๆด้วย ✓ การพัฒนา ยกระดับด้านอุตสาหกรรม ปาล์มน้ำมัน ยางพารา ✓ ด้านโลจีสติกส์ ตรังมีท่าเรือหลายท่าในการส่งออก โดยเฉพาะท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือเทศบาลกันตัง และท่าเรือของภาคเอกชน ✓ ควรพัฒนาด้านการขนส่ง การเชื่อมโยงของระบบราง ✓ การเชื่อมโยงระหว่างอ่าวไทยกับอันดามันเข้าด้วยกันให้ชัดขึ้น
สภาการศึกษาจังหวัดกระบี่ (ผู้แทนคุณชวน ภูเก้าล้วน)	ปัจจุบันดำเนินการ 4 โครงการด้วยกัน ได้แก่ 1. โครงการการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ สปา น้ำพุร้อนคลองท่อม 2. โครงการการส่งเสริมปาล์ม ยางพารา 3. โครงการพัฒนาด้านการประมง เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืน ในส่วนของอ่าวพังงาบวกกับทะเลตรัง 4. โครงการผลักดันให้เกิดศูนย์บริการวิชาการภูมิภาคอันดามัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแก้ไขปัญหาด้านเศรษฐกิจ สังคม การเปลี่ยนแปลง <u>การพัฒนา</u> 1. ด้านเกษตรอุตสาหกรรม 2. Wellness ที่คลองท่อม (น้ำพุร้อน) เป็นเมืองสปา 3. สระมรกต ท่องเที่ยวประเภทน้ำแร่เย็น <u>การวิจัย</u> : <u>การมุ่งเน้นสร้างเกษตรอาหาร</u> <u>พลังงานทางเลือก</u> พลังงานสะอาด ต้นทุนต่ำ ควรมีการศึกษาปริมาณน้ำขึ้น-น้ำลง ของทะเลอันดามัน เพื่อสร้างพลังงานไฟฟ้าสะอาด ปัจจุบันไฟฟ้าสะอาดยัง

	ไม่เพียงพอเนื่องจากการท่องเที่ยวของอันดามันโตเร็วมาก ดังนั้น การประยุกต์ใช้ในเรื่องของการศึกษาพลังงานทางเลือกจะเป็นสิ่งที่ดีมาก <u>วิทยาศาสตร์ทางทะเล</u> เศรษฐกิจที่เป็นสาขาที่สาม ที่สร้าง GDP สูงคือด้านการประมง ซึ่งมีฐานทรัพยากรอยู่แล้ว การสร้างความมั่นคงทางอาหาร ถ้าจะค้นหาความเป็นพิเศษของเศรษฐกิจพิเศษใน 5 จังหวัด ✓ การท่องเที่ยว ✓ การเชื่อมโยงระบบราง เนื่องจากเป็นการขนส่งทางบกที่สามารถควบคุมเวลาได้แม่นยำ และใช้กันทั่วโลก ✓ การขนส่ง เคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยว ระหว่างทางฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ✓ เส้นทางข้ามคาบสมุทร การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นเส้นทางที่ต้นทุนต่ำที่สุดของโลก (Marine Gateway) ✓ การผลักดัน ท่าเรือข้ามคาบสมุทร
รองผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง	■ ทำไมไม่เอาจังหวัดสตูลมาด้วย ? ■ ทำไมถึงเอาจังหวัดกระบี่ ? เนื่องจากบริบทต่างกัน ■ ใช้บริบทอะไรในการกำหนดกลุ่มจังหวัด เขตพัฒนาพิเศษ ■ ที่ผ่านมาระหว่างกลุ่มจังหวัดไม่มีการเชื่อมโยงอย่างจริงจัง ■ ถ้าเกิดรัฐให้การสนับสนุนอย่างจริงจัง เขตพัฒนาพิเศษสามารถเกิดขึ้นได้ ■ แบ่งกลุ่มจังหวัดให้ชัดเจน ดูบริบทของจังหวัด ■ การพัฒนาเชื่อมโยง ยังเป็นรูปแบบต่างคนต่างทำ ■ ถ้าจะเกิดเขตพัฒนาพิเศษจะมีการแบ่ง กำหนด บทบาทหน้าที่ของแต่ละจังหวัดกันอย่างไร จังหวัดไหนควรเด่นด้านไหน ดังนั้น ควรมีกลไกอย่างไรในการบริหารจัดการ ■ แต่ละจังหวัดควรมีการพูดคุยกันอย่างจริงจัง ■ แต่ละจังหวัดได้มีการนำแผนด้านการท่องเที่ยวมาใช้อย่างจริงจังหรือไม่ และแผนพัฒนาการท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการบรรจุลงในแผนพัฒนาจังหวัด ■ ทำยังไง ส่งเสริมให้ประชาชน องค์กร พัฒนาการท่องเที่ยวอย่างจริงจัง

	■ ปัจจุบันกระบี่ นครศรี ตรัง พัทลุง มีนักท่องเที่ยวที่เป็นชาวมุสลิมค่อนข้างเยอะ ■ จะมีบริบทการท่องเที่ยวแบบไหน ได้อย่างไร ■ การขนส่งสาธารณะผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว ไม่ครอบคลุมการเดินทางในแต่ละพื้นที่ ทำอย่างไรให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายขึ้น ■ นโยบายรัฐบาล เปลี่ยนไปตามยุคสมัยของรัฐบาลนั้นๆ ทำให้ไม่มีความต่อเนื่องในการบริหารจัดการอย่างแท้จริง ■ ทำอย่างไร ในการปรับคนในพื้นที่ให้ได้ การสร้างความรู้ความเข้าใจ การปรับทัศนคติ การบูรณาการร่วมกัน ■ การใช้ความสามารถของสถาบันการศึกษาลงมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ■ การใช้งบประมาณ จัดสรรงบประมาณไม่ทั่วถึง และไม่เหมาะสม ■ แผนงาน การพัฒนาต่างๆ จะสามารถทำให้ได้นั้น จะต้องขึ้นอยู่กับนโยบาย (รัฐบาล) งบประมาณด้วย
ผู้แทน สส.อรุณ สวัสดี จังหวัดสงขลา	■ จังหวัดสงขลามีศักยภาพสูงในเรื่องของแหล่งน้ำ ■ ถ้าเกิดจะเป็นเขตพัฒนาพิเศษควรมีการพัฒนาในด้านของโลจีสติกส์ และการบริหารจัดการให้ดี ■ จังหวัดสงขลามีศักยภาพด้านทรัพยากร มีบ่อน้ำมัน ทรัพยากรทางทะเล ■ จังหวัดสงขลามีศักยภาพทางด้านประวัติศาสตร์ (หลวงปู่ทวด) ต้นกำเนิดหลวงปู่ทวดอยู่ที่วัดพะโค๊ะ ■ จะต้องมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เช่น การสร้าง landmark ■ จังหวัดสงขลามีศักยภาพด้านความมั่นคงทางอาหาร
สนง.ขนส่ง จังหวัดสงขลา	■ สนง.ขนส่งจังหวัดสงขลา มีการผลักดันในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารให้ครอบคลุม ■ ในกรณีถ้าเกิดจะจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษ การขนส่งโดยสารสาธารณะเป็นสิ่งสำคัญ และคิดว่าไม่มีปัญหาในส่วนนี้
สนง.ขนส่ง จังหวัดนครศรีธรรมราช	หน้าที่ของ สนง. ■ มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมผู้ประกอบการ การจัดการเดินรถ

	■ โครงการ smart bus ยังคงจะดำเนินการต่อเนื่อง ■ ต้องการให้มีการผลักดันพัฒนาในส่วนของสถานีขนส่งผู้โดยสาร ปัจจุบันโครงข่ายการขนส่ง มีเส้นทางการเดินรถเชื่อมโยงไปท่าอากาศยานครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสาร
สนง.ขนส่ง จังหวัดพัทลุง	■ จังหวัดพัทลุงจะมีการปรับปรุงเส้นทางการเดินรถในมีประสิทธิภาพมากขึ้น ■ จังหวัดพัทลุงมีเส้นทางการเดินรถที่สามารถรองรับผู้โดยสารไปยังจุดท่องเที่ยวได้ และถ้าเกิดไม่ถึงจุดท่องเที่ยว ก็จะมีจุดใกล้เคียงแหล่งท่องเที่ยว ■ กำลังพยายามจะปรับปรุงเส้นทางการเดินรถ ในเส้นทางใหม่ๆ ■ ระบบการขนส่งยังไม่ทั่วถึง ไม่มีผู้ประกอบกล้าลงทุน
ผู้แทน ททท.จังหวัดนครศรีธรรมราช	✓ จังหวัดนครศรีธรรมราชเน้นในด้านของเกษตรกรรม อารยธรรม และการท่องเที่ยว ✓ มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายใต้อารยธรรม ✓ มีการส่งเสริมการท่องเที่ยว 4 อา 5 รักษ์ <u>4 อา ได้แก่</u> ✓ อากาศดี ชีวียั่งยืน ✓ อาภรณ์ สืบสานลายผ้า ✓ อาหารดี อาหารถิ่น ผลไม้ตามฤดูกาล ✓ อาราม จังหวัดนครศรีฯ มีวัดเยอะมาก ประมาณ 600 กว่าวัด <u>5 รักษ์ ได้แก่</u> ✓ รักษ์ธรรมะ ✓ รักธรรมชาติ ✓ รักศิลปะ เครื่องถมสามกษัตริย์ ✓ รักวัฒนธรรม ประเพณีเดือนสิบ แห่ผ้าขึ้นธาตุ ✓ รักความธรรมดา วิถีชุมชนที่เรียบง่าย
เกษตรและสหกรณ์ จังหวัดตรัง	✓ ด้านการเกษตรเป็นพื้นฐานของภาคใต้ ✓ จังหวัดตรัง ยุทธศาสตร์ของจังหวัดตรัง มี 2 ขา คือ -ภาคการท่องเที่ยว การลงทุน -ภาคการเกษตร ✓ จังหวัดตรังเป็นเมืองคุณภาพชีวิตที่ยั่งยืน

	✓ จังหวัดตรังมีพื้นที่ปลูกค่อนข้างมาก แต่จะต้องมองในภาพของผลผลิตต่อไร่ออกมาให้ได้ อย่ามองที่ปริมาณ ให้มองที่คุณภาพ ✓ การพัฒนาระบบขนส่ง ท่าอากาศยานให้เป็นระดับนานาชาติ ✓ ท่าเรือน้ำลึกกันตังมีศักยภาพในการขนส่ง ✓ รางมีระบบไปถึงกันตัง ✓ ระบบการสื่อสาร smart city ✓ การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ✓ การผลิตทรัพยากรสัตว์น้ำ <u>ปัญหา</u> - ข้อกฎหมายต่างๆ ปัจจุบันยังไม่เอื้อ - ข้อกฎหมายในเรื่องของเขตหวงห้าม <u>ข้อเสนอ</u> - การสร้างนวัตกรรม สร้างจุดเด่นของจังหวัด โดยไม่ซ้ำซ้อนกันกับจังหวัดอื่น - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง แหล่งน้ำ (การจัดการปัญหาน้ำท่วม)

บทที่ 7
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ สังคมและวัฒนธรรม และโครงสร้างพื้นฐานและข่ายโลจิสติกส์รวมถึงวิเคราะห์และประเมินนโยบาย ระเบียบกฎหมายและเงื่อนไขที่มีผลต่อการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคภาคใต้ เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) เป็นงานวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method Research)ประกอบด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

สรุปผลการวิจัย

อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้ขยายตัวเพิ่มขึ้น ศักยภาพโดยรวมของกลุ่มจังหวัดทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัด โดยเฉพาะ การท่องเที่ยว ด้านการเกษตร และปัญหาความต้องการของพื้นที่ ที่นำไปสู่แผนงานโครงการที่มีความสอดคล้องกัน คือ แหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติและเป็นศูนย์กลางการเกษตรมีพืชเศรษฐกิจของประเทศที่เติบโตอย่างมั่นคงบนพื้นฐานของชุมชนเข้มแข็ง

จุดแข็ง

5. มีแหล่งท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืน โดยการผสานเชื่อมโยงกับกลุ่มอันดามัน และเอกลักษณ์ที่โดดเด่น
6. การเกษตร สัตว์น้ำและพืชเศรษฐกิจ (ยางพารา/ปาล์มน้ำมัน) ของกลุ่มจังหวัดให้มีคุณภาพแบบครบวงจร
7. กลุ่มจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคม และการขนส่งสินค้า รองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด มีการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมและสาธารณูปโภครองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดในทุก ๆ ด้าน

เป้าหมายการพัฒนา

1. เป็นสถานที่ท่องเที่ยวนานาชาติที่มีคุณภาพและมีความหลากหลายของรูปแบบการท่องเที่ยว

- ร้อยละของรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 จากค่าฐาน

2. เป็นศูนย์กลางการผลิตและแปรรูปยางพารา ปาล์มน้ำมัน ข้าว ไม้ผล สมุนไพร การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจและการเลี้ยงสัตว์เศรษฐกิจที่มีความโดดเด่นในพื้นที่

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) ภาคเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒ จากค่าฐาน

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) สาขาอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6 จากค่าฐาน

3. มีมูลค่าการค้า การลงทุนที่เพิ่มขึ้น
   - ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) ภาคเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๒ จากค่าฐาน
4. มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด
   - ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPP) สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 จากค่าฐาน
5. มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีสิ่งแวดล้อม ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและสภาพสังคมที่ดี
   - ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดที่แท้จริง (GPP) สาขาการบริการด้านสุขภาพและสังคมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากค่าฐาน
   - สถานการณ์การกัดเซาะชายฝั่งทะเลของกลุ่มจังหวัดลดลงร้อยละ 4 จากค่าฐาน
6. เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ
   - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5
7. ประชาชนมีคุณภาพ
   - ร้อยละที่เพิ่มขึ้นค่าเฉลี่ยผลการทดสอบทางการศึกษาระดับชาติ (O-net) 4 กลุ่มสาระหลักระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 50
   - ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวานรายใหม่จากกลุ่มเสี่ยงลดลง ร้อยละ 2.1
8. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีความยั่งยืน
   - พื้นที่ป่าไม้จังหวัดสงขลาจากการสำรวจภาพถ่ายดาวเทียมคงสภาพเดิม ร้อยละ 11.19 ของพื้นที่
   - ร้อยละของขยะมูลฝอยได้รับการจัดการอย่างถูกหลักวิชาการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 84

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด “การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก บนฐานความเข้มแข็งของภาคเกษตรและชุมชนอย่างยั่งยืน” โดยแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสของพื้นที่โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับโลก ซึ่งสอดคล้องเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาภาคใต้ที่กำหนดให้ภาคใต้ฝั่งอันดามันเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 โดยมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาและประเด็นการพัฒนาที่ตอบสนองต่อปัญหา ความต้องการของกลุ่มจังหวัด และมีแนวทางการพัฒนาและแผนงานโครงการที่สอดคล้องกับประเด็นการพัฒนา

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคม

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างยั่งยืน (Sustainable Southern Economics Corridor: SEC) เป็นจุดเปลี่ยนการพัฒนาภาคใต้ให้มีความเจริญและพร้อมต่อการพัฒนา ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตต่อไป กรอบแนวคิดนี้มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับการอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพชั้นนาระดับโลก ตลอดจนการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ทางตะวันตกเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมีพื้นที่เป้าหมายนำร่อง ใน 4 จังหวัด และ 1 ในกลุ่มของภาคใต้ของเราคือ นครศรีธรรมราช

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างสมดุล เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งในระยะแรกมีแนวคิดเบื้องต้นของสาขาเศรษฐกิจหลัก ที่ควรมุ่งเน้นใน 2 สาขาหลัก ได้แก่ 1) สาขาการท่องเที่ยว และ 2) สาขาอุตสาหกรรมบนฐานชีวภาพ (Bio-based industries ประกอบด้วย อาหาร พลังงานชีวภาพ และวัสดุชีวภาพ)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม

1. การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway) ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC ที่มีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route) ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

3. การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio – Based & Processed Agricultural Products) เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ Phase Change Material (PCM) ยกระดับมหาวิทยาลัยในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา

4. การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ (Green & Culture) เน้นการพัฒนาและศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลน ให้มีความอุดมสมบูรณ์ อาทิ การฟื้นฟูป่า ชายเลนและแนวปะการังเพื่อเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางทะเล อาทิ การพัฒนาการเพาะพันธุ์และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก รวมทั้ง การรักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน

นครศรีธรรมราช พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ โดยเน้นการวิจัยและพัฒนา เพื่อต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง (**กระบี่** และชุมพร) ไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงขึ้นในการ

ดำเนินการอาจพิจารณากำหนดเขตพื้นที่สำหรับ การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพที่ชัดเจน กำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนที่จะสามารถดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและสถาบันการศึกษาในพื้นที่ในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงจากการผลิตน้ำมันปาล์ม และพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้และยางพาราในพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระยะแรกทั้ง ระบบราง ท่าอากาศยาน การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนเป็นนโยบายที่สำคัญในการสร้าง ความเจริญในพื้นที่ โดยเมื่อทุกอย่างดำเนินไปตามแผนงานจะสามารถส่งผลเชิงบวกทางเศรษฐกิจและสนับสนุนประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการผลิต การค้า การบริการ การขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคที่ต่อยอดการพัฒนาบนพื้นฐานของเศรษฐกิจฐานรากที่เน้นการเจริญเติบโตภายในให้เกิดความเข้มแข็งเพื่อก้าวสู่ Thailand 4.0 และจะถือเป็นแรงผลักให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาในพื้นที่กลุ่ม 5 จังหวัดภาคใต้

การพัฒนาในกลุ่มพื้นที่ 5 จังหวัดเพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศและยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจ การค้า ในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นในพื้นที่ภาคใต้มีการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมี 2 แผนย่อยที่มีความคาบเกี่ยวใน 5 จังหวัดของพื้นที่วิจัยครั้งนี้ ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- แผนย่อยการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ รวมทั้งอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (จังหวัดชุมพร-ระนอง และพื้นที่จังหวัด สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช) ตามกรอบแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย (1) การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และเชื่อมกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2) การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันต่อเนื่องไปจนถึงฝั่งอ่าวไทยตอนบนบริเวณหัวหิน ชะอำให้เป็นแนวการท่องเที่ยวชั้นนาแห่งใหม่ และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ (3) การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าจากการใช้ทรัพยากรการผลิตทั้งในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อพัฒนาเป็น

ศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมงในภาคใต้ และ (4) การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ รวมทั้งเมืองน่าอยู่

แนวทางการพัฒนา

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกไปยังท่าเรือหลักในกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันออกไปยังท่าเรือหลักในประเทศจีน เพื่อตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

2) พัฒนาศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมงในภาคใต้ รวมถึงผลิตภัณฑ์ทางทะเล เช่น การพัฒนาการเพาะพันธุ์และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก โดยยกระดับเกษตรกรรายย่อยให้มีความสามารถในการผลิตและแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

3) พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง

4) ยกระดับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาและการเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา และศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลนให้มีความอุดมสมบูรณ์และสวยงาม

5) รักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ

6) พัฒนาเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการลงทุนและเศรษฐกิจ สอดคล้องกับนโยบายขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดย

6.1) จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญของแต่ละเมือง จัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัยและพื้นที่เฉพาะในเมือง เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศพื้นที่อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม และพื้นที่เปิดโล่งตามแนวคิดการจัดทาแผนผังภูมินิเวศและแนวคิดการพัฒนาเมืองต่างๆ อาทิ การเติบโตของเมืองแบบกระชับโดยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ในเมืองชั้นในเพื่อลดปัญหาการกระจัดกระจายของเมือง มีการวางแผนรับมือกับภัยพิบัติและการเปลี่ยนแปลงแบบฉับพลัน ส่งเสริมให้เกิดเมืองที่ปรับตัวได้ตามการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

6.2) สนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน รองรับความต้องการด้านการเดินทางทั้งปัจจุบันและอนาคต และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลให้เพียงพอ รวมทั้งจัดระบบดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อสร้างบรรยากาศ ให้พร้อมต่อการลงทุนในพื้นที่

6.3) อนุรักษ์ จัดระบบ และเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองให้เพียงพอต่อจำนวนประชากร มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และสนับสนุนพลังงานสะอาด มีระบบจัดการสิ่งแวดล้อม อาทิ ระบบจัดการน้ำเสีย ขยะ และมลพิษที่ได้มาตรฐานและเพียงพอกับความต้องการในปัจจุบันและอนาคต

แผนการพัฒนาตามลำดับความสำคัญของเป้าหมายกลุ่มจังหวัดในการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

เป้าหมายของจังกลุ่มจังหวัด ลำดับที่

ลำดับที่ 1 ด้านเกษตร

ลำดับที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว

ลำดับที่ 3 ด้านการค้าชายแดน

ลำดับที่ 4 ด้านอุตสาหกรรม

1.1 แผนการพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 1 ด้านการเกษตร

ระยะสั้น (0-5 ปี)	**ระยะกลาง (5-10 ปี)**	**ระยะยาว (10-20 ปี)**
-มีแนวทางพัฒนาและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีชีวภาพและนวัตกรรมในการผลิตภาคเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และพัฒนาคุณภาพผลผลิตให้กับยางพาราและปาล์มน้ำมัน รองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรในอนาคต	-ส่งเสริมการเชื่อมโยงการพัฒนาเครือข่ายนวัตกรรมและเทคโนโลยีร่วมกับสถาบันการศึกษาเพื่อวิจัยพัฒนาการออกแบบ พัฒนาและแปรรูปผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิเครื่องสำอาง และผลิตภัณฑ์อาหาร เป็นต้น	-การประชาสัมพันธ์และการทำการตลาดผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายยางพารามากขึ้น
-การบูรณาการ โดยใช้แนวคิดเกษตรผลิต พาณิชย์ตลาด รวมทั้งการพัฒนาคนให้มีองค์ความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพ และมีความหลากหลายของประเภทโครงการครอบคลุมทุกมิติการพัฒนา โดยวางหลักในเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากฐาน การสร้างงานสร้างรายได้ให้แก่พี่น้องประชาชนที่สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ทั้งภาคการเกษตร ภาคการท่องเที่ยว	-การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ทางเศรษฐกิจ การอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากร ธรรมชาติ	-การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตเพื่อให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศเกิดความเข้มแข็งจากระดับล่าง ประชาชนพึ่งพาตนเองได้

1.2 แผนการพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-ยกระดับมาตรฐานการบริการ และส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ด้วยการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ระบบขนส่งและระบบสื่อสาร) ที่ทันสมัย เพียงพอโดยคำนึงถึงมาตรฐานความสะอาดและปลอดภัยของสถานที่ท่องเที่ยว ยกระดับมาตรฐานบริการการท่องเที่ยวระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว	-พัฒนาบุคลาการด้านทักษะภาษาและบริการท่องเที่ยว	-พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติระดับบน (High End)
-พัฒนากิจกรรมและบริการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่มีความหลากหลายเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวที่สำคัญของภาค ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม เมืองเก่า ฯลฯ โดยการพัฒนา ปรับปรุง บูรณะ แหล่งท่องเที่ยว ให้มีเรื่องราวที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ และระบบสาธารณูปโภคที่มีมาตรฐานเหมาะสมตามชนิดของแห่งท่องเที่ยว พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้รองรับการท่องเที่ยวรูปแบบต่าง และระบบขนส่งสาธารณะที่มีความปลอดภัยเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว	-พัฒนาผู้ประกอบการในท้องถิ่นและสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นในการเป็นเครือข่ายอาสาสมัครท่องเที่ยวและสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาระบบป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว	-ประชาสัมพันธ์และการเข้าถึงข้อมูลด้านการท่องเที่ยวผ่านระบบการสื่อสารสาธารณะทั้งในและนอกประเทศ รวมทั้งจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยว

-ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่มีศักยภาพให้มีมาตรฐาน สนับสนุนด้านวิชาการ สร้างนวัตกรรมและสนับสนุนการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน เพื่อให้องค์การเครือข่ายชุมชนเข้มแข็งและสามารถพึ่งพาตนเอง รวมทั้งเป็นผู้ประกอบการที่มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของชุมชน ใช้อัตลักษณ์ความโดดเด่นบนฐานของทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาของชุมชนเป็นจุดขาย	-ออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์ยกระดับการให้บริการด้านการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐานของชุมชน สร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวรายใหญ่ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพสินค้า OTOP และสินค้าที่ระลึกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่วชุมชนและเพื่อเป็นแหล่งสร้างงานและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชน	-ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวชุมชนผ่านช่องทางที่หลากหลาย โดยเฉพาะสื่อออนไลน์ (เวบโซด์และแอพลิเคชั้นต่าง)
-มีแนวทางการยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและมาตรการรักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้เพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพกับระบบบริการสุขภาพและระบบสาธารณสุข พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่มีศักยภาพให้มีมาตรฐาน สนับสนุนด้านวิชาการ สร้างนวัตกรรมและสนับสนุนการพัฒนาและสงเสริมศักยภาพคน เพื่อให้องค์กรเครือข่ายชมชนมีความเข้มแข็งสามารถพึ่งพาต้นเองได้	แนวทางส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนให้มีความเข้มแข็งสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่	พัฒนากิจกรรมและบริการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ให้มีความหลากหลายเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด เช่น จังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง (การท่องเที่ยวเชิงเกษตร) สงขลา (การท่องเทียวเชิงวัฒนธรรม) กระบี่ (การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ)

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-ยกระดับมาตรฐานการบริการ และส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ด้วยการพัฒนาระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ระบบขนส่งและระบบสื่อสาร) ที่ทันสมัย เพียงพอโดยคำนึงถึงมาตรฐานความสะอาดและปลอดภัยของสถานที่ท่องเที่ยว ยกระดับมาตรฐานบริการการท่องเที่ยวระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว	-พัฒนาบุคลาการด้านทักษะภาษาและบริการท่องเที่ยว	-พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเผยแพรข้อมูลและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติระดับบน (High End)
-พัฒนากิจกรรมและบริการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่มีความหลากหลายเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวที่สำคัญของภาค ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา ท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม เมืองเก่า ฯลฯ โดยการพัฒนา ปรับปรุง บูรณะ แหล่งท่องเที่ยว ให้มีเรื่องราวที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ และระบบสาธารณูปโภคที่มีมาตรฐานเหมาะสมตามชนิดของแห่งท่องเที่ยว พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้รองรับการท่องเที่ยวรูปแบบต่าง และระบบขนส่งสาธารณะที่มีความปลอดภัยเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว	-พัฒนาผู้ประกอบการในท้องถิ่นและสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นในการเป็นเครือข่ายอาสาสมัครท่องเที่ยวและสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาระบบป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว	-ประชาสัมพันธ์และการเข้าถึงข้อมูลด้านการท่องเที่ยวผ่านระบบการสื่อสารสาธารณะทั้งในและนอกประเทศ รวมทั้งจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยว
-ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่โดยการพัฒนาแหล่ง	-ออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์ยกระดับการให้บริการด้านการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐานของ	-ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวชุมชนผ่านช่องทางที่หลากหลาย โดยเฉพาะสื่อ

ท่องเที่ยวชุมชนที่มีศักยภาพให้มีมาตรฐาน สนับสนุนด้านวิชาการ สร้างนวัตกรรมและสนับสนุนการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน เพื่อให้องค์การเครือข่ายชุมชนเข้มแข็งและสามารถพึ่งพาตนเอง รวมทั้งเป็นผู้ประกอบการที่มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของชุมชนใช้อัตลักษณ์ความโดดเด่นบนฐานของทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาของชุมชนเป็นจุดขาย	ชุมชน สร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวรายใหญ่ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพสินค้า OTOP และสินค้าที่ระลึกเพื่อสนับสนุนการท่องเที่วชุมชนและเพื่อเป็นแหล่งสร้างงานและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชน	ออนไลน์ (เวบโซด์และแอพลิเคชั้นต่าง)
-มีแนวทางการยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและมาตรการรักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้เพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพกับระบบบริการสุขภาพและระบบสาธารณสุข พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่มีศักยภาพให้มีมาตรฐาน สนับสนุนด้านวิชาการ สร้างนวัตกรรมและสนับสนุนการพัฒนาและสงเสริมศักยภาพคน เพื่อให้องค์กรเครือข่ายชมชนมีความเข้มแข็งสามารถพึ่งพาต้นเองได้	แนวทางส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนให้มีความเข้มแข็งสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่	พัฒนากิจกรรมและบริการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ให้มีความหลากหลายเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด เช่น จังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง (การท่องเที่ยวเชิงเกษตร) สงขลา (การท่องเทียวเชิงวัฒนธรรม) กระบี่ (การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ)

1.3 แผนการพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 3 ด้านการค้า

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อโยงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โดยพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยนครศรีธรรมราช สงขลา เชื่อมโยงสาย The Royal Coast ของภาคกลาง	พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ตอนเหนือ-ใต้ของฝั่งอันดามันและสายกระบี่ ตรัง ควบคู่กับการพัฒนาเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคและเตรียมความพร้อมจังหวัดกระบี่ให้เป็นเมื่อน่าอยู่ โดยจัดระบบผังเมืองที่มีประสิทธิภาพ มีการจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาวะของประชาชน	การเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน (ด้านคมนาคมขนส่ง การสื่อสารและพลังงานที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและระบบดิจิทัลรวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อใช้ในการบริหารจัดการเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธรณะและพื้นที่สาธารณะที่มีการออกแบบสำหรับคนทุกกกลุ่ม รวมทั้งพัฒนาพื้นบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้มีความพร้อมรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

1.4 แผนการพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 4 ด้านอุตสาหกรรม

ระยะสั้น (0-5 ปี)	ระยะกลาง (5-10 ปี)	ระยะยาว (10-20 ปี)
-พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio-Based & Processed Agricultural Products) โดยสนับสนุนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการผลิต ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าทางการเกษตร โดยเน้นการวิจัยและพัฒนาเพื่อต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์ม ในจังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ ไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงขึ้น อาทิ	-พัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมยางพาราและการแปรรูปอาหารและพืชเศรษฐกิจสำคัญอื่นๆ ผ่านการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและสถาบันการศึกษา	กำหนดเขตพื้นที่และสิทธิประโยชน์สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพที่ชัดเจน เพื่อดึงดูดนักลงทุนของภาคเอกชน ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

Phasde Change Material (PCM) และ Nutritional Foods -มีแนวทางพัฒนาเขตอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราหาดใหญ่-สะเดาที่ครบวงจรและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเชื่อมโยงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและนิคมอุตสาหกรรมยาง (Rubber City) โดยการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมยางพารา	-การขยายผลงานวิจัยด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมสู่การผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราปลายน้ำที่มีมูลค่าสูง ตลอดจนส่งเสริมการผลิตฟอร์นิเจอร์จากไม้ยางที่มีการออกแบบที่ทันสมัย เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมของภาคและเป็นฐานเศรษฐกิจที่สร้างรายได้อย่างยั่งยืน	-การพัฒนาระบบตลาดยางพารา(ตลาดท้องถิ่น ตลาดกลางยางพารา และตลาดซื้อขายล่วงหน้า) ให้มีความเข้มแข็งและมีระบบการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสามารถใช้เป็นตลาดอ้างอิงที่น่าเชื่อถือของผู้ซื้อ-ขาย ยางของประเทศและตลาดโลก

ปัญหา อุปสรรคและแนวทางแก้ไข

ปัญหา อุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
ขาดการพัฒนาเมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการลงทุนและเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับนโยบายขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้	จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญของแต่ละเมือง จัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของศูนย์เศรษฐกิจแหล่งที่อยู่อาศัยและพื้นที่เฉพาะในเมือง เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศพื้นที่อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม และพื้นที่เปิดโล่งตามแนวคิดการจัดทาแผนผังภูมินิเวศและแนวคิดการพัฒนาเมือง สนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานรองรับความต้องการด้านการเดินทางทั้งปัจจุบันและอนาคต และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลให้เพียงพอ รวมทั้งจัดระบบดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อสร้างบรรยากาศ ให้พร้อมต่อการลงทุนในพื้นที่

	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกไปยังท่าเรือหลักในกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันออกไปยังท่าเรือหลักในประเทศจีนเพื่อตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต
สินค้าทางด้านเกษตรขาดการแปรรูป	พัฒนาศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมงในภาคใต้ รวมถึงผลิตภัณฑ์ทางทะเล เช่น การพัฒนาการเพาะพันธุ์และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก โดยยกระดับเกษตรกรรายย่อย ให้มีความสามารถในการผลิตและแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
ขาดการต่อยอดด้านอุตสาหกรรมชีวภาพ	พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง
การศึกษายังไม่เท่าเทียม มีความเหลื่อมล้ำทางการศึกษา	ยกระดับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาและการเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีนวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา และศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลนให้มีความอุดมสมบูรณ์และสวยงาม
คนรุ่นใหม่ขาดการสานต่อวัฒนธรรม	รักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาจะเห็นได้ว่าพื้นที่วิจัยทั้ง 5 จังหวัดของภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) มีเครือข่ายการวิจัยและนวัตกรรมที่ทำงานตามนโยบายและยุทธศาสตร์แห่งรัฐ ในการสนับสนุนการพัฒนากำลังคนเพื่อตอบสนองต่อความต้องการพัฒนาประเทศ และส่งเสริมให้สถาบันอุดมศึกษามีส่วนร่วมในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของ เศรษฐกิจฐานราก และสร้างกลไกเชื่อมโยงกับเครือข่ายชุมชนท้องถิ่น โดยนำความรู้จากผลงานวิจัยและพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่นมาถ่ายทอดความรู้และ เทคโนโลยีที่เหมาะสมแก่ชุมชนเป็นโอกาสอันดีที่จะได้ดำเนินการเปิดรับโครงการวิจัยและนวัตกรรมเพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีชุมชนสู่ ฐานราก ของสถาบันอุดมศึกษาที่เป็นสมาชิกในเครือข่าย ทั้งของรัฐและเอกชนในเขตพื้นที่เพื่อช่วยวิจัยและพัฒนาเกษตรกรและผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้เป็นรายได้หลักทางเศรษฐกิจของภูมิภาครวมถึงพัฒนานักวิจัยและสร้างงานวิจัยที่ตอบสนองต่อความต้องการของคนในพื้นที่ทั้ง 5 จังหวัดภาคใต้และประเทศต่อไปรวมถึงควรมีหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สำนักงานเขตสภาพัฒน์ และสำนักงานเขต สกสว. อยู่ในพื้นที่ เพื่อเป็นตัวเชื่อมโยงผลักดันและขับเคลื่อนร่วมกันกับสภาพัฒน์ในการพัฒนาต่อไป

บรรณานุกรม

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2560. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564). สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422

เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ. 1 พฤษภาคม 2562ก. ความเชื่อมโยงระหว่าง ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564). สืบค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/351-20-12-2560-2564

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2560. แผนฯ 12 ฉบับประชาชน นวัตกรรมคือหัวใจของการพัฒนา. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2564. แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-19 พ.ศ. 2564-2565. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2564 จาก http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2021/01/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A1%E0%B9%88%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B9%80%E0%B8%89%E0%B8%9E%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%AF-%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%B8%E0%B9%80%E0%B8%9A%E0%B8%81%E0%B8%A9.pdf

เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ. 01 พฤษภาคม 2562. กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี. สืบค้นวันที่ 25 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/350-20

เกียรติพงษ์ อุดมธนะธีระ. 1 พฤษภาคม 2562ค. ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564). สืบค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/353-12-2560-2565

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2562. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (9) ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ(พ.ศ.2561 - 2580). สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2019/04/09-%E0%B9%80%E0%B8%82%E0%B8%95%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A3%E0%B8%A

9%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A9.pdf

กลุ่มงานพัฒนาและบริหารจัดการความรู้ สถาบันดำรงราชานุภาพ. 2562. แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด พ.ศ. ๒๕๖๑ -๒๕๖๕ (ฉบับบทวน) ภาคใต้. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก http://www.stabundamrong.go.th/2019/wordpress/download/2702/

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2563. แผนพัฒนาภาค พ.ศ.2560 - 2565 (ฉบับทบทวน). สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก https://plan.rmutr.ac.th/wp-content/uploads/2020/08/plan_rmutr_District-development-plan.pdf

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2561. แผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2560-2565) และโครงการขับเคลื่อนที่สำคัญของแต่ละภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ.2562. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก http://tpso3.msociety.go.th/images/pdf/03_12_61/%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3%20ppt%20%E0%B8%97%E0%B8%B4%E0%B8%A8%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2%20%E0%B8%88%E0%B8%B8%E0%B8%94%E0%B9%80%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%99%20%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9B%E0%B8%B562%20S.pdf

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2563. แผนพัฒนาภาค พ.ศ.2560 - 2565 (ฉบับทบทวน). สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 จาก https://plan.rmutr.ac.th/wp-content/uploads/2020/08/plan_rmutr_District-development-plan.pdf

สำนักงานจังหวัดนครศรีธรรมราช. แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2564 จาก http://www.nakhonsithammarat.go.th/web_52/datacenter/doc_download/groupvision54.pdf

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. 2561. กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน Sustainable Southern Economics Corridor: SEC. จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 1(2 ตุลาคม - ธันวาคม): 1-4.

คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดสงขลา. 2562. แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา พ.ศ.2561-2565 ฉบับทบทวน พ.ศ. 2564. สงขลา: คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดสงขลา.

ภาคผนวก ก

แบบประเมินการเลือกทางเลือกที่เหมาะสมตามลำดับชั้น

(Analysis Hierarchy Process: AHP) ของ

“ศักยภาพการค้า การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ชายแดน

การบริการสุขภาพ โลจิสติกส์ และอื่นๆ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

แบบประเมินการเลือกทางเลือกที่เหมาะสมตามลำดับชั้น (Analysis Hierarchy Process: AHP) ของ
"ศักยภาพการค้า การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ชายแดน การบริการสุขภาพ โลจิสติกส์ และอื่นๆ
เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

ภายใต้โครงการย่อยที่ 4 "การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) (ORG6420002)"

ดร.นราวดี บัวขวัญ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
หัวหน้าโครงการวิจัยย่อยที่ 4

หน่วยงาน _____

คำชี้แจง **ใส่ลำดับความสำคัญตั้งแต่เลข 1 – 9** ตามที่ท่านคิดว่า จังหวัดมี**ศักยภาพหรือสมควรถูกผลักดัน**ให้เป็นประเด็น

หลักที่ใช้ในการสนับสนุน**การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภายในจังหวัด**ของท่าน จากมากที่สุดไปสู่น้อยที่สุด

โดย **1** หมายถึง จังหวัดมีศักยภาพหรือสมควรถูกผลักดันด้านนี้**มากที่สุด**

2 หมายถึง จังหวัดมีศักยภาพหรือสมควรถูกผลักดันด้านนี้มากที่สุดรองลงมา

⋮

9 หมายถึง จังหวัดมีศักยภาพหรือสมควรถูกผลักดันด้านนี้**น้อยที่สุด**

จังหวัด / **ศักยภาพ**	**(ลำดับความสำคัญด้วยเลข 1-9)**
ด้านเศรษฐกิจ	
ด้านการเกษตร	
ด้านอุตสาหกรรม	
ด้านการท่องเที่ยว	
ด้านการบริการสาธารณสุข	
ด้านสังคมและวัฒนธรรม	
ด้านเทคโนโลยี	
ด้านแผนและนโยบาย	
ด้านโครงข่ายโลจิสติกส์	

ภาคผนวก ข

แบบสำรวจศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้
ภายใต้โครงการย่อยที่ 4 “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้ง
เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

แบบสำรวจศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

ภายใต้โครงการย่อยที่ 4 “การวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้
(จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) (ORG6420002)”

ดร.นราวดี บัวขวัญ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
หัวหน้าโครงการวิจัยย่อยที่ 4

หน่วยงาน _____

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ○ ล้อมรอบคะแนน ในการพิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 พิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้า (Cargos) กับการขนส่งผู้โดยสาร (Passengers)

ส่วนที่ 2 พิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า (Cargos)

ส่วนที่ 3 พิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร (Passengers)

โดยเกณฑ์มาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบความสำคัญ มีระดับ 1-9 ดังนี้

ระดับความสำคัญ	ความหมาย	คำอธิบาย
1	สำคัญเท่ากัน	ทั้งสองปัจจัยมีความสำคัญต่อการตัดสินใจ เท่า ๆ กัน
3	สำคัญน้อย	ปัจจัยที่กำลังพิจารณามีความสำคัญ มากกว่า อีกปัจจัยหนึ่งน้อย
5	สำคัญปานกลาง	ปัจจัยที่กำลังพิจารณามีความสำคัญ มากกว่า อีกปัจจัยอย่างปานกลาง
7	สำคัญมาก	ปัจจัยที่กำลังพิจารณามีความสำคัญ มากกว่า อีกปัจจัยอย่างสำคัญ
9	สำคัญสูงสุด	ปัจจัยที่กำลังพิจารณามีความสำคัญ มากกว่า อีกปัจจัยอย่างสำคัญสูงสุด
ค่าอื่นๆ (2,4,6,8)	เป็นค่าระหว่างกลาง	

<u>ส่วนที่ 1</u> พิจารณาเปรียบเทียบระดับ**ความสำคัญ**ระหว่าง
การขนส่งสินค้า (Cargos) กับ**การขนส่งผู้โดยสาร** (Passengers) (จำนวน 1 ข้อ)

ปัจจัย (ก)	**คะแนนเปรียบเทียบของปัจจัย**																**ปัจจัย (ข)**
	(ก) สำคัญกว่า (ข)								**เท่ากัน**	**(ข) สำคัญกว่า (ก)**							
การขนส่งสินค้า (Cargos)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	การขนส่งผู้โดยสาร (Passengers)

<u>ส่วนที่ 2</u> พิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยด้าน**การขนส่งสินค้า** (Cargos) (จำนวน 15 ข้อ)

ปัจจัย (ก)	**คะแนนเปรียบเทียบของปัจจัย**																**ปัจจัย (ข)**
	(ก) สำคัญกว่า (ข)								**เท่ากัน**	**(ข) สำคัญกว่า (ก)**							
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Railways (การขนส่งทางราง)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Airports (การขนส่งทางอากาศ)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rivers (การขนส่งทางน้ำ)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (คลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเปลี่ยนถ่าย)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Airports (การขนส่งทางอากาศ)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rivers (การขนส่งทางน้ำ)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (คลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเปลี่ยนถ่าย)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Airports (การขนส่งทางอากาศ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rivers (การขนส่งทางน้ำ)

ปัจจัย (ก)	คะแนนเปรียบเทียบของปัจจัย																ปัจจัย (ข)
	(ก) สำคัญกว่า (ข)								เท่ากัน	(ข) สำคัญกว่า (ก)							
Airports (การขนส่งทางอากาศ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (คลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเปลี่ยนถ่าย)
Airports (การขนส่งทางอากาศ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Rivers (การขนส่งทางน้ำ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (คลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเปลี่ยนถ่าย)
Rivers (การขนส่งทางน้ำ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Warehousing and Transloading Facilities (คลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเปลี่ยนถ่าย)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)

<u>ส่วนที่ 3</u> พิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยด้าน**การขนส่งผู้โดยสาร** (Passengers) (จำนวน 15 ข้อ)

ปัจจัย (ก)	คะแนนเปรียบเทียบของปัจจัย																ปัจจัย (ข)
	(ก) สำคัญกว่า (ข)								เท่ากัน	(ข) สำคัญกว่า (ก)							
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Railways (การขนส่งทางราง)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Airports (การขนส่งทางอากาศ)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rivers (การขนส่งทางน้ำ)
Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก)

Roads (การขนส่งทางถนน)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Airports (การขนส่งทางอากาศ)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rivers (การขนส่งทางน้ำ)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก)
Railways (การขนส่งทางราง)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Airports (การขนส่งทางอากาศ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Rivers (การขนส่งทางน้ำ)
Airports (การขนส่งทางอากาศ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก)
Airports (การขนส่งทางอากาศ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Rivers (การขนส่งทางน้ำ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Warehousing and Transloading Facilities (สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก)
Rivers (การขนส่งทางน้ำ)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
Warehousing and Transloading Facilities (สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Telecommunication and IT (ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ)

ภาคผนวก ค

ประมวลภาพการลงพื้นที่ประชุมรับฟังความคิดเห็นและสรุปทิศทาง
“การจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้
รวม 5 จังหวัดพื้นที่วิจัย”

จังหวัดพัทลุง

จังหวัดตรัง

จังหวัดกระบี่

จังหวัดสงขลา

สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา

คุณสิบสกุล ศรีสุข

ร้อยตำรวจเอก อรุณ สวัสดิ์

สำนักงานเกษตรจังหวัดสงขลา

ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา

สำนักงานอุตสาหกรรม
จังหวัดสงขลา

จังหวัดนครศรีธรรมราช

ประชุมรวม 5 จังหวัดพื้นที่วิจัย

นางสิริมณี ขุมเรียง

นายสิวิธร จุลชู

นายจิรันกรณ์ โกษาวิกุล
กรรมการหอการค้า จ.นครศรีธรรมราช

นายบรรจง นฤพรเมธี
ประธานวิสาหกิจชุมชนบ่อหินฟาร์มสเตย์

นายสีห์ อภิชยเศรษฐ์

ผู้แทน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
สำนักงานนครศรีธรรมราช

นายจรูญศักดิ์ สุขขุม
เกษตรและสหกรณ์ จ.ตรัง

Wi-Fi

รศ.ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ

อาจารย์ภัคญาดา กุลธัญหิรัญ

อาจารย์วรางค์ศิริ เนียมตุ๊
นักวิจัยจากแผนงานวิจัย มหาวิทยาลัยนเรศวร

อาจารย์ธนสิทธิ นิตยะประภา
นักวิจัยจากแผนงานวิจัย มหาวิทยาลัยนเรศวร