



รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานวิจัย

การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน
บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุดรดิตถ์ ระยะที่ 2
Logistics System Analysis for the Development of Border Town
within the Immediate Vicinity of Phudoo International Point of
Entry, Uttaradit Province, Phase II

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไพธิงาม สมกุล และคณะ

กุมภาพันธ์ 2563

สัญญาเลขที่ RDG62T0128

รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานวิจัย

การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน

บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรดิตถ์ ระยะที่ 2

Logistics System Analysis for the Development of Border
Town within the Immediate Vicinity of Phudoo International
Point of Entry, Uttaradit Province, Phase II

คณะผู้วิจัย

สังกัด

- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. ผศ.ดร. โพธิ์งาม สมกุล | มหาวิทยาลัยนเรศวร |
| 2. ดร. บุญทรัพย์ พานิชการ | มหาวิทยาลัยนเรศวร |
| 3. ดร. ไกล่รุ่ง พรอนันต์ | มหาวิทยาลัยนเรศวร |
| 4. อ. เจษฎา โพธิ์จันทร์ | มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม |
| 5. อ. วราภรณ์ศิริ เนียมตุ้ | มหาวิทยาลัยธนบุรี |

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์
วิจัยและนวัตกรรม (สกว.)

บทสรุปผู้บริหาร

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นจังหวัดชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากศักยภาพที่ตั้งของจังหวัดอุตรดิตถ์ที่มีชายแดนติดต่อกับแขวงไชยะบูลี สปป.ลาว บริเวณ อำเภอ น้ำปาด และ อำเภอ บ้านโคก ซึ่งอำเภอบ้านโคกนี้เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวร “ภูตู” และได้รับการประกาศจากกระทรวงมหาดไทยให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูตู โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ.2556 เป็นต้นมา โดยจุดผ่านแดนถาวรภูตู เดิมมีมูลค่าการค้าชายแดนปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ.2558 มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นถึง 300% เป็น 700-1,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น นอกจากนี้จุดผ่านแดนถาวรภูตู มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่โครงข่ายคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังสปป.ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน จึงทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีศักยภาพในการเชื่อมโยงระเปียงเศรษฐกิจ และเป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียน จึงถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นหนึ่งในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของภาครัฐเพื่อผลักดันให้กลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีเป้าหมายให้เกิดกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (One-Stop Services: OSS) มากขึ้น โดยครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ห่วงโซ่ระบบขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Transport Chain and Multi-Modal Transport) และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ

จากการศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1 ซึ่งเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของข้อมูล ทั้งความพร้อมและความต้องการด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอ บ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน ที่คำนึงถึงความสมดุลของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของเมือง แล้วนำไปใช้ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของเมืองชายแดนที่เหมาะสมต่อทั้งคนในพื้นที่เมืองชายแดนและผู้มาใช้สินค้าและบริการ

แต่อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้เป็นการศึกษาเพื่อต่อยอดจากการศึกษาเดิมภายใต้โครงการ “การศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2” โดยเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นศึกษาข้อมูลด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดน ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน ด้านความปลอดภัย ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงการเพิ่มอัตลักษณ์ให้กับพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์และจัดทำแผนการพัฒนาในพื้นที่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ให้สามารถรองรับความต้องการทางด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน ด้านความปลอดภัย ด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ โดยในการศึกษานี้ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 โครงการย่อย ประกอบด้วย 1) โครงการศึกษาและพัฒนาแนวคิดกระบวนการและแบบจำลองสำหรับการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ และ 2) การศึกษาและพัฒนา

ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบเพื่อการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน ณ จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี โดยผลจากการศึกษานี้จะสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและวางนโยบายการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะเป็นหนึ่งในกลไกที่ขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงช่วยสนับสนุนกระบวนการดำเนินงานและดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศ เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันเพื่อผลักดันให้จุดผ่านแดนภูเกตุก้าวขึ้นสู่ศูนย์กลางการนำเข้าและส่งออก ตลอดจนการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคได้ในอนาคต

2. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 7 ส่วนหลัก ดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) การทบทวนการศึกษาเดิมเป็นการศึกษาและรวบรวมวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลทุติยภูมิ) และจากการสำรวจในภาคสนาม (ข้อมูลปฐมภูมิ) โดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และ 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิดด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่

2. การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่

เป็นการนำผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ ผลการศึกษาความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมของพื้นที่ศึกษาจากทั้งโครงการศึกษาฯ ระยะที่ 1 และ การสัมภาษณ์เชิงลึก มาทำการวิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาจากโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน) และ โครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ) และการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่ โดยผลจากการดำเนินการจะได้รายชื่อโครงการ (Long List) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมที่ยังขาดแคลนและสามารถตอบสนองความต้องการพัฒนาในอนาคตได้

3. การวิเคราะห์โครงการ

เป็นการนำโครงการ (Long List) จากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ มาทำการวิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อทำการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ด้วยดัชนีตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) อัตราผลตอบแทนของโครงการ (EIRR) และระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)

4. การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน

เป็นการนำโครงการ (Long List) ความต้องการพัฒนาในพื้นที่มาทำการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน และจัดทำแผนการลงทุน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ, แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน, การวิเคราะห์ตามลำดับขั้น, การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์

5. การพัฒนาพื้นที่

เป็นการนำผลการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ผลการวิเคราะห์โครงการ และ ผลการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน มาทำการประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการและจัดทำเป็นแผนการพัฒนา (ฉบับร่าง) ตามลำดับ

6. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

เป็นการนำเสนอผลการจัดทำเป็นแผนการพัฒนาพื้นที่ (ฉบับร่าง) แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้แล้วรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์ โดยคณะผู้วิจัยจะจัดดำเนินการจำนวน 1 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมประชุมประมาณ 50 คน ซึ่งจะจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นที่จังหวัดอุตรดิตถ์

7. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การนำผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น มาใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะในการต่อยอดการวิจัยในอนาคตต่อไป

3. ผลการศึกษาโครงการ

คณะผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษานี้มาสรุปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 2 ข้อ โดยสามารถสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ

การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ โดยการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จากการทบทวนแผนพัฒนาภูมิภาครวมจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พิษณุโลก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์ สุโขทัย ตาก) พ.ศ. 2561 – 2564 และแผนพัฒนาจังหวัดอุตรดิตถ์ พ.ศ. 2561 รวมด้วย นอกจากนั้นการกำหนดวิสัยทัศน์ยังได้ทำการอ้างอิงจากหลักการและเหตุผลของการดำเนินงานโครงการวิจัยนี้อีกด้วย โดยวิสัยทัศน์แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน รวมทั้งความคิดเห็นของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามจากทุกภาคส่วน เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน มีการวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดของพื้นที่ รวมทั้งวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนาไปสู่การเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืนต่อไป ดังแสดงในภาพที่ 1

จากการประมวลปัจจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้นโดยเน้นการส่งเสริมกิจกรรมการค้าชายแดนเป็น
บทบาทการสนับสนุนการเติบโตของเมืองชายแดนอย่างยั่งยืน และนำมากำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่
เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ดังนี้

**“เมืองชายแดนยั่งยืน การขนส่งหลากหลายรูปแบบพัฒนา การท่องเที่ยวและการค้า
ชายแดนเติบโต”**

การกำหนดวิสัยทัศน์ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรเพื่อนำไปสู่
เป้าประสงค์ 3 ประการดังนี้

- เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตุการค้า และการท่องเที่ยว
- เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

และจากเป้าประสงค์ข้างต้น จึงสามารถกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานโครงการ
ด้านการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุได้ดังนี้

- (1) **ยุทธศาสตร์ :** พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่าน
แดนถาวรภูเกตุ เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์:

- ปรับปรุงระบบโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางของ
นักท่องเที่ยวและสินค้า
- ปรับปรุงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวที่สะดวกสบายและ
ปลอดภัย
- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- (2) **ยุทธศาสตร์ :** พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูเกตุ เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่
เศรษฐกิจ ประตุการค้า และการท่องเที่ยว

กลยุทธ์:

- ปรับปรุงถนนที่เป็นเส้นทางการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลเส้นทางการเดินทาง รวมทั้ง
รูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าการค้าบริเวณด่านถาวรภูเกตุ รวมไปถึงการสร้างกิจกรรมที่จะส่งผล
ให้พื้นที่เมืองชายแดนเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ

(3) ยุทธศาสตร์ : พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์:

- ให้ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เพื่อให้คนในพื้นที่สามารถนำความรู้ไปต่อยอดในการประกอบอาชีพได้
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรมในพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้
- พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนให้มีความทันสมัย เป็นชุมชนน่าอยู่ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์พื้นที่เดิมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกันอย่างเหมาะสม
- ส่งเสริมให้คนในพื้นที่เมืองชายแดนตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม และพลังงาน



ภาพที่ 1 วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

2) สรุปผลการวิจัย

จากยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน และการทบทวนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในจังหวัดอุดรธานี รายงานการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพิจารณาหลักสำคัญในการวางแผนการพัฒนาเมืองชายแดน จึงได้กำหนดให้แผนการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู มีระยะเวลาการดำเนินงานของแผนงานเป็นระยะเวลา 20 ปี โดยแบ่งระยะเวลาออกเป็น 3 ช่วงๆ ละ 5 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. แผนงาน/โครงการ ระยะสั้น พ.ศ. 2564 – 2568 (5 ปีแรก) โดยจะมุ่งเน้นถึงแผนงานโครงการที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเร่งด่วน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาที่อยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของงบประมาณที่จำกัด ใช้เงินลงทุนไม่มาก ไม่ซับซ้อน หน่วยงานที่รับผิดชอบมีความพร้อมสามารถทำได้ และมีความจำเป็นต้องทำในทันที โดยในระยะนี้จะรวมไปถึงโครงการนำร่องจำนวน 2 โครงการ โดยระยะสั้นประกอบไปด้วยโครงการทั้งหมด 9 โครงการ
2. แผนงาน/โครงการ ระยะกลาง พ.ศ. 2569 – 2573 (5-10 ปี) โดยจะมุ่งเน้นถึงแผนงานโครงการที่สามารถดำเนินการต่อจากการดำเนินการแผนงานโครงการในระยะเร่งด่วน หรือแผนงานโครงการที่มีความสำคัญเป็นลำดับถัดมาจากแผนระยะเร่งด่วน เป็นแผนที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะสั้นกับแผนระยะยาว เป็นแผนงานต่อเนื่องเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่วางไว้ โดยระยะกลางประกอบไปด้วยโครงการทั้งหมด 9 โครงการ
3. แผนงาน/โครงการ ระยะยาว พ.ศ. 2574 – 2583 (10-20 ปี) โดยจะมุ่งเน้นถึงแผนงานโครงการที่มีแผนการดำเนินการในระยะยาว เพื่อการดำเนินการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์จนเสร็จสมบูรณ์ เชื่อมโยงการบริหาร การปฏิบัติงานภายในองค์กร และสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี เตรียมพร้อมสู่การพัฒนาเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืนในอนาคต โดยระยะยาวประกอบด้วยโครงการทั้งหมด 10 โครงการ

ตารางที่ 1 สรุปยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	โครงการ
พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ	แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน	● โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก ● โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก
	แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	● โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิตต์-หลวงพระบาง-ฮั่วบิญ ● โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตูการค้า และการท่องเที่ยว	แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว	● โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก ● โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ ● โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก ● โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภูทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
	แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	● โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก ● โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	โครงการ
		โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูคู้ โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน	แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน	- โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2) - โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูคู้ - โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน - โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุดรดิตถ์ - โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก - โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก - โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น - โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก - โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	โครงการ
	แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน	• โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมการเกษตร • โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต • โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตร • โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร • โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม • โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก

ตารางที่ 2 สรุปแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋

	แผนงาน	ชื่อโครงการ	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ		
						ระยะสั้น (2564 – 2568)	ระยะกลาง (2569 – 2573)	ระยะยาว (2574 – 2583)
พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ	แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	อบต. ขบ. ยผ.	อบจ. สนจ.	67			
		โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก	ขบ. ยผ.	สนจ. ทกค.	50			
	แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-ฮั่วไห่ปิ่น	URU สทก.	สนจ.	1.5			
		โครงการขยายช่องทางจราจรจากแยกป่าขุ่น อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	อบต. ทล. ทช.	สนจ.	3,300			
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู๋ เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประชูดการค้า และการท่องเที่ยว	แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว	โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	อบต. ปส.	สทก.	2			
		โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ	สทก. อบต.	ปส.	2.5			
		โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	อบต.	ทส.	3			
		โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภู่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. สทก.	ทส. ปส.	2.5			
	แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก	อบต. ทช.	สทก. ททท.	2.5			
		โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่าง ๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋	ยผ. ศก.	สนจ. URU	150			
		โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู๋ โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่	ยผ. ทส. สปก.	สนจ.	1			
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู๋ เพื่อส่งเสริมความ เป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน	แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน	โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. สนจ. URU	สลด.	0.5			
		โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. สนจ.	ปส. URU	0.2			
		โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2)	อบต. สนจ. URU	สลด.	0.5			
		โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูตู๋	อบต. ขบ. URU	สนจ.	1			
		โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูตู๋ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูตู๋รองรับประชาคมอาเซียน	ยผ. อบต.	ทส. สปก.	2			
		โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์	สสจ. รพสต.	อบต.	5.5			
		โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	อบต. ยผ.	สทส.	25			
		โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก	อบต. ทส.	ยผ. สสจ.	3.5			
		โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. ทส.	ยผ. สสจ.	3.5			
		โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก	อบต. ทส.	ยผ. สสจ.	1.5			
		โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ	อบต. ทช.	อปท.	1.5			
		แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความ เป็นอยู่อย่างยั่งยืน	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	กษ. อก.	อบต.	110		
	โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต		อบต.	ปส. สนจ.	70			
	โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูตู๋ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์		พณ. อก.	ทกค. อบต.	2.3			
	โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร		กษ. URU	อบต.	1			
	โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม		สทส. URU	อบต.	10			
	โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก		ตม.	อบต.	1			
	รวมงบประมาณ			3,821.00				
	หมายเหตุ							
	ขบ. หมายถึง สำนักงานขนส่งจังหวัด, กรมการขนส่งทางบก	ปส. หมายถึง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด	สนจ. หมายถึง สำนักงานจังหวัด	สปก. หมายถึง สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม				
ทล. หมายถึง แขวงทางหลวง, กรมทางหลวง	พณ. หมายถึง สำนักงานพาณิชย์จังหวัด	สสจ. หมายถึง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด	ทกค. หมายถึง หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์					
ทช. หมายถึง แขวงทางหลวงชนบท, กรมทางหลวงชนบท	ตม. หมายถึง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	อบต. หมายถึง องค์การบริหารส่วนตำบล (ตำบลที่เกี่ยวข้อง)	URU หมายถึง มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์					
ททท. หมายถึง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	ยผ. หมายถึง โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด, กรมโยธาธิการและผังเมือง	ทส. หมายถึง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์	กษ. หมายถึง สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์					
สทก. หมายถึง สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์	รพสต. หมายถึง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ตำบลที่เกี่ยวข้อง)	อก. หมายถึง สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	สลด. หมายถึง สำนักงานสถิติจังหวัดอุตรดิตถ์					

บทคัดย่อ

ด้านถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี มีอาณาเขตติดต่อกับแขวงไชยบุรี สปป.ลาว ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นเมืองชายแดนที่สามารถดึงดูดการลงทุน และส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเมืองชายแดน เนื่องด้วยความได้เปรียบเชิงพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงไปยัง สปป.ลาว – เมียนมา – เวียดนาม – จีน จึงทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีศักยภาพในการเชื่อมโยง และเป็นประตูสู่การค้าอาเซียน แม้ว่าจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานีจะมีศักยภาพในเชิงพื้นที่ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น มูลค่าการค้าชายแดน และรายได้จากการท่องเที่ยวในปัจจุบันยังคงมีมูลค่าที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับด้านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากขาดการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคม ดังนั้นงานวิจัยในครั้งนี้จึงศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ในลักษณะของแผนบูรณาการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัด ทั้งในด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาพื้นที่ชายแดนคำนึงถึงการเพิ่มอัตลักษณ์ให้กับพื้นที่เมืองชายแดน ซึ่งคณะผู้วิจัยดำเนินการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี การลงพื้นที่และเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อนำมาวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ หลังจากนั้นได้ทำการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการโดยประยุกต์ใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) รวมถึงการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการในแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน และการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน ซึ่งผลที่ได้จากการวิเคราะห์แผนงาน/โครงการของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน พบว่า การลงทุนโครงการพัฒนาเมืองชายแดนฯ นั้นมีความเหมาะสมต่อการลงทุนจากค่าดัชนีทางเศรษฐศาสตร์ NPV ซึ่งมีค่า 1,058.41 ล้านบาท ค่า B/C มีค่า 1.19 และอัตราส่วนผลตอบแทน EIRR มีค่า 15.88%

คำสำคัญ : จุดผ่านแดนถาวรภูตู, แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน, การวิเคราะห์ตามลำดับชั้น, การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์

Abstract

Phu Doo international point of entry is located in Uttaradit province, Thailand. The Phu Doo tourist international point of entry is a border point that connects Uttaradit province, Thailand and Xayaburi province, Lao PDR. The area of this international point has the potential for improvement as the border town in order to attract investors and support economic growth. Based on the location of Phu Doo international point of entry, which can connect to Lao PDR., Myanmar, Vietnam, and China. The Phu Doo international point of entry has the connected potential that can be a gateway to ASEAN trade. Although the Phu Doo international point of entry, Uttaradit province has the potential in terms of the location as mentioned above, the volume of trade and tourism income in the border town area are quite low. Due to the lack of infrastructure and facilities development of border town areas, the logistics system analysis for the development of border town within the immediate vicinity of Phu Doo international point of entry has been considered in this research. The aims of this research is to conduct the development plan for growing up the Phu Doo border town, which must be related to the development plan for Lower Northern Provincial Cluster 1 and the development plan of Uttaradit Province in term of border town development that is including transportation infrastructure and facilities for enhancing trade, investment, tourism, which's considering the identity of Phu Doo border town. Literature review, in-depth interviews, and data collection are examined for analyzing preliminary plans/projects in the development plan. Moreover, prioritizing plans/projects have been analyzed by employing the Analytic Hierarchy Process (AHP). Then economic analysis and an investment plan for the projects in the development plan have been presented. Based on the economic analysis of the development plan for developing the Phu Doo border town, the projects in the development plan are appropriate to invest i.e., NPV is 1,058.41 million-baht, B/C is 1.19 and EIRR is 15.88%.

Keywords: Phu Doo International Point of Entry, Development Plan for Growing Up the Phu Doo Border Town, Analytic Hierarchy Process (AHP), Economic Analysis

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-3
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	1-3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-5
1.5 เป้าหมายของผลผลิต (Output) และตัวชี้วัด	1-5
1.6 เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด	1-6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	2-1
2.1 นิยามคำศัพท์	2-1
2.1.1 “จุดผ่านแดน”	2-1
2.1.2 “แผนแม่บท”	2-3
2.2 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเมืองชายแดน	2-3
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวเมืองชายแดน	2-5
2.4 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน	2-6
2.4.1 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	2-6
2.4.2 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในประเทศไทย	2-8
2.4.3 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศ	2-18
2.4.4 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทย	2-21
2.5 การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร	2-23
2.5.1 การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์	2-23
2.5.2 พิธีการเข้าเมือง	2-24
2.5.2.1 พิธีการการนำเข้าสินค้า	2-24
2.5.2.2 พิธีการการส่งออกสินค้า	2-26
2.5.2.3 พิธีการสำหรับสินค้าถ่ายลำ/ผ่านแดน	2-26
2.5.3 พื้นที่ควบคุมร่วมกัน	2-29
2.6 ข้อมูลเกี่ยวกับจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	2-30
2.7 การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการค้าชายแดนภูคู้	2-34
2.7.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)	2-34
2.7.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2561 – 2564)	2-34
2.7.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา	2-36
2.7.3.1 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดอุดรธานี	2-36
2.7.3.2 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดพิษณุโลก	2-38
2.7.3.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดเพชรบูรณ์	2-39

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.7.3.4 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดสุโขทัย	2-41
2.7.3.5 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดตาก	2-41
2.7.4 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง	2-42
2.7.4.1 วัตถุประสงค์ของ ACMECS	2-43
2.7.4.2 สาขาความร่วมมือของ ACMECS	2-43
2.7.4.3 กรอบ 3 เสาหลักของ ACMECS	2-45
2.7.4.4 เป้าหมายของ ACMECS	2-47
2.7.4.5 แผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (2019-2023)	2-48
2.7.5 ผังการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	2-48
2.7.5.1 ผังประเทศ พ.ศ. 2600	2-48
2.7.5.2 ผังภาคเหนือ พ.ศ. 2600	2-49
2.7.5.3 ผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี	2-49
2.8 กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	2-55
2.8.1 กฎหมาย และกฎระเบียบระหว่างประเทศ	2-55
2.8.1.1 กฎหมายของสปป.ลาว	2-55
2.8.1.2 มาตรการ/กฎระเบียบทางการค้าลาว	2-58
2.8.1.3 พระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522	2-60
2.8.2 กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม	2-61
2.8.2.1 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535	2-61
2.8.2.2 พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484	2-62
2.8.2.3 พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504	2-63
2.8.3 กฎหมายควบคุมอาคาร	2-63
2.8.3.1 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522	2-63
2.8.4 ข้อกำหนด และกฎหมายทางด้านผังเมือง	2-64
2.8.5 กฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ของรัฐ	2-67
2.8.5.1 การขอใช้ที่ดินสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก)	2-67
2.8.5.2 การขอใช้ที่ดินสาธารณประโยชน์	2-68
2.8.5.3 การขอใช้พื้นที่ราชพัสดุ	2-70
2.8.5.4 การขอใช้พื้นที่กรมป่าไม้	2-71
2.8.6 กฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ของเอกชน	2-71
2.8.6.1 การขอใช้ที่ดินสาธารณประโยชน์	2-71
2.8.6.2 การขอใช้พื้นที่ราชพัสดุ	2-72

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.9 การทบทวนการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง	2-73
2.9.1 การศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1 (แผนงานวิจัย)	2-73
2.9.1.1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย	2-74
2.9.1.2 การพัฒนาแบบสัมภาษณ์เชิงลึก	2-75
2.9.1.3 การเก็บข้อมูล	2-75
2.9.1.4 การวิเคราะห์องค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดน	2-76
2.9.1.5 การวิเคราะห์เป้าประสงค์และตัวชี้วัด เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	2-76
2.9.1.6 การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านโลจิสติกส์ และบทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	2-76
2.9.2 การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตูอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี (โครงการย่อย 1)	2-81
2.9.2.1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย	2-83
2.9.2.2 การรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู	2-85
2.9.2.3 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค และคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู	2-85
2.9.2.4 การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ จุดผ่านแดนถาวรภูตูที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต	2-87
2.9.3 การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี (โครงการย่อย 2)	2-89
2.9.3.1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย	2-89
2.9.3.2 การวิเคราะห์ด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ	2-90
2.9.3.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของพื้นที่ศึกษา	2-91
2.9.3.4 การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู	2-94
2.9.3.5 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ	2-95
2.9.4 การศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี (กรมโยธาธิการและผังเมือง)	2-96
2.9.4.1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย	2-98
2.9.4.2 การออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน	2-100
2.9.4.3 การจัดทำผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่	2-104
2.9.4.4 การจัดลำดับความสำคัญโครงการตามผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่	2-106

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.10 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	2-110
2.11 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	2-113
2.11.1 ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง	2-113
2.11.1.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง	2-113
2.11.1.2 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง	2-114
2.11.1.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง	2-115
2.11.1.4 แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง	2-115
2.11.2 ทฤษฎีการวิเคราะห์โครงการด้านการขนส่งและจราจร	2-116
2.11.3 ทฤษฎีการวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์	2-117
2.11.4 ทฤษฎีรูปแบบของการมีส่วนร่วม	2-118
บทที่ 3 วิธีการและแผนการดำเนินการวิจัย	3-1
3.1 วิธีการดำเนินการวิจัย	3-1
3.1.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	3-3
3.1.1.1 วิธีการทบทวนการศึกษาเดิม	3-3
3.1.1.2 วิธีการสำรวจและรวบรวมข้อมูล	3-3
3.1.1.3 วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก	3-7
3.1.2 วิธีการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่	3-8
3.1.3 วิธีการวิเคราะห์โครงการ	3-9
3.1.4 วิธีการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน	3-16
3.1.5 วิธีการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่	3-16
3.1.6 วิธีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	3-19
3.1.7 วิธีการสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	3-19
3.2 แผนการดำเนินการวิจัยและการจัดส่งรายงาน	3-19
บทที่ 4 ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูล	4-1
4.1 ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ศึกษา	4-1
4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา	4-1
4.1.1.1 ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ	4-1
4.1.1.2 ลักษณะการปกครอง	4-4
4.1.1.3 ผลิตภัณฑ์มวลรวม	4-6
4.1.1.4 จำนวนประชากร	4-9
4.1.1.5 จำนวนนักท่องเที่ยว	4-12
4.1.1.6 มูลค่าการค้าชายแดน	4-18

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา	4-18
4.1.2.1 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด้านแม่สอด	4-18
4.1.2.2 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงด้านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-22
4.1.2.3 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ – แขวงหลวงพระบาง	4-22
4.1.2.4 สรุปความเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-26
4.1.3 ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-28
4.1.3.1 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก	4-28
4.1.3.2 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก	4-32
4.1.4 ข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-33
4.1.4.1 ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต	4-34
4.1.4.2 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-37
4.1.4.3 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-38
4.2 ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาดูงาน	4-41
4.2.1 ข้อมูลด้านระหว่างประเทศสิงคโปร์กับประเทศมาเลเซีย	4-41
4.2.1.1 ข้อมูลด้านวีตแลนด์	4-41
4.2.1.2 ข้อมูลด้านยะโฮร์บาห์รู	4-43
4.2.2 ข้อมูลด้านระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย	4-44
4.2.2.1 ข้อมูลด้านสะเตา	4-44
4.2.2.2 ข้อมูลด้านบูกิตกายูฮิตัม	4-47
4.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก	4-50
4.3.1 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศไทย	4-52
4.3.2 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก สปป.ลาว	4-53
4.3.3 สรุปประเด็นที่ได้จากการศึกษาดูงาน ณ ประเทศสิงคโปร์	4-53
4.3.4 สรุปประเด็นที่ได้จากการศึกษาดูงาน ณ ประเทศมาเลเซีย	4-55
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์แผนงานโครงการ	5-1
5.1 ผลการทบทวนโครงการศึกษาฯ ระยะที่ 1	5-1
5.1.1 โครงการด้านเศรษฐกิจ	5-1
5.1.2 โครงการด้านสังคม	5-2
5.1.3 โครงการด้านสิ่งแวดล้อม	5-2
5.2 ผลการทบทวนโครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนฯ	5-3
5.2.1 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการกำหนดย่านการใช้ที่ดิน	5-3
5.2.2 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง	5-3
5.2.3 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	5-3

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.2.4 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านที่โล่งเพื่อนันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	5-3
5.2.5 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว	5-4
5.2.6 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านเศรษฐกิจ	5-4
5.3 ผลการศึกษาโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน)	5-4
5.3.1 การกำหนดแผนงานและโครงการ	5-4
5.3.2 การจัดวางแผนงานและโครงการ	5-7
5.3.3 การจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและโครงการ	5-9
5.3.4 การคัดเลือกแผนงานและโครงการ	5-16
5.4 ผลการศึกษาโครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ)	5-17
5.4.1 การกำหนดแผนงานและโครงการฯ	5-17
5.4.2 การจัดวางแผนงานและโครงการ	5-19
5.4.3 การคัดเลือกแผนงานและโครงการ	5-20
บทที่ 6 แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	6-1
6.1 กรอบแนวคิดของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	6-1
6.2 องค์ประกอบของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	6-2
6.2.1 วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์	6-3
6.2.2 วัตถุประสงค์	6-5
6.2.3 แผนงาน/โครงการ ตามแผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ	6-7
6.2.3.1 การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ	6-7
6.2.3.2 แผนงาน/โครงการระยะสั้น กลาง และยาว	6-10
6.2.4 แผนการลงทุนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	6-11
6.2.5 โครงการนำร่อง	6-24
6.2.5.1 โครงการนำร่องย่อยที่ 1	6-24
6.2.5.2 โครงการนำร่องย่อยที่ 2	6-26
6.2.6 แผนการป้องกันภัยธรรมชาติในการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน	6-28
6.2.6.1 อุทกภัย	6-28
6.2.6.2 ดินถล่ม	6-30
6.2.6.3 ภัยแล้ง	6-32
6.3 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐศาสตร์	6-34
6.3.1 สมมติฐานการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและการเงิน	6-34
6.3.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทางเศรษฐศาสตร์	6-35
6.3.3 การประเมินผลประโยชน์การดำเนินโครงการทางเศรษฐศาสตร์	6-40

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.3.4 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์	6-44
บทที่ 7 สรุปผลการดำเนินการวิจัยที่ผ่านมา	7-1
7.1 สรุปผลการดำเนินการวิจัย	7-1
7.2 ข้อเสนอแนะ	7-2
เอกสารอ้างอิง	อ-1
ภาคผนวก ก รายละเอียดการลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก	ก-1
ภาคผนวก ข ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก	ข-1
ภาคผนวก ค ที่มาและความสำคัญของโครงการ	ค-1
ภาคผนวก ง การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	ง-1
ภาคผนวก จ คณะผู้ดำเนินงานวิจัย	จ-1

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1-1	ภาพรวมการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1	1-2
1.3-1	การเชื่อมโยงการขนส่งคนและสินค้า การเกษตรกรรม และ การท่องเที่ยว ผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู	1-3
1.3-2	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	1-4
2.4-1	กรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย	2-9
2.4-2	แผนที่ที่ตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยระยะที่ 1 และระยะที่ 2	2-10
2.4-3	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตาก	2-12
2.4-4	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว	2-12
2.4-5	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร	2-13
2.4-6	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตราด	2-13
2.4-7	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสงขลา	2-14
2.4-8	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดหนองคาย	2-15
2.4-9	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี	2-15
2.4-10	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดเชียงราย	2-16
2.4-11	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนครพนม	2-16
2.4-12	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส	2-17
2.5-1	การนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือ ด่านตรวจ	2-25
2.5-2	การส่งออกสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือ ด่านตรวจ	2-27
2.6-1	จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-31
2.6-2	สำนักงานศุลกากรชั่วคราว บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-32
2.6-3	ด่านกักกันสัตว์ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-32
2.6-4	ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-33
2.6-5	สำนักงานด่านตรวจพืชชั่วคราว บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-33
2.7-1	จุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	2-35
2.7-2	ผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ประเทศไทย พ.ศ. 2600	2-50
2.7-3	เส้นทางคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานภาคเหนือ	2-51
2.7-4	แนวคิดการวางระบบเมืองในส่วนของภาคเหนือ	2-52
2.7-5	ผังเส้นทางคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน	2-53
2.7-6	ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2-54
2.8-1	ผังเมืองรวมชุมชนบ้านโคก-ม่วงเจ็ดต้น	2-66
2.8-2	แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร (ส.ป.ก)	2-68

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
2.8-3	แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินสาธารณะประโยชน์ กรณีที่ดินมีหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (นสล.)	2-69
2.8-4	แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินสาธารณะประโยชน์ กรณีที่ดินไม่มีหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (นสล.)	2-69
2.8-5	แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินราชพัสดุ	2-70
2.8-5	แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ (ตามมาตรา 13 ทวิ)	2-71
2.9-1	กรอบแนวคิดของแผนงานวิจัยการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1	2-74
2.9-2	พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่	2-82
2.9-3	พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	2-82
2.9-4	กรอบแนวคิดของ โครงการย่อย 1 การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของ คน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตูอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-83
2.9-5	กรอบแนวคิดของโครงการย่อย 2 การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์	2-90
2.9-6	กรอบแนวคิดของโครงการศึกษาออกแบบวางแผนพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์	2-98
2.9-7	ร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต	2-100
2.9-8	ร่างแผนผังโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในอนาคต	2-101
2.9-9	ร่างแผนผังโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	2-102
2.9-10	ร่างแผนผังแนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว	2-103
2.9-11	ผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่	2-104
2.11-1	โครงสร้างลำดับขั้นของกระบวนการวิธี AHP	2-117
3.1-1	กรอบแนวคิดของการศึกษา	3-2
3.1-2	โครงข่ายทางหลวงบริเวณบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย	3-5
3.1-3	กรอบแนวคิดการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	3-6
3.1-4	กรอบแนวคิดการวิเคราะห์โครงการ	3-9
3.1-5	กรอบแนวคิดการประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการ	3-16
3.1-6	โครงสร้างลำดับของปัจจัยในการพิจารณา	3-17
3.1-7	ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้หาค่าถ่วงน้ำหนัก	3-18
4.1-1	แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย	4-2
4.1-2	แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	4-3
4.1-3	แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	4-4
4.1-4	สภาพโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด	4-23
4.1-5	สภาพโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-24

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
4.1-6	สภาพโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง	4-25
4.1-7	แสดงเส้นทางการเชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูตูไปยังแนวเส้นทางรถไฟลาว-จีน	4-27
4.1-8	ข้อมูลสถิติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-29
4.1-9	ข้อมูลสถิติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-29
4.1-10	สัดส่วนประเภทรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-30
4.1-11	สัดส่วนสัญชาติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-30
4.1-12	สัดส่วนประเภทรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-31
4.1-13	สัดส่วนสัญชาติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-31
4.1-14	ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-32
4.1-15	ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2571	4-34
4.1-16	ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2581	4-35
4.1-17	ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2591	4-36
4.2-1	ที่ตั้งด่านภูตแลนด์ ประเทศสิงคโปร์	4-42
4.2-2	สำรวจเส้นทางด่านภูตแลนด์ ประเทศสิงคโปร์	4-42
4.2-3	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อด่านยะโฮร์บาห์รู	4-43
4.2-4	สำรวจเส้นทางด่านยะโฮร์บาห์รู ประเทศมาเลเซีย	4-44
4.2-5	เขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา	4-46
4.2-6	ที่ตั้งของ BUKIT KAYU HITAM ICQS COMPLEX	4-48
4.2-7	แผนผังการไหลของกระบวนการนำเข้า – ส่งออกของด่านบูกิตกายูฮิตัม	4-48
4.3-1	การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานในประเทศไทย	4-50
4.3-2	การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	4-51
4.3-3	การศึกษาดูงาน ณ ประเทศสิงคโปร์	4-51
4.3-4	การศึกษาดูงาน ณ ประเทศมาเลเซีย	4-52
6.1-1	กรอบแนวคิดของแผนการพัฒนาพื้นที่	6-2
6.2-1	องค์ประกอบของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู	6-3
6.2-2	วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู	6-6
6.2-3	โครงสร้างปัจจัยสำหรับการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญโครงการ	6-8
6.2-4	พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดภัยดินถล่มในจังหวัดอุตรดิตถ์	6-31
6.2-5	พื้นที่เสี่ยงภัยแล้ง จังหวัดอุตรดิตถ์	6-33
6.3-1	จำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือน จ.อุตรดิตถ์ ปี 2557-2561	6-43
6.3-2	แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือน จ.อุตรดิตถ์ ปี 2563-2578	6-44

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
1.5-1	ผลผลิตและตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย	1-5
1.6-1	ผลลัพธ์และตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย	1-6
2.4-1	สรุปความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี พ.ศ.2561-2563	2-17
2.4-2	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโปแลนด์	2-19
2.4-3	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโมร็อกโก	2-19
2.4-4	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเม็กซิโก	2-20
2.4-5	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศมาเลเซีย	2-20
2.4-6	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการผลิต	2-21
2.4-7	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการบริการ	2-22
2.8-1	แสดงการเรียกเก็บภาษีสินค้าสรรพสามิต	2-59
2.8-2	แสดงการสรุปกฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่เอกชน	2-72
2.9-1	เกณฑ์พิจารณาและระดับค่าคะแนน ในการพิจารณาเพื่อจัดลำดับความสำคัญโครงการตามผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่	2-106
2.9-2	ผลการจัดลำดับความสำคัญโครงการตามผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่	2-107
2.9-3	สรุปลำดับแผนงานและโครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	2-109
3.1-1	รายละเอียดการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา	3-4
3.1-2	หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย)	3-7
3.1-3	หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (สปป.ลาว)	3-8
3.1-4	หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย)	3-8
3.1-5	ราคาประเมินค่าก่อสร้าง	3-10
3.1-6	ค่า Conversion Factor สำหรับปรับค่าทางการเงินเป็นค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์	3-11
3.1-7	อายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรของหน่วยงานภาครัฐ	3-12
3.2-1	แผนการดำเนินการวิจัยและการจัดส่งรายงาน	3-20
4.1-1	การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย	4-5
4.1-2	การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว	4-5
4.1.3	การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา	4-6
4.1-4	ผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-8
4.1-5	ผลิตภัณฑ์มวลรวมสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-8
4.1-6	ผลิตภัณฑ์มวลรวมสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-8
4.1-7	จำนวนประชากรกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-10
4.1-8	จำนวนประชากรกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ย้อนหลัง 6 ปี)	4-10
4.1-9	จำนวนประชากรกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ย้อนหลัง 6 ปี)	4-11
4.1-10	จำนวนนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-12

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.1-11 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-12
4.1-12 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดอุดรธานี (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-13
4.1-13 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดพิษณุโลก (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-14
4.1-14 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดเพชรบูรณ์ (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-15
4.1-15 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดสุโขทัย (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-16
4.1-16 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดตาก (ย้อนหลัง 7 ปี)	4-17
4.1-17 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-19
4.1-18 มูลค่าการค้าจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-20
4.1-19 มูลค่าการค้าด่านแม่สอด จังหวัดตาก (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-21
4.1-20 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-28
4.1-21 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (ย้อนหลัง 10 ปี)	4-32
4.1-22 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ปีงบประมาณ 2556	4-33
4.1-23 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ปีงบประมาณ 2557	4-33
4.1-24 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)	4-37
4.1-25 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)	4-37
4.1-26 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)	4-37
4.1-27 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)	4-38
4.1-28 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)	4-39
4.1-29 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)	4-39
4.1-30 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)	4-40
4.1-31 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)	4-40
4.1-32 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)	4-41
4.2-1 เวลาทำการของด่านบูกิตกายูอิตัม โดยแยกตามแผนก	4-47
5.3-1 เกณฑ์การพิจารณาในการกำหนดแผนงานและโครงการ	5-6
5.3-2 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการฯ	5-10
6.2-1 ค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย	6-9
6.2-2 สรุปโครงการพัฒนาเมืองชายแดนฯ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว	6-12
6.2-3 สรุปยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	6-13
6.2-4 ตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนงาน/โครงการ	6-15
6.2-5 หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ	6-19
6.2-6 สรุปงบประมาณแผนงานการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว	6-22
6.2-7 แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดน ถาวรภูคู้	6-23

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
6.3-1	ตัวปรับค่า (Conversion Factor) สำหรับประเทศไทย
6.3-2	มูลค่าที่ดิน โครงสร้างตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ณ ปี พ.ศ. 2563
6.3-3	ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค
6.3-4	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโครงการ
6.3-5	ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวก
6.3-6	ค่าใช้จ่ายในการจัดการฝึกอบรม
6.3-7	ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย
6.3-8	อัตราการเพิ่มของประชากรที่ใช้เพื่อคาดการณ์จำนวนประชากรจังหวัดอุตรดิตถ์และ อำเภอบ้านโคก
6.3-9	จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร จังหวัดอุตรดิตถ์และอำเภอบ้านโคก พ.ศ. 2561- พ.ศ. 2578
6.3-10	จำนวนประชากรแฝง จังหวัดอุตรดิตถ์ และอำเภอบ้านโคก พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2578
6.3-11	ผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ NPV, B/C Ratio และ EIRR ของโครงการตาม แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ
7.1-1	สรุปผลการดำเนินการวิจัยที่ผ่านมา (S-Curve)

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นจังหวัดชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากศักยภาพที่ตั้งของจังหวัดอุตรดิตถ์ที่มีชายแดนติดต่อกับแขวงไชยะบูลี สปป.ลาว บริเวณ อำเภอป่าปด และ อำเภอบ้านโคก ซึ่งอำเภอบ้านโคกนี้เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวร “ภูตู” และได้รับการประกาศจากกระทรวงมหาดไทยให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูตู โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ.2556 เป็นต้นมา โดยจุดผ่านแดนถาวรภูตู เดิมมีมูลค่าการค้าชายแดนปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ.2558 มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นถึง 300% เป็น 700-1,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น นอกจากนี้จุดผ่านแดนถาวรภูตู มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่โครงข่ายคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังสปป.ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน จึงทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีศักยภาพในการเชื่อมโยงระเปียงเศรษฐกิจ และเป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียน สำหรับศักยภาพของจุดผ่านแดนถาวรภูตูนั้น สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้หลายมิติ โดยเชื่อมอาณาจักรล้านนา-ล้านช้าง (เชียงใหม่-หลวงพระบาง) ระยะทาง 700 กิโลเมตร เชื่อมเมืองมรดกโลกหลวงพระบาง-เมืองมรดกโลกสุโขทัย-ศรีสัชนาลัย-กำแพงเพชร ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร เชื่อมต่อการขนส่งทางรางด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จากสถานีรถไฟฟาศีลาอาสน์ไปยังท่าเรือคลองเตย และท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปประเทศที่ 3 จะสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้น จึงถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นหนึ่งในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของภาครัฐเพื่อผลักดันให้กลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีเป้าหมายให้เกิดกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (One-Stop Services: OSS) มากขึ้น โดยครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ห่วงโซ่ระบบขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Transport Chain and Multi-Modal Transport) และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า และ ศูนย์บำรุงรักษาและจัดเก็บตู้สินค้า เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ภายในส่วนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อันประกอบไปด้วย การรับสินค้า (Receiving) การคัดแยกสินค้า (Sorting) การจัดการหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ (Picking and Packing) การจัดเก็บสินค้า (Storage) และการกระจายสินค้า (Distribution) รวมทั้งกิจกรรมอื่นๆ ล้วนแล้วแต่ช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการดำเนินงานและเพิ่มมูลค่าสินค้าให้สูงขึ้น นอกจากนี้การจัดตั้งสวนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จะช่วยดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคธุรกิจอื่นๆ เช่น ธุรกิจคลังสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีบริการซ่อมบำรุงยานพาหนะและอุปกรณ์ขนส่ง ธนาคาร บริษัทประกันภัย อาคารสำนักงาน เป็นต้น ซึ่งเป็นสร้างมูลค่าการค้า การลงทุน และยกระดับเศรษฐกิจในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

จากการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1 ที่สนับสนุนทุนวิจัยโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย (สกว.) (15 ธันวาคม พ.ศ. 2560 – 14 ธันวาคม พ.ศ. 2561) ดังแสดงในรูปที่ 1.1-1 ซึ่งเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของข้อมูล ทั้งความพร้อมและความต้องการด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน ที่คำนึงถึงความสมดุลของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของเมือง แล้วนำไปใช้ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของเมืองชายแดนที่เหมาะสมต่อทั้งคนในพื้นที่เมืองชายแดนและผู้มาใช้สินค้าและบริการ



รูปที่ 1.1-1 ภาพรวมการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน
บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1

แต่อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้เป็นการศึกษาเพื่อต่อยอดจากการศึกษาเดิมภายใต้โครงการ “การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2” โดยเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นศึกษาข้อมูลด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดน ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน ด้านความปลอดภัย ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงการเพิ่มอัตลักษณ์ให้กับพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์และจัดทำแผนการพัฒนาในพื้นที่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ให้สามารถรองรับความต้องการทางด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน ด้านความปลอดภัย ด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ โดยในการศึกษานี้ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 โครงการย่อย ประกอบด้วย 1) โครงการศึกษาและพัฒนาแนวคิดกระบวนการและแบบจำลองสำหรับการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ และ 2) การศึกษาและพัฒนา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบเพื่อการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยผลจากการศึกษานี้จะสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและวางนโยบายการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตูให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของ

ภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะเป็นหนึ่งในกลไกที่ขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงช่วยสนับสนุนกระบวนการดำเนินงานและดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศ เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันเพื่อผลักดันให้จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ก้าวขึ้นสู่ศูนย์กลางการนำเข้าและส่งออก ตลอดจนการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคได้ในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ ในลักษณะของแผนบูรณาการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมือง และภูมิภาค ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
- 2) เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ชายแดน ทั้งทางด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน ด้านความปลอดภัย ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีความเหมาะสมกับศักยภาพในการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

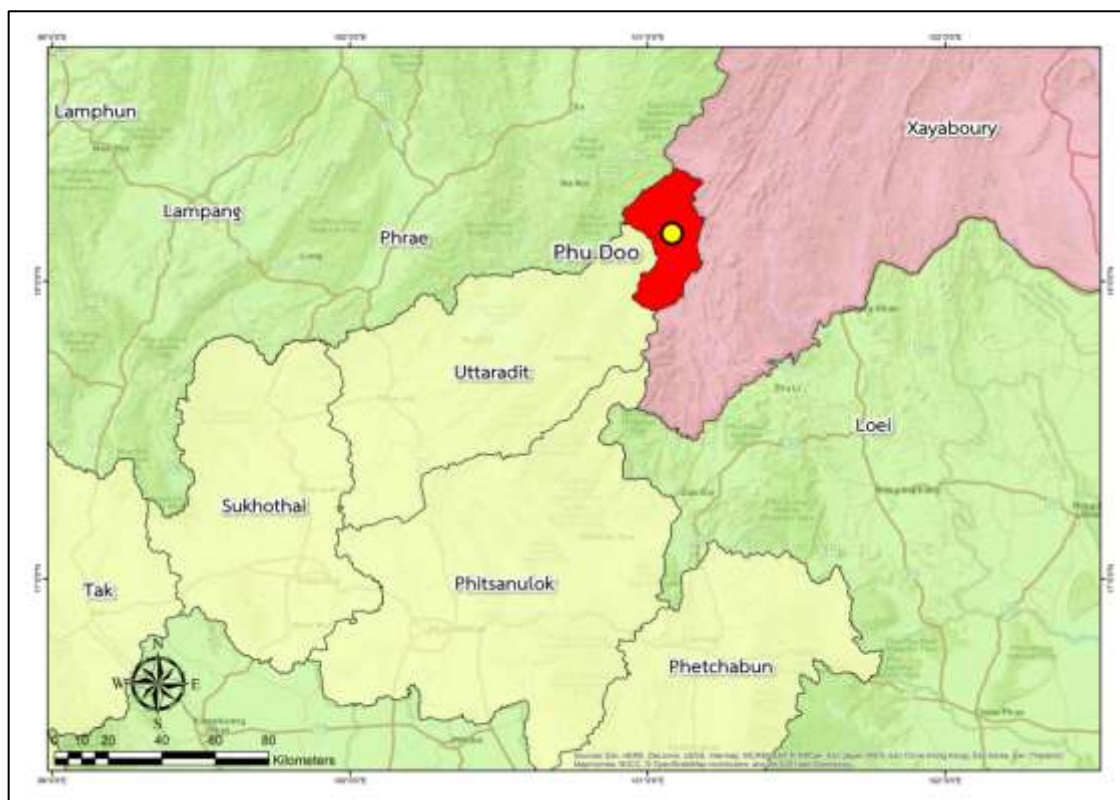
จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ (Phu Doo International Point of Entry) เป็นจุดผ่านแดนของประเทศไทย กับ สปป.ลาว เป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ก่อให้เกิดเชื่อมโยงการขนส่งคนและสินค้า การเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทย สหภาพเมียนมา และ สปป.ลาว ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) ดังแสดงในรูปที่ 1.3-1



ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 1.3-1 การเชื่อมโยงการขนส่งคนและสินค้า การเกษตรกรรม และการท่องเที่ยว
ผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูดู่

การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2 จะดำเนินการศึกษาโดยการจัดทำแผนการดำเนินการ การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก การลงพื้นที่และเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ การวิเคราะห์โครงการ การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ การจัดรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานทั้งหมด จำนวน 12 เดือน โดยขอบเขตของพื้นที่ที่ศึกษาในครั้งนี้จะครอบคลุมพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ดังแสดงในรูปที่ 1.3-2



ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 1.3-2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ในการวิเคราะห์โครงการหรือความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการต่างๆ ที่จะพัฒนาในพื้นที่ศึกษาจะใช้ข้อมูลปี พ.ศ.2562 เป็นฐานของการวิเคราะห์ และกำหนดให้มีระยะก่อสร้าง 1-5 ปี (นับจากปีที่เริ่มลงทุน) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดและความยากง่ายในการก่อสร้างของโครงการนั้นๆ โดยจะทำการวิเคราะห์ครอบคลุมระยะเวลา 20 ปี (นับจากปีเปิดดำเนินการ)

ส่วนในการวิเคราะห์แนวทางการลงทุนและจัดทำแผนการพัฒนาในพื้นที่จะใช้ข้อมูลปี พ.ศ. 2562 เป็นฐาน และวิเคราะห์ครอบคลุมระยะเวลา 20 ปี โดยจัดทำเป็นแผนการพัฒนาใน 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยมีรายละเอียดดังนี้ :

- ปีปัจจุบันหรือปีฐาน (ช่วงปีที่ 0) (พ.ศ. 2562)
- แผนระยะสั้น (ช่วงปีที่ 1-5) (พ.ศ. 2564 - 2568)
- แผนระยะกลาง (ช่วงปีที่ 5-10 ปี) (พ.ศ. 2569 - 2573)
- แผนระยะยาว (ช่วงปีที่ 10-20 ปี) (พ.ศ. 2574 - 2583)

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การจราจร และผังเมือง มีแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ในลักษณะของแผนบูรณาการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาค ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
- 2) เพื่อให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมีแผนพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว

1.5 เป้าหมายของผลผลิต (Output) และตัวชี้วัด

เป้าหมายของผลผลิตจากการศึกษาตามแผนการดำเนินงานของแผนงานวิจัย เรื่อง การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2 คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำผลผลิตจากการศึกษา ได้แก่ แผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู และ รูปแบบและแผนการลงทุนโครงการบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูในอนาคต ไปปรับใช้ในการวางแผนการพัฒนา เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้อง เหมาะสมกับบริบททางพื้นที่ ลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนอย่างชัดเจน โดยในการศึกษานี้พิจารณาใช้ตัวชี้วัดในเชิงคุณภาพเป็นเครื่องมือในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ดังแสดงใน ตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 ผลผลิตและตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย

ผลผลิต	ตัวชี้วัด			
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ	เวลา	ต้นทุน
1. แผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู	- รายงานแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู	-	-	-
2. รูปแบบและแผนการลงทุนโครงการบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูในอนาคต	- แผนการลงทุนโครงการบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูในอนาคต	-	-	-

1.6 เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด

เป้าหมายของผลลัพธ์ของแผนงานวิจัยนี้ มุ่งหวังให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมสำหรับพัฒนาพื้นที่ด้านภูคู้ จากทุกภาคส่วนในระยะยาว ผลลัพธ์ที่คาดหวังเชิงปริมาณ คือ จำนวนภาคส่วนที่เข้าร่วมกิจกรรมระหว่างการค้าเงินโครงการ และหลังการค้าเงินโครงการเสร็จสิ้น ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ คือ ระดับการมีส่วนร่วมในการเข้าร่วมแต่ละกิจกรรม และผลลัพธ์ที่คาดหวังเชิงนโยบาย ทั้งในส่วนข้อเสนอแนะ และจำนวนโครงการ แผนงาน รวมทั้งข้อเสนออื่นสำหรับขับเคลื่อนและพัฒนาพื้นที่ด้านภูคู้ ของแต่ละภาคส่วน หลังโครงการเสร็จสิ้น โดยมีตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ คือ แนวทางการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ดังแสดงในตารางที่ 1.6-1

ตารางที่ 1.6-1 ผลลัพธ์และตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย

ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด			
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ	เวลา	ต้นทุน
1. การมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ของทุกภาคส่วน	- จำนวนหน่วยงานหรือภาคส่วนที่เข้าร่วมกิจกรรมระหว่าง หรือ หลังการค้าเงินโครงการเสร็จสิ้น - จำนวนกิจกรรมร่วมกันหลังเสร็จสิ้นโครงการ	- ระดับการมีส่วนร่วมในการเข้าร่วมในแต่ละกิจกรรม	-	-
2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และแนวทางปฏิบัติสำหรับการลงทุนและพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน	- จำนวนโครงการและแผนงาน รวมทั้งข้อเสนอสำหรับพัฒนาพื้นที่ด้านภูคู้ ที่แต่ละภาคส่วนเสนอขอจากแหล่งทุนต่างๆ หลังโครงการเสร็จสิ้น	- แนวทางการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ดี	-	-

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 2 ผู้วิจัยได้แบ่งการทบทวนวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ออกเป็น 11 ประเด็น ได้แก่ 1) นิยามคำศัพท์ 2) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเมืองชายแดน 3) แนวความคิดเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวเมืองชายแดน 4) แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน 5) การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร 6) ข้อมูลเกี่ยวกับจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 7) การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 8) กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 9) การทบทวนการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง 10) เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ 11) ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 นิยามคำศัพท์

การศึกษานี้ได้นิยามคำศัพท์และให้ความหมายคำเฉพาะที่ใช้ในการวิจัย เพื่อให้ผู้วิจัยและผู้อ่านเข้าใจความหมายคำศัพท์ตรงกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1.1 “จุดผ่านแดน”

นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” หรือ Checkpoint ของประเทศไทย ตามกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และ คู่มือการเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย (2553) หมายถึง ช่องทางที่เปิดระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- จุดผ่านแดนถาวร (Border Checkpoint)

จุดผ่านแดนถาวร หมายถึง ช่องทางเข้า-ออก ที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิดเพื่ออนุญาตให้ประชาชน นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไป-มาเพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่นๆ มีการดำเนินการเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากร ตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ โดยคำนึงถึงความพร้อมในด้านต่างๆ ของทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

- จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Checkpoint)

จุดผ่านแดนชั่วคราว หมายถึง ช่องทางเข้า-ออก ที่เปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะ ภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือเพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้าในบริเวณนั้นหรือพื้นที่ใกล้เคียง มีได้อนุญาตให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นผ่านเข้า-ออก เมื่อครบกำหนดหรือบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที อาทิ การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง และ การส่งผู้อพยพกลับประเทศ เป็นต้น

- จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า (Checkpoint for Border Trade)

จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า หมายถึง ช่องทางที่รัฐบาลไทยเปิดเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค-บริโภคที่จำเป็น ทั้งนี้เพื่อผลทางด้านจิตวิทยา โดยจุดผ่อนปรนทางการค้าถือเป็นการเปิดฝ่ายเดียว โดยคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณาความเหมาะสม ในทางปฏิบัติจังหวัดจะเสนอขอเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้ามายังกระทรวงมหาดไทย เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยให้ความเห็นชอบและมอบให้จังหวัดจัดทำประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้า โดยจะกำหนดรายละเอียดต่างๆ ที่เกี่ยวกับบริเวณจุดผ่อนปรนมาตรการการควบคุมดูแลการผ่านเข้า-ออกจุดผ่อนปรนของประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจน สินค้าบางประเภทที่ไม่อนุญาตให้ค้าขาย ณ จุดผ่อนปรนทางการค้า

- ช่องทางธรรมชาติ (Natural Border Path)

ช่องทางธรรมชาติ หมายถึง ช่องทางบริเวณชายแดนเพื่อการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนที่เดินทางไปมาหาสู่กัน ซึ่งไม่มีการประกาศเป็นจุดผ่านแดนใดๆ หรืออาจเคยประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวหรือจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าที่ประกาศยกเลิกไปแล้ว แต่ยังคงมีการเดินทางเข้า-ออกของประชาชน

- ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร

ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร หมายถึง ช่องทางผ่านแดนที่ฝ่ายไทยเปิดเพื่ออำนวยความสะดวกให้ ผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ตลอดแนวชายแดน ทั้งนี้อธิบดีกรมศุลกากรจะใช้อำนาจอนุมัติให้ผู้ประกอบการเฉพาะรายเป็นครั้งคราว เพื่อประโยชน์ทางการค้าเป็นหลัก สำหรับพื้นที่ชายแดนที่มีปัญหาด้านความมั่นคงและมีการเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าอยู่แล้ว คณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติได้ให้หลักการปฏิบัติว่า “เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องหารือหน่วยงานด้านความมั่นคงก่อนการอนุมัติ และจะอนุมัติให้ขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนการค้า หรือจะพิจารณาให้ขนส่งผ่านช่องทางอื่น” โดยช่องทางตามกฎหมายศุลกากรประกอบด้วย

- ทางอนุมัติ (Approved Routed) หมายถึง ทางที่กำหนดโดยกฎกระทรวง ภายใต้กฎหมาย ศุลกากรให้เป็นทางที่จะใช้ส่งของเข้าหรือออกนอกราชอาณาจักรได้ หรือจากเขตแดนทางบก มายังด่านศุลกากร หรือจากด่านศุลกากรไปยังเขตแดนทางบกได้
- ด่านพรมแดน (Boundary Post) หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อตรวจของที่ขนส่งโดยทางนั้น
- ด่านศุลกากร (Customs Station) หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อเพื่อตรวจของและเก็บศุลกากรแก่ของที่ขนส่งโดยทางนั้น

ในการศึกษาฯ นี้ คณะผู้วิจัยจะใช้คำว่า “จุดผ่านแดนถาวรภูคู้” ตลอดการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้ เนื่องจากจุดผ่านแดนฯ ดังกล่าวตรงตามนิยามที่ว่า “เป็นช่องทางเข้า-ออก ที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิดเพื่ออนุญาตให้ประชาชน นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไป-มาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่นๆ และมีการดำเนินการเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากร ตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ”

2.1.2 “แผนแม่บท”

นิยามคำว่า “แผนแม่บท” หรือ Master Plan คือ การวางแผนงานในอนาคต และเป็นแผนงานหลักที่องค์กรจะดำเนินงาน เป็นแผนการหรือนโยบายหลักที่ใช้เป็นต้นแบบซึ่งแผนการย่อยต่างๆ ที่มี อยู่จะต้องมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับแผนแม่บท แผนหลักหรือมาสเตอร์แพลน การจัดทำ มาสเตอร์ แพลน เป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญในการดำเนินการของหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ และจะบรรลุ วัตถุประสงค์ก็ต่อเมื่อบุคลากรที่ใช้เห็นความสำคัญและสามารถใช้งานได้จริง รวมถึงผลลัพธ์ทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพที่ได้นั้นต้องเพิ่มขึ้นคุ้มค่ากับการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นงานบริการหรือการค้าก็ตาม

ในการทำแผนแม่บทจะต้องมีการกำหนดจุดมุ่งหมายก่อน จึงสามารถจะทำแผนแม่บทได้ และ องค์ประกอบในการทำแผนแม่บทนั้นจะต้องคำนึงถึง งบประมาณ (Budget) องค์กร (Organization) มิติ งาน (Function) และ สถานะ (Status) โดยอาจจะมีการสอบถามเพิ่มเติมจากผู้รู้หรือผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งเมื่อ ได้แผนแม่บทแล้วขั้นตอนต่อมาคือการออกแบบ (Design) เพื่อให้ได้เป็นแผนปฏิบัติการ (Action Plan) โดยแผนปฏิบัติการที่ดีจะต้องมีข้อบ่งชี้หรือจุดตรวจสอบที่สามารถแสดงความก้าวหน้าของแผนงานที่ได้ กระทำ และสามารถนำผลนั้นมาทำการประเมินหรือปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามแผนแม่บท ดังนั้นถ้า เปรียบแผนแม่บทก็จะคล้ายแผนที่ที่นำองค์กรไปสู่จุดมุ่งหมาย แต่เพียงแค่แผนที่เพียงอย่างเดียวนั้นก็ไม ่อาจทำให้องค์กรไปถึงเป้าหมายได้ ด้วยเหตุนี้ แผนปฏิบัติการจึงเปรียบเสมือนเข็มทิศ ที่สามารถนำพา องค์กรไปในทิศทางที่ถูกต้องและสามารถทราบตำแหน่งหรือสถานะขององค์กรในขณะที่ยังดำเนินงานตาม แผนแม่บท ฉะนั้นแผนแม่บทจึงมีความสำคัญและมีความจำเป็นต่อแต่ละองค์กร

2.2 นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเมืองชายแดน

เนื่องด้วยเมืองชายแดนมีจุดที่ตั้งที่ได้เปรียบในการเชื่อมโยงกับภูมิภาค จึงควรส่งเสริมการพัฒนาใน ลักษณะคลัสเตอร์เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนใน/จังหวัดอื่นๆ เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และเพื่อให้พื้นที่ สามารถสร้างประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้ โดยไม่เป็นเพียงทางผ่าน รวมถึงกระจาย ประโยชน์ในการพัฒนา และเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ดังนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) จึงได้กำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นประตู เศรษฐกิจเชื่อมโยงภูมิภาค พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนโดยส่งเสริมการลงทุนและการค้าชายแดนรวมทั้ง วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และธุรกิจเพื่อสังคม เพื่อดึงดูดนักลงทุนไทยและในภูมิภาคให้เข้ามาลงทุน ในพื้นที่ โดยเฉพาะการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดน การให้ความสำคัญกับการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การให้สิทธิประโยชน์ การบริหารจัดการและการ สร้างขีดความสามารถของแรงงานไทยและต่างด้าว การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และการจัดระเบียบ พื้นที่ชายแดนด้านความมั่นคง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดนและการผ่านแดนระหว่างไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนั้นนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในวันศุกร์ที่ 12 กันยายน 2557 ซึ่งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีดังนี้ นโยบายข้อ 7 การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน โดย 7.6 พัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษโดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดนและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง โดยในระยะแรกให้ความสำคัญกับด้านชายแดนที่สำคัญ 6 ด้าน ได้แก่ ปาดังเบซาร์ สะเตา อรัญประเทศ แม่สอด บ้านคลองลึก และบ้านคลองใหญ่ ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่ง และโลจิสติกส์สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพและรองรับปริมาณการเดินทาง และการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดยทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพของที่ตั้งในการสร้างฐานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคเกษตรและการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

พัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ เชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสให้เกิดการขยายตัว และการเชื่อมโยงทางการค้าและบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบ Logistics เพื่อสนับสนุนการค้าและการบริการ โดยพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการบริการทางด้านการศึกษา และการบริการด้านสุขภาพและพัฒนาเมืองชายแดนแม่สอดและภูคู้ เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

สร้างมูลค่า (Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดรวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร การเดินทาง และความปลอดภัย รวมถึงการพัฒนาเพื่อสร้างคุณค่าของผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

จากการทบทวนทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดเพชรบูรณ์ (สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, 2555) พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือตอนล่างที่เชื่อมโยงกับจังหวัดต่างๆ และสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS เนื่องจากที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดเอื้อต่อการเชื่อมโยงกับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีความพร้อมในด้านโครงข่ายคมนาคม ซึ่งจังหวัดอุดรธานีมีบทบาทสนับสนุนกันดังนี้ อุดรธานี เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรโดยเฉพาะไม้ผลยืนต้น ได้แก่ ทุเรียน และลำไย นอกจากนี้ยังเป็นเมืองชายแดนเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว ที่บ้านภูคู้

2.4 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนที่สอดคล้องและเหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทาง จะสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่จุดผ่านแดนในอนาคตได้ โดยในปัจจุบันประเทศต่างๆ ในโลกได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ) เพื่อเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการการค้าและการพัฒนา, 2558) ซึ่งโดยทั่วไปเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภทหลัก ได้แก่

- เขตการค้าเสรี (Free Trade Zones: FTZs)

เป็นเขตการค้าที่ปลอดภาษี และอาจมีการให้บริการ คลังสินค้า การจัดเก็บสินค้า และการกระจายสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และ การส่งออกต่อ (Re-Export)

- เขตการแปรรูปเพื่อการส่งออก (Export Processing Zones: EPZs)

เป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมที่ เสนอแรงจูงใจพิเศษรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการผลิต และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยมากจะเป็นการ ผลิตเพื่อการส่งออกซึ่งอาจจะมีลักษณะของ EPZ แบบผสม (Hybrid EPZs) ที่เปิดให้ดำเนินกิจกรรมการผลิต ทั้งเพื่อการส่งออกและการขายในประเทศ หรือเป็น EPZ แยกเฉพาะสำหรับการส่งออก

- ท่าเรือเสรี (Free Ports: FPs)

เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีนิยามที่กว้างและมักรวมกิจกรรมที่หลากหลายประเภท จนไปถึง การท่องเที่ยว การค้าปลีก การอนุญาตให้คนอยู่อาศัยเป็นการเฉพาะ รวมถึงมีการให้แรงจูงใจและสิทธิประโยชน์เฉพาะ

- เขตประกอบการอุตสาหกรรม (Enterprise Zones: EZs)

เป็นการกำหนดเขตทั้งในเมืองหรือชนบทเพื่อ การให้แรงจูงใจทางภาษีหรือการให้เงินทุน สนับสนุนในการดำเนินกิจกรรมการผลิตหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

- โรงงานเดี่ยว (Single Factory EPZ)

เป็นการให้สิทธิประโยชน์หรือแรงจูงใจในลักษณะคล้ายกับ EPZ แต่เป็นการให้กับโรงงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับสถานที่ตั้ง

2.4.1 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

เนื่องจากโครงการนี้จะทำการศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภู่อู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2 คณะผู้วิจัยจึงได้ทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยของ ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และจักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา (2554) เรื่อง “การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์การค้าของประเทศไทยด้วยการปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าเพื่อรองรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจและข้อตกลงด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ”

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา (2554) ได้ศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์การค้าของประเทศไทย พบว่า ผลการศึกษาสถานภาพการแข่งขันและขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า พบว่า ประเทศไทยมีผู้ประกอบการบริการตัวแทนรับขนส่งสินค้าอยู่ราว 300 ราย ในจำนวนนี้เป็นสมาชิกของ TIFFA อยู่ 130 ราย การแข่งขันในตลาดปรากฏว่า ผู้ประกอบการ 5 อันดับแรก เป็นบริษัทต่างชาติร่วมทุนทั้งสิ้นมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันราวร้อยละ 44 อีกประมาณ 125 รายมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันประมาณร้อยละ 56 โดยแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดไม่เกินร้อยละ 2 เท่านั้น

สำหรับการเจรจาทำที่ของไทยในการเจรจาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ในทุกเวที ผลการศึกษาพบว่า ควรจะยึดตามแนวทาง ดังนี้

1) การเจรจาต้องมีผลประโยชน์สำหรับไทยที่เห็นได้ชัดเจน โดยเป็นการประเมิณผลได้และผลเสียในภาพรวมจากเรื่องต่างๆ ได้แก่ การค้าสินค้า การค้าบริการ การลงทุน ทรัพย์สินทางปัญญา การจัดซื้อของรัฐบาล และกติกการค้าต่างๆ

2) ในสาขาบริการโลจิสติกส์ที่ไทยยังไม่พร้อมจะแข่งขัน จะต้องใช้เวลาแก่ผู้ประกอบการและแรงงานในสาขานี้มีระยะเวลาปรับตัวที่เพียงพอ (Transition Period) และมีกองทุนช่วยเหลือเพื่อให้ผู้ประกอบการและแรงงานที่ทำงานในสาขานี้ปรับตัวได้อย่างเป็นระบบ

3) สาขาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญต่อความมั่นคง วัฒนธรรม ประเพณี บริการสาธารณะไม่ควรจะมีการเปิดตลาด หรือหากจะมีการเปิดตลาดก็จะต้องใช้การร่วมทุนโดยมีคนไทยเป็นผู้มีบทบาทหลักในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกิจการ

4) ไทยต้องมีสิทธิกำกับดูแลและออกกฎเกณฑ์ใช้ในประเทศได้ในอนาคต ทั้งในระดับรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น

5) หน่วยงานที่ทำการเจรจาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์จะต้องมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดทั้งกับหน่วยงานรัฐที่ทำหน้าที่กำกับและส่งเสริมบริการโลจิสติกส์แต่ละประเภท และหน่วยงานเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และผู้ใช้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีส่วนร่วมในการรับรู้ สนับสนุน และยอมรับผลการเจรจา รวมทั้งจัดให้มีกลไกและแผนดำเนินงานที่ชัดเจนในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

6) สำหรับการเจรจาภายใต้กรอบภูมิภาคและพหุภาคี ไทยจะต้องสร้างเครือข่ายและพันธมิตรในการเจรจาเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองมากขึ้น

ดังนั้น ผลการศึกษานำไปสู่ข้อสรุปที่ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ของไทยมากกว่าร้อยละ 78 ถึงร้อยละ 85 เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ที่ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และการดำเนินธุรกิจในยุคโลกาภิวัตน์ นอกจากนี้ ผู้ให้บริการของไทยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจและความสนใจเกี่ยวกับการเปิดเสรี การค้า บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งไม่มีการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับตนเองถ้ามีการเปิดเสรี การค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ นอกจากนี้ หน่วยงานกำกับดูแล (Regulators) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์บางหน่วยงานยังไม่ว่าตนเองมีบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญในระบบโลจิสติกส์และยังขาดการทำงานเชิงรุกอย่างเป็นระบบและหน่วยงานที่กำกับดูแลผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เหล่านั้นควรเปลี่ยนบทบาทหน้าที่จากผู้ควบคุมมาเป็นผู้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรมีการปรับแก้กฎระเบียบและกฎหมายต่างๆ ควรพิจารณาทั้งระบบและควรปรับแก้เพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย ขณะเดียวกันก็ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการของไทยและจัดทำกรอบการเจรจาเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศกับประเทศคู่ค้าของไทย ทั้งนี้ก่อนจะมีการเปิดเสรี การค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ภาครัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้องควรจะมีแผนรองรับเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจกับภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยเพื่อให้มีการสร้างและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งหาแนวทางในการปรับตัวเพื่อลดผลกระทบจากการเปิดเสรี และหาโอกาสจากการขยายตลาดและการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.4.2 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในประเทศไทย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเป็นแนวคิดการพัฒนาที่มีการริเริ่มดำเนินงานในประเทศไทยมายาวนานกว่า 10 ปี โดยเริ่มแรกของการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่มีศักยภาพของไทยเป็นการใช้ประโยชน์จากโอกาสของความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้กำหนดแผนการดำเนินงานร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) อย่างไรก็ดี การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในช่วงที่ผ่านมายังไม่เกิดผลที่ชัดเจนมากนัก เนื่องจากมีข้อจำกัดและปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยเฉพาะในประเด็นด้านความต่อเนื่องของงานภายใต้การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง และการบริหารจัดการเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินสำหรับจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษซึ่งใช้เวลาค่อนข้างมากในการดำเนินงาน

ในช่วงปี พ.ศ.2556-2557 ประเทศไทยได้เตรียมความพร้อมเพื่อใช้ประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนซึ่งส่งผลให้พื้นที่ชายแดนมีบทบาทสำคัญในการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในภูมิภาค โดยต้องเร่งพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้สามารถรองรับการลงทุนและอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์จากการพัฒนา และบริหารจัดการผลกระทบอันอาจเกิดจากการพัฒนา อาทิ การเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสิ่งผิดกฎหมายข้ามพรมแดนเข้าสู่พื้นที่อื่นๆ ของประเทศประกอบกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่เพื่อรองรับการลงทุนจะช่วยลดการกระจุกตัวของการลงทุนในพื้นที่ภาคกลางและสนับสนุนเป้าหมายของไทยในการหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) จึงได้กำหนดนโยบายให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นส่วนหนึ่งของแผนที่นำทาง (Roadmap) สนับสนุนการพัฒนาประเทศเข้าสู่ประชาคมอาเซียน กระตุ้นเศรษฐกิจ ลดความเหลื่อมล้ำ และช่วยรักษาความมั่นคงของประเทศ และได้มีคำสั่งที่ 72/2557 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ.2557 แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) โดยมีหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (หน.คสช.) เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมเป็นกรรมการ และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ หน.คสช. ได้มีคำสั่งให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในทุกภาค/ช่องทางที่สำคัญ ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอย่างจริงจังและต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2557 เป็นต้นมา

1) กรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย

สำหรับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศไทยได้กำหนดวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อใช้ประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยภาครัฐให้การสนับสนุนในส่วนที่เป็นองค์ประกอบหลักของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนของภาคเอกชน โดยมีองค์ประกอบหลักของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนดังแสดงในรูปที่ 2.4-1 ซึ่งมีองค์ประกอบหลักดังนี้

- การกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- การให้สิทธิประโยชน์ในการลงทุน
- การจัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) ด้านการลงทุน
- การบริหารจัดการด้านแรงงานและการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน สาธารณสุขและความมั่นคง
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร



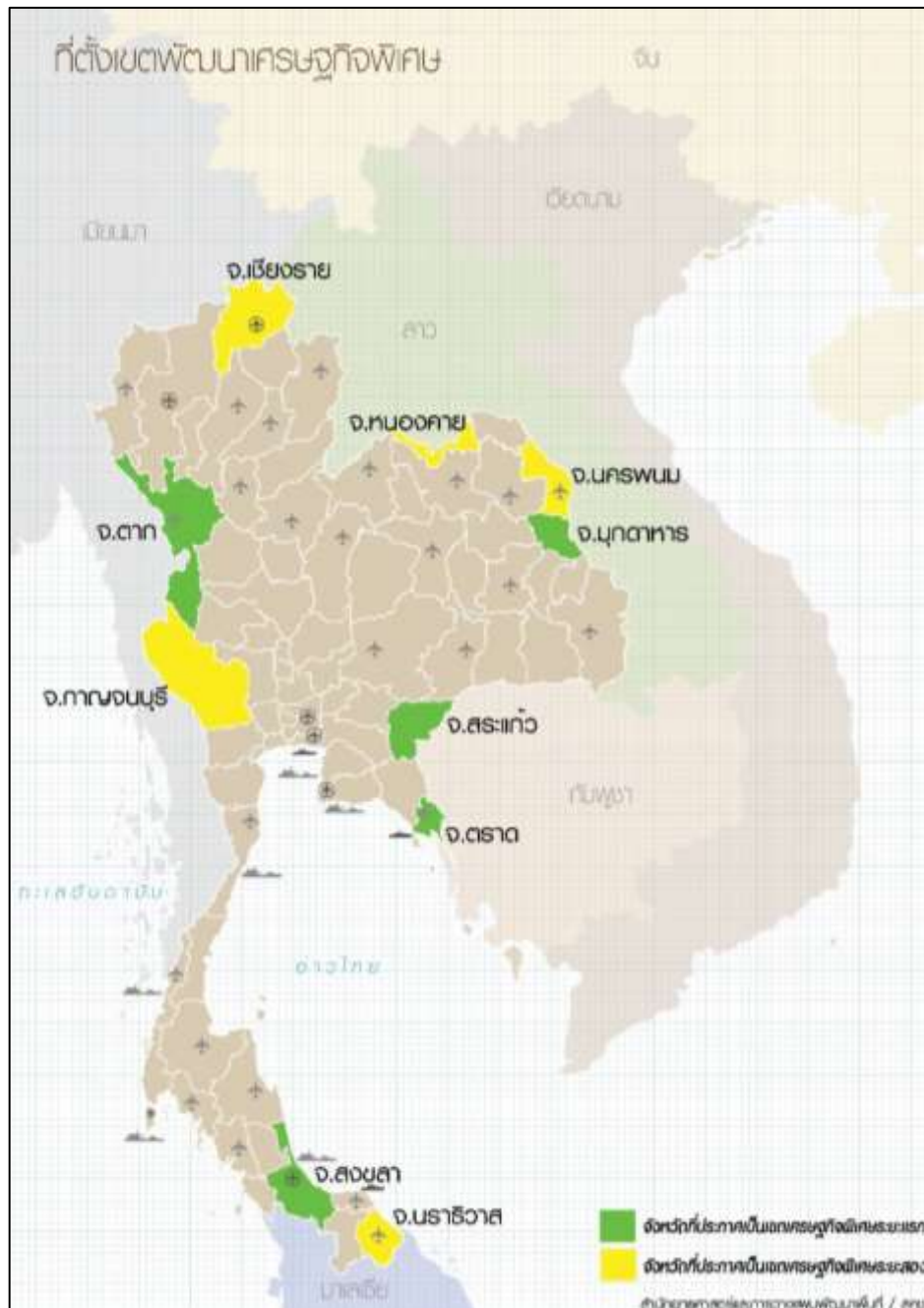
ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-1 กรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย

2) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2

ในปี พ.ศ.2558 ประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวม 10 จังหวัด ดังแสดงในรูปที่ 2.4-2 ดังนี้

- ระยะที่ 1 ได้แก่ จ.ตาก จ.มุกดาหาร จ.สระแก้ว จ.ตราด และ จ.สงขลา
- ระยะที่ 2 ได้แก่ จ.หนองคาย จ.นครราชสีมา จ.เชียงราย จ.นครพนม และ จ.กาญจนบุรี



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

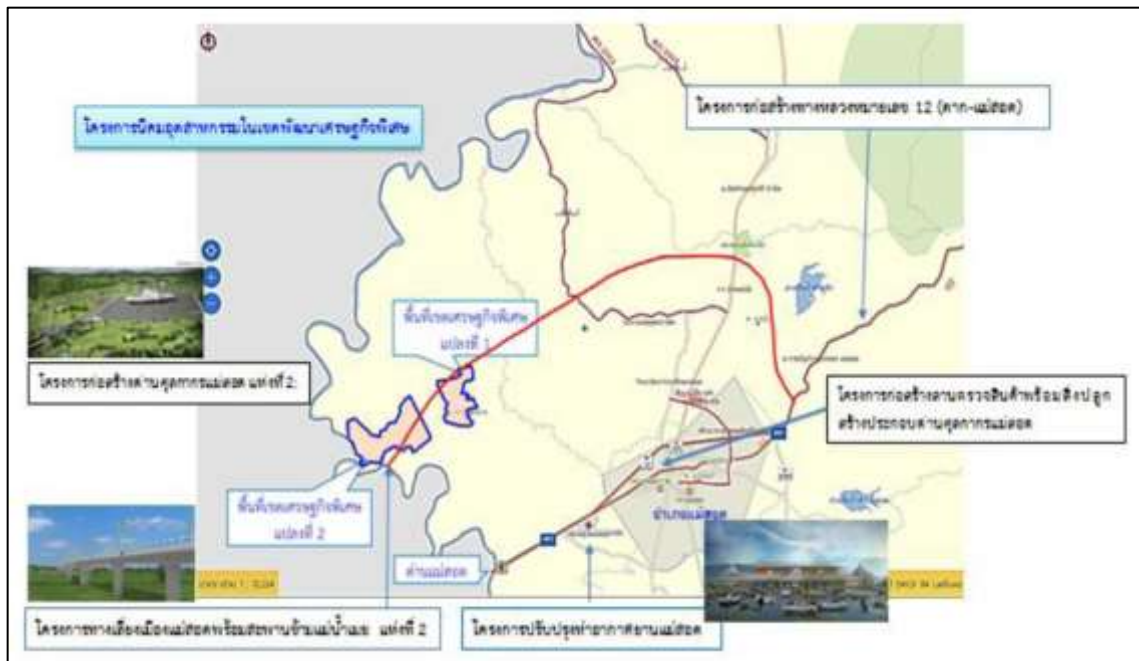
รูปที่ 2.4-2 แผนที่ที่ตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยระยะที่ 1 และระยะที่ 2

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ปี พ.ศ.2557-2565 รองรับพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะแรกและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และเห็นชอบโครงการเร่งด่วนให้เร่งดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ.2558 รวมทั้งคณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ภายใต้ กนพ. ได้จัดเตรียมแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ปี พ.ศ.2558-2567 รองรับพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะที่สองซึ่งมีโครงการสำคัญที่ได้ลงทุนพัฒนาในพื้นที่ ดังนี้

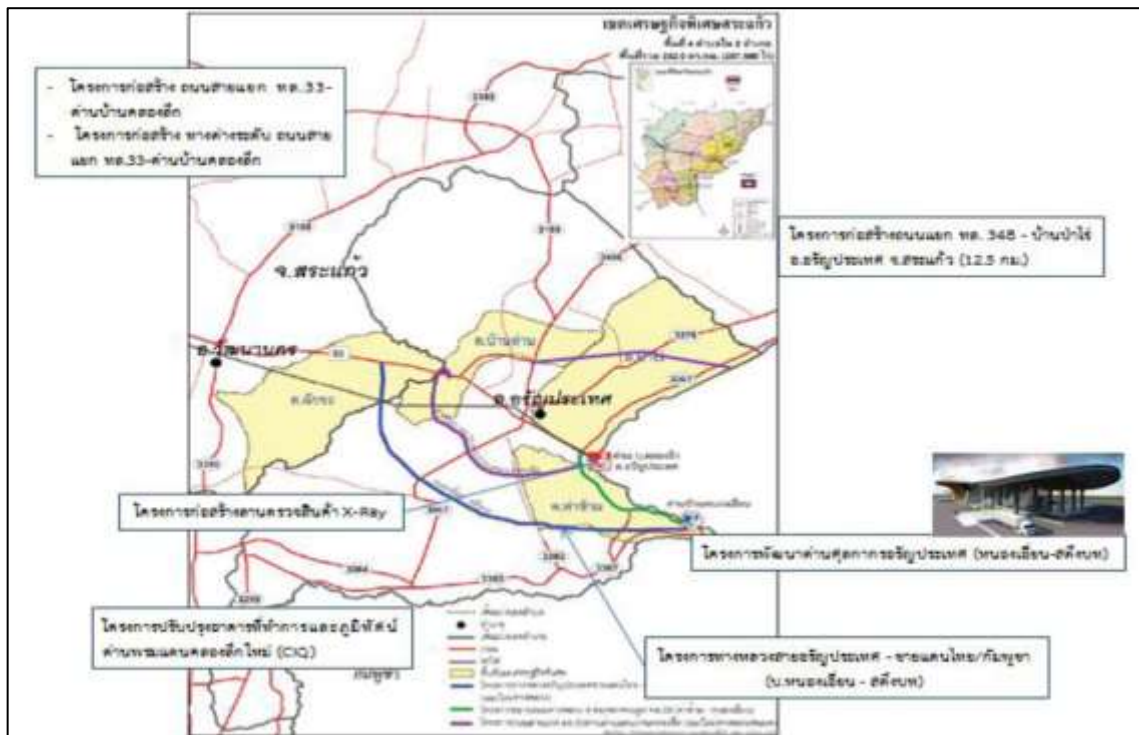
3.1) การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ระยะที่ 1

- พื้นที่จังหวัดตาก ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด) ตอน 3 โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าพร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบด้านศุลกากรแม่สอด โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2 โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้า และโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ดังแสดงในรูปที่ 2.4-3
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนแยก ทล. 348-บ้านป่าไร่ อ.อรัญประเทศ โครงการก่อสร้างทางหลวงสายอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท) โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.33-ตำบลบ้านคลองลึก โครงการก่อสร้างทางต่างระดับถนนสายแยก ทล. 33-ตำบลบ้านคลองลึก โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าด้วยระบบ X-Ray เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ตำบลบ้านคลองลึก โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการและภูมิทัศน์ด้านพรมแดนคลองลึกใหม่ (CIQ) และโครงการพัฒนาด้านศุลกากรอรัญประเทศ (หนองเอี่ยน-สตึงบท) ดังแสดงในรูปที่ 2.4-4
- พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-บรรจบทางหลวงหมายเลข 12 (บ.นาไคร้) โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเจ้าหน้าที่ด่านมุกดาหาร และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ดังแสดงในรูปที่ 2.4-5
- พื้นที่จังหวัดตราด ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 3 ตราด-หาดเล็ก โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ โครงการถนนสายทางเข้าท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ และโครงการก่อสร้างขยายพื้นที่ลานตรวจคอนเทนเนอร์สินค้าด้านศุลกากรคลองใหญ่ ดังแสดงในรูปที่ 2.4-6
- พื้นที่จังหวัดสงขลา ได้แก่ โครงการด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โครงการปรับปรุงด้านศุลกากรสะเดา โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ พร้อมบริเวณ ระยะที่ 1 โครงการก่อสร้างถนนสาย สข. 1027-ปาดังเบซาร์ โครงการก่อสร้างแยกทางหลวงหมายเลข 4-ด้านสะเดาแห่งที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (สะเดา) ดังแสดงในรูปที่ 2.4-7



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-3 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตาก



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-4 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-7 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสงขลา

3.2) การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ระยะที่ 2

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 และโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรหนองคายและด่านตรวจสินค้าแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ดังแสดงในรูปที่ 2.4-8
- พื้นที่จังหวัดกาฬจนบุรี ได้แก่ โครงการเชื่อมต่อเส้นทาง Motorway (บางใหญ่-กาฬจนบุรี) กับด่านบ้านพุน้ำร้อน โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน และโครงการรถไฟทางคู่ (แหลมฉบัง-บ้านพุน้ำร้อน-ทวาย) ดังแสดงในรูปที่ 2.4-9
- พื้นที่จังหวัดเชียงราย ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 1129 เชียงแสน-เชียงของ ตอน 1-2 โครงการทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก ส่วนที่ 1 โครงการทางหลวงหมายเลข 1020 เชียงราย-เชียงของ ตอน 3 โครงการทางหลวงหมายเลข 1290 เชียงแสน-เชียงของ ตอน 3 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ โครงการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรแม่สาย และโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการด้านศุลกากรเชียงแสนแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ดังแสดงในรูปที่ 2.4-10
- พื้นที่จังหวัดนครพนม ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร-นครพนม ตอน 1 และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ดังแสดงในรูปที่ 2.4-11
- พื้นที่จังหวัดนราธิวาส ได้แก่ โครงการสะพานตากใบ โครงการปรับปรุงบริเวณเพิ่มเติมด้านศุลกากรสุโงโลก และโครงการพัฒนาพื้นที่ส่วนขยายรอบบริเวณด้านศุลกากรสุโงโลก ดังแสดงในรูปที่ 2.4-12



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-8 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดหนองคาย



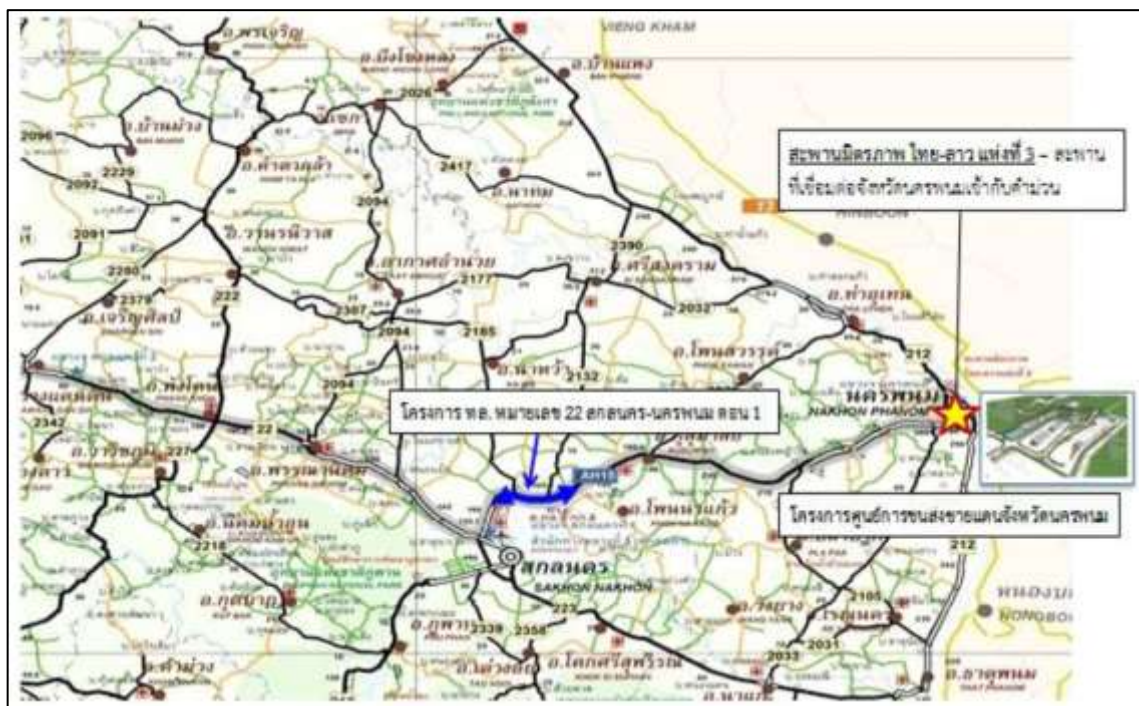
ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-9 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-10 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดเชียงราย



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-11 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนครพนม



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.4-12 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส

4) ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 พื้นที่ ช่วงระยะเวลาในปี พ.ศ.2561-2563 โดยมีโครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.4-1 ดังนี้

ตารางที่ 2.4-1 สรุปความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี พ.ศ.2561-2563

พื้นที่	ปี พ.ศ. ที่แล้วเสร็จ	โครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ
ตาก	2563	2561 : ทางเลี่ยงเมืองแม่สอดและสะพานข้ามแม่น้ำเมย 2 (ฝั่งเมียนมาอยู่ระหว่างการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน) 2562 : ทำอากาศยานแม่สอด (อยู่ระหว่างเจรจาจัดหาที่ดินเพิ่ม) ทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด ตอน 3 และ ตอน 4) 2563 : นิคมอุตสาหกรรมตาก (แม่สอด) / ด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2 (อยู่ระหว่างปรับแบบพื้นที่ใหม่)
สระแก้ว	2562	2561 : นิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว / ทางรถไฟช่วงชุมทางแก่งคอย-คลองสิบเก้า-สุดสะพานคลองลึก (รวมสะพานข้ามคลองลึก) (ฝั่งกัมพูชาต้องก่อสร้างอีก 1 กม.) 2562 : ทางหลวงอรัญประเทศ-ชายแดนไทย (บ.หนองเอี่ยน) / ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (บ.หนองเอี่ยน)
สงขลา	2562	2562 : ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ / นิคมอุตสาหกรรมสงขลา (สะเดา)
ตราด	2562	2561 : ถนน 4 ช่องจราจรเข้าท่าเทียบเรือ 2563 : ทางหลวงหมายเลข 3 ตราด-หาดเล็ก (ตอน 2-4)

ตารางที่ 2.4-1 (ต่อ) สรุปความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี พ.ศ.2561-2563

พื้นที่	ปี พ.ศ. ที่แล้วเสร็จ	โครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ
มุกดาหาร	2562	2561 : สิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรมุกดาหาร 2562 : ทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-บ.นาไคร้-คางะอี/ ทางหลวง 212 ห้วยใหญ่-ธาตุพนม
หนองคาย	2561	2560 : ทล. 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 (แล้วเสร็จ) 2561 : ด้านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ
หนองคาย	2561	2560 : ทล. 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 (แล้วเสร็จ) 2561 : ด้านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ
กาญจนบุรี	2562	2560 : ทางหลวงหมายเลข 367 ทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี (แล้วเสร็จ) 2562 : ด้านศุลกากรพุน้ำร้อน / มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี
เชียงราย	2562	2561 : ทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก/ ทางหลวงหมายเลข 1290 อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ ตอน 3 / สิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรแม่สาย 2562 : ด้านศุลกากรเชียงแสนแห่งใหม่
นครพนม	2563	2561 : ด้านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่ 2562 : ทล. 212 (นครพนม-ท่าอุเทน) 2563 : ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม
นราธิวาส	2563	2561 : ปรับปรุงด้านศุลกากรสุโงโก-ลก (แล้วเสร็จ) / ขยายด้านศุลกากรบูเกะตา ระยะ 3 2563 : นิคมอุตสาหกรรมนราธิวาส

ที่มา: เอกสาร PowerPoint “นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ”, สศช. (2561)

2.4.3 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศ

เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศที่สำคัญ ประกอบด้วย

- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโปแลนด์ (Poland Special Economic Zones)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโมร็อกโก (Morocco Tangier Free Zone)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเม็กซิโก (Mexico Maquiladolas)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศมาเลเซีย (Iskandar Malaysia)

รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศที่สำคัญสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.4-2 ถึง ตารางที่ 2.4-5 (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2558)

ตารางที่ 2.4-2 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโปแลนด์

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Poland SEZs (17 เขต)	เขตส่งเสริมการส่งออก (EPZ)	- ยานยนต์และชิ้นส่วน - เคมีภัณฑ์และพลาสติก - อิเล็กทรอนิกส์ - สิ่งพิมพ์ - การแปรรูปไม้
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
- เยอรมัน - ฝรั่งเศส - ลักเซมเบิร์ก	- ยกเว้นภาษีเงินได้ - ยกเว้นภาษีอสังหาริมทรัพย์ - การให้เงินอุดหนุนแบบเจาะจงอุตสาหกรรม - การลดหย่อนภาษีสำหรับเทคโนโลยีใหม่ และ R&D	- Minister of Economy เป็นผู้เสนอการจัดตั้ง SEZ และผลกระทบผ่านการพิจารณาของ ค.ร.ม. - แรกเริ่มพัฒนาโดยรัฐบาลโปแลนด์เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจโดยอาศัยประโยชน์จากการอยู่ติดกับเยอรมัน และการเข้าเป็นสมาชิก EU ในระยะต่อมา - Polish - German Cross-Border Cooperation มีการจัดตั้ง Joint Council Committee วางแผนพัฒนาร่วมกัน
รูปแบบการบริหารจัดการ		
บริหารจัดการในรูปแบบของบริษัทจำกัดที่ State Treasury หรือ Province Government Unit เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ Supervisory Board ของบริษัทที่ทำหน้าที่บริหารจะประกอบไปด้วย 1) ตัวแทนจาก Province Government Unit 2) ตัวแทนจาก Minister of Economy 3) ตัวแทนจาก Local Government Unit		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

ตารางที่ 2.4-3 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโมร็อกโก

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Tangier Free Zone	เขตส่งเสริมการส่งออก (EPZ)	- ยานยนต์ - สิ่งทอและเครื่องหนัง - เครื่องจักรและอุปกรณ์ - เคมีภัณฑ์ - เกษตรแปรรูป - โลหะ - อิเล็กทรอนิกส์
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
- สเปน - เยอรมัน - ฝรั่งเศส	- ยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนกิจกรรม - ค่าธรรมเนียมลิขสิทธิ์และภาษีที่ดิน - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในช่วง 5 ปีแรก - และใช้อัตราลดหย่อน 8.75% ปีที่ 6 - 20 - ยกเว้นภาษีเงินปันผลสำหรับคนต่างชาติ และ - ภาษีเงินปันผล 7.5% สำหรับคนในประเทศ - ให้เงินอุดหนุนแบบเจาะจงอุตสาหกรรม	พัฒนาโดยรัฐบาล โดยทาง EU ให้ความช่วยเหลือ เช่น European Investment Bank ให้เงินกู้ 200 ล้านเหรียญยูโร ในการลงทุนท่าเรือ Tanger-Med ของ Morocco หรือ European Development Fund ให้เงินช่วยเหลือในการสร้าง Infrastructure ของ SEZs ใน Senegal
รูปแบบการบริหารจัดการ		
- The Tangier Free Zone บริหารจัดการโดย the Tangier Free Zone company ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ Tanger Mediterranean Special Agency - Tanger Mediterranean Special เป็นบริษัทภายใต้การควบคุมของรัฐบาลโมร็อกโกผ่าน the Hassan II Fund for Economic and Social Development		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

ตารางที่ 2.4-4 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเม็กซิโก

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Mexico Maquiladoras	เขตแปรรูปเพื่อการส่งออก (EPZ)	- ยานยนต์และชิ้นส่วน - โลหะ - อิเล็กทรอนิกส์
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
- สหรัฐอเมริกา - เนเธอร์แลนด์	- อนุญาตการถือครองกิจการโดยต่างชาติ - อนุญาตการถือครองที่ดินโดยต่างชาติในพื้นที่ที่กำหนด - ยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก - เดิมมีการลดหย่อน/ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่จากการปฏิรูประบบภาษีในปี พ.ศ.2556 ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ดังกล่าว แต่อนุญาตให้นำค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการพนักงานมาใช้ลดหย่อนภาษีได้	พัฒนาโดยรัฐบาล โดยจัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2508 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาประเทศในช่วงตอนใต้ ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวมีระดับการพัฒนาที่ต่ำ แต่มีข้อได้เปรียบจากการมีชายแดนติดกับ ประเทศสหรัฐอเมริกา
รูปแบบการบริหารจัดการ		
ผู้ประกอบการจะสามารถยื่นขอจัดตั้ง Maquiladoras ที่ไหนก็ได้ แต่ต้องขอ IMMEX Maquiladora permit จากรัฐบาล แต่ส่วนมากการจัดตั้ง Maquiladoras จะอยู่บริเวณชายแดนเม็กซิโก-สหรัฐอเมริกา		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

ตารางที่ 2.4-5 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศมาเลเซีย

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Singapore - Malaysia Economic Corridor: Iskandar Malaysia in Johor Bahru	- เขตการค้า - ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ - ศูนย์กลางด้านการรักษาพยาบาล - ศูนย์กลางด้านการเงิน - ศูนย์กลางด้านการศึกษา - ศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว	- ท่องเที่ยว - การศึกษา - สุขภาพ - โลจิสติกส์ - สันทนาการ - ที่ปรึกษาและบริการทางการเงิน
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
ผู้ลงทุนจากมาเลเซีย (67.69%) และจากสิงคโปร์ (20%)	• ยกเว้นกฎการลงทุนจากต่างประเทศ ดังนี้ - ความยืดหยุ่นด้านการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - ความยืดหยุ่นด้านการจ้างแรงงานต่างประเทศที่มีความรู้ • ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 10 ปี	พัฒนาโดยผ่านการศึกษาของ The National SJER Planning Committee ซึ่งจัดตั้งโดยรัฐบาลมาเลเซีย ได้รับการบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 9 และมีแผนงานเชื่อมโยงกับสิงคโปร์ภายหลัง
รูปแบบการบริหารจัดการ		
Iskandar Regional Development Authority ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรี และ Chief Minister of Johor อยู่ในคณะกรรมการ		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

2.4.4 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทย

เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยจะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เน้นกิจกรรมการผลิต ซึ่งโดยมากจะเป็นเขตการแปรรูปเพื่อการส่งออก (EPZ) และเขตการค้าเสรี (Free Zones) และ 2) เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจกรรมการบริการ เช่น รูปแบบของ Iskandar (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2558) โดยรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนทั้ง 2 ประเภท มีรายละเอียดดังนี้

1) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เน้นกิจกรรมการผลิต

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนจะมีขึ้นเพื่ออาศัยการดึงดูดแรงงานต่างด้าวในประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาทำงาน เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานระดับปฏิบัติการในอุตสาหกรรมดังกล่าว และในขณะเดียวกันการจัดให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิตบริเวณชายแดนจะช่วยชะลอปัญหาที่เกิดเนื่องจากแรงงานต่างด้าวทะลักเข้ามาบริเวณตอนในของประเทศมากเกินไป นอกจากนี้จรรวมถึงการอาศัยประโยชน์จากวัตถุดิบในการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้าน หรือประโยชน์จากขยายตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน และยังสามารถใช้ประโยชน์ในการเชื่อมโยงฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการผลิตสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.4-6

ตารางที่ 2.4-6 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการผลิต

เกณฑ์	รายละเอียด
พื้นที่	- จำกัดพื้นที่ชัดเจน มีรั้วรอบขอบชิด - เน้นพื้นที่ที่อยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีแรงงานเพียงพอ
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	- ในระยะสั้น เน้นการผลิตเพื่อการส่งออกในอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเข้มข้น หรืออุตสาหกรรมที่สามารถอาศัยความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการส่งออกได้ - ในระยะยาวมุ่งเน้นการผลิตที่เชื่อมโยงกับฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยคงการผลิตอุตสาหกรรมที่เน้นใช้เทคโนโลยีสูงหรือทักษะแรงงานสูงไว้ในฝั่งประเทศไทย
สิทธิประโยชน์ทางภาษี	- มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตาม BOI สำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก แต่ผ่อนปรนสัดส่วนการใช้แรงงานต่างด้าว
สิทธิประโยชน์จากการใช้แรงงาน	- ผ่อนปรนสัดส่วนการใช้แรงงานต่างด้าวที่ได้สิทธิประโยชน์ทางภาษี - ผ่อนปรนการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวประเภทเข้าไปเย็นกลับ แต่จำกัดให้อยู่ในพื้นที่เท่านั้น
สิทธิประโยชน์อื่นๆ	- อนุญาตการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศแต่ยกเว้นสิทธิประโยชน์ทางภาษี - ให้เงินอุดหนุนสำหรับอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการทำ R&D สร้างองค์ความรู้หรือสร้างเทคโนโลยี
รูปแบบการบริหารจัดการ	- คณะกรรมการร่วม โดยมีตัวแทนจากทั้งรัฐบาลกลาง ส่วนท้องถิ่น เอกชน และภาคประชาสังคม - เน้นการใช้สายการทำงานเดิมของจังหวัด
กลยุทธ์ในระยะยาว	- การสร้างฐานการผลิตร่วมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศเพื่อนบ้าน - การส่งเสริมการออกไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ในกรณีของอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้น

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

2) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เน้นกิจกรรมการบริการ

เขตการค้าหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจกรรมการบริการนั้น เป็นพื้นที่ที่อาจไม่ได้มีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิต แต่มีจุดเด่นในการดำเนินกิจกรรมการบริการ โดยมุ่งเน้นกิจกรรมการบริการที่เชื่อมโยงกับการผลิตหรือการค้า ณ จุดผ่านแดน มากกว่าการจัดทำเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจกรรมการบริการแบบรวมศูนย์ขนาดใหญ่ โดยสามารถสรุปรูปแบบได้ดังตารางที่ 2.4-7

ตารางที่ 2.4-7 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการค้าและการบริการ

เกณฑ์	รายละเอียด
พื้นที่	- จำกัดพื้นที่ชัดเจน แต่อาจมีขนาดใหญ่กว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิต - เน้นความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและศักยภาพของจังหวัด
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	- การบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์จากประโยชน์ด้านความเชื่อมโยง - การจัดตั้งเขตปลอดอากรภายในพื้นที่ - การบริการด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีศักยภาพ หรือสามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านได้ด้วย - การบริการด้านสุขภาพและการศึกษา
สิทธิประโยชน์ทางภาษี	- มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตาม BOI สำหรับกิจกรรมการบริการภายในพื้นที่ที่กำหนด และจำกัดเฉพาะกิจกรรมการบริการสำหรับลูกค้าในต่างประเทศที่เข้ามาใช้บริการภายในพื้นที่ หรือลูกค้าอยู่ต่างประเทศ
สิทธิประโยชน์จากการใช้แรงงาน	- ผ่อนปรนสัดส่วนการใช้แรงงานต่างด้าวที่ได้สิทธิประโยชน์ทางภาษี - ผ่อนปรนการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวประเภทเข้าไปเย็นกลับ แต่จำกัดให้อยู่ในพื้นที่เท่านั้น
สิทธิประโยชน์อื่นๆ	- การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อการขายสำหรับสินค้าบางประเภท หรือ Duty Free สำหรับเขตการท่องเที่ยว - การให้เงินทุนสนับสนุนสำหรับธุรกิจที่สร้างสรรค์หรือธุรกิจที่สร้างองค์ความรู้
รูปแบบการบริหารจัดการ	- คณะกรรมการร่วม โดยมีตัวแทนจากทั้งรัฐบาลกลาง ส่วนท้องถิ่น เอกชน และภาคประชาสังคม - เน้นการใช้สายการทำงานเดิมของจังหวัด
กลยุทธ์ในระยะยาว	- ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานด้านการบริการแทนการผลิตที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้น

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

2.5 การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร

การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและศึกษาพิธีการศุลกากรที่ประกอบด้วยเรื่อง การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พิธีการเข้าเมือง และ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน จะเป็นการพัฒนาระบบการทำงานด้านชายแดนในระยะแรก ก่อนจะพัฒนาต่อไปให้ก้าวหน้าถึงระดับสากล และพร้อมเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.5.1 การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และ โลจิสติกส์ รองรับบริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งเป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถติดตามผลในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่างๆผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (E-Tracking) ทุกวัน และตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

กรมศุลกากร ได้เริ่มนำแนวคิดของ Single Window มาประยุกต์ใช้สำหรับการนำเข้าการส่งออก มาตั้งแต่ปี 2541 โดยพัฒนาบริการศุลกากรจากระบบเอกสารกระดาษเป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) และสามารถให้บริการระบบ EDI ทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทยที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่างๆ และต่อมาพัฒนาเป็นระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ไร้เอกสาร (E-Customs) ให้บริการ ทั่วประเทศตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2551 ซึ่งเป็นความสำเร็จส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ และส่งผลให้การจัดอันดับของธนาคารโลกเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศของไทยดีขึ้นตามลำดับ มติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง NSW ซึ่งเป็นระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์โดยให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้การ จัดตั้ง NSW สำเร็จตามเป้าหมาย และให้กรมศุลกากรจัดทำ MOU กับศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียน ภายใต้กรอบ ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window และ ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window ได้เฉพาะที่อยู่ใน กรอบหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติเฉพาะ เพื่อผลักดันให้ ASEAN Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตาม เป้าหมาย

ระบบ NSW ของประเทศเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 โดยเชื่อมโยงข้อมูลกับ ผู้ให้บริการระบบ Electronic Windows ที่มีอยู่แล้วในขณะนั้น รวมถึงการเชื่อมโยงกับระบบศุลกากร ไรเอกสาร เพื่อให้บริการผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกทั่วประเทศแบบไร้เอกสารได้อย่าง ต่อเนื่อง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าที่ใช้ระบบศุลกากรไรเอกสารอยู่แล้ว รวมทั้งหน่วยงาน ภาครัฐที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรอยู่ก่อนแล้ว ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการ เชื่อมโยงข้อมูลซึ่งประกอบด้วย การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G), การเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคธุรกิจและ ภาคธุรกิจ (B2B) บางส่วน โดยมีความก้าวหน้าการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน ภาครัฐต่างๆ กับระบบ NSW

กรมศุลกากรเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ ผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง และผู้ประกอบการ เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่างๆ เชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้า ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554

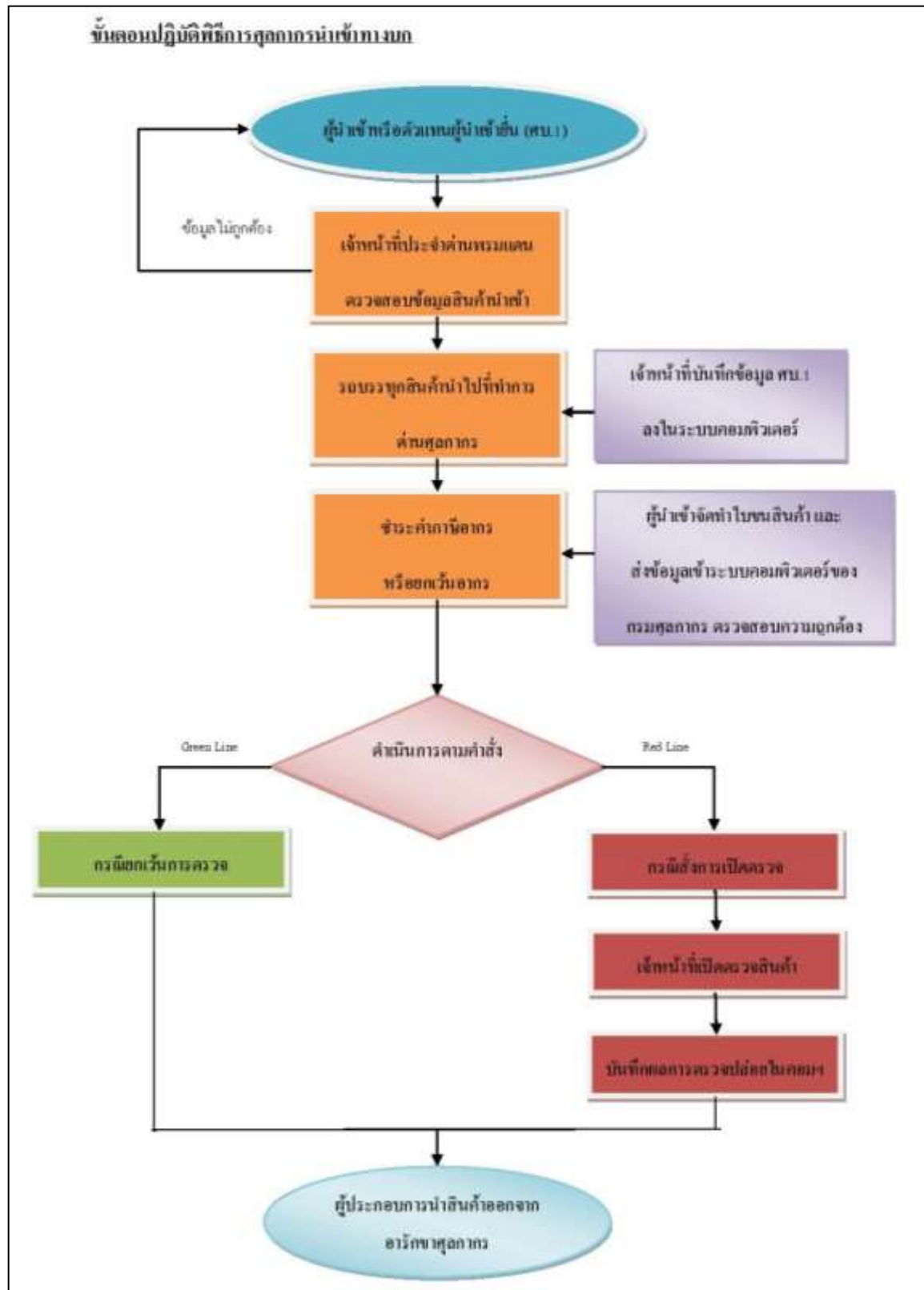
2.5.2 พิธีการเข้าเมือง

พิธีการเข้าเมืองแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ พิธีการการนำเข้าสินค้า และ พิธีการการส่งออกสินค้า ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.5.2.1 พิธีการการนำเข้าสินค้า

พิธีการการนำเข้าสินค้านี้ทั้งหมด 5 ขั้นตอน ดังแสดงในรูปที่ 2.5-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifest (แบบ ศ.บ. 1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้า และทะเบียนรถยนต์
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียด แบบ ศ.บ. 1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร
3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทน จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest
4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
5. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
 - 1) กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร
 - 2) กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร



ที่มา: กรมศุลกากร, (2561)

รูปที่ 2.5-1 การนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือ ด่านตรวจ

2.5.2.2 วิธีการส่งออกสินค้า

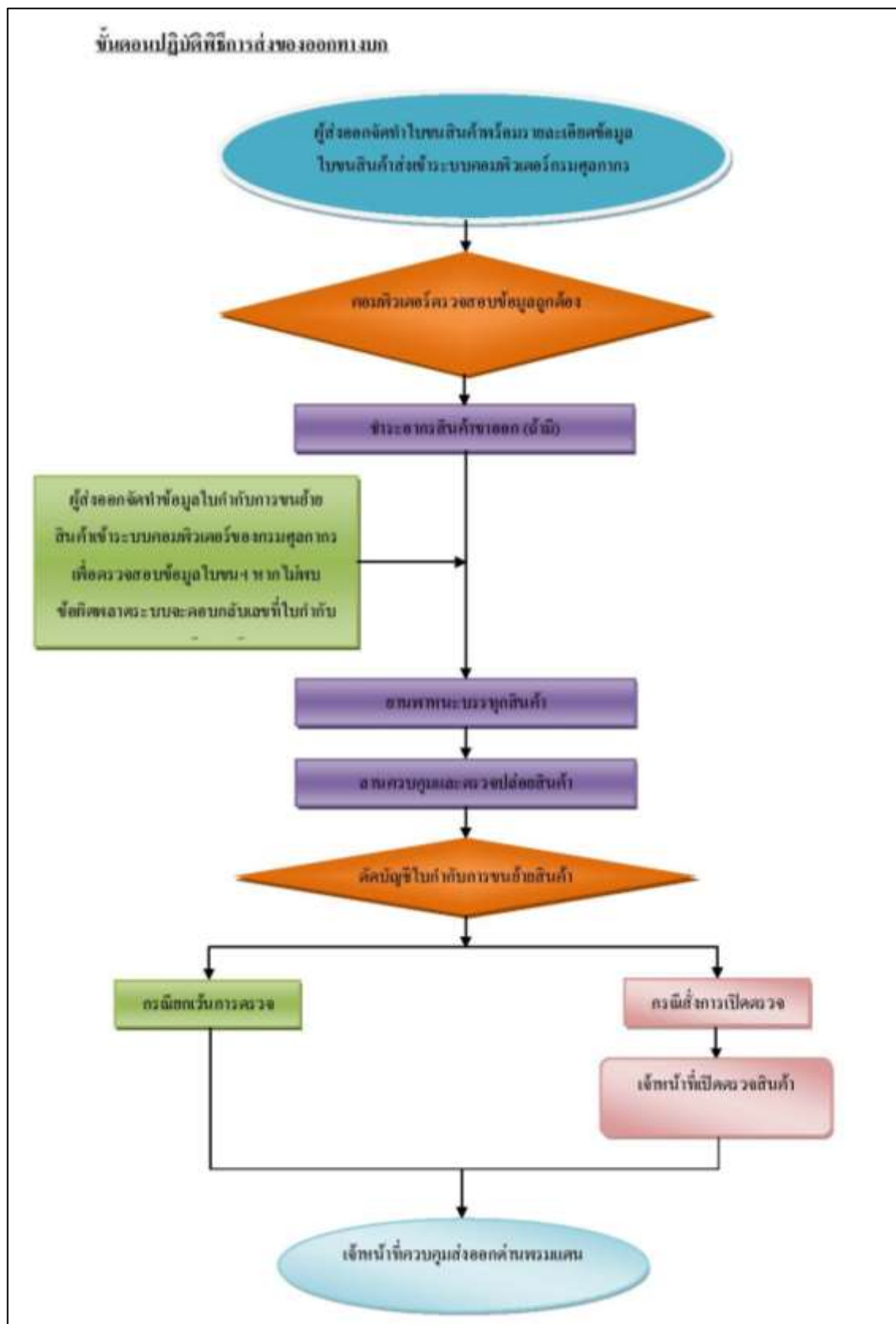
วิธีการส่งออกสินค้ามีทั้งหมด 6 ขั้นตอน ดังแสดงในรูปที่ 2.5-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ จัดทำใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบอื่น เช่น บัญชีสินค้า (ศ.บ. 3) และใบกำกับการขนย้ายสินค้า พร้อมส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
2. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
3. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
4. กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนสามารถนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
5. กรณีสั่งเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
6. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนยื่นใบกำกับสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำอยู่ ณ ด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนจะตรวจสอบจำนวนสินค้าที่ส่งออกมาถูกต้องตรงตามใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหรือไม่ และได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการส่งออกครบถ้วนหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องก็ให้อนุญาตให้ผ่านด่านพรมแดนไปได้และให้บันทึกการรับบรรทุกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้เก็บไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบต่อไป

2.5.2.3 พิธีการสำหรับสินค้าถ่ายลำ/ผ่านแดน

- นิยาม

การผ่านแดน คือ การขนส่งของผ่านประเทศไทย จากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามา ไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร การขนส่งของนั้นอาจมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้ แต่ทั้งนี้ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใดๆ ซึ่งของนั้น หรือมีพฤติกรรมใดๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในระหว่างการผ่านประเทศไทย การผ่านแดนในปัจจุบัน มี 2 รูปแบบ คือ



ที่มา: กรมศุลกากร, (2561)

รูปที่ 2.5-2 การส่งออกสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือ ด่านตรวจ

- 1) การผ่านแดนตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่
 - (1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งผ่านแดน ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกในการทำหน้าที่ขนส่งของผ่านแดน และการขนส่งต้องดำเนินการความตกลงฯ ในเรื่องด้านศุลกากรที่เป็นด้านศุลกากรผ่านเข้าและออก และ เส้นทางของการขนส่ง รายละเอียดตามเอกสารแนบ Click
 - (2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งผ่านแดน เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าของมาเลเซียระหว่างฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมลายูโดยทางรถไฟในประเทศไทย (ด้านศุลกากรที่รับผิดชอบ คือ ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ และ ด้านศุลกากรสุโข-ลก)
- 2) การผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งนี้เรียกว่า ผู้ขอผ่านแดน

การถ่ายลำ คือ การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในประเทศไทย ไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด้านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร

● ความรับผิดชอบในเรื่องอากรขาเข้า และ อากรขาออก

- 1) ของผ่านแดน หรือ ถ่ายลำ ที่ได้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และได้นำของออกไปนอกประเทศไทย ภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร กล่าวคือ ไม่ต้องชำระอากรขาเข้า และ อากรขาออก
- 2) ของผ่านแดน หรือ ถ่ายลำที่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้าภายในกำหนด 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และได้ปฏิบัติครบถ้วนตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ของนั้นต้องชำระอากรขาเข้าโดยคำนวณตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลานำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร
- 3) ของผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทย หรือ ไม่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้า ภายใน 90 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของตกค้าง
- 4) ของผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 หรือ ของถ่ายลำ ที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทย หรือ ไม่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้า ภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

- การขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน ผู้ขอผ่านแดน ผู้ขอถ่ายลำ

ผู้ที่ประสงค์จะขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ่ายลำ ต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กรมศุลกากรกำหนดและยื่นคำขออนุมัติ เมื่อได้รับอนุมัติแล้วต้องทำสัญญาประกันพันธบัตรและวางหลักประกันเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเป็นประกันการดำเนินการ โดยผู้ขอผ่านแดนที่จดทะเบียนเป็นผู้ขอถ่ายลำด้วยสามารถใช้หลักประกันจำนวนเดียวกันค้ำประกันการดำเนินการทั้งสองประเภทได้ และ หากเป็นผู้ประกอบการ AEO สามารถใช้หลักประกันของ AEO ค้ำประกันได้ด้วย แต่เฉพาะ ผู้ขอผ่านแดนที่ขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนด้วยต้องวางหลักประกันแยกกัน โดยหลักประกันดังกล่าวครอบคลุมการดำเนินการทุกครั้งที่มีการขนส่ง ทั้งนี้ผู้ได้รับอนุมัติเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ่ายลำ อาจเลือกการวางหลักประกันเป็นแบบรายเที่ยวก็ได้

- วิธีการศุลกากรในการขนย้ายของผ่านแดน และ ถ่ายลำ

ผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ่ายลำ ที่ได้รับอนุมัติ ต้องจัดทำใบขนสินค้าผ่านแดนหรือใบขนสินค้าถ่ายลำในระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารตามที่กรมศุลกากรกำหนด ยกเว้นการผ่านแดนทางรถไฟตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ให้ใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนในรูปแบบกระดาษ เรียกว่า แบบ 448

2.5.3 พื้นที่ควบคุมร่วมกัน

พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) คือ พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทย และเจ้าหน้าที่ สปป.ลาว ซึ่งตั้งอยู่ที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) ประเทศไทย และที่ด่านสากลขัวมิตรภาพ 2 ของแขวงสะหวัน นะเขต สปป.ลาว (ประเทศละ 1 แห่ง) โดยตั้งอยู่ทางด้านขาเข้าของแต่ละประเทศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่ง ร่วมตรวจสอบเป็นสินค้าขาออก, ยานพาหนะบรรทุกสินค้าและผู้ควบคุมยานพาหนะ ที่มาจากประเทศของตน พร้อมกับ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประเทศเจ้าของที่ตั้ง CCA ตรวจสอบเป็นสินค้าเข้า ฯลฯ

CCA เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ GMS ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งข้ามพรมแดน โดยเจ้าหน้าที่ไทยและลาวร่วมกันตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะบรรทุกสินค้า และผู้ควบคุมยานพาหนะที่จุดเดียวกันและเพียง ครั้งเดียว จากเดิมที่ต้องตรวจสอบก่อนที่สินค้าจะถูกส่งออกไปจากไทยหนึ่งครั้ง และต้องตรวจสอบที่ฝั่งลาวอีกหนึ่ง ครั้งเมื่อสินค้านั้นส่งเข้าไปในลาวแล้ว (สำหรับสินค้าขาออกที่มาจากลาวก็ต้องถูกตรวจสอบในทำนองเดียวกัน)

2.6 ข้อมูลเกี่ยวกับจุดผ่านแดนถาวรภูตู

ช่องภูตู เป็นด่านการค้าเก่าแก่ ในอดีตเคยเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงสุโขทัย (ราชธานีแห่งแรกของไทย) กับกรุงศรีสัตนาคนหุต (กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) โดยการเดินทางได้ปรากฏในศิลาจารึกหลักที่ 1 ที่มีตัวอักษรจารึกไว้ว่า "การเดินทางไปยังอาณาจักรล้านช้างจำต้องใช้เมืองสวางคบุรีเป็นทางผ่านในการขนส่งสินค้าจากกรุงสุโขทัยไปยังล้านช้าง" ซึ่งจากคำจารึกนี้สามารถบอกได้ว่าอุตรดิตถ์นั้นเดิมเป็นทางเดินผ่านจากกรุงสุโขทัยไปยังล้านช้าง โดยการเดินไปยังสปป.ลาวต้องใช้เส้นทางนี้ผ่านช่องภูตูไปยังล้านช้าง (ไพศาล มะระพลกุลวรรณ, 2556)

จุดผ่านแดนถาวรภูตูตั้งอยู่บริเวณหมู่ที่ 2 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ห่างจากจังหวัดอุดรธานี 168 กิโลเมตร โดยได้รับการประกาศจากกระทรวงมหาดไทยให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูตูในวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 19 พฤษภาคม 2556 เป็นต้นไป ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรภูตู ตั้งอยู่ตรงข้ามกับด่านท้องถิ่นบ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว ซึ่งขณะนี้ได้เปิดเป็นด่านสากลภูตู เมืองปากลาย แล้วตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2558 เป็นต้นมา ซึ่งด่านแห่งนี้ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) กระทรวงการคลัง หรือ สพพ. หรือ NEDA เมื่อปี พ.ศ. 2555 ได้ให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ให้แขวงไชยบุรี ก่อสร้างเส้นทางจากเส้นชายแดนไทย-ลาวไปยังเมืองปากลาย ระยะทาง 32 กิโลเมตร และก่อสร้างด่านสากลบ้านผาแก้ว เมืองปากลาย ในวงเงินจำนวน 718 ล้านบาท (เมืองปากลาย ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรภูตู ประมาณ 32 กิโลเมตร เมืองปากลายมีประชากรจำนวน 59,500 คน) ในอดีตมีตลาดนัดทุกวันเสาร์ อยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น หลังจากที่ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทยให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูตูแล้ว จะมาขายทุกวันจังหวัดอุดรธานีได้มอบหมายให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานีเป็นผู้ดูแลรักษา (กลุ่มงานข้อมูลสำนักงานจังหวัดอุดรธานี, 2556)

จุดผ่านแดนถาวรภูตู (Phu Doo International Point of Entry) ดังแสดงในรูปที่ 2.6-1 เป็นด่านการค้าชายแดนถาวร สังกัดด่านศุลกากรทุ่งช้าง จุดผ่านแดนถาวรภูตูถือเป็นจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาว แห่งที่ 3 ของประเทศไทย มีพื้นที่ติดกับ สปป.ลาว เปิดบริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 – 20.00 น. อยู่ติดกับเมืองปากลาย แขวงไชยบุรี ซึ่งมีประชากรประมาณ 60,000 คน ระยะทาง 33 กิโลเมตร จุดผ่านแดนภูตูเป็นจุดผ่านได้ที่ได้รับความนิยมจากทั้งภาครัฐและเอกชน เนื่องจากจุดผ่านแดนภูตูเป็นจุดเชื่อมโยงทางบกที่สำคัญ เพราะเป็นถนนยาวและสั้นที่สุด ตลอดเส้นทางมีวิวทิวทัศน์เป็นธรรมชาติที่สวยงาม และในอดีตเป็นระเบียบวัฒนธรรมล้านนา กับล้านช้าง ระเบียบวัฒนธรรมเชื่อมโยงมรดกโลกระหว่างเมืองสุโขทัย กับล้านช้าง และเชื่อมกับระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย ต่อเชื่อมไปยังเมียนมา และจุดผ่านแดนถาวรภูตูเป็นจุดผ่านแดนถาวรแห่งแรกของอุดรธานี และในปัจจุบันได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ในหลายภาคส่วน ได้แก่

- กรมศุลกากรเข้ามาช่วยในการลดกระบวนการ และระยะเวลาในการดำเนินการด้านเอกสาร
- มีการวางผังเมืองจัดแจงพื้นที่ เพื่ออุตสาหกรรมเกษตร
- มีข้อตกลง MOU กับทาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- มีการทำข้อตกลงทางการค้าชายแดน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการคมนาคมและขนส่งภายในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเปิด “สะพานปากลาย” เมื่อปลายปี พ.ศ.2560 ช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางจากจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ไปยังเมืองหลวงนครเวียงจันทน์ ได้เป็นอย่างมาก

สภาพปัจจุบัน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีหน่วยงานให้บริการประชาชน ได้แก่ สำนักงานด่านศุลกากรชั่วคราว ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านกักกันสัตว์ ด้านควบคุมโรคติดต่อ และสำนักงานด่านตรวจพืชชั่วคราว ดังแสดงในรูปที่ 2.6-2 ถึง 2.6-5 และมีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ตลาดการค้าชายแดน อยู่ในความดูแลขององค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น ซึ่งการบริหารจัดการตลาดยังไม่มีพัฒนาเท่าที่ควร เนื่องจากขาดงบประมาณที่จะใช้ในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ ยังมีบริการห้องน้ำสาธารณะ ลานจอดรถ และลานตรวจปล่อยสินค้า เป็นต้น



ที่มา: การศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1, (2562)

รูปที่ 2.6-1 จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์



ที่มา: การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์
ระยะที่ 1, (2562)

รูปที่ 2.6-2 สำนักงานศุลกากรชั่วคราว บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์



ที่มา: การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์
ระยะที่ 1, (2562)

รูปที่ 2.6-3 ด่านกักกันสัตว์ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์



ที่มา: การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์
ระยะที่ 1, (2562)

รูปที่ 2.6-4 ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์



ที่มา: การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์
ระยะที่ 1, (2562)

รูปที่ 2.6-5 สำนักงานด่านตรวจพืชชั่วคราว บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

2.7 การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ

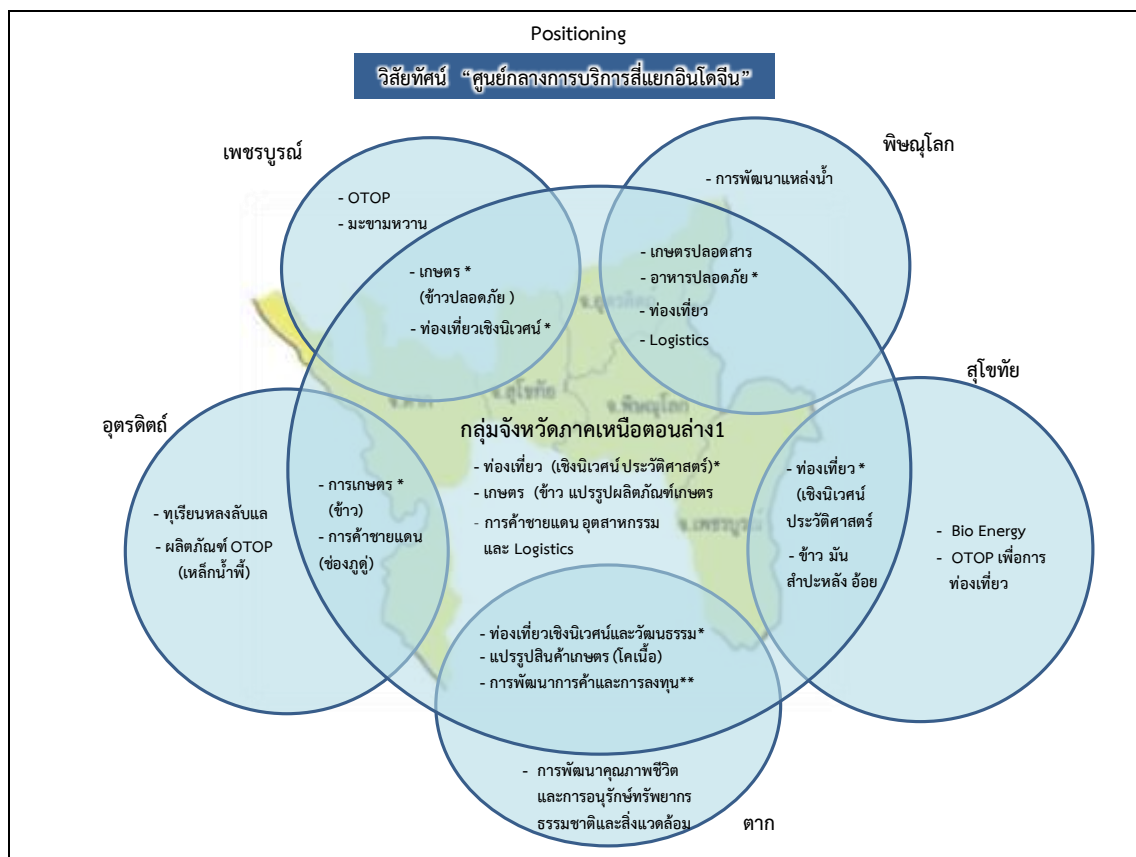
การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ เป็นการศึกษาเพื่อทำให้ทราบว่าปัจจุบันภาครัฐมีการวางแผนที่จะพัฒนาในพื้นที่ศึกษาอย่างไร โดยรายละเอียดการทบทวนฯ มีดังต่อไปนี้

2.7.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา และมีแนวทางการพัฒนา ข้อที่ 3.2.5 เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวจังหวัดชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างแหล่งปัจจัยการผลิต ฐานการผลิต ตลอดห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน บนพื้นฐานของการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของบริการหลายสาขาของประเทศไทยและจากมาตรการส่งเสริมการเป็นที่ตั้งของบริษัทแม่หรือศูนย์ปฏิบัติการประจำภูมิภาคในประเทศไทยที่ได้ประกาศใช้ไปแล้วให้เต็มศักยภาพ และข้อที่ 3.3.1 สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนร่วมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และส่งเสริมการค้าและการบริการชายแดน เพื่อกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมและลดช่องว่าง การพัฒนาและเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคกับเศรษฐกิจโลก

2.7.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2561 – 2564)

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายการค้า การลงทุน การบริการ เครือข่ายคมนาคมขนส่งสีเขียวอินโดจีนและอาเซียน และมีเป้าประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุน และความร่วมมือด้านเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ควบคู่การพัฒนาปรับปรุง ขยายเส้นทางระบบ Logistic เชื่อมโยง East-West Economic Corridor และทิศทางของแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้กำหนดจุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มี 3 ด้าน คือ 1) ด้านการท่องเที่ยว 2) ด้านการเกษตร และ 3) ด้านการค้าชายแดนอุตสาหกรรมและ Logistics ดังแสดงในรูปที่ 2.7-1



ที่มา: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1, (2561)

รูปที่ 2.7-1 จุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

โดยจุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) ทั้ง 3 ข้อ ของทิศทางของพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ คือ ข้อที่ (3) ด้านการค้าชายแดนอุตสาหกรรมและ Logistics โดยทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จะเน้นการเสริมจุดแข็งที่มีศักยภาพทางการเกษตรและการท่องเที่ยว โดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยี ในการเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิตเดิม พร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิตทรัพยากรมนุษย์และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนการใช้โอกาสด้านศักยภาพที่ตั้งให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor และเป็นประตูเชื่อมโยงสู่ชายแดนทางด้านประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ด่านแม่สอด) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (จุดผ่านแดนถาวรภูคู้) โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ การสร้างมูลค่าเพิ่มของฐานการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรม มุ่งเน้นให้ภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ การค้าชายแดน เป็นฐานสร้างรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัดได้อย่างยั่งยืน

2.7.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

สำหรับยุทธศาสตร์แนวทางการพัฒนารายกลุ่มจังหวัดตามแนวเส้นทางครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ทางผู้วิจัยได้ทำการทบทวนและรวบรวมข้อมูล พบว่า ในแต่ละพื้นที่ที่มียุทธศาสตร์มีความหลากหลายขึ้นอยู่กับจุดเด่นและศักยภาพของแต่ละพื้นที่แต่มีจุดมุ่งหมายเดียวกันคือการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์ที่วางไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.7.3.1 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดอุตรดิตถ์

จังหวัดอุตรดิตถ์ มีวิสัยทัศน์การพัฒนามุ่งสู่การเป็น “เมืองแห่งคุณภาพชีวิต ผลผลิตปลอดภัย การท่องเที่ยวพัฒนา การค้าชายแดนเติบโต” โดยการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีความรู้คู่คุณธรรม มีวินัย มีศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่ดีงาม และมีการสืบสานต่อไป มีความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืนในการดำรงชีวิต เน้นหนักในการส่งเสริม พัฒนา ผลผลิตด้านการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้า OTOP ให้มีคุณภาพประสิทธิภาพปลอดภัย และมีระบบการตลาดที่ดี ส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดกลไกการมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมืองการปกครองและความสมัครสมานสามัคคีของประชาชน พัฒนาอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แหล่งน้ำ และพลังงาน รวมถึงส่งเสริมพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ และการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และความสัมพันธ์ที่ดี ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้ประชาชนและชุมชนมีความเข้มแข็งมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความมั่นคงและยั่งยืนยกระดับศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้า ผลิตภัณฑ์ OTOP ระบบบริหารการค้าชายแดน การลงทุน การท่องเที่ยว ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีศักยภาพ บนพื้นฐานของการเป็นเมือง 3 วัฒนธรรม ที่มีอัตลักษณ์ และยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยว และมีทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พลังงานที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ด้าน ประกอบด้วย

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างบ้านเมืองให้น่าอยู่ ชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิตที่ดี**

มุ่งให้ประชาชนและชุมชนมีความเข้มแข็งมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความมั่นคงและยั่งยืน โดยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุง โครงข่ายคมนาคมผังเมืองทุกระดับ ระบบสาธารณสุข โภชนาการ สาธารณูปการระบบประปาและโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพบุคลากรและระบบการบริหารจัดการภาครัฐให้สะอาด โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน เน้นสร้างการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยการสร้างโอกาสยกระดับคุณภาพการศึกษา และเข้าถึงแหล่งข้อมูลสารสนเทศได้อย่างทั่วถึง ส่งเสริมการมีงานทำและเพิ่มรายได้ของประชาชนอย่างทั่วถึง และลดความเหลื่อมล้ำ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สถาบันครอบครัวและชุมชน สร้างความปรองดองสมานฉันท์ ปลอดภัย มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ OTOP ให้มีคุณภาพ ปลอดภัยได้มาตรฐาน และมีการบริหารจัดการด้านการตลาดที่มีประสิทธิภาพ**

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเกษตรกรรมอุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้าและผลิตภัณฑ์ OTOP โดยการส่งเสริม พัฒนาระบบการผลิตภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพ ด้วยระบบ Zoning ที่สอดคล้องกับการตลาด และการบริหารจัดการตลาดสินค้าทุกประเภท สร้างความเข้มแข็งและเพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการให้กับภาคการผลิตในทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้เกิด การศึกษาวิจัย การสร้างนวัตกรรม และพัฒนาสู่ Thailand 4.0

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการท่องเที่ยว**

มุ่งพัฒนาสู่การเป็นเมือง 3 วัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ และยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยว โดยการ ทำนุบำรุง รักษา และสืบทอดศิลปวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่นให้ยั่งยืน และส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนา ภูมิปัญญาท้องถิ่น ภูมิปัญญาไทยเพื่อใช้ในการผลิต สินค้าบริการ การเพิ่มรายได้ สร้างความเชื่อมโยง เส้นทางวัฒนธรรมประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยว กับเพื่อนบ้าน ทั้งภายในและต่างประเทศ รวมถึงการ พัฒนาการท่องเที่ยวในทุกมิติ ทุกพื้นที่ โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ และยกระดับการ ท่องเที่ยวให้สูงขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 อนุรักษ์ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติ และแหล่งน้ำ และส่งเสริมพัฒนา พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**

พัฒนาทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และพลังงานให้มีความอุดมสมบูรณ์เพิ่มขึ้น โดยการสร้าง สมดุลการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ พร้อมกับการอนุรักษ์ พัฒนา พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ กระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรม และดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ของประชาชนให้เพียงพอแก่การอยู่อาศัยและการเกษตรกรรม ส่งเสริมพัฒนาการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมของเมืองและท้องถิ่นภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชน ส่งเสริม บำรุงรักษา และคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนควบคุมและกำจัด ภาวะมลพิษที่มีผลต่อ สุขภาพอนามัยสวัสดิการและคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงสนับสนุนการอนุรักษ์พลังงานและการ บริหารจัดการด้านพลังงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 เพิ่มศักยภาพ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และความสัมพันธ์กับ ประเทศเพื่อนบ้าน**

พัฒนาระบบบริหารการค้าชายแดนการลงทุน การท่องเที่ยวความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้มี ประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยการ พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ในทุกมิติเพื่อให้เป็นประตูสู่ ประเทศเพื่อนบ้าน และนานาชาติ กระตุ้นให้เกิด

2.7.3.2 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลก มีวิสัยทัศน์การพัฒนามุ่งสู่การเป็น “เมืองบริการเศรษฐกิจและสังคมสีเขียว” บนพื้นฐานการพัฒนาให้เป็นเมืองบริการที่หลากหลาย (Service City) และมีความปลอดภัยสูง (Safety City) การบริหารจัดการสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมที่มีคุณภาพ/มาตรฐาน และปลอดภัย เพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการการค้า โลจิสติกส์ และการขนส่งของภูมิภาค เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว ศิลปวัฒนธรรม กีฬา และนันทนาการ รวมถึงการเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา การบริการทางวิชาการ ด้านสุขภาพและในด้าน ICT ของภาคเหนือตอนล่าง นอกจากนี้ยังมุ่งรักษาความสมบูรณ์ของระบบนิเวศ และอนุรักษ์ ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อให้เป็นเมืองที่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 6 ด้าน ประกอบด้วย

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ศูนย์กลางการบริการการค้า โลจิสติกส์ และการขนส่ง

มุ่งพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการการค้า การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งทางบก/อากาศ ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดพัฒนาเทคโนโลยีและงานบริการให้ได้มาตรฐาน เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมอาเซียน รวมถึงจัดตั้งศูนย์ข้อมูลและพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์ และการขนส่งของจังหวัด

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาระบบการผลิต การตลาด และการบริหารจัดการสินค้าเกษตรเชิงคุณภาพ

สนับสนุนกระบวนการบริหารจัดการสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพมาตรฐานปลอดภัยเชื่อมโยงการตลาดและการแปรรูป โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรเกษตรกรและเกษตรกรในรูปแบบของ Green Economy และ Zero waste agriculture โดยใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการทรัพยากรทางการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเกษตร และเพิ่มขีดความสามารถของ SMEs และสินค้า OTOP สู่อสากล โดยใช้ทุนวัฒนธรรมและภูมิปัญญาในท้องถิ่นเป็นสำคัญ

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยว ศิลปวัฒนธรรม กีฬา และนันทนาการ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวและกีฬา รวมถึงฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเดิมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่มีศักยภาพเพิ่มเติม ส่งเสริมการพัฒนาศิลปวัฒนธรรมและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวและกีฬา สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรและกระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและกีฬา และยกระดับขีดความสามารถด้านการประชาสัมพันธ์และการตลาดการท่องเที่ยวให้สูงขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ศูนย์กลางด้านการศึกษา การบริการทางวิชาการ ด้านสุขภาพ และ ICT**

ส่งเสริมสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบริการสุขภาพเพื่อให้ประชาชนมีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ (Healthy Province) โดยการส่งเสริม สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการประชุมและสัมมนาและการเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา การบริการทางวิชาการ และ ICT

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 อนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และแหล่งน้ำ อย่างยั่งยืน**

สร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์ ปกป้องฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และแหล่งน้ำ อนุรักษ์และพัฒนาแหล่งน้ำธรรมชาติเพื่อการอุปโภค บริโภค และน้ำเพื่อการเกษตร และการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มีน้ำอยู่อย่างเพียงพอและป้องกันปัญหายากภัยแล้งและอุทกภัยในพื้นที่ ป้องกันและลดมลพิษ ณ แหล่งกำเนิด รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนด้านการบริหารจัดการพลังงาน และการใช้เทคโนโลยีพลังงานทางเลือกในพื้นที่เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานให้เกิดขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 ส่งเสริมความเข้มแข็งทางสังคม และความมั่นคงตามหลักการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี**

ส่งเสริมสนับสนุนหมู่บ้าน/ชุมชน ให้มีความเข้มแข็ง มีการพัฒนาที่ดีขึ้น โดยใช้การขับเคลื่อนการพัฒนาบนแนวทางปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงแก่หมู่บ้าน/ชุมชน อย่างทั่วถึง พัฒนาและส่งเสริมประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรเพื่อช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาประชาชนในพื้นที่ เสริมสร้างความเข้มแข็งปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เสริมสร้างพลังทางสังคมทุกรูปแบบ สร้างภูมิคุ้มกันและติดอาวุธทางปัญญาให้กับชุมชนเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเข้มแข็งให้กับสังคม เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ลดอุบัติเหตุทุกรูปแบบ รวมถึงส่งเสริมการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคง

2.7.3.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดเพชรบูรณ์ มีวิสัยทัศน์การพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นดินแดนแห่งความสุขของคนอยู่และผู้มาเยือน ที่มุ่งส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ใช้ศักยภาพ ทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่เป็นจุดเด่น พร้อมกับการพัฒนาระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและสังคมอย่างยั่งยืน เพื่อให้ไปสู่การเป็นเมืองแห่งความสุข ของคนอยู่และผู้มาเยือน โดยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัด ในอัตราที่เหมาะสมประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคง อยู่เย็นเป็นสุข ความเหลื่อมล้ำลดลง และดำรงชีวิต ตามแนวทางเศรษฐกิจพอเพียง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การส่งเสริมเกษตรปลอดภัย การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่ม**

เพิ่มมูลค่าและผลิตภาพภาคการเกษตร และสร้างมาตรฐานผลิตผลทางการเกษตรปลอดภัย / ผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปปลอดภัย เพื่อส่งเสริมรายได้ และลดภาระหนี้เกษตรกร

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนากองทุนเพื่อช่วยเหลือเกษตรกร ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน**

เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว สร้างมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยว ผ่านกิจกรรม และการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP ผลิตภัณฑ์ชุมชน และของฝากของที่ระลึก และยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยการให้การตลาดเชิงรุกสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวจากทุกภาคทั้งในและนอกประเทศเพื่อสนับสนุน ส่งเสริมกิจการด้านการท่องเที่ยวในจังหวัด ยกระดับผลิตภัณฑ์ OTOP ผลิตภัณฑ์ชุมชน และของฝากของที่ระลึกให้เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มมูลค่า พัฒนาระบบการบริหารจัดการ การดูแลความปลอดภัย และ ปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และ วัฒนธรรมรวมถึงเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งระบบ

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาคุณภาพทางการศึกษา คุณภาพชีวิต และเสริมสร้างความมั่นคงของคนและชุมชนอย่างทั่วถึง**

ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และ มีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และสามารถเข้าถึงระบบสวัสดิการทั้งด้านการศึกษา การสาธารณสุขได้อย่างทั่วถึงและเป็นธรรมเป็นรากฐานให้เกิดสังคมและชุมชนที่มีความเข้มแข็งสามารถพึ่งพาตนเองได้ มุ่งเน้นในการเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและพัฒนาส่งเสริมคุณภาพชีวิต การศึกษา การสาธารณสุขและการบริการภาครัฐแก่ประชาชน รวมถึงพัฒนาหมู่บ้าน/ชุมชนให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ โดยการเสริมสร้างแนวคิดแนวทางสร้างอาชีพและผลักดันให้เกิดกลไกการมีส่วนร่วมตามแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน**

มุ่งเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ของฐานทรัพยากรป่าไม้ ควบคุมดูแลคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน สร้างความมั่นคงทางพลังงานผ่านการใช้พลังงานทดแทนและวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยธรรมชาติ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ อนุรักษ์ ปันฟู ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผ่านการจัดการองค์ความรู้ด้านการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยธรรมชาติ พัฒนาระบบบริหารจัดการขยะและของเสียที่มีประสิทธิภาพและส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน

2.7.3.4 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดสุโขทัย

จังหวัดสุโขทัย มีวิสัยทัศน์ของการพัฒนาที่ว่า “มรดกโลกเลิศล้ำ เมืองแห่งอารยธรรมและความสุขอย่างยั่งยืน” โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคนและสังคม การเกษตร การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมให้เกิดการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ บนพื้นฐานการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมวัฒนธรรมและวิถีชีวิตให้มีเอกลักษณ์โดดเด่น เข้มแข็ง และยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ในการพัฒนาเพื่อสร้างความยั่งยืนในการประกอบอาชีพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน อนุรักษ์วัฒนธรรมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ บนรากฐานของการส่งเสริมสุขภาวะและสร้างสมดุลต่อสภาพแวดล้อมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนและสังคม โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 3 ด้าน ประกอบด้วย

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและส่งเสริม การเกษตร อุตสาหกรรมและการบริการ ให้มีคุณภาพปลอดภัยได้มาตรฐานสากลเกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและแก้ไขปัญหาความยากจน

มุ่งสร้างความยั่งยืนในการประกอบอาชีพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยเฉพาะในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูป โดยในภาคการเกษตรมุ่งเน้นการเพิ่มมูลค่าการผลิตภาคเกษตรให้มีคุณภาพปลอดภัยและได้มาตรฐาน ส่วนในภาคอุตสาหกรรมพัฒนาส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมและการแปรรูปที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก รวมถึงการยกระดับคุณภาพภาคการผลิตและบริการ ให้ได้มาตรฐานปลอดภัยและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในประเทศและต่างประเทศ

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและส่งเสริม การท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐานและมีเอกลักษณ์โดดเด่นอย่างยั่งยืน

มุ่งเน้นการอนุรักษ์วัฒนธรรมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้แก่การวัฒนธรรมนั้นๆ โดยการสร้างมาตรฐานด้านการจัดการท่องเที่ยวฟื้นฟูและอนุรักษ์ ประเพณีวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวิถีชีวิตชุมชน ให้เป็นกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการท่องเที่ยวบนพื้นฐานการพัฒนาที่เหมาะสมและยั่งยืนต่อชุมชน

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพคน สังคมสุขภาวะและรักษาสสมดุลสภาพแวดล้อม ให้เข้มแข็งปลอดภัยและปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน

ส่งเสริมสุขภาวะและสร้างสมดุล ต่อสภาพแวดล้อมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนและสังคม ป้องกันและสร้างสมดุลด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการเมืองการปกครอง ให้เข้มแข็งอย่างยั่งยืน

2.7.3.5 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดตาก

จังหวัดตาก วางวิสัยทัศน์ของจังหวัดให้เป็น “เมืองน่าอยู่ ประตูก้าชายแดน” โดยมีเป้าประสงค์หลักในการพัฒนา 5 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน ให้มีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น การอนุรักษ์ ฟื้นฟู และป้องกันรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตร การพัฒนาการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และส่งเสริมการค้า การลงทุน ในพื้นที่การค้าชายแดน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และการ

พัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐและการบริหารจัดการเพื่อป้องกันรักษาความมั่นคงชายแดน การรักษาความสงบเรียบร้อยมีประสิทธิภาพ โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ด้าน ประกอบด้วย

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน และแก้ไขปัญหาความยากจน**

มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน ผู้ด้อยโอกาส ให้มีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งในระบบสุขภาพ การศึกษา การเรียนรู้ การทำงาน รายได้ ที่อยู่อาศัย ครอบครัว ชุมชน และการเข้าถึงบริการภาครัฐ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ถนน ไฟฟ้า ประปาให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมถึงส่งเสริมการเรียนรู้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อสร้างรากฐานที่มั่นคงให้แก่ชุมชน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน อนุรักษ์ ป่าพันธุ์ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยเน้น การป้องกัน อนุรักษ์ ป่าพันธุ์ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน และบริหารจัดการขยะ น้ำเสียอย่างยั่งยืน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาผลิตภาพทางการเกษตร**

มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตร โดยเน้น ส่งเสริมการทำเกษตรปลอดภัย เกษตรผสมผสานอย่างยั่งยืน และ พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และการค้าชายแดน**

มุ่งพัฒนาการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และส่งเสริมการค้า การลงทุนในพื้นที่การค้าชายแดน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยว พัฒนาคุณภาพและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้า OTOP และส่งเสริมการค้าชายแดน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากให้เกิดการขยายตัวมากยิ่งขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการภาครัฐ และการรักษาความมั่นคงชายแดนและความสงบเรียบร้อย**

ยกระดับการบริหารจัดการเพื่อป้องกันรักษาความมั่นคงชายแดน และการรักษาความสงบเรียบร้อยและระบบบริหารจัดการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพให้มีประสิทธิภาพ โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความสงบเรียบร้อย และความมั่นคงชายแดน และพัฒนาระบบการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกประชาชน และข้าราชการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.7.4 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง

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

2.7.4.1 วัตถุประสงค์ของ ACMECS

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ลดผลกระทบบริเวณ ชายแดน ไทยที่ได้รับจากความเหลื่อมล้ำของระดับการพัฒนาที่แตกต่างกันมาก
- เพื่อลดความแตกต่างระหว่างประเทศสมาชิกเดิมและสมาชิกใหม่ของอาเซียน โดยการ จัดระบบเศรษฐกิจตามแนวชายแดนสร้างศักยภาพและโอกาสอย่างยั่งยืน
- เพื่อเชื่อมโยงการผลิตระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้จุดแข็งของแต่ละประเทศ ร่วมกันผลิต และเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ACMECS ในเวที การค้าโลก

2.7.4.2 สาขาความร่วมมือของ ACMECS

จากการประชุมระดับผู้นำครั้งแรก ประเทศสมาชิกได้ร่วมกันลงนามในปฏิญญาพุกามและได้ให้ ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการ ซึ่งครอบคลุมความร่วมมือรวม 5 สาขา ได้แก่ การอำนวยความสะดวก การค้า การลงทุน เกษตรและอุตสาหกรรม การเชื่อมโยงคมนาคม การท่องเที่ยว และการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ ต่อมา ในการประชุมระดับรัฐมนตรี เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2548 ที่เมืองเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา ที่ประชุมเห็นชอบให้ สาธารณสุขเป็นสาขาความร่วมมือที่ 6 ประชุมระดับรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2549 ณ เมืองปากเซ สปป.ลาว ที่ประชุมได้เห็นชอบให้แยกความร่วมมือสาขาเกษตรและ อุตสาหกรรม เป็นความร่วมมือ 7 สาขา และการประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 3-7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 เห็นชอบให้เพิ่มสาขาสิ่งแวดล้อม เป็นความร่วมมือสาขาที่ 8 โดยทั้ง 8 สาขา ความร่วมมือมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และเงินทุน ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการขจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนต่างๆ รวมทั้งการพัฒนา สิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยทั้งในด้านกฎหมาย และด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่นการจัดตั้ง One-Stop Service ตามด่านชายแดน และการจัดตั้ง ACMECS Business Council ส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นใน การค้าชายแดน การยกระดับด่าน และ การจัดตั้งเมืองคู่แฝดชายแดน (Sister Cities)

2) ความร่วมมือด้านการเกษตร

มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตบนพื้นฐานของความสามารถเปรียบเทียบ เปรียบเทียบ รวมถึงการวิจัยและพัฒนา และการแบ่งปันความรู้และข้อมูลข่าวสาร ตัวอย่างโครงการสำคัญ เช่น การจัดทำแผนการลงทุนโครงการเกษตรแบบมีสัญญา กับประเทศเพื่อนบ้าน และการลงนามบันทึก ความเข้าใจระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ว่าด้วยความร่วมมือในการส่งเสริมการทำเกษตรแบบมีสัญญา

(Contract Farming) เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2556 ในระหว่างการประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 5 ที่ นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

3) ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน

มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในด้านอุตสาหกรรมและพัฒนาพลังงานทดแทน และการอนุรักษ์พลังงาน ตัวอย่างโครงการ เช่น การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน และโครงการ สาธิตจัดทำต้นแบบพลังงานชีวภาพในประเทศสมาชิก

4) ความร่วมมือด้านการเชื่อมโยงการคมนาคม

มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและใช้ประโยชน์การเชื่อมโยงการเส้นทางคมนาคมระหว่างไทยกับ ประเทศเพื่อนบ้านเพื่ออำนวยความสะดวกในทางการค้า การลงทุน การผลิต และการท่องเที่ยว โดยเน้น การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในส่วยที่ยังขาดหายในแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) รวมถึง เส้นทางที่เชื่อมต่อจากแนวเขตเศรษฐกิจดังกล่าว โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Transport Linkages) ได้แก่

- กัมพูชา: เส้นทาง R48 (เกาะกง-สเรอัมเปิล)/R67 (สง่า-อันลองเวง-เสียมราฐ)
- สปป.ลาว: ปรับปรุงสนามบินวัดไต/เส้นทางสายภูู่ จ.อุตรดิตถ์-ปากลาย แขวงไชยบุรี/ สะพานข้ามแม่น้ำเหือง/เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา)/เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง/ สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่ง ที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)/สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)/เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์
- เมียนมา: สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2/เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก

5) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวทั้งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และ นักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาค โดยรัฐบาลส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในลักษณะการ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของทั้ง 5 ประเทศสมาชิกร่วมกันในลักษณะ Five Countries One Destination โดยการส่งเสริมการท่องเที่ยวและตลาด การเชื่อมโยงผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้าน การท่องเที่ยว การพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยว ความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว และการมีส่วนร่วม ของภาคเอกชน รวมทั้งการจัดทำความตกลงตรวจลงตราเดียว (ACMECS Single Visa) ระหว่างไทย - กัมพูชา เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2550 เป็นโครงการนำร่อง ระหว่าง 2 ประเทศสมาชิก ซึ่งมีการบังคับใช้ แล้วตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2555

6) ความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประชาชนและสถาบันต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการแข่งขันในระดับโลก โดยเน้นการฝึกอบรมบุคลากรให้มี ความรู้ความสามารถเพื่อสนับสนุนการดำเนินโครงการในสาขาความร่วมมือต่างๆ ของ ACMECS ซึ่ง กต.

โดย สพร. ดำเนินการฝึกอบรม สัมมนา ให้ทุนการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยแก่ประเทศสมาชิก ACMECS ในด้านที่เกี่ยวข้องกับสาขาความร่วมมือภายใต้ ACMECS อาทิเช่น การเกษตร พลังงาน อุตสาหกรรม และ สาธารณสุข

7) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันในการป้องกัน และการสร้างเครือข่ายเฝ้าระวังโรคระบาดร้ายแรงต่างๆ รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูล และการถ่ายทอดความรู้ โดยเฉพาะการเร่งดำเนินการตามแผนความร่วมมือในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อต่างๆ และการให้ความช่วยเหลือในการยกระดับคุณภาพการรักษาพยาบาลพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

8) ความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในอนุภูมิภาคอย่างยั่งยืน ในปี พ.ศ. 2559 - 2561 มีเป้าหมายจะผลักดันการปฏิรูปในกลุ่มอนุภูมิภาคนี้ โดยเสนอจัดทำแผนแม่บทระยะ 5 ปี คือ ในปี พ.ศ. 2562 ถึงปี พ.ศ. 2566 ซึ่งเน้นการปรับโครงสร้างและการจัดทำยุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม ตอบสนองต่อศักยภาพของอนุภูมิภาคที่ปัจจุบันมีการเติบโต 6-8% ต่อปี และการจัดการกับความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคที่ซับซ้อน บริหารจัดการความร่วมมือประเทศไทยส่วนที่มีอยู่หลายกรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.7.4.3 กรอบ 3 เสาหลักของ ACMECS

กรอบภายใต้แผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2562-2566) ประกอบด้วย 3 เสาหลัก ได้แก่

1) การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค

การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity) ประกอบด้วย

- เส้นทางคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง อาทิ ถนน รางรถไฟ สะพาน ท่าเรือ อากาศ ทะเล และ เส้นทางน้ำภายในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการอย่างไร้รอยต่อภายใน ACMECS อาเซียน และกรอบความร่วมมืออื่นๆ

- โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงทางดิจิทัล

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงทางดิจิทัล และการลงทุนที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมและอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง การลงทุนร่วมโครงข่ายเคเบิลใต้น้ำ รวมทั้งกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมการบูรณาการโครงข่ายและความมั่นคง ซึ่งครอบคลุมถึงความมั่นคงทางไซเบอร์

- **โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงทางพลังงาน**

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงทางพลังงาน ได้แก่ สายส่งกำลังไฟฟ้า ท่อส่งน้ำมันและก๊าซ และสถานีปลายทาง สำหรับรองรับการเชื่อมต่อทางพลังงานของประเทศสมาชิก ACMECS เพื่อส่งเสริมความมั่นคง การเข้าถึง และความยั่งยืนทางพลังงานในอนุภูมิภาค

2) การสอดประสานทางเศรษฐกิจ

การสอดประสานทางเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) ประกอบด้วย

- **การค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม**

ส่งเสริมความร่วมมือทางการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม โดยการสอดประสานทางสถาบัน และการสอดประสานการใช้กฎหมาย/ระเบียบเกี่ยวกับการค้าชายแดน การบริการ และการลงทุน รวมถึงการลงทุนเพื่อส่งเสริมการบูรณาการห่วงโซ่มูลค่าและอุปทานในอนุภูมิภาค

- **ความร่วมมือด้านการเงิน**

การสอดประสานทางเศรษฐกิจด้านความร่วมมือด้านการเงิน ประกอบด้วย

- การระดมทุนผ่านกองทุน ACMECS (ACMECS Fund) และกองทุนและทรัสต์เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ACMECS (ACMECS Infrastructure fund and Trust) สำหรับการพัฒนาโครงการต่างๆภายใต้แม่บท ACMECS โดยกระทรวงการต่างประเทศเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเจ้าหน้าที่การเงินอาวุโส ACMECS ภายในปี 2561 เพื่อหารือรายละเอียดเกี่ยวกับรูปแบบการจัดตั้งและขอบเขตการทำงานของกองทุน ACMECS
- การสร้างความรู้และความตระหนักรู้ด้านการเงิน
- ความร่วมมือด้านตลาดทุน
- ความเชื่อมโยงทางการเงิน
- การใช้สกุลเงินท้องถิ่นระหว่างประเทศสมาชิก ACMECS
- เทคโนโลยีทางการเงิน (FinTech)

3) การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมั่นคง

การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมั่นคง (Smart and Sustainable ACMECS) ประกอบด้วย

- **การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่**

ส่งเสริมความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อพัฒนาทักษะและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของตลาด ACMECS ในภูมิภาค เพื่อ

สอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลก โดยการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์จะครอบคลุมสาขาความร่วมมือที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์อื่นๆ อาทิ การเกษตร การศึกษา สาธารณสุข สิ่งแวดล้อม เมืองอัจฉริยะ และความมั่นคงไซเบอร์

- **สิ่งแวดล้อม**

ส่งเสริมความร่วมมือในประเด็นสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเสริมสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ การรักษาสีน้ำและสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การจัดการของเสีย และการใช้ทรัพยากรในแม่น้ำอิรวดี เจ้าพระยา และแม่โขงอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังเสริมสร้างความร่วมมือในประเด็นความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ อาทิ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ รวมทั้งการส่งเสริมพลังงานทดแทน

- **การเกษตรอย่างยั่งยืน**

ส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรที่ยั่งยืนมุ่งเสริมสร้างผลผลิตภาพทางการเกษตร การสร้างความหลากหลายการส่งเสริมธุรกิจ สุขภาพของปศุสัตว์ การบริหารจัดการดินและน้ำ การประมงทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่าในประเทศ ACMECS อย่างยั่งยืน เพื่อส่งเสริมให้ ACMECS เป็นศูนย์กลางด้านความมั่นคงทางอาหารในภูมิภาค

- **การท่องเที่ยว**

ส่งเสริมความร่วมมือด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและมีความรับผิดชอบ และการบรรลุนโยบาย “ห้าประเทศ หนึ่งปลายทาง” ของประเทศสมาชิก ACMECS

- **สาธารณสุข**

ส่งเสริมความร่วมมือด้านสาธารณสุข เพื่อช่วยเสริมสร้างความพร้อมและความสามารถในการรับมือที่ดีขึ้นในการป้องกัน และควบคุมโรคระบาดและโรคระบาดอุบัติใหม่บริเวณชายแดน เพื่อส่งเสริม ACMECS ให้มีสุขภาพดี มีความห่วงใยกัน และมีความยั่งยืน

2.7.4.4 เป้าหมายของ ACMECS

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) มีเป้าหมายดังต่อไปนี้

- การเชื่อมต่อช่องทางทางเศรษฐกิจในบรรดาประเทศสมาชิก ACMECS และส่งเสริมความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคอย่างยั่งยืน
- การผลักดันให้พื้นที่ตามแนวชายแดนของประเทศสมาชิกทั้ง 5 ประเทศเป็นพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความรุดหน้าทางสังคม รวมทั้งพัฒนาผลประโยชน์ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับภูมิภาคให้เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อสร้างความรุ่งเรืองความเป็นปึกแผ่น สันติภาพ เสถียรภาพและความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีระหว่างประเทศสมาชิก

- ทำหน้าที่ส่งเสริมโครงการความร่วมมือที่มีอยู่ในภูมิภาคและต่อยอดกรอบความร่วมมือทวิภาคี

2.7.4.5 แผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี (2019-2023)

กำหนดวิสัยทัศน์ในการ "เสริมสร้าง ACMECS ที่เชื่อมโยงกัน ภายในปี ค.ศ. 2023" โดยมีเป้าหมาย 3 ประการ ได้แก่

1) การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless connectivity) โดยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางด้านเส้นทางคมนาคมขนส่ง และทางด้านดิจิทัล รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านพลังงาน (กระทรวงคมนาคม และกระทรวงดิจิทัล เป็นผู้รับผิดชอบหลัก)

2) การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) โดยเน้นการปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้าและการลงทุนให้สอดคล้องกัน และส่งเสริมความร่วมมือทางการเงินระหว่างประเทศสมาชิก (กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลังเป็นผู้รับผิดชอบหลัก)

3) การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมั่นคง (Smart and Sustainable ACMECS) โดยเน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความร่วมมือในสาขายุทธศาสตร์ต่าง ๆ อาทิ สิ่งแวดล้อม การเกษตร การท่องเที่ยว สาธารณสุข การพัฒนา Smart City และความมั่นคงทางไซเบอร์ รวมทั้ง ส่งเสริมความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมในสาขาต่าง ๆ เช่น การจัดการทรัพยากรน้ำ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การจัดการความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ การส่งเสริมประสิทธิภาพการใช้พลังงานและพลังงานหมุนเวียน (กระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ประสานงานหลัก)

2.7.5 ผังการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

ผังการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง เป็นการทบทวนผังประเทศ พ.ศ.2600 ผังภาคเหนือ พ.ศ.2600 และ ผังเมืองรวมจังหวัดอุตรดิตถ์ ที่จัดทำโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.7.5.1 ผังประเทศ พ.ศ. 2600

ผังประเทศ พ.ศ. 2600 เป็นการวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทย ประกอบด้วยข้อเสนอแนะการพัฒนาในรูปแบบผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทยระยะ 50 ปีอนาคต (พ.ศ. 2600) และผังกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาในระยะ 5 ปี 10 ปี และ 15 ปี และแผนงานโครงการและการนำผังไปสู่การปฏิบัติ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของประเทศไทยดังแสดงในผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ประเทศไทย พ.ศ. 2600 รูปที่ 2.7-2 โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่ศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศตามแนวแกนเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการส่งเสริมเมืองชายแดนและพัฒนาเมืองศูนย์กลางหลักให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงอินโดจีน เหนือ-ใต้ นอกจากนี้ไทยได้รวมกลุ่มและร่วมมือในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ สนับสนุนการจ้างงาน ยกระดับความ

เป็นอยู่ของประชาชน และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆ ได้ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เป็นต้น โดยแนวคิดโครงสร้างการพัฒนาพื้นที่ประเทศ เพื่อให้เชื่อมโยงกันภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับภาคเหนือถูกพัฒนาให้เป็นประตูการค้าไปสู่ประเทศจีน พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

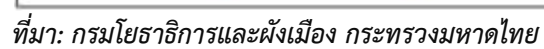
2.7.5.2 ผังภาคเหนือ พ.ศ. 2600

ผังภาคเหนือ พ.ศ. 2600 มีวัตถุประสงค์ในการจัดทำเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ด้านการผังเมืองของภาคเหนือ เพื่อสร้างความเข้มแข็งและขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเหนือทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและทรัพยากรธรรมชาติ ในการพัฒนาพื้นที่ยุทธศาสตร์ให้เป็นศูนย์กลางในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เพื่อทำการจัดทำผังนโยบายการใช้พื้นที่ของภาคเหนือเพื่อรองรับกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น ในภูมิภาค ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นกรอบและกำกับแนวทางในการวางผังเมืองและพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันรวมทั้งเป็นเครื่องมือในการบูรณาการโครงการและแผนการลงทุนของทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน

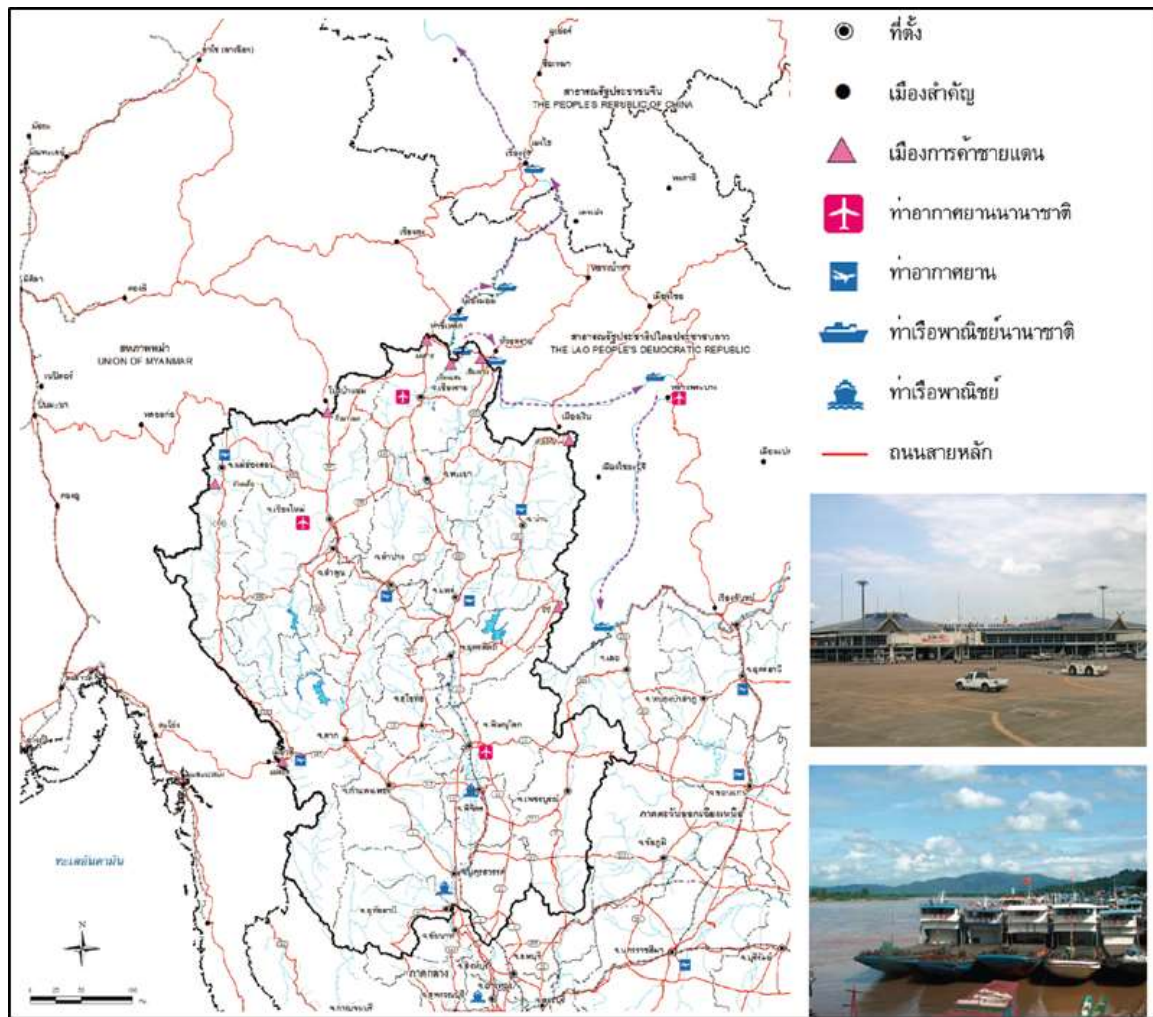
ผังภาคเหนือมีเส้นทางคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานดังแสดงในรูปที่ 2.7-3 และได้กำหนดแนวคิดในการวางผังเมืองดังแสดงในรูปที่ 2.7-4 โดยมีทั้งแผนงานพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานในระยะ 5 ปี พ.ศ. 2551-2555 และแผนงานพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานในระยะ 10 ปี พ.ศ. 2551-2560 เช่น โครงการวางผังพัฒนาพื้นที่เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งของภาค โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งและการจราจรในเมืองศูนย์กลางหลักของภาค โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงของ เป็นต้น

2.7.5.3 ผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี

เป็นการทบทวน กฎกระทรวง ผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข ปลอดภัย บริการสาธารณะและสภาพแวดล้อม โดยผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานีมีเส้นทางคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานดังแสดงในรูปที่ 2.7-5 และได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินดังแสดงในรูปที่ 2.7-6

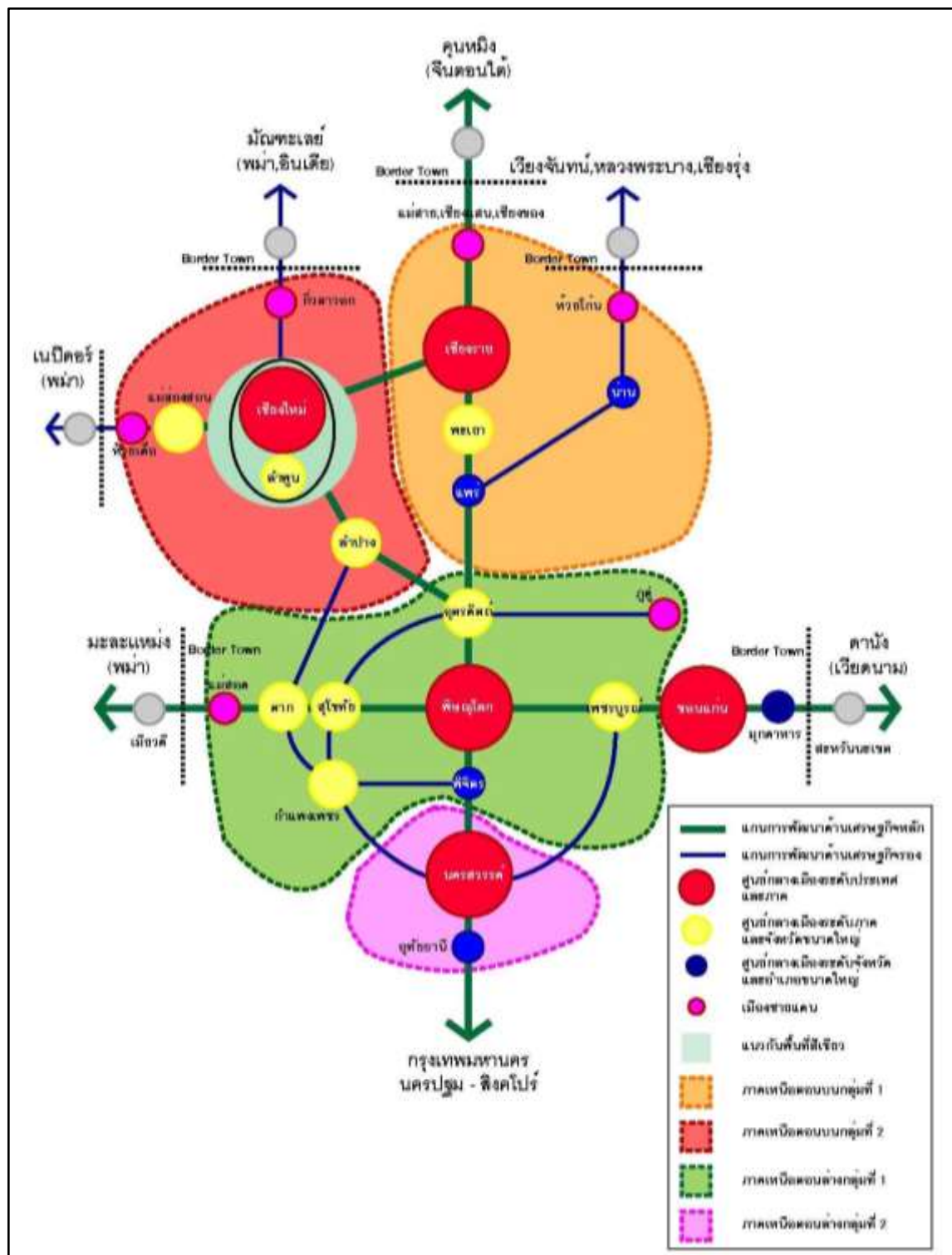


รูปที่ 2.7-2 ผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ประเทศไทย พ.ศ. 2600



ที่มา: ผังภาคเหนือ พ.ศ. 2600, กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

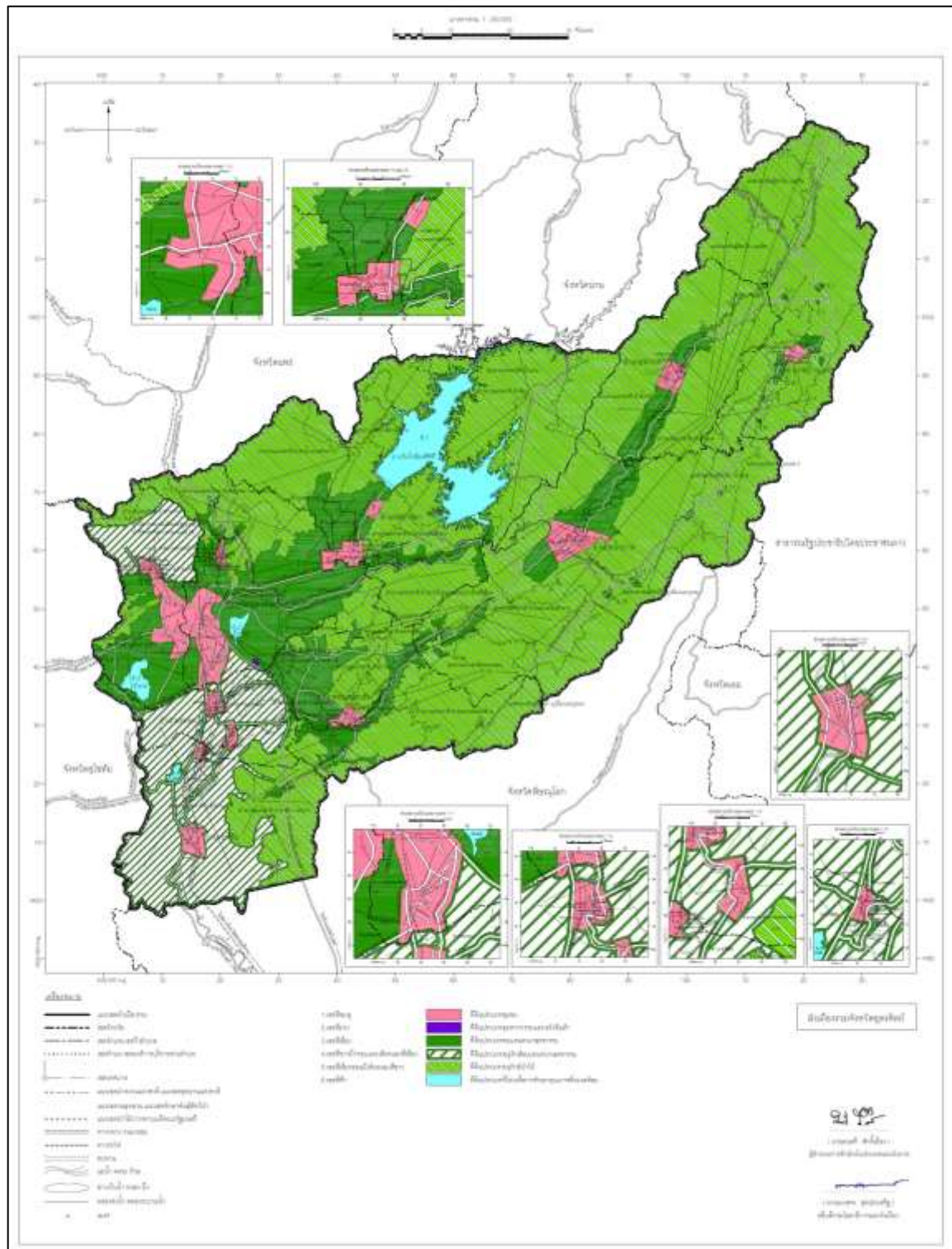
รูปที่ 2.7-3 เส้นทางคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานภาคเหนือ





ที่มา: กฎกระทรวง พังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560, กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.7-5 พังเส้นทางคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน



ที่มา: กฎกระทรวง ผังเมืองรวมจังหวัดอุตรดิตถ์ พ.ศ. 2560, กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.7-6 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.8 กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านสิ่งแวดล้อม ผังเมือง และการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ ที่มีความเกี่ยวข้องต่อการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

2.8.1 กฎหมาย และกฎระเบียบระหว่างประเทศ

2.8.1.1 กฎหมายของสปป.ลาว

กฎหมายกำหนดไว้ซึ่งการบังคับใช้ในพื้นที่ของผัง สปป.ลาว เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เมืองเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จากการศึกษาข้อมูลกฎหมายของผังตรงข้ามที่เกี่ยวข้อง กฎหมายว่าด้วยการผังเมือง ข้อบังคับเกี่ยวกับการผังเมือง ประกอบไปด้วย 4 หมวดได้แก่ หมวดที่ 1 ข้อบังคับในการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการก่อสร้าง หมวดที่ 2 ผังรายละเอียด หมวดที่ 3 เมืองที่พัฒนาก่อนมีผังเมือง เมืองที่ปราศจากผังเมือง และเมืองใหม่ และหมวดที่ 4 การขออนุญาตและการบริหารจัดการภายหลังการก่อสร้าง โดยมีรายละเอียดมาตราที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1) หมวดที่ 1 ข้อบังคับในการใช้ประโยชน์ที่ดินและการก่อสร้าง

มาตรา 11 พื้นที่เมือง

พื้นที่เมือง คือ พื้นที่ที่กำหนดไว้ในผังเมืองเพื่อการพัฒนาเมือง พื้นที่ในเขตผังเมืองสำหรับการวางผังเมือง ประกอบด้วย ที่ดินของรัฐ ที่ดินของส่วนรวม ที่ดินขององค์กรและที่ดินส่วนบุคคล

มาตรา 12 การสงวนและการเวนคืนที่ดิน

รัฐมีสิทธิสงวนหรือเวนคืนที่ดินเพื่อเป็นที่ดินสาธารณะและที่ดินเพื่อการพัฒนาในอนาคต เช่น พื้นที่สำหรับการพัฒนาแหล่งชุมชนใหม่ ถนน เขตอุตสาหกรรม เขตเกษตรกรรม ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ท่องเที่ยวพื้นที่สำหรับการทหารและการป้องกันประเทศ และอื่นๆ ในกรณีการเวนคืนที่ดินที่พัฒนาขององค์กรหรือส่วนบุคคลเพื่อประโยชน์สาธารณะ รัฐจะชดเชยค่าชดเชยอย่างเหมาะสม

มาตรา 13 การจัดผังที่ดินในการวางผังเมือง

ผังเมืองของแต่ละเมือง ประกอบด้วยเขตพื้นที่หลายประเภทประกอบด้วย เขตที่อยู่อาศัย เขตสำนักงาน เขตการพาณิชย์และการบริการ สวนสาธารณะ เขตอนุรักษ์มรดก เขตสังคมและวัฒนธรรมเขตการท่องเที่ยว เขตเกษตรกรรม เขตอุตสาหกรรม เขตการทหารและการป้องกันประเทศผังที่ดินระดับเมืองแบ่งออกเป็นเมืองภายใต้การปกครองของส่วนกลาง หรือภายใต้การปกครองแขวงแบ่งออกเป็น 4 ประเภท

1. พื้นที่ศูนย์กลางเมือง
2. พื้นที่รอบศูนย์กลางเมือง
3. พื้นที่ชานเมือง
4. พื้นที่รองรับการขยายตัวเมือง

เมืองหรือเทศบาลภายใต้การปกครองของส่วนเมือง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1. พื้นที่ศูนย์กลางเมือง

2. พื้นที่รองรับการขยายตัวเมือง

มาตรา 14 พื้นที่ศูนย์กลางเมือง

พื้นที่ศูนย์กลางเมือง เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้างและจำนวนประชากรที่สูงกว่าพื้นที่อื่น และมีระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะและสาธารณูปการอย่างครบวงจรเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และธุรกิจ ยกเว้นการอุตสาหกรรมทั้ง 3 ระดับ และโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่ พื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประกอบด้วยที่ดินสำหรับก่อสร้างที่อยู่อาศัย การค้า การบริการ อาคารสำนักงาน และอื่นๆ

มาตรา 15 พื้นที่รอบศูนย์กลางเมือง

พื้นที่รอบศูนย์กลางเมือง เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้างและประชากรต่ำกว่าเขตศูนย์กลางเมือง และมีพื้นที่สีเขียว ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ในเขตนี้มีพื้นที่พาณิชยกรรมและการบริการ รวมถึงธุรกิจอื่น ยกเว้นพื้นที่ต้องห้ามในระดับ 1 และระดับ 2 พื้นที่รอบศูนย์กลางเมือง ประกอบด้วย ที่ดินสำหรับการก่อสร้างที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์ การบริการและพื้นที่สำนักงาน สนามกีฬา สวนสาธารณะ พื้นที่สำหรับกิจกรรมทางสังคมและวัฒนธรรม และอื่นๆ

มาตรา 16 พื้นที่ชานเมือง

พื้นที่ชานเมือง เป็นเขตพื้นที่รอบศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้างและประชากรต่ำกว่าพื้นที่รอบศูนย์กลางเมือง ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่สำหรับการเกษตร หัตถกรรม ธุรกิจอุตสาหกรรมระดับ 2 และระดับ 3 และพื้นที่โล่งที่เหมาะสมพื้นที่ชานเมือง เป็นที่ตั้งของ พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ที่ตั้งสำนักงาน ธุรกิจหัตถกรรม อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมถึงโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่ และอื่นๆ

มาตรา 17 พื้นที่รองรับการขยายตัวของเมือง

พื้นที่สำหรับการขยายเมือง คือ พื้นที่ที่ติดกับชานเมือง ซึ่งถูกจัดสรรไว้เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง การเติบโตของจำนวนประชากร และกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมือง ประกอบไปด้วยที่ดินสำหรับการใช้งานดังต่อไปนี้ ที่อยู่อาศัย การศึกษา สนามบิน การค้า การบริการ หัตถกรรม อุตสาหกรรมระดับ 1 และการขนส่ง รวมถึงที่ดินสำหรับการเกษตร พื้นที่ป่าเพื่อการพักผ่อนและการท่องเที่ยว และอื่นๆ

มาตรา 18 เมืองหรือเทศบาลภายใต้เขตการปกครองส่วนเมือง

ศูนย์กลางเมืองหรือเทศบาลภายใต้เขตการปกครองส่วนเมือง มีลักษณะเหมือนกับพื้นที่รอบศูนย์กลางเมืองภายใต้การปกครองของส่วนกลางหรือแขวงศูนย์กลางเมืองหรือเทศบาลภายใต้การปกครองส่วนเมืองประกอบด้วย ที่ดินสำหรับการใช้งานดังต่อไปนี้ การก่อสร้างที่อยู่อาศัย สำนักงาน การค้า การบริการ หัตถกรรม การเกษตรกรรม อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก และอื่นๆพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองเป็นพื้นที่ที่จัดสรรไว้เพื่อรองรับการขยายเมือง การเติบโตของประชากรและกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ พื้นที่รองรับการขยายตัวของเมือง ประกอบด้วยที่ดินสำหรับ[การใช้งานดังต่อไปนี้] ที่อยู่อาศัย การศึกษา สนามบิน การค้า การบริการ หัตถกรรม อุตสาหกรรมระดับ 1 และการขนส่ง รวมถึงที่ดินสำหรับการเกษตร พื้นที่ป่าสำหรับการพักผ่อนและการท่องเที่ยว และอื่นๆ

มาตรา 19 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมือง จะต้องสอดคล้องกับประเภทของที่ดินตามที่ระบุไว้ในกฎหมายที่ดินการก่อสร้างที่อยู่อาศัยและสำนักงาน ให้ตั้งอยู่รวมกันในพื้นที่ทำการปรับระดับแล้วสิ่ง

อำนวยความสะดวกด้านการค้า บริการและ ธุรกิจจะต้องตั้งอยู่ในเขตชุมชน ซึ่งเชื่อมต่อกับแหล่งธุรกิจและสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับใช้เพื่อสาธารณะทุกด้านต้องมีพื้นที่จอดรถอย่างเพียงพอที่ดินเพื่อการเกษตรต้องตั้งอยู่บนที่ราบหรือที่ลาดต่ำ ซึ่งจัดไว้เพื่อการทำการเกษตรโดยเฉพาะกิจกรรมทางอุตสาหกรรมต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ไม่มีความหนาแน่นของชุมชน และจะต้องมีพื้นที่เปิดโล่งอย่างเพียงพอเพื่อสร้างความมั่นใจว่าปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อม

2) หมวดที่ 2 ผังรายละเอียด

มาตรา 20 ผังรายละเอียด

นอกเหนือจากเขตพื้นที่ 4 ประเภทตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 13 ข้างต้น รายละเอียดของผังการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับการก่อสร้างและการพัฒนา ประกอบไปด้วย 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. การจัดสรรที่ดินเฉพาะแปลงภายในเมือง
2. การจัดเขตชุมชนใหม่
3. การจัดสรรแปลงที่ดิน

มาตรา 21 การจัดสรรที่ดินเฉพาะแปลงในเมือง

การจัดสรรที่ดินเฉพาะแปลงในเมือง หมายถึงการจัดสรรที่ดินเฉพาะแปลงในพื้นที่ซึ่งมีที่ดินในเขตผังเมือง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการก่อสร้างและการขยายสาธารณูปโภค สาธารณูปการและกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมอื่นๆผังเมืองอาจมีแผนการจัดสรรที่ดินหนึ่งแผนหรือมากกว่าหนึ่งแผน แล้วแต่ตามความจำเป็น

มาตรา 22 การจัดเขตชุมชนใหม่

การจัดเขตชุมชนใหม่ หมายถึง การจัดสรรและการบูรณะแหล่งชุมชนที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานตามข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในผังเมือง

มาตรา 23 การจัดสรรแปลงที่ดิน

การจัดสรรแปลงที่ดิน หมายถึง การจัดสรรที่ดินเพื่อให้เมืองมีความมั่นคงว่าเมืองมีความปลอดภัยสังคมมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สุขภาพและสะดวก และสอดคล้องกับผังเมือง

3) หมวดที่ 3 เมืองที่พัฒนาก่อนมีผังเมือง เมืองที่ปราศจากผังเมือง และเมืองใหม่

มาตรา 24 เมืองที่พัฒนาก่อนมีผังเมือง

การวางผังเมืองสำหรับเมืองที่พัฒนาก่อนมีผังเมือง ให้พิจารณาถึงสภาพทางกายภาพ และคำนึงคุณค่าด้านสถาปัตยกรรมและวัฒนธรรมของอาคารที่มีอยู่เดิม ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท

1. ควรค่าแก่การอนุรักษ์
2. จำเป็นต้องปรับปรุง
3. จำเป็นต้องก่อสร้างใหม่

มาตรา 25 เมืองที่ปราศจากผังเมือง

เมืองที่ปราศจากผังเมือง จะต้องวางแผนเพื่อสำรวจและวางผังเมืองสิ่งก่อสร้างและอาคารทั้งหมดจะต้องเป็นไปข้อบังคับที่ออกโดยกระทรวงมหาดไทย กรมโยธาธิการและผังเมือง และการก่อสร้าง

มาตรา 26 เมืองใหม่

ทุกเมืองต้องมีผังเมือง และทุกสิ่งก่อสร้างและทุกอาคารจะต้องเป็นไปตามข้อบังคับทางการผังเมือง

4) หมวดที่ 4 การขออนุญาตและการบริหารจัดการภายหลังการก่อสร้าง

มาตรา 27 การขออนุญาตสำหรับการก่อสร้างและการซ่อมแซมใหญ่

การออกใบอนุญาตสำหรับการก่อสร้างหรือการซ่อมแซมใหญ่ เป็นการออกใบอนุญาตสำหรับกิจกรรมที่ซึ่งมีการยื่นคำร้อง อันเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือการซ่อมแซมใหญ่ ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับการผังเมือง เช่น

- การก่อสร้างอาคาร
- การซ่อมแซมอาคาร (การดัดแปลงอาคาร การรื้อถอนทั้งหมดหรือบางส่วนของอาคาร)
- การขุดดินหรือถมดิน
- การติดตั้งเสาไฟฟ้า เสาโทรศัพท์ เสาแนวร่องสำหรับเครื่องบิน หอดังถึงน้ำ สะพานข้ามแยก และอื่นๆ ตามข้อบังคับสำหรับการผังเมือง

มาตรา 28 ใบรับรองอาคารหรือการซ่อมแซม

เมื่อการก่อสร้างหรือการซ่อมแซมเสร็จสิ้น หน่วยงานบริหารจัดการด้านผังเมืองจะตรวจสอบขั้นสุดท้าย หากพบว่า การก่อสร้างและซ่อมแซมเป็นไปตามการออกแบบและข้อบังคับการผังเมือง ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบรับรองให้แก่เจ้าของ

มาตรา 29 การบริหารจัดการภายหลังการก่อสร้างหรือการซ่อมแซม

ภายหลังการก่อสร้างหรือการซ่อมแซม หน่วยงานบริหารจัดการด้านผังเมืองจะตรวจสอบว่าอาคารที่ได้ทำการก่อสร้างหรือซ่อมแซม ดำเนินการตามข้อบังคับทางผังเมือง

มาตรา 30 การกำหนดรายละเอียดข้อบังคับ

กระทรวงคมนาคมขนส่ง ไปรษณีย์ และการก่อสร้าง มีหน้าที่ในการออกบทบัญญัติเพื่อกำหนดรายละเอียดในการบังคับใช้ข้อบังคับสำหรับทางผังเมือง

2.8.1.2 มาตราการ/กฎระเบียบทางการค้าลาว

ในเนื้อหาส่วนมาตรการ/กฎระเบียบทางการค้าลาว จะประกอบไปด้วย มาตรการด้านภาษี และมาตรการด้านนำเข้า – ส่งออก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) มาตรการด้านภาษี

1.1) ภาษีศุลกากร แบ่งการจัดเก็บตามประเภทสินค้า ได้ดังนี้

- สินค้าอุปโภคที่จำเป็นต่อการครองชีพและสินค้าทั่วไป เช่น อาหาร ของใช้ประจำวัน เครื่องใช้ไฟฟ้า น้ำมันเชื้อเพลิงมี 6 อัตราคือร้อยละ 5, 10, 15, 20, 30 และ 40
- ยานพาหนะ มี 5 อัตราคือ ร้อยละ 50, 60, 80, 100 และ 150
- บุหรี่ เสียภาษีร้อยละ 60
- เหล็กและเปียร์เสียภาษีร้อยละ 80

1.2) ภาษีสรรพสามิต เรียกเก็บจากตัวสินค้าโดยกำหนดให้เก็บสินค้าประเภทต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.8-1 แสดงการเรียกเก็บภาษีสินค้าสรรพสามิต

	ประเภทสินค้า	คิดเป็นร้อยละ (%)
แอลกอฮอล์ หรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	แอลกอฮอล์ หรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตั้งแต่ 90 ดีกรี ขึ้นไป	40
	เบียร์ เหล้า ไวน์ และเครื่องดื่มอื่นๆ ที่มีแอลกอฮอล์ ต่ำกว่า 50 ดีกรี	30
	น้ำอัดลม และเครื่องดื่มบำรุงกำลัง	20
	บุหรี่ยาสูบรูป แบบเส้น และแบบซอง ซิการ์	30
	น้ำหอม และเครื่องสำอาง	10
น้ำมันเชื้อเพลิง	ประเภทสินค้า	คิดเป็นร้อยละ (%)
	ไฟ และเครื่องดื่มประเภทคล้ายเคียง พลูดอกไม้ไฟ	50
	น้ำมันเบนซินพิเศษ	23
	น้ำมันเบนซินธรรมดา	20
	น้ำมันดีเซล	10
	น้ำมันเครื่องบิน	10
	น้ำมันเครื่อง น้ำมันไฮดรอลิก น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเบรค	2

ที่มา : โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูมู่ จังหวัดอุตรดิตถ์

1.3) ภาษีการค้า ในการจัดเก็บภาษีการค้าจะเก็บตามชนิดของสินค้า โดยจะชำระที่ด่านศุลกากรเช่นเดียวกับที่ชำระภาษีศุลกากร ซึ่งคำนวณจากราคา CIF(Cost, Insurance and Freight) ของสินค้าตามที่แจ้งรวมภาษีศุลกากร สำหรับสินค้าที่นำเข้าในลักษณะขายส่ง ณ จุดขาย ผู้ขายส่งจะแจ้งและชำระภาษีเดือนละครั้งตามชนิดของสินค้า คือ ร้อยละ 3, 5, 10, 15 และร้อยละ 20 ตามลำดับ สำหรับผู้นำเข้ามาเพื่อขายต่อหรือเพื่อผลิตต่อจะได้รับการคืนภาษี

2) มาตรการด้านนำเข้า - ส่งออก

2.1) ข้อจำกัดสินค้าในการนำเข้า - ส่งออก

(1) สินค้าห้ามนำเข้า รัฐบาล สปป.ลาวได้กำหนดสินค้าห้ามนำเข้า หรือการกำหนดไว้เป็นบางบริเวณหรือบางเรื่องจำนวน 8 รายการ ได้แก่ อาวุธสงครามรถพวงมาลัยขวา ยาเสพติด สินค้าเกษตรที่ผลิตได้ในประเทศ เป็นต้น สิ่งของต้องห้ามเหล่านี้ถ้าจะมีข้อยกเว้นที่รัฐบาลอาจอนุญาตให้นำเข้าได้หากกระทรวงที่เกี่ยวข้องแจ้งว่านำเข้าเพื่อใช้ประโยชน์ทางราชการ

(2) สินค้าห้ามส่งออก รัฐบาล สปป. ลาวได้กำหนดสินค้าห้ามส่งออกหรือกำหนดไว้บางบริเวณ หรือบางเรื่องจำนวน 7 รายการ ได้แก่ ปืน สิ่งของที่เป็นวัตถุโบราณ เป็นต้น

(3) สินค้าที่รัฐให้การคุ้มครองหรือคุ้มครองตามแขนงวิชา หมายถึงสินค้าที่กระทรวงต่าง ๆ ได้มีข้อกำหนดเป็นการเฉพาะ ซึ่งผู้ประสงค์ที่จะนำเข้าหรือส่งออกได้ต้องทำการขอที่กระทรวงนั้น ๆ ก่อน ได้แก่

- สินค้าที่รัฐคุ้มครองการนำเข้า 5 รายการ ซึ่งกำหนดปริมาณการนำเข้า ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิด เหล็กเส้นทุกชนิด ปูนซีเมนต์ทุกชนิด ข้าวสารทุกชนิดและรถทุกประเภท

- สินค้าที่รัฐคุ้มครองการนำเข้าบางประเภท เป็นสินค้าที่ต้องได้รับอนุญาต จากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง กระทรวงการคลังจะออกใบอนุญาตให้นำเข้าได้ ได้แก่ ยารักษาโรค ปืนกีฬา เป็นต้น
- สินค้าที่รัฐคุ้มครองการส่งออกตามวิขาเฉพาะมี 4 รายการ ได้แก่ กสิกรรม หนังสือสัตว์ เครื่องป่า ไม้ซุง ไม้แปรรูป เป็นต้น จะอยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ ซึ่งจะเป็นผู้พิจารณา โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้คำปรึกษาหรือหารืออย่างใกล้ชิด

2.8.1.3 พระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้กับผู้ที่มีความต้องการข้ามผ่านระหว่างประเทศ สำหรับหลักปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการวางผังพื้นที่เฉพาะบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จังหวัดอุตรดิตถ์ อันประกอบไปด้วย หมวด 2 ว่าด้วยการเข้าและออกนอกราชอาณาจักร และหมวด 4 การเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1) หมวด 2 การเข้าและออกนอกราชอาณาจักร ซึ่งมีผลบังคับใช้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 2 มาตรา คือ มาตรา 11 มาตรา 12 มาตรา 13 การตรวจบุคคลที่เดินทางเข้า – ออกนอกราชอาณาจักร มีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

- ช่องทางอนุญาต (จุดผ่านแดนถาวร – ชั่วคราว) ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา
- กำหนดเวลา
- หนังสือเดินทาง หรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทาง
- เงื่อนไขตาม มาตรา 12 (1)-(11) และมาตรา 13 ยกเว้น บุคคลบางประเภทที่ไม่ต้องมี

หนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทาง (1)-(3)

2) หมวด 4 การเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ที่ได้วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อรักษาความมั่นคงของประเทศ อันว่าด้วย มาตรา 34 ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญเกี่ยวกับคนต่างด้าวที่จะเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวได้จะต้องเข้ามาเพื่อการดังต่อไปนี้

- การปฏิบัติหน้าที่ทางทูตหรือกงสุล
- การปฏิบัติหน้าที่ทางราชการ
- การท่องเที่ยว
- การเล่นกีฬา
- ธุรกิจ
- การลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง
- การลงทุนหรือการอื่นที่เกี่ยวกับการลงทุนภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน
- การเดินทางผ่านราชอาณาจักร
- การเป็นผู้ควบคุมพาหนะหรือคนประจำพาหนะที่เข้ามายังท่า สถานีหรือท้องที่ใน

ราชอาณาจักร

- การศึกษาหรือดูงาน

- การปฏิบัติหน้าที่สื่อมวลชน
- การเผยแพร่ศาสนาที่ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงทบวงกรมที่เกี่ยวข้อง
- การค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์หรือฝึกสอนในสถาบันการค้นคว้าหรือสถาบันการศึกษาใน

ราชอาณาจักร

- การปฏิบัติงานด้านช่างฝีมือหรือผู้เชี่ยวชาญ
- การอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.8.2 กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม

2.8.2.1 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

เป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมของสังคม และชุมชนทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นแหล่งต้นน้ำธรรมชาติ เขตอุทยานแห่งชาติ หรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า หรือเขตที่อาจมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ด้วย ซึ่งมีวิธีการจัดการและควบคุม ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี ดังนี้

1) หมวด 1 การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

(1) ส่วนที่ 1 มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม กฎหมายกำหนดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั่วไป อันเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (มาตรา 32) ในเรื่องต่อไปนี้ได้

- น้ำในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ แหล่งน้ำสาธารณะอื่นๆ
- น้ำทะเลชายฝั่ง รวมทั้งบริเวณปากแม่น้ำ
- น้ำบาดาล
- อากาศในบรรยากาศทั่วไป
- ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป และเรื่องอื่นๆ

(2) ส่วนที่ 3 เขตอนุรักษ์และพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่กำหนดขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 43 มาตรา 44 มาตรา 45 โดยการกำหนดพื้นที่และขอบเขตนั้นมีที่มาจากความต้องการของท้องถิ่น หรือนโยบายของรัฐ ได้ทั้งสองกรณี โดยลักษณะของพื้นที่นั้นต้องเข้าลักษณะพื้นที่ที่จะประกาศเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม มีลักษณะ ดังนี้

- เป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธารหรือมีระบบนิเวศน์ตามธรรมชาติที่แตกต่างจากพื้นที่อื่นโดยทั่วไป หรือมีระบบนิเวศน์ตามธรรมชาติที่อาจถูกทำลายหรืออาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ได้โดยง่ายหรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติหรือศิลปกรรมอันควรแก่การอนุรักษ์และพื้นที่นั้นยังมิได้ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์
- การกำหนดมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สามารถดำเนินการได้สองทาง คือ ท้องถิ่นดำเนินการเอง หรือส่วนกลางดำเนินการร่วมกับท้องถิ่น โดยขอบเขตของเนื้อหาสาระของมาตรการต้องเป็นไปตามกรอบที่กฎหมายให้อำนาจไว้ตามที่ปรากฏในมาตรา 44 (1)-(5)

(3) ส่วนที่ 4 การทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบไปด้วย 2 มาตรา ที่มีผลต่อการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ มาตรา 46 มาตรา 47 ดังนี้

- กำหนดประเภท/ขนาดโครงการหรือกิจการเพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- หลักเกณฑ์ในการจัดทำรายงาน
- ขั้นตอนและระยะเวลาการเสนอรายงานโครงการรัฐ รัฐวิสาหกิจ รัฐร่วมเอกชนซึ่งต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

2) หมวด 4 การควบคุมมลพิษ

(1) ส่วนที่ 3 เขตควบคุมมลพิษ ดังมาตรา 62 มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- ให้มีการจัดหาที่ดินสำหรับใช้เป็นที่ตั้งระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบกำจัดของเสีย
- ที่ดินของรัฐ ไม่สามารถนำมาดำเนินการใช้เป็นที่บำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบกำจัดของเสียได้
- ดำเนินการจัดหาที่ดินของเอกชนเพื่อพิจารณาคัดเลือกเป็นที่ตั้ง
- ยกเว้น ในกรณีที่ไม่สามารถจัดหาที่ดินของเอกชนมาดำเนินการได้ ให้กำหนดที่ดินที่มีความเหมาะสมเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีให้ดำเนินการเวนคืนต่อไปตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

2.8.2.2 พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484

1) หมวด 1 การทำไม้และเก็บหาของป่า

(1) ส่วนที่ 2 การทำไม้หวงห้าม การทำไม้หวงห้ามต้องขออนุญาตจากพนักงาน เจ้าหน้าที่

- การแปรรูปไม้หากทำเพื่อการค้าไม้ใช่เพื่อการใช้สอยตามวิถีชาวบ้านในการดำรงชีพ ไม่ว่าจะแปรรูปจากที่เอกชนหรือป่า หากทำเพื่อการค้า หากำไร มีผิดฐานแปรรูปไม้ในเขตควบคุมได้
- เมื่อมีการรับสัมปทาน และได้รับการอนุมัติ จะอนุญาตให้ผู้ผูกขาดโดยให้ผู้ได้รับอนุญาตเสียเงินค่าผูกขาดให้แก่รัฐบาล
- ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วัน หากผู้รับสัมปทานนาเครื่องมือ เครื่องใช้ สัตว์พาหนะ ยานพาหนะ หรือเครื่องจักรกล โดยไม่ได้เป็นเจ้าของเข้าไปในเขตป่าที่ได้รับอนุญาตหรือในเขตสัมปทาน

2) หมวด 5 การแผ้วถางป่า ห้าม ก่อสร้าง แผ้วถาง หรือเผาป่า หรือกระทำกิจกรรมอื่นๆ ที่เป็นการทำลายป่า หรือเข้ายึดถือหรือครอบครองป่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น ยกเว้นแต่จะกระทำภายในเขตที่ได้จำแนกไว้เป็นประเภทเกษตรกรรม และจะต้องได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

2.8.2.3 พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504

1) หมวด 5 การกำหนดให้เป็นอุทยานแห่งชาติ

ว่าด้วยมาตรา 6 กล่าวคือ เป็นการกำหนดให้ที่ดินเป็นอุทยานแห่งชาติ ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของฝ่ายบริหารหรือรัฐบาลโดยการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดพื้นที่ที่มีสภาพธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ให้คงอยู่ในสภาพเดิม เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษาและพักผ่อนหย่อนใจของประชาชน ซึ่งต้องแนบแผนที่กำหนดแนวเขตของอุทยานแห่งชาตินั้น แนบท้ายพระราชกฤษฎีกาด้วย

2) หมวด 3 การคุ้มครองและดูแลรักษาอุทยานแห่งชาติ ว่าด้วย มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 22 มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- การคุ้มครองและดูแลรักษาอุทยานแห่งชาติโดยกฎหมายกำหนดห้ามไม่ให้มีการกระทำใดๆ ที่จะเป็นผลกระทบให้อุทยานแห่งชาติถูกทำลายหรือเปลี่ยนแปลงไป เช่น ห้ามแผ้วถาง หรือเผาป่า ห้ามทำร้ายสัตว์หรือนำออกไป ห้ามยิงปืน เป็นต้น
- ห้ามไม่ให้มีหลักเขต ป้าย หรือเครื่องหมายอื่น
- เมื่อเข้าไปในเขตอุทยานแห่งชาติ ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่
- ห้ามมีสิ่งปลูกสร้างอื่นที่ทำให้อุทยานแห่งชาติเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม

2.8.3 กฎหมายควบคุมอาคาร

2.8.3.1 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

● อาคาร หมายถึง ตึก บ้าน เรือน โรง ร้าน แพ คลังสินค้า สำนักงาน และสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่น ซึ่งบุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้ และหมายความรวมถึง

- อัฒจันทร์ หรือสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นเพื่อใช้เป็นที่ชุมนุมของประชาชน
- เชื้อน สะพาน อุโมงค์ ทางหรือท่อระบายน้ำ อุโมงค์ คานเรือ ท่าเรือ ท่าจอดเรือ รั้ว กำแพง ประตู ที่สร้างขึ้นติดต่อกับหรือใกล้เคียงกับที่สาธารณะหรือสิ่งที่สร้างขึ้นให้บุคคลทั่วไปใช้สอย

● ป้ายที่ควบคุม

- เหนือที่สาธารณะและขนาดเกิน 1 ตารางเมตร หรือมีน้ำหนักรวมทั้งโครงสร้างเกิน 10 กิโลกรัม
- มีระยะห่างจากที่สาธารณะน้อยกว่าความสูงของป้าย และกว้างเกิน 50 เซนติเมตร/ ยาวเกิน 1 เมตร/ เนื้อที่เกิน 5,000 ตารางเซนติเมตร/หนักเกิน 10 กิโลกรัม

● กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบอาคารงานด้านสถาปัตยกรรม

- พื้นที่ห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภท (zoning)
- สถาปัตยกรรมภายนอกอาคาร Set back อาทิ

กรณีปลูกสร้างบ้านแฝด กฎหมายกำหนดให้ต้องมีที่ว่างด้านหน้าและด้านหลังระหว่างรั้วหรือแนวรั้ว หรือแนวเขตที่ดินกับผนังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตรหรือ 2 เมตรตามลำดับ และมีที่ว่างด้านข้างกว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร

อาคารที่ปลูกสร้างใกล้ถนนสาธารณะ ที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร ให้เว้นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย 3 เมตร

รั้วหรือกำแพงที่สร้างบ้านติดกับถนนสาธารณะ จะสร้างสูงได้ไม่เกิน 3 เมตร วัดจากระดับ
ทางเท้าหรือถนนสาธารณะ

- ระยะห่างระหว่างอาคารกับเขตที่ดิน / อาคารกับอาคาร
- ความสูงของอาคาร
- BCR: สัดส่วนพื้นที่อาคารปกคลุมดินต่อแปลงที่ดิน
- ความสูงระหว่างชั้น
- บันได/บันไดหนีไฟ
- สถาปัตยกรรมภายในอาคาร
 - สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและคนชรา (Universal design)
 - จำนวนห้องน้ำ / ห้องส้วม
 - FAR: สัดส่วนพื้นที่อาคารรวมทุกชั้น ทุกหลัง ต่อแปลงที่ดิน (เฉพาะอาคารสูง / อาคารขนาดใหญ่พิเศษ)
 - ที่ตั้งของอาคาร (เฉพาะอาคารสูง / อาคารขนาดใหญ่พิเศษ) ฯลฯ
- ที่จอดรถ

2.8.4 ข้อกำหนด และกฎหมายทางด้านผังเมือง

การผังเมืองเป็นกระบวนการสำคัญของการวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ เป็นการพัฒนาด้านกายภาพ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อให้ประชาชนอยู่อาศัยใน สภาพแวดล้อมที่ดี รวมไปถึงการวางแผนและควบคุมการใช้ประโยชน์จากที่ดินให้มีความเหมาะสมแก่พื้นที่ โดยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการผังเมืองและผังชนบท พ.ศ. 2495 เป็นกฎหมายผังเมืองฉบับแรก ต่อมาได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายผังเมืองให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยได้ผ่านความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติและตราขึ้นเป็นพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งครอบคลุมถึง การวางจัดทำ และดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ รวมถึงได้ระบุถึงขอบเขตด้านพื้นที่ที่การผังเมืองจะสามารถกระทำได้เฉพาะแต่ในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท (พื้นที่การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์)

ปัจจุบันได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2558 (ฉบับที่ 4) โดยออกบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2558 เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับคณะกรรมการผังเมือง (องค์ประกอบ ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง การพ้นจากตำแหน่ง คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม) ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระยะเวลาการใช้บังคับ และการแก้ไขกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ. 2518 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมและสถานการณ์บ้านเมืองสามารถสรุปประเด็นสาระสำคัญของการดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมแต่ละฉบับ ดังนี้

- **ฉบับที่ 1** เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองและชนบท พ.ศ. 2495 ได้ใช้บังคับมากกว่ายี่สิบปี อีกทั้งได้มีการพัฒนาทั้งในด้านเกษตรกรรม พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม จำนวนประชากรมีความหนาแน่นมากขึ้น มาตรการและโครงการแผนงานต่างๆที่ได้กำหนดไว้ยังไม่มีความเหมาะสมกับสภาพ

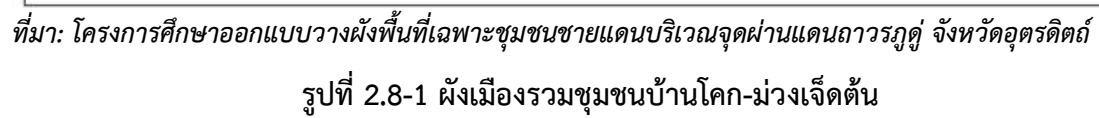
ปัจจุบัน และเห็นสมควรมีการปรับปรุงแก้ไขใหม่ให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความก้าวหน้าของ
สภาวะการณ์โลก

- **ฉบับที่ 2** แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 (ฉบับที่ 1) โดยขยายระยะเวลา
สำหรับการประกาศแผนที่แสดงเขตผังเมืองรวม การยื่นคำร้องขอให้แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก
ข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมของผู้มีส่วนได้เสีย และการที่กรมโยธาธิการและ
ผังเมืองเสนอผังเมืองร่วมต่อรัฐมนตรีจากหกสิบวันเป็นเก้าสิบวันเพื่อให้ประชาชนได้มีเวลายื่นคำร้องขอ
มากยิ่งขึ้น

- **ฉบับที่ 3** เห็นสมควรเพิ่มบทบัญญัติให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นและกรมโยธาธิการและผังเมือง
สามารถแก้ไขปรับปรุงและขยายระยะเวลาการใช้บังคับผังเมืองรวม กับเพิ่มจำนวนและหน้าที่ของคณะที่
ปรึกษาผังเมืองรวมให้มากขึ้น รวมทั้งแก้ไขบทบัญญัติเพื่อให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นสามารถใช้ดุลพินิจในการ
วางและจัดทำผังเมืองเฉพาะได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อให้การวาง จัดทำ และแก้ไขปรับปรุงผังเมืองรวม
เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการผังเมืองได้อย่างกว้างขวาง รวดเร็ว และสอดคล้องกับสภาพการณ์และ
สิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

- **ฉบับที่ 4** เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ บทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการผัง
เมืองซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายเพียงพอที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการ
ผังเมืองได้และไม่สามารถใช้บังคับกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมได้อย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากการ
วางและจัดทำผังเมืองรวมมีขั้นตอนและรายละเอียดมาก ทำให้ไม่อาจดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวม
ได้ทันกำหนดเวลาที่ผังเมืองรวมเดิมสิ้นสุดลง เป็นเหตุให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่สอดคล้องกับ
วัตถุประสงค์ของการผังเมืองในระหว่างที่ยังไม่มีผังเมืองรวมฉบับใหม่ใช้บังคับ ประกอบกับในปัจจุบันได้มีการ
ใช้บังคับกฎหมายว่าด้วยการกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วน
ท้องถิ่น ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติที่กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีภารกิจในการผังเมือง
ด้วย ดังนั้น เพื่อให้การวางและจัดทำผังเมืองรวมและการใช้บังคับกฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและ
เกิดประสิทธิผลสูงสุด สมควรกำหนดกลไกทางกฎหมายที่สามารถผลักดันให้การวางและจัดทำผังเมืองรวม
บรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง รวมทั้งปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการผังเมืองให้เหมาะสม

ในปัจจุบันจังหวัดอุตรดิตถ์ มีการวางผังเมืองรวมจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งกำลังอยู่ในขั้นตอนดำเนินการ
พิจารณายกร่างผังเมืองรวม และในส่วนผังเมืองรวมชุมชนบ้านโคก-ม่วงเจ็ดต้น ที่เป็นชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้
บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ก็อยู่ในขั้นตอนดำเนินการพิจารณายกร่างผังเมืองรวม ดังแสดงในรูปที่ 2.8-1



2.8.5 กฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ของรัฐ

2.8.5.1 การขอใช้ที่ดินสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.)

การปรับปรุงเกี่ยวกับสิทธิและการถือครองที่ดินเพื่อเกษตรกรรมนั้น โดยรัฐนำที่ดินของรัฐ หรือที่ดินที่รัฐจัดซื้อหรือเวนคืนจากเจ้าของที่ดิน มีวัตถุประสงค์ คือ

(1) เพื่อปรับปรุงสิทธิการถือครองที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ให้เกษตรกรผู้ทำประโยชน์มีโอกาสได้เป็นเจ้าของที่ดิน หรือมีที่ดินในการประกอบอาชีพเกษตรกรรมอย่างถาวร ได้เช่าซื้อ เช่า หรือเช่าทำประโยชน์ โดยรัฐให้ความช่วยเหลือ

(2) เป็นการกระจายรายได้จากผู้ร่ำรวยให้แก่เกษตรกรที่ยากจน ลดช่องว่างทางรายได้เพื่อเพิ่มความเป็นธรรมในสังคม

(3) เพื่อพัฒนาอาชีพเกษตรกรรม ให้สามารถใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ปรับปรุงปัจจัยการผลิตให้มีราคาสูงขึ้น

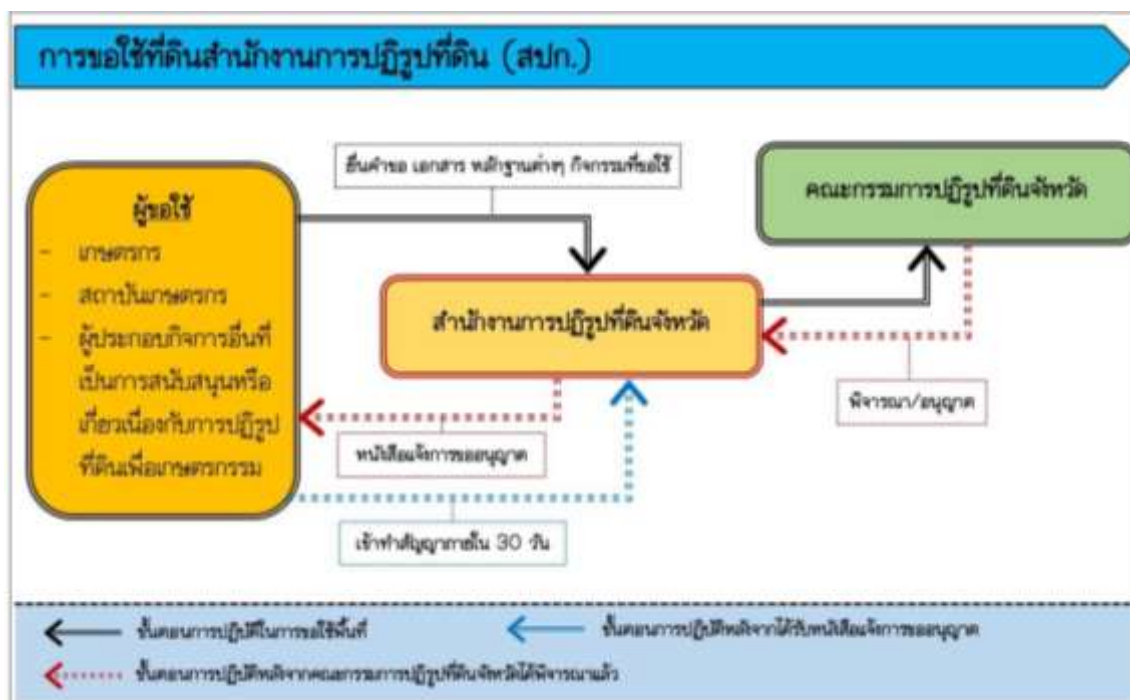
(4) สร้างความเจริญให้แก่ท้องถิ่นชนบทอันจะส่งผลดีต่อความมั่นคงของประเทศชาติ

(5) ปรับปรุงทรัพยากรและปัจจัยการผลิตให้เกิดผลดียิ่งขึ้น แต่กรรมสิทธิ์ในที่ดินยังเป็นของรัฐอยู่ โดยที่ดินสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมจะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ห้ามทำกิจกรรมประเภทอื่น เช่น รีสอร์ท สนามกอล์ฟ เป็นต้น ไม่สามารถกระทำได้ และสิทธิในการใช้ประโยชน์ให้เป็นของทายาทไม่สามารถจำหน่าย จ่าย โอน ให้บุคคลอื่นได้

ผู้มีสิทธิได้รับที่ดินจากการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ประกอบไปด้วย

เกษตรกร สถาบันเกษตรกร ผู้ประกอบกิจการอื่นที่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม

การกำหนดเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม การได้มาและการจัดหาที่ดินที่จะใช้ในการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ที่ดินของรัฐและเอกชน แต่อันจะไดมาซึ่งที่ดินจะต้องมี “หนังสือรับมอบที่ดิน”(ส.ป.ก.4-28) มีขอบเขตแปลงที่ดินที่ได้รับมอบ รวมทั้ง “หนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในเขตปฏิรูปที่ดิน” (ส.ป.ก.4-01) เป็นหลักฐานแสดงการได้รับอนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในที่ดินตามกฎหมายการปฏิรูปที่ดินเป้าหมายสำคัญของการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์

รูปที่ 2.8-2 แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร (ส.ป.ก.)

2.8.5.2 การขอใช้ที่ดินสาธารณประโยชน์

การขอใช้ประโยชน์ในที่ดินของรัฐมีหลายวิธี โดยมีทั้งเป็นกรณีทวงถามเมืองเป็นผู้ขอ และเอกชนเป็นผู้ขอ ในการพิจารณาว่าจะต้องดำเนินการโดยวิธีใดนั้น จะต้องพิจารณาจากสถานะของที่ดิน และวัตถุประสงค์และกิจกรรมในการดำเนินการแต่ละเรื่อง ซึ่งมีขั้นตอนและวิธีการแตกต่างกัน สำหรับการที่ ทบวงการเมืองขอเข้าใช้ประโยชน์ในที่ดินสาธารณสมบัติของแผ่นดิน เพื่อประโยชน์ในราชการเท่านั้น มีแนวทางในการดำเนินการ ดังรูปที่ 2.8-3 รูปที่ 2.8-4 ที่กล่าวถึง 2 กรณีที่เกี่ยวข้องคือ กรณีที่ดิน สาธารณประโยชน์ (มีหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (นสล.) กรณีที่ดินรกร้างว่างเปล่า (ไม่มีหนังสือสำคัญ สำหรับที่หลวง (นสล.)

- ที่สาธารณประโยชน์ เป็นไปตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ.2457 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2551) มีนายอำเภอ ร่วมกับ องค์กรปกครองท้องถิ่น เป็นผู้มีอำนาจดูแล
- ที่ดินรกร้างว่างเปล่า เป็นไปตามประมวลกฎหมายที่ดิน โดยมีกระทรวงมหาดไทยและองค์กรปกครองท้องถิ่น เป็นผู้มีความดูแล



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุดรธานี

รูปที่ 2.8-3 แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินสาธารณะประโยชน์
กรณีที่ดินมีหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (นส.ล.)



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุดรธานี

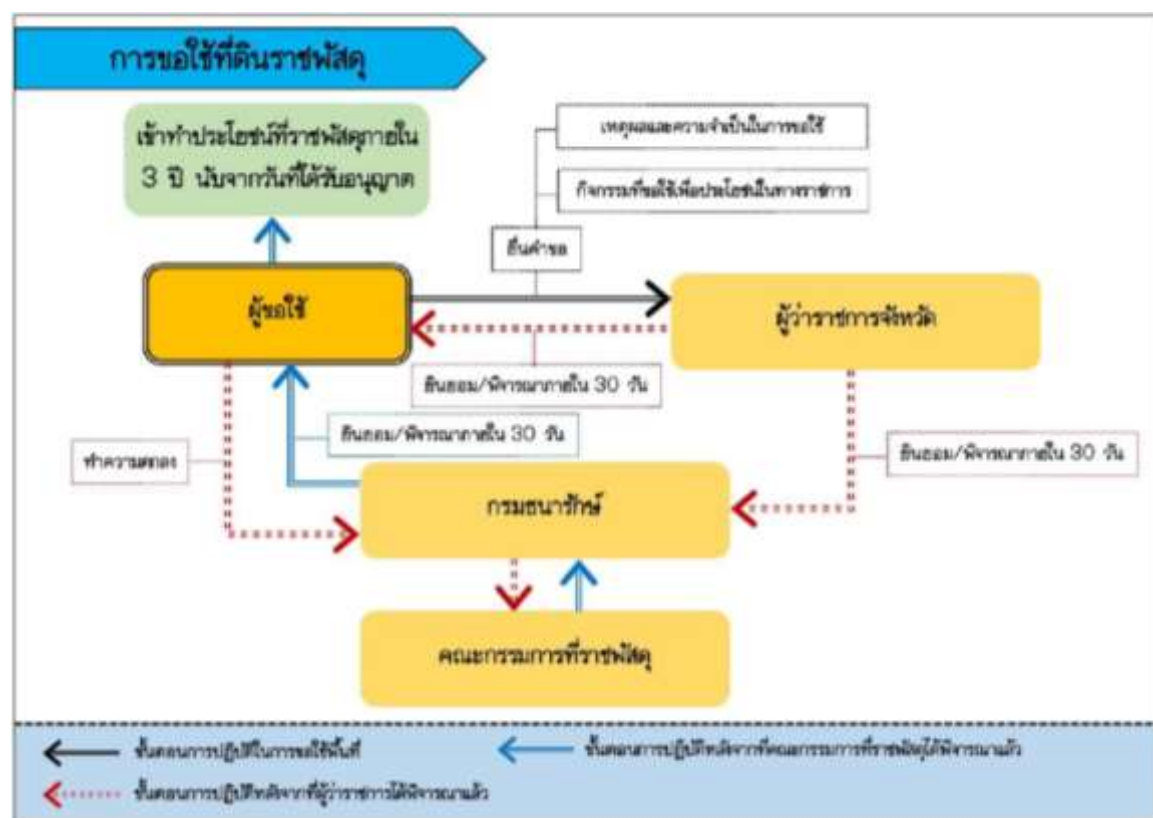
รูปที่ 2.8-4 แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินสาธารณะประโยชน์
กรณีที่ดินไม่มีหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (นส.ล.)

กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครองดูแล บำรุงรักษา ใช้ และจัดหาประโยชน์
เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2545 ประกอบด้วย

ผู้มีสิทธิขอใช้ คือ กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงองค์กรอื่นของรัฐ โดยส่งเรื่องขอใช้ที่ราชพัสดุต่อผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งการขึ้นทะเบียนที่ราชพัสดุประกอบด้วยที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่ได้มาโดยใช้งบประมาณแผ่นดินจัดซื้อ สร้าง รวมถึงสิ่งปลูกสร้างที่ปลูกอยู่บนที่ดินที่ไม่ใช่ที่ราชพัสดุ เช่น ที่ดินป่าสงวน ที่ธรณีสงฆ์ โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน และต้องไม่ใช่ ที่ดินของรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคล และที่ดินขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้มีสิทธิขอใช้ คือ กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ หรือ
องค์กรอื่นของรัฐ

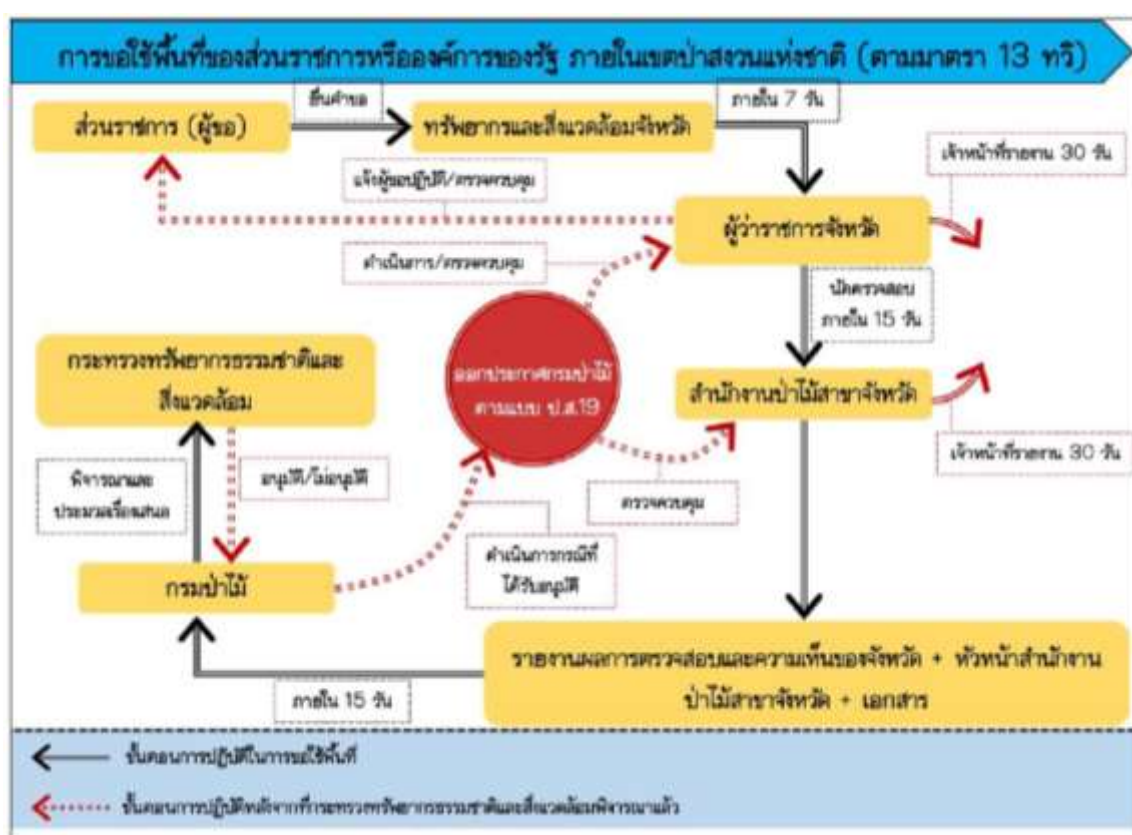
ผู้ใช้ที่ราชพัสดุ ได้แก่ คือ กระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหน่วยงานของ
รัฐ หรือองค์กรอื่นของรัฐ เป็นผู้ปกครอง ดูแล หรือใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ ยกเว้นแต่ยังไม่ได้ใช้
ประโยชน์ทางราชการ สามารถนำมาจัดหาประโยชน์โดยการจัดให้เช่าหรือ โดยวิธีการจัดทำสัญญาอื่นๆที่
ได้คำตอบแทนนอกจากการจัดเช่า แต่จะต้องเป็นการจัดหาประโยชน์ชั่วคราว



รูปที่ 2.8-5 แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินราชพัสดุ

2.8.5.4 การขอใช้พื้นที่กรมป่าไม้

การดำเนินการตามระเบียบฯ ซึ่งออกตามความในมาตรา 13 ทวิแห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ผู้ขออนุญาตจะต้องเป็นส่วนราชการหรือองค์การของรัฐ เท่านั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถานที่ปฏิบัติงานหรือเพื่อประโยชน์ของรัฐต่างๆ เช่น ก่อสร้างสถานที่ราชการ โรงเรียน ถนนหรือทาง อ่างเก็บน้ำ เป็นต้น แต่หากกิจกรรมที่ขออนุญาตได้ถูกกำหนดไว้ในระเบียบซึ่งออกตามความในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เช่น การสร้างวัด รวมตลอดถึง การจัดที่ดิน โดยส่วนราชการต่างๆ ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ป่าไม้มีความสำคัญทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมของพื้นที่ หากการใช้ประโยชน์ที่ดินขาดมาตรการควบคุมบังคับใช้ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่างๆ โดยเฉพาะในทางสิ่งแวดล้อม



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี

รูปที่ 2.8-6 แสดงการสรุปกระบวนการขอใช้ที่ดินภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ (ตามมาตรา 13 ทวิ)

2.8.6 กฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ของเอกชน

2.8.6.1 การขอใช้ที่ดินสาธารณประโยชน์

เอกชนขออนุญาตใช้ประโยชน์ในที่ดินของรัฐ ตามมาตรา 9 มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- เป็นการขอใช้ชั่วคราวไม่ถาวร จะอนุญาตให้ใช้ประโยชน์เนื้อที่ไม่เกิน 10 ไร่ ยกเว้นมีเหตุจำเป็น มีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี และเสียค่าตอบแทนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- สถานะของที่ดินยังคงเดิม เช่น การขออนุญาตเข้าไปครอบครองใช้ประโยชน์ การขุดดินลูกรัง เป็นต้น
- การอนุญาตจะต้องไม่ขัดต่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และต้องได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยก่อน

2.8.6.2 การขอใช้พื้นที่ราชพัสดุ

กฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครองดูแล บำรุงรักษา ใช้ และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2545 ประกอบด้วย

• หมวด 3 การจัดหาประโยชน์ที่ราชพัสดุ

- ผู้มีสิทธิ์ขอใช้ คือ กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรอื่นของรัฐ

- ผู้ใช้ที่ราชพัสดุ ได้แก่ คือ กระทรวง ทบวง กรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรอื่นของรัฐ เป็นผู้ปกครอง ดูแล หรือใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ยกเว้นแต่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ทางราชการ สามารถนำมาจัดหาประโยชน์โดยการจัดให้เช่าหรือ โดยวิธีการจัดทำสัญญาอื่นๆที่ได้คำตอบแทนนอกจากการจัดเช่า แต่จะต้องเป็นการจัดหาประโยชน์ชั่วคราว

โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อบริหารที่ราชพัสดุให้เกิดประโยชน์สูงสุด สร้างรายได้เข้ารัฐเพิ่มขึ้น และเพิ่มมูลค่าทรัพย์สิน ยกตัวอย่าง การใช้ที่ราชพัสดุทางด้านเศรษฐกิจ เช่น

- การให้เช่าอาคารราชพัสดุ เช่น ตลาด ดึงแถว

• การจัดให้หน่วยงานเอกชนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เข้าที่ราชพัสดุ เพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินงานของหน่วยงานเอกชนนั้นๆ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมกิจการ เมื่อหน่วยงานเอกชนมีรายได้จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กับรัฐ และค่าเช่าที่ราชพัสดุเรียกเก็บก็ถือว่าเป็นการส่งค่าตอบแทนรัฐอีกทางหนึ่งด้วย

ตารางที่ 2.8-2 แสดงการสรุปกฎหมาย/ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ของเอกชน

ลักษณะที่เกี่ยวข้องกับผังพื้นที่เฉพาะ	ประเด็นสำคัญ	การนำไปประยุกต์ใช้การบังคับใช้กฎหมาย	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
การขอใช้ที่ดินสาธารณประโยชน์	เป็นการขอใช้ชั่วคราวไม่ถาวรมีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี และเสียค่าตอบแทนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	หากในการพัฒนาโครงการจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่สาธารณประโยชน์ จำเป็นต้องเป็นไปตามกฎระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่และได้รับอนุญาตจากเจ้าของที่ดิน	1. หน่วยงานภาครัฐ 2. ประชาชน 3. ภาคเอกชน
การขอใช้พื้นที่ราชพัสดุ	เพื่อหารายได้เข้าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินงานของหน่วยงานเอกชนนั้นๆ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมกิจการ เมื่อหน่วยงานเอกชนมีรายได้จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กับรัฐ		

ที่มา : โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จังหวัดอุตรดิตถ์

2.9 การทบทวนการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง

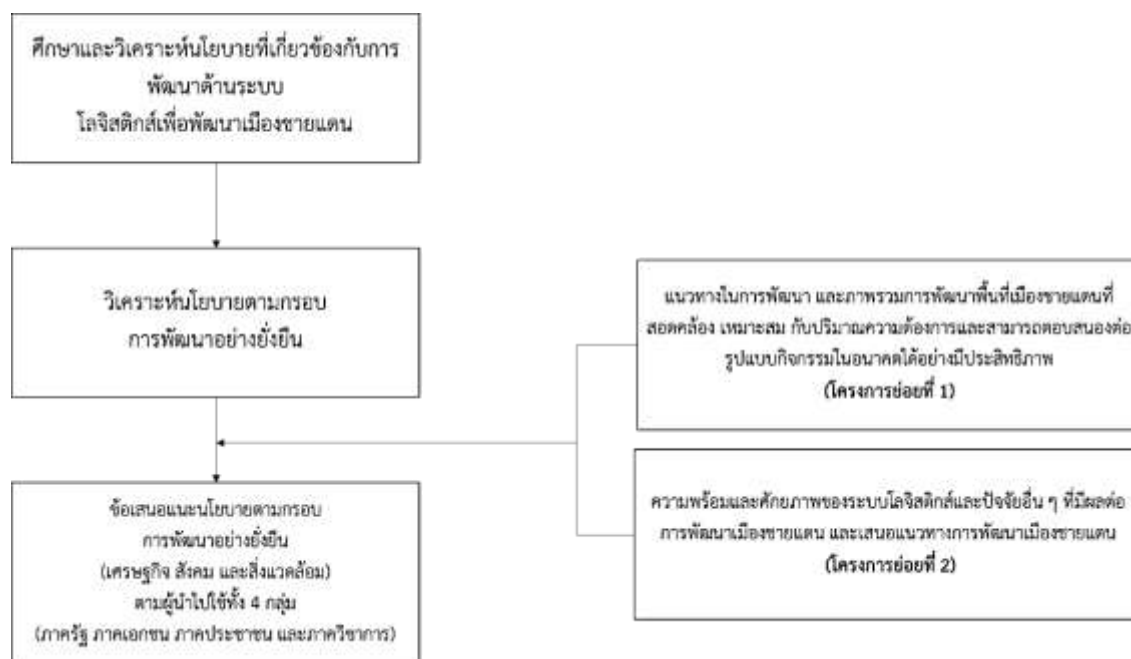
ในขั้นตอนนี้เป็นการทบทวนการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1 ที่สนับสนุนทุนวิจัยโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย (สกว.) (15 ธันวาคม พ.ศ. 2560 – 14 ธันวาคม พ.ศ. 2561) ซึ่งเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของข้อมูล ทั้งความพร้อมและความต้องการด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน ที่คำนึงถึงความสมดุลของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของเมือง แล้วนำไปใช้ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของเมืองชายแดนที่เหมาะสมต่อทั้งคนในพื้นที่เมืองชายแดนและผู้มาใช้สินค้าและบริการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.9.1 การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1 (แผนงานวิจัย)

จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านการค้าชายแดน กิจกรรมโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรของประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนาม ประเทศจีนฝั่งตะวันออก และประเทศเมียนมาฝั่งตะวันตก ที่ตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 ระเบียง ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (คุนหมิง ประเทศจีน-กรุงเทพฯ ประเทศไทย) ระเบียงเศรษฐกิจเชียงใหม่-เวียงจันทน์ (ด่านผาแก้ว) และระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง (สปป.ลาว)-ภาคเหนือตอนล่าง (ไทย)-เมะลาลาย (เมียนมา) (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) โดย LIMEC เป็นเส้นทางการขนส่งจากประเทศไทยไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว ที่มีระยะทางที่สั้นและสะดวกที่สุด ส่งผลให้หน่วยงานจากหลายภาคส่วนร่วมกันผลักดัน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่างๆ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน เพื่อให้เกิดกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร อย่างไรก็ตาม การพัฒนาควรเกิดขึ้นทั้งบริเวณจุดผ่านแดนและเมืองชายแดน สอดคล้องตามบริบทและความต้องการของชุมชนในพื้นที่ เป็นไปตามกรอบความยั่งยืน ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การวิจัยในครั้งนี้ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ มีเป้าหมายเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ได้แก่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยนำข้อมูลด้านความต้องการระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ รวมถึงผู้ใช้บริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู (โครงการย่อยที่ 1) และด้านความสามารถในการรองรับของผู้ที่อยู่ในเมืองชายแดน (โครงการย่อยที่ 2) มาวิเคราะห์ตามองค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดน 4 ด้าน ได้แก่ การค้าชายแดน การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค และกฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าการส่งออก เพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชนและสอดคล้องตามการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2.9.1.1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

กรอบแนวคิดของการวิจัย (Conceptual Framework) ประกอบด้วย นโยบายของการพัฒนาเมืองชายแดน รวมไปถึงนโยบายส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดนของรัฐบาล โดยแผนงานวิจัยฯ จะดำเนินการวิเคราะห์นโยบายตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และดำเนินการพิจารณาและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากโครงการย่อยที่ 1 ข้อมูลด้านความต้องการของระบบโลจิสติกส์ และโครงการย่อยที่ 2 ข้อมูลความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อหาความสอดคล้องของข้อมูลกับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองชายแดน ตามกรอบความยั่งยืน และจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายตามกรอบทฤษฎีการพัฒนาเมืองชายแดนด้านระบบโลจิสติกส์ และผู้ใช้บริการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ข้อเสนอแนะจะถูกแบ่งออกเป็น 4 ส่วน สำหรับนำไปใช้งานแต่ละภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาควิชาการ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการจัดการระบบโลจิสติกส์ กล่าวคือ การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการด้านสินค้า บริการ และผู้ใช้บริการได้อย่างถูกต้องด้านคุณภาพ ปริมาณ ราคา เวลา และสถานที่ รวมถึงสามารถสร้างโอกาสทางธุรกิจให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย กรอบแนวคิดของงานวิจัย ดังรูปที่ 2.9-1 โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้



ที่มา: โครงการการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1

รูปที่ 2.9-1 กรอบแนวคิดของแผนงานวิจัยการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1

2.9.1.2 การพัฒนาแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

ขณะที่ปรึกษาพัฒนาแบบสัมภาษณ์เชิงลึกขึ้น ตามเป้าหมายการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน (SDG 11) และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อใช้ประกอบการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ของอำเภอบ้านโคก ทั้งภาครัฐ เอกชน การศึกษา และประชาชน ผู้ให้สัมภาษณ์ภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์ พาณิชยจังหวัด สำนักงานป่าไม้ สำนักงานโยธาธิการจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น ที่ว่าการอำเภอบ้านโคก พัฒนาชุมชนอำเภอบ้านโคก ภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด ผู้ประกอบการธุรกิจ ภาคการศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์ และภาคประชาชน ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน ประชาชนในพื้นที่ เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงทิศทางและแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของอำเภอบ้านโคกในปัจจุบัน ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกดังกล่าว ขณะที่ปรึกษาจะดำเนินการวิเคราะห์ตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อสะท้อนนโยบายที่สอดคล้องด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และกำหนดข้อเสนอแนะของแต่ละภาคส่วน อาทิ ภาครัฐ เพื่อออกนโยบายส่งเสริมจุดแข็งและลดอุปสรรค ภาคเอกชน เพื่อดำเนินกิจกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ภาคประชาชน เพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและชุมชนได้อย่างมีความรู้และความเข้าใจ สามารถปรับตัวได้ตามโอกาสและข้อจำกัด รวมถึงสามารถทำหน้าที่เป็นเจ้าบ้านที่ดี สร้างความประทับใจแก่ผู้มาเยือน และภาควิชาการ เพื่อศึกษาวิจัย รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์หาแนวทางและข้อเท็จจริง ที่เป็นประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน ในการนำไปใช้ประโยชน์และประกอบการตัดสินใจ สอดคล้องตามหน้าที่ของแต่ละภาคส่วนต่อไป

2.9.1.3 การเก็บข้อมูล

ดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองชายแดนและโลจิสติกส์ อำเภอบ้านโคก ด้วยการจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ด้วยแบบสัมภาษณ์ที่ประยุกต์มาจากแนวคิด SDG 11 เมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน ตามหลักเกณฑ์เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ 11 เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์และประเมินประสิทธิภาพการจัดการด้านวิถีท้องถิ่น สังคม เศรษฐกิจ และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาที่มีคุณค่าและความยั่งยืนของพื้นที่ โดยการเก็บข้อมูลด้านเศรษฐกิจ ดำเนินการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง คือ ลักษณะการประกอบอาชีพ การพัฒนาคุณภาพผลผลิตทางการเกษตรและการเพิ่มคุณค่าด้วยการแปรรูป การมีส่วนร่วมการค้าชายแดนในปัจจุบัน และการวางแผนการมีส่วนร่วมในกิจกรรมการค้าชายแดนของการค้าชายแดนในอนาคต แนวทางการส่งเสริมศักยภาพด้านการค้าและโลจิสติกส์เมืองชายแดน และแผนโครงการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงปัญหาและอุปสรรค การเก็บข้อมูลด้านสังคม ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ได้แก่ จำนวนประชากร อัตราการเพิ่มและลดของประชากร อายุและเพศ สัญชาติและการขึ้นทะเบียนราษฎรของผู้พวยพวยอยู่ในพื้นที่ ระดับการศึกษา ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ พื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำกิน เส้นทางคมนาคม การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ไฟฟ้า น้ำประปา ระบบสัญญาณโทรคมนาคม แหล่งบริการด้านสุขภาพอนามัย และสถานศึกษา เป็นต้น รวมไปถึง ข้อมูลด้านแนวคิด ความขัดแย้งหรือความสามัคคี การรวมกลุ่ม และการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นหรือกิจกรรมต่างๆ และความรู้ความเข้าใจในผลที่กระทบหรือสิ่งที่จะเกิดขึ้นของคนในชุมชน การทำงานที่สอดคล้องกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาควิชาการ เมื่อมีโครงการส่งเสริมการค้าชายแดนและเมืองโลจิสติกส์

ที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก รวมไปถึงกิจกรรมที่ส่งเสริมและอนุรักษ์ด้านศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นของชุมชนและความสัมพันธ์ของประเทศเพื่อนบ้าน และแผนโครงการพัฒนาที่มีอยู่ในปัจจุบัน การเก็บข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม เก็บข้อมูลแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่นำมาใช้ ได้แก่ แหล่งน้ำและไฟฟ้า เป็นต้น การจัดการขยะในชุมชน รวมถึงการป้องกันของเสียและมลพิษที่เกิดจากอุตสาหกรรมในชุมชน และกิจกรรมการขนส่งสินค้า ที่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ ดิน และอากาศ การวางแผนการใช้พื้นที่ป่าที่ได้รับอนุญาตให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุด และการปลูกป่าทดแทน แผนและโครงการส่งเสริมด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ปัจจุบัน

2.9.1.4 การวิเคราะห์องค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดน

การวิเคราะห์ข้อมูลตามองค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดน ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ การค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค การขนส่ง และกฎระเบียบและนโยบาย จากการจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน และการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจาก โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ และ โครงการย่อยที่ 2 การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการรวมถึงความพร้อมของคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อหาความสอดคล้องตามองค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดน ทั้ง 4 ด้าน

2.9.1.5 การวิเคราะห์เป้าประสงค์และตัวชี้วัด เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

การวิเคราะห์ข้อมูลตามเป้าประสงค์ และตัวชี้วัด เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 11 เมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน เพื่อให้ทราบถึงการดำเนินการในปัจจุบันมีการบริหารจัดการเมืองชายแดนที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 11 หรือไม่ โดยมีเป้าประสงค์ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ 11

2.9.1.6 การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านโลจิสติกส์และบทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลตามเป้าประสงค์ และตัวชี้วัด เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 11 เมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน แล้วนั้น ในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของเมืองชายแดนที่เหมาะสมต่อทั้งคนในพื้นที่เมืองชายแดนและผู้มาใช้สินค้าและบริการ โดยแบ่งข้อเสนอแนะออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาควิชาการ

นโยบายการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู (อำเภอบ้านโคก) ตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน จังหวัดอุตรดิตถ์ ได้จัดทำแผนและนโยบายพัฒนาเมืองชายแดนอำเภอบ้านโคกและจุดผ่านแดนถาวรภูตู โดยมีแนวทางการพัฒนาให้ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างโอกาสและอาชีพให้สนองต่อความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น รวมไปถึงการเป็นจุดเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุน และองค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดนระหว่างประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจชุมชนและจังหวัดในภาพกว้างต่อไป

1) ด้านเศรษฐกิจ

จะดำเนินการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตูให้เป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระบบรางและถนน ไปยังตลาดชายแดนภูตู ให้บริการตรวจปล่อยสินค้าเต็มระบบ ทั้งขาเข้าและขาออก จัดทำคลังสินค้า และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ ยังมีการส่งเสริมศักยภาพผลิตผลทางการเกษตรและสินค้าเกษตรแปรรูป ให้สามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้ รวมไปถึงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ที่พัก ร้านอาหาร และเส้นทางคมนาคม ให้สามารถรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการตามแผนพัฒนาเมืองชายแดนอำเภอบ้านโคกและจุดผ่านแดนถาวรภูตู ได้แก่

- โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิตต์-หลวงพระบาง-สทวาปิญ
- โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก
- โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ
- โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก
- โครงการจัดทำผังเมืองชายแดนภูตู และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูตูรองรับประชาคมอาเซียน
- โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร
- โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู
- โครงการก่อสร้างด่านชายแดนภูตู ประกอบด้วย อาคารที่ทำการด่านพรมแดน อาคารตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า (Import-ICD) อาคารบรรจุและตรวจปล่อยสินค้าขาออก (Export-ICD) อาคารคลังของกลาง อาคารปฏิบัติการตรวจสอบรถบรรทุกสินค้า/ตู้คอนเทนเนอร์ด้วยระบบ X-Ray ลานสำหรับจอดรถบรรทุก/ตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าและขาออก ห้องปฏิบัติการ เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุก อาคารบ้านพักราชการ และลานจอดรถบรรทุกเพื่อปฏิบัติพิธีการ
- โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรภูตู โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่
- โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก
- โครงการก่อสร้างตลาดชุมชนบ้านโคก
- โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก
- โครงการศึกษาและออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูตู จังหวัดอุดรดิตต์
- โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูตู โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตต์

2) ด้านสังคม

การส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมเสนอแนวทางให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น พัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีวินัย มีศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่ดีงามและอนุรักษ์สืบทอดจากรุ่นสู่รุ่น ให้เกิดความมั่นคงในการดำรงชีวิต รวมถึงการส่งเสริมพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู ด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และร่วมสานความสัมพันธ์ที่ดี ทั้งภายในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ โดยจังหวัดอุตรดิตถ์มีโครงการส่งเสริมและพัฒนาที่สอดคล้องด้านสังคม ได้แก่

- โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก
- โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนและประชาชนในพื้นที่ชายแดน (People to People Connectivity)
- โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์
- โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก
- โครงการสืบสานประเพณีก่อเจดีย์บุญกองข้าวใหญ่ เทศบาลอำเภอบ้านโคก

3) ด้านสิ่งแวดล้อม

ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งน้ำ และพลังงานในชุมชน เน้นการดำเนินกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด โดยจังหวัดมีโครงการที่ส่งเสริมและสอดคล้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของเมืองชายแดนอำเภอบ้านโคก ได้แก่

- โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภูทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก
- โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก
- โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ
- โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร
- โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการวิจัย เมื่อพิจารณาตามแต่ละองค์ประกอบโลจิสติกส์ แสดงให้เห็นว่า พื้นที่เมืองชายแดนจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประสบกับปัญหาตลาดการค้าชายแดนท้องถิ่นที่ซบเซาลง เนื่องจากกฎ ระเบียบข้อบังคับของด่านชายแดนของทั้งสองประเทศและการเสียภาษีนำเข้าสินค้าที่สูง พื้นผิวถนนที่ขรุขระส่งผลให้การสัญจรเป็นไปด้วยความยากลำบากและเกิดฝุ่นละออง สาธารณูปโภคพื้นฐาน ได้แก่ น้ำประปาและไฟฟ้า ที่ไม่เพียงพอ และขาดการจัดการขยะที่เหมาะสม และการกำหนดนโยบายการค้าการส่งออกที่ยังไม่บรรลุข้อตกลงร่วมกัน เมื่อวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์จนทราบถึงประเด็นปัญหาแล้ว จึงจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเมืองชายแดนตามกรอบความยั่งยืนและเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 11 การพัฒนาเมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน อาทิ การลงนามความร่วมมือเรื่องค่าธรรมเนียมและภาษี รวมถึงสิทธิประโยชน์ทางการค้าอื่นๆ การพัฒนาและขยายเส้นทางจราจรที่เหมาะสม กระตุ้นเศรษฐกิจ แต่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ซึ่งประกอบด้วย 4 ภาคส่วน ดังนี้

- **ภาครัฐ** เป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทและเป็นองค์กรส่วนกลางการเชื่อมโยงทุกภาคส่วน เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการบูรณาการและเสนอแนวทางของรูปแบบการดำเนินโครงการและกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ให้เกิดความยั่งยืน ทั้งในด้านวิถีชีวิต วัฒนธรรมชุมชน เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ จัดทำโครงการรับฟังข้อคิดเห็นและความต้องการของประชากรในพื้นที่ เช่น การจัดประชาพิจารณ์ หรือการผานงานร่วมกับองค์กรส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และผู้นำชุมชน เป็นต้น จัดตั้งหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการรับ-ส่งข้อมูล สนับสนุนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้เพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยสิ่งเหล่านั้นชุมชนจะต้องได้ใช้ประโยชน์ร่วมกับการพัฒนาเพื่ออุตสาหกรรมการค้าเมืองชายแดน การขอใช้พื้นที่ในเขตป่าไม้และที่ดินทำกินบางส่วนของคนในพื้นที่ จะต้องมีการปรับเปลี่ยนหรือแผนผังโครงการที่ชัดเจน โดยจัดสรรที่ดินให้แต่ละหน่วยงานที่ต้องการใช้พื้นที่ได้อย่างเหมาะสม และชดเชยหรือจัดหาที่ดินทำกินแห่งใหม่ให้แก่ประชากรที่ถูกเวนคืนที่ดิน ทั้งนี้ ภาครัฐจะต้องดำเนินการจัดเตรียมพื้นที่ปลูกป่าทดแทน และฟื้นฟูสภาพป่าไม้ที่เสื่อมโทรม เพื่อชดเชยการใช้ป่าไม้บริเวณที่ตั้งของเขตโลจิสติกส์เมืองชายแดน ตามนโยบายและเงื่อนไขของกรมป่าไม้วาดด้วยการขอใช้พื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์ (Zone C) มีการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับหน่วยงานใน สปป.ลาว จัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับการเข้า-ออกของประชากรทั้งสองประเทศ และการจัดเก็บภาษีสินค้าที่เป็นมาตรฐาน พัฒนาทรัพยากรบุคคลในหน่วยงานให้มีวิสัยทัศน์และทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ จะต้องมึนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม การคัดแยกขยะ และการจัดการของเสียก่อนปล่อยลงสู่สิ่งแวดล้อม

- **ภาคเอกชน** ควรมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในเขตเมืองโลจิสติกส์ชายแดน พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ อาคารพื้นที่ใช้สอยในการประกอบกิจการ ระบบสาธารณูปโภค การจัดหาบริการต่างๆ ที่ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์ร่วมกัน การรับจ้างหรือสัมปทานเพื่อทามาการกิจต่างๆ แทนหน่วยงานภาครัฐและ การส่งเสริมการลงทุน เช่น ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการด้านการขนส่ง คลังสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น อย่างไรก็ตาม จะต้องทาคานึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดกับผู้ประกอบการรายย่อยหรือผู้ประกอบการท้องถิ่น ที่เสียเปรียบการแข่งขันทางธุรกิจกับผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างพื้นที่ ทำให้ไม่เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจของชุมชนที่ดี และสร้างการจ้างงานให้แก่ประชากรในพื้นที่

● **ภาคประชาชน** ควรให้ความสำคัญและสร้างความเข้าใจต่อการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในพื้นที่ ผู้นำชุมชนมีการจัดเวทีเพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบข่าวสาร มีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นและแนวทางในการพัฒนาโลจิสติกส์เมืองชายแดน เช่น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการเวนคืนที่ดินของรัฐ ปัญหาความปลอดภัยในการใช้ถนนของรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มขึ้น การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและราคาเหมาะสม เป็นต้น นอกจากนี้ ภาคประชาชนควรมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือสินค้าชุมชนให้เกิดการเพิ่มคุณค่า หรือจัดตั้งกลุ่มวิสาหกิจชุมชนที่เข้มแข็งเพื่อผลิตและแปรรูปสินค้าจากวัตถุดิบท้องถิ่น รวมถึงการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้แก่ การสร้างกิจกรรมการท่องเที่ยว นาสเนอรูปแบบวิถีชีวิต ประเพณี และภูมิปัญญา การจัดตั้งที่พักที่มีมาตรฐานเพื่อสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้หลายรูปแบบ ร้านอาหาร ของที่ระลึกท้องถิ่น การเดินทางและรูปแบบเส้นทางการเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ภายในแหล่งท่องเที่ยวอาเภอบ้านโคก เป็นต้น

● **ภาควิชาการ** ควรมีบทบาทในการเป็นศูนย์การรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ผลในมิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาโลจิสติกส์เมืองชายแดน จุดผ่านแดนถาวรภู่อู่ เพื่อนำเสนอให้แก่ผู้ที่ต้องการใช้ข้อมูล ทั้งนี้ สามารถจัดทำฐานข้อมูลไว้ในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้สามารถเข้าถึงงานได้ง่าย โรงเรียนและสถานศึกษาภายในท้องถิ่น ควรมีส่วนร่วมเป็นองค์ความรู้ในการสร้างความเข้าใจให้แก่ชุมชนเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์เมืองชายแดน ให้ได้รับทราบถึงแนวทาง ผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ ควรปลูกจิตสำนึกแก่นักเรียนให้รู้จักคุณค่าวิถีชีวิตและภูมิปัญญาท้องถิ่น สร้างทรัพยากรบุคคลในพื้นที่ให้มีคุณภาพ ให้มีบทบาทในการพัฒนาโลจิสติกส์เมืองชายแดน ให้เป็นไปอย่างยั่งยืน

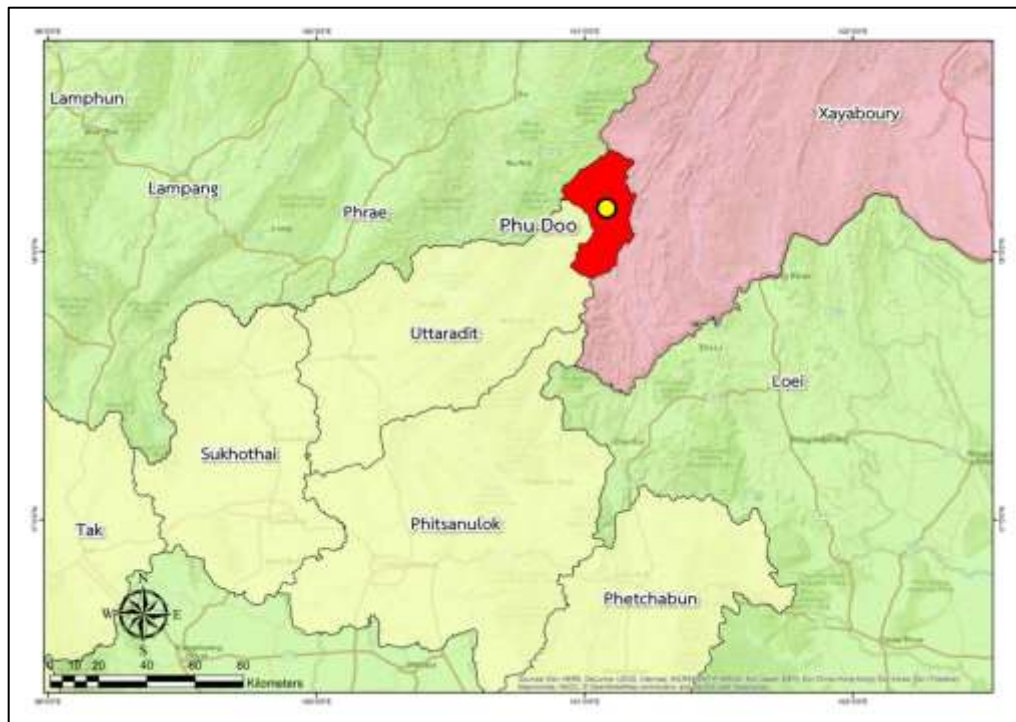
ซึ่งข้อเสนอแนะของแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภู่อู่ อาเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี จะต้องพัฒนาตามองค์ประกอบโลจิสติกส์เมืองชายแดนทั้ง 4 ด้าน ให้เกิดความยั่งยืน ได้แก่ การค้าชายแดน (Border Trade) พัฒนาสินค้าและบริการ โดยเพิ่มคุณค่าสินค้าท้องถิ่นทั้งคุณภาพและปริมาณเพื่อรองรับต่อความต้องการของผู้บริโภคได้ ส่งเสริมความสัมพันธ์ โดยการจัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์สองประเทศ เพื่อให้เกิดพันธมิตรทางการค้า สนับสนุนผู้ประกอบการท้องถิ่นเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การขนส่ง (Transportation) มีเส้นทางขนส่งสินค้าที่สามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางขนส่งอื่นๆ ทั้งภูมิภาค และเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบโดยเฉพาะทางรางที่สถานีรถไฟศิลาอาสน์ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ให้สามารถเข้าถึงง่ายและมีราคาที่เหมาะสม โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค (Infrastructure and Facilities) ควรกำหนดการใช้พื้นที่และจัดทำแผนผังการจัดตั้งหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายในพื้นที่โลจิสติกส์เมืองชายแดนที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่ป่าไม้อย่างคุ้มค่า มีการจัดพื้นที่ปลูกป่าและอนุรักษ์ป่าเสื่อมโทรมทดแทนพื้นที่ป่าที่นำไปใช้ในการประกอบกิจกรรม สร้างพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ รวมถึงส่งเสริมระบบสาธารณสุขภายในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน ให้ประชากรมีสุขภาพอนามัยที่ดี ลดการเจ็บป่วย และด้านกฎระเบียบ/นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าการส่งออก (Law and regulation) ควรจัดทำกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ ให้มีการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมหรือภาษีที่เป็นมาตรฐาน และอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม หลายภาคส่วนมีความเห็นตรงกันว่า หนึ่งในรากฐานของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น คือ การขออนุมัติและเวนคืนพื้นที่จากกรมป่าไม้ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

2.9.2 การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตูอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี (โครงการย่อย 1)

การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าและบริการ รวมถึงบุคคลที่ใช้บริการบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู มีจุดประสงค์เพื่อจะเป็นข้อมูลตั้งต้นในการวางแผนและวางนโยบายการเป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะเป็นหนึ่งในกลไกที่ขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม ช่วยสนับสนุนกระบวนการดำเนินงานและดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศ เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันเพื่อผลักดันให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูก้าวขึ้นสู่ศูนย์กลางการนำเข้าและส่งออก รวมถึงการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคได้ในอนาคต โดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่มีความจำเป็นที่ต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างรอบด้าน ได้แก่ 1) เพื่อรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู 2) เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู และ 3) เพื่อนำเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตูที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

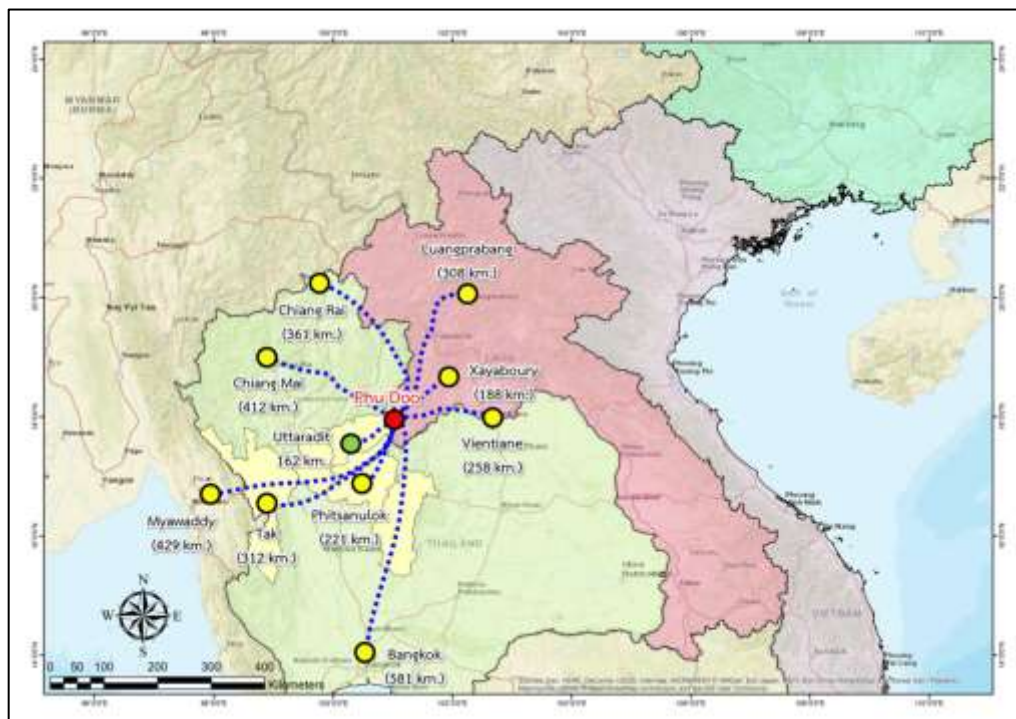
ขอบเขตของการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู จะดำเนินการศึกษาโดยการจัดทำแผนการดำเนินการ การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก การลงพื้นที่และเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานทั้งหมด จำนวน 12 เดือน โดยขอบเขตของพื้นที่ที่ศึกษาในครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ส่วนของการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ จะครอบคลุมเฉพาะพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 2.9-2 และ 2) ส่วนของการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง จะครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นจุดเริ่มต้น (Origin) และจุดสิ้นสุด (Destination) ของการเดินทางที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี โดยในประเทศไทยจะประกอบด้วย ปริมาณความต้องการเดินทางจากภาคเหนือตอนล่าง และพื้นที่ที่เป็นแหล่งการผลิตที่สำคัญของประเทศไทย ส่วนในต่างประเทศจะประกอบด้วย แขวงไชยบุรี และ แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว และ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังแสดงในรูปที่ 2.9-3 โดยในการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง จะใช้ข้อมูลปีฐาน พ.ศ.2561 เป็นตัวปรับเทียบแบบจำลอง และมีกรอบเวลาการวิเคราะห์ ดังนี้ :

- ปีปัจจุบันหรือปีฐาน (พ.ศ. 2561)
- 10 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2571)
- 20 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2581)
- 30 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2591)



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดน
ถาวรภูดู่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

รูปที่ 2.9-2 พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่

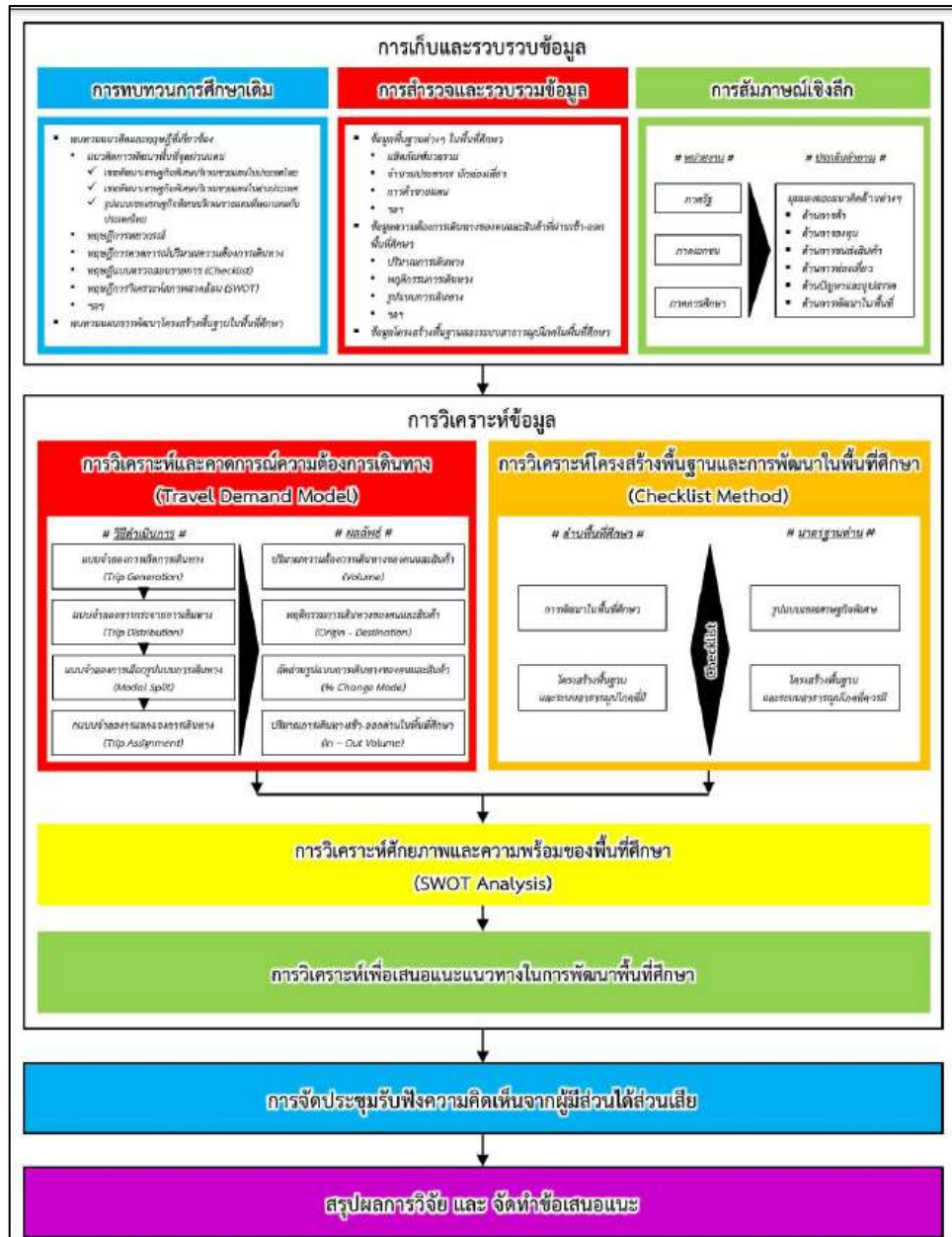


ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดน
ถาวรภูดู่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

รูปที่ 2.9-3 พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

2.9.2.1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ดำเนินการพัฒนากรอบแนวคิดของการศึกษาให้มีความสอดคล้องกับขอบเขตของ
การดำเนินงาน การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของ คน สินค้า และบริการ จุดผ่าน
แดนถาวรภูตู๋ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี โดยได้ทำการแบ่งกรอบแนวทางการดำเนินการศึกษา
ออกเป็น 4 ส่วนหลัก ประกอบด้วย การเก็บและรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การจัดประชุมรับฟัง
ความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ สรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะ ดังแสดงในรูปที่ 2.9-4



ที่มา: การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของ คน สินค้า และบริการ
จุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

รูปที่ 2.9-4 กรอบแนวคิดของ โครงการย่อย 1 การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์
ของ คน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

ระเบียบวิธีวิจัยการศึกษาในครั้งนี้ ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

1) การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ประกอบด้วย นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” ของประเทศไทย, แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน, การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร, ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้กับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC, การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้, ทฤษฎีการพยากรณ์, ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง, ทฤษฎีแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT)

2) การเก็บและรวบรวมข้อมูล

การเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) การทบทวนการศึกษาเดิม 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล และ 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก

3) การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในหัวข้อนี้เป็นการนำข้อมูลความต้องการเดินทางและข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสำรวจในภาคสนามและการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้าในอนาคต

4) การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นการจัดประชุมสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษากับผู้เข้าร่วมประชุมตามกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง และประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นไปช่วยในการกำหนดข้อเสนอแนะและแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5) การสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะ

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการศึกษาที่ได้จากการวิเคราะห์และคาดการณ์ และผลจากการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ มาทำการประมวลและการสรุปผลการวิจัย พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทาง และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

คณะผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษา นำมาสรุปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 3 ข้อ โดยสามารถสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ ดังนี้

2.9.2.2 การรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออก พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

ปัจจุบันจุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีรถเข้า และ ขาออก ประมาณ 15 คัน/วัน (445 คัน/เดือน) และ 22 คัน/วัน (667 คัน/เดือน) ตามลำดับ โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนประเภทและสัญชาติรถขาเข้าและขาออก พบว่า รถขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นรถส่วนบุคคล ประมาณ 92.43% และเป็นรถสัญชาติต่างประเทศ ประมาณ 87.54% ส่วนรถขาออก ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้า ประมาณ 65.67% และเป็นรถสัญชาติไทย ประมาณ 99.82% สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็น เศษเหล็ก และสินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลิสง มันสำปะหลัง ลูกเดือย และ ฯลฯ ส่วนสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็น น้ำมันปิโตรเลียม อาหารสัตว์ และ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด เป็นต้น กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ที่มีการพัฒนาโครงข่ายถนนตามระเบียบเศรษฐกิจ Limec คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2571 จะมีปริมาณรถเดินทางเข้าและออกจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประมาณ 899 คัน/เดือน และ 1,342 คัน/เดือน ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ.2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 1,806 คัน/เดือน และ 2,692 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2571 จะมีปริมาณรถเดินทางเข้าและออกจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประมาณ 1,255 คัน/เดือน และ 1,347 คัน/เดือน ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ.2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 3,542 คัน/เดือน และ 2,707 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ

2.9.2.3 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

ในปัจจุบันพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ (พอใช้) ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนากระบวนโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ (ดี) ดังนี้

1) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ปัจจุบันเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ยังมีบางช่วงที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาจากถนนขนาด 2 ช่องจราจร (Class II) ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (Class I) เนื่องจากเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ได้ และเพื่อการเชื่อมต่อกับด้านรถไฟเพื่อรองรับในพื้นที่ ประกอบกับมีการเชื่อมโยงจากด่านชายแดนไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี

2) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดอุตรดิตถ์ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แต่สามารถเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศกับบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงได้ อาทิเช่น ท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดกลาง ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 180 กม. และเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100 กม. ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศให้สามารถรองรับกับความต้องการเดินทางในอนาคต

3) โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน

ปัจจุบันมีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้งในช่วงที่มีฝนตกหนัก และปัญหาด้านระบบไฟฟ้ายังไม่เสถียร หลังจากการปรับปรุงพัฒนาแล้วคาดว่าจะมีไฟฟ้าค่อนข้างเพียงพอในเขตพื้นที่ จึงควรมีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง

4) โครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม

ปัจจุบันมีสัญญาณเครือข่ายโทรศัพท์ให้บริการครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ และในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ใช้ได้เป็นบางเครือข่ายเท่านั้น ดังนั้นควรมีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่สามารถครอบคลุมทั่วพื้นที่

5) โครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล

ปัจจุบันมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง แต่อาจจะไม่รองรับในอนาคต ดังนั้นควรมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบหรือส่งผลกระทบเพียงเล็กน้อยต่อพื้นที่

6) โครงสร้างพื้นฐานด้านแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

ปัจจุบันบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน ต้องเดินทางไปเที่ยวในจังหวัดอุตรดิตถ์หรือบริเวณที่ใกล้เคียง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 1-2 ชม. ดังนั้นควรมีการพัฒนาการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้นในบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ หรือให้มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลาง-มากอยู่ในพื้นที่ และสามารถเดินทางได้ด้วยระยะเวลาไม่เกิน 1 ชม. จากพื้นที่

2.9.2.4 การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรม ในอนาคต

จากการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ที่
สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต พบว่า

1) แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรุก

ควรเน้นการใช้ข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้งให้ได้อย่างเต็มที่ พัฒนาและผลักดันกลไกให้
เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง 3 ประเทศ ให้ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการร่วมกันพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เน้นหนักในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศใน
หลากหลายรูปแบบ โดยเฉพาะในระบบรางที่ถือว่าในพื้นที่ค่อนข้างมีศักยภาพและมีความพร้อมในการ
พัฒนาต่อยอด เพื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางและขนส่งสินค้าในรูปแบบ Multimodal สอดคล้อง
กับโครงการพัฒนาระบบใน สปป.ลาว ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนไปยัง
ประเทศจีน การพัฒนาภาคความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ทั้งในระดับรัฐและเอกชน ในการเชื่อมโยง
กิจกรรมการค้าการลงทุนและการศึกษาให้เกิดขึ้น เช่น การทำข้อตกลง MOU ร่วมกันในด้านการค้า
ระหว่างประเทศ การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างองค์กรภาคการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น นอกจากนี้ควร
สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในเชิงของการท่องเที่ยว เช่น การล่องเรือชมวิถีชีวิตของ
แม่น้ำโขง เพื่อสร้างจุดหมายด้านการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นในพื้นที่

2) แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงแก้ไข

ต้องมุ่งแก้ปัญหาข้อติดขัดในด้านกฎระเบียบให้ได้โดยเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขอเข้าใช้
ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวน ที่ต้องหาข้อสรุปให้ชัดเจนเร็วที่สุด เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาต่อไปได้ ใน
ส่วนของ พ.ร.บ. ผังเมือง ก็อาจต้องมีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับแนวทางการ
พัฒนาพื้นที่ที่วางไว้ โดยอาจอยู่ในรูปของการวางผังพัฒนาเมืองใหม่ ให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน ใช้
การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมและสร้างเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น
โดยใช้จุดเด่นในด้านประเพณี วิถีชีวิต วัฒนธรรม เป็นจุดเชื่อมโยงเรื่องราว จากนั้นเมื่อการเชื่อมโยงการ
เดินทางใน สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมามีความพร้อมมากยิ่งขึ้น จึงขับเคลื่อนการเชื่อมโยงการเดินทาง
ผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รวมถึงระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาการ
ขนส่งและกระจายสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ลาว – จีน เพื่อกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่นๆ ที่มี
ศักยภาพสูงต่อไป

3) แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงป้องกัน

ต้องเน้นการสร้างกลไกการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทต่างๆ ให้เกิดขึ้นให้ได้ เพื่อใช้เป็นข้อได้เปรียบในการลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุปสรรคในด้านต่างๆ ทั้งในด้านการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทของการเดินทาง ที่ต้องเร่งแก้ปัญหาข้อติดขัดด้านกฎระเบียบในการเดินทาง ส่วนในการพัฒนาพื้นที่ด่าน เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งในหลายรูปแบบ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งของทั้ง 3 ประเทศ รวมถึงสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนการค้าการลงทุนระหว่าง สปป.ลาวกับ สหภาพเมียนมาเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าที่ผ่านพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว จัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ และเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ที่มีศักยภาพในการดึงดูดสูง เช่น กลุ่มเมืองมรดกโลกในจังหวัดสุโขทัยกำแพงเพชร แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามในจังหวัดพิษณุโลกและเพชรบูรณ์ เมืองหลวงพระบาง นครหลวงเวียงจันทน์ โดยใช้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นเสมือนประตูในการเดินทางท่องเที่ยวข้ามประเทศ

4) แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรับ

ควรเน้นการบูรณาการในการกำหนดแนวทางวางแผนการพัฒนาร่วมกันของทุกภาคส่วน โดยเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูลและแผนงานดำเนินการร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ เร่งแก้ปัญหาข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินการรุดหน้าได้ตามแผนการที่วางไว้ รวมถึงต้องมีการหารือเพื่อวางแผนการบริหารจัดการพื้นที่ใหม่ พัฒนาปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวหรือจัดให้มีแหล่งกิจกรรมต่างๆ เพื่อดึงดูดการเดินทางให้เข้ามาในพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยว พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนของทั้งสามประเทศให้เกิดขึ้น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจร่วมกัน ซึ่งจะนำไปสู่โอกาสและการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต และสุดท้ายควรมีการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพ จุดเด่นจุดด้อย ข้อจำกัด รวมถึงคุณลักษณะของความต้องการในพื้นที่ทั้งคน สิ่งของและภาคบริการ ของจุดผ่านแดนอีก 4 แห่ง ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ประกอบด้วย ด้านพรมแดนเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ด้านพรมแดนถาวรบ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จังหวัดเลย และด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 อ.เมืองหนองคาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้นั้นไปใช้ในการวางแผนบริหารจัดการ และกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสอดคล้องกับพื้นที่ต่อไป

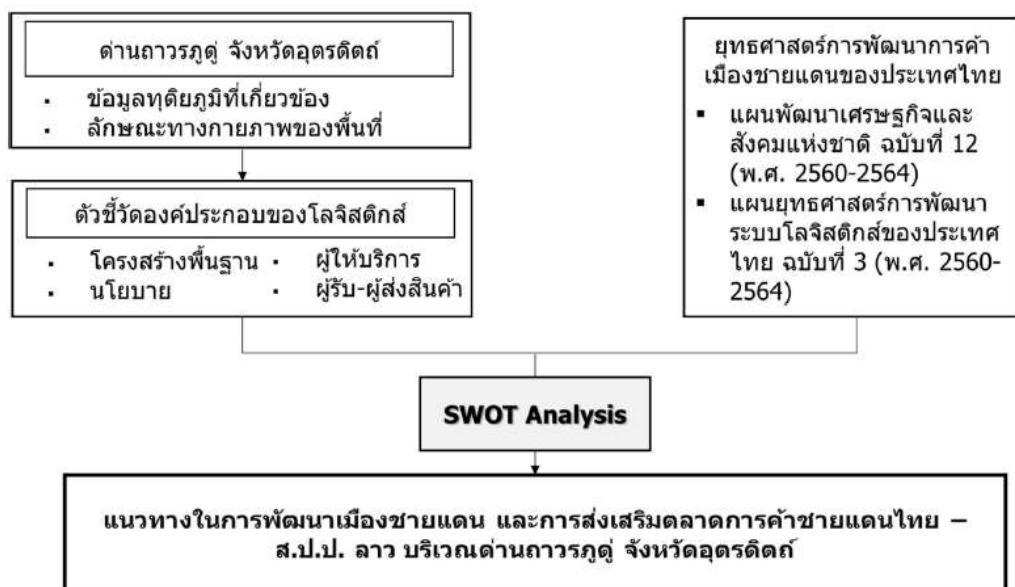
ข้อเสนอแนะของการดำเนินการวิจัยในระยะต่อไป ในเรื่องของการวิเคราะห์ข้อมูล ควรมีการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางในพื้นที่ศึกษา วิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค การพัฒนาพื้นที่ และภาคการบริการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา วิเคราะห์ถึงศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ในการรองรับปริมาณความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา ควรมีการจัดอบรมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.9.3 การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ (โครงการย่อย 2)

เมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีจุดที่ตั้งที่ได้เปรียบในการเชื่อมโยงกับภูมิภาค ดังนั้นจึงควรส่งเสริมการพัฒนาในลักษณะคลัสเตอร์ (Cluster) ซึ่งเป็นแนวคิดในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในของจังหวัด และจังหวัดอื่นๆ เพื่อสร้างกิจกรรมมูลค่าเพิ่มและเพื่อให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้ โดยไม่เป็นเพียงทางผ่าน และกระจายประโยชน์ในการพัฒนา เพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการรวมถึงความพร้อมของคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินศักยภาพความพร้อมของระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ และศึกษาแนวทางในการพัฒนาเมืองชายแดน และการส่งเสริมตลาดการค้าชายแดนไทย – ส.ป.ป. ลาว บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ โดยเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เป็นจุดที่ตั้งที่ได้เปรียบในการเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เวียดนาม เมียนมา และจีน เปรียบเสมือนเป็นประตูสู่อาเซียน มีเส้นทางการคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่สั้นและสะดวกที่สุดจากประเทศไทยไปหลวงพระบางและนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ประชาชนในพื้นที่มีทัศนคติและความสัมพันธ์อันดีต่อกัน อีกทั้ง ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์/ความร่วมมือระหว่างไทย - สปป.ลาว ในระดับท้องถิ่น จังหวัดอุดรดิตถ์ อย่างต่อเนื่องทุกปี ซึ่งถือเป็นโอกาสสำคัญในการพัฒนาไปสู่ความร่วมมือทางด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยวร่วมกันในอนาคตได้

2.9.3.1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย

ขอบเขตการศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการรวมถึงความพร้อมของคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน จุดผ่านแดนถาวร อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ คณะผู้วิจัยจะทำการศึกษาและแบ่งตัวชี้วัดสำหรับการวิเคราะห์ศักยภาพเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) กรอบนโยบาย 3) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 4) ผู้รับและผู้ส่งสินค้า โดยพิจารณาข้อมูลทุติยภูมิในส่วนที่เกี่ยวข้องจาก กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง กลุ่มเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และกลุ่มผู้นำชุมชน และใช้วิธีการคัดเลือกประชากรกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยมีกรอบความคิดการวิจัย ดังรูปที่ 2.9-5



ที่มา: การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

รูปที่ 2.9-5 กรอบแนวคิดของโครงการย่อย 2 การศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

2.9.3.2 การวิเคราะห์ด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ

การวิเคราะห์ด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการรวมถึงความพร้อมของคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน จุดผ่านแดนถาวรภูตู ตามแนวคิดโลจิสติกส์ระดับมหภาค (A Macrologistics Framework) โดยการแบ่งตัวชี้วัดสำหรับการวิเคราะห์เป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านผู้ให้บริการ ผู้รับ-ผู้ส่งสินค้า และด้านกรอบนโยบาย สามารถสรุปได้ดังนี้

1) โครงสร้างพื้นฐาน

พิจารณาความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย ระบบคมนาคม ระบบประปา ระบบไฟฟ้า และระบบการสื่อสาร ในภาพรวมยังไม่มีความพร้อมมากนัก

2) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผู้ให้บริการผ่านเข้า - ออกด่าน ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู มีระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการโดยรวมอยู่ในระดับมาก มีเจ้าหน้าที่ของทางภาครัฐ หน่วยงาน CIQ และตัวแทนออกของ (Shipping) ให้บริการครอบคลุมงานพิธีการหรืองานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก พิธีการศุลกากร การขนส่งสินค้าข้ามแดน/ ผ่านแดน โดยไม่พบผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าในพื้นที่

3) ผู้รับและผู้ส่งสินค้า

ปริมาณรถขนส่งสินค้าผ่านเข้า – ออกด่านต่อวันค่อนข้างน้อย ปริมาณของผู้คนที่มาซื้อ – ขายสินค้าบริเวณตลาดการค้าชายแดนจุดผ่านแดนถาวรภูมู่ (ตลาดนัด) ลดน้อยลงจากอดีตเป็นจำนวนมาก และเปลี่ยนไปใช้ช่องทางธรรมชาติหรือช่องการค้าอื่นแทน อาทิเช่น ช่องห้วยต่าง ช่องมหาราช ช่องห้วยพร้าว

4) กรอบนโยบาย

พิจารณาแผนนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับจังหวัดระดับท้องถิ่นของพื้นที่ศึกษาพบว่า มีความสอดคล้องกับแผนนโยบายและยุทธศาสตร์ในระดับประเทศ โดยการจัดทำ แผนพัฒนาความสัมพันธ์กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มีการลงนามข้อตกลงเพื่อส่งเสริมอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนทั้งสินค้า บริการ และประชาชน แต่ยังคงขาดการปรับปรุงให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันและยังไม่ครอบคลุมทุกด้าน แม้จะมีการผลักดันจากภาครัฐและภาคเอกชน แต่ยังไม่เป็นผลเท่าที่ควร อีกทั้งยังติดขัดกฎหมายบางประการที่ทำให้การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับ สปป.ลาว ในระดับหน่วยงานภาครัฐเป็นไปอย่างยากลำบาก

2.9.3.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของพื้นที่ศึกษา

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของพื้นที่ศึกษาสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) จุดแข็ง (Strengths)

- จุดผ่านแดนถาวรภูมู่มีเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ แรงงาน การลงทุน ไปยังประเทศต่างๆ ในอาเซียน
- มีเส้นทางการคมนาคมเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปนครหลวงเวียงจันทน์ และเมืองหลวงพระบาง ประเทศ สปป.ลาว ที่สั้นและสะดวกที่สุด
- ประชาชนในพื้นที่มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประเพณีภาษา และการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ต่างๆ
- ประชาชนในพื้นที่ทั้งชาวไทย และชาวลาว มีทัศนคติที่ดีต่อกัน มีความรู้สึกผูกพันกันดี เป็นเมืองพี่น้องกัน เนื่องจากมีประวัติศาสตร์ร่วมกันมาแต่อดีต
- มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติหลายแห่ง และมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์

2) จุดอ่อน (Weaknesses)

- สภาพพื้นผิวถนนบางช่วงมีลักษณะเป็นหลุมบ่อ ทางขรุขระ ทำให้การสัญจรเป็นไปด้วยความยากลำบาก
- ในพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติจำนวนมาก แต่ยังขาดการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบที่เหมาะสม
- มีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้ง สัญญาณอินเทอร์เน็ต เครือข่ายเครื่องโทรศัพท์ให้บริการได้เฉพาะบางเครือข่ายเท่านั้น โดยเฉพาะบริเวณจุดผ่านแดนภูคู้ เป็นอุปสรรคต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน และการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่
- พื้นที่ที่มีความห่างไกลจากตัวเมืองอุดรธานี ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
- คนในชุมชนขาดความรู้และความสนใจในการทำธุรกิจ
- แหล่งท่องเที่ยวเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ขาดกิจกรรมดึงดูดด้านการท่องเที่ยว ขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว จึงทำให้ยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก
- ขาดความรู้และความตระหนักถึงหลักการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ในอนาคตอาจจะก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวได้

3) โอกาส (Opportunities)

- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์/ความร่วมมือระหว่างไทย - สปป.ลาว ในระดับท้องถิ่นจังหวัดอุดรธานีอย่างต่อเนื่องทุกปี ประชาชนมีความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศ ซึ่งสามารถพัฒนาไปสู่ความร่วมมือทางด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยวร่วมกันในอนาคตได้
- มีแผนการพัฒนาเส้นทางทาง เพื่อรองรับการขยายตัวของผู้ใช้งานจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- จังหวัดอุดรธานีมีแผนการพัฒนาฯ ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฯ ซึ่งมุ่งไปที่การส่งเสริมการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในทุกด้าน เพื่อให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้านนานาชาติที่มีศักยภาพ
- ทรัพยากรธรรมชาติของ สปป.ลาว มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทย สามารถทำการค้าการลงทุนใน สปป.ลาวได้ โดยเฉพาะตลาดพันธะสัญญา Contract Farming
- ในสินค้าเกษตร อาทิเช่น ข้าวโพด มันสำปะหลัง และการแปรรูปสินค้าเกษตร อาทิเช่น ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ไผ่ ไม้จันทน์ ตะเกียบ เป็นต้น
- สินค้าอุปโภคบริโภคของไทยได้รับความนิยมใน สปป.ลาว เป็นโอกาสในการพัฒนาส่งเสริมการค้าการลงทุน สำหรับผู้ประกอบการชาวไทย
- ฝีมือการซ่อมรถประเภทต่างๆ ของคนไทยมีความน่าเชื่อถือสูงสำหรับประชาชนชาวลาว จึงถือเป็นโอกาสสำหรับช่างฝีมือชาวไทยที่จะเข้าไปประกอบกิจการใน สปป.ลาว อาทิเช่น อู่ซ่อม รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

- สามารถเป็นช่องทางขนถ่ายเครื่องมือ และอุปกรณ์ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมระหว่างเมืองปากลายกับนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว และโครงการก่อสร้างต่างๆ ของประเทศ สปป.ลาว
- ประเทศจีนได้มีการลงทุนสร้างรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิง - สิงคโปร์ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบาย One Belt, One Road ของนายสี จิ้นผิง เมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงสายนี้เสร็จเรียบร้อย โอกาสที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวบริเวณภาคเหนือของประเทศไทย โดยผ่านเข้า-ออกทางจุดผ่านแดนภูคู้จะมีมากขึ้น
- มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อาทิเช่น โครงการชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถีเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้ผลิตภัณฑ์ OTOP ภูมิปัญญา วิถีชีวิต วัฒนธรรม และความคิดสร้างสรรค์มาเป็นตัวนำ สร้างอาชีพและกระจายรายได้สู่คนในชุมชน เพื่อที่คนในชุมชนไม่ต้องออกไปทำงานภายนอกชุมชน

4) อุปสรรค (Threats)

- ติดปัญหาด้านการขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าไม้ ทำให้มีข้อจำกัดด้านการพัฒนาพื้นที่
- การเก็บค่าธรรมเนียมหรือภาษีของด่านฝั่ง สปป.ลาว ชาวลาวจึงไม่นิยมเข้ามาทำการค้าทางช่องทางนี้
- จุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นด่านพรมแดนซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลของด่านศุลกากรทุ่งช้าง ไม่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องภาษีมาประจำการ ดังนั้นหากสินค้ามีมูลค่าเกินกว่า 50,000 บาท จะต้องดำเนินการเรื่องภาษีก่อนที่ด่านศุลกากรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ซึ่งใช้เวลาดำเนินการด้านเอกสารประมาณ 1 วัน ทำให้เกิดความล่าช้าและความไม่สะดวก
- เนื่องด้วยจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นด่านพรมแดนซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลของด่านศุลกากรทุ่งช้าง ทำให้ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง มีงบประมาณรายได้ที่จำกัดในการจัดการเรื่องระบบสาธารณูปโภค ส่งผลให้ภาระในส่วนองงบประมาณการดูแลพื้นที่ บริหารจัดการตลาด ขยะต่างๆ และงบประมาณการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมถึงบริหารจัดการพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เป็นภาระขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างไทยและ สปป.ลาว หยุดชะงักลง เนื่องจากรัฐบาลไทยมีนโยบายควบคุมการเดินทางออกนอกประเทศของราชอาณาจักรไทย ส่งผลให้บางหน่วยงานที่มีความจำเป็นต้องเดินทางไปสปป.ลาว เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมในการเชื่อมความสัมพันธ์ไม่สามารถกระทำได้โดยสะดวก
- นโยบายและแผนปฏิบัติของทางรัฐบาลไทยไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อาทิเช่น การกำหนดนโยบายให้ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ แต่มีกฎเกณฑ์ในการควบคุมการเดินทางออกนอกประเทศของราชอาณาจักรไทย

- มีข้อจำกัดของการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้และบริเวณโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้ ซึ่งส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละเขตพื้นที่เป็นไปอย่างจำกัด ภายใต้ข้อกำหนดการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง โดยมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไป ตามที่กำหนดในผังเมืองรวม ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะจัดตั้งเมืองอุตสาหกรรมบริเวณรอบๆ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- ถนนในส่วนของ สปป.ลาว ตั้งแต่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ฝั่งสปป.ลาว จนถึงหลวงพระบาง มีความขรุขระเป็นอย่างมาก

2.9.3.4 การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาจุดผ่านแดนภูคู้

การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาจุดผ่านแดนภูคู้ จากข้อมูลทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และลักษณะทางกายภาพทั้งสภาพปัจจุบัน แนวโน้ม โอกาส ปัญหา และอุปสรรค ของระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน ซึ่งสามารถนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาจุดผ่านแดนภูคู้ ดังนี้

1) กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)

- ส่งเสริมการค้าการลงทุน ธุรกิจฝีมือแรงงาน และการแปรรูปผลิตภัณฑ์เกษตร จัดโครงการส่งเสริมให้มีการพบปะหารือกัน ระหว่างผู้ประกอบการชาวไทยและเกษตรกรชาวลาว
- จัดทำโครงการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่อำเภอบ้านโคก

2) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)

- เร่งรัดการดำเนินการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าไม้
- ลงนามความร่วมมือให้มีการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมหรือภาษีที่เป็นมาตรฐาน
- จัดตั้งด่านศุลกากร ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

3) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)

- จัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ สานความสัมพันธ์สองแผ่นดิน
- ลงนามความร่วมมือ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการพาณิชย์

4) กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)

- ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- ปรับปรุงพื้นที่ตลาดการค้าชายแดนไทย-ลาว บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้หรือตลาดนัด
- ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

2.9.3.5 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

ซึ่งการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูมู่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ (โครงการย่อย 1) มีข้อจำกัดและข้อเสนอแนะดังนี้

- จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ สามารถทำการปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญได้หลายชนิด อันได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อย มันสำปะหลัง ทูเรียน หลง/หลินลับแล ลางสาด โดยจังหวัดอุตรดิตถ์เป็นจังหวัดที่มีการปลูกยางพาราปลูกมากที่สุดในประเทศไทย สำหรับพื้นที่อำเภอบ้านโคกก็เป็นหนึ่งในอำเภอที่มีการเพาะปลูกผลไม้มากมาย อาทิเช่น มะขาม สับปะรด เป็นต้น เมื่อทำการเก็บเกี่ยวผลไม้แล้ว ชาวสวนจะนำผลไม้ไปส่งขายให้พ่อค้าคนกลางที่ตลาดไทย จังหวัดพิษณุโลก โดยตลาดไทยแห่งนี้ เป็นศูนย์กลางในการขายส่งผลไม้ประจำภาคเหนือตอนล่าง ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าผลไม้ภายในจังหวัดอุตรดิตถ์ ควรจะมีการส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าของผลไม้ในพื้นที่ อีกทั้งยังจะเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งผลไม้ ช่วยให้รักษาความสดใหม่ของผลไม้ เนื่องจากอยู่ใกล้กับแหล่งเพาะปลูก ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีความได้เปรียบในการทำธุรกิจค้าขายผลไม้ สามารถประกอบกิจการได้อย่างยั่งยืน เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างอาชีพกระจายรายได้ให้แก่คนในพื้นที่ได้อีกทางหนึ่ง
- ในพื้นที่อำเภอบ้านโคกมีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงวัฒนธรรมหลายแห่ง อีกทั้งยังมีการผลักดันโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวต่างๆ จากผู้นำชุมชน แต่เนื่องด้วยขาดการสนับสนุนด้านงบประมาณการดำเนินการ และขาดความรู้ในการประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวในรูปแบบที่เหมาะสม จึงทำให้แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ไม่เป็นที่รู้จักและไม่ได้รับความนิยมนักดังนั้นจึงควรมีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและภาคการศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญ เข้าไปให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาและการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่อไป
- อำเภอบ้านโคกอยู่ห่างไกลจากตัวเมืองอุตรดิตถ์ ซึ่งเกิดความไม่สะดวกในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อีกทั้งประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและขาดความรู้ความสนใจในการทำธุรกิจ ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐ ภาคการศึกษาที่เกี่ยวข้อง จึงควรเข้าไปให้ความรู้และคำปรึกษา เพื่อส่งเสริมผลักดันให้เกิดเป็นเมืองเศรษฐกิจ และควรดำเนินการภายใต้ความร่วมมือกับ สปป.ลาว เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่กันไป ซึ่งจะสามารถดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในและต่างประเทศได้อีกมาก
- ปรับปรุงระบบคมนาคม ถนน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ในพื้นที่ ให้มีมาตรฐานตามหลักสากล และมีความเพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบันรวมถึงการวางแผนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในอนาคต

- ปรับปรุง พัฒนา ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือด้านการค้าและการพาณิชย์มากขึ้น ทั้งในด้านของแผนและนโยบาย กฎระเบียบ มาตรการ การอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศ การส่งเสริมความสัมพันธ์ด้านต่างๆ อาทิเช่น การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) และจัดตั้งด่านศุลกากร ณ จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเลือกใช้ช่องทางนี้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ในด้านต่างๆ ต่อไปในอนาคต
- การพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ทั้งด้านระบบคมนาคม ถนน ระบบสาธารณูปโภค ยังไม่สามารถทำได้เนื่องจากเหตุผลทางด้านการขออนุญาตใช้ประโยชน์จากพื้นที่ป่าไม้ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรเร่งรัดการขอใช้พื้นที่ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อที่จะสามารถปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการดำเนินการนโยบายส่งเสริมพัฒนาการค้าการลงทุน และการพัฒนาด้านอื่นๆ ต่อไป

ในการวิจัยศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการ รวมถึงความพร้อมของคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ซึ่งเป็นพื้นที่เมืองหน้าด่านคู่กับแขวงไซยะบูลี สปป.ลาว ดังนั้นการวิจัยในครั้งต่อไปควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเชิงลึกในพื้นที่แขวงไซยะบูลีสปป.ลาว เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน แนวโน้ม โอกาส และอุปสรรค เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เมืองต่อไป

2.9.4 การศึกษา ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จังหวัดอุดรธานี (กรมโยธาธิการและผังเมือง)

กระทรวงมหาดไทย โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนการพัฒนาชุมชนชายแดน ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและสภาวะแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคมที่ดี และยังคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านในอันที่จะส่งเสริมซึ่งกันและกัน การผังเมืองถือเป็นกลไกสำคัญในการขึ้นอนาคตและกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภายในประเทศ จะมีการส่งเสริมให้พัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงการคมนาคมและการขนส่งให้สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ชายแดนได้อย่างเป็นระบบ ส่วนพื้นที่ชายแดนที่เปรียบเสมือนเป็นประตูของประเทศ มุ่งเน้นการต่อเชื่อมสู่ภายนอก (Connectivity) ควรมีการกำหนดแนวทางพัฒนาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับข้อจำกัดและศักยภาพของแต่ละพื้นที่อย่างเร่งด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศ ซึ่งช่วยส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมดีขึ้น

ดังนั้น จึงจำเป็นในการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีความเหมาะสม มีระบบการบริการขั้นพื้นฐานที่สมบูรณ์และได้มาตรฐาน และเป็นจุดผ่านแดนที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน รองรับพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนการค้าชายแดน ส่งเสริมการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงลักษณะเฉพาะด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่ และมีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศและยุทธศาสตร์ในภาพรวมอื่นๆ สามารถสนับสนุนการพัฒนาทางธุรกิจและความร่วมมือในด้านต่างๆ ของทั้งสองประเทศอย่างยั่งยืน

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ 5 ข้อ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูลพื้นฐานและปัจจัยที่เกี่ยวข้องทุกด้าน นำไปสู่การออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะบริเวณชุมชนชายแดนที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม
- เพื่อให้ได้ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต พร้อมทั้งมาตรการทางผังเมืองที่ส่งเสริมการพัฒนาในระดับพื้นที่ที่ได้มาตรฐานและเหมาะสมแก่การเป็นเมืองชายแดนที่ส่งเสริมระบบเศรษฐกิจการค้าชายแดนและโลจิสติกส์
- เพื่อให้ได้แผนผังระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และผังพัฒนาการบริการสาธารณะ ที่กำหนดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างสมบูรณ์ รองรับการพัฒนาของชุมชนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณหลังจุดผ่านแดนอย่างเหมาะสม สามารถเพิ่มศักยภาพให้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เพื่อให้ได้ผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่บริเวณชุมชนชายแดน ที่กำหนดองค์ประกอบการพัฒนาพื้นที่ มาตรการปรับปรุงสภาพแวดล้อม และโครงการพัฒนาด้านต่างๆ ให้มีภาพลักษณ์ที่ดี
- มาตรฐานสากล คงไว้ซึ่งอัตลักษณ์ของพื้นที่ และสามารถสร้างความประทับใจให้แก่ผู้มาเยือน โดยมีรูปแบบและรายละเอียดที่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม
- เพื่อให้ได้แบบก่อสร้างของโครงการพัฒนาที่ระบุรายละเอียดด้านสถาปัตยกรรม ภูมิสถาปัตยกรรม โครงสร้างและงานระบบ รวมถึงการประมาณราคาก่อสร้างที่สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาตามผัง
- เพื่อให้ได้กรอบงบประมาณ แผนปฏิบัติการ แนวทางและโครงการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่างๆ ที่จัดลำดับความสำคัญตามความเร่งด่วน รวมทั้งแนวทางการบริหารจัดการและมาตรการที่ส่งเสริมการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม พร้อมกำหนดแนวทางและมาตรการต่างๆ ในการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมและชุมชนในอนาคต
- เพื่อให้ได้กลยุทธ์ (Strategy) ที่ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพเหมาะสมแก่การเป็นประตูการค้าชายแดน รองรับการค้าสู่ประชาคมอาเซียนต่อไป

2.9.4.1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

โครงการศึกษาออกแบบวางแผนพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ มีแนวคิดในการดำเนินโครงการจำแนกเป็น 9 ขั้นตอนสำคัญ ดังแสดงในรูปที่ 2.9-6 โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางแผนพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์

รูปที่ 2.9-6 กรอบแนวคิดของโครงการศึกษาออกแบบวางแผนพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน
บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์

1) ขั้นตอนการรวบรวม และจัดทำข้อมูล

เป็นรวบรวมข้อมูลในประเด็นต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนโดย มีแหล่งข้อมูลจากผลการศึกษา หลักวิชาการ ข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่ รวมทั้งการสอบถามและสัมภาษณ์ ผู้เชี่ยวชาญ และหน่วยงานต่างๆ ภายในพื้นที่

2) ขั้นตอนการวิเคราะห์ และประมวลผลเชิงบูรณาการ

เป็นการนำข้อมูลเพื่อประกอบในการออกแบบวางแผนพื้นที่เฉพาะ มาทำการประมวลผลเพื่อสรุปจุดอ่อนจุดแข็ง และโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ ในเชิงสัมพันธ์บทบาท และยุทธศาสตร์ของจังหวัด พร้อมเสนอผลการคาดประมาณจำนวนประชากร และความต้องการบริการขั้นพื้นฐานทุกด้านในอนาคต เพื่อนำไปสู่การกำหนดบทบาท หน้าที่ในการพัฒนาของชุมชน โดยรอบจุดผ่านแดน

3) ขั้นตอนการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย วัตถุประสงค์

เป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย วัตถุประสงค์ในการออกแบบวางแผนพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน อันจะนำไปสู่การ ร่างผังทางเลือก และผังแม่บทในการพัฒนาที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ เป้าหมาย วัตถุประสงค์

4) การนำเสนอผังทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่

เป็นการนำเสนอผังทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่จำนวนอย่างน้อย 3 ทางเลือก ที่ผ่านการรับฟังข้อคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ พร้อมผลการวิเคราะห์ข้อดีข้อเสียของแต่ละผังทางเลือก เกณฑ์การคัดเลือกผังทางเลือก รวมถึงการคัดเลือกผังทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมสรุปแนวความคิดในการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนที่สอดคล้องกับผังทางเลือกที่ดีที่สุด

5) การกำหนดขอบเขต และออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะ

เป็นการกำหนดขอบเขต และออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบสำคัญในการของชุมชน และเพื่อรองรับการขยายตัวและการพัฒนาในอนาคต

6) ร่างแผนงาน แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่

เป็นการร่างแผนงาน แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ (Area Action Plan) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาตามผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนอย่างเป็นรูปธรรม

7) การกำหนดปัจจัยที่เหมาะสมเพื่อพิจารณาคัดเลือกโครงการ

เป็นการกำหนดปัจจัยที่เหมาะสมเพื่อพิจารณาคัดเลือกโครงการที่นำไปสู่การออกแบบรายละเอียด และแบบก่อสร้าง โดยการคัดเลือกโครงการออกแบบรายละเอียด และการจัดทำแบบก่อสร้าง มีการพิจารณาคัดเลือกจากโครงการที่มีความสำคัญหรือความเร่งด่วนในการพัฒนา และโครงการดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากกรมโยธาธิการและผังเมือง รวมทั้งผ่านการประชุมระดมความคิดเห็นจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการรับรองแบบตอบรับโครงการพัฒนาจากท้องถิ่น โดยมีงบประมาณในการก่อสร้างไม่ต่ำกว่าโครงการละ 20 ล้านบาท

8) การออกแบบรายละเอียด และจัดทำแบบก่อสร้าง

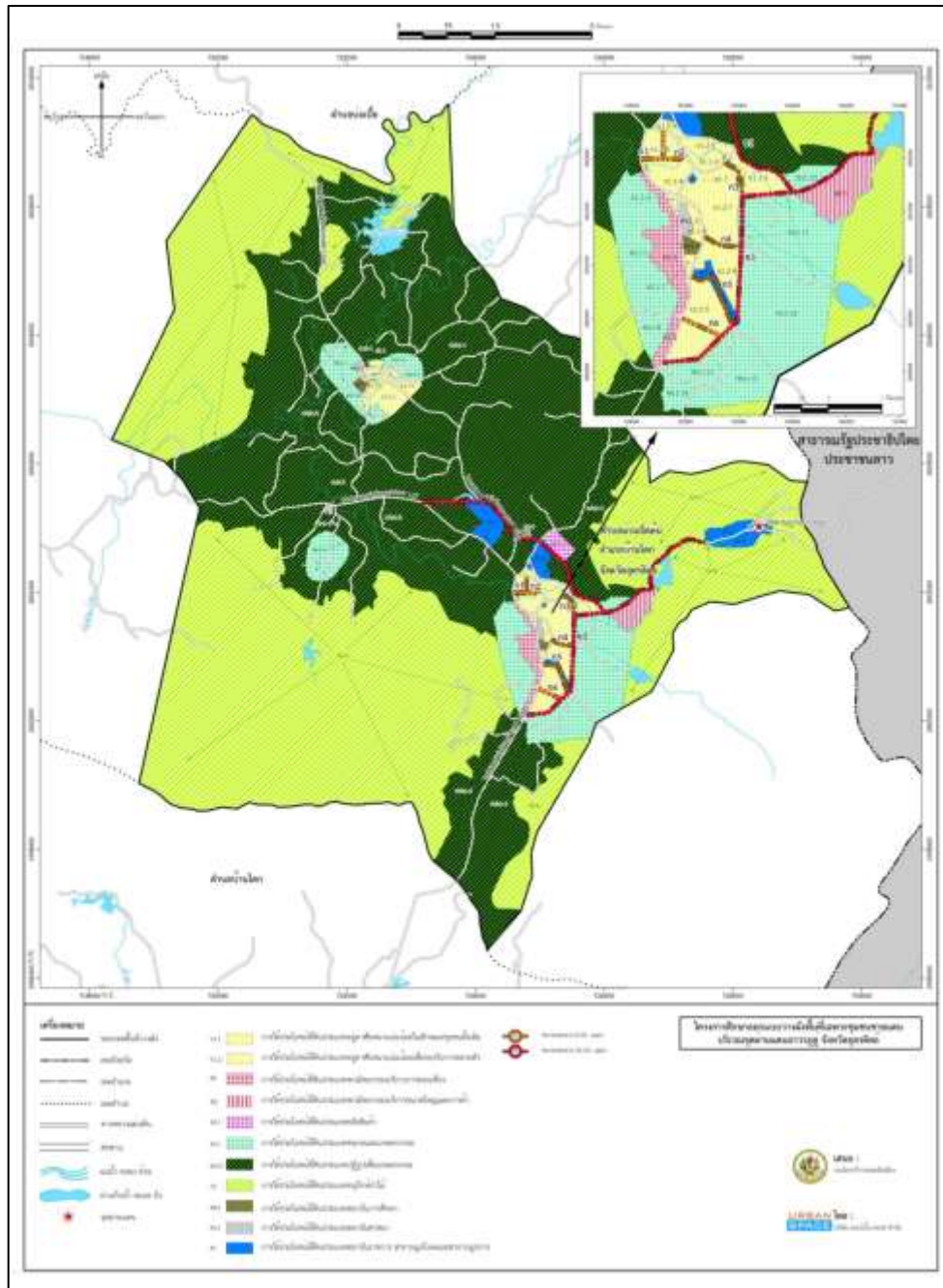
เป็นการออกแบบรายละเอียด และจัดทำแบบก่อสร้าง โดยการจัดทำและเขียนแบบก่อสร้างจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนด และสามารถผ่านการยื่นขออนุญาตก่อสร้างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

9) การจัดประชุมเพื่อระดมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เป็นการจัดประชุมเพื่อระดมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับจังหวัด ท้องถิ่น ภาคเอกชน ผู้นำชุมชน ผู้ทรงคุณวุฒิ และประชาชนโดยทั่วไป

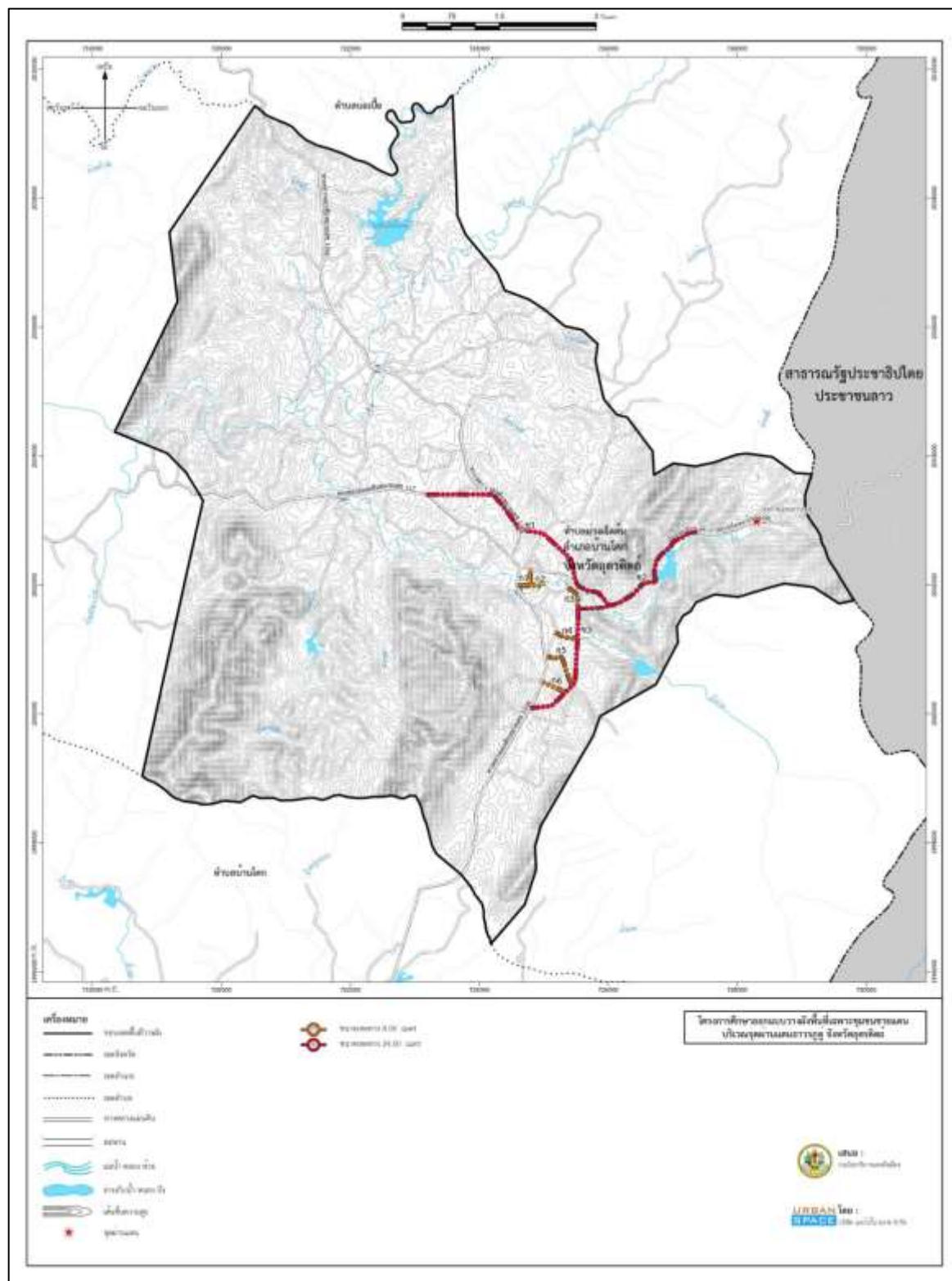
2.9.4.2 การออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน

การศึกษานี้ได้ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยแบ่งเป็น 4 แผนผัง ประกอบด้วย 1) ร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต 2) ร่างแผนผังโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในอนาคต 3) ร่างแผนผังโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และ 4) ร่างแผนผังแนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 2.9-7 ถึง รูปที่ 2.9-10



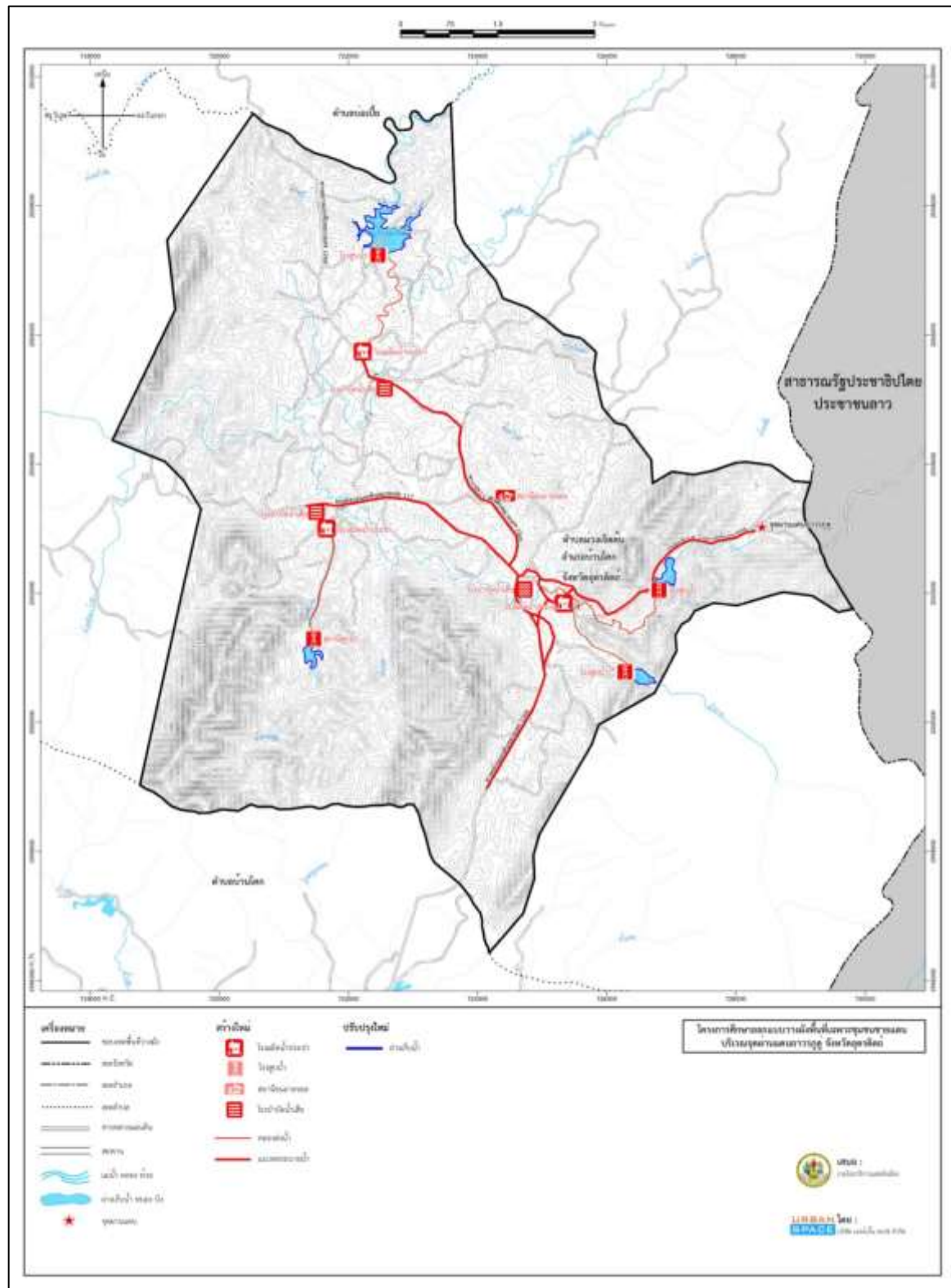
ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์

รูปที่ 2.9-7 ร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต



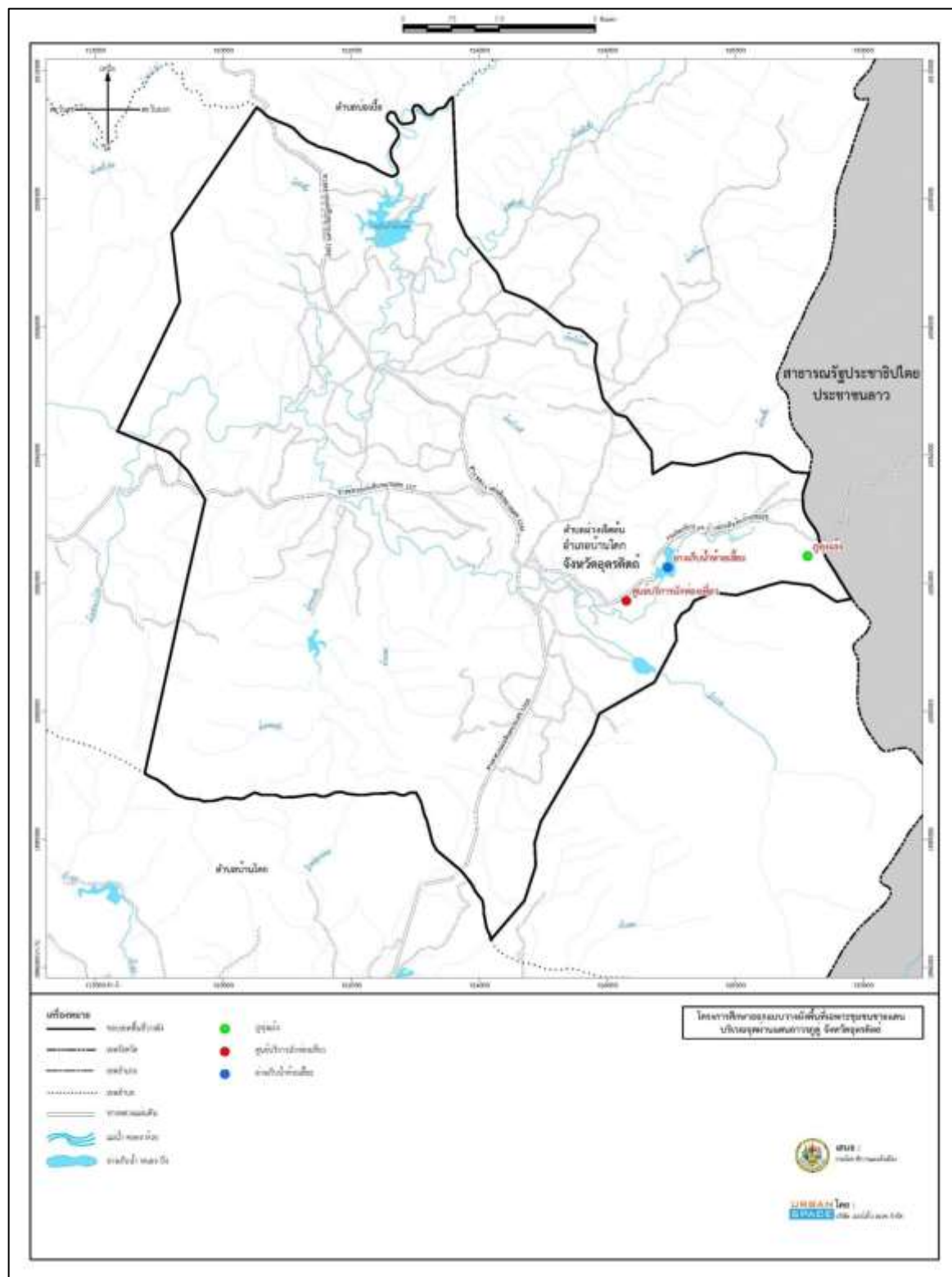
ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ จังหวัดอุดรธานี

รูปที่ 2.9-8 ร่างแผนผังโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในอนาคต



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี

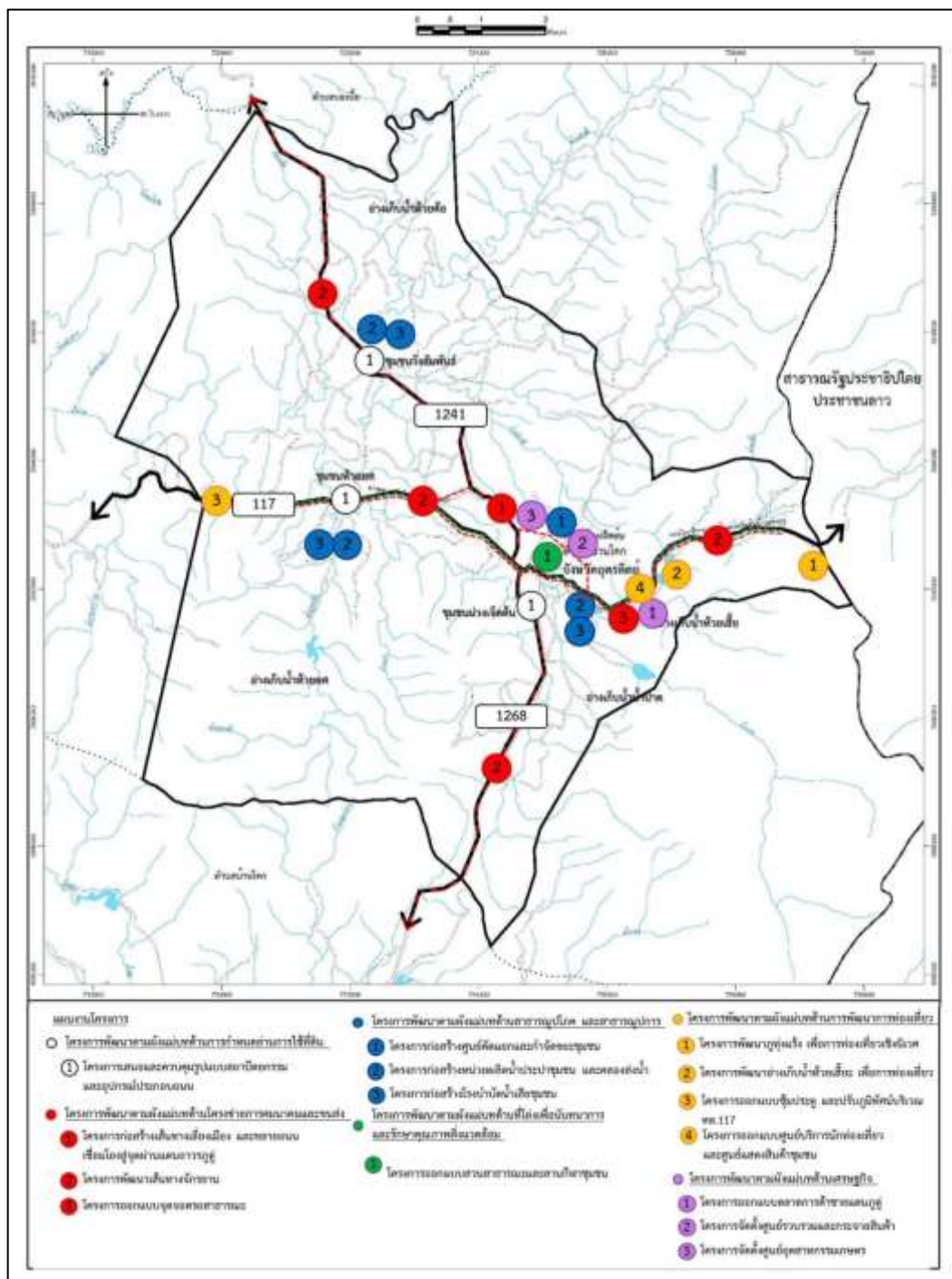
รูปที่ 2.9-9 ร่างแผนผังโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี

รูปที่ 2.9-10 ร่างแผนผังแนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

การจัดทำผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่ ได้มีการวางโครงการพัฒนาตามผังที่มีความสอดคล้องกับผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 6 ด้าน ประกอบด้วยโครงการพัฒนาตามผังรวม 15 โครงการ โดยผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่ที่แสดงในรูปที่ 2.9-11 ซึ่งโครงการแต่ละด้านมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ จังหวัดอุดรธานี
รูปที่ 2.9-11 ผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่

1) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการกำหนดย่านการใช้ที่ดิน

ประกอบด้วย 1 โครงการ

- โครงการเสนอและควบคุมรูปแบบสถาปัตยกรรม และอุปกรณ์ประกอบถนน (Design Guideline)

2) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง

ประกอบด้วย 3 โครงการ

- โครงการก่อสร้างเส้นทางเลี่ยงเมือง (ถนนสาย ก) และขยายถนน (ถนนสาย ข) เชื่อมโยงสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยาน
- โครงการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

3) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

ประกอบด้วย 3 โครงการ

- โครงการก่อสร้างศูนย์คัดแยกและกำจัดขยะชุมชน
- โครงการก่อสร้างหน่วยผลิตน้ำประปาชุมชน และคลองส่งน้ำ
- โครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียชุมชน

4) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านที่โล่งเพื่อนันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย 1 โครงการ

- โครงการออกแบบสวนสาธารณะและลานกีฬาชุมชน

5) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว

ประกอบด้วย 4 โครงการ

- โครงการพัฒนาทุ่งร้าง เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- โครงการพัฒนาอ่างเก็บน้ำห้วยเหี้ยะ เพื่อการท่องเที่ยว
- โครงการออกแบบซุ้มประตู และปรับภูมิทัศน์บริเวณ ทล.117 เชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- โครงการออกแบบศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวจุดผ่านแดนถาวรภูคู้และศูนย์แสดงสินค้าชุมชน

6) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านเศรษฐกิจ

ประกอบด้วย 3 โครงการ

- โครงการออกแบบตลาดการค้าชายแดนภูเกตุ
- โครงการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า
- โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร

2.9.4.4 การจัดลำดับความสำคัญโครงการตามผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่

จากเกณฑ์การพิจารณาในการกำหนดแผนงานและโครงการทั้ง 6 ปัจจัย ซึ่งมีการให้ค่าน้ำหนักเกณฑ์ที่ต่างกันตามความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยให้ค่าคะแนนแต่ละโครงการซึ่งจะมีผลรวมของคะแนนที่แตกต่างกัน ดังแสดงตารางที่ 2.9-1 จึงได้กำหนดเกณฑ์ค่าคะแนนเป็น 3 ระดับ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาไว้ดังนี้ 1) โครงการระยะสั้น = 45-100 2) โครงการระยะกลาง = 30-44 และ 3) โครงการระยะยาว = 0-29 รายละเอียดดังแสดงตารางที่ 2.9-2

ตารางที่ 2.9-1 เกณฑ์พิจารณาและระดับค่าคะแนน ในการพิจารณาเพื่อจัดลำดับความสำคัญโครงการตามผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่

เกณฑ์พิจารณา	น้ำหนักเกณฑ์	ระดับค่าคะแนน				
		5	4	3	2	1
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	5	ขอบเขตพื้นที่ชัดเจนเป็นที่ดินของรัฐ	เป็นที่ดินของรัฐที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน	เป็นที่ดินของรัฐที่มีปัญหาหรือมีข้อพิพาท	มีพื้นที่ที่เหมาะสมเป็นที่ดินเอกชน	พื้นที่เหมาะสมแต่ขาดความพร้อมในการพัฒนา
ส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	4	-	พื้นที่เป็นที่รู้จักและมีความพร้อมในการพัฒนาสูง	พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาแต่ยังไม่เป็นที่รู้จัก	พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาแต่ยังขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน	พื้นที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาในอนาคต
สอดคล้องวิสัยทัศน์และแนวโน้มการพัฒนา	4	-	สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ทุกระดับ	ส่งเสริมศักยภาพปัจจุบันของพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น	ส่งเสริมศักยภาพบทบาทในอนาคต	ส่งเสริมบทบาทใหม่ในอนาคต
การแก้ไขปัญหาที่มีในพื้นที่	3	-	-	แก้ไขปัญหาที่สำคัญในปัจจุบัน	แก้ไขปัญหาที่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	แก้ไขปัญหาระยะยาว
ความต้องการท้องถิ่น	2	-	-	-	เห็นชอบมากที่สุดและเร่งพัฒนา	เห็นชอบและควรพัฒนา
ส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชน	2	-	-	-	ส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชนภายในและโดยรอบพื้นที่ว่างฝั่ง	ส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชนภายในพื้นที่ว่างฝั่ง

ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 2.9-2 ผลการจัดลำดับความสำคัญโครงการตามผังปฏิบัติการเชิงพื้นที่

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน												
		ความพร้อม ด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน		ส่งเสริมเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว		สอดคล้องวิสัยทัศน์ และแนวโน้มนการพัฒนา		การแก้ไขปัญหา ที่มีในพื้นที่		ความต้องการ ท้องถิ่น		ส่งเสริมคุณภาพ ชีวิตประชาชน		รวม
		5	รวม	4	รวม	4	รวม	3	รวม	2	รวม	2	รวม	
1	โครงการเสนอและควบคุมรูปแบบสถาปัตยกรรม และอุปกรณ์ประกอบถนน (Design Guideline)	1	5	1	4	2	8	1	3	1	2	1	2	24
2	โครงการก่อสร้างเส้นทางเลียบเมือง (ถนนสาย ก) และขยายถนน (ถนนสาย ข) เชื่อมโยงสู่จุดผ่านแดนถาวรภูตู	1	5	3	12	2	8	3	9	2	4	2	4	42
3	โครงการออกแบบภูมิทัศน์และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณ ทล.117 เชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูตู	1	5	2	8	3	12	1	3	1	2	1	2	32
4	โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยาน	2	10	2	8	1	4	1	3	1	2	1	2	29
5	โครงการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ	1	5	4	16	4	16	2	6	2	4	1	2	49
6	โครงการก่อสร้างศูนย์คัดแยกและกำจัดขยะชุมชน	1	5	1	4	2	8	3	9	2	4	2	4	34
7	โครงการก่อสร้างหน่วยผลิตน้ำประปาชุมชน และคลองส่งน้ำ	1	5	1	4	2	8	3	9	1	2	2	4	32
8	โครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียชุมชน	1	5	1	4	2	8	2	6	1	2	2	4	29
9	โครงการออกแบบสวนสาธารณะและลานกีฬาชุมชน	2	10	1	4	2	8	2	6	1	2	2	4	34
10	โครงการพัฒนาทุ้งแร่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	1	5	3	12	3	12	1	3	2	4	1	2	38
11	โครงการพัฒนาอ่างเก็บน้ำห้วยเหี้ยะ เพื่อการท่องเที่ยว	1	5	3	12	3	12	1	3	1	2	1	2	36
12	โครงการออกแบบตลาดการค้าชายแดนภูตู	1	5	4	16	4	16	3	9	2	4	2	4	54
13	โครงการออกแบบศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวจุดผ่านแดนถาวรภูตู และศูนย์แสดงสินค้าชุมชน	1	5	4	16	4	16	2	6	2	4	2	4	51
14	โครงการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า	1	5	2	8	2	8	1	3	1	2	1	2	28
15	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	1	5	2	8	2	8	1	3	1	2	1	2	28

ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์

จากตารางการจัดลำดับแผนงานและโครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยสามารถจัดลำดับความเร่งด่วนเป็น 3 ลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2.9-3 และมีรายละเอียดดังนี้

1) การออกแบบโครงการระยะสั้น

เป็นแผนระยะเวลาดำเนินงาน 1-5 ปี ประกอบด้วย โครงการและแผนงานการพัฒนา 3 โครงการ ดังนี้

- โครงการออกแบบตลาดการค้าชายแดนภูคู้
- โครงการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- โครงการออกแบบศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวจุดผ่านแดนถาวรภูคู้และศูนย์แสดงสินค้าชุมชน

2) การออกแบบโครงการระยะกลาง

เป็นแผนระยะเวลาดำเนินงาน 6-10 ปี ประกอบด้วย โครงการและแผนงานการพัฒนา 7 โครงการ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างเส้นทางเลียบเมือง (ถนนสาย ก) และขยายถนน (ถนนสาย ข) เชื่อมโยงสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- โครงการออกแบบชุมประทู และปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณ ทล.117 เชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- โครงการพัฒนาทุ้งแร่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- โครงการพัฒนาอ่างเก็บน้ำห้วยเหี้ยะ เพื่อการท่องเที่ยว
- โครงการก่อสร้างศูนย์คัดแยก และกำจัดขยะชุมชน
- โครงการก่อสร้างหน่วยผลิตน้ำประปาชุมชน และคลองส่งน้ำ
- โครงการออกแบบสวนสาธารณะและลานกีฬาชุมชน

3) การออกแบบโครงการระยะยาว

เป็นแผนระยะเวลาดำเนินงาน 11-20 ปี ประกอบด้วย โครงการและแผนงานการพัฒนา 5 โครงการ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียชุมชน
- โครงการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า
- โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร
- โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยาน
- โครงการเสนอและควบคุมรูปแบบสถาปัตยกรรม และอุปกรณ์ประกอบถนน (Design Guideline)

ตารางที่ 2.9-3 สรุปลำดับแผนงานและโครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	งบประมาณ ก่อสร้าง (บาท)	ระยะเวลาดำเนินการ			
			5 ปี (2560-2565)	10 ปี (2566-2570)	15 ปี (2571-2575)	20 ปี (2576-2580)
1	โครงการออกแบบตลาดการค้าชายแดนภูคู้	200,532,677				
2	โครงการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ	25,572,548				
3	โครงการออกแบบศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ และศูนย์แสดงสินค้าชุมชน	20,335,264				
4	โครงการก่อสร้างเส้นทางเลี่ยงเมือง (ถนนสาย ก) และขยายถนน (ถนนสาย ข) เชื่อมโยงสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	73,750,000 *				
5	โครงการออกแบบขั้วประตู และปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณ ทล.117 เชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	45,720,000				
6	โครงการพัฒนาทุ้งแร่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	11,005,000				
7	โครงการพัฒนาอ่างเก็บน้ำห้วยเหี้ยะ เพื่อการท่องเที่ยว	11,005,000				
8	โครงการก่อสร้างศูนย์คัดแยกและกำจัดขยะชุมชน	9,400,000 **				
9	โครงการก่อสร้างหน่วยผลิตน้ำประปาชุมชนและคลองส่งน้ำ	73,940,000 ***				
10	โครงการออกแบบสวนสาธารณะและลานกีฬาชุมชน	9,755,000 ****				
11	โครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียชุมชน	20,000,000				
12	โครงการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า	220,000,000				
13	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	110,000,000				
14	โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยาน	13,200,000				
15	โครงการเสนอและควบคุมรูปแบบสถาปัตยกรรม และอุปกรณ์ประกอบถนน (Design Guideline)	-				
รวมงบประมาณ		844,215,489				

ที่มา: โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี

หมายเหตุ: * ไม่รวมค่าเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินและสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามราคาวัสดุ

** ไม่รวมเตาเผาและอุปกรณ์อื่น

*** ไม่รวมงานระบบวางท่อ

**** ไม่รวมอุปกรณ์ออกกำลังกาย สนามเด็กเล่น

2.10 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณวัฒน์ แดงแก้ว (2556) ได้แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดการค้าชายแดนไทย – ลาว บริเวณจุดผ่อนปรนการค้าช่องภูตูอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยมีจุดมุ่งหมายการวิจัยเพื่อศึกษาสภาพแนวโน้ม โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวตลาดการค้าชายแดนไทย – ลาว บริเวณจุดผ่อนปรนการค้าช่องภูตู และเพื่อศึกษาแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดการค้าชายแดนไทย – ลาว บริเวณจุดผ่อนปรนการค้าช่องภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยผลการศึกษาพบว่า

- 1) จังหวัดอุตรดิตถ์มีข้อได้เปรียบด้านภูมิประเทศ เพราะมีแนวเขตติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว เป็นแนวยาวทำให้เอื้อต่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวตามแนวชายแดน ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และทางวัฒนธรรม รวมทั้งตลาดการค้าตามแนวชายแดน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดอุตรดิตถ์ ที่มุ่งส่งเสริมเชื่อมโยงเส้นทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์กับเพื่อนบ้านทั้งภายในและต่างประเทศ โดยการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าที่มีฐานะเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว ให้เป็นด่านตรวจคนเข้าเมืองถาวร ทำให้จังหวัดอุตรดิตถ์มีความพร้อมในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้า การคมนาคมและการท่องเที่ยวชายแดนเสมือนเป็นประตูสู่อินโดจีน
- 2) ปัญหาและอุปสรรคในการส่งเสริมการท่องเที่ยวตามแนวชายแดนพบว่า ขาดการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ ที่นำไปสู่การแข่งขันในตลาดการท่องเที่ยวต่างประเทศ และการจัดกิจกรรมขาดความต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาได้ตลอดทั้งปี ขาดมาตรฐานการให้บริการด้านการท่องเที่ยว ระบบขนส่งสาธารณะและจุดบริการทางการเงินยังไม่สามารถสนองตอบต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ ระบบสื่อสารยังไม่ครอบคลุม แหล่งท่องเที่ยวตามแนวชายแดน
- 3) แนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดการค้าชายแดน บริเวณจุดผ่อนปรนการค้าช่องภูตู คือ ต้องมีการวางแผนการจัดการด้านสาธารณูปโภคและระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว รวมถึงต้องมีมาตรการในการป้องกันความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว รองรับจำนวนนักท่องเที่ยวและกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต ไม่ก่อให้เกิดของเสีย มลพิษ ขยะ อีกทั้ง ควรนำเสนอเทศกาลและมหกรรมต่างๆ รูปแบบการท่องเที่ยวแบบผสมผสานให้เป็นสินค้าทางการท่องเที่ยวรูปแบบบริการใหม่ๆ พร้อมกับส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม รองรับปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อสังคมในด้านต่างๆ โดยคำนึงถึงการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของการท่องเที่ยวชายแดนในอนาคต

รุธิร์ พนมยงค์ (2551) ได้ทำการนำเสนอกรอบแนวคิดทางด้านนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนให้เป็นพื้นที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์สำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยนโยบายที่หลักสามารถแบ่งได้เป็น 4 ส่วน มีดังนี้

- 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่ง และการติดต่อสื่อสารในพื้นที่
- 2) ผู้ให้บริการ คือ ผู้ให้บริการในพื้นที่ด้านการให้บริการโลจิสติกส์, การขนส่ง ทั้งภาครัฐ และเอกชน
- 3) ผู้รับส่งสินค้า คือ ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้ค้าขาย
- 4) กรอบนโยบาย คือ นโยบายของหน่วยงานในพื้นที่ และความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กรอบแนวคิดทั้ง 4 ด้าน เป็นปัจจัยพื้นฐาน ในการเตรียมความพร้อม และขับเคลื่อนการพัฒนาด้าน เศรษฐกิจการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวสำหรับเมืองชายแดนในอนาคตอันใกล้

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร ได้ดำเนินโครงการสำรวจตลาด เก็บข้อมูล วิเคราะห์เป็นฐานข้อมูลในประเทศและจัดทำแผนแม่บทในการกำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจ ของ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ปีงบประมาณ 2559 โดยเสนอแผนแม่บทที่ชัดเจนในการกำหนดทิศ ทางการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า และการ ลงทุน ในกลุ่มจังหวัด (พิษณุโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย และเพชรบูรณ์) ซึ่งได้แก่ การกระจายความเจริญ ไปสู่ภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 และการเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขัน รวมถึงขับเคลื่อนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในการสร้างความเข้มแข็งทาง เศรษฐกิจการค้า การลงทุน และเพิ่มช่องทางการตลาดไปยังประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งขยายฐานการผลิต ภายในกลุ่ม AEC กับกลุ่มความร่วมมืออื่น ภายใต้ความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง กับการขับเคลื่อนกิจกรรม โครงการ ให้เกิดผลสำเร็จอย่างบูรณาการของทุกภาคส่วน สำหรับประโยชน์ใน ระดับจังหวัดที่ได้รับจากแผนแม่บทฉบับนี้คือการเพิ่มปริมาณการค้า และการลงทุนทั้งในพื้นที่แต่ละ จังหวัด เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ส่งผลให้จำนวนผู้ผลิต นัก การค้า นักลงทุน และนักธุรกิจมีอาชีพในระดับสากลมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นกรอบให้หน่วยงานภาครัฐกิจ และวิสาหกิจในพื้นที่มีแนวทางและแผนการขับเคลื่อนในการนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาได้อย่างเป็น รูปธรรม ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมการค้า การ ลงทุนและสร้างพันธมิตรการค้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและประเทศเครือข่าย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ใน การดำเนินโครงการ คือ 1) เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมด้าน การค้า การลงทุนและการส่งออกในกลุ่มภูมิภาค หรือระหว่างกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านให้มีความเข้าใจ และ สามารถพัฒนาความรู้ทางด้านการค้า การลงทุนได้อย่างมีรูปธรรม 2) เพื่อถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนองค์ ความรู้ที่เกี่ยวกับการพัฒนาสินค้าและบริการให้เกิดนวัตกรรมด้านการค้า การลงทุนและการตลาด สำหรับ การส่งออกสินค้าสู่ตลาดสากลและ 3) เพื่อเสริมสร้างศักยภาพเครือข่ายการค้าของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 1 และกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) รวมไปถึงพระราชอาณาจักรพระราชาณาจักรกัมพูชา (พระราชา ณาจักรกัมพูชา) และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) ผลการดำเนินโครงการ มีการออกแบบ หลักสูตรและจัดกิจกรรมให้เกิดความเชื่อมโยงบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมาะ ลำไย (Luangprabang – Indochina - Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) ของกลุ่มประเทศ เพื่อนบ้าน อาทิ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) รวมไปถึงพระราชอาณาจักรกัมพูชา (พระราชาณาจักรกัมพูชา) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น 3 กิจกรรม เพื่อให้ได้หลักสูตรและกิจกรรมที่มี ประสิทธิภาพและเหมาะสมมากที่สุด โดยกิจกรรมประกอบด้วย 1) การดำเนินกิจกรรมการจัดประชุมสร้าง เครือข่ายพันธมิตรทางการค้าระดับผู้นำทั้งภาครัฐและเอกชนของ สามประเทศ จำนวน 98 คน ณ จังหวัด เพชรบูรณ์ 2) กิจกรรมการจัดทำหลักสูตรการฝึกอบรม โดยได้ดำเนินการสำรวจและจัดทำข้อมูลเชิงลึกที่ เกี่ยวข้องและจำเป็น และนำมาพัฒนาหลักสูตรที่ครอบคลุมในทุกเนื้อหาวิชา และ 3) การจัดฝึกอบรม ถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการพัฒนาศักยภาพบุคลากรมีระยะเวลา 5 วัน จำนวน 116 คน ทางคณะผู้จัดทำ ได้มีการปรับปรุงหลักสูตรและกิจกรรมให้สอดคล้องกับขั้นตอนการดำเนินการสำหรับนำไปใช้ในธุรกิจจริง การนำนวัตกรรมมาใช้ในการดำเนินธุรกิจการค้า ส่งออกให้มีประสิทธิภาพ ความสำคัญของตลาดอินโดจีน

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร ได้ดำเนินโครงการการจัดเก็บข้อมูล เพื่อจัดทำเทคนิคการวิเคราะห์ตลาดสินค้าอินโดจีน ตลอดจนการคำนวณต้นทุนและกลยุทธ์การตั้งราคา และจัดฝึกอบรมสัมมนาเพื่อถ่ายทอดข้อมูลสู่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องตามโครงการส่งเสริมการค้า การลงทุนและสร้างพันธมิตรการค้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและประเทศเครือข่าย ปีงบประมาณ 2559 โดยมีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ ศึกษาและนำเสนอเทคนิคการวิเคราะห์ตลาดสินค้าอินโดจีน การคำนวณต้นทุน และกลยุทธ์การตั้งราคา และภาพรวมโครงสร้างเศรษฐกิจและสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC (Luangprabang Indochina Mawlamyine Economic Corridor) รวมถึงกัมพูชา และเวียดนาม และสินค้าที่มีแหล่งผลิตในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่มีศักยภาพในการเข้าสู่ตลาด และวิธีเข้าสู่ตลาดอย่างเหมาะสม 2) เพื่อให้ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมตลาดการค้าอินโดจีนมีความเข้าใจ และสามารถพัฒนาความรู้เพื่อการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้า และเส้นทางการค้าได้อย่างเป็นรูปธรรม 3) เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับความสำคัญของการส่งเสริมตลาดการค้าอินโดจีนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC (Luangprabang Indochina Mawlamyine Economic Corridor) การวิเคราะห์ต้นทุนการผลิตสินค้า และโลจิสติกส์ รวมถึงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากนักธุรกิจ หน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาคเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC (Luangprabang Indochina Mawlamyine Economic Corridor) รวมถึงประเทศกัมพูชา และเวียดนาม การดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลและเทคนิคการวิเคราะห์ตลาดสินค้าอินโดจีน ตลอดจนการคำนวณต้นทุน และกลยุทธ์การตั้งราคา จะยังประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนภายใน จังหวัดพิษณุโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย และเพชรบูรณ์ ในระดับภาพรวมของประเทศ ซึ่งได้แก่ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และเพิ่มช่องทางการตลาดไปยังประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งขยายฐานการผลิต ภายในกลุ่มประเทศ AEC กับกลุ่มความร่วมมืออื่น ภายใต้ความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนกิจกรรม โครงการ ให้เกิดผลสำเร็จอย่างบูรณาการ อีกทั้งยังสามารถดำเนินงานต่อยอดจาก “โครงการประชุมนานาชาติ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย เรือง ภูคู้ ประตุแห่งมิตรภาพและโอกาส (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor (LIMEC) International Conference “Phu Doo” Gate of Companionship and Opportunities)” ระหว่างวันที่ 17 – 20 สิงหาคม พ.ศ. 2558 ที่มีคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (กรอ.กลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1) พยายามผลักดันเกิดการประชุมนานาชาติครั้งที่ 2 และขยายผลในปีต่อไป

2.11 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้แบ่งการทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ออกเป็น 4 ทฤษฎี ประกอบด้วย 1) ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง 2) ทฤษฎีการวิเคราะห์โครงการด้านการขนส่งและจราจร 3) ทฤษฎีการวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์ และ 4) รูปแบบการมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นแนวคิดสำคัญที่คณะผู้วิจัยคาดหวังว่าจะนำไปสู่การทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ด้านชายแดนภูคู้ได้อย่างเหมาะสม โดยรายละเอียดดังนี้

2.11.1 ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง

การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และคาดการณ์พฤติกรรมการเดินทางในอนาคตของพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยข้อมูลปริมาณการเดินทางทั้งในอดีตและปัจจุบัน รวมถึงข้อมูลการคาดการณ์เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนแผนงานพัฒนาโครงการในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง (Travel Demand Model)

โดยทั่วไปแบบจำลองความต้องการเดินทางสามารถพัฒนาโดยมีโครงสร้างในการจำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางที่แตกต่างกัน ได้ 2 รูปแบบ คือ จำลองการตัดสินใจพร้อมกันทุกขั้นตอน (Simultaneous Structure) และ จำลองการตัดสินใจแบบเป็นขั้นตอนต่อเนื่องกัน (Sequential Structure) โดยแบบจำลองความต้องการเดินทางในปัจจุบันนิยมใช้วิธีการจำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางแบบเป็นขั้นตอนต่อเนื่องกัน ซึ่งสามารถพัฒนาได้ใน 2 รูปแบบ คือ แบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมผู้เดินทางรายคน (Disaggregate Model) หรือรู้จักกันในชื่อ “Activity-Base Model” (Yagi and Mohammadian, 2010) และแบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมรวมของผู้เดินทาง (Aggregate Model) หรือ แบบจำลองการตัดสินใจแบบต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (4-Steps Sequential Model) ซึ่งเป็นแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับและนิยมใช้เพื่อการวางแผนด้านการจราจรทั้งในประเทศ (กรมทางหลวง, 2550; 2553; 2555) และต่างประเทศ (Ortúzar and Willumsen, 1990; Brustlin, 2007; Steinhoff and Harpring, 2008) โดยแบบจำลองประกอบด้วย 4 แบบจำลองย่อย มีรายละเอียดดังนี้

2.11.1.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง

แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางออกจากพื้นที่ (Trip Production) และการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ (Trip Attraction) ของแต่ละพื้นที่ย่อยในพื้นที่ศึกษา โดยปริมาณการเดินทางจะสัมพันธ์กับข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ อาทิเช่น จำนวนประชากร จำนวนแรงงาน และรายได้เฉลี่ย เป็นต้น โดยวิธีการคาดคะเนปริมาณการเกิดการเดินทางนี้มีหลายวิธี อาทิเช่น วิเคราะห์ความถดถอย (Regression Analysis) วิธีอัตราการเดินทาง (Trip Rate Analysis) และวิธีการจำแนกข้ามพวก (Cross Classification Analysis) เป็นต้น ซึ่งวิธีที่ได้รับการยอมรับในปัจจุบันคือวิธีสมการถดถอย เนื่องจากเป็นวิธีที่แสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ทำให้เกิดและดึงดูดการเดินทาง (Ortúzar and Willumsen, 1990)

แบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมรวมของผู้เดินทาง (Aggregate Model) ตามวิธีวิเคราะห์ความถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Linear Regression) มีรูปแบบดังแสดงในสมการที่ (8) ซึ่งเป็นวิธีการที่สะดวกในการปรับแก้และสามารถตรวจสอบเปรียบเทียบอัตราการเดินทางที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยตัวแปรที่ใช้สร้างความสัมพันธ์ได้อย่างมีเหตุผลและน่าเชื่อถือ โดยระดับความสัมพันธ์ของตัวแปรในสมการแบบจำลองประเมินได้จากค่า Coefficient of Determination (R^2) และมีการตรวจสอบค่าสัมประสิทธิ์ไม่เท่ากับศูนย์ (T-Test) ที่ช่วงความเชื่อมั่น (Level of Confident) ที่ 95 %

$$Y = a_1X_1 + a_2X_2 + \dots + a_nX_n + C \quad (8)$$

โดยที่ Y = ตัวแปรตาม ในที่นี้คือ ปริมาณการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ย่อย

$X_1, \dots, X_n$ = ตัวแปรอิสระ ในที่นี้คือ ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ เช่น จำนวนประชากร รายได้เฉลี่ย

$a_1, \dots, a_n$ = สัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ

2.11.1.2 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง

แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์ว่าปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นต้องการจะเดินทางไปไหนและเดินทางมาจากที่ใด โดยทั่วไปวิธีการสร้างแบบจำลองการกระจายการเดินทางมี 2 วิธี คือ วิธีตัวประกอบความเติบโต (Growth Factors) และ วิธีความโน้มถ่วง (Gravity Model) โดยวิธีความโน้มถ่วงเป็นเทคนิคการกระจายการเดินทางที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการวางแผนการจราจร ซึ่งเป็นการกระจายการเดินทางโดยใช้ค่าที่วัดเป็นความต้านทาน (Friction) ในการเดินทางของคู่พื้นที่ย่อยใดๆ ที่ต้องการเดินทาง (นิยมใช้เวลาหรือระยะทาง) คล้ายกับกฎความโน้มถ่วงของนิวตัน (Ortúzar and Willumsen, 1990) โดยในกรณีศึกษาได้พัฒนาแบบจำลองการกระจายการเดินทางด้วยวิธีความโน้มถ่วงแบบข้อจำกัด 2 ทาง (Doubly Constraint Gravity Model) ดังสมการที่ (9) และ (10) เนื่องจากวิธีนี้ทำให้คุณลักษณะการเดินทางมีการเปลี่ยนแปลงไปตามค่าที่วัดเป็นความต้านทาน (เวลา, ระยะทาง) ในการเดินทาง ซึ่งจะสะท้อนพฤติกรรมการเดินทางในป้อนาคตได้ดีกว่าวิธีความเติบโตที่มีคุณลักษณะการเดินทางในป้อนาคตไม่แตกต่างจากปัจจุบัน

$$T_{ij} = \alpha_i \cdot \beta_j \cdot P_i \cdot A_j \cdot F(c_{ij}) \quad (9)$$

$$F(c_{ij}) = c_{ij}^a \cdot \exp(b \cdot c_{ij}) \quad (10)$$

โดยที่ T_{ij} = ปริมาณการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปยังพื้นที่ย่อย j

P_i = ปริมาณการเกิดการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ย่อย i

A_j = ปริมาณการดึงดูดการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ย่อย j

$F(c_{ij})$ = ฟังก์ชันค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย i และ พื้นที่ย่อย j

α_i, β_j = ค่าเฉพาะการปรับคูณ (Balancing Factor) ของแถว i และ สดมภ์ j

c_{ij} = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย i และ พื้นที่ย่อย j

a, b = ค่าปรับเทียบแบบจำลอง

2.11.1.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Mode Choice Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์หาสัดส่วนการเลือกรูปแบบ (Mode) การเดินทางต่างๆ ซึ่งอาจประกอบด้วย การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล (Private Transport) และระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) โดยทฤษฎีที่นิยมใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง คือ แบบจำลองโลจิต (Logit Model) ซึ่งเป็นการพิจารณาอรรถประโยชน์ (Utility) ของผู้เดินทางที่ได้รับจากแต่ละทางเลือก ในการเดินทางซึ่งส่งผลให้เกิดการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทางที่ผู้เดินทางคิดว่าจะได้รับอรรถประโยชน์สูงสุด (McFadden, 2001) โดยแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยแบบจำลองโลจิตเป็นการพิจารณาอรรถประโยชน์หรือความพึงพอใจ (Utility) ของผู้เดินทางที่ได้รับจากแต่ละทางเลือก ดังสมการที่ (11) และ (12)

$$P_n(i) = \frac{e^{U_{in}}}{\sum_{j \in c_m} e^{U_{jn}}} \quad (11)$$

$$U = aT + bC + c \quad (12)$$

โดยที่ $P_n(i)$ = ความน่าจะเป็นของผู้ที่เลือกเดินทางลำดับที่ n ทางเลือก i

U_{in} = อรรถประโยชน์ของทางเลือก i ของผู้เลือกคนที่ n

c_m = จำนวนของทางเลือกทั้งหมด

j = ทางเลือกที่ j (เช่น รถยนต์ รถบรรทุก เป็นต้น)

T = ระยะเวลาในการเดินทางของทางเลือก (นาที)

C = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของทางเลือก (บาท)

a, b = ค่าสัมประสิทธิ์ (ค่าปรับเทียบแบบจำลอง)

c = ค่าคงที่

2.11.1.4 แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง

แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์เพื่อจัดแบ่ง (Assignment) ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยใดๆ ที่เกิดขึ้นลงในโครงข่ายถนนและระบบขนส่งที่มีอยู่ ซึ่งจากการประยุกต์แบบจำลองจะให้ผลลัพธ์ด้านสภาพการจราจร ได้แก่ ปริมาณการจราจรในเส้นทางต่างๆ และสภาพในการขับขี่ยานพาหนะในโครงข่ายการเดินทาง เช่น ความเร็วและเวลาในการเดินทางผ่านเส้นทาง ซึ่งสามารถนำไปซึ่งถึงสภาพการจราจรได้ โดยเทคนิควิธีการจัดแบ่งการเดินทางลงในโครงข่ายถนนในแบบจำลองที่นิยมใช้ในปัจจุบันมีอยู่หลายวิธี ได้แก่ วิธี All-or-Nothing, Incremental, Capacity Restraint, User Equilibrium, Stochastic User Equilibrium และ System Optimum เป็นต้น (Ortúzar and Willumsen, 1990) โดยแบบจำลองการแจกแจงการเดินทางด้วยวิธี User Equilibrium มีรูปแบบดังแสดงในสมการที่ (13) ซึ่งเป็นวิธีที่ทำให้เวลาการเดินทาง (หรือ ค่าใช้จ่าย) บนเส้นทางต่างๆ ระหว่างคู่โหนดเดียวกันให้อยู่ในสภาพสมดุล และจะให้ลักษณะคำตอบเป็นค่าที่แท้จริง (Exact Solution) ในขณะที่วิธีอื่นๆ เช่น วิธี Incremental จะให้ลักษณะคำตอบเป็นค่าประมาณที่ใกล้เคียงกับค่าที่แท้จริง (Approximate Solution)

$$\text{Min} \sum_{a \in A} \int_0^{V_a} C_a(\omega) d\omega \quad (13)$$

โดยที่ C_a = ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง บน Link a

2.11.2 ทฤษฎีการวิเคราะห์โครงการด้านการขนส่งและจราจร

การวิเคราะห์โครงการด้านการขนส่งและจราจรเป็นกระบวนการที่ได้รับการยอมรับและนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในงานศึกษาแผนแม่บทและการศึกษาความเหมาะสมของโครงการทางหลวงในประเทศไทย (กรมทางหลวง, 2553; 2555) และในต่างประเทศ (Meyer, M.D. & Miller, E.J., 2001; Hatzopoulou, M. & Miller, J., 2009) โดยการนำหลักการของแบบจำลองการตัดสินใจแบบต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (4-Steps Sequential Model) มาประยุกต์ใช้เพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรและผลกระทบด้านการจราจรและขนส่งที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่งจะถูกนำไปใช้ในการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนด้วยดัชนีตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ต่างๆ อาทิเช่น อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C) และ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นต้น (Tangvitontham, N. & Chaiwat, P., 2012) ซึ่งมีรูปแบบดังสมการ (7) ถึง (9) ตามลำดับ (เยาวเรศ ทับพันธุ์, 2551)

$$\text{EIRR} = i ; \left(\text{NPV} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t} = 0 \right) \quad (7)$$

$$B/C = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^t}} \quad (8)$$

$$\text{NPV} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t} \quad (9)$$

เมื่อ EIRR = อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (%) หรืออัตราส่วนลดที่ทำให้ค่า NPV ของการลงทุนเป็น 0 บาท (คําค่าเมื่อมีค่ามากกว่าอัตราส่วนลด 12.00 %) อ้างอิงตามธนาคารโลกและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ศสช.)

B/C = อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (คําค่าเมื่อมีค่ามากกว่า 1.00)

NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (บาท) (คําค่าเมื่อมีค่าเป็นบวก)

B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)

i = อัตราดอกเบี้ยหรืออัตราส่วนลด (12 %/ปี)

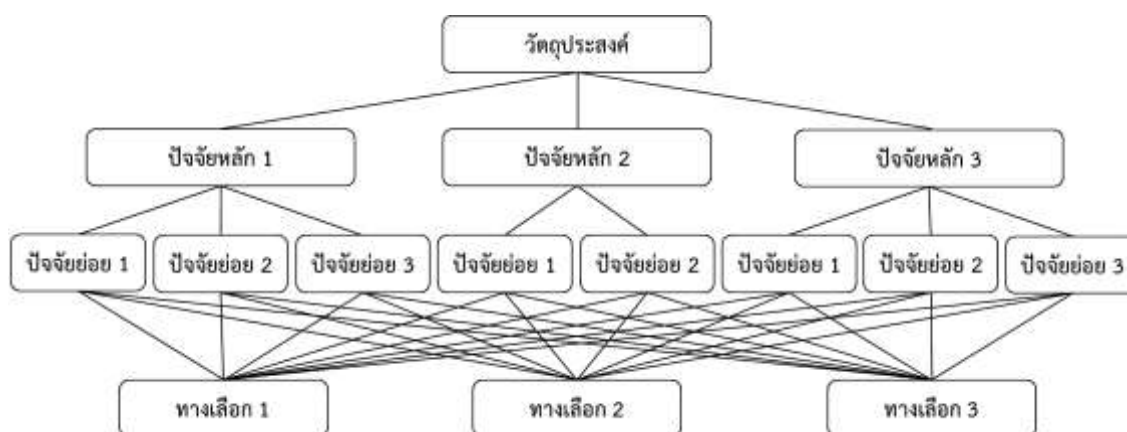
n = อายุของโครงการ (ปี)

2.11.3 ทฤษฎีการวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์

การวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi Criteria Analysis: MCA) โดยหนึ่งในวิธีวิเคราะห์หลายหลักเกณฑ์ที่นิยมใช้อย่างแพร่หลาย คือ กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) ซึ่งเป็นการประเมินความเหมาะสม ที่พัฒนาโดย Thomas L. Saaty สำหรับใช้จัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนเพื่อการพัฒนาของประเทศชูดาน ในปลายปี ค.ศ. 1980 และได้มีการใช้ประยุกต์ในปัญหาต่างๆ อย่างกว้างขวาง เช่น ปัญหาการจัดสรรพลังงาน เทคโนโลยีเพื่อการลงทุน ภายใต้สถานการณ์ไม่แน่นอน ทางเลือกการจัดการปัญหาผู้ก่อการร้าย การเลือกซื้อรถ การเลือกงาน และการเลือกโรงเรียนสำหรับการเข้าศึกษา (Saaty, 1980)

- กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น

กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP) คือ การตัดสินใจเลือกทางเลือก เมื่อมีเกณฑ์ในการพิจารณาหลายเกณฑ์ กระบวนการดังกล่าวจึงเป็นกระบวนการที่มีประสิทธิภาพและมีความสะดวกในการจัดลำดับความสำคัญ (Saaty, 2008a) และช่วยทำให้เกิดการตัดสินใจที่ดีในสถานการณ์ที่ต้องมีการเลือก (Benyoucef et al., 2003; Ghodsypour & O'Brien, 1998; Ho et al., 2009) ซึ่งสามารถใช้ได้กับการตัดสินใจที่มีความยุ่งยากซับซ้อนโดยการเขียนปัญหาในรูปแบบโครงสร้างลำดับชั้น (Hierarchical Structure) ดังแสดงในรูปที่ 2.11-1 และเป็นทฤษฎีที่นิยมใช้ในการตัดสินใจอย่างแพร่หลายจนถึงปัจจุบัน



ที่มา: ศุภลักษณ์ และ อติศักดิ์ (2555)

รูปที่ 2.11-1 โครงสร้างลำดับชั้นของกระบวนการวิธี AHP

Vargas (1990) กล่าวว่า การตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด (Choice Process) คือ ขั้นตอนในการตัดสินใจเพื่อให้ได้ทางเลือกที่ดีที่สุดของปัญหา ซึ่งวิธีที่นิยมใช้คือการประเมินความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม ที่ได้จากผลคูณคะแนนของปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่ได้จากการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น

- การเปรียบเทียบเชิงคู่ (Pair-Wise Comparison: PWC)

การเปรียบเทียบเชิงคู่เป็นวิธีการที่ถูกนำมาประยุกต์ใช้โดย L.L. Thurstone นักจิตวิทยาชาวอเมริกันเมื่อ ค.ศ. 1927 โดยใช้ในชื่อว่า กฎการตัดสินเชิงเปรียบเทียบ หรือ Law of Comparative Judgement (Thurstone, 1927) เป็นการศึกษาเปรียบเทียบในเชิงจิตวิทยาที่เป็นการศึกษาเปรียบเทียบเป็นคู่ โดยเลือกกว่าแต่ละคู่ สิ่งใดมีความคุณค่ามากกว่ากันเมื่อเป็นคุณสมบัติเชิงปริมาณ ซึ่งวิธีการนี้ถูกนำมาใช้ในการศึกษาวิจัยในหลายหัวข้อ เช่น ทักษะการที่มีต่อสิ่งแวดล้อม (Jackson, 1986), การศึกษาทางด้านวิศวกรรม (Drake, 1998) และการจัดการด้านพลังงาน (Pohekar et al., 2004) เป็นต้น

- การประยุกต์ใช้ระหว่างการศึกษาเปรียบเทียบเชิงคู่และกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (PWP & AHP)

การเปรียบเทียบเชิงคู่ (PWC) ถูกนำมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP) ซึ่งเป็นเทคนิคหนึ่งที่ใช้ในการตัดสินใจ โดยทำการเปรียบเทียบปัจจัยสองปัจจัย ไม่ว่าปัจจัยนั้นจะเป็นปัจจัยที่ชัดเจน หรือเป็นปัจจัยที่ไม่ชัดเจน เพื่อสร้างอัตราส่วนในเชิงปริมาณเพื่อช่วยให้การเปรียบเทียบชัดเจนขึ้น (Saaty, 1980, 2008b; ศุภลักษณ์ และ อติศักดิ์, 2555)

2.11.4 ทฤษฎีรูปแบบของการมีส่วนร่วม

การศึกษาและเอกสารเชิงวิชาการจากแหล่งทั่วโลก ชี้ให้เห็นว่าการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการดูแลสิ่งแวดล้อมในระดับชุมชน การมีส่วนร่วมสามารถแสดงออกในหลายรูปแบบ เช่น การเขียนจดหมายร้องเรียน, การเขียนบทความ, การจัดประชุม, การพบปะพูดคุย, การประท้วงแบบสันติ, การรณรงค์ (Zwiep, 1994) Zwiep ยังย้ำอีกว่า สภาพแวดล้อมที่ดีได้ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกคน ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงระบบการศึกษาที่ดี อย่างไรก็ตามการมีส่วนร่วมไม่สามารถเกิดขึ้นได้เอง หากแต่ต้องใช้การปลูกฝังและใช้ความพยายามจากทั้งภาครัฐและภาคประชาชน (Zwiep, 1994) Bureekul ระบุว่า การมีส่วนร่วมทำได้สองวิธี คือ สหิตามกฎหมาย และอิสระในการแสดงความคิดเห็น วิธีที่สอง คือการมีส่วนร่วมแบบไม่เป็นทางการ ซึ่งทำได้หลายรูปแบบ เช่น ให้การศึกษาและเผยแพร่ความรู้ (เช่น วารสาร อบรมเชิงปฏิบัติการ สัมมนา นิทรรศการ การรณรงค์) การกดดัน (เช่น การสาธิต การเรียกร้อง การติชม) การลอบบี้ (เช่น ประชาพิจารณ์ ให้คำปรึกษา) การให้บริการอื่นๆ (เช่น สายด่วน ศูนย์บริการข้อมูล เครือข่ายความร่วมมือ) และรูปแบบบริการเชิงวิชาการอื่นๆ (เช่น การรับฟังผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการประเมินผลโครงการหลังดำเนินงานเสร็จสิ้น) (Bureekul, 2000)

Thawilwadee Brueekul (2000) ระบุว่ากระบวนการมีส่วนร่วมที่มีประสิทธิภาพต้องอาศัยการสื่อสารระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องกับสาธารณะ แบบแรก คือ การให้ข้อมูลและความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนต่อสาธารณะ แบบที่สอง คือ การแสดงผลจากประเด็นปัญหาจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้สาธารณะรับทราบ และแบบที่สาม คือ การแลกเปลี่ยนข้อมูล และความคิดเห็นระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องต่อสาธารณะ

นอกจากนี้การมีส่วนร่วมยังจำแนกออกเป็น 5 รูปแบบ ตามระดับเบื้องต้นไปยังระดับสูง จากระดับง่ายไปยังระดับที่ยากที่สุด ซึ่งปรับประยุกต์มาจากแนวคิดของ Pretty (1995) ดังนี้

- 1) การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร (Inform) เป็นรูปแบบที่ง่ายเพราะเป็นเพียงได้รับข้อมูลข่าวสาร แต่เป็นการสื่อสารทางเดียว
- 2) การได้รับคำแนะนำปรึกษา (Consult) ชุมชนได้รับคำแนะนำข้อมูลข่าวสารรอบด้าน (ทั้งด้านบวกและด้านลบ)
- 3) การร่วมมือทำ (Implement/ Collaborate) ชุมชนได้ร่วมดำเนินกิจกรรม แต่ไม่ได้ร่วมในกระบวนการตัดสินใจ
- 4) การร่วมคิดร่วมตัดสินใจ (Involve) ชุมชนได้ร่วมวิเคราะห์ปัญหา ร่วมวางแผน และร่วมตัดสินใจ
- 5) การมีส่วนร่วมในการตรวจสอบ และริเริ่มทำ (Empower) โดยชุมชนมีส่วนร่วม จัดการ และดำเนินการเองได้

กระบวนการมีส่วนร่วมสามารถเกิดขึ้นได้หลายรูปแบบ เช่นเดียวกันกับการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนย่อมสามารถทำได้หลายวิธี เช่น การส่งเสริมให้ประชาชนมีบทบาทในการตัดสินใจต่อสิ่งต่างๆ ที่มีกระทบต่อความเป็นอยู่ของผู้นั้นในชุมชน, ส่งเสริมให้ชุมชนเรียนรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากคนทุกกลุ่ม และกำจัดอุปสรรคที่ขัดขวางการมีส่วนร่วมของประชาชน, ส่งเสริมภาวะความเป็นผู้นำให้แก่ประชาชน, เปิดโอกาสในการแก้ปัญหาจากหลายๆวิธี เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชนที่ยั่งยืน (The Co-intelligence Institute, 2008) ในการนี้ผู้ศึกษาได้ใช้รูปแบบการมีส่วนร่วมของ Pretty เป็นกรอบแนวทางในการเก็บข้อมูลด้านการมีส่วนร่วมในการศึกษาครั้งนี้

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้ง 11 ประเด็นดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น เป็นการทบทวนที่ทำให้ทราบถึงแนวคิดการพัฒนาจุดผ่านแดน ระเบียบพิธีการศุลกากร และบริบทที่สำคัญของจุดผ่านแดนถาวร ตลอดจนยุทธศาสตร์การพัฒนาของทางภาครัฐที่มีต่อพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการกำหนดกรอบแนวคิดของการศึกษา (บทที่ 3) อีกทั้งยังเป็นการทบทวนเพื่อนำทฤษฎีไปใช้ในการกำหนดขั้นตอนดำเนินงานวิจัยสำหรับการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาของพื้นที่ศึกษาในอนาคตได้

บทที่ 3

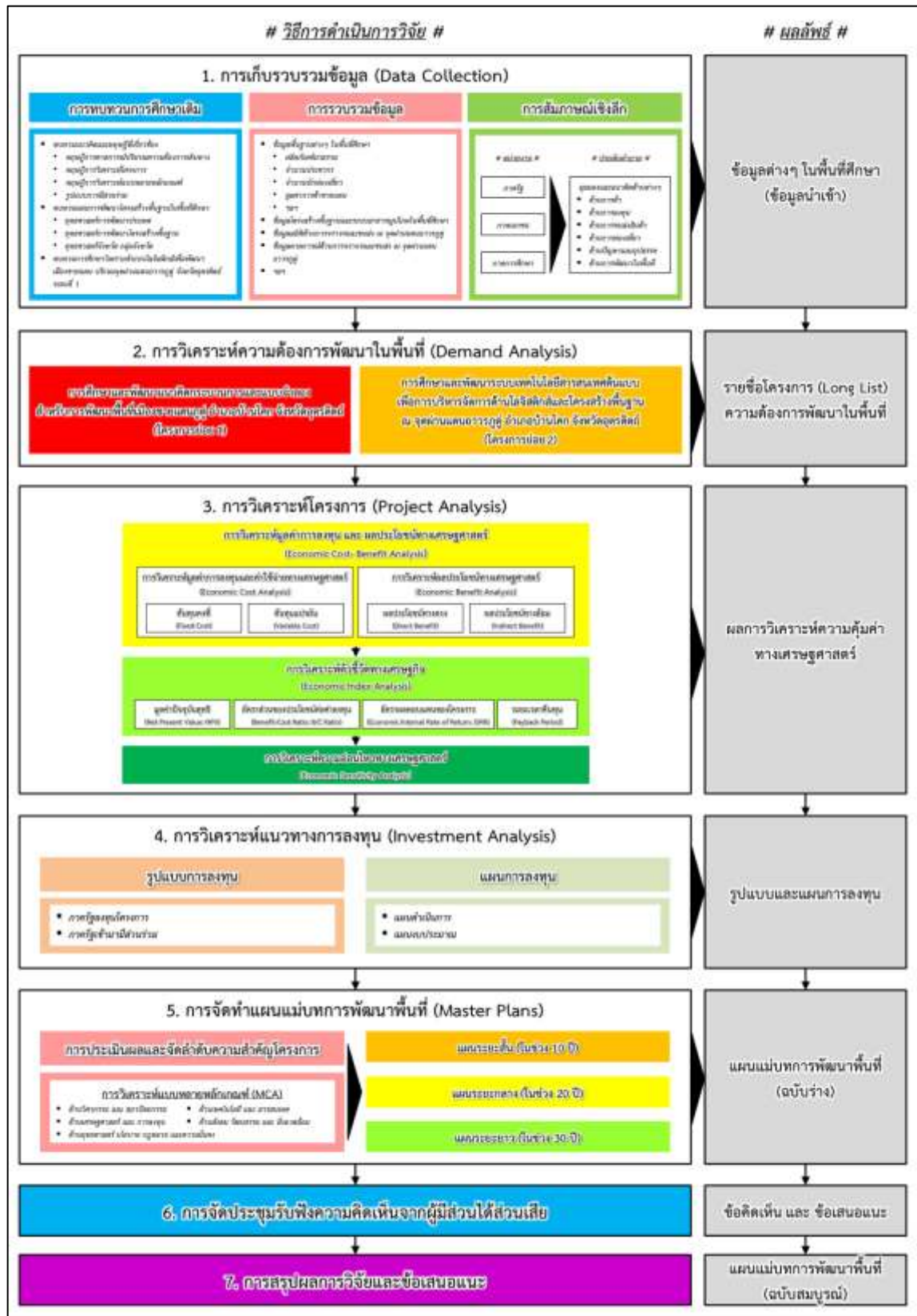
วิธีการและแผนการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 2 ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินงานวิจัย โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 ตลอดจนได้กำหนดแผนการดำเนินงานวิจัยตลอดระยะเวลา 12 เดือน เพื่อให้การดำเนินงานวิจัยสามารถบรรลุตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่วางไว้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ดำเนินการพัฒนากอบแนวคิดของการศึกษาให้มีความสอดคล้องกับขอบเขตของการดำเนินงาน การศึกษาวเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 2 โดยได้ทำการแบ่งกรอบแนวทางการดำเนินการศึกษาออกเป็น 7 ส่วนหลัก ประกอบด้วย 1) การเก็บรวบรวมข้อมูล 2) การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ 3) การวิเคราะห์โครงการ 4) การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน 5) การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ 6) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น และ 7) สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-1

จากรูปที่ 3.1-1 กรอบแนวคิดของการศึกษาเริ่มต้นจากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา โดยการทบทวนการศึกษาเดิม (การศึกษาฯ ระยะที่ 1) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล รวมไปถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาจากโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน) และ โครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ) เพื่อศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่ โดยผลจากการดำเนินการจะได้รายชื่อโครงการ (Long List) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมที่ยังขาดแคลน จากนั้นทำการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ด้วยดัชนีตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) อัตราผลตอบแทนของโครงการ (EIRR) และ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ แล้วทำการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน และ จัดทำแผนการลงทุนในอนาคต ตลอดจนนำผลการศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่มาจัดทำเป็นแผนใน 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ด้วยการวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi Criteria Analysis: MCA) ซึ่งทั้งหมดเป็นกระบวนการในการนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของการศึกษาในครั้งนี้ คือ การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ (ฉบับร่าง) จากนั้นจึงมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำเสนอผลการศึกษาที่ได้และเพื่อรับความพึงความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ โดยผลการศึกษาที่ได้และผลจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น จะถูกนำมาใช้ในการปรับปรุงแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่วนในขั้นตอนสุดท้ายเป็นการสรุปผลการวิจัย และจัดทำข้อเสนอแนะของการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 3.1-1 กรอบแนวคิดของการศึกษา

3.1.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) การทบทวนการศึกษาเดิม 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล และ 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยจะมีการสังเคราะห์ข้อมูลโดยการนำข้อมูลที่ได้มาทำการจัดให้เป็นหมวดหมู่ อาทิเช่น โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และ ความต้องการเดินทาง เป็นต้น เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปใช้ ซึ่งผลลัพธ์ของการดำเนินการที่ได้จะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลนำเข้าสำหรับการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป โดยวิธีการมีรายละเอียดดังนี้

3.1.1.1 วิธีการทบทวนการศึกษาเดิม

การทบทวนการศึกษาเดิมเป็นการศึกษาและรวบรวมวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) นิยามคำศัพท์ 2) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเมืองชายแดน 3) แนวความคิดเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวเมืองชายแดน 4) แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน 5) การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร 6) ข้อมูลเกี่ยวกับจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 7) ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้กับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC 8) การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 9) การทบทวนการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง (การศึกษาฯ ระยะที่ 1) 10) เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ 11) ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากหน่วยงานภาครัฐ อาทิเช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด และ ด่านศุลกากร เป็นต้น

3.1.1.2 วิธีการสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลทุติยภูมิ) และจากการสำรวจในภาคสนาม (ข้อมูลปฐมภูมิ) โดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจะประกอบด้วย 1) ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา 2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา 3) ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ และ 4) ข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ตามระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบทต่างๆ ของพื้นที่ศึกษา อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์แนวโน้มการเติบโตของพื้นที่ศึกษาได้อีกด้วย โดยข้อมูลที่จะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล จะประกอบด้วย 6 ข้อมูล ได้แก่ 1) ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ 2) ลักษณะการปกครอง 3) ผลิตภัณฑ์มวลรวม 4) จำนวนประชากร 5) จำนวนนักท่องเที่ยว และ 6) มูลค่าการค้าชายแดน ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2552-2561) ที่ได้จากหน่วยงานภาครัฐทั้งในและต่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตามบางข้อมูลมีข้อจำกัดด้านการเข้าถึงข้อมูล จึงไม่สามารถรวบรวมข้อมูลได้ย้อนหลังได้ถึง 10 ปี ได้แก่ จำนวนประชากร (ต่างประเทศ) และ จำนวนนักท่องเที่ยว ซึ่งคณะผู้วิจัยจะรวบรวมย้อนหลัง 6 ปี และ 7 ปี ตามลำดับ โดยรายละเอียดการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาดังแสดงในตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

ข้อมูล	พื้นที่ศึกษา	หน่วยงานที่เก็บรวบรวมข้อมูล	ปี พ.ศ. ของข้อมูล	หมายเหตุ
ลักษณะทางกายภาพ และสภาพภูมิอากาศ	ประเทศไทย	▪ สำนักงานสถิติจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1	2557	ข้อมูลไม่เปลี่ยนแปลงรายปี
	สปป. ลาว	▪ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์	2557	
	สหภาพเมียนมา	▪ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์	2557	
ลักษณะการปกครอง	ประเทศไทย	▪ สำนักงานสถิติจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1	2557	ข้อมูลไม่เปลี่ยนแปลงรายปี
	สปป. ลาว	▪ Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment	2559	
	สหภาพเมียนมา	▪ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์	2557	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	ประเทศไทย	▪ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2552-2561	ข้อมูล 10 ปีย้อนหลัง (มีข้อมูลรายจังหวัด)
	สปป. ลาว	▪ World Bank	2552-2561	ข้อมูล 10 ปีย้อนหลัง (ไม่มีข้อมูลรายแขวง)
	สหภาพเมียนมา	▪ World Bank	2552-2561	ข้อมูล 10 ปีย้อนหลัง (ไม่มีข้อมูลรายรัฐ)
จำนวนประชากร	ประเทศไทย	▪ กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย	2552-2561	ข้อมูล 10 ปีย้อนหลัง (มีข้อมูลรายจังหวัด)
	สปป. ลาว	▪ Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment	2556-2561	ข้อมูล 6 ปีย้อนหลัง (มีข้อจำกัดการเข้าถึงข้อมูล)
	สหภาพเมียนมา	▪ Ministry of Immigration and Population	2556-2561	ข้อมูล 6 ปีย้อนหลัง (มีข้อจำกัดการเข้าถึงข้อมูล)
จำนวนนักท่องเที่ยว	ประเทศไทย	▪ กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	2555-2561	ข้อมูล 7 ปีย้อนหลัง (มีข้อจำกัดการเข้าถึงข้อมูล)
มูลค่าการค้าชายแดน	ประเทศไทย	▪ กรมการค้าต่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์	2552-2561	ข้อมูล 10 ปีย้อนหลัง (มีข้อมูลรายด่านและประเทศ)

ที่มา: คณะผู้วิจัย

2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา เป็นการลงพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้งในประเทศไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา ซึ่งเป็นโครงข่ายทางหลวงบริเวณบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-มาะลำไย (LIMEC) ดังแสดงในรูปที่ 3.1-2 โดยจะเก็บลักษณะกายภาพของถนน ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ชนิดผิวถนน และ สภาพถนน



ที่มา: <https://siamrath.co.th/n/18406>

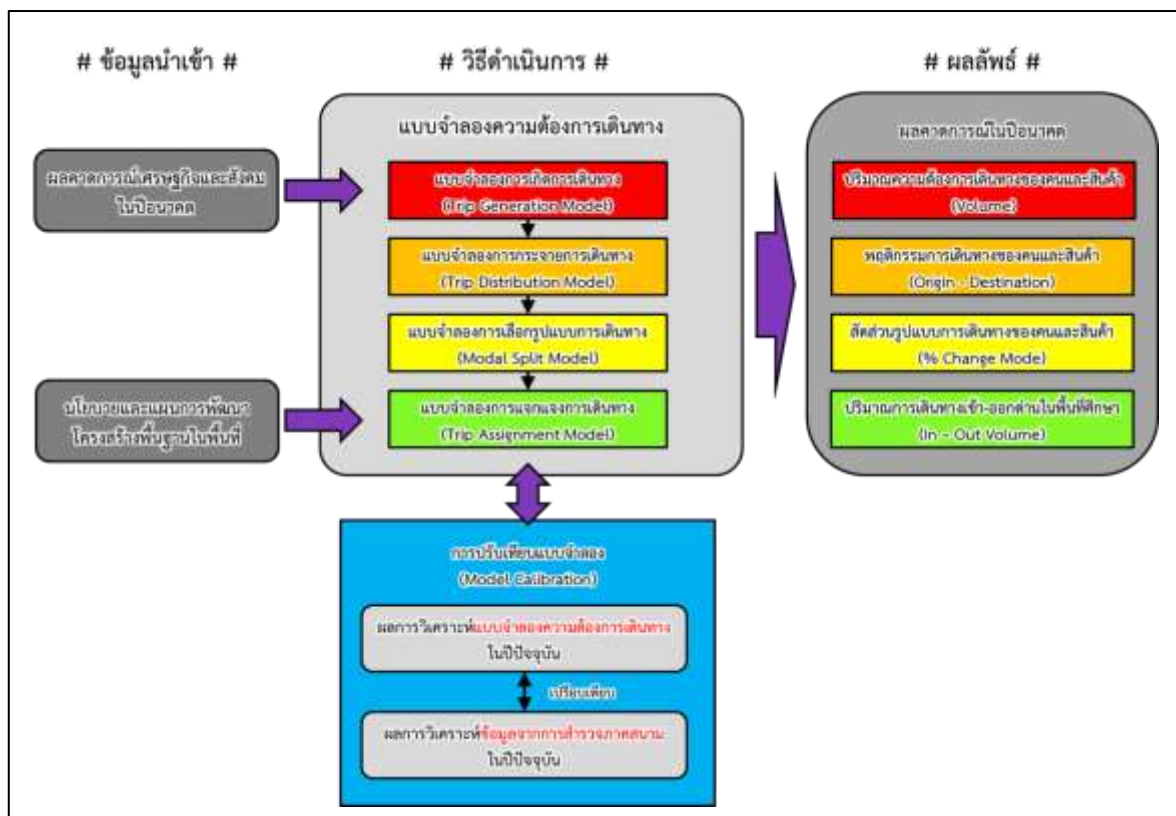
รูปที่ 3.1-2 โครงข่ายทางหลวงบริเวณบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-มาะลำไย (LIMEC)

3) ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

การเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก และ ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกในพื้นที่ศึกษา โดยการประสานขอข้อมูลทศนิยมย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2552-2561) จากด่านศุลกากรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ซึ่งเป็นด่านศุลกากรที่รับผิดชอบดูแลจุดผ่านแดนถาวรภูตูโดยตรง

4) ข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

ข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู สำหรับการศึกษาเป็นการ ทบทวนข้อมูลที่ได้จากผลการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวร ภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1 ซึ่งเป็นข้อมูลในโครงการย่อยที่ 1 การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้าน ระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยเป็นการ วิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางในการศึกษา โดยการนำผลการรวบรวมข้อมูลความต้องการ เดินทางในพื้นที่ศึกษา มาทำการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง (Travel Demand Model) ซึ่ง ประกอบด้วย 4 แบบจำลองย่อยที่ต่อเนื่องกัน ได้แก่ แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) แบบจำลองการเลือกรูปแบบการ เดินทาง (Modal Split Model) และ แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment) โดยเป็น แบบจำลองที่มีการเปรียบเทียบกับความต้องการเดินทางในปัจจุบัน (ข้อมูลการสำรวจในภาคสนาม) ซึ่งในแต่ละแบบจำลองย่อยจะให้ผลลัพธ์เป็น ปริมาณความต้องการเดินทางของคนและสินค้า (Volume) พฤติกรรม การเดินทางของคนและสินค้า (Origin-Destination) สัดส่วนรูปแบบการเดินทางของคนและสินค้า (% Change Mode) และปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่านในพื้นที่ศึกษา (In-Out Volume) ตามลำดับ โดยมี รายละเอียดดังต่อไปนี้แสดงในรูปที่ 3.1-3



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 3.1-3 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

3.1.1.3 วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก

การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิดด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่ โดยจะดำเนินการจัดการสนทนากลุ่มจำนวน 1 ครั้งในประเทศไทย และมีองค์ประกอบของการจัดการสนทนากลุ่มไม่เกิน 50 คน (แบ่งกลุ่มย่อย 2 กลุ่ม) ซึ่งหน่วยงานและภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก ประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานภาคการศึกษาในพื้นที่ จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย ดังแสดงในตารางที่ 3.1-2 ส่วนการสัมภาษณ์เชิงลึกในต่างประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสิงคโปร์ และ ประเทศมาเลเซีย จะใช้ทั้งวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) และ วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (Individual Depth Interview) โดยคณะผู้วิจัยจะเข้าไปดำเนินการตามหน่วยงานต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 3.1-3 และ ตารางที่ 3.1-4 ตามลำดับ โดยรายละเอียดเพิ่มเติมสามารถดูเพิ่มเติมได้ใน ภาคผนวก ก

ตารางที่ 3.1-2 หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย)

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
▪ สำนักงานจังหวัดอุดรดิตถ์	▪ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรดิตถ์	▪ โรงเรียนบ้านโคกวิทยาคม
▪ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุดรดิตถ์	▪ หอการค้าจังหวัดอุดรดิตถ์	▪ วิทยาลัยอาชีวศึกษาจังหวัดอุดรดิตถ์
▪ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์		▪ วิทยาลัยเทคโนโลยีจังหวัดอุดรดิตถ์
▪ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุดรดิตถ์		▪ วิทยาลัยเทคนิคจังหวัดอุดรดิตถ์
▪ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ สำนักงานเกษตรจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 1		
▪ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 2		
▪ สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่อุดรดิตถ์		
▪ องค์การบริหารส่วนจังหวัด		
▪ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดอุดรดิตถ์		
▪ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตจังหวัดอุดรดิตถ์		

ตารางที่ 3.1-3 หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (สปป.ลาว)

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
■ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำแขวงไซยะบูลี	■ สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ประจำแขวงไซยะบูลี	■ มหาวิทยาลัยสุพานวงค์ แขวงหลวงพระบาง
■ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำแขวงหลวงพระบาง	■ ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยว ประจำแขวงไซยะบูลี	■ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์
■ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ณ นครเวียงจันทน์	■ สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ประจำแขวงหลวงพระบาง	
■ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ณ นครเวียงจันทน์	■ ผู้ประกอบการร้านค้า ณ แขวงหลวงพระบาง	
■ กระทรวงข่าวสาร วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว ณ นครเวียงจันทน์	■ ผู้ประกอบการขนส่ง ณ แขวงหลวงพระบาง	
	■ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร ณ แขวงหลวงพระบาง	
	■ ผู้ประกอบการการค้านำเข้าส่งออก Export-Import, Freight and International Transport Specialist	

ตารางที่ 3.1-4 หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย)

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
■ Land Transport Authority (LTA), Singapore	■ Singapore Mobility Gallery	■ National University of Singapore (NUS)
■ Urban Redevelopment Authority (URA), Singapore		
■ Bukit Kayu Hitam Checkpoint, Malaysia		

โดยข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในพื้นที่ศึกษาทั้งวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) และวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (Individual Depth Interview) จะถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อสรุปออกมาเป็นมุมมองและแนวคิด ด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และ ด้านการพัฒนาในพื้นที่

3.1.2 วิธีการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่

ขั้นตอนนี้เป็นกรนำผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ ผลการศึกษาความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมของพื้นที่ศึกษาจากทั้งโครงการศึกษาฯ ระยะที่ 1 และ การสัมภาษณ์เชิงลึก มาทำการวิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาจากโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน) และ โครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ) และการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่ โดยผลจากการดำเนินการจะได้รายชื่อโครงการ (Long List) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมที่ยังขาดแคลนและสามารถตอบสนองความต้องการพัฒนาในอนาคตได้

3.1.3 วิธีการวิเคราะห์โครงการ

ขั้นตอนนี้เป็นกรนำโครงการ (Long List) ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ (หัวข้อที่ 3.1.2) มาทำการวิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อทำการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ด้วยดัชนีตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) อัตราผลตอบแทนของโครงการ (EIRR) และ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) โดยสามารถแบ่งขั้นตอนการดำเนินการออกเป็น 4 ขั้นตอนดังแสดงในรูปที่ 3.1-4 และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 3.1-4 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์โครงการ

1) การวิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและค่าใช้จ่ายในแต่ละส่วนของโครงการจะได้รับการประเมินจากผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้าน ซึ่งค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะมีการประเมินเป็นมูลค่าทางการเงิน มูลค่าทางการเงินดังกล่าวจะนำมาปรับให้เป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Cost) ด้วยตัวคูณประกอบ (Conversion Factor) โดยการปรับค่าใช้จ่ายที่ไม่มีผลกระทบต่อการใช้ทรัพยากรของสังคมโดยส่วนรวมออก เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษี และการจ่ายโอนอื่นๆ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายของโครงการแต่ละโครงการจะประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายหลัก 2 ส่วน ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในการลงทุน ซึ่งจะรวมถึงค่าออกแบบรายละเอียด ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าชดเชยทรัพย์สิน ค่าก่อสร้าง และ ค่าควบคุมการก่อสร้าง เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งจะรวมถึงค่าบำรุงรักษาปกติประจำปี (Routine Maintenance) และการบำรุงรักษาตามระยะเวลา (Periodic Maintenance) ตามช่วงเวลา ที่ออกแบบไว้เพื่อรักษาทางให้คงรูปและมีสภาพใกล้เคียงกับตอนก่อสร้าง

ในการประมาณค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างจะเป็นการประมาณราคาแบบหยาบ (คิดราคาต่อตารางเมตร) เนื่องจากการศึกษานี้เป็นเพียงการศึกษาในขั้นตอนการวางแผนเพื่อจัดทำแผนการพัฒนา จึงยังไม่มีแบบรายละเอียดที่ใช้ประมาณราคาแบบละเอียดได้ โดยการประมาณราคาก่อสร้างจะอ้างอิงราคาประเมินค่าก่อสร้างปี พ.ศ. 2561 (ราคาปานกลาง) ตามมูลนิธิประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย ดังแสดงในตารางที่ 3.1-5

ตารางที่ 3.1-5 ราคาประเมินค่าก่อสร้าง

เลขที่	รายการประเภททรัพย์สินที่กำหนดมาตรฐาน	ราคาที่ใช้ในปี พ.ศ. 2561 (บาท/ตารางเมตร)			อายุอาคาร (ปี)	ค่าเสื่อม (%/ปี)
		ต่ำ	กลาง	สูง		
1	บ้านเดี่ยวไม้ชั้นเดียว	10,100	11,700	13,200	20	5
2	บ้านเดี่ยวไม้ 2 ชั้น	8,700	11,100	12,800	20	5
3	บ้านเดี่ยวไม้ ใต้ถุนสูง (ประเมินเฉพาะชั้นบน)	12,800	13,300	14,900	20	5
4	บ้านครึ่งตึกครึ่งไม้	8,500	10,200	11,600	25	4
5	บ้านเดี่ยวตึกชั้นเดียว	11,300	12,900	14,800	50	2
6	บ้านเดี่ยวตึก 2-3 ชั้น	10,300	12,100	14,800	50	2
7	บ้านแฝดชั้นเดียว	9,500	11,300	12,900	50	2
8	บ้านแฝด 2-3 ชั้น	8,600	10,000	11,300	50	2
9	ทาวน์เฮาส์ชั้นเดียว	7,800	9,200	10,100	50	2
10	ทาวน์เฮาส์ 2-3 ชั้น กว้าง 4 เมตร	7,800	9,000	10,800	50	2
11	ทาวน์เฮาส์ 2-3 ชั้น กว้าง 5-6 ม. ไม่มีเสากลาง	9,100	10,800	12,400	50	2
12	ทาวน์เฮาส์ 2-3 ชั้น กว้าง 5-6 ม. มีเสากลาง	8,100	9,300	11,300	50	2
13	ห้องแถวไม้ 1-2 ชั้น	5,700	7,300	-	20	5
14	อาคารพาณิชย์ชั้นเดียว	5,800	6,600	7,800	50	2
15	อาคารพาณิชย์ 2-3 ชั้น	6,700	8,000	9,100	50	2
16	อาคารพาณิชย์ 4-5 ชั้น	6,500	7,800	8,600	50	2
17	อาคารพักอาศัยไม่เกิน 5 ชั้น	10,600	13,200	15,100	50	2
18	อาคารพักอาศัย 6-15 ชั้น*	12,800	17,200	20,900	50	2
19	อาคารพักอาศัย 16-25 ชั้น	17,100	21,600	27,400	50	2
20	อาคารพักอาศัย 26-35 ชั้น	19,000	24,300	30,800	50	2
21	อาคารธุรกิจสูง <23 เมตร	-	17,300	21,200	50	2
22	อาคารธุรกิจสูง >23 เมตรแต่ไม่เกิน 20 ชั้น	-	19,900	25,300	50	2
23	อาคารธุรกิจ 21-35 ชั้น	-	25,800	34,500	50	2
24	อาคารสรรพสินค้าที่สูงไม่เกิน 3 ชั้น	-	16,600	19,400	50	2
25	ศูนย์การค้าสูง 4 ชั้นขึ้นไป	-	23,000	28,100	50	2
26	อาคารจอดรถ ส่วนบนดิน	9,900	10,700	-	50	2
27	อาคารจอดรถ ส่วนใต้ดิน (1-2 ชั้น)	-	17,700	-	50	2
28	อาคารจอดรถ ส่วนใต้ดิน (3-4 ชั้น)	-	28,500	-	50	2
29	โกดัง-โรงงาน ทัวไป	6,100	7,800	-	30	3
30	สนามเทนนิส: 1 สนาม	1,751,000			-	-
31	สนามเทนนิส: 3 สนามติดกัน	1,452,000			-	-
32	ถนนคอนกรีต (หมู่บ้าน โครงการจัดสรร)	800			-	-
33	ถนนลาดยาง	400			-	-
34	ลานคอนกรีต	500			-	-
35	รั้วอิฐบล็อก (แบบไม่มีกำแพงกันดิน)	1,200			30	3
36	โรงเลี้ยงสัตว์ (ไก่ สุกร ระบบปิด)	2,500			30	3
37	ส่วนโถงหลังคาคลุม (ที่จอดรถ)	1,500			30	3

ที่มา: มูลนิธิประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย

ในการแปลงค่าทางการเงินให้เป็นค่าทางเศรษฐศาสตร์ของค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายโครงการ ตัวคูณประกอบ (Conversion Factor) ซึ่งอ้างอิงการศึกษาที่ได้จากธนาคารโลกโดยตัวปรับค่าสำหรับประเทศไทย แสดงดังตารางที่ 3.1-6

ตารางที่ 3.1-6 ค่า Conversion Factor สำหรับปรับค่าทางการเงินเป็นค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์

รายละเอียด	ตัวปรับค่า (Conversion Factor)
ค่าออกแบบรายละเอียด	0.92
ค่าขุดเขยอาครสิ่งปลูกสร้าง	0.92
ค่าขุดเขยที่ดิน	1.00
ค่าก่อสร้าง	0.88
ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	0.92
ค่าใช้จ่ายตามมาตรการสิ่งแวดล้อม	0.92

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

นอกจากการปรับค่าดังกล่าว เนื่องจากระยะเวลาที่ใช้ในการวิเคราะห์โครงการมีระยะเวลาจำกัด แต่สิ่งปลูกสร้างที่ลงทุนในโครงการมีอายุการใช้งานที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเภท ทั้งมากกว่าและน้อยกว่า ระยะเวลาที่ใช้ในการวิเคราะห์โครงการ ซึ่งในที่นี่คิดที่ 30 ปี ดังนั้น ในการประเมินค่าใช้จ่ายสำหรับสิ่งก่อสร้างที่มีอายุการใช้งานมากกว่าระยะเวลาการวิเคราะห์โครงการจะมีมูลค่าซาก (Salvage Value) เป็นค่าใช้จ่ายของโครงการที่ไม่ได้ใช้ไป ซึ่งต้องนำไปหักออกจากค่าใช้จ่ายเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาวิเคราะห์โครงการ โดยในการศึกษานี้จะคิดมูลค่าซากของค่าก่อสร้าง (อย่างสูง) โดยอ้างอิงจากอายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรของหน่วยงานภาครัฐ (กรมบัญชีกลาง, 2557) ดังแสดงในตารางที่ 3.1-7

ตารางที่ 3.1-7 อายุการใช้งานและอัตราค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรของหน่วยงานภาครัฐ

ประเภททรัพย์สิน	อายุการใช้งาน (ปี)		อัตราค่าเสื่อมราคา/ปี (ร้อยละ)	
	อย่างต่ำ	อย่างสูง	อย่างต่ำ	อย่างสูง
1. อาคารถาวร	15	40	2.5	6.5
2. อาคารชั่วคราว/ โรงเรือน	8	15	6.5	12.5
3. สิ่งก่อสร้าง				
3.1 ใช้คอนกรีตเสริมเหล็กหรือโครงเหล็ก เป็นส่วนประกอบหลัก	15	25	4	6.5
3.2 ใช้ไม้หรือวัสดุอื่น ๆ เป็นส่วนประกอบหลัก	5	15	6.5	20
4. ครุภัณฑ์สำนักงาน	3	12	8	33
5. ครุภัณฑ์ยานพาหนะและขนส่ง	5	30	3	20
6. ครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุ (ยกเว้นเครื่องกำเนิดไฟฟ้าให้มีอายุการใช้งาน 15-20 ปี)	5	10	10	20
7. ครุภัณฑ์โฆษณาและเผยแพร่	5	10	10	20
8. ครุภัณฑ์การเกษตร				
8.1 เครื่องมือและอุปกรณ์	2	5	20	50
8.2 เครื่องจักรกล	3	10	10	33
9. ครุภัณฑ์โรงงาน				
9.1 เครื่องมือและอุปกรณ์	2	5	20	50
9.2 เครื่องจักรกล	3	10	10	33
10. ครุภัณฑ์ก่อสร้าง				
10.1 เครื่องมือและอุปกรณ์	2	5	20	50
10.2 เครื่องจักรกล	3	10	10	33
11. ครุภัณฑ์สำรวจ	5	10	10	20
12. ครุภัณฑ์การแพทย์และวิทยาศาสตร์	5	15	6.5	20
13. ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	3	5	20	33
14. ครุภัณฑ์การศึกษา	2	5	20	50
15. ครุภัณฑ์งานบ้านงานครัว	2	5	20	50
16. ครุภัณฑ์กีฬา/กายภาพ	2	5	20	50
17. ครุภัณฑ์ดนตรี/นาฏศิลป์	2	5	20	50
18. ครุภัณฑ์อาวุธ	5	10	10	20
19. ครุภัณฑ์สนาม	2	5	20	50
20. ครุภัณฑ์โครงสร้างพื้นฐาน				
20.1 ถนนคอนกรีต	10	20	5	10
20.2 ถนนลาดยาง	3	10	10	33
20.3 สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก	20	50	2	5
20.4 เขื่อนดิน	20	50	2	5
20.5 เขื่อนปูน	50	80	1.25	2
20.6 อ่างเก็บน้ำ	30	80	1.25	3
21. ครุภัณฑ์อื่น	2	15	6.5	50
22. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	2	20	5	50

ที่มา: กรมบัญชีกลาง (2557)

2) การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ในการศึกษานี้ เป็นผลประโยชน์ที่ได้จากการทำให้ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ลดลง รวมทั้งผลประโยชน์ที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน เศรษฐกิจของพื้นที่ที่ได้รับอานิพัตติขึ้น โดยผลประโยชน์จากการมีโครงการอาจจำแนกออกเป็น 1) ผลประโยชน์ทางตรง (Direct Benefit) ได้แก่ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ลดลง การใช้ประโยชน์ที่ดิน เศรษฐกิจของพื้นที่ที่ได้รับอานิพัตติขึ้น และ 2) ผลประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefit) ซึ่งมีทั้งผลประโยชน์ด้านบวก และผลประโยชน์ด้านลบ ทั้งที่สามารถคิดเป็นเงินตราและไม่สามารถคิดเป็นเงินตราได้ (Tangible and Intangible Benefit) ได้แก่ ส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งเสริมการลงทุน ปรับปรุงมาตรฐานการดำรงชีวิต ส่งเสริมด้านเกษตรกรรม และส่งเสริมด้านบริการ ซึ่งเป็นพิจารณาผลประโยชน์ส่วนเพิ่มของโครงการ โดยเปรียบเทียบกับกรณีไม่มีและมีโครงการ

3) การวิเคราะห์ตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์ตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ของการศึกษานี้ จะเป็นการนำผลการวิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการที่เกิดขึ้น มาทำการเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการตลอดระยะเวลาการวิเคราะห์ ด้วยตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ ซึ่งมีสมมุติฐานการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

- **ราคา:** การวิเคราะห์การลงทุนและผลประโยชน์ที่เป็นฐานการคาดการณ์จะใช้ราคาคงที่
- **อัตราปรับค่า:** การปรับมูลค่าตามราคาตลาด (Market Prices) ให้เป็นมูลค่าตามราคาทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Prices) ใช้ตัวปรับค่าจาก ตารางที่ 3.1-6 อ้างอิงตามธนาคารโลก
- **ระยะเวลาที่ใช้ในการวิเคราะห์:** ในเบื้องต้นได้กำหนดระยะเวลาที่ใช้ในการวิเคราะห์โครงการ มีดังนี้
 - ปีฐานของการวิเคราะห์ คือ พ.ศ. 2561
 - ปีเปิดดำเนินการ (ปีคาดการณ์)
 - ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ 1-5 ปี (นับจากปีที่เริ่มลงทุน) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดและความยากง่ายในการก่อสร้างของโครงการนั้นๆ
 - ระยะเวลาในการวิเคราะห์ 30 ปี (นับจากปีเปิดดำเนินการ)
- **อัตราส่วนลด:** กำหนดไว้ที่ร้อยละ 12 ต่อปี อ้างอิงตามธนาคารโลกและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แนะนำ
- **ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์:** พิจารณาจากผลประโยชน์ทางตรงที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าได้
- **มูลค่าซาก:** อัตราร้อยละของมูลค่าซาก ใช้จากตารางที่ 3.1-7 อ้างอิงตามกรมบัญชีกลาง

ดัชนีตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ ประกอบด้วย มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) อัตราผลตอบแทนของโครงการ (EIRR) และ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)** หมายถึง ผลต่างระหว่างผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายในปีต่างๆเมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันตลอดอายุโครงการโดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) เพื่อประเมินเป็นมูลค่าปัจจุบันถ้าโครงการลงทุนมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นบวกหรือมากกว่าศูนย์แสดงว่าโครงการนั้นมีความเหมาะสมในการลงทุนกล่าวคือเมื่อลงทุนไปแล้วมีผลประโยชน์มากกว่าค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ โดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันสุทธิดังแสดงในสมการ (1)

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t} \quad (1)$$

โดยที่ NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (บาท) (คําค่าเมื่อมีค่าเป็นบวก)
 B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)
 C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)
 i = อัตราดอกเบี้ยหรืออัตราส่วนลด (%/ปี)
 n = อายุของโครงการ (ปี)

- **อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio)** หมายถึง อัตราส่วนของผลประโยชน์เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันต่อมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายของโครงการโดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Rate) เพื่อประเมินเป็นมูลค่าปัจจุบันถ้าโครงการลงทุนมีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายมากกว่าหนึ่งแสดงว่าโครงการนั้นมีความเหมาะสมในการลงทุนซึ่งแสดงวิธีการคำนวณดังแสดงในสมการ (2)

$$B/C = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^t}} \quad (2)$$

โดยที่ B/C = อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (คําค่าเมื่อมีค่ามากกว่า 1.00)
 B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)
 C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)
 i = อัตราดอกเบี้ยหรืออัตราส่วนลด (%/ปี)
 n = อายุของโครงการ (ปี)

- **อัตราผลตอบแทนของโครงการ (EIRR)** หมายถึง ค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนหรืออัตราส่วนลด (Discount Rate) ที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์และมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายเท่ากันพอดีค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนที่ใช้ในการศึกษา เท่ากับร้อยละ 12 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยโดยธนาคารโลกและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้นโครงการลงทุนที่มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการมากกว่าร้อยละ 12 ต่อปี แสดงว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในการลงทุน ดังแสดงในสมการ (3)

$$EIRR = i ; \left(NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t} = 0 \right) \quad (3)$$

โดยที่ EIRR = อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (%) หรืออัตราส่วนลดที่ทำให้ค่า NPV ของการลงทุนเป็น 0 บาท (คัมค่าเมื่อมีค่ามากกว่าอัตราส่วนลด 12.00 %) อ้างอิงตามธนาคารโลกและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (คสช.)

NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (บาท)

B_t = ผลประโยชน์จากโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการในปีที่ t (บาท/ปี)

i = อัตราดอกเบี้ยหรืออัตราส่วนลด (%/ปี)

n = อายุของโครงการ (ปี)

- **ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period: PB)** หมายถึง ระยะเวลาของการลงทุนที่กระแสเงินสดรับสุทธิจากโครงการเท่ากับกระแสเงินสดจ่ายสุทธิพอดี หรือกล่าวได้ว่าการลงทุนไม่มีกำไรและไม่ขาดทุนนั่นเอง ดังแสดงในสมการ (4)

$$PB = \frac{C_0}{B_N} \quad (4)$$

โดยที่ PB = ระยะเวลาคืนทุน (ปี)

C_0 = เงินลงทุน (บาท)

B_N = ผลตอบแทนสุทธิต่อปี (บาท/ปี)

4) การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์และประเมินผลด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ มีความจำเป็นต้องทำการทดสอบความอ่อนไหวของผลตอบแทนที่ได้จากโครงการว่า หากมูลค่าลงทุนและหรือผลประโยชน์ของโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น การคาดการณ์ด้านการจราจรคลาดเคลื่อน มูลค่าลงทุนของโครงการเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น ดังนั้น ในที่นี้จึงจำเป็นต้องทดสอบดูว่าผลตอบแทนของโครงการจะเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยเท่าไร และจะยังมีความเหมาะสมที่จะดำเนินการหรือไม่ โดยในการวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการนี้จะพิจารณาการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าการลงทุนและค่าใช้จ่ายทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการเพิ่มขึ้น/ลดลง 10-20% หรือผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการที่คาดการณ์ไว้เพิ่มขึ้น/ลดลง 10-20%

3.1.4 วิธีการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน

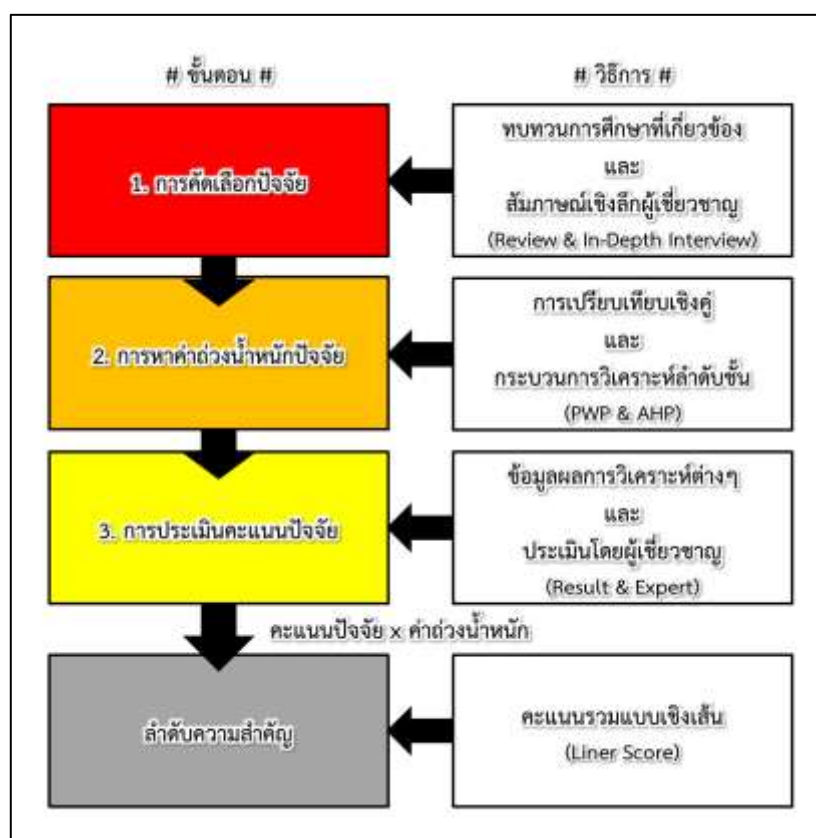
ขั้นตอนนี้เป็นการนำโครงการ (Long List) ความต้องการพัฒนาในพื้นที่มาทำการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน และ จัดทำแผนการลงทุน

3.1.5 วิธีการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ผลการวิเคราะห์โครงการ และ ผลการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน มาทำการประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการและจัดทำเป็นแผนการพัฒนา (ฉบับร่าง) ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการ

การศึกษานี้ได้ประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการ (Long List) ที่ได้จากความต้องการพัฒนาในพื้นที่ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการ 3 ขั้นตอนย่อย คือ 1) การคัดเลือกปัจจัย และ 2) การหาค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัย และ 3) การประเมินคะแนนปัจจัย ดังแสดงในรูปที่ 3.1-5

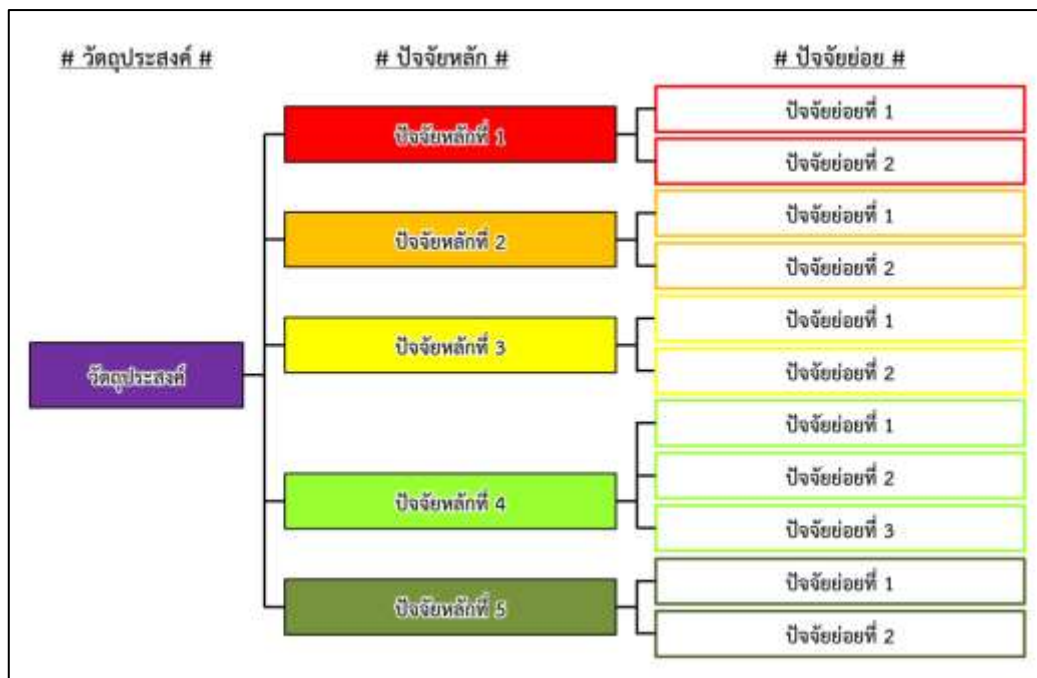


ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 3.1-5 กรอบแนวคิดการประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการ

• การคัดเลือกปัจจัย

การคัดเลือกปัจจัยที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ (Long List) ดำเนินการโดยการทบทวนปัจจัยที่ใช้ในโครงการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการบริหารงาน การวางแผน และการลงทุน เพื่อให้ได้ปัจจัยที่จะใช้ในการพิจารณาจัดลำดับความสำคัญ โดยแบ่งโครงสร้างของปัจจัยในการพิจารณาออกเป็น 2 ลำดับชั้น ประกอบด้วย ปัจจัยหลัก และ ปัจจัยย่อย ดังแสดงในรูปที่ 3.1-6



ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 3.1-6 โครงสร้างลำดับของปัจจัยในการพิจารณา

• การหาค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัย

การหาค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่ได้จากขั้นตอนการคัดเลือกปัจจัย จะดำเนินการโดยการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการบริหารงาน การวางแผน และการลงทุนที่เกี่ยวข้องจาก 3 กลุ่ม จำนวนรวมกันประมาณ 5-10 คน ประกอบด้วย 1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ อาทิเช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด รองผู้ว่าราชการจังหวัด ปลัดจังหวัด และ แขวงทางหลวงจังหวัด เป็นต้น 2) กลุ่มหน่วยงานภาคการศึกษา อาทิเช่น อธิการบดี รองอธิการบดี คณบดี และ รองอธิการบดี ในมหาวิทยาลัยหรือวิทยาลัย เป็นต้น และ 3) กลุ่มหน่วยงานภาคเอกชน อาทิเช่น ประธานสภาฯ และ รองสภาฯ เป็นต้น ซึ่งจะสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถามที่ได้ประยุกต์เทคนิควิธีการเปรียบเทียบเชิงคู่ (PWC) และกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP) ซึ่งในการเปรียบเทียบจะให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เปรียบเทียบปัจจัยทีละคู่ โดยเปรียบเทียบเป็นระดับความสำคัญของอิทธิพล (Strength of Influence) ตามมาตราส่วน 9 ระดับ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-7 จากนั้นนำผลประเมินที่ได้มาทำการสร้างเมทริกซ์การเปรียบเทียบคู่และวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นเพื่อได้ค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยต่างๆ



ที่มา: คณะผู้วิจัย

รูปที่ 3.1-7 ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้หาค่าถ่วงน้ำหนัก

อย่างไรก็ตามในการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญต้องมีการตรวจสอบความสอดคล้องของดุลยพินิจ โดยการคำนวณอัตราส่วนความสอดคล้อง (Consistency Ratio: CR) ในแต่ละเมทริกซ์ หากอัตราส่วนความสอดคล้องมีค่าเท่ากับศูนย์จะหมายความว่าภายในชุดของดุลยพินิจนั้นมีความสอดคล้องกันอย่างสมบูรณ์ หากอัตราส่วนความสอดคล้องมีค่าเท่ากับหนึ่งจะหมายความว่าความไม่สอดคล้องกัน โดยจะเทียบเท่ากับดุลยพินิจที่ได้จากการสุ่ม ถ้าอัตราส่วนความสอดคล้องมีค่ามาก (โดยทั่วไปค่าวิกฤตจะอยู่ที่ 0.1) แสดงว่าดุลยพินิจนั้นไม่น่าเชื่อถือ โดยช่วงที่ยอมรับได้ของ CR ขึ้นอยู่กับขนาดของเมทริกซ์ ซึ่งถ้าชุดดุลยพินิจของผู้ประเมินค่า CR เกินกว่าระดับที่กำหนด ผู้ประเมินควรจะต้องทบทวนดุลยพินิจหรือทำการตอบแบบสัมภาษณ์ใหม่อีกครั้ง (Saaty, 1994)

• การประเมินคะแนนปัจจัย

ขั้นตอนนี้ผู้เชี่ยวชาญจะประเมินคะแนนปัจจัยต่างๆ โดยใช้ค่าคะแนนอรรถประโยชน์รวมของระดับความเหมาะสม และเกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละปัจจัย ในแต่ละทางเลือก หรือ โครงการ (Long List) ซึ่งพิจารณาได้จากข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากผลการวิเคราะห์และผลการสำรวจในภาคสนาม แล้วนำผลประเมินที่ได้มาคูณกับค่าถ่วงน้ำหนัก เพื่อหาผลรวมคะแนนแบบเชิงเส้น (Linear Score) (Manhaim, 1979) ดังแสดงในสมการ (5)

$$LS_k = \sum_j w_j (\sum_i w_{ij} x_{ijk}) \quad (5)$$

เมื่อ LS_k คือ คะแนนรวมแบบเชิงเส้น (Linear Score) ทางเลือก k
 w_j คือ ค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัยหลัก j
 w_{ij} คือ ค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัยย่อย i ภายใต้ปัจจัยหลัก j
 x_{ijk} คือ ค่าปัจจัยย่อย i ภายใต้ปัจจัยหลัก j ทางเลือก k

2) จัดทำเป็นแผนการพัฒนา (ฉบับร่าง)

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน และ ผลการจัดลำดับความสำคัญโครงการ (Long List) มาจัดทำเป็นแผนการพัฒนา (ฉบับร่าง) โดยกำหนดเกณฑ์ค่าคะแนนที่ได้จากการจัดลำดับความสำคัญโครงการเป็น 3 ระดับ เพื่อจัดทำเป็นแผนการพัฒนาใน 3 ระยะ โดยมีเกณฑ์ดังนี้ 1) โครงการระยะสั้น = 61 –100 2) โครงการระยะกลาง = 31–60 และ 3) โครงการระยะยาว = 0 – 30 เพื่อนำผลการจัดทำแผนการพัฒนา (ฉบับร่าง) ที่ได้เสนอต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น (ขั้นต่อไป)

3.1.6 วิธีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

ขั้นตอนนี้เป็นการนำเสนอผลการจัดทำเป็นแผนการพัฒนาพื้นที่ (ฉบับร่าง) แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้แล้วรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์ โดยคณะผู้วิจัยจะจัดดำเนินการจำนวน 1 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมประชุม ประมาณ 50 คน ซึ่งจะจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นที่จังหวัดอุตรดิตถ์

3.1.7 วิธีการสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นมาใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะในการต่อยอดการวิจัยในอนาคตต่อไป

3.2 แผนการดำเนินการวิจัยและการจัดส่งรายงาน

การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2 ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 7 ส่วน ดังนี้

- 1) การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 2) การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่
- 3) การวิเคราะห์โครงการ
- 4) การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน
- 5) การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่
- 6) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น
- 7) การสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การดำเนินการวิจัยทั้ง 7 ส่วน มีระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 12 เดือน โดยมีการจัดส่งรายงานซึ่งประกอบด้วย รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 1 (Progress Report 1) หรือ รายงานความก้าวหน้า 2 เดือน รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 (Progress Report 2) หรือ รายงานความก้าวหน้า 6 เดือน ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) หรือ รายงานรอบ 12 เดือน และ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 4 เล่ม/รายงาน โดยแผนการดำเนินงานวิจัยและผลการดำเนินงานวิจัย มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่

3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 แผนการดำเนินงานวิจัยและการจัดส่งรายงาน

กิจกรรม	เดือน											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. การเก็บรวบรวมข้อมูล												
2. การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่												
3. การวิเคราะห์โครงการ												
4. การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน												
5. การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่												
6. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น												
7. การสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ												

บทที่ 4

ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูล

ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ศึกษา 2) ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาฐาน 3) ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก และ 4) ผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น สามารถดูรายละเอียดได้จากภาคผนวก ง ซึ่งหลังจากการลงพื้นที่ในแต่ละครั้ง คณะนักวิจัยได้มีการประชุมร่วมกัน เพื่อตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูลและผลที่ได้จากการสัมภาษณ์ และนำมาสรุปเป็นข้อมูลของการลงพื้นที่ในแต่ละครั้ง โดยผลที่ได้จากการเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษามีรายละเอียดดังนี้

4.1 ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ศึกษา

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลตามวิธีการดำเนินการวิจัย (บทที่ 3) สามารถแบ่งผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลออกเป็น 4 ส่วนหลัก ประกอบด้วย 1) ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา 2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา 3) ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ และ 4) ข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในพื้นที่ศึกษา เป็นข้อมูลการศึกษาจากโครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ประกอบด้วย 6 ข้อมูล ได้แก่ 1) ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ 2) ลักษณะการปกครอง 3) ผลิตภัณฑ์มวลรวม 4) จำนวนประชากร 5) จำนวนนักท่องเที่ยว และ 6) มูลค่าการค้าชายแดน โดยผลการรวบรวมข้อมูลมีรายละเอียดดังนี้

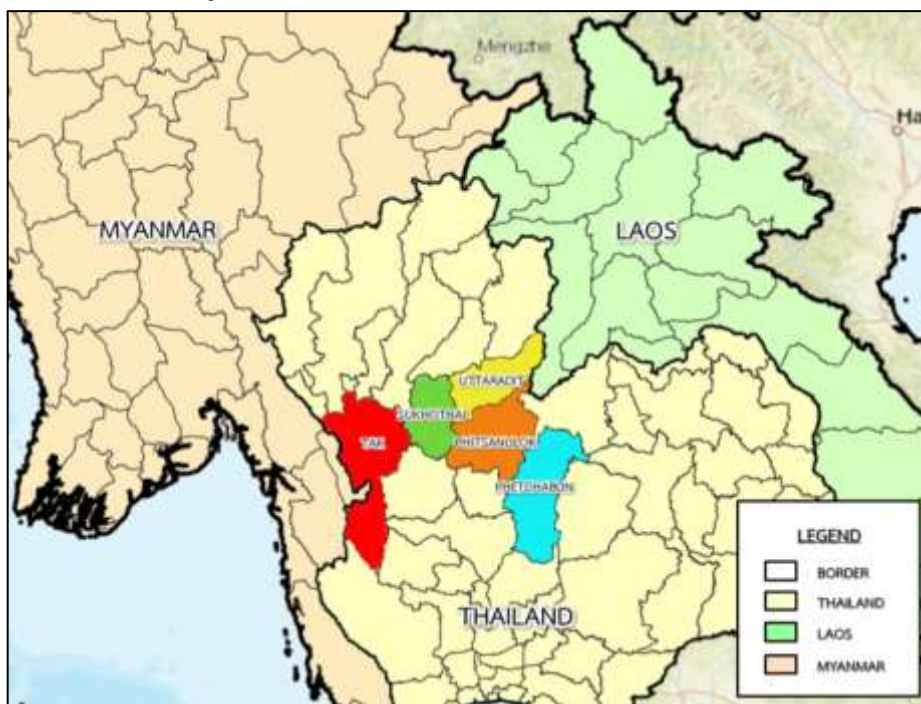
4.1.1.1 ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ

ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตาก มีพื้นที่รวมกันประมาณ 54,325.604 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 33,935,737 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย (สำนักงานสถิติจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1, 2557) มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดและประเทศใกล้เคียง ดังนี้ ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง จังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดอุทัยธานี จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดพิจิตร และจังหวัดลพบุรี ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดชัยภูมิ และสาธารณรัฐ

ประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดกาญจนบุรี และประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังแสดงในรูปที่ 4.1-1



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี, (2562)

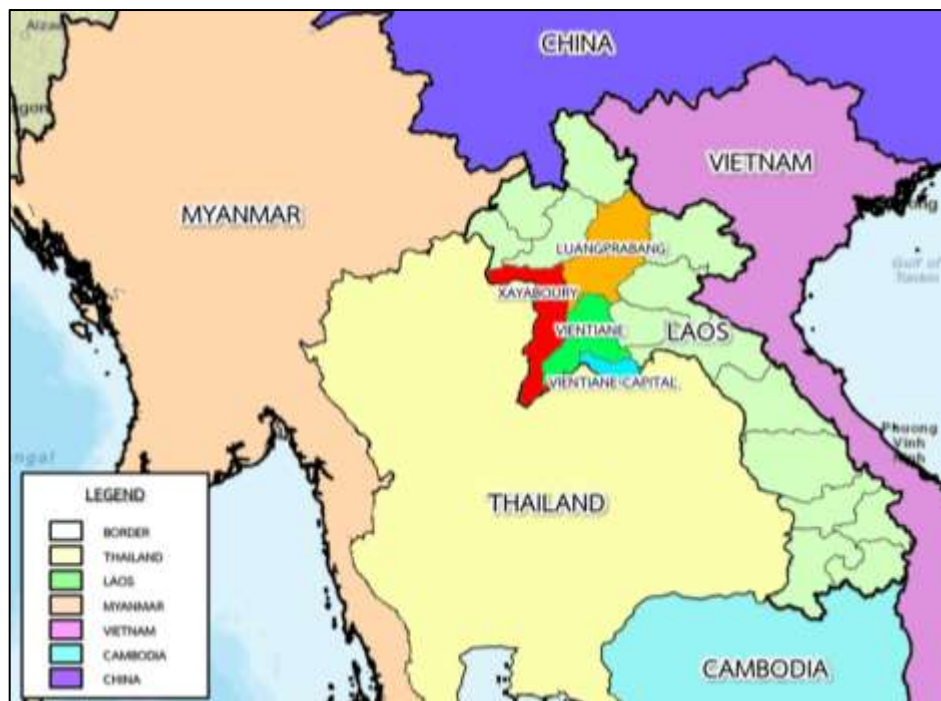
รูปที่ 4.1-1 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

สภาพภูมิอากาศของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ตามปกติแบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู เช่นเดียวกับฤดูกาลปกติของประเทศไทย คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน และฤดูหนาว ในฤดูร้อนนั้นช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายนอากาศในพื้นที่ร้อนจัดและแห้งแล้ง ฤดูฝนจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม ส่วนในฤดูหนาวในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ภูมิอากาศจะหนาวเย็น ส่วนบนพื้นที่ภูเขาจะมีอากาศเฉลี่ยหนาวเย็นกว่าอุณหภูมิบนพื้นราบตลอดทั้งปี

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่บนใจกลางของคาบสมุทรอินโดจีนระหว่างละติจูดที่ 14 - 23 องศาเหนือ ลองจิจูดที่ 100 - 108 องศาตะวันออก มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 236,800 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นภาคพื้นดิน 230,800 ตารางกิโลเมตร ภาคพื้นน้ำ 6,000 ตารางกิโลเมตร ความยาวพื้นที่ สปป.ลาวตั้งแต่เหนือจรดใต้ยาวประมาณ 1,700 กิโลเมตร ส่วนที่กว้างที่สุดกว้าง 500 กิโลเมตร และที่แคบที่สุด 140 กิโลเมตร โดยลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล เนื่องด้วยตลอดแนวชายแดนของ สปป.ลาว ซึ่งมีความยาวรวม 5,083 กิโลเมตร ล้อมรอบด้วยชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ ได้แก่ ทิศเหนือ ติดต่อกับ ประเทศจีน ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ประเทศเวียดนาม ทิศใต้ ติดต่อกับ ประเทศไทย และ ประเทศกัมพูชา ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ประเทศไทย และ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2557) โดยกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว ที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศไทยและ

สภาพเมียนมา ผ่านทางด่านแม่สอด และ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ประกอบด้วย 3 แขวง และ 1 นครหลวง ได้แก่ แขวงไซยะบูลี (Xayaboury) แขวงหลวงพระบาง (Luangprabang) แขวงเวียงจันทน์ (Vientiane) และ นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Capital) ดังแสดงในรูปที่ 4.1-2



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-2 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สปป.ลาว อยู่ในภูมิภาคเขตร้อน มีลมมรสุมแต่ไม่มีลมพายุ อากาศมีลักษณะกึ่งร้อนกึ่งหนาว โดยฤดูฝนจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึง ตุลาคม ส่วนในจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ถึง เมษายน

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมามีพื้นที่ทั้งหมด 676,578 ตารางกิโลเมตร เป็นประเทศใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แผ่นดินใหญ่ (หรือคาบสมุทรอินโดจีน) และใหญ่เป็นอันดับที่ 40 ของโลก ตั้งอยู่ระหว่างละติจูด 9 และ 29 องศาเหนือ และลองจิจูด 92 และ 102 องศาตะวันออก โดยมีพรมแดนทางตะวันตกเฉียงเหนือ ติดต่อกับ บังกลาเทศ และ อินเดีย ทิศเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดต่อกับ ทิเบต และ มณฑลยูนนานของจีน ส่วนทิศตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ ประเทศไทย นอกจากนี้สหภาพเมียนมายังมีแนวชายฝั่งต่อเนื่องตามอ่าวเบงกอลและทะเลอันดามันทางทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศใต้ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2557) โดยกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมาที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศไทยและสปป.ลาว ผ่านทางด่านแม่สอด และ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ประกอบด้วย 2 รัฐ ได้แก่ รัฐกะยีน (Kayin) และ รัฐมอญ (Mon) ดังแสดงในรูปที่ 4.1-3

สภาพเมียนมามีภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อน มี 3 ฤดู คือ ร้อน ฝน และหนาว ซึ่งสภาพอากาศจะแตกต่างกันไปตามภูมิภาค โดยบริเวณที่เป็นเทือกเขาสูงทางตอนกลาง และตอนเหนือของประเทศจะมีอากาศแห้ง และร้อนมากในฤดูร้อน ส่วนในฤดูหนาวอากาศจะเย็นมาก ส่วนบริเวณตามชายฝั่งทะเลและบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำจะแปรปรวนในช่วงเปลี่ยนฤดู เพราะได้รับอิทธิพลของพายุดีเปรสชัน ทำให้บริเวณนี้มีฝนตกชุกหนาแน่นมากกว่าตอนกลาง หรือตอนบนของประเทศที่เป็นเขตเงาฝน



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของชน สิ้นค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-3 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

4.1.1.2 ลักษณะการปกครอง

ลักษณะปกครองในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 จังหวัด 47 อำเภอ 426 ตำบล และ 4,397 หมู่บ้าน นอกจากนี้ยังมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 469 แบ่งออกเป็น องค์การบริหารส่วนจังหวัด 5 แห่ง เทศบาลนคร 2 แห่ง เทศบาลเมือง 9 แห่ง เทศบาลตำบล 106 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 347 แห่ง รวมแล้วกลุ่มจังหวัดมีการแบ่งเขตการปกครองเป็น 5,339 แห่ง (คิดเป็น 5.97 % ของทั้งประเทศ) โดยในกลุ่มจังหวัดนั้นจังหวัดเพชรบูรณ์มีเขตการปกครองมากที่สุด คือ 1,686 แห่ง รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดตากมีเขตการปกครองน้อยสุด คือ 633 แห่ง ตามลำดับ (สำนักงานสถิติจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1, 2557) ดังแสดงในตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

เขตการปกครอง	จำนวน (แห่ง)			
	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	การปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดอุดรธานี	9	67	599	79
จังหวัดพิษณุโลก	9	93	1,032	103
จังหวัดเพชรบูรณ์	11	117	1,430	128
จังหวัดสุโขทัย	9	86	843	91
จังหวัดตาก	9	63	493	68
รวม	47	426	4,397	469

ที่มา: กระทรวงมหาดไทย

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สปป.ลาว แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 17 แขวง (เทียบเท่ากับระดับจังหวัดของประเทศไทย) และ 1 นครหลวง โดยแขวงแต่ละแขวงจะแบ่งเป็นเมือง ซึ่งจะมีหนึ่งเมืองเป็นเมืองหลวงของแขวง เรียกว่า เมืองเอก อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว จะประกอบด้วย 3 แขวง และ 1 นครหลวง ได้แก่ แขวงไชยบุรี แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และ นครหลวงเวียงจันทน์ ตามลำดับ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 43 เมือง และ 2,098 หมู่บ้าน (คิดเป็น 24.79 ของทั้งประเทศ) โดยแขวงหลวงพระบางมีจำนวนหมู่บ้านมากที่สุด คือ 754 แห่ง รองลงมา คือ นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงเวียงจันทน์ และแขวงไชยบุรีมีจำนวนหมู่บ้านน้อยสุด คือ 430 แห่ง ตามลำดับ (Lao Statistics Bureau, 2016) ดังแสดงในตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-2 การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว

เขตการปกครอง	ชื่อเมืองเอก	จำนวน (แห่ง)	
		เมือง	หมู่บ้าน
แขวงไชยบุรี	ไชยบุรี	11	430
แขวงหลวงพระบาง	หลวงพระบาง	12	754
แขวงเวียงจันทน์	โพนโฮง	11	433
นครหลวงเวียงจันทน์	เวียงจันทน์	9	481
รวม		43	2,098

ที่มา: Lao Statistics Bureau (2016)

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สหภาพเมียนมาแบ่งเขตการปกครองในระดับภูมิภาคออกเป็น 7 เขต สำหรับพื้นที่ซึ่งประชากรส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาติพันธุ์พม่า และ 7 รัฐ สำหรับพื้นที่ซึ่งประชากรส่วนใหญ่เป็นชนกลุ่มน้อย และ 1 ดินแดนสหภาพ อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา จะประกอบด้วย 2 รัฐ ได้แก่ รัฐกะยีน และ รัฐมอญ ตามลำดับ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 จังหวัด 17 อำเภอ และ 860 ตำบล ดังแสดงในตารางที่ 4.1-3

ตารางที่ 4.1-3 การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา

เขตการปกครอง	ชื่อเมืองหลวง	จำนวน (แห่ง)		
		จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
รัฐกะยีน	พะอาน	3	7	410
รัฐมอญ	เมะล่าย	2	10	450
รวม		5	17	860

ที่มา: กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

4.1.1.3 ผลผลิตทั้งหมดรวม

ผลผลิตทั้งหมดรวมในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

จากข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2552-2561) พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 5.68 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2561 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (Gross Provincial Product: GPP) มีมูลค่าเท่ากับ 317,982.98 ล้านบาท (ประมาณ 10,367.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) คิดเป็นร้อยละ 1.94 ของทั้งประเทศ (16,386,713.39 ล้านบาท หรือประมาณ 534,291.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 98,869.78 ล้านบาท (ประมาณ 3,223.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) คิดเป็นร้อยละ 31.09 ของทั้งกลุ่มจังหวัดฯ รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมน้อยที่สุด คือ 40,264.73 ล้านบาท (ประมาณ 1,312.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) คิดเป็นร้อยละ 12.66 ของทั้งกลุ่มจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 4.1-4

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากข้อมูลธนาคารโลก (World Bank) ย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2552-2561) พบว่า สปป. ลาว มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6.63 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ประมาณ 17,969.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-5 โดยส่วนใหญ่มาจากภาคบริการ เช่น การค้าส่งและค้าปลีก บริการที่พักร้านอาหาร และ ฯลฯ ประมาณ 42.48 % รองลงมาเป็น ภาคอุตสาหกรรม และ ภาคเกษตรกรรม ประมาณ 28.76 % และ 17.23 % ตามลำดับ

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จากข้อมูลธนาคารโลก (World Bank) ย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2552-2561) พบว่า สหภาพเมียนมา มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6.03 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ประมาณ 71,111.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-6 หรือ คิดเป็นประมาณร้อยละ 0.11 ของเศรษฐกิจโลก

ตารางที่ 4.1-4 ผลิถัณห์มวบรวมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย (ย้อนหลัง 10 ปี)

จังหวัด	ผลิถัณห์มวบรวม (GPP, Current Market Prices) (ล้านบาท) ปี พ.ศ.										Growth (%)
	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561p	
อุดรดิติ์	24,521.56	26,647.15	30,610.19	37,834.65	38,001.87	35,277.68	32,126.17	34,044.06	38,106.06	40,264.73	5.66
พิษณุโลก	57,248.46	62,012.95	66,546.70	90,589.87	91,489.18	85,867.79	85,504.33	87,379.91	93,045.83	98,869.78	6.26
เพชรบูรณ์	53,571.53	59,135.27	61,652.05	73,925.01	72,331.88	78,379.69	75,176.26	79,701.95	76,798.71	80,335.30	4.61
สุโขทัย	27,422.64	31,536.65	35,114.29	46,521.68	47,875.23	44,095.65	43,373.39	41,652.50	45,153.10	48,057.35	6.43
ตาก	30,698.93	35,564.23	35,127.65	40,097.76	40,604.46	43,968.58	46,928.72	48,577.37	47,798.57	50,518.61	5.69
รวม	193,463.12	214,896.25	229,050.88	288,968.97	290,302.62	287,589.39	283,108.87	291,355.79	300,902.27	317,982.98	5.68
รวม ประเทศไทย	9,658,664.00	10,808,142.00	11,306,907.00	12,357,344.00	12,915,158.84	13,230,304.92	13,743,465.00	14,554,569.00	15,451,958.99	16,386,713.39	6.05
% ของ ประเทศไทย	2.00	1.99	2.03	2.34	2.25	2.17	2.06	2.00	1.95	1.94	-0.35

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 4.1-5 ผลิถัณห์มวบรวมสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ย้อนหลัง 10 ปี)

ประเทศ	ผลิถัณห์มวบรวมประเทศ (GDP, Current Prices) (ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ปี พ.ศ.										Growth (%)
	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561p	
สปป. ลาว	5,832.92	7,127.79	8,749.24	10,191.35	11,942.23	13,268.46	14,390.39	15,805.71	16,853.09	17,969.87	6.63

ที่มา: World Bank

ตารางที่ 4.1-6 ผลิถัณห์มวบรวมสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ย้อนหลัง 10 ปี)

ประเทศ	ผลิถัณห์มวบรวมประเทศ (GDP, Current Prices) (ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ปี พ.ศ.										Growth (%)
	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561p	
สหภาพเมียนมา	36,906.18	49,540.81	59,977.33	59,937.80	60,269.73	65,446.20	59,687.41	63,256.18	67,068.75	71,111.10	6.03

ที่มา: World Bank

4.1.1.4 จำนวนประชากร

จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

จำนวนประชากร ในปี พ.ศ. 2561 จากข้อมูลกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีประชากรจำนวนทั้งสิ้น 3,568,767 คน คิดเป็นร้อยละ 5.37 ของประชากรทั้งประเทศ (66,413,979 คน) โดยแบ่งเป็นเพศชาย 1,761,593 คน คิดเป็นร้อยละ 49.36 เพศหญิง 1,807,174 คน คิดเป็นร้อยละ 50.64 จังหวัดที่มีประชากร มากที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ มีประชากรรวมจำนวน 994,540 คน รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์มีประชากรน้อยที่สุด คือ 455,403 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.1-7 นอกจากนี้ จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2561 พบว่า ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีจำนวนครัวเรือน และ ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย เท่ากับ 1,297,627 ครัวเรือน และ 2.75 คนต่อครัวเรือน ตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีจำนวนครัวเรือนมากที่สุด คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ (353,585 ครัวเรือน) รองลงมาคือ จังหวัดพิษณุโลก (342,787 ครัวเรือน) จังหวัดตาก (216,661 ครัวเรือน) จังหวัดสุโขทัย (215,587 ครัวเรือน) และจังหวัดอุตรดิตถ์ (169,007 ครัวเรือน) ตามลำดับ ส่วนจังหวัดที่มีขนาดครัวเรือนเฉลี่ยมากที่สุด คือ จังหวัดตาก (3.02 คนต่อครัวเรือน) รองลงมาคือ จังหวัดเพชรบูรณ์ (2.81 คนต่อครัวเรือน) จังหวัดสุโขทัย (2.77 คนต่อครัวเรือน) จังหวัดอุตรดิตถ์ (2.69 คนต่อครัวเรือน) และ จังหวัดพิษณุโลก (2.53 คนต่อครัวเรือน) ตามลำดับ

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จำนวนประชากร ในปี พ.ศ. 2561 (ค.ศ.2018) จากข้อมูลสำนักงานสถิติลาว (Lao Statistics Bureau) พบว่า กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ประกอบด้วย 3 แขวง และ 1 นครหลวง (แขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และ นครหลวงเวียงจันทน์) มีจำนวนประชากรรวมกันประมาณ 2,176,895 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.27 ของประเทศ (6,961,210 คน) ซึ่งแบ่งเป็นเพศชายประมาณ 1,096,400 คน คิดเป็นร้อยละ 50.37 และ เพศหญิงประมาณ 1,080,495 คน คิดเป็นร้อยละ 49.63 โดยในพื้นที่ศึกษานครหลวงเวียงจันทน์มีจำนวนประชากรมากที่สุด ประมาณ 869,150 คน รองลงมาคือ แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และ แขวง ไซยะบูลี ประมาณ 458,142 คน 443,573 คน และ 406,030 คน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-8

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จำนวนประชากร ในปี พ.ศ. 2561 (ค.ศ.2018) ข้อมูลจากกระทรวงตรวจคนเข้าเมืองและประชากร (Ministry of Immigration and Population) ของสหภาพเมียนมา พบว่า กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา ที่ประกอบด้วย 2 รัฐ (รัฐกะเหรี่ยง และ รัฐมอญ) มีจำนวนประชากรรวมกันประมาณ 5,418,905 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.06 ของประเทศ (ประมาณ 53,855,735 คน) โดยในพื้นที่ศึกษา รัฐมอญมีจำนวนประชากร ประมาณ 3,397,313 คน และ รัฐกะเหรี่ยงมีจำนวนประชากรประมาณ 2,021,592 คนดังแสดงในตารางที่ 4.1-9

ตารางที่ 4.1-7 จำนวนประชากรกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย (ย้อนหลัง 10 ปี)

จังหวัด	จำนวนประชากร (คน) ปี พ.ศ.										Growth (%)
	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
อุตรดิตถ์	462,951	462,618	461,040	461,294	460,995	460,400	459,768	458,197	457,092	455,403	-0.18
พิษณุโลก	845,561	849,692	851,357	854,372	856,376	858,988	863,404	865,759	865,368	866,891	0.28
เพชรบูรณ์	995,125	996,031	990,807	993,702	994,397	995,807	996,986	995,223	995,331	994,540	-0.01
สุโขทัย	602,813	601,778	601,504	602,601	602,713	602,460	601,712	600,231	599,319	597,257	-0.10
ตาก	519,662	525,684	531,018	526,045	532,353	539,553	618,382	631,965	644,267	654,676	1.92
รวม	3,426,112	3,435,803	3,435,726	3,438,014	3,446,834	3,457,208	3,540,252	3,551,375	3,561,377	3,568,767	0.27
รวม ประเทศไทย	63,525,062	63,787,267	64,076,033	64,456,695	64,785,909	65,124,716	65,729,098	65,931,550	66,188,503	66,413,979	0.35
% ของ ประเทศไทย	5.39	5.39	5.36	5.33	5.32	5.31	5.39	5.39	5.38	5.37	-0.08

ที่มา: กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.1-8 จำนวนประชากรกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ย้อนหลัง 6 ปี)

แขวง	จำนวนประชากร (คน) ปี พ.ศ.						Growth (%)
	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
แขวงไชยะบูลี	396,000	406,000	381,000	389,167	397,509	406,030	2.14
แขวงหลวงพระบาง	471,000	482,000	432,000	440,544	449,257	458,142	1.98
แขวงเวียงจันทน์	520,000	473,000	419,000	427,036	435,226	443,573	1.92
นครหลวงเวียงจันทน์	811,000	828,000	821,000	836,746	852,794	869,150	1.39
รวม	2,198,000	2,189,000	2,053,000	2,093,493	2,134,786	2,176,895	1.97
รวม สปป. ลาว	6,496,890	6,580,428	6,663,967	6,758,353	6,858,160	6,961,210	1.47
% ของ สปป. ลาว	33.83	33.27	30.81	30.98	31.13	31.27	0.50

ที่มา: Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment

ตารางที่ 4.1-9 จำนวนประชากรกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ย้อนหลัง 6 ปี)

รัฐ	จำนวนประชากร (คน) ปี พ.ศ.						Growth (%)
	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
กะชีน	1,881,780	1,908,946	1,936,505	1,964,462	1,992,822	2,021,592	1.44
มอญ	3,226,178	3,259,701	3,293,573	3,327,796	3,362,375	3,397,313	1.04
รวม	5,107,958	5,168,647	5,230,078	5,292,258	5,355,197	5,418,905	1.19
รวม สหภาพเมียนมา	51,448,196	51,924,182	52,403,669	52,885,223	53,370,609	53,855,735	0.92
% ของ สหภาพเมียนมา	9.93	9.95	9.98	10.01	10.03	10.06	0.27

ที่มา: Ministry of Immigration and Population

4.1.1.5 จำนวนนักท่องเที่ยว

จากข้อมูลของกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาย้อนหลัง 7 ปี (พ.ศ. 2555-2561) พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.48 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2561 จำนวนนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีจำนวน 2,076,533 คน คิดเป็นร้อยละ 4.09 ของทั้งประเทศ (50,795,069 คน) จังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ มีจำนวน 575,093 คน คิดเป็นร้อยละ 27.69 ของทั้งกลุ่มจังหวัดฯ รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์ มีจำนวนนักท่องเที่ยวน้อยที่สุด คือ 208,875 คิดเป็นร้อยละ 10.06 ของทั้งกลุ่มจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 4.1-10 ซึ่งมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประมาณ 1,663.56 บาท/คน/วัน และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.91 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 4.1-11 โดยข้อมูลรายจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ดังแสดงในตารางที่ 4.1-12 ถึง ตารางที่ 4.1-16

ตารางที่ 4.1-10 จำนวนนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ย้อนหลัง 7 ปี)

จังหวัด	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน) ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
อุตรดิตถ์	161,509	145,894	149,101	153,071	196,887	199,185	208,875	+ 4.86
พิษณุโลก	417,671	444,449	478,625	499,370	518,452	548,076	557,458	+ 1.71
เพชรบูรณ์	386,867	416,177	439,870	462,747	476,849	563,494	575,093	+ 2.06
สุโขทัย	144,787	164,158	131,068	147,981	200,169	222,208	234,070	+ 5.34
ตาก	278,928	358,811	390,569	424,528	444,759	473,774	501,037	+ 5.75
รวม	1,389,762	1,529,489	1,589,233	1,687,697	1,837,116	2,006,737	2,076,533	+3.48
รวม ประเทศไทย	32,427,503	36,867,385	38,031,536	41,754,672	44,489,484	48,273,731	50,795,069	+5.22
% ของ ประเทศไทย	4.29	4.15	4.18	4.04	4.13	4.16	4.09	-1.66

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตารางที่ 4.1-11 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยนักท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (ย้อนหลัง 7 ปี)

จังหวัด	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน) ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
อุตรดิตถ์	996.95	1,073.69	1,135.31	1,217.10	1,265.05	1,366.47	1,424.61	+ 4.25
พิษณุโลก	1,364.13	1,406.27	1,467.02	1,553.78	1,589.27	1,665.20	1,743.23	+ 4.69
เพชรบูรณ์	1,191.81	1,311.21	1,339.72	1,432.66	1,472.97	1,524.57	1,598.81	+ 4.87
สุโขทัย	1,211.07	1,244.88	1,434.11	1,506.95	1,432.47	1,508.93	1,595.63	+ 5.75
ตาก	1,446.66	1,497.99	1,515.58	1,587.12	1,627.17	1,694.66	1,780.60	+ 5.07
รวม	1,274.11	1,352.88	1,409.88	1,494.31	1,516.43	1,585.71	1,663.56	+4.91
รวม ประเทศไทย	2,968.44	3,206.54	3,320.24	3,531.79	3,871.41	4,079.81	4,338.67	+6.34
% ของ ประเทศไทย	42.92	42.19	42.46	42.31	39.17	38.87	38.34	+1.35

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตารางที่ 4.1-12 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดอุตรดิตถ์ (ย้อนหลัง 7 ปี)

รายการ	ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
1. จำนวนผู้เยี่ยมชม (คน)	230,016	225,828	235,714	261,781	312,500	319,234	335,419	+ 5.07
ชาวไทย	228,390	224,045	233,828	259,606	310,071	316,763	332,839	+ 5.08
ชาวต่างประเทศ	1,626	1,783	1,886	2,175	2,429	2,471	2,580	+ 4.41
1.1 จำนวนนักท่องเที่ยว	161,509	145,894	149,101	153,071	196,887	199,185	208,875	+ 4.86
ชาวไทย	160,914	145,131	148,224	152,145	195,772	198,061	207,707	+ 4.87
ชาวต่างประเทศ	595	763	877	926	1,115	1,124	1,168	+ 3.91
1.2 จำนวนนักท่องเที่ยว	68,507	79,934	86,613	108,710	115,613	120,049	126,544	+ 5.41
ชาวไทย	67,476	78,914	85,604	107,461	114,299	118,702	125,132	+ 5.42
ชาวต่างประเทศ	1,031	1,020	1,009	1,249	1,314	1,347	1,412	+ 4.83
2. ระยะเวลาพำนักรถยนต์ของนักท่องเที่ยว (วัน)	1.87	1.96	1.95	1.97	1.96	1.92	1.87	- 0.05
ชาวไทย	1.87	1.96	1.95	1.97	1.96	1.92	1.87	- 0.05
ชาวต่างประเทศ	2.63	2.75	2.59	2.60	2.57	2.44	2.31	- 0.13
3. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยผู้เยี่ยมชม (บาท/คน/วัน)	937.66	1,007.38	1,056.15	1,112.48	1,167.71	1,248.72	1,297.24	+ 3.89
ชาวไทย	936.14	1,006.60	1,055.50	1,111.93	1,167.09	1,248.29	1,296.63	+ 3.87
ชาวต่างประเทศ	990.05	1,099.73	1,131.86	1,175.07	1,239.58	1,301.45	1,372.16	+ 5.43
3.1 นักท่องเที่ยว	996.95	1,073.69	1,135.31	1,217.10	1,265.05	1,366.47	1,424.61	+ 4.25
ชาวไทย	994.92	1,072.60	1,134.37	1,216.22	1,264.12	1,365.73	1,423.64	+ 4.24
ชาวต่างประเทศ	1,099.16	1,219.67	1,254.34	1,325.70	1,388.51	1,469.72	1,561.69	+ 6.26
3.2 นักทัศนาจร	676.28	769.64	789.36	821.93	842.36	873.25	903.68	+ 3.48
ชาวไทย	674.02	768.56	788.57	821.21	841.52	872.26	902.49	+ 3.47
ชาวต่างประเทศ	824.43	852.94	856.07	884.61	915.37	959.19	1,009.26	+ 5.22
4. รายได้จากการท่องเที่ยวผู้เยี่ยมชม (ล้านบาท)	347.43	369.17	399.08	457.06	586.42	628.23	671.51	+ 6.89
ชาวไทย	344.86	365.74	395.38	452.77	581.25	622.90	665.87	+ 6.90
ชาวต่างประเทศ	2.57	3.43	3.70	4.29	5.17	5.33	5.64	+ 5.82
5. สถานประกอบการที่พักแรม								
5.1 จำนวนห้อง	1,227	1,721	1,721	1,762	2,840	2,755	2,842	+ 3.16
5.2 อัตราการเข้าพัก (%)	46.64	54.84	55.12	57.00	57.98	60.22	59.84	- 0.38
5.3 จำนวนผู้เข้าพักแรม	66,854	105,130	107,920	110,938	161,224	164,260	172,435	+ 4.98
ชาวไทย	66,259	104,367	107,043	110,012	160,109	163,136	171,267	+ 4.98
ชาวต่างประเทศ	595	763	877	926	1,115	1,124	1,168	+ 3.91

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตารางที่ 4.1-13 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดพิษณุโลก (ย้อนหลัง 7 ปี)

รายการ	ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
1. จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	805,076	820,494	860,540	903,054	936,519	994,932	1,018,898	+ 2.41
ชาวไทย	735,600	768,273	807,901	849,221	879,713	933,973	956,013	+ 2.36
ชาวต่างประเทศ	69,476	52,221	52,639	53,833	56,806	60,959	62,885	+ 3.16
1.1 จำนวนนักท่องเที่ยว	417,671	444,449	478,625	499,370	518,452	548,076	557,458	+ 1.71
ชาวไทย	362,745	409,181	442,881	463,236	480,215	506,901	515,122	+ 1.62
ชาวต่างประเทศ	54,926	35,268	35,744	36,134	38,237	41,175	42,336	+ 2.82
1.2 จำนวนนักท่องเที่ยว	387,405	376,045	381,915	403,684	418,067	446,856	461,440	+ 3.26
ชาวไทย	372,855	359,092	365,020	385,985	399,498	427,072	440,891	+ 3.24
ชาวต่างประเทศ	14,550	16,953	16,895	17,699	18,569	19,784	20,549	+ 3.87
2. ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	2.73	2.59	2.33	2.20	2.15	2.13	2.05	- 0.08
ชาวไทย	2.80	2.63	2.35	2.21	2.16	2.14	2.06	- 0.08
ชาวต่างประเทศ	2.24	2.11	2.14	2.11	2.05	2.00	1.95	- 0.05
3. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,265.45	1,299.66	1,348.33	1,424.16	1,456.49	1,524.33	1,587.18	+ 4.12
ชาวไทย	1,231.63	1,282.95	1,332.41	1,409.68	1,440.84	1,503.97	1,565.57	+ 4.10
ชาวต่างประเทศ	1,620.91	1,562.09	1,587.67	1,641.12	1,688.59	1,826.38	1,902.09	+ 4.15
3.1 นักท่องเที่ยว	1,364.13	1,406.27	1,467.02	1,553.78	1,589.27	1,665.20	1,743.23	+ 4.69
ชาวไทย	1,327.69	1,388.18	1,450.21	1,538.92	1,572.90	1,643.32	1,719.79	+ 4.65
ชาวต่างประเทศ	1,681.88	1,667.70	1,695.55	1,752.97	1,806.26	1,953.84	2,044.04	+ 4.62
3.2 นักทัศนาจร	975.06	973.69	1,001.80	1,071.26	1,102.35	1,155.98	1,201.29	+ 3.92
ชาวไทย	969.97	967.81	997.26	1,067.22	1,098.15	1,149.49	1,195.17	+ 3.97
ชาวต่างประเทศ	1,105.16	1,098.33	1,099.74	1,159.40	1,192.91	1,296.21	1,332.78	+ 2.82
4. รายได้จากการท่องเที่ยวผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)	1,933.18	1,984.15	2,021.63	2,141.55	2,233.97	2,460.08	2,548.02	+ 3.57
ชาวไทย	1,710.17	1,841.42	1,873.35	1,987.39	2,070.23	2,273.52	2,351.90	+ 3.45
ชาวต่างประเทศ	223.01	142.73	148.28	154.16	163.74	186.56	196.12	+ 5.12
5. สถานประกอบการที่พักแรม								
5.1 จำนวนห้อง	5,753	6,195	6,308	6,383	6,485	6,588	6,403	- 2.81
5.2 อัตราการเข้าพัก (%)	42.77	47.49	50.98	53.61	56.52	61.46	64.92	+ 3.46
5.3 จำนวนผู้เข้าพักแรม	318,230	429,434	450,737	471,771	491,012	521,083	528,907	+ 1.50
ชาวไทย	276,559	398,417	417,812	438,410	454,823	481,724	488,276	+ 1.36
ชาวต่างประเทศ	41,671	31,017	32,925	33,361	36,189	39,359	40,631	+ 3.23

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตารางที่ 4.1-14 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดเพชรบูรณ์ (ย้อนหลัง 7 ปี)

รายการ	ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
1. จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	417,679	448,556	473,961	499,643	515,435	604,310	618,025	+ 2.27
ชาวไทย	412,120	443,709	468,923	494,428	510,129	598,567	612,108	+ 2.26
ชาวต่างประเทศ	5,559	4,847	5,038	5,215	5,306	5,743	5,917	+ 3.03
1.1 จำนวนนักท่องเที่ยว	386,867	416,177	439,870	462,747	476,849	563,494	575,093	+ 2.06
ชาวไทย	384,171	414,451	438,166	460,994	475,076	561,536	573,097	+ 2.06
ชาวต่างประเทศ	2,696	1,726	1,704	1,753	1,773	1,958	1,996	+ 1.94
1.2 จำนวนนักท่องเที่ยว	30,812	32,379	34,091	36,896	38,586	40,816	42,932	+ 5.18
ชาวไทย	27,949	29,258	30,757	33,434	35,053	37,031	39,011	+ 5.35
ชาวต่างประเทศ	2,863	3,121	3,334	3,462	3,533	3,785	3,921	+ 3.59
2. ระยะเวลาพักแรมเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	2.79	2.78	2.62	2.38	2.34	2.28	2.21	- 0.07
ชาวไทย	2.79	2.78	2.62	2.38	2.34	2.28	2.21	- 0.07
ชาวต่างประเทศ	3.50	3.53	3.49	2.99	2.90	2.79	2.68	- 0.11
3. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,182.72	1,298.24	1,326.06	1,415.61	1,454.91	1,507.40	1,579.35	+ 4.77
ชาวไทย	1,177.46	1,297.08	1,325.03	1,414.87	1,454.17	1,506.31	1,578.29	+ 4.78
ชาวต่างประเทศ	1,469.21	1,447.70	1,456.47	1,513.79	1,553.26	1,664.45	1,726.32	+ 3.72
3.1 นักท่องเที่ยว	1,191.81	1,311.21	1,339.72	1,432.66	1,472.97	1,524.57	1,598.81	+ 4.87
ชาวไทย	1,185.73	1,309.03	1,337.59	1,430.61	1,470.94	1,522.30	1,596.53	+ 4.88
ชาวต่างประเทศ	1,640.52	1,719.54	1,748.36	1,863.51	1,911.45	2,057.78	2,139.61	+ 3.98
3.2 นักทัศนาจร	864.59	835.11	864.00	906.19	932.97	966.47	1,001.02	+ 3.57
ชาวไทย	860.51	826.44	856.24	898.03	923.03	953.20	984.88	+ 3.32
ชาวต่างประเทศ	904.65	916.38	935.63	985.18	1,031.64	1,096.26	1,161.69	+ 5.97
4. รายได้จากการท่องเที่ยวผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)	1,313.03	1,545.75	1,575.41	1,612.79	1,681.03	1,999.72	2,076.52	+ 3.84
ชาวไทย	1,294.96	1,532.40	1,561.89	1,599.63	1,667.56	1,984.33	2,060.51	+ 3.84
ชาวต่างประเทศ	18.07	13.35	13.52	13.16	13.47	15.39	16.01	+ 4.03
5. สถานประกอบการที่พักแรม								
5.1 จำนวนห้อง	4,655	4,958	5,034	5,101	5,171	6,325	6,332	+ 0.11
5.2 อัตราการเข้าพัก (%)	39.37	48.52	52.82	56.74	58.78	62.38	63.49	+ 1.11
5.3 จำนวนผู้เข้าพักแรม	263,609	354,851	377,601	401,967	415,550	492,998	509,968	+ 3.44
ชาวไทย	262,795	353,830	376,459	400,729	414,297	491,535	508,418	+ 3.43
ชาวต่างประเทศ	814	1,021	1,142	1,238	1,253	1,463	1,550	+ 5.95

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตารางที่ 4.1-15 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดสุโขทัย (ย้อนหลัง 7 ปี)

รายการ	ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
1. จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	248,749	283,853	197,434	223,014	340,043	369,946	389,428	+ 5.27
ชาวไทย	170,953	190,085	119,486	135,869	232,003	253,590	269,191	+ 6.15
ชาวต่างประเทศ	77,796	93,768	77,948	87,145	108,040	116,356	120,237	+ 3.34
1.1 จำนวนนักท่องเที่ยว	144,787	164,158	131,068	147,981	200,169	222,208	234,070	+ 5.34
ชาวไทย	101,001	111,966	94,374	107,084	140,971	157,524	167,587	+ 6.39
ชาวต่างประเทศ	43,786	52,192	36,694	40,897	59,198	64,684	66,483	+ 2.78
1.2 จำนวนนักท่องเที่ยว	103,962	119,695	66,366	75,033	139,874	147,738	155,358	+ 5.16
ชาวไทย	69,952	78,119	25,112	28,785	91,032	96,066	101,604	+ 5.76
ชาวต่างประเทศ	34,010	41,576	41,254	46,248	48,842	51,672	53,754	+ 4.03
2. ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	2.07	2.06	1.84	1.81	2.12	2.01	1.92	- 0.09
ชาวไทย	1.76	1.79	1.62	1.59	1.95	1.84	1.75	- 0.09
ชาวต่างประเทศ	2.79	2.64	2.42	2.38	2.53	2.43	2.35	- 0.08
3. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,139.30	1,161.21	1,336.93	1,398.94	1,331.55	1,398.61	1,471.28	+ 5.20
ชาวไทย	955.77	981.85	1,202.13	1,269.34	1,161.16	1,204.70	1,272.46	+ 5.62
ชาวต่างประเทศ	1,428.80	1,440.52	1,521.63	1,578.62	1,645.71	1,757.87	1,844.16	+ 4.91
3.1 นักท่องเที่ยว	1,211.07	1,244.88	1,434.11	1,506.95	1,432.47	1,508.93	1,595.63	+ 5.75
ชาวไทย	1,006.19	1,046.68	1,258.74	1,333.77	1,241.32	1,290.34	1,369.99	+ 6.17
ชาวต่างประเทศ	1,507.08	1,534.22	1,736.39	1,809.87	1,783.69	1,913.54	2,017.67	+ 5.44
3.2 นักทัศนาจร	932.36	924.68	982.33	1,013.50	1,025.55	1,064.59	1,111.58	+ 4.41
ชาวไทย	827.70	815.16	856.65	887.98	919.35	945.88	991.33	+ 4.81
ชาวต่างประเทศ	1,147.60	1,130.46	1,058.82	1,091.64	1,223.47	1,285.29	1,338.86	+ 4.17
4. รายได้จากการท่องเที่ยวผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)	459.90	531.85	411.82	479.31	751.82	832.07	889.73	+ 6.93
ชาวไทย	236.76	273.46	213.96	252.65	424.92	464.87	502.54	+ 8.10
ชาวต่างประเทศ	223.14	258.39	197.86	226.66	326.90	367.20	387.19	+ 5.44
5. สถานประกอบการที่พักแรม								
5.1 จำนวนห้อง	2,232	2,327	2,222	2,507	2,790	3,124	3,213	+ 2.85
5.2 อัตราการเข้าพัก (%)	47.66	58.42	43.60	49.57	61.08	64.39	66.11	+ 1.72
5.3 จำนวนผู้เข้าพักแรม	131,335	163,066	130,074	146,878	193,795	216,320	228,508	+ 5.63
ชาวไทย	88,525	110,874	93,822	106,451	134,597	151,636	162,025	+ 6.85
ชาวต่างประเทศ	42,810	52,192	36,252	40,427	59,198	64,684	66,483	+ 2.78

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตารางที่ 4.1-16 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดตาก (ย้อนหลัง 7 ปี)

รายการ	ปี พ.ศ.							Growth (%)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
1. จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	381,777	457,637	491,290	540,637	567,061	605,044	641,838	+ 6.08
ชาวไทย	369,816	445,346	478,747	527,559	553,538	590,719	626,778	+ 6.10
ชาวต่างประเทศ	11,961	12,291	12,543	13,078	13,523	14,325	15,060	+ 5.13
1.1 จำนวนนักท่องเที่ยว	278,928	358,811	390,569	424,528	444,759	473,774	501,037	+ 5.75
ชาวไทย	272,915	352,760	384,403	418,200	438,217	466,889	493,890	+ 5.78
ชาวต่างประเทศ	6,013	6,051	6,166	6,328	6,542	6,885	7,147	+ 3.81
1.2 จำนวนนักท่องเที่ยว	102,849	98,826	100,721	116,109	122,302	131,270	140,801	+ 7.26
ชาวไทย	96,901	92,586	94,344	109,359	115,321	123,830	132,888	+ 7.31
ชาวต่างประเทศ	5,948	6,240	6,377	6,750	6,981	7,440	7,913	+ 6.36
2. ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	2.09	1.88	1.99	2.01	1.97	1.93	1.90	- 0.03
ชาวไทย	2.09	1.87	1.98	2.00	1.96	1.92	1.89	- 0.03
ชาวต่างประเทศ	2.22	2.22	2.36	2.36	2.34	2.33	2.27	- 0.06
3. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,377.28	1,433.54	1,458.40	1,524.17	1,562.49	1,626.47	1,705.53	+ 4.86
ชาวไทย	1,361.10	1,422.43	1,447.92	1,514.26	1,552.20	1,614.71	1,694.19	+ 4.92
ชาวต่างประเทศ	1,881.13	1,859.36	1,887.24	1,956.11	2,011.90	2,138.13	2,206.42	+ 3.19
3.1 นักท่องเที่ยว	1,446.66	1,497.99	1,515.58	1,587.12	1,627.17	1,694.66	1,780.60	+ 5.07
ชาวไทย	1,424.87	1,481.26	1,500.34	1,572.50	1,612.18	1,677.87	1,764.03	+ 5.14
ชาวต่างประเทศ	2,293.07	2,321.84	2,313.17	2,405.56	2,466.38	2,635.42	2,735.03	+ 3.78
3.2 นักทัศนาจร	983.97	993.67	1,018.45	1,063.56	1,101.44	1,151.37	1,198.82	+ 4.12
ชาวไทย	985.64	1,002.32	1,025.29	1,069.79	1,106.57	1,156.51	1,203.37	+ 4.05
ชาวต่างประเทศ	956.62	865.49	917.36	962.97	1,016.53	1,065.98	1,122.64	+ 5.32
4. รายได้จากการท่องเที่ยวผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)	944.55	1,106.51	1,278.17	1,474.65	1,557.18	1,697.50	1,859.83	+ 9.56
ชาวไทย	908.25	1,069.93	1,238.67	1,432.23	1,512.32	1,647.29	1,806.57	+ 9.67
ชาวต่างประเทศ	36.30	36.58	39.50	42.42	44.86	50.21	53.26	+ 6.07
5. สถานประกอบการที่พักแรม								
5.1 จำนวนห้อง	5,096	4,919	5,546	6,186	6,345	6,563	6,522	- 0.62
5.2 อัตราการเข้าพัก (%)	37.73	53.64	54.70	58.10	60.15	64.51	70.34	+ 5.83
5.3 จำนวนผู้เข้าพักแรม	225,993	354,407	375,280	409,614	430,023	459,561	488,457	+ 6.29
ชาวไทย	222,286	349,497	370,209	404,279	424,286	453,366	481,998	+ 6.32
ชาวต่างประเทศ	3,707	4,910	5,071	5,335	5,737	6,195	6,459	+ 4.26

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

4.1.1.6 มูลค่าการค้าชายแดน

จากข้อมูลของกองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2552-2561) พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.01 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านประมาณ 1,124,672.50 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นมูลค่าการค้ากับสปป. ลาว เท่ากับ 213,618.58 ล้านบาท (ร้อยละ 18.99) สหภาพเมียนมา เท่ากับ 193,326.56 ล้านบาท (ร้อยละ 17.19) มาเลเซีย เท่ากับ 571,927.54 ล้านบาท (ร้อยละ 50.85) และ กัมพูชา เท่ากับ 145,799.82 ล้านบาท (ร้อยละ 12.96) ดังแสดงในตารางที่ 4.1-17

เมื่อพิจารณาเฉพาะมูลค่าการค้าชายแดนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา คือ จุดผ่านแดนถาวรภูมู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ และ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก พบว่า ปี พ.ศ. 2561 จุดผ่านแดนถาวรภูมู่มีมูลค่าการค้าชายแดนประมาณ 725.68 ล้านบาท หรือ ประมาณร้อยละ 0.34 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับ สปป. ลาวทั้งหมด (213,618.58 ล้านบาท) ดังแสดงในตารางที่ 4.1-18 ส่วนด่านแม่สอดมีมูลค่าการค้าชายแดนประมาณ 72,010.08 ล้านบาท หรือ ประมาณร้อยละ 37.25 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับสหภาพเมียนมาทั้งหมด (193,326.56 ล้านบาท) ดังแสดงในตารางที่ 4.1-19

4.1.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา จะเกี่ยวข้องกับโครงข่ายทางหลวงบริเวณบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.2.1 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด

จากการสำรวจสภาพเส้นทางในสหภาพเมียนมา พบว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางไปยังเมืองเมะล่าย รัฐมอญ จะพาดผ่านถนนสายหลัก 2 เส้นทางสำคัญ คือ Asian Highway (AH-1) จุดเริ่มต้นตั้งแต่บริเวณเชื่อมต่อด่านแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านเมืองเมียวดี และไปสิ้นสุดที่ เมืองกอกกาเร็ก รัฐกระยีน ลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร บางช่วงเมื่อเข้าใกล้ทางแยกหรือเขตเมืองจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร ภาพรวมของสภาพผิวทางทั้งหมด ในช่วงนี้มีลักษณะเป็นถนนแบบแอสฟัลติกคอนกรีต

สำหรับการเดินทางในช่วงจากเมืองกอกกาเร็ก ผ่านเมืองพะอัน รัฐกระยีน และไปสิ้นสุดที่เมืองเมะล่าย รัฐมอญ ลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ภาพรวมสภาพผิวทางเป็นหลุมบ่อ สภาพผิวทางและโครงสร้างชั้นทางชำรุดเสียหาย บางช่วงมีการก่อสร้าง และเมื่อเดินทางเข้าสู่ทางแยกหรือเขตเมืองหลักเมะล่าย ถนนจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร สภาพผิวทางมีการบำรุงรักษาที่ดีขึ้นเหมาะสมสำหรับการสัญจรโดยรถทุกประเภท โดยสภาพโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด ดังแสดงในรูปที่ 4.1-4

ตารางที่ 4.1-17 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ย้อนหลัง 10 ปี)

ประเทศ	รายการ	มูลค่าการค้าชายแดนไทย กับ ประเทศเพื่อนบ้าน (ล้านบาท) ปี พ.ศ.										Growth (%)
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
สปป. ลาว	มูลค่าการค้า	66,367.13	79,238.88	101,660.78	132,016.37	132,137.16	151,063.69	176,474.54	202,942.72	207,045.85	213,618.58	3.17
	ส่งออก	53,740.88	64,118.10	81,124.77	109,059.22	108,605.38	123,937.21	132,733.52	136,440.48	131,262.33	128,866.56	-1.83
	นำเข้า	12,626.24	15,120.78	20,536.02	22,957.14	23,531.78	27,126.48	43,741.02	66,502.24	75,783.52	84,752.02	11.83
	ดุลการค้า	41,114.64	48,997.32	60,588.75	86,102.08	85,073.60	96,810.73	88,992.50	69,938.24	55,478.81	44,114.54	-
สหภาพเมียนมา	มูลค่าการค้า	134,766.40	137,869.29	164,375.26	180,471.53	196,861.58	214,387.23	214,694.38	187,905.29	184,331.02	193,326.56	4.88
	ส่งออก	42,604.39	50,854.43	60,599.26	69,975.66	79,447.20	94,006.67	100,819.30	109,267.17	108,966.18	105,212.16	-3.45
	นำเข้า	92,162.01	87,014.86	103,776.00	110,495.87	117,414.38	120,380.56	113,875.08	78,638.12	75,364.84	88,114.40	16.92
	ดุลการค้า	-49,557.62	-36,160.43	-43,176.74	-40,520.21	-37,967.18	-26,373.89	-13,055.78	30,629.05	33,601.34	17,097.76	-
มาเลเซีย	มูลค่าการค้า	387,297.16	497,590.45	560,655.40	515,923.47	501,402.01	507,655.46	485,758.96	501,307.47	564,628.87	571,927.54	1.29
	ส่งออก	226,892.62	320,405.03	379,364.17	303,019.53	288,051.23	274,992.19	250,049.09	258,109.26	312,457.65	293,807.72	-5.97
	นำเข้า	160,404.54	177,185.42	181,291.23	212,903.64	213,350.78	232,663.27	235,709.87	243,198.21	252,171.22	278,119.82	10.29
	ดุลการค้า	66,488.08	143,219.61	198,072.94	90,115.89	74,700.45	42,328.92	14,339.22	14,911.05	60,286.43	15,687.90	-
กัมพูชา	มูลค่าการค้า	45,373.51	55,416.33	63,977.38	82,089.07	93,836.31	114,465.84	124,312.64	121,050.69	125,268.31	145,799.82	16.39
	ส่งออก	42,878.66	51,112.45	59,065.32	74,921.52	84,087.90	96,726.22	104,503.50	101,342.44	101,727.60	123,022.29	20.93
	นำเข้า	2,494.85	4,303.88	4,912.06	7,167.55	9,748.41	17,739.62	19,809.14	19,708.25	23,540.71	22,777.53	-3.24
	ดุลการค้า	40,383.81	46,808.57	54,153.26	67,753.97	74,339.49	78,986.60	84,694.36	81,634.19	78,186.89	100,244.76	-
รวม	มูลค่าการค้า	633,804.20	770,114.95	890,668.82	910,500.44	924,237.06	987,572.22	1,001,240.52	1,013,206.17	1,081,274.05	1,124,672.50	4.01
	ส่งออก	366,116.55	486,490.01	580,153.52	556,975.93	560,191.71	589,662.29	588,105.41	605,159.35	654,413.76	650,908.73	-0.54
	นำเข้า	267,687.64	283,624.94	310,515.31	353,524.20	364,045.35	397,909.93	413,135.11	408,046.82	426,860.29	473,763.77	10.99
	ดุลการค้า	98,428.91	202,865.07	269,638.21	203,451.73	196,146.36	191,752.36	174,970.30	197,112.53	227,553.47	177,144.96	-

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ตารางที่ 4.1-18 มูลค่าการค้าจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ (ย้อนหลัง 10 ปี)

ด้าน	รายการ	มูลค่าการค้าชายแดนไทย กับ สปป. ลาว (ล้านบาท) ปี พ.ศ.									
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561
จุดผ่านแดนถาวรภูตู	มูลค่าการค้า	2.75	18.67	35.19	114.25	98.23	158.10	332.17	773.15	839.43	725.68
	ส่งออก	1.02	6.85	8.67	36.87	48.31	122.47	318.72	718.68	822.59	695.39
	นำเข้า	1.73	11.82	26.52	77.37	49.93	35.63	13.45	54.47	16.84	30.29
	ดุลการค้า	-0.70	-4.97	-17.85	-40.50	-1.62	86.83	305.27	664.21	805.75	665.10
รวม สปป. ลาว	มูลค่าการค้า	66,367.13	79,238.88	101,660.78	132,016.37	132,137.16	151,063.69	176,474.54	202,942.72	207,045.85	213,618.58
	ส่งออก	53,740.88	64,118.10	81,124.77	109,059.22	108,605.38	123,937.21	132,733.52	136,440.48	131,262.33	128,866.56
	นำเข้า	12,626.24	15,120.78	20,536.02	22,957.14	23,531.78	27,126.48	43,741.02	66,502.24	75,783.52	84,752.02
	ดุลการค้า	41,114.64	48,997.32	60,588.75	86,102.08	85,073.60	96,810.73	88,992.50	69,938.24	55,478.81	44,114.54
% ของ สปป. ลาว	มูลค่าการค้า	0.004	0.024	0.035	0.087	0.074	0.105	0.188	0.381	0.405	0.340
	ส่งออก	0.002	0.011	0.011	0.034	0.044	0.099	0.240	0.527	0.627	0.540
	นำเข้า	0.014	0.078	0.129	0.337	0.212	0.131	0.031	0.082	0.022	0.036

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ตารางที่ 4.1-19 มูลค่าการค้าด้านแม่สอด จังหวัดตาก (ย้อนหลัง 10 ปี)

ด้าน	รายการ	มูลค่าการค้าชายแดนไทย กับ สหภาพเมียนมา (ล้านบาท) ปี พ.ศ.									
		2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561
ด้านแม่สอด	มูลค่าการค้า	26,568.93	25,056.74	22,105.15	39,376.89	46,308.94	62,522.04	69,060.59	80,619.62	74,662.44	72,010.08
	ส่งออก	25,073.20	23,969.00	21,216.45	37,966.31	43,667.56	59,839.24	68,997.00	80,552.53	74,578.09	71,935.15
	นำเข้า	1,495.73	1,087.74	888.70	1,410.58	2,641.38	2,682.80	63.59	67.09	84.35	74.93
	ดุลการค้า	23,577.47	22,881.26	20,327.75	36,555.73	41,026.18	57,156.44	68,933.41	80,485.44	74,493.74	71,860.22
รวม สหภาพเมียนมา	มูลค่าการค้า	134,766.40	137,869.29	164,375.26	180,471.53	196,861.58	214,387.23	214,694.38	187,905.29	184,331.02	193,326.56
	ส่งออก	42,604.39	50,854.43	60,599.26	69,975.66	79,447.20	94,006.67	100,819.30	109,267.17	108,966.18	105,212.16
	นำเข้า	92,162.01	87,014.86	103,776.00	110,495.87	117,414.38	120,380.56	113,875.08	78,638.12	75,364.84	88,114.40
	ดุลการค้า	-49,557.62	-36,160.43	-43,176.74	-40,520.21	-37,967.18	-26,373.89	-13,055.78	30,629.05	33,601.34	17,097.76
% ของ สหภาพเมียนมา	มูลค่าการค้า	19.71	18.17	13.45	21.82	23.52	29.16	32.17	42.90	40.50	37.25
	ส่งออก	58.85	47.13	35.01	54.26	54.96	63.65	68.44	73.72	68.44	68.37
	นำเข้า	1.62	1.25	0.86	1.28	2.25	2.23	0.06	0.09	0.11	0.09

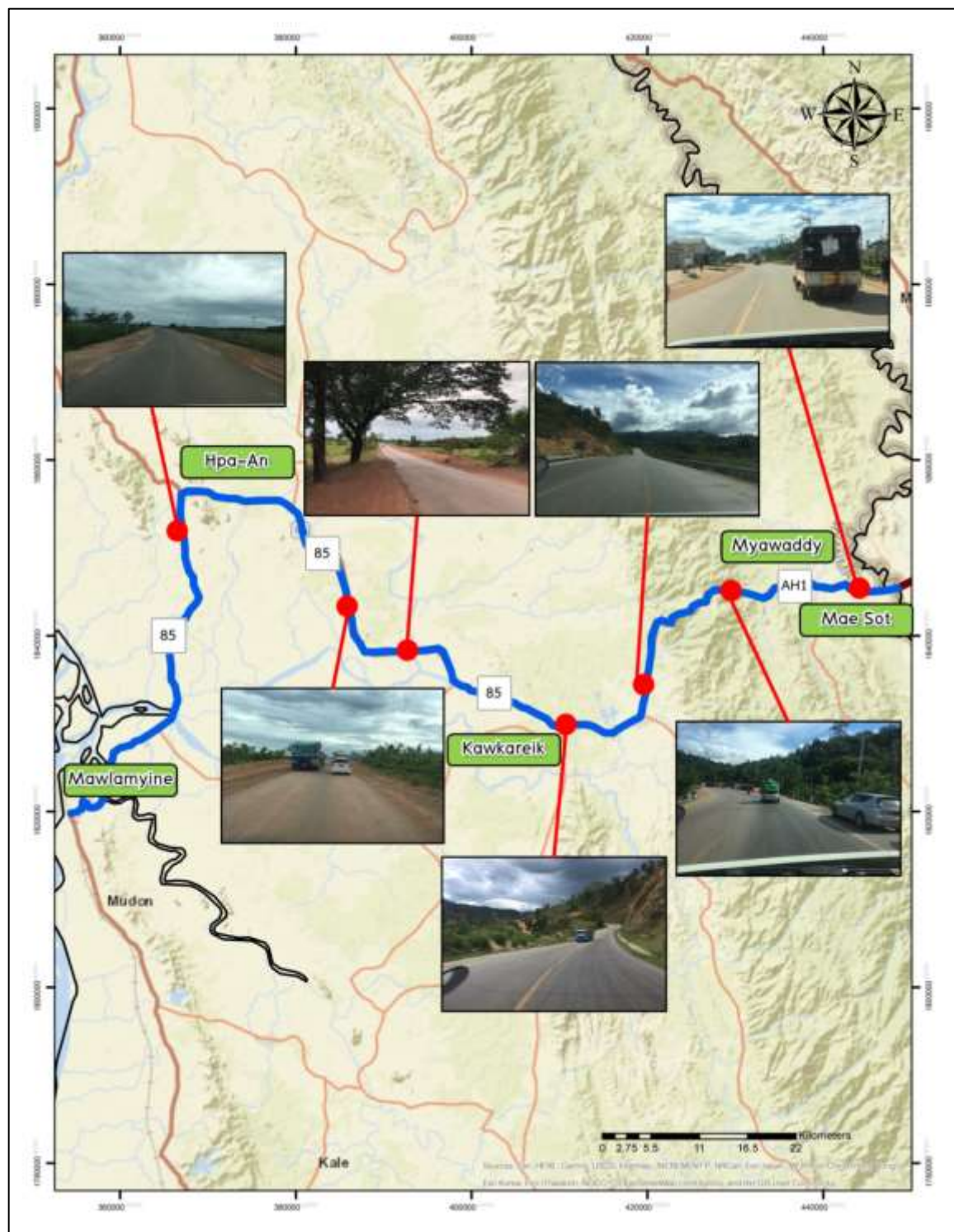
ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

4.1.2.2 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู

จากการสำรวจสภาพเส้นทางในประเทศไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก สิ้นสุดที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ พบว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางพาดผ่านจังหวัดสำคัญ อาทิเช่น จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดพิษณุโลก ผ่านทางหลวงหมายเลข 12 11 และ ทางหลวงหมายเลข 117 เป็นถนนในความรับผิดชอบหลักของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ทางแยกหรือเขตเมืองจะขยายเป็น 6 ช่องจราจร เว้นแต่ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วงอำเภอบ้านโคก ซึ่งเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ภาพรวมของสภาพผิวทางมีลักษณะเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต และผิวทางแบบคอนกรีตตามลักษณะการใช้งาน โดยคุณภาพผิวทางและโครงสร้างชั้นทางอยู่ในระดับดี สำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาจะยึดหลักตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยสภาพโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู ดังแสดงในรูปที่ 4.1-5

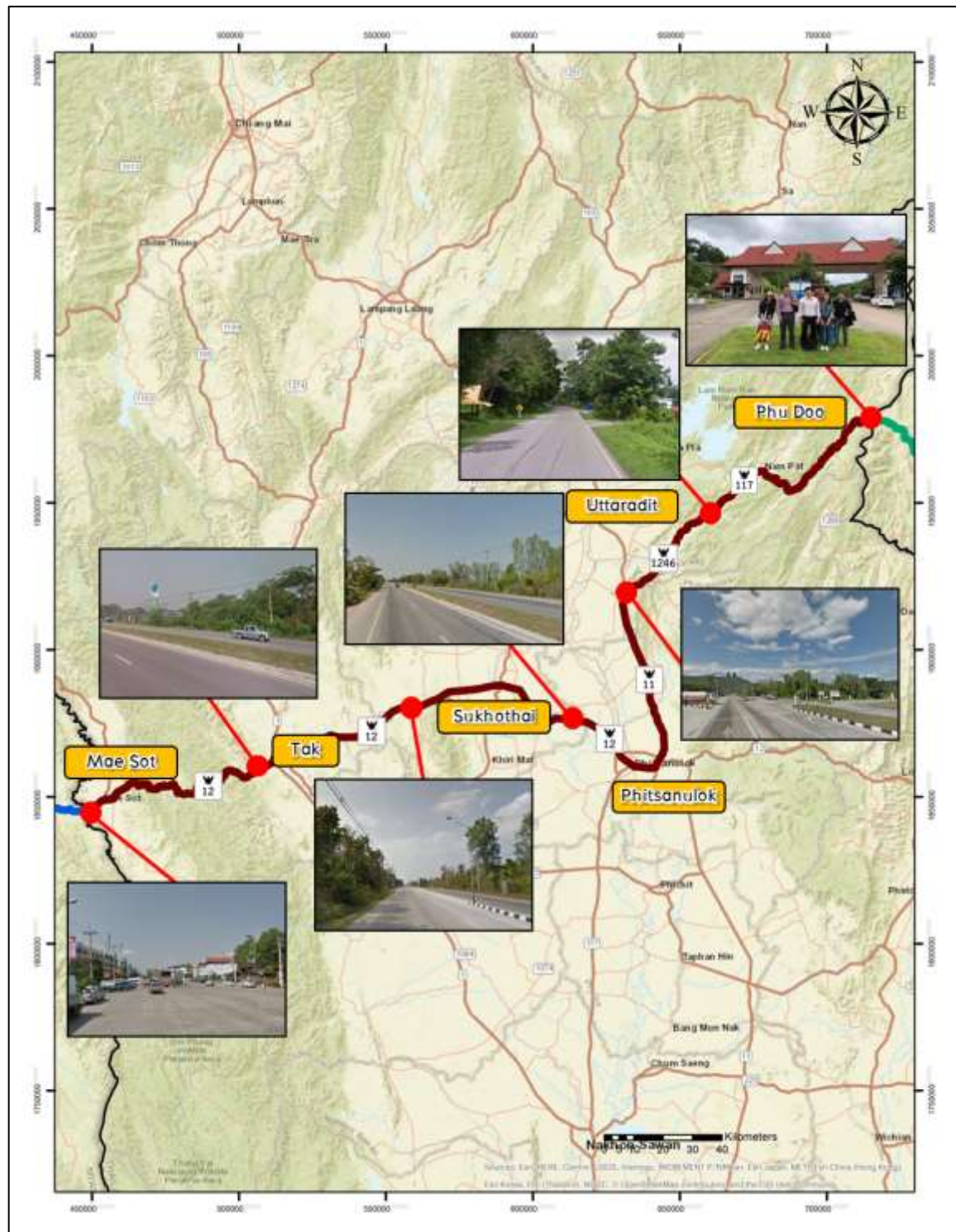
4.1.2.3 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง

จากการสำรวจสภาพเส้นทางใน สปป.ลาว โดยมีจุดเริ่มต้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ สิ้นสุดที่แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว พบว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางพาดผ่านเมืองสำคัญ แขวง ไชยะบูลี เส้นทางผ่านทางหลวงหมายเลข 4 เป็นถนนในความรับผิดชอบหลักของหน่วยงานด้านโยธาประจำแขวงในพื้นที่ มีลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ร้อยละ 95 เว้นแต่ทางแยกหรือเขตเมืองจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร เส้นทางภาพรวมถูกออกแบบให้มีความลาดชันประมาณ 6-10 % ลัดเลาะไปตามแนวเขาและพื้นที่สูง ระยะการมองเห็นต่ำ บางช่วงต้องชะลอรถเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ภาพรวมของสภาพผิวทางมีลักษณะเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต โดยคุณภาพผิวทางและโครงสร้างชั้น ขำรุดเนื่องจากสภาพโครงสร้างชั้นทางและผิวทางที่เสื่อมคุณภาพ เกิดสภาพความเสียหายแบบหลุมบ่อ (Pothole) และรอยแตกหนังจระเข้ (Alligator Crack) เป็นจำนวนมากตลอดเส้นทาง โดยสภาพโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง ดังแสดงในรูปที่ 4.1-6



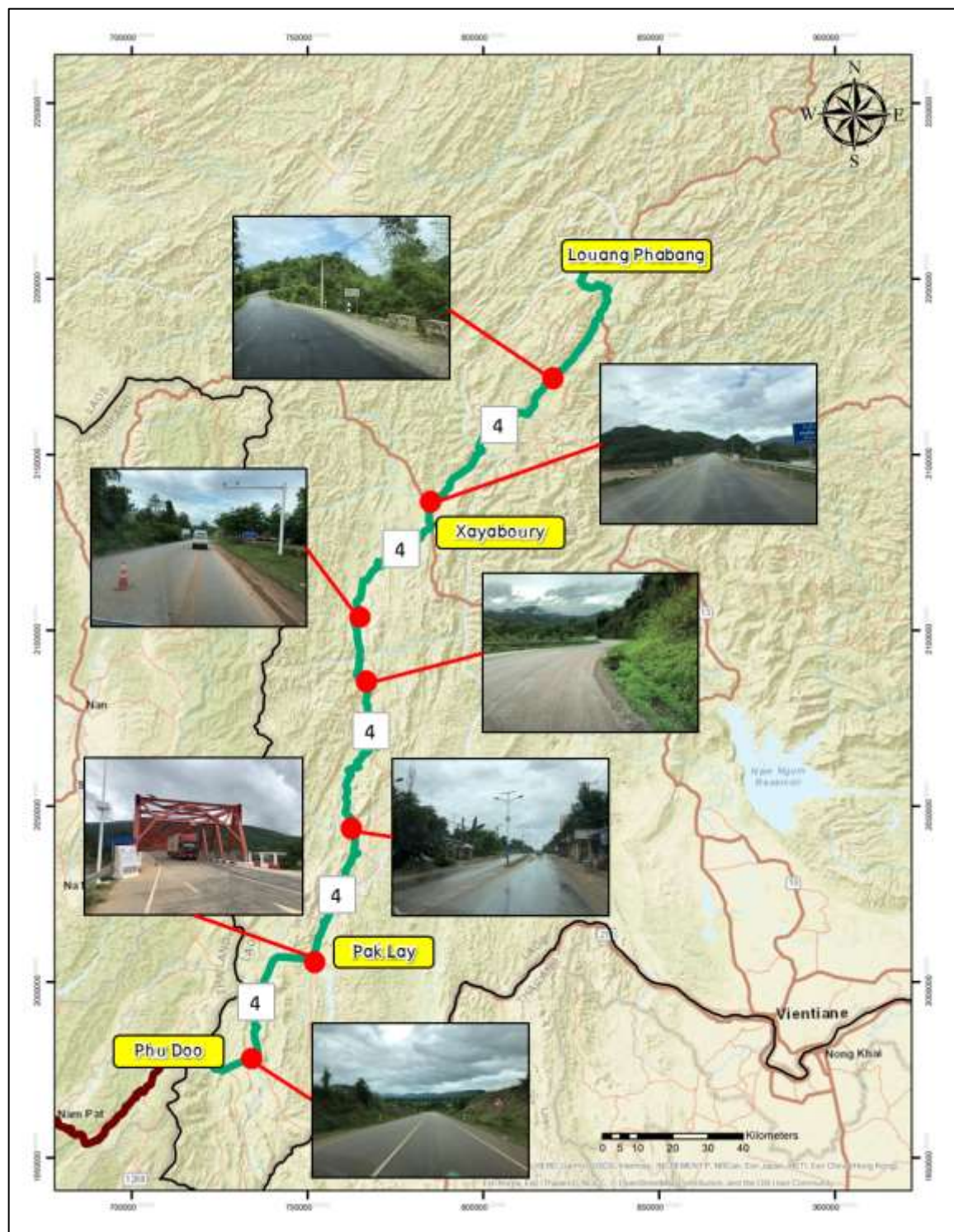
ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของถนนสินค้าและบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-4 สภาพโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-5 สภาพโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของถนนสินค้าและบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-6 สภาพโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง

4.1.2.4 สรุปความเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

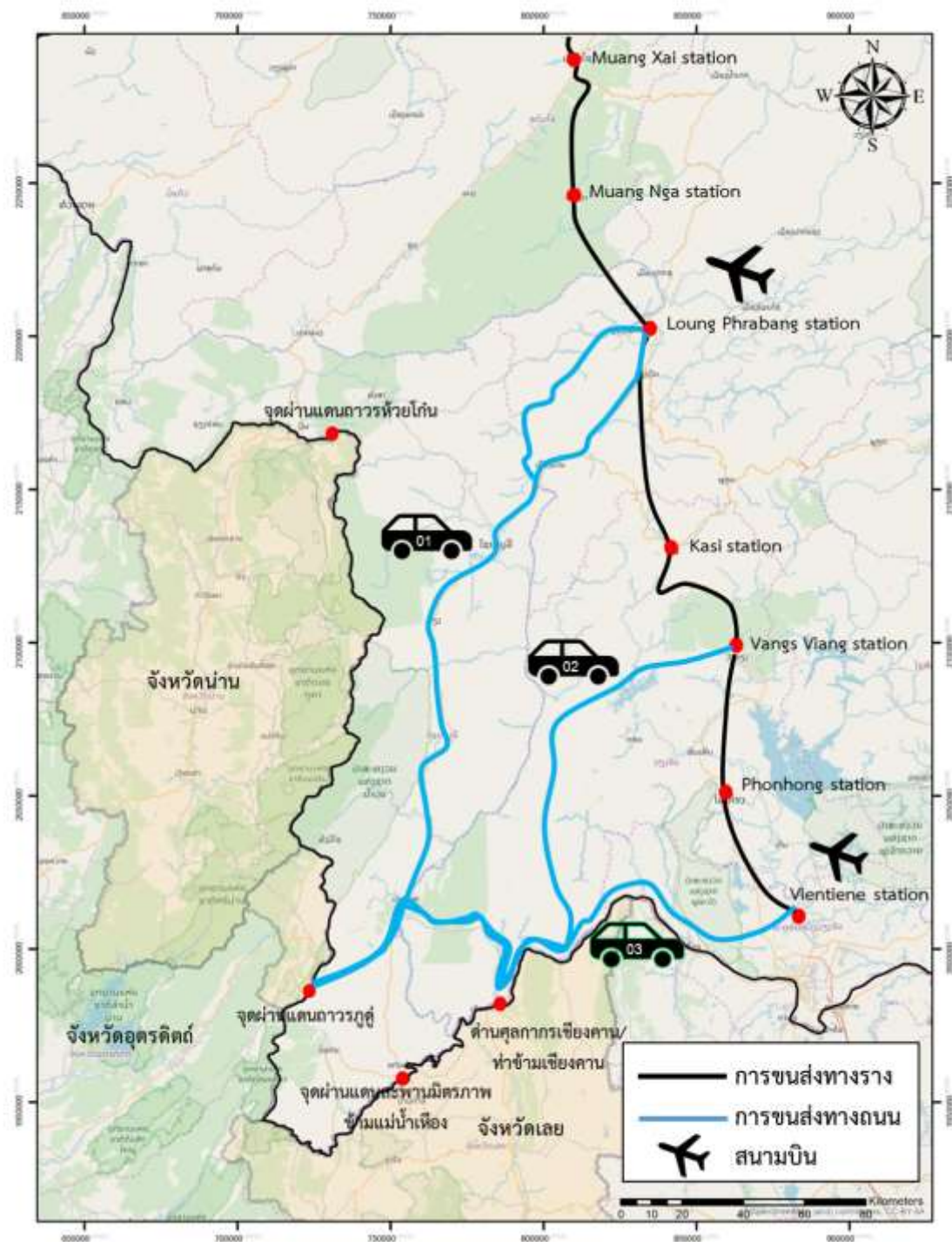
ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าที่ขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นรูปแบบการขนส่งทางถนน หรือ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก การนำเข้า – ส่งออกสินค้าส่วนใหญ่มาจากแขวงไชยะบูลี และจังหวัดอุตรดิตถ์คือ 1 ใน 5 จังหวัดภาคเหนือตอนล่างที่ผลักดันให้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ายผ่าน ด่านแม่สอด และด่านภูคู้ ซึ่งคาดการณ์ได้ว่า เมื่อโครงการรถไฟลาว-จีนแล้วเสร็จ จะเกิดผลกระทบในการขนส่งสินค้าไปยังภาคเหนือ ของ สปป.ลาว คือการเชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งทางรางเข้ากับการขนส่งทางถนน โดยการขนส่งทางถนนเพื่อเชื่อมโยงไปยังสถานีรถไฟหลวงพระบาง หรือสถานีรถไฟเวียงจันทน์ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งทางถนน เป็นการขนส่งทางรางนั้น จะเกิดต้นทุนการขนส่งโดยรวมต่ำลง เกิดความเสียหายกับสินค้าค่อนข้างน้อย ใช้เวลาในการขนส่งสั้นกว่าการขนส่งด้วยรูปแบบรถบรรทุกในปัจจุบัน การเกิดโครงการรถไฟลาว-จีนจะเกิดผลดีต่อเกษตรกร ทำให้เกิดช่องทางการส่งออกผัก ผลไม้ไปยังประเทศจีนได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น เกิดอาชีพให้แก่ประชาชนเพิ่มโอกาสการเติบโตทางการค้า นอกจากนี้ยังมีโอกาสในการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทย และสปป.ลาว ได้ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังหรือจังหวัดอื่นๆของประเทศไทยได้ โดยเฉพาะการกระจายสินค้าไปยังภาคเหนือตอนบน เนื่องจากจังหวัดอุตรดิตถ์มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านจังหวัด ซึ่งมีสถานีที่สำคัญในการขนส่งสินค้า คือ สถานีรถไฟศีลาสน มีความพร้อมในด้านพื้นที่การรองรับหรือพื้นที่การวางสินค้าได้ อีกทั้งยังเป็นสถานีหลักในการเชื่อมโยงไปยังจังหวัดในเหนือได้ นอกจากนี้มีการคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถไฟลาว-จีนมีความต้องการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยโดยเข้าทางจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเมียนมาได้ โดยผ่านจังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก เข้าสู่ประเทศเมียนมาได้ ด้านเส้นทางเดินทางระหว่างจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ไปยังสถานีรถไฟลาว-จีนประกอบด้วย

เส้นทางจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ – ไชยะบูลี – สถานีรถไฟหลวงพระบางมีระยะทางประมาณ 290 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 6 ชั่วโมง ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าไปศูนย์กลางการค้าของ สปป.ลาว อีกทั้งยังเป็นประตูสู่เมืองมรดกโลก (แขวงหลวงพระบาง) ทำให้เส้นทางนี้นิยมใช้ในการขนส่งสินค้า

เส้นทางจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ – ไชยะบูลี – สถานีรถไฟเวียงมีระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 5 - 7 ชั่วโมง

เส้นทางจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ – ไชยะบูลี – สถานีรถไฟเวียงจันทน์ มีระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 4 - 5 ชั่วโมง

อีกหนึ่งเส้นทางที่เชื่อมโยงสู่การรถไฟไทยนั้นสามารถเชื่อมโยงยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้กับสถานีรถไฟศีลาสนซึ่งถือเป็นสถานีที่สำคัญของการรถไฟไทย ตั้งอยู่ในเขต อำเภอเมืองอุตรดิตถ์จัดเป็นสถานีรถไฟที่สำคัญของเส้นทางเดินรถสายเหนือ เนื่องจากเป็นสถานีขั้วเปลี่ยนรถไฟ มีพื้นที่ในการวางสินค้าค่อนข้างใหญ่ เป็นจุดสิ้นสุดเส้นทางรถไฟทางเรียบ เป็นศูนย์รวบรวมสินค้าไปสู่ภาคเหนือ จุดจอดเติมเชื้อเพลิงรถไฟ อีกทั้งยังเป็นสถานีซ่อมบำรุงหลักของเส้นทางรถไฟสายเหนือ หากมีแนวทางการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงสถานีรถไฟศีลาสนไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เพื่อรองรับจำนวนสินค้าที่มาจากรถไฟลาว-จีน ที่ใช้เส้นทางขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จะทำให้จำนวนสินค้าที่นำเข้าส่งออกผ่านจังหวัดอุตรดิตถ์มากขึ้น



ที่มา : คณะผู้วิจัย

รูปที่ 4.1-7 แสดงเส้นทางการเชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูตูไปยังแนวเส้นทางรถไฟลาว-จีน

4.1.3 ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากด่านศุลกากรทุ่งช้าง ประกอบด้วย ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก และ ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

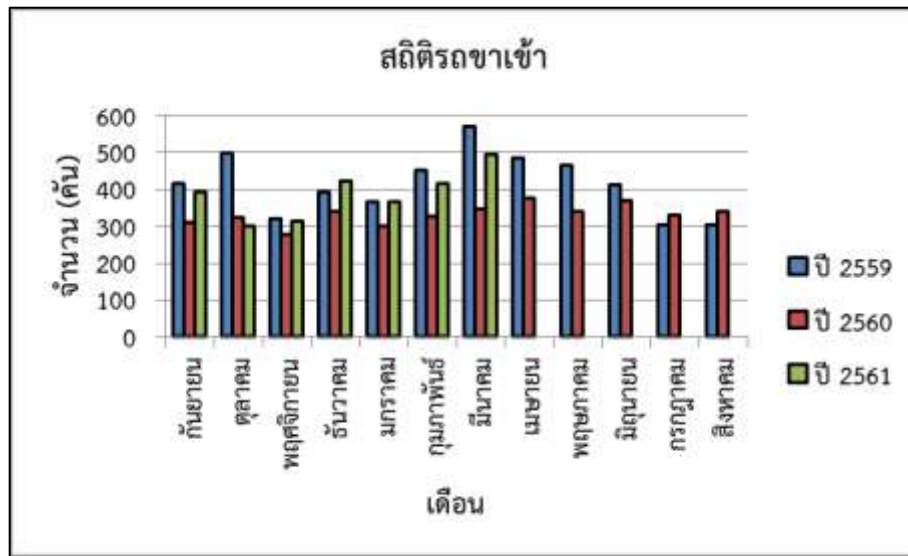
4.1.3.1 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ปีงบประมาณ 2559 ถึง ปีงบประมาณ 2561 พบว่า มีรถขาเข้า และ ขาออก ประมาณ 400 คัน/เดือน และ ประมาณ 500-700 คัน/เดือน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-20 และ รูปที่ 4.1-8 ถึง รูปที่ 4.1-9 โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนประเภทและสัญชาติรถขาเข้าและขาออก พบว่า รถขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นรถส่วนบุคคล ประมาณ 92.43% และเป็นรถสัญชาติต่างประเทศ ประมาณ 87.54% ส่วนรถขาออก ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้า ประมาณ 65.67% และเป็นรถสัญชาติไทย ประมาณ 99.82% ดังแสดงในรูปที่ 4.1-10 ถึง รูปที่ 4.1-13

ตารางที่ 4.1-20 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

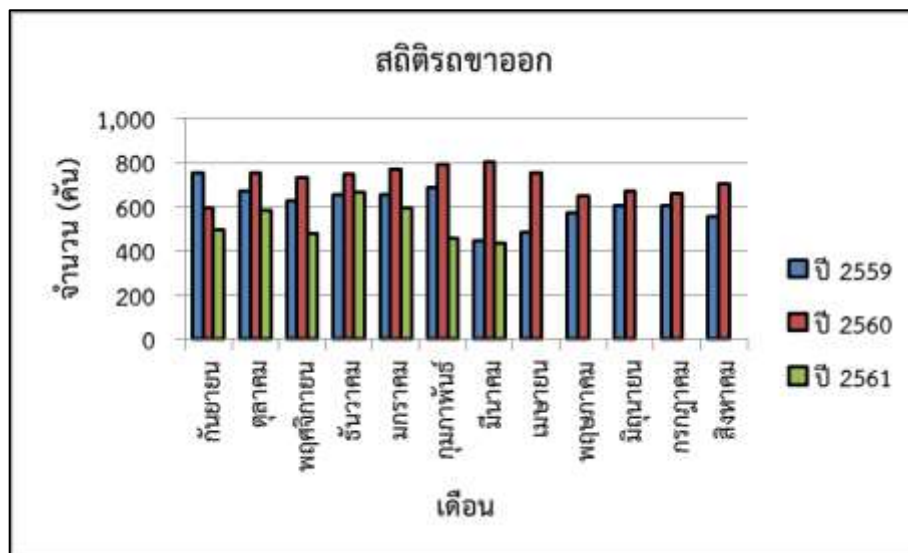
เดือน	จำนวนรถ (คัน) ปีงบประมาณ					
	ขาเข้า			ขาออก		
	2559	2560	2561	2559	2560	2561
กันยายน	752	596	498	752	596	498
ตุลาคม	673	756	582	673	756	582
พฤศจิกายน	625	730	480	625	730	480
ธันวาคม	654	749	665	654	749	665
มกราคม	656	772	592	656	772	592
กุมภาพันธ์	690	790	455	690	790	455
มีนาคม	445	802	435	445	802	435
เมษายน	486	751	-	486	751	-
พฤษภาคม	574	650	-	574	650	-
มิถุนายน	604	670	-	604	670	-
กรกฎาคม	608	661	-	608	661	-
สิงหาคม	554	705	-	554	705	-
รวม	7,321	8,632	3,707	7,321	8,632	3,707
เฉลี่ย	610	719	530	610	719	530

ที่มา: ด่านศุลกากรทุ่งช้าง



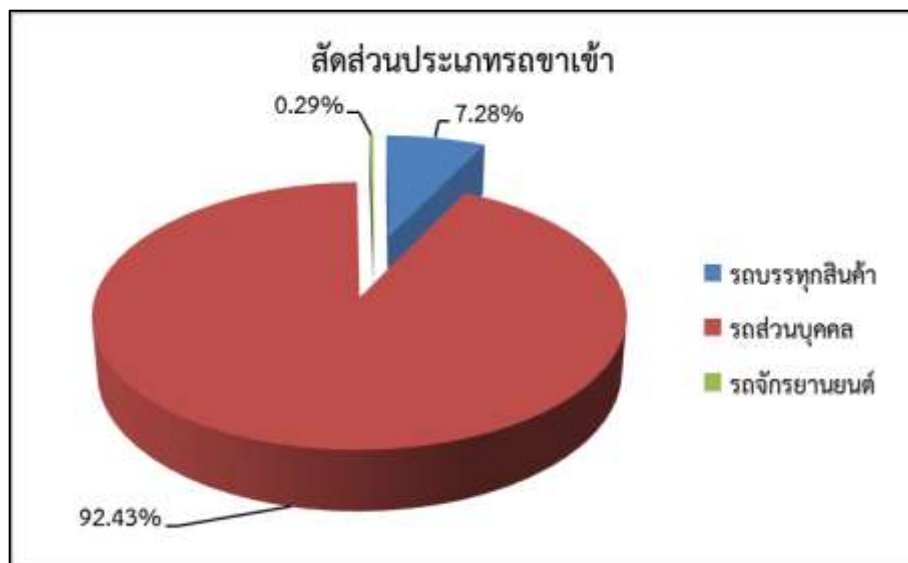
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-8 ข้อมูลสถิติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู๋



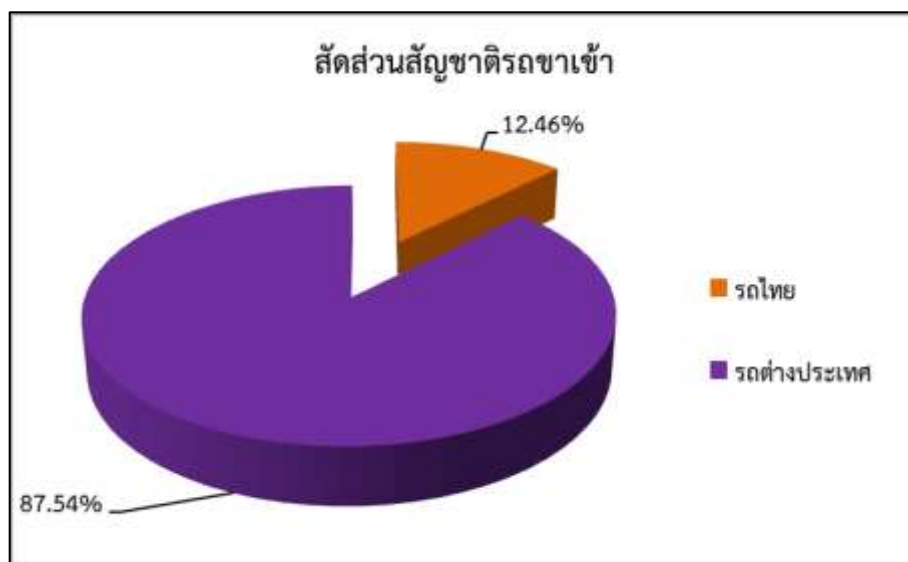
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-9 ข้อมูลสถิติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู๋



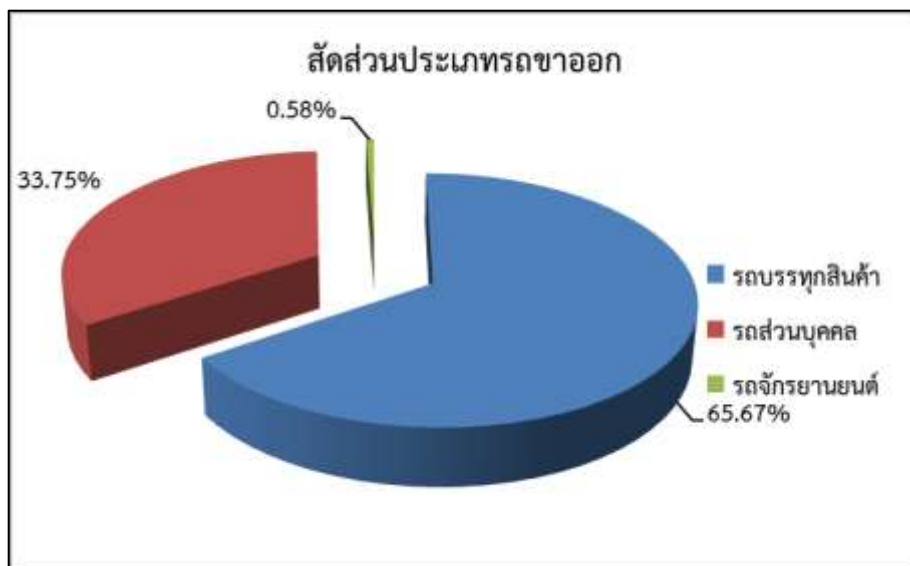
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-10 สัดส่วนประเภทรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



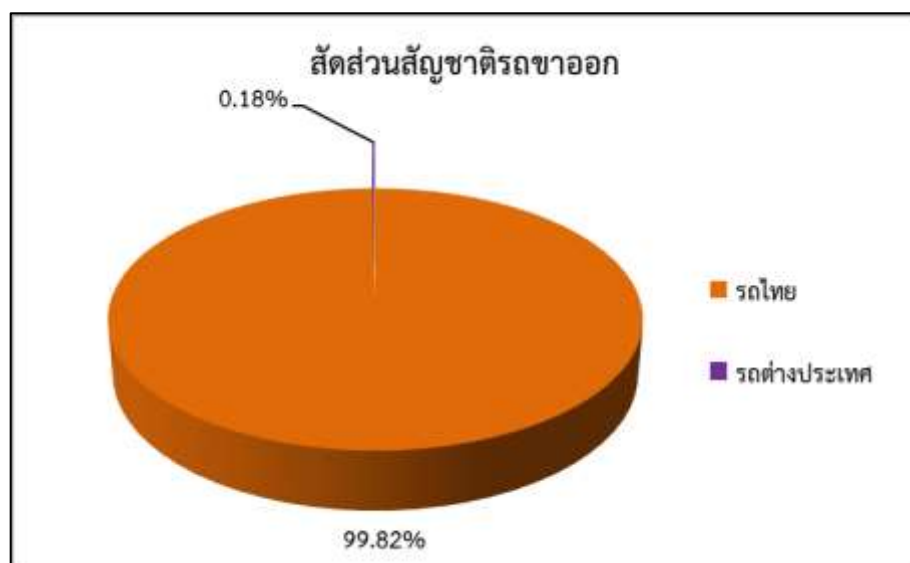
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-11 สัดส่วนสัญชาติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-12 สัดส่วนประเภทรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-13 สัดส่วนสัญชาติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

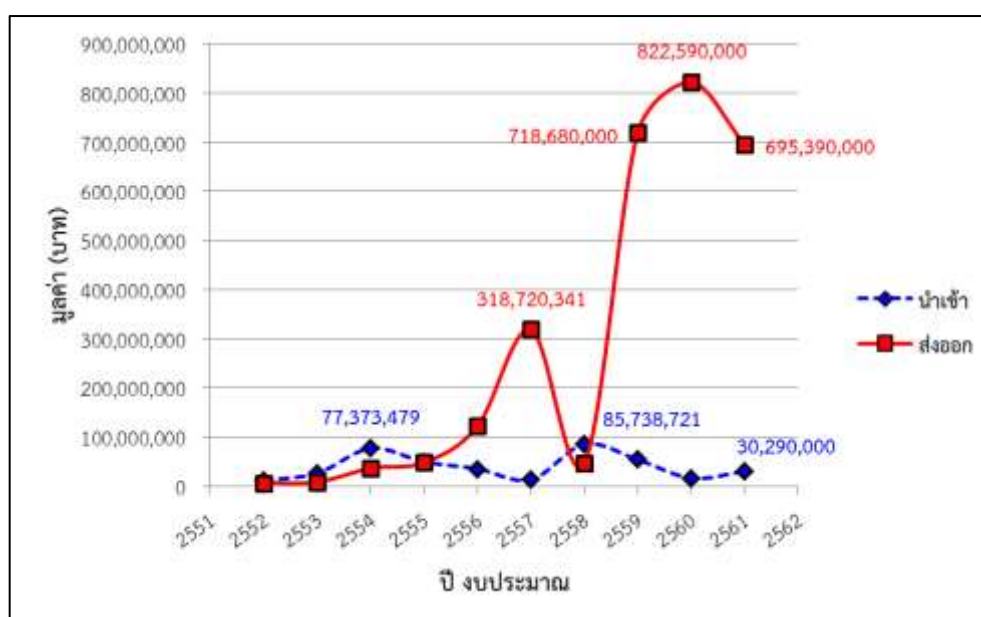
4.1.3.2 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ปีงบประมาณ 2552 ถึง ปีงบประมาณ 2561 พบว่า มูลค่านำเข้าและส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2557 มีการส่งออก ปูนซีเมนต์ น้ำมันปิโตรเลียม และ ถั่วลันเตา มาก ทั้งนี้เนื่องจากในฝั่งลาวมีการก่อสร้างเขื่อน ดังแสดงในตารางที่ 4.1-21 และ รูปที่ 4.1-14 และเมื่อพิจารณามูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2556 และ ปีงบประมาณ 2557 พบว่า สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็น เศษเหล็ก และสินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลิสง มันสำปะหลัง ลูกเดือย และ ฯลฯ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-22 ถึง ตารางที่ 4.1-28

ตารางที่ 4.1-21 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ (ย้อนหลัง 10 ปี)

ปีงบประมาณ	มูลค่า (บาท)	
	นำเข้า	ส่งออก
2552	11,822,586	6,848,564
2553	26,522,340	8,672,135
2554	77,373,479	36,874,916
2555	49,926,304	48,305,935
2556	35,634,621	122,468,658
2557	13,446,421	318,720,341
2558	85,738,721	47,522,114
2559	54,470,000	718,680,000
2560	16,840,000	822,590,000
2561	30,290,000	695,390,000

ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-14 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ ปี 2551-2558

ตารางที่ 4.1-22 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ปีงบประมาณ 2556

ลำดับ	นำเข้า		ส่งออก	
	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	36,029,941	ปูนซีเมนต์	51,020,704
2	มันสำปะหลัง	5,849,813	น้ำมันปิโตรเลียม	22,204,846
3	ลูกเต๋อย	2,511,324	ถั่วลันเตา	8,562,310
4	ถั่วลิสงมีเปลือก	1,891,521	อาหารสัตว์	1,148,450
5	เศษเหล็ก	1,129,000	ไข่ไก่	1,008,000
6	เศษกระดาษ	153,000	กระสอบพลาสติก	839,750
7	ถ่านไม้	96,000	น้ำผลไม้	669,500
8	กระชายดำ	81,600	เครื่องดื่มชูกำลัง	460,250
9	ซังข้าวโพด	73,151	อิฐบล็อก	454,000
10	ผ้าทอด้วยฝ้าย	48,000	รถยนต์	340,000

ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

ตารางที่ 4.1-23 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ปีงบประมาณ 2557

ลำดับ	นำเข้า		ส่งออก	
	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เศษเหล็ก	5,170,000	ปูนซีเมนต์	153,937,309
2	ถั่วลิสง	3,060,289	น้ำมันปิโตรเลียม	116,662,010
3	ลูกเต๋อย	3,053,675	ถั่วลันเตา	37,125,992
4	เศษกระดาษ	1,461,000	กระเบื้องปูพื้น	1,751,967
5	ซังข้าวโพด	520,962	กระสอบพลาสติก	1,265,000
6	ถ่านไม้	114,400	อาหารสัตว์	123,000
7	เฟอร์นิเจอร์ไม้	21,400	เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด	750,000
8	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	16,400	บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป	701,401
9	ซีเมนต์	10,935	วัว	667,000
10	ขี้เถ้า	8,000	เปียร์	677,500

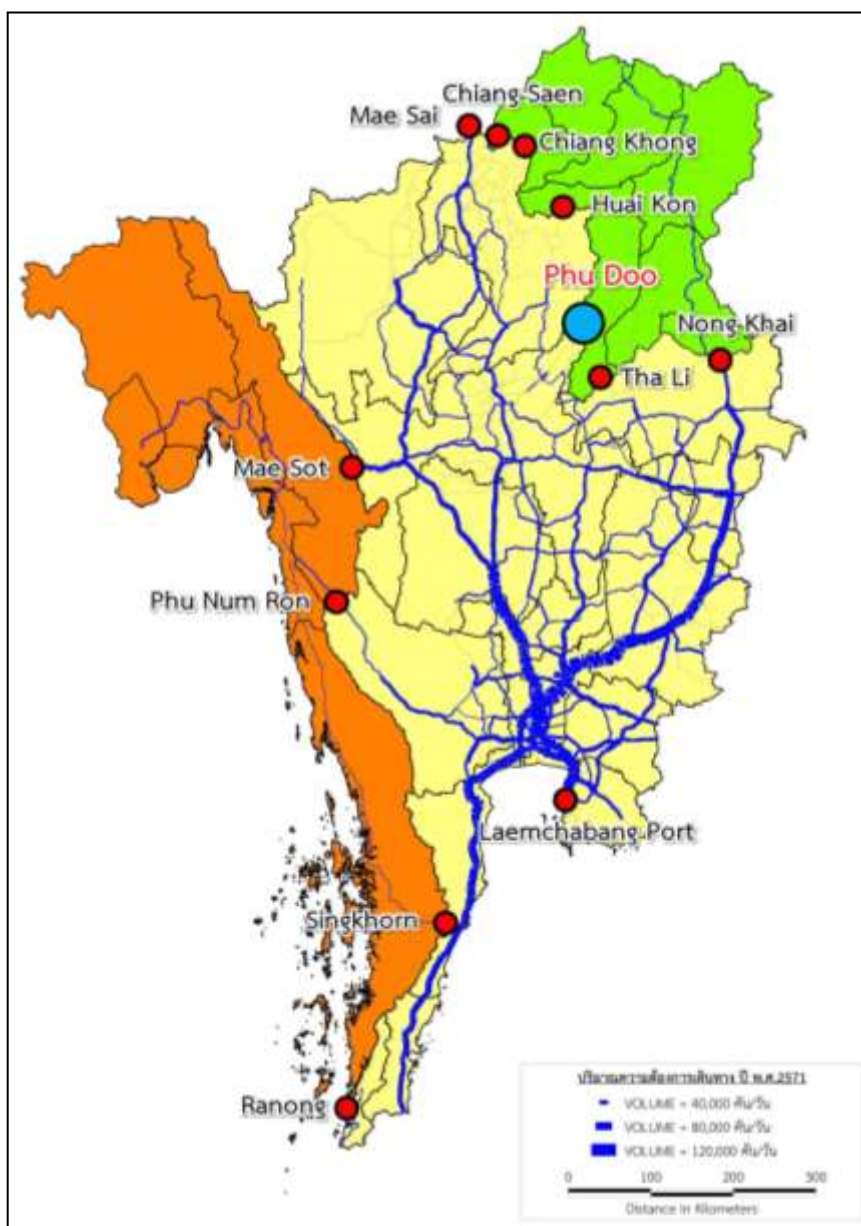
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

4.1.4 ข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

จากการทบทวนในผลการศึกษา ระยะที่ 1 พบว่า การศึกษาได้ทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้า ตามกรอบระยะเวลาการวิเคราะห์ทุกๆ 10 ปี จนถึง 30 ปี ประกอบด้วย พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และ พ.ศ. 2591 โดยจัดกลุ่มสินค้าออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สินค้าเกษตรกรรม สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าสินค้าแร่ธาตุและโลหะ และสินค้าอื่นๆ ซึ่งครอบคลุมสินค้าจำนวน 21 หมวด ตามพิกัดศุลกากร (ฉบับที่ 6) ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 กรณีคือ กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ซึ่งข้อมูลคาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

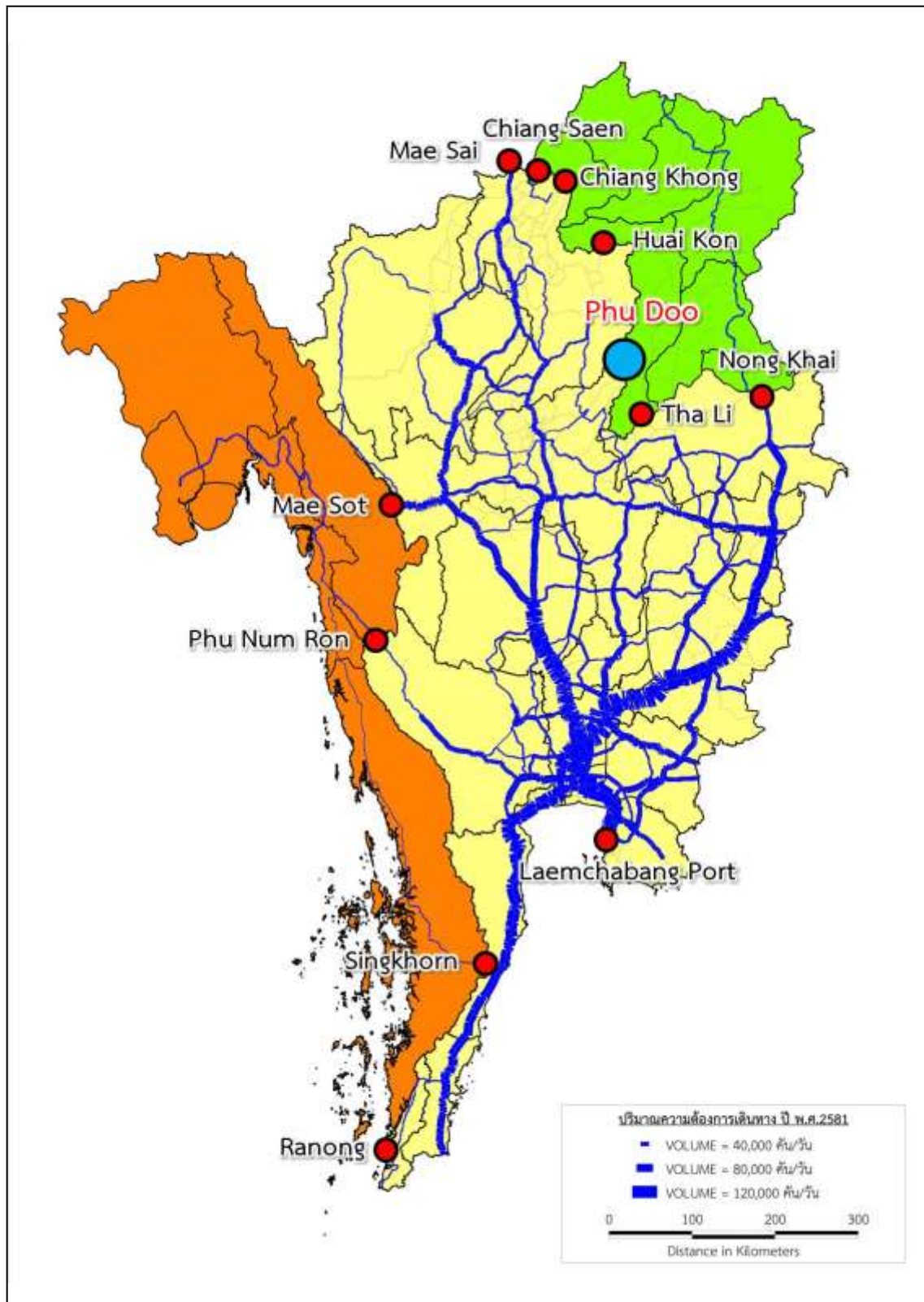
4.1.4.1 ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต

จากการทบทวนโครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ พบว่า แบบจำลองความต้องการเดินทาง (4-Steps) ที่ทำการวิเคราะห์ทั้งการเดินทางของคนและสินค้าใน 2 กรณี ได้แก่ กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองจะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านด่าน และ วิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านด่าน โดยข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคตตามกรอบระยะเวลาการวิเคราะห์แสดงในรูปที่ 4.1-15 ถึง รูปที่ 4.1-17



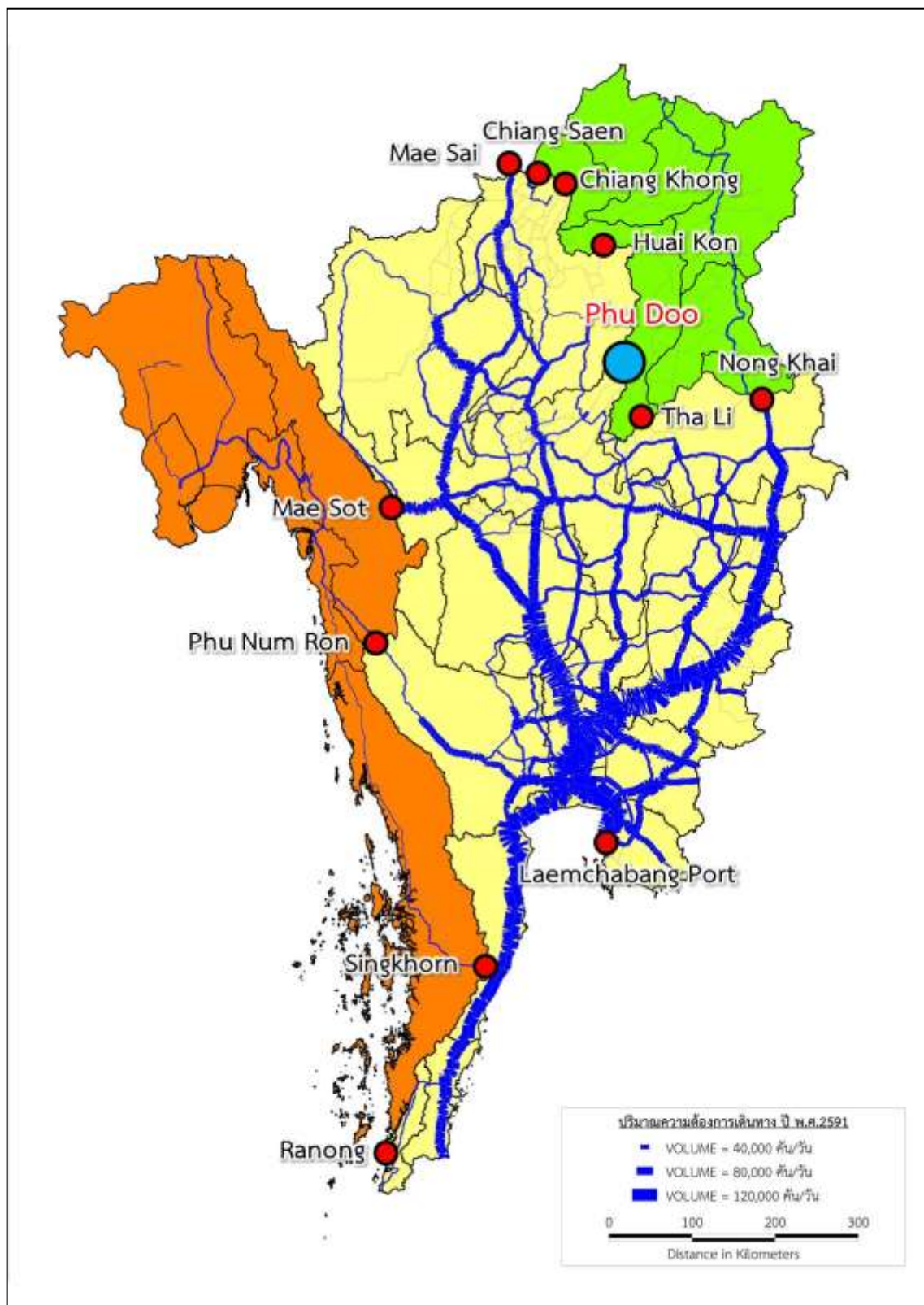
ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-15 ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2571



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-16 ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2581



ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์, (2562)

รูปที่ 4.1-17 ข้อมูลคาดการณ์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2591

4.1.4.2 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู

จากการทบทวนโครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี พบว่า ข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณคนเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู ทั้งในกรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจ Limec ตามกรอบการวิเคราะห์ 30 ปี ดังแสดงในตารางที่ 4.1-24 ถึง ตารางที่ 4.1-26

ตารางที่ 4.1-24 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายวัน)

ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
	กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
	2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
ขาเข้า	15	30	45	60	15	42	77	118
ขาออก	22	45	67	90	22	45	68	90
รวม	37	75	112	150	37	87	144	208

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 4.1-25 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายเดือน)

ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
	กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
	2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
ขาเข้า	445	899	1,353	1,806	445	1,255	2,304	3,542
ขาออก	667	1,342	2,017	2,692	667	1,347	2,028	2,707
รวม	1,112	2,241	3,370	4,498	1,112	2,603	4,332	6,249

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 4.1-26 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายปี)

ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
	กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
	2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
ขาเข้า	5,414	10,938	16,462	21,973	5,414	15,273	28,028	43,092
ขาออก	8,115	16,328	24,540	32,753	8,115	16,394	24,674	32,935
รวม	13,529	27,266	41,002	54,726	13,529	31,668	52,702	76,026

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

4.1.4.3 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู

จากการทบทวนโครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ พบว่า ข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู ทั้งในกรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Limec ตามกรอบการวิเคราะห์ 30 ปี ดังแสดงใน ตารางที่ 4.1-27 ถึง ตารางที่ 4.1-29 และจากการสำรวจข้อมูล พบว่า รถบรรทุก 1 คัน มีน้ำหนักบรรทุกเฉลี่ย ประมาณ 6.78 ตัน/คัน จึงสามารถคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตูได้ดังแสดงในตารางที่ 4.1-30 ถึง ตารางที่ 4.1-31

ตารางที่ 4.1-27 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายวัน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด้าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	1	2	3	4	1	3	5	8
	ขาออก	8	17	25	34	8	17	25	34
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	2	5	7	10	2	5	7	10
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	1	3	4	5	1	3	4	5
อื่นๆ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	2	5	8	10	2	5	8	10
รวม	ขาเข้า	1	2	3	4	1	3	6	9
	ขาออก	15	29	44	59	15	29	44	59

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ตารางที่ 4.1-28 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ (รายเดือน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/เดือน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	31	63	96	128	31	89	163	250
	ขาออก	252	506	761	1,015	252	508	765	1,021
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	71	143	216	288	71	144	217	289
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	1	2	3	4	1	2	4	7
	ขาออก	40	81	122	163	40	82	123	164
อื่นๆ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	1
	ขาออก	75	150	226	302	75	151	227	303
รวม	ขาเข้า	32	65	98	131	32	91	168	258
	ขาออก	438	881	1,325	1,768	438	885	1,332	1,778

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของชน สิ้นค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ตารางที่ 4.1-29 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ (รายปี)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/ปี) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	382	773	1,163	1,552	382	1,079	1,980	3,044
	ขาออก	3,061	6,158	9,255	12,352	3,061	6,183	9,306	12,421
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	1	1	2	0	1	2	3
	ขาออก	867	1,745	2,622	3,499	867	1,752	2,636	3,519
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	11	21	32	43	11	30	55	84
	ขาออก	492	990	1,487	1,985	492	994	1,496	1,996
อื่นๆ	ขาเข้า	1	2	2	3	1	2	4	6
	ขาออก	910	1,830	2,751	3,672	910	1,838	2,766	3,692
รวม	ขาเข้า	394	796	1,198	1,600	394	1,112	2,040	3,137
	ขาออก	5,329	10,722	16,116	21,509	5,329	10,766	16,203	21,628

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของชน สิ้นค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ตารางที่ 4.1-30 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายวัน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (ตัน/วัน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	7	14	22	29	7	20	37	57
	ขาออก	57	114	172	229	57	115	173	231
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	16	32	49	65	16	33	49	65
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	0	0	1	1	0	1	1	2
	ขาออก	9	18	28	37	9	18	28	37
อื่นๆ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	17	34	51	68	17	34	51	69
รวม	ขาเข้า	7	15	22	30	7	21	38	58
	ขาออก	99	199	299	400	99	200	301	402

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของชน สิ้นค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ตารางที่ 4.1-31 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายเดือน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (ตัน/เดือน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	213	431	648	865	213	601	1,103	1,696
	ขาออก	1,706	3,432	5,158	6,884	1,706	3,446	5,186	6,922
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	1	1	0	1	1	2
	ขาออก	483	972	1,461	1,950	483	976	1,469	1,961
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	6	12	18	24	6	17	30	47
	ขาออก	274	552	829	1,106	274	554	833	1,112
อื่นๆ	ขาเข้า	0	1	1	2	0	1	2	3
	ขาออก	507	1,020	1,533	2,046	507	1,024	1,541	2,057
รวม	ขาเข้า	220	444	668	891	220	620	1,137	1,748
	ขาออก	2,970	5,975	8,981	11,986	2,970	6,000	9,029	12,053

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของชน สิ้นค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูตู
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ตารางที่ 4.1-32 ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ (รายปี)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (ตัน/ปี) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	2,593	5,238	7,883	10,522	2,593	7,314	13,422	20,636
	ขาออก	20,751	41,750	62,750	83,749	20,751	41,921	63,091	84,215
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	3	5	8	11	3	8	14	21
	ขาออก	5,879	11,828	17,777	23,726	5,879	11,876	17,874	23,858
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	72	145	218	291	72	202	371	570
	ขาออก	3,335	6,710	10,085	13,460	3,335	6,737	10,140	13,535
อื่นๆ	ขาเข้า	5	11	16	22	5	15	28	43
	ขาออก	6,168	12,410	18,651	24,893	6,168	12,460	18,753	25,031
รวม	ขาเข้า	2,672	5,399	8,125	10,846	2,672	7,539	13,834	21,269
	ขาออก	36,132	72,698	109,263	145,829	36,132	72,995	109,858	146,640

ที่มา: โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของชน สิ้นค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ
อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

4.2 ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาดูงาน

จากการลงพื้นที่ในภาคสนามเพื่อศึกษาดูงาน สำรวจ และเก็บรวบรวมข้อมูลด้านระหว่างประเทศที่มีลักษณะใกล้เคียงกับจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ (ไทย-ลาว) ประกอบด้วย 1) ด้านระหว่างประเทศสิงคโปร์กับประเทศมาเลเซีย และ 2) ด้านระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ข้อมูลด้านระหว่างประเทศสิงคโปร์กับประเทศมาเลเซีย

ด้านระหว่างประเทศสิงคโปร์กับประเทศมาเลเซีย คือ ด่านวู้ดแลนด์ (Woodlands) และ ด่านยะโฮร์บาห์รู (Johor Baharu) ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1.1 ข้อมูลด่านวู้ดแลนด์ (Woodlands Checkpoint)

วู้ดแลนด์ เป็นเมืองทางตอนเหนือของประเทศสิงคโปร์ และเป็นประตูจากประเทศสิงคโปร์สู่ประเทศมาเลเซียโดยผ่านทางหลวงยะโฮร์-สิงคโปร์ (Indochina Explorer, 2548)

จุดตรวจวู้ดแลนด์ใหม่ (Woodlands Checkpoint) ดังแสดงในรูปที่ 4.2-1 ถูกสร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1999 เพื่อรองรับการไหลของจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจากเมื่อก่อนด่านศุลกากรเก่าวู้ดแลนด์ถูกสร้างขึ้นตั้งแต่ต้นทศวรรษ 1970 มีถนนสายเก่าเส้นหนึ่ง ที่เป็นเส้นทางนำไปสู่ทางหลวงที่แยกระหว่างถนนวู้ดแลนด์และวู้ดแลนด์เซ็นเตอร์ แต่ในปัจจุบันถนนเส้นนี้ถูกปิดลง หลังจากจุดตรวจวู้ดแลนด์ใหม่เปิดขึ้น โดยจุดตรวจวู้ดแลนด์ใหม่แห่งนี้ เป็นที่ตั้งของด่านรถไฟวู้ดแลนด์ ซึ่งสถานีรถไฟวู้ดแลนด์เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม ปีค.ศ. 1998 เป็นสถานีตรวจสอบการลักลอบผ่านเข้าออกทางรถไฟของประเทศสิงคโปร์ โดยเมื่อก่อนสถานีที่ใช้ตรวจสอบการลักลอบผ่านเข้าออกทางรถไฟของประเทศสิงคโปร์ (ซึ่งทำงานร่วมกับหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรของประเทศมาเลเซีย) ตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟ Tanjong Pagar ทำให้

เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศ ซึ่งได้รับการแก้ไข และยอมรับการพิจารณาจากประเทศมาเลเซียเรื่องของการย้ายสถานีรถไฟสิงคโปร์ ในปี.ศ. 2010 และในวันที่ 1 กรกฎาคม ปี.ศ. 2011 จุดตรวจสอบรถไฟผู้ดูแลได้รับการยอมรับให้เป็นสถานีรถไฟระหว่างเมืองของสิงคโปร์แทนสถานีรถไฟ Tanjong Pagar

จุดตรวจผู้ดูแลมีวัตถุประสงค์ เพื่อป้องกันไม่ไห้บุคคลที่ไม่พึงประสงค์เข้ามา (เช่นอาชญากรหรือบุคคลอื่นๆ ที่เป็นภัยคุกคาม) หรือไม่ได้รับอนุญาต และเพื่อป้องกันการเข้าสินค้าที่ผิดกฎหมายหรือถูกจำกัด หรือเก็บภาษี ปัจจุบันด่านผู้ดูแลเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางข้ามไปยังเมืองยะโฮร์ ประเทศมาเลเซีย ลักษณะทางกายภาพของด่านผู้ดูแล ดังแสดงในรูปที่ 4.2-2



ที่มา: คณะนักวิจัย

รูปที่ 4.2-1 ที่ตั้งด่านผู้ดูแล ประเทศสิงคโปร์

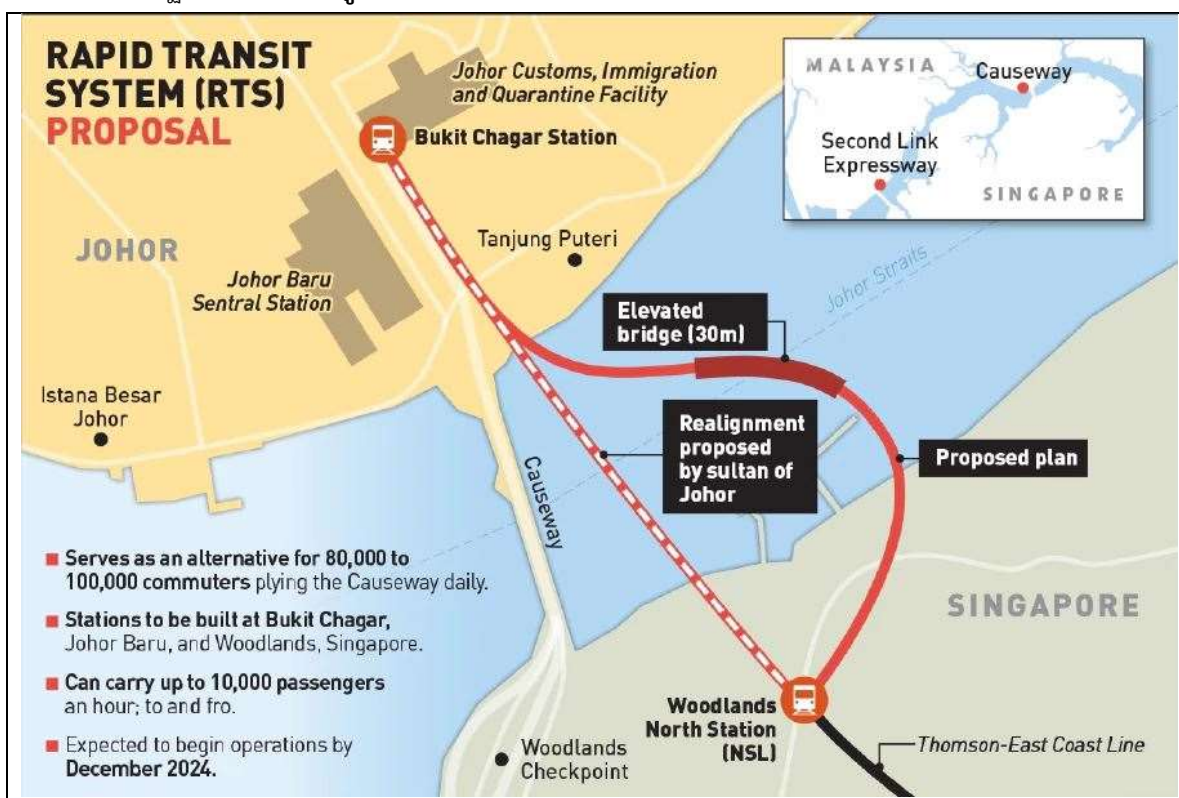


ที่มา: คณะนักวิจัย

รูปที่ 4.2-2 สํารวจเส้นทางด่านผู้ดูแล ประเทศสิงคโปร์

4.2.1.2 ข้อมูลด้านยะโฮร์บาห์รู

เมืองโจโฮร์บาห์รู เป็นเมืองที่อยู่ทางใต้สุดของคาบสมุทรมาลายู เป็นเขตเมืองใหญ่อันดับสองของ ประเทศมาเลเซีย เป็นศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวที่สำคัญสำหรับภาคใต้ของ มาเลเซีย เนื่องจากมีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก (Airpaz Blog, 2561) นอกจากนี้เมืองยะโฮร์บาห์ รุยังสามารถเชื่อมต่อกับศูนย์กลางการท่องเที่ยวในเมืองและรัฐที่สำคัญๆของประเทศสิงคโปร์ ทำให้เมือง ยะโฮร์บาห์รูเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสามเหลี่ยมเศรษฐกิจสิงคโปร์-โยโฮร์-เรียว ที่มีการเติบโตสูง ที่สุดแห่งหนึ่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องด้วยเหตุผลดังกล่าวในข้างต้น รัฐบาลมาเลเซียจึงได้ ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (RTS) ซึ่งสามารถ รองรับผู้โดยสารได้มากถึง 10,000 คน/ชั่วโมง โดยที่ตั้งของด่านด่านยะโฮร์บาห์รู และการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ดังแสดงในรูปที่ 4.2-3



ที่มา: Malaysia's Ministry of Transport and the Land Public Transport Commission

รูปที่ 4.2-3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อด่านยะโฮร์บาห์รู

จุดตรวจยะโฮร์บาห์รู ประเทศมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 4.2-4 เป็นจุดตรวจที่นิยมใช้ผ่านเข้า ออกกันมากที่สุดระหว่างประเทศมาเลเซีย ไปยังประเทศสิงคโปร์ จุดตรวจยะโฮร์บาห์รูสามารถรองรับการ ผ่านเข้าออกทั้งทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งมีจุดตรวจสำหรับนักเดินทางบนท้องถนนจะดำเนินการที่ Sultan Iskandar Complex ประเทศมาเลเซีย



ที่มา: คณะนักวิจัย

รูปที่ 4.2-4 สํารวจเส้นทางด่านยะโฮร์บาห์รู ประเทศมาเลเซีย

4.2.2 ข้อมูลด้านระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

ประเทศไทยมีพรมแดนติดกับประเทศมาเลเซียทางด้านทิศใต้ มีระยะทางประมาณ 647 กิโลเมตร โดยประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 8 จุด ได้แก่ 1) ด่านตากใบ-ด่านเป็งกาลี-ด่านกูโบ 2) ด่านสุโหงโกลก-ด่านรัฐตูปันยัง 3) ด่านเบตง-ด่านเป็งกาลี-ด่านฮูลู 4) ด่านสะเตา-ด่านบูกิตกาฮูตี 5) ด่านปาดังเบซาร์ (ไทย) -ด่านปาดังเบซาร์ (มาเลเซีย) 6) ด่านบ้านประกอบ-ด่านคูเรียนบุง 7) ด่านวังประจัน-ด่านวังเกลียน และ 8) ด่านสตูล(ท่าเรือ)-ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิส โดยการศึกษานี้ได้ลงพื้นที่ศึกษาดูงาน สํารวจ และเก็บรวบรวมข้อมูลเฉพาะด้านระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย คือ ด่านสะเตา (Sadao) และ ด่านบูกิตกาฮูตี (Bukit Kayu Hitam) ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.2.2.1 ข้อมูลด่านสะเตา

ด่านศุลกากรสะเตาเป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ติดเขตแดนไทย-มาเลเซีย ตรงข้ามกับด่านศุลกากรด่านบูกิตกาฮูตี รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย แต่เดิมมีชื่อว่า "ด่านเก็บภาษีสะเตา" สังกัดกรมสรรพากรนอก กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ปี พ.ศ.2458 ได้มีการโอนด่านเก็บภาษีในมณฑลพิษณุโลกทั้งหมดจากกรมสรรพากรนอก มาสังกัดกรมศุลกากร ด่านเก็บภาษีสะเตาจึงขึ้นกับกรมศุลกากรตั้งแต่นั้นมา โดยเป็นด่านฝากของอำเภอสะเตา จากนั้นในปี พ.ศ.2465 ได้มีการแต่งตั้งให้พระนิกรบดีเป็นนายด่านศุลกากรสะเตาเป็นคนแรก ต่อมาเมื่อมีกฎหมายตรากระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474 กำหนดให้ด่านเก็บภาษีสะเตาเป็นด่านพรมแดนของท่ากรุงเทพฯ

ด่านเก็บภาษีสะเตาได้เปลี่ยนชื่อเป็น "ด่านศุลกากรสะเตา" ตามกฎหมายตรากระทรวงการคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2481 จึงถือเอาวันที่และเดือนตามกฎหมายตราเป็นวันคล้ายวันเกิดด่านศุลกากรสะเตา โดยนับอายุตั้งแต่ปี พ.ศ.2458 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันครบ 102 ปี (ด่านศุลกากรสะเตา, 2562)

1) อำนาจหน้าที่

1. ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน และเขตปลอดอากร ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เขตประกอบการเสรี (เขตอุตสาหกรรมส่งออก) ตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก รวมไปถึงของติดตัวผู้โดยสาร การคืนอากรที่มีใช้กรณีตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
3. สืบสวนและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่างๆ หลังผ่านพิธีการทางศุลกากร
4. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากร ของกลางและของตกค้างที่อยู่ในความรับผิดชอบ
5. วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกซึ่งสินค้าและของติดตัวผู้โดยสาร รวมทั้งจัดทำประเมินผลพัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลด้านศุลกากรเพื่อใช้ในการบริหารความเสี่ยง
6. ประสานงาน ให้ความร่วมมือ และให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดน
7. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

2) เขตพื้นที่รับผิดชอบ

ด่านศุลกากรสะเดารับผิดชอบในพื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จำนวน 6 ตำบล จากทั้งหมด 9 ตำบล ได้แก่ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามิเกียรติ ดังแสดงในรูปที่ 4.2-5 (อีก 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลปาดังเบซาร์ ตำบลทุ่งหมอ และตำบลท่าโพธิ์ เป็นพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์)



ที่มา: ด้านศุลกากรสะเดา

รูปที่ 4.2-5 เขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา

4.2.2.2 ข้อมูลด้านบูทิกกายูฮิตัม

Bukit Kayu Hitam เป็นหนึ่งในประตูทางเข้าหลักในภาคเหนือของคาบสมุทรมลายูเซีย กรมศุลกากร มาเลเซียได้เปิดให้บริการที่ด่าน Bukit Kayu Hitam ตั้งแต่ปี ค.ศ.1978 (พ.ศ.2521) เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 ได้ดำเนินการหน่วยงานกรมศุลกากรมาเลเซีย Royal Malaysian Customs Department : RMCD อย่างเต็มรูปแบบที่ ICQS Complex (ในระยะแรก) ซึ่งกรมศุลกากรมาเลเซีย Royal Malaysian Customs Department : RMCD มีบทบาทในการจัดเก็บภาษีทางอ้อม เช่น ภาษีศุลกากร (ภาษี นำเข้าและส่งออก) ภาษีสรรพสามิต ภาษีการขาย ภาษีบริการ ภาษีรถยนต์ รวมทั้งควบคุมการส่งสินค้าและสิ่งของที่เข้ามายังมาเลเซียหรือส่งออกจากมาเลเซีย อีกทั้งกรมศุลกากรมาเลเซีย (RMCD) ยังทำงานร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ในการทำหน้าที่ควบคุมชายแดนของประเทศมาเลเซีย – ไทย รวมทั้งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการออกใบอนุญาต สำหรับการนำเข้าสินค้า ได้แก่ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ผลิตภัณฑ์อาหารเพื่อสุขภาพ เนื้อสัตว์และ ผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช สัตว์ปีกและผลิตภัณฑ์สัตว์ปีก เวลาทำการของด่านบูทิกกายูฮิตัม โดยแยกตามแผนก สามารถแสดงดังแสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 เวลาทำการของด่านบูทิกกายูฮิตัม โดยแยกตามแผนก

ลำดับ	แผนก	เวลาทำการ
1	การบริหารและการจัดการทรัพยากรมนุษย์ (Administration & HRM)	8.00 น. – 17.00 น.
2	การนำเข้า/การส่งออก (Import / Export)	6.00 น. – 12.00 น.
3	ยานพาหนะและผู้โดยสาร/เขตปลอดอากร (Vehicle & Passenger / Free Zone)	6.00 น. – 12.00 น.
4	คลังสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี (Warehouse & Duty Free Shop)	8.00 น. – 17.00 น.
5	การบังคับใช้และการปฏิบัติตาม (Enforcement and Compliance)	24 ชั่วโมง
6	การจัดการชายแดนที่ร่วมมือ(Collaborated Border Management (CBM))	6.00 น. – 12.00 น.

ที่มา: Royal Malaysian Customs,Bukit Kayu Hitam

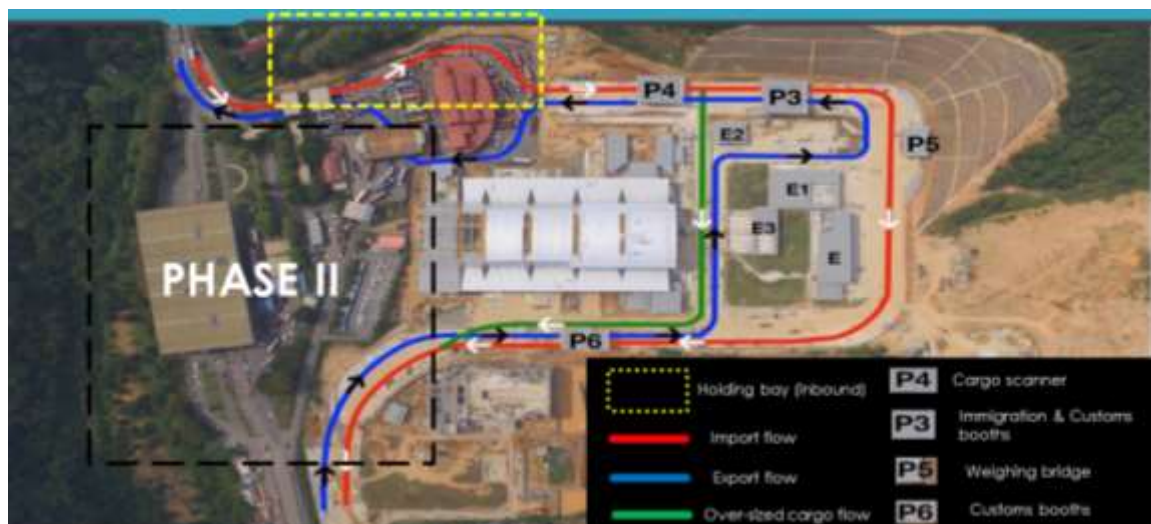
ที่ตั้งของ BUKIT KAYU HITAM ICQS COMPLEX ดังแสดงในรูปที่ 4.2-6 และในอนาคตบริเวณด่านบูกิตกายูฮิตัม จะมีการสร้างโรงงานการผลิต ซึ่งอยู่ในบริเวณ Phase II ดังแสดงในรูปที่ 4.2-7

ด่านบูกิตกายูฮิตัม จะแบ่งเจ้าหน้าที่แผนก Enforcement and Compliance ออกแบ่งเป็น 4 กลุ่ม โดยการปฏิบัติงานจะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม โดยจะเป็นการทำงานของเจ้าหน้าที่ 2 กลุ่ม และเจ้าหน้าที่อีก 1 กลุ่มสามารถสลับเปลี่ยนไปพัก



ที่มา: Royal Malaysian Customs, Bukit Kayu Hitam

รูปที่ 4.2-6 ที่ตั้งของ BUKIT KAYU HITAM ICQS COMPLEX



ที่มา: Royal Malaysian Customs, Bukit Kayu Hitam

รูปที่ 4.2-7 แผนผังการไหลของกระบวนการนำเข้า – ส่งออกของด่านบูกิตกายูฮิตัม

1) การนำเข้า / ส่งออกของด้านนุกิตกายูธิม

ด้านนุกิตกายูธิมได้มีการประกาศใช้กฎหมาย Customs Act เมื่อปีค.ศ.1967 ให้มีผลในการบังคับใช้ควบคุมการห้ามนำเข้าและส่งออกสินค้าผิดกฎหมาย ตามระเบียบของหน่วยงานต่างๆในประเทศมาเลเซียมากกว่า 30 ฉบับ ซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของด้านนุกิตกายูธิม คือการตรวจสอบและควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้าอย่างเข้มงวด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการลักลอบขนส่งสินค้า โดยบังคับใช้นโยบาย การนำเข้าและส่งออกสินค้า ที่สอดคล้องกับองค์การศุลกากรโลก (WCO) สอดคล้องกับกรอบความปลอดภัยของมาตรฐาน (FoS) สอดคล้องกับอนุสัญญาเกี่ยวโตฉบับปรับปรุง (RKC) รวมถึงข้อตกลงอื่นๆ ระหว่างประเทศ

ภายในด้านนุกิตกายูธิมจะประกอบไปด้วยส่วนงานต่างๆ หลายแผนก แต่มีแผนกหนึ่งที่สำคัญที่สุด ในการพัฒนาศักยภาพของด้านนุกิตกายูธิมนั้นคือ แผนกการนำเข้าและส่งออก (Import / Export) โดยหน้าที่ที่สำคัญของแผนกการนำเข้าและส่งออกจะประกอบไปด้วย

- 1) เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้า (นำเข้าและส่งออก) ของการควบคุมทางศุลกากร
- 2) การประมวลผลการประกาศสินค้าโดยใช้แบบฟอร์ม ที่สามารถกรอกด้วยตนเองผ่านทางออนไลน์ คือ K1 (นำเข้า), K2 (ส่งออก), K8 (การขนส่ง)
 - เวลาของการดำเนินงานแบบฟอร์ม K1 (นำเข้า) ใช้เวลา 45 นาที – 1 ชม. (ในกรณีที่ไม่มีปัญหาด้านเอกสารต่างๆ)
 - เวลาของการดำเนินงานแบบฟอร์ม K2 (ส่งออก) ใช้เวลา 30 นาที (ในกรณีที่ไม่มีปัญหาด้านเอกสารต่างๆ)
- 3) เพื่อทำการตรวจสอบรถบรรทุกผ่านเข้า-ออก (Physical examination) โดยทำการตรวจสอบรายละเอียด/สแกน

2) หน่วยงานราชการอื่น ๆที่เกี่ยวข้องกับด้านนุกิตกายูธิม

- กรมตำรวจมาเลเซีย (Royal Malaysian Police Department)
- กรมตรวจคนเข้าเมือง (Immigration Department)
- กำลังงานทั่วไป (General Operation Force : PGA)
- กรมประมง (Fisheries Department)
- กรมอนามัย (Health Department)
- กรมตรวจสอบและกักกันมาเลเซีย (Department of Malaysian Quarantine and Inspection Services : MAQIS)
- หน่วยต่อต้านการลักลอบขน (Anti-Smuggling Unit : AKSEM)

4.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิดด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่ โดยจากการสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ประเทศสิงคโปร์ และ ประเทศมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 4.3-1 ถึง รูปที่ 4.3-4 และสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ในภาคผนวก ข ซึ่งสามารถสรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้ดังนี้



รูปที่ 4.3-1 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานในประเทศไทย



รูปที่ 4.3-2 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



รูปที่ 4.3-3 การศึกษาฐาน ณ ประเทศสิงคโปร์



รูปที่ 4.3-4 การศึกษาดูงาน ณ ประเทศมาเลเซีย

4.3.1 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศไทย

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาของจังหวัดอุดรธานี มีแนวคิดที่ต้องการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิเช่น ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โดยปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวให้ดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว และประชาสัมพันธ์ให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นที่รู้จักในวงกว้าง

- มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่เอื้อต่อการพัฒนา
- ปัญหาที่เกิดขึ้น คือการขาดกิจกรรม หรือแหล่งท่องเที่ยว ที่จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว ให้มายังบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ได้
- จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ยังขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี ส่งผลให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ไทย - สปป.ลาว ยังไม่เป็นที่รู้จักเท่าที่ควร
- แหล่งชุมชนมีความห่างไกล จากบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ยังขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ
- ปัญหาที่ยังไม่ได้รับการอนุญาตในการขอใช้ที่ดินพื้นที่ป่าไม้ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

- มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- ควรสร้างโรงงานแปรรูปสินค้าทางการเกษตร บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- ควรมีการศึกษาเส้นทางเชื่อมต่อทางรถไฟภาคเหนือ โดยโครงข่ายรถไฟไทยอาจจะต้องร่วมกันวิเคราะห์เส้นทาง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟมายังบริเวณจุดผ่านแดนภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์
- ควรมีการพัฒนาหรือสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว
- การประชาสัมพันธ์จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในเรื่องของระยะทางการเชื่อมโยงไปยังสถานที่ต่างๆ ให้เป็นที่รู้จัก ของผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว หรือนักลงทุน

4.3.2 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก สปป.ลาว

สปป. ลาว เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ของไทยให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ เนื่องจากสามารถลดระยะทางและเชื่อมโยงไปได้ในหลายๆ ภูมิภาคของ สปป. ลาว

- มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- ภาครัฐมีนโยบายควบคุมเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งไม้และผลิตผลทางการเกษตรทำให้ยอดความต้องการในปัจจุบันลดน้อยลง
- ในอนาคต สปป. ลาว มีนโยบายในการนำเข้าให้น้อยลง เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้ - ด้านการให้บริการของ สปป.ลาว ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอ
- กฎหมายของประเทศไทยไม่อนุญาตให้รถโดยสารต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทาง เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัด

- มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- ต้องการให้พัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (ประเทศไทย) ให้สามารถรองรับกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีการพัฒนากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ได้มาตรฐานและผลักดันให้มีการลงทุนพื้นที่มากยิ่งขึ้น
- ควรมีระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางหลวงพระบาง - อุตรดิตถ์ - พิษณุโลก

4.3.3 สรุปประเด็นที่ได้จากการศึกษาดูงาน ณ ประเทศสิงคโปร์

จากการลงพื้นที่ศึกษาดูงานมหาวิทยาลัย National University of Singapore (NUS) โดยผู้ให้สัมภาษณ์เป็นอาจารย์จากคณะ Department of Civil and Environmental Engineering ณ ประเทศสิงคโปร์ เพื่อศึกษาแนวคิดและมุมมองการพัฒนาชายแดน ทางด้านการคมนาคม ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว และด้านสิ่งแวดล้อม

ลักษณะการเดินทางของคนประเทศสิงคโปร์ - มาเลเซีย โดยปกติพฤติกรรมการเดินทางของคนสิงคโปร์ จะนิยมข้ามไปประเทศมาเลเซีย เพื่อไปซื้อสินค้า เนื่องจากสินค้าประเทศมาเลเซียถูกกว่าสินค้าประเทศสิงคโปร์ ในทางกลับกันประเทศสิงคโปร์มีความต้องการแรงงานสูงมาก ส่งผลให้แรงงานจากประเทศมาเลเซีย จะนิยมข้ามมาทำงานที่ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งพฤติกรรมการเดินทางของคนสิงคโปร์ - มาเลเซีย มีลักษณะที่แตกต่างจากพฤติกรรมการเดินทางของคนไทย - สปป.ลาว ทำให้ได้มุมมองและข้อเสนอแนะในการพัฒนาดังต่อไปนี้

- **ข้อเสนอแนะด้านปัญหาและอุปสรรค**

- การพัฒนาด่านภูตูฝั่งประเทศไทย มีความเจริญเติบโตมากกว่าการพัฒนาด่านภูตูฝั่งสปป.ลาว เนื่องจากเสถียรภาพของรัฐบาลฝั่งสปป.ลาวค่อนข้างจะติดขัด ดังนั้นการที่จะพัฒนาด่านภูตูฝั่งสปป.ลาวให้มีประสิทธิภาพได้นั้น อาจจะต้องอาศัยทุนของชาวต่างชาติเข้ามาช่วยในการพัฒนาสปป.ลาว เพื่อให้สปป.ลาวเกิดกิจกรรมต่างๆได้
- ควรศึกษาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว ว่าจะทำให้ยังให้นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย อาจจะเดินทางไปท่องเที่ยวต่อที่สปป.ลาวด้วย

- **ข้อเสนอแนะด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่**

- ควรพัฒนาให้มีกิจกรรมเกิดขึ้นภายในพื้นที่บริเวณด่านเสียก่อน โดยด่านภูตูจะพัฒนาได้ต้องสร้างกิจกรรมให้เกิดขึ้นกับมนุษย์เสียก่อน (Human Activity)
- ต้องมีการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งต้องมีการพัฒนาระบบขนส่ง รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆให้พร้อมต่อการพัฒนาเมืองชายแดน
- เสนอให้สร้าง Duty Free/Free Trade Zone และพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็น Landmark บริเวณด่านภูตูฝั่งไทย และด่านภูตูฝั่งสปป.ลาว ให้เป็นจุดเด่น เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว
- เสนอให้ลองคิดว่าจะทำอย่างไรให้สามารถนำทรัพยากรของประเทศลาวมาใช้ให้เกิดประโยชน์ เพื่อให้เกิดการค้าขายสินค้าระหว่าง 2 ประเทศ
- เสนอแนวคิดที่ว่า ให้วิเคราะห์ว่าจะทำอย่างไรให้เศรษฐกิจระหว่าง 2 ประเทศเติบโตขึ้น และเมื่อเศรษฐกิจมีความเติบโตมากขึ้นก็ต้องวิเคราะห์ถึงปัญหา/ผลกระทบต่างๆที่จะตามมาด้วยเช่นกัน
- ควรศึกษาถนนเส้นหลักในการเดินทาง ว่าในปัจจุบันนักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยวที่ใดบ้าง เช่น ปัจจุบันนักท่องเที่ยวไปเที่ยวสุโขทัย จากนั้นเดินทางไปท่องเที่ยวต่อสปป.ลาว ดังนั้นจะต้องทำการศึกษาวิเคราะห์ O - D เส้นทางการเดินทาง ของนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน และต้องหาวิธีวิเคราะห์ Cost กับ Time เพื่อดูว่าด่านภูตูเมื่อพัฒนาแล้วจะสามารถลด Cost / Time ของนักท่องเที่ยวได้อย่างไร
- ควรให้ความสำคัญกับปริมาณนักท่องเที่ยวชาวจีน ที่มาจากสปป.ลาว วิเคราะห์แนวโน้มของนักท่องเที่ยวชาวจีนที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยบริเวณด่านภูตูนั้น สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวจีนได้มากน้อยเพียงใด

- เสนอแนวคิดว่าให้ประเทศไทยสร้างถนน High Way จากด่านภู่อู่ เชื่อมโยงไปยังกรุงเทพฯ แล้วผลักดันให้ด่านภู่อู่ เป็นด่านต่างชาติดอกที่สามารถนำเข้าและส่งออกสินค้าจากชาวต่างชาติได้ เช่น การนำเข้าสินค้าที่มาจากยุโรป หรือญี่ปุ่นผ่านประเทศไทยส่งต่อไปยังสปป.ลาว
- เสนอให้รัฐบาลของประเทศไทย และรัฐบาลสปป.ลาว ต้องมีการปรึกษาหารือในการพัฒนาร่วมกัน มีการพูดคุยแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือแนวคิดต่างๆซึ่งกันและกัน เพื่อให้การพัฒนาระหว่าง 2 ประเทศเป็นไปอย่างยั่งยืน
- เสนอให้มีการสร้างโรงงานผลิตบริเวณด่านภู่อู่ฝั่งประเทศไทย แล้วนำทรัพยากร/วัตถุดิบต่างๆที่มีอยู่ในสปป.ลาว นำเข้าเพื่อมาผลิตในประเทศไทย
- สร้างและผลิตสินค้า โดยเฉพาะสินค้าประเภท Sustainable เนื่องด้วยปัจจุบันมีความนิยมค่อนข้างมาก เพื่อเพิ่มความน่าสนใจในการแลกเปลี่ยนค้าขายซึ่งกันและกันระหว่าง 2 ประเทศให้มากยิ่งขึ้น
- เสนอแนวคิดว่าให้ประเทศไทย ใช้สปป.ลาวเป็นประตูเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศไทยเชื่อมโยงไปยังประเทศจีน เนื่องจากจีนมีกำลังและมีอำนาจในการลงทุนสูง ซึ่งในปัจจุบันจีนก็ได้มีการขยายฐานการผลิตเข้ามาอยู่ในสปป.ลาว เป็นจำนวนมาก
- ควรพัฒนาจากสิ่งที่ สปป.ลาวมี เช่น พัฒนาวัตถุดิบที่ สปป.ลาวมีอยู่ natural resources, พัฒนาที่พัก (resort) ในพื้นที่ให้เป็น high class หรือมีจุดเด่น เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว

4.3.4 สรุปประเด็นที่ได้จากการการศึกษาดูงาน ณ ประเทศมาเลเซีย

จากการลงพื้นที่ศึกษาดูด้านบูติกกายูฮิตัม โดยผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรบูติกกายูฮิตัม ณ ประเทศมาเลเซีย เพื่อศึกษาขั้นตอนการปฏิบัติงานของด้านบูติกกายูฮิตัม รวมถึงแนวคิดและมุมมองการพัฒนา ในฐานะการเป็นด่านชายแดน

ปัจจุบันการค้าชายแดนมาเลเซีย – ไทย ผ่านด้านบูติกกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย และด้านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีมูลค่าการค้าระหว่างกันสูงถึง 98% ซึ่งปัจจุบันมีการขยายเวลาทำการของด้านบูติกกายูฮิตัม และด้านศุลกากรสะเดา ให้เปิดตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับมาเลเซีย ซึ่งกลายเป็นต้นแบบในการพัฒนาความเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ต่อไป

● ข้อเสนอแนะด้านปัญหาและอุปสรรค

- ปัญหาด้านความยุ่งยากของขั้นตอนการใช้กฎหมายกรมศุลกากร ทำให้เกิดความยุ่งยากในการปฏิบัติงาน
- การตรวจสอบและควบคุมอย่างเข้มงวด ส่งผลให้ปริมาณการผ่านเข้าออกของคนและสินค้าลดน้อยลง
- ปัญหาด้านระยะเวลาในการรอคอยเอกสารและกรอกเอกสาร

- ข้อเสนอแนะด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- การใช้แบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดความสะดวก และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ในการ
ทำเอกสารการผ่านเข้าออก
- แนวการพัฒนาชายแดนสิ่งสำคัญที่สุด คือชายแดนต้องมีบทบาทในการพัฒนา
เศรษฐกิจ และการค้าระหว่างประเทศ
- ด้านบูติกกายูธิตัมเป็นด้านที่ทำงานร่วมกันกับหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกัน
ไม่ให้เกิดการรั่วไหลของคนและสินค้าที่ผิดกฎหมาย/ผิดข้อบังคับผ่านเข้าไปในประเทศ
มาเลเซีย ทำให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์แผนงานโครงการ

บทนี้เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์แผนงานโครงการ โดยเป็นการนำผลการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและผลจากการเก็บและรวบรวมข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ ได้แก่ ผลการศึกษาความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมของพื้นที่ศึกษาจากทั้งโครงการศึกษา ระยะที่ 1 และ การสัมภาษณ์เชิงลึก ได้ถูกมาทำการวิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาจากโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน) และโครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ) และการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ซึ่งสามารถแบ่งผลการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ได้ 4 ส่วน ประกอบด้วย 1) ผลการทบทวนโครงการศึกษา ระยะที่ 1 2) ผลการทบทวนโครงการศึกษา ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนฯ 3) ผลการศึกษาโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน) 4) ผลการศึกษาโครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 ผลการทบทวนโครงการศึกษา ระยะที่ 1

ผลการทบทวนโครงการศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่จากการทบทวนโครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1 พบว่ามีรายชื่อโครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่จำนวน 26 โครงการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย 1) โครงการด้านเศรษฐกิจ 2) โครงการด้านสังคม และ 3) โครงการด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1.1 โครงการด้านเศรษฐกิจ

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 14 โครงการ ดังนี้

- โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิตต์-หลวงพระบาง-สทว่าบิณ
- โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก
- โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ
- โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก
- โครงการจัดทำผังเมืองชายแดนภูตู และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูตูรองรับประชาคมอาเซียน
- โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร
- โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู
- โครงการก่อสร้างด่านชายแดนภูตู ประกอบด้วย อาคารที่ทำการด่านพรมแดน อาคารตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า (Import-ICD) อาคารบรรจุและตรวจปล่อยสินค้าขาออก (Export-ICD) อาคารคลังของกลาง อาคารปฏิบัติการตรวจสอบรถบรรทุกสินค้า/ตู้คอนเทนเนอร์ด้วยระบบ X-

Ray ลานสำหรับจอดรถบรรทุก/ตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าและขาออก ห้องปฏิบัติการ เครื่องชั่ง น้ำหนักบรรทุกทุก อาคารบ้านพักราชการ และลานจอดรถบรรทุกเพื่อปฏิบัติพิธีการ

- โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่
- โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก
- โครงการก่อสร้างตลาดชุมชนบ้านโคก
- โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก
- โครงการศึกษาและออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์
- โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูตู โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์

5.1.2 โครงการด้านสังคม

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ด้านสังคม ประกอบด้วย 5 โครงการ ดังนี้

- โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก
- โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนและประชาชนในพื้นที่ชายแดน (People to People Connectivity)
- โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์
- โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก
- โครงการสืบสานประเพณีก่อเจดีย์บุญกองข้าวใหญ่ เทศบาลอำเภอบ้านโคก

5.1.3 โครงการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 7 โครงการ ดังนี้

- โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภูตู่แห่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก
- โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก
- โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ
- โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร
- โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม

5.2 ผลการทบทวนโครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนฯ

ผลการทบทวนโครงการศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่จากการทบทวนโครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558) พบว่า มีรายชื่อโครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่จำนวน 15 โครงการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 ด้าน ประกอบด้วย 1) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการกำหนดย่านการใช้ที่ดิน 2) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง 3) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านสาธารณสุขปโภค และสาธารณูปการ 4) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านที่โล่งเพื่อนันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม 5) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว และ 6) โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการกำหนดย่านการใช้ที่ดิน

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ประกอบด้วย 1 โครงการ ดังนี้

- โครงการเสนอและควบคุมรูปแบบสถาปัตยกรรม และอุปกรณ์ประกอบถนน (Design Guideline)

5.2.2 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ประกอบด้วย 3 โครงการ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างเส้นทางเลี่ยงเมือง (ถนนสาย ก) และขยายถนน (ถนนสาย ข) เชื่อมโยงสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- โครงการพัฒนาเส้นทางจักรยาน
- โครงการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

5.2.3 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ประกอบด้วย 3 โครงการ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างศูนย์คัดแยกและกำจัดขยะชุมชน
- โครงการก่อสร้างหน่วยผลิตน้ำประปาชุมชน และคลองส่งน้ำ
- โครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียชุมชน

5.2.4 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ประกอบด้วย 1 โครงการ ดังนี้

- โครงการออกแบบสวนสาธารณะและลานกีฬาชุมชน

5.2.5 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ประกอบด้วย 4 โครงการ ดังนี้

- โครงการพัฒนาทุ่งแร่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- โครงการพัฒนาอ่างเก็บน้ำห้วยเอี้ยะ เพื่อการท่องเที่ยว
- โครงการออกแบบชุ่มประตู และปรับภูมิทัศน์บริเวณ ทล.117 เชื่อมโยงจุดผ่านแดนถาวรภูตู
- โครงการออกแบบศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวจุดผ่านแดนถาวรภูตูและศูนย์แสดงสินค้าชุมชน

5.2.6 โครงการพัฒนาตามผังแม่บทด้านเศรษฐกิจ

โครงการความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ประกอบด้วย 3 โครงการ ดังนี้

- โครงการออกแบบตลาดการค้าชายแดนภูตู
- โครงการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า
- โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร

5.3 ผลการศึกษาโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน)

5.3.1 การกำหนดแผนงานและโครงการ

เกณฑ์การพิจารณาในการกำหนดและคัดเลือกแผนงานและโครงการ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, ม.ป.ป.) ดังแสดงในตารางที่ 5.3-1 มีรายละเอียดดังนี้

1) การกำหนดแผนงานโครงการ มีการคำนึงถึงนโยบาย และแผนงานที่มีการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาพื้นที่ของชุมชนในอนาคต

2) แผนงานและโครงการ ได้ทำการพิจารณาจากสอดคล้องกับแผนผังต่าง ๆ ที่ได้วางไว้ รวมทั้งเนื้อหาที่ได้จากการวิเคราะห์ ที่ผ่านมาซึ่งต้องมีความเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กัน ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ รวมไปถึงคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว

3) การพัฒนาต่าง ๆ ต้องไม่ทำลายสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ทั้งยังช่วยให้เกิดการส่งเสริมรักษา สภาพแวดล้อมให้มีความยั่งยืน

4) พิจารณาจากการส่งเสริมศักยภาพในพื้นที่ ให้มีการเชื่อมโยงต่อระบบขนส่งสาธารณะที่เอื้อประโยชน์ต่อกันพร้อมส่งเสริมศักยภาพด้านการค้าชายแดนด้านการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

5) พิจารณาจากการได้มาซึ่งที่เป็นแปลงที่ดินในการจัดทำโครงการต้องเป็นพื้นที่ของรัฐ พื้นที่สาธารณะประโยชน์ ที่อยู่ในการดูแลของหน่วยงานภาครัฐทำให้การดำเนินการจัดทำโครงการสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว

จากเกณฑ์พิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

1. มีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ชัดเจน
2. สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น
3. สอดคล้องกับแผน นโยบายการพัฒนาพื้นที่ หรือยกระดับศักยภาพในด้านต่างๆ
4. ตอบสนองการแก้ไขปัญหาที่มีในพื้นที่
5. กระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
6. ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
7. ส่งเสริมและสร้างอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่เด่นชัดสำหรับพื้นที่

ที่มา: ดัดแปลงจากเกณฑ์พิจารณาการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ กรมโยธาธิการและผังเมือง โครงการศึกษา
ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จังหวัดอุตรดิตถ์

ตารางที่ 5.3-1 เกณฑ์การพิจารณาในการกำหนดแผนงานและโครงการ

เกณฑ์พิจารณา	น้ำหนักเกณฑ์	ระดับค่าคะแนน				
		5	4	3	2	1
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	5	ขอบเขตพื้นที่ชัดเจนเป็นที่ดินของรัฐ	เป็นที่ดินของรัฐที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน	เป็นที่ดินของรัฐที่มีปัญหาหรือมีข้อพิพาท	มีพื้นที่ที่เหมาะสม เป็นที่ดินเอกชน	พื้นที่ที่เหมาะสม แต่ขาดความพร้อมในการพัฒนา
กระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	4		พื้นที่เป็นที่รู้จัก และมีความพร้อมในการพัฒนาสูง	พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนา แต่ยังไม่เป็นที่รู้จัก	พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนา แต่ยังขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน	พื้นที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาในอนาคต
สอดคล้องกับแผนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ หรือยกระดับศักยภาพในด้านต่างๆ	4		สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ทุกระดับ	ส่งเสริมศักยภาพปัจจุบัน ของพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น	ส่งเสริมศักยภาพบทบาทในอนาคต	ส่งเสริมบทบาทใหม่ในอนาคต
ตอบสนองการแก้ไขปัญหาที่มีในพื้นที่	3			แก้ไขปัญหาที่สำคัญในปัจจุบัน	แก้ไขปัญหาที่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	แก้ไขปัญหาระยะยาว
ส่งเสริมและสร้างอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่เด่นชัดสำหรับพื้นที่	3			พื้นที่เป็นที่รู้จัก และมีความพร้อมในการพัฒนาสูง	พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนา แต่ยังไม่เป็นที่รู้จัก	พื้นที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาในอนาคต
สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น	2				เห็นชอบมากที่สุด และเร่งพัฒนา	เห็นชอบ และควรพัฒนา
ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน	2				ส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชน ภายในและโดยรอบพื้นที่ว่างฝั่ง	ส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชน ภายในพื้นที่ว่างฝั่ง

ที่มา: ดัดแปลงจากเกณฑ์พิจารณาการจัดลำดับความสำคัญของโครงการกรมโยธาธิการและผังเมือง

5.3.2 การจัดวางแผนงานและโครงการ

จากผลการจัดเวทีโดยใช้กระบวนการกลุ่ม (Focus group) ครั้งที่ 1 (ภาคชุมชน และท้องถิ่น) และครั้งที่ 2 (หน่วยงานภาครัฐ) ซึ่งทีมวิจัยได้รับข้อเสนอโครงการเป็นจำนวนทั้งหมด 41 โครงการ โดยได้นำมาจัดจำแนกเป็นแผนพัฒนาได้เป็น 3 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย 1) โครงการพัฒนาเชิงกายภาพและสภาพแวดล้อม 2) โครงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ 3) โครงการพัฒนาด้านสังคมและวัฒนธรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการพัฒนาเชิงกายภาพ และสภาพแวดล้อม

- โครงการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง
 - 1) โครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดนภูคู้
 - 2) โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม
 - 3) โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - 4) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
 - 5) โครงการรถไฟความเร็วสูง
 - 6) โครงการการจัดตั้งบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส) ถาวร
- โครงการพัฒนาด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
 - 1) โครงการจัดตั้งศูนย์วัฒนธรรมไทย-ลาว ณ ด่านภูคู้
 - 2) โครงการจัดตั้งโรงเรียนสองแผ่นดิน
 - 3) โครงการก่อสร้างศูนย์สรรพสินค้า
 - 4) โครงการพัฒนา ICQ บริเวณด่านพรมแดนภูคู้
 - 5) โครงการพัฒนาโรงพยาบาล
 - 6) โครงการก่อสร้างจุดพักรถ
- โครงการพัฒนาด้านที่โล่งเพื่อการนันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 - 1) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์
 - 2) โครงการพัฒนาพื้นที่พักผ่อน
 - 3) โครงการก่อสร้างศูนย์ส่งเสริมกีฬาชุมชน

2) โครงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ

● ภาคเกษตรกรรม

- 1) โครงการพัฒนานวัตกรรมกับการพัฒนาพืชผลทางการเกษตร
- 2) โครงการพัฒนาการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร
- 3) โครงการจัดตั้งสหกรณ์การเกษตร
- 4) โครงการจัดตั้งตลาดนัดสุขภาพ
- 5) โครงการจัดตั้งตลาดนัด OTOP นวัตกรรม
- 6) โครงการจัดตั้งโรงงานแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร
- 7) โครงการก่อสร้างห้องเย็นอาหารทะเล

● ภาคการค้าชายแดน

- 1) โครงการจัดตั้งสถานที่จำหน่ายสินค้าเขตปลอดภาษี
- 2) โครงการพัฒนาเส้นทางการค้า การลงทุน ไทย ลาว เวียดนาม และจีน
- 3) โครงการพัฒนาด้านการตลาด (การสร้างแบรนด์, การจัดทำหน้าร้าน/จุดแสดงสินค้า)
- 4) โครงการพัฒนาตลาดการค้าชายแดน
- 5) โครงการจัดตั้งคาสโน

● ภาคการท่องเที่ยวและบริการ

- 1) โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว
- 2) โครงการพัฒนาโรงแรม ที่พัก Home Stay 3 วัฒนธรรม
- 3) โครงการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวไทย ลาว เวียดนาม และจีน
- 4) โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายแดน และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและระบบนิเวศ
- 5) โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เชิงนวัตกรรม-วัฒนธรรมท้องถิ่น และการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับการท่องเที่ยว
- 6) โครงการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร สินค้าพื้นเมือง
- 7) โครงการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ ภูตู๋ประตูสู่หลวงพระบาง

3) โครงการพัฒนาด้านสังคมและวัฒนธรรม

- 1) โครงการสร้าง/พัฒนาองค์ความรู้ชาวบ้านโคก เพิ่มศักยภาพของชุมชน
- 2) โครงการพัฒนาอัตลักษณ์และส่งเสริมสำนึกประชาชนรักความเป็นตัวตน
- 3) โครงการพัฒนาการเรียนรู้ระยะยาว
- 4) โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ
- 5) โครงการจัดประเพณีสงกรานต์ 2 แผ่นดิน
- 6) โครงการจัดการแข่งขันกีฬา ไทย-ลาว
- 7) โครงการจัดเทศกาลดนตรี “ภูคู้ Music Festival”

5.3.3 การจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและโครงการ

จากเกณฑ์การพิจารณาในการกำหนดแผนงานและโครงการทั้ง 6 ปัจจัย ดังแสดงในตารางที่ 5.3-2 ซึ่งมีการให้ค่าน้ำหนักเกณฑ์ที่ต่างกันตามความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยให้ค่าคะแนนแต่ละโครงการซึ่งจะมีผลรวมของคะแนนที่แตกต่างกัน จึงได้กำหนดเกณฑ์ค่าคะแนนเป็น 3 ระดับ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาไว้ดังนี้

- 1) โครงการระยะสั้น = ร้อยละ 61 - 100
- 2) โครงการระยะกลาง = ร้อยละ 31 - 60
- 3) โครงการระยะยาว = ร้อยละ 0 - 30

ตารางที่ 5.3-2 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการฯ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน															
		มีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ชัดเจน		กระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว		สอดคล้องกับแผนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ หรือยกระดับศักยภาพในด้านต่างๆ		ตอบสนองการแก้ไขปัญหาที่มีในพื้นที่		ส่งเสริมและสร้างอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่เด่นชัดสำหรับพื้นที่		สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น		ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน		รวม	ร้อยละ
		5	รวม	4	รวม	4	รวม	3	รวม	3	รวม	2	รวม	2	รวม	83	100
1	โครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดนภูเกตุ	1	5	2	8	3	12	1	3	1	3	2	4	2	4	39	47
2	โครงการพัฒนาพัฒนาเส้นทางคมนาคม	1	5	3	12	4	16	3	9	1	3	2	4	2	4	53	64
3	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	3	15	2	8	3	12	3	9	2	6	2	4	2	4	58	70
4	โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	1	5	2	8	2	8	2	6	1	3	2	4	2	4	38	46
5	โครงการรถไฟความเร็วสูง	1	5	1	4	2	8	1	3	1	3	1	2	2	4	29	35
6	โครงการการจัดตั้งบริษัท ขนส่งจำกัด (บขส) ถาวร	1	5	3	12	2	8	1	3	1	3	1	2	1	2	35	42
7	โครงการจัดตั้งศูนย์วัฒนธรรมไทย-ลาว ณ ด่านภูเกตุ	1	5	1	4	1	4	2	6	3	9	1	2	1	2	32	39
8	โครงการจัดตั้งโรงเรียนสองแผ่นดิน	1	5	1	4	2	8	1	3	2	6	1	2	2	4	32	39
9	โครงการก่อสร้างศูนย์สรรพสินค้า	1	5	2	8	1	4	1	3	1	3	1	2	2	4	29	35
10	โครงการพัฒนา ICQ บริเวณด่านพรมแดนภูเกตุ	1	5	3	12	3	12	2	6	1	3	1	2	2	4	44	53
11	โครงการพัฒนาโรงพยาบาล	1	5	2	8	3	12	2	6	1	3	1	2	2	4	40	48
12	โครงการก่อสร้างจุดพักรถ	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	2	4	25	30

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน															
		กิจกรรมสิทธิที่ดิน ที่ชัดเจน		กระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งเสริม เศรษฐกิจและการ ท่องเที่ยว		สอดคล้องกับแผน นโยบายการพัฒนา พื้นที่ หรือยกระดับ ศักยภาพในด้าน ต่างๆ		ตอบสนองการ แก้ไขปัญหาที่มีใน พื้นที่		ส่งเสริมและ สร้างอัตลักษณ์ทาง วัฒนธรรมที่เด่นชัด สำหรับพื้นที่		สอดคล้องกับความ ต้องการของ ประชาชนใน ท้องถิ่น		ส่งเสริมคุณภาพ ชีวิตที่ดีของ ประชาชน		รวม	ร้อยละ
		5	รวม	4	รวม	4	รวม	3	รวม	3	รวม	2	รวม	2	รวม	83	100
13	โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์	1	5	1	4	2	8	1	3	2	6	1	2	1	2	30	36
14	โครงการพัฒนาพื้นที่พักผ่อน	4	20	1	4	2	8	2	6	3	9	1	2	2	4	53	64
15	โครงการก่อสร้างศูนย์ส่งเสริมกีฬา ชุมชน	4	20	1	4	2	8	2	6	1	3	1	2	2	4	47	57
16	โครงการพัฒนานวัตกรรมกับการ พัฒนาพืชผลทางการเกษตร	1	5	1	4	1	4	2	6	3	9	1	2	1	2	32	39
17	โครงการพัฒนาการแปรรูปผลผลิต ทางการเกษตร	1	5	2	8	2	8	1	3	3	9	1	2	1	2	37	45
18	โครงการจัดตั้งสหกรณ์การเกษตร	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
19	โครงการจัดตั้งตลาดนัดสุขภาพ	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
20	โครงการจัดตั้งตลาดนัด OTOP นวัตวิถี	1	5	4	16	3	12	1	3	3	9	1	1	2	2	51	59
21	โครงการจัดตั้งโรงงานแปรรูป ผลิตผลทางการเกษตร	1	5	2	8	2	8	1	3	3	9	1	2	1	2	37	45
22	โครงการก่อสร้างห้องเย็นอาหาร ทะเล	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
23	โครงการจัดตั้งสถานที่จำหน่าย สินค้าเขตปลอดภาษี	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
24	โครงการพัฒนาเส้นทางการค้า การ ลงทุน ไทย ลาว เวียดนาม และจีน	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	2	4	2	4	27	33

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน															
		กิจกรรมสิทธิที่ดิน ที่ชัดเจน		กระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งเสริม เศรษฐกิจและการ ท่องเที่ยว		สอดคล้องกับแผน นโยบายการพัฒนา พื้นที่ หรือยกระดับ ศักยภาพในด้าน ต่างๆ		ตอบสนองการ แก้ไขปัญหาที่มีใน พื้นที่		ส่งเสริมและ สร้างอัตลักษณ์ทาง วัฒนธรรมที่เด่นชัด สำหรับพื้นที่		สอดคล้องกับความ ต้องการของ ประชาชนใน ท้องถิ่น		ส่งเสริมคุณภาพ ชีวิตที่ดีของ ประชาชน		รวม	ร้อยละ
		5	รวม	4	รวม	4	รวม	3	รวม	3	รวม	2	รวม	2	รวม	83	100
25	โครงการพัฒนาด้านการตลาด (การสร้างแบรนด์, การจัดทำหน้าร้าน/จุดแสดงสินค้า)	1	5	2	8	2	8	1	3	2	6	1	2	1	2	34	41
26	โครงการจัดตั้งตลาดการค้าชายแดน	1	5	4	16	4	16	3	9	3	9	2	4	1	2	61	73
27	โครงการจัดตั้งศาลิน	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
28	โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว	1	5	2	8	2	8	1	3	2	6	1	2	1	2	34	41
29	โครงการพัฒนาโรงแรม ที่พัก Home Stay 3 วัฒนธรรม	2	10	1	4	1	4	1	3	2	6	2	4	1	2	33	40
30	โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไทย ลาว เวียดนาม และจีน	1	5	1	4	2	8	1	3	1	3	2	4	1	2	29	35
31	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายแดน และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและระบบนิเวศ	1	5	3	12	1	4	1	3	2	6	2	4	1	2	36	43
32	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เชิงนวัตวิถี-วัฒนธรรมท้องถิ่น และการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับการท่องเที่ยว	1	5	3	12	1	4	1	3	3	9	2	4	1	2	39	47
33	โครงการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร สินค้าพื้นเมือง	1	5	2	8	1	4	1	3	3	9	2	4	1	2	35	42

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน															
		กิจกรรมสิทธิ์ที่ดิน ที่ชัดเจน		กระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งเสริม เศรษฐกิจและการ ท่องเที่ยว		สอดคล้องกับแผน นโยบายการพัฒนา พื้นที่ หรือยกระดับ ศักยภาพในด้าน ต่างๆ		ตอบสนองการ แก้ไขปัญหาที่มีใน พื้นที่		ส่งเสริมและ สร้างอัตลักษณ์ทาง วัฒนธรรมที่เด่นชัด สำหรับพื้นที่		สอดคล้องกับความ ต้องการของ ประชาชนใน ท้องถิ่น		ส่งเสริมคุณภาพ ชีวิตที่ดีของ ประชาชน		รวม	ร้อยละ
		5	รวม	4	รวม	4	รวม	3	รวม	3	รวม	2	รวม	2	รวม	83	100
34	โครงการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ ภูตู๋ประตูสู่หลวงพระบาง	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
35	โครงการสร้าง/พัฒนาองค์ความรู้ ชาวบ้านโคก เพิ่มศักยภาพของ ชุมชน	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	2	4	1	2	25	30
36	โครงการพัฒนาอัตลักษณ์และ ส่งเสริมสำนึกประชาชนรักความ เป็นตัวตน	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	2	4	1	2	25	30
37	โครงการพัฒนาการเรียนรู้ระยะยาว	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	2	4	25	30
38	โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพ ผู้สูงอายุ	4	20	1	4	2	8	2	6	1	3	1	2	2	4	47	57
39	โครงการจัดประเพณีสงกรานต์ 2 แผ่นดิน	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
40	โครงการจัดการแข่งขันกีฬา ไทย- ลาว	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28
41	โครงการจัดเทศกาลดนตรี “ภูตู๋ Music Festival”	1	5	1	4	1	4	1	3	1	3	1	2	1	2	23	28

จากตารางที่ 5.3-2 การจัดลำดับแผนงานและโครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูู่ จังหวัดอุดรดิติธ์ โดยสามารถจัดลำดับความสำคัญและความเร่งด่วน ได้ตามช่วงคะแนนได้ดังนี้

- ช่วงคะแนนร้อยละ ร้อยละ 61 – 100 ประกอบด้วยโครงการ

- 1) โครงการจัดตั้งตลาดการค้าชายแดน
- 2) โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
- 3) โครงการพัฒนาพัฒนาเส้นทางคมนาคม
- 4) โครงการพัฒนาพื้นที่พักผ่อน

- ช่วงคะแนนร้อยละ ร้อยละ 31 – 60 ประกอบด้วยโครงการ

- 1) โครงการจัดตั้งตลาดนัด OTOP นวัตกรรม
- 2) โครงการก่อสร้างศูนย์ส่งเสริมกีฬาชุมชน
- 3) โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ
- 4) โครงการพัฒนา ICQ บริเวณด่านพรมแดนภูู่
- 5) โครงการพัฒนาโรงพยาบาล
- 6) โครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดนภูู่
- 7) โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เชิงนวัตกรรม-วัฒนธรรมท้องถิ่น และการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับการท่องเที่ยว
- 8) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
- 9) โครงการพัฒนาการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร
- 10) โครงการจัดตั้งโรงงานแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร
- 11) โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายแดน และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและระบบนิเวศ
- 12) โครงการการจัดตั้งบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส) ถาวร
- 13) โครงการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร สินค้าพื้นเมือง
- 14) โครงการพัฒนาด้านการตลาด (การสร้างแบรนด์, การจัดทำหน้าร้าน/จุดแสดงสินค้า)
- 15) โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว
- 16) โครงการพัฒนาโรงแรม ที่พัก Home Stay 3 วัฒนธรรม
- 17) โครงการจัดตั้งศูนย์วัฒนธรรมไทย-ลาว ณ ด่านภูู่
- 18) โครงการจัดตั้งโรงเรียนสองแผ่นดิน
- 19) โครงการพัฒนานวัตกรรมกับการพัฒนาพืชผลทางการเกษตร
- 20) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์
- 21) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง
- 22) โครงการก่อสร้างศูนย์สรรพสินค้า
- 23) โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไทย ลาว เวียดนาม และจีน
- 24) โครงการพัฒนาเส้นทางการค้า การลงทุน ไทย ลาว เวียดนาม และจีน

- ช่วงคะแนนร้อยละ ร้อยละ 0 – 30 ประกอบด้วยโครงการ

- 1) โครงการก่อสร้างจุดพักรถ
- 2) โครงการสร้าง/พัฒนาองค์ความรู้ชาวบ้านโคก เพิ่มศักยภาพของชุมชน
- 3) โครงการพัฒนาอัตลักษณ์และส่งเสริมสำนึกประชาชนรักความเป็นตัวตน
- 4) โครงการพัฒนาการเรียนรู้ระยะยาว
- 5) โครงการจัดตั้งสหกรณ์การเกษตร
- 6) โครงการจัดตั้งตลาดนัดสุขภาพ
- 7) โครงการก่อสร้างห้องเย็นอาหารทะเล
- 8) โครงการจัดตั้งสถานที่จำหน่ายสินค้าเขตปลอดภาษี
- 9) โครงการจัดตั้งคาสีโน
- 10) โครงการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ ภูตูประตูล่องพระบาง
- 11) โครงการจัดประเพณีสงกรานต์ 2 แผ่นดิน
- 12) โครงการจัดการแข่งขันกีฬา ไทย-ลาว
- 13) โครงการจัดเทศกาลดนตรี “ภูตู Music Festival”

ความเร่งด่วนเป็น 3 ระดับช่วงคะแนน โดยในขั้นตอนนี้ ดังนี้

1) การออกแบบโครงการระยะสั้น ระยะเวลาดำเนินงาน 1-5 ปี ประกอบด้วยโครงการและแผนงานการพัฒนา 4 โครงการ

- โครงการจัดตั้งตลาดการค้าชายแดน
- โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
- โครงการพัฒนาพัฒนาเส้นทางคมนาคม
- โครงการพัฒนาพื้นที่พักผ่อน

2) การออกแบบโครงการระยะกลาง ระยะเวลาดำเนินงาน 5-10 ปี ประกอบด้วยโครงการและแผนงานการพัฒนา 24 โครงการ ดังนี้

- โครงการจัดตั้งตลาดนัด OTOP นวัตกรรม
- โครงการก่อสร้างศูนย์ส่งเสริมกีฬาชุมชน
- โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ
- โครงการพัฒนา ICQ บริเวณด่านพรมแดนภูตู
- โครงการพัฒนาโรงพยาบาล
- โครงการสถานีขนส่งสินค้าชายแดนภูตู
- โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เชิงนวัตวิถี-วัฒนธรรมท้องถิ่น และการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับการท่องเที่ยว
- โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
- โครงการพัฒนาการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

- โครงการจัดตั้งโรงงานแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร
- โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายแดน และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและระบบนิเวศ
- โครงการการจัดตั้งบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส) ถาวร
- โครงการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร สินค้าพื้นเมือง
- โครงการพัฒนาด้านการตลาด (การสร้างแบรนด์, การจัดทำหน้าร้าน/จุดแสดงสินค้า)
- โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว
- โครงการพัฒนาโรงแรม ที่พัก Home Stay 3 วัฒนธรรม
- โครงการจัดตั้งศูนย์วัฒนธรรมไทย-ลาว ณ ด่านภู่อู่
- โครงการจัดตั้งโรงเรียนสองแผ่นดิน
- โครงการพัฒนานวัตกรรมกับการพัฒนาพืชผลทางการเกษตร
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์
- โครงการรถไฟความเร็วสูง
- โครงการก่อสร้างศูนย์สรรพสินค้า
- โครงการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวไทย ลาว เวียดนาม และจีน
- โครงการพัฒนาเส้นทางการค้า การลงทุน ไทย ลาว เวียดนาม และจีน

3) การออกแบบโครงการระยะยาว ระยะเวลาดำเนินงาน 11-20 ปี ประกอบด้วยโครงการและแผนงานการพัฒนา 13 โครงการ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างจุดพักรถ
- โครงการสร้าง/พัฒนาองค์ความรู้ชาวบ้านโคก เพิ่มศักยภาพของชุมชน
- โครงการพัฒนาอัตลักษณ์และส่งเสริมสำนึกประชาชนรักความเป็นตัวตน
- โครงการพัฒนาการเรียนรู้ระยะยาว
- โครงการจัดตั้งสหกรณ์การเกษตร
- โครงการจัดตั้งตลาดนัดสุขภาพ
- โครงการก่อสร้างห้องเย็นอาหารทะเล
- โครงการจัดตั้งสถานที่จำหน่ายสินค้าเขตปลอดภาษี
- โครงการจัดตั้งคาสีโน
- โครงการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ ภู่อู่ประตูสู่หลวงพระบาง
- โครงการจัดประเพณีสงกรานต์ 2 แผ่นดิน
- โครงการจัดการแข่งขันกีฬา ไทย-ลาว
- โครงการจัดเทศกาลดนตรี “ภู่อู่ Music Festival”

5.3.4 การคัดเลือกแผนงานและโครงการ

การคัดเลือกแผนงานและโครงการ มีการพิจารณาคัดเลือกจากโครงการที่มีความสำคัญหรือความเร่งด่วน โดยการบูรณาการโครงการที่มีวัตถุประสงค์คล้ายคลึงกัน และผ่านกระบวนการลงคะแนนเสียงจากกระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อคัดเลือกโครงการนำร่อง สำหรับพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งตามความเร่งด่วนในการ

แก้ปัญหาพื้นที่เป็น 3 ลำดับความสำคัญในการพัฒนา ประกอบด้วย ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว สามารถสรุปได้ดังนี้

- แผนพัฒนาพื้นที่ระยะสั้น (1-5 ปี)

- 1) โครงการจัดตั้งตลาดการค้าชายแดน
- 2) โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
- 3) โครงการพัฒนาพัฒนาเส้นทางคมนาคม

- แผนพัฒนาระยะกลาง (10 ปี)

- 1) โครงการจัดตั้งตลาดนัด OTOP นวัตกรรม
- 2) โครงการก่อสร้างศูนย์ส่งเสริมกีฬาชุมชน
- 3) โครงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพผู้สูงอายุ

- แผนพัฒนาระยะยาว (10-20 ปี)

- 1) โครงการก่อสร้างจุดพักรถ
- 2) โครงการสร้าง/พัฒนาองค์ความรู้ชาวบ้านโคก เพิ่มศักยภาพของชุมชน
- 3) โครงการพัฒนาอัตลักษณ์และส่งเสริมสำนึกประชาชนรักความเป็นตัวตน
- 4) โครงการพัฒนาการเรียนรู้ระยะยาว

5.4 ผลการศึกษาโครงการย่อย 2 (ฝั่งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ)

5.4.1 การกำหนดแผนงานและโครงการเพื่อวิเคราะห์ความต้องการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน

วิเคราะห์ข้อมูลสภาพภาพปัจจุบัน และประเมินศักยภาพทางยุทธศาสตร์ของพื้นที่อำเภอบ้านโคก ซึ่งผลการวิเคราะห์ SWOT ได้มาจากการระดมสมองของคนในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) จุดแข็ง (Strengths)

- เป็นแหล่งที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวร (จุดผ่านแดนถาวรภูคู้) เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับ สปป. ลาว
- มีวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต ภาษาถิ่น คล้ายคลึงกับประเทศเพื่อนบ้าน (แขวงไซยะบูลี สปป. ลาว)
- เป็นแหล่งผลิตสินค้า OTOP ประเภทสิ่งทอ ที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับของตลาด
- มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (อุทยาน และเขตอนุรักษ์พันธุ์พืชและสัตว์ป่า) ที่สำคัญจำนวนมากในพื้นที่
- มีการสืบสานประเพณี วัฒนธรรม ของชุมชน ท้องถิ่นได้อย่างต่อเนื่อง (เป็นเมืองบริสุทธ์)
- ชุมชน ท้องถิ่น มีความเข้มแข็ง สามารถช่วยกันพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้ดี
- เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมกับการเพาะปลูกไม้ผล (มะขาม, สับปะรด)

2) จุดอ่อน (Weaknesses)

- ตั้งอยู่ห่างไกลจากตัวจังหวัดอุดรดิตร เป็นระยะทาง 165 กิโลเมตร ทำให้การเดินทางไปติดต่อราชการใช้เวลาค่อนข้างมาก
- ระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน (ถนน ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์) มีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและมีปัญหาบ่อย
- การขออนุญาตเดินทางเข้า-ออกนอกประเทศ บริเวณจุดผ่านแดน และช่องทางต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับ สปป. ลาว ยังไม่เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน
- มีเขตแดนติดต่อกับประเทศ ระยะทาง 115 กม. ทำให้มีการเข้า-ออกได้หลายช่องทางยากต่อการควบคุมในเข้า-ออก ทำให้เกิดปัญหา อาชญากรรม โรคติดต่อ ยาเสพติด ฯลฯ
- หน่วยงานราชการในพื้นที่ขาดแคลนทรัพยากรในการบริหารงาน (บุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ) เนื่องจากเป็นอำเภอขนาดเล็ก
- มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย แต่ขาดการพัฒนาและการประชาสัมพันธ์
- ขาดศูนย์รวมแหล่งจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP
- ขาดตลาดกลางในการรองรับพืชผลทางการเกษตร

3) โอกาส (Opportunities)

- การที่ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้ส่วนราชการและภาคประชาชนในพื้นที่ มีความตื่นตัวในการช่วยสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ ณ จุดผ่านแดนถาวรภูู่
- นโยบายของรัฐบาล กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง และจังหวัดอุดรดิตร ให้ความสำคัญกับการพัฒนาในเขตพื้นที่อำเภอบ้านโคก (ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว)
- มีความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (สปป. ลาว) โดยมีการจัดการประชุมแก้ไขปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดน
- งานจัดแสดงสินค้าในระดับจังหวัดและประเทศ สร้างโอกาสและรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่/สร้างโอกาสและรายได้ให้แก่กลุ่ม OTOP ในพื้นที่
- เป็นพื้นที่ทรงงานของสมเด็จพระเทพฯ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาพัฒนางานอย่างต่อเนื่อง (ตำบลบ่อเปี้ย)
- สภาพภูมิประเทศเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว
- รัฐบาลกำหนดให้ด่านถาวรภูู่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 3 (63-64)
- การก่อสร้างเขื่อนไชยะบุรีและโครงการก่อสร้างเขื่อนปากลาย ทำให้มีโอกาสด้านพลังงานและการท่องเที่ยว
- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเมืองปากลาย เปิดเส้นทางสายใหม่จากภาคเหนือสู่ภาคอีสาน

4) ภัยคุกคาม (Threats)

- ปัญหาการแพร่ระบาดของยาเสพติด โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนในพื้นที่ (รวมถึงบุรี สุรา)
- ปัญหาการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าตามแนวชายแดน
- ภัยธรรมชาติตามฤดูกาล (ภัยแล้ง ภัยหนาว อุทกภัย วาตภัย และดินโคลนถล่ม)
- ประชาชนไม่มีเอกสารสิทธิ์ในที่ดินทำกิน (ขาดโอกาสในการรับสวัสดิการแห่งรัฐ)
- ผลผลิตทางการเกษตร (ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และผลไม้ตามฤดูกาล) มีราคาตกต่ำ
- ปัญหาแรงงานที่ลักลอบเข้ามาขายแรงงานตามฤดูกาล
- เศรษฐกิจเติบโตช้า ขาดนักลงทุนจากภายนอกเข้ามาลงทุน
- ปัญหาการจัดการขยะไม่เหมาะสม
- ปัญหาการระบาดของโรคติดต่อระหว่างชายแดน
- พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ป่าสงวน ป่าอนุรักษ์ ไม่สามารถพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้ (ติดข้อกฎหมาย)
- เส้นทางไปจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ การสัญจรคับแคบ ขำรุ่ด ขาดงบประมาณซ่อมแซม

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์พัฒนาอำเภอบ้านโคก 4 ปี (พ.ศ. 2561 – 2564)

5.4.2 การจัดวางแผนงานและโครงการ

1) การพัฒนาเกี่ยวกับพื้นที่

- สำรวจความพร้อมเกี่ยวกับทรัพยากรในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้รองรับอุปกรณ์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ

2) การวิเคราะห์และพัฒนาเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน

- กำหนดความต้องการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่
- วิเคราะห์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้เหมาะสมกับความต้องการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน

3) การพัฒนาบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้ดูแล และผู้ใช้งานระบบ

- อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับสารสนเทศให้กับผู้ดูแลระบบสารสนเทศ และให้ความรู้ผู้ใช้งานระบบสารสนเทศ

4) การติดตามผล และบำรุงซ่อมแซม

- ติดตามผลการทำงาน และปรับปรุงระบบสารสนเทศ เมื่อมีการชำรุดเสียหาย

5.4.3 การคัดเลือกแผนงานและโครงการ

● แผนพัฒนาพื้นที่ระยะสั้น (1-5 ปี)

จากโครงการข้างต้น ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT ในช่วงการสำรวจพื้นที่ โดยสังเกตได้ว่าหน่วยงานราชการในพื้นที่ขาดแคลนทรัพยากรในการบริหารงาน (บุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ) เนื่องจากเป็นอำเภอขนาดเล็ก จึงเห็นควรจะมีระบบเทคโนโลยีในการ บริหารบุคลากร หรือให้ระบบมีส่วนช่วยแบ่งเบาภาระของเจ้าหน้าที่ และนอกจากนี้ในพื้นที่มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย แต่ขาดการพัฒนาและการประชาสัมพันธ์ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศนั้นจะช่วยให้การประชาสัมพันธ์ข้อมูลในพื้นที่เพื่อให้ทราบโดยทั่วถึงกัน และเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ภายนอกได้รู้จักแดนชายแดนถาวรภูคู้มากยิ่งขึ้น

- โครงการติดตั้งระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ต้นแบบ
- โครงการอบรมการใช้งานระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ต้นแบบ

จากโครงการข้างต้น ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT ในช่วงการสำรวจพื้นที่ โดยสังเกตได้ว่าหน่วยงานราชการในพื้นที่ขาดแคลนทรัพยากรในการบริหารงาน (บุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ) เนื่องจากเป็นอำเภอขนาดเล็ก จึงเห็นควรจะมีระบบเทคโนโลยีในการ บริหารบุคลากร หรือให้ระบบมีส่วนช่วยแบ่งเบาภาระของเจ้าหน้าที่ และนอกจากนี้ในพื้นที่มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย แต่ขาดการพัฒนาและการประชาสัมพันธ์ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศนั้นจะช่วยให้การประชาสัมพันธ์ข้อมูลในพื้นที่เพื่อให้ทราบโดยทั่วถึงกัน และเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ภายนอกได้รู้จักแดนชายแดนถาวรภูคู้มากยิ่งขึ้น

1) แผนพัฒนาระยะยาว (10-20 ปี)

การดูแลระบบในระยะเพื่อให้ระบบ รองรับกับเทคโนโลยีที่ถูกพัฒนาในอนาคต ต้องมีการดูแลรักษาระบบอย่างต่อเนื่อง การป้อนข้อมูลใหม่ๆ และพัฒนาข้อมูลเดิมให้อยู่ในรูปแบบของปัจจุบันมากที่สุด

บทที่ 6

แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

บทนี้เป็นการนำเสนอแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู โดยเป็นการนำผลการวิเคราะห์แผนงานโครงการมาทำการวิเคราะห์แผนการพัฒนาพื้นที่ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ซึ่งสามารถแบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย 1) กรอบแนวคิดของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู 2) องค์ประกอบของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู และ 3) แนวทางการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐศาสตร์

6.1 กรอบแนวคิดของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

ในการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแผนงานต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วยโครงการและมาตรการต่าง ๆ) หรือแนวคิดในการพัฒนาเมืองชายแดน รวมไปถึงทิศทางการพัฒนาจังหวัดอุตรดิตถ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์ รวมไปถึงรายงานการศึกษา ได้แก่ โครงการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งดำเนินการศึกษาโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง และโครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 1 ทำการศึกษาโดยวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร โดยประกอบด้วยโครงการ/แผนงานเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองชายแดนฯ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และจัดทำแผน รวมทั้งผลการวิเคราะห์สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการขยายตัวของเมือง และผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ซึ่งในการพิจารณาสภาพพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูในปัจจุบัน ได้มีลงพื้นที่การสำรวจภาคสนาม การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดอุตรดิตถ์ และหอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นต้น ซึ่งจะถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูต่อไป โดยจะต้องสอดคล้องกับแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอยุทธศาสตร์เพื่อนำแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งวิเคราะห์และประเมินโครงการเพื่อจัดทำเป็นแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ซึ่งแผนงาน/โครงการจะครอบคลุมทั้งในด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดน ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน ด้านความปลอดภัย ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และการพัฒนาความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน

แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จัดทำขึ้นเพื่อให้เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่นำไปใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อขอรับการสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินการแผนงาน/โครงการแยกเป็นช่วงระยะสั้น กลาง และระยะยาว ซึ่งกำหนดให้มีกรอบของระยะเวลาเริ่มดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2564-2578 จากหน่วยงานต้นสังกัด หน่วยงานส่วนกลาง หรือ

หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ในปัจจุบันที่ต้องได้รับพัฒนาเพื่อให้เกิดการส่งเสริมกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ดังกล่าว แรงจูงใจและรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยในผลการศึกษาได้เสนอแนะแนวทางในลักษณะแผนงาน/โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 6.1-1 กรอบแนวคิดของแผนการพัฒนาพื้นที่

6.2 องค์ประกอบของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวร ภูคู้

คณะผู้วิจัยได้กำหนดองค์ประกอบของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวร ภูคู้ โดยประกอบไปด้วย (1) วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์ (2) ยุทธศาสตร์ (3) วัตถุประสงค์ (4) แผนงาน/โครงการ (5) แผนการลงทุนพัฒนาพื้นที่ชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ และ (6) โครงการนำร่อง ดังแสดงในรูปที่ 6.2-1



รูปที่ 6.2-1 องค์ประกอบของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

6.2.1 วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

วิสัยทัศน์ของแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เป็นการกำหนดผลในอนาคตจากการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ เพื่อยกระดับพื้นที่เมืองชายแดนทั้งในด้านการท่องเที่ยว การขนส่งให้สามารถเพิ่มศักยภาพด้านเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่เมืองชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการกำหนดวิสัยทัศน์แผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ได้ดำเนินการทบทวนแผนพัฒนามูลฐานจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พิษณุโลก อุดรดิตถ์ เพชรบูรณ์ สุโขทัย ตาก) พ.ศ. 2561 – 2564 และแผนพัฒนาจังหวัดอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2561 รวมด้วย โดยวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 “เป็นศูนย์กลางการบริการสี่แยกอินโดจีน เชื่อมโยงเศรษฐกิจ สังคม และบริการของภูมิภาคสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ซึ่งในส่วนของวิสัยทัศน์ในการพัฒนามณฑลอุดรดิตถ์ “เมืองแห่งคุณภาพชีวิต ผลผลิตปลอดภัย การท่องเที่ยวพัฒนา การค้าชายแดนเติบโต” นอกจากนั้นการกำหนดวิสัยทัศน์ยังได้ทำการอ้างอิงจากหลักการและเหตุผลของการดำเนินงานโครงการวิจัยนี้อีกด้วย โดยวิสัยทัศน์แผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ รวมทั้งความคิดเห็นของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามจากทุกภาคส่วน เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน มีการวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดของพื้นที่ รวมทั้งวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนาไปสู่การเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืนต่อไป

จากการประมวลปัจจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้นโดยเน้นการส่งเสริมกิจกรรมการค้าชายแดนเป็นบทบาทการสนับสนุนการเติบโตของเมืองชายแดนอย่างยั่งยืน และนำมากำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ดังนี้

“เมืองชายแดนยั่งยืน การขนส่งหลากหลายรูปแบบพัฒนา การท่องเที่ยวและการค้าชายแดนเติบโต”

การกำหนดวิสัยทัศน์ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรเพื่อนำไปสู่เป้าประสงค์ 3 ประการดังนี้

- เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตุการค้า และการท่องเที่ยว
- เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

และจากเป้าประสงค์ในข้างต้น จึงสามารถกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานโครงการด้านการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูได้ดังนี้

- (1) **ยุทธศาสตร์ :** พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์:

- ปรับปรุงระบบโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวและสินค้า
- ปรับปรุงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวที่สะดวกสบายและปลอดภัย
- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- (2) **ยุทธศาสตร์ :** พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตุการค้า และการท่องเที่ยว

กลยุทธ์:

- ปรับปรุงถนนที่เป็นเส้นทางการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลเส้นทางการเดินทาง รวมทั้งรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าการค้าบริเวณด่านถาวรภูตู รวมไปถึงการสร้างกิจกรรมที่จะส่งผลให้พื้นที่เมืองชายแดนเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ

(3) ยุทธศาสตร์ : พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์:

- ให้ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เพื่อให้คนในพื้นที่สามารถนำความรู้ไปต่อยอดในการประกอบอาชีพได้
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรมในพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้
- พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนให้มีความทันสมัย เป็นชุมชนน่าอยู่ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์พื้นที่เดิมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกันอย่างเหมาะสม
- ส่งเสริมให้คนในพื้นที่เมืองชายแดนตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม และพลังงาน

6.2.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มีแผนการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ระยะ 15 ปี ที่นำแนวความคิดการพัฒนาเมืองในอนาคต (Future City) มาใช้ประกอบการจัดทำแผนในลักษณะเป็นแผนบูรณาการและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี และแผน/ยุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน วางรากฐานความเจริญเติบโตของเมืองชายแดน และป้องกันการเกิดปัญหาด้านต่างๆ เพื่อให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นเมืองชายแดนที่มีอัตลักษณ์ สามารถดึงดูดนักลงทุน และนักท่องเที่ยวโดยการพัฒนาพื้นที่ในระยะยาวมุ่งเน้นให้เมืองชายแดนภูคู้เป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน
2. เพื่อให้มีแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาเมืองชายแดนที่มีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน



รูปที่ 6.2-2 วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

6.2.3 แผนงาน/โครงการ ตามแผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ

6.2.3.1 การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ

การศึกษานี้ได้ประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการ (Long List) ที่ได้จากความต้องการพัฒนาในพื้นที่ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการ 3 ขั้นตอนย่อย คือ 1) การคัดเลือกปัจจัย 2) การหาค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัย และ 3) การประเมินคะแนนปัจจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการคัดเลือกปัจจัย

ปัจจัยที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ (Long List) สามารถแยกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ปัจจัยหลัก และ ปัจจัยย่อย โดยมีโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ชั้น ดังแสดงในรูปที่ 6.2-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

➤ ปัจจัยหลัก

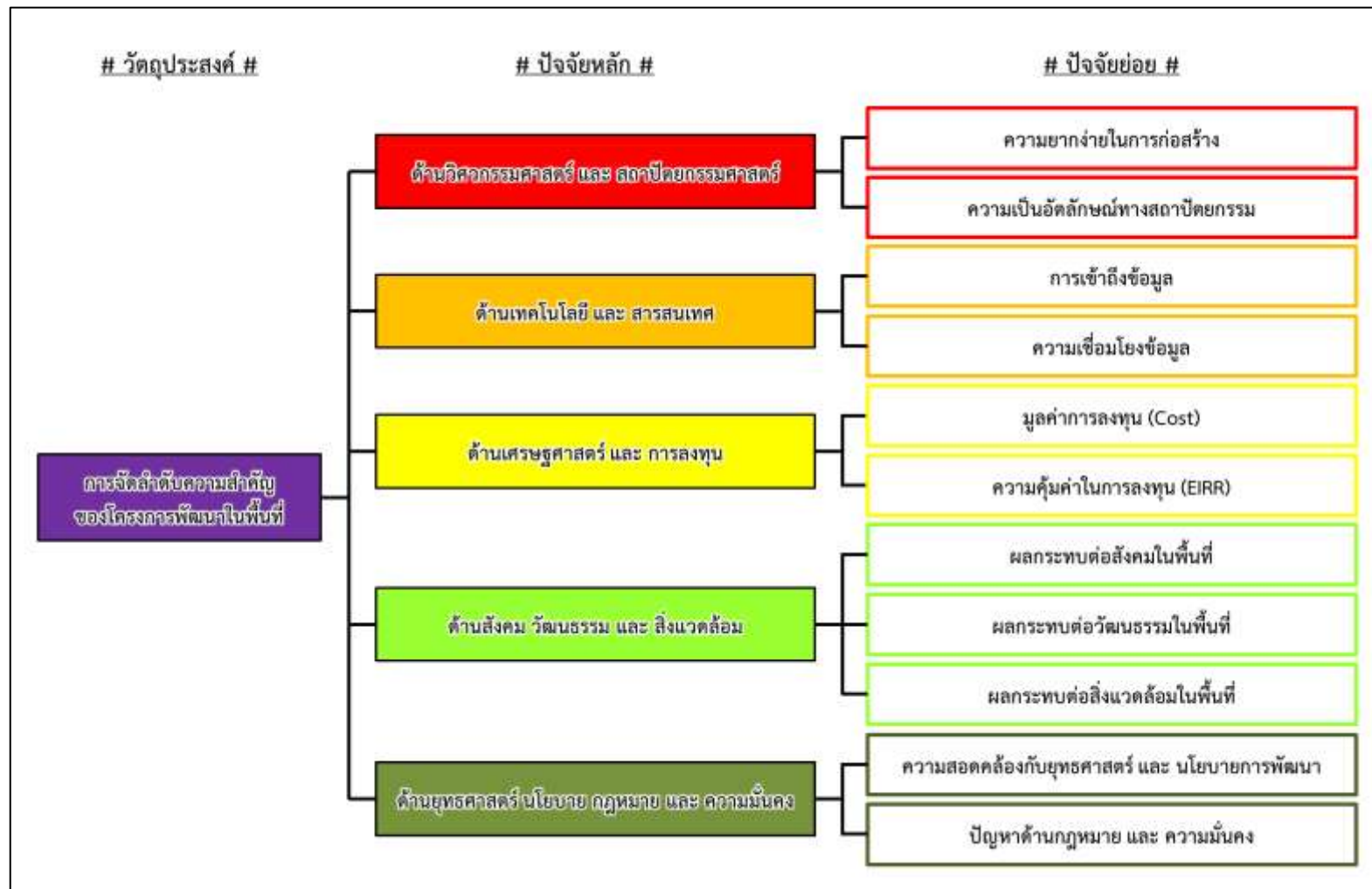
ปัจจัยหลักที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการมี 5 ปัจจัย ประกอบด้วย

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ และ สถาปัตยกรรมศาสตร์
- ด้านเทคโนโลยี และ สารสนเทศ
- ด้านเศรษฐศาสตร์ และ การลงทุน
- ด้านสังคม วัฒนธรรม และ สิ่งแวดล้อม
- ด้านยุทธศาสตร์ นโยบาย กฎหมาย และ ความมั่นคง

➤ ปัจจัยย่อย

ปัจจัยย่อยที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการมี 11 ปัจจัยย่อย ประกอบด้วย

- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความเป็นอัตลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม
- การเข้าถึงข้อมูล
- ความเชื่อมโยงข้อมูล
- มูลค่าการลงทุน (Cost)
- ความคุ้มค่าในการลงทุน (EIRR)
- ผลกระทบต่อสังคมในพื้นที่
- ผลกระทบต่อวัฒนธรรมในพื้นที่
- ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่
- ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ และ นโยบายการพัฒนา
- ปัญหาด้านกฎหมาย และ ความมั่นคง



ที่มา: ผู้เชี่ยวชาญและคณะผู้วิจัย

รูปที่ 6.2-3 โครงสร้างปัจจัยสำหรับการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญโครงการ

2) ผลการหาค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัย

การหาค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการบริหารงาน การวางแผน และการลงทุนที่เกี่ยวข้องด้วยแบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้ประยุกต์เทคนิควิธีการเปรียบเทียบเชิงคู่ (PWC) และกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP) ดังแสดงในรูปที่ 6.2-3 จำนวน 6 คน โดยมาจาก 3 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- 1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ปลัดจังหวัดอุดรธานี ตัวแทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1 และ ตัวแทนแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2
- 2) กลุ่มหน่วยงานภาคการศึกษา ได้แก่ รองคณบดีคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี
- 3) กลุ่มหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ ประธานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี

ผลจากการวิเคราะห์หาค่าถ่วงน้ำหนักปัจจัย พบว่า สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดตอบไปในทิศทางเดียวกัน คือ ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านสังคม วัฒนธรรม และ สิ่งแวดล้อม มากที่สุด ร้อยละ 38.11 รองลงมาคือ ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ นโยบาย กฎหมาย และ ความมั่นคง (ร้อยละ 21.70) ปัจจัยด้านวิศวกรรมศาสตร์ และ สถาปัตยกรรม (ร้อยละ 16.38), ปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์ และ การลงทุน (ร้อยละ 16.25), และ ปัจจัยด้านเทคโนโลยี และ สารสนเทศ (ร้อยละ 7.56) ตามลำดับ โดยค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญแสดงในตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 ค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย

ปัจจัยหลัก	น้ำหนัก ปัจจัยหลัก (%)	ปัจจัยย่อย	น้ำหนัก ปัจจัยย่อย (%)	น้ำหนัก รวม (%)
ด้านวิศวกรรมศาสตร์ และ สถาปัตยกรรมศาสตร์	16.38	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	36.67	6.01
		ความเป็นอัตลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม	63.33	10.37
ด้านเทคโนโลยี และ สารสนเทศ	7.56	การเข้าถึงข้อมูล	50.48	3.82
		ความเชื่อมโยงข้อมูล	49.52	3.74
ด้านเศรษฐศาสตร์ และ การลงทุน	16.25	มูลค่าการลงทุน (Cost)	30.79	5.00
		ความคุ้มค่าในการลงทุน (EIRR)	69.21	11.25
ด้านสังคม วัฒนธรรม และ สิ่งแวดล้อม	38.11	ผลกระทบต่อสังคมในพื้นที่	38.33	14.61
		ผลกระทบต่อวัฒนธรรมในพื้นที่	24.66	9.40
		ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่	37.01	14.10
ด้านยุทธศาสตร์ นโยบาย กฎหมาย และ ความมั่นคง	21.70	ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ และ นโยบายการพัฒนา	57.68	12.52
		ปัญหาด้านกฎหมาย และ ความมั่นคง	42.32	9.18
รวม	100.00	รวม	500.00	100.00

ที่มา: ผู้เชี่ยวชาญและคณะผู้วิจัย

6.2.3.2 แผนงาน/โครงการ ระยะสั้น กลาง และยาว

จากยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน และการทบทวนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในจังหวัดอุตรดิตถ์ รายงานการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพิจารณาหลักสำคัญในการวางแผนการพัฒนาเมืองชายแดน จึงได้กำหนดให้แผนการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ มีระยะเวลาการดำเนินงานของแผนงานเป็นระยะเวลา 20 ปี โดยแบ่งระยะเวลาออกเป็น 3 ช่วงๆ ละ 5 ปี ดังนี้

1. แผนงาน/โครงการ ระยะสั้น พ.ศ. 2564 – 2568 (5 ปีแรก) โดยจะมุ่งเน้นถึงแผนงานโครงการที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเร่งด่วน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาที่อยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของงบประมาณที่จำกัด ใช้เงินลงทุนไม่มาก ไม่ซับซ้อน หน่วยงานที่รับผิดชอบมีความพร้อมสามารถทำได้ และมีความจำเป็นต้องทำในทันที โดยในระยะนี้จะรวมไปถึงโครงการนำร่องจำนวน 2 โครงการ โดยระยะสั้นประกอบไปด้วยโครงการทั้งหมด 9 โครงการ
2. แผนงาน/โครงการ ระยะกลาง พ.ศ. 2569 – 2573 (5-10 ปี) โดยจะมุ่งเน้นถึงแผนงานโครงการที่สามารถดำเนินการต่อจากการดำเนินการแผนงานโครงการในระยะเร่งด่วน หรือแผนงานโครงการที่มีความสำคัญเป็นลำดับถัดมาจากแผนระยะเร่งด่วน เป็นแผนที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะสั้นกับแผนระยะยาว เป็นแผนงานต่อเนื่องเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่วางไว้ โดยระยะกลางประกอบไปด้วยโครงการทั้งหมด 9 โครงการ
3. แผนงาน/โครงการ ระยะยาว พ.ศ. 2574 – 2583 (10-20 ปี) โดยจะมุ่งเน้นถึงแผนงานโครงการที่มีแผนการดำเนินการในระยะยาว เพื่อดำเนินการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์จนเสร็จสมบูรณ์ เชื่อมโยงการบริหาร การปฏิบัติงานภายในองค์กร และสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดอุตรดิตถ์ เตรียมพร้อมสู่การพัฒนาเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืนในอนาคต โดยระยะยาวประกอบด้วยโครงการทั้งหมด 10 โครงการ

คณะผู้วิจัยได้ทำการกำหนดรายละเอียดของแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ว่าจะต้องประกอบไปด้วยข้อมูลที่สำคัญดังนี้

- ชื่อแผนงาน/โครงการ/มาตรการ
- หลักการและเหตุผล
- วัตถุประสงค์ของโครงการ
- หน่วยงานที่รับผิดชอบ ซึ่งจะประกอบด้วย หน่วยงานหลัก และหน่วยงานที่สนับสนุน
- วิธีการดำเนินงาน
- งบประมาณในการดำเนินการ
- ระยะเวลาดำเนินการ

คณะผู้วิจัย ได้กำหนดโครงการ/แผนงาน ตามแผนการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู ซึ่งตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ

- แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน
- แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตูการค้า และการท่องเที่ยว

- แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว
- แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

- แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน
- แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน

6.2.4 แผนการลงทุนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

จากวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และแผนงานที่กล่าวมา เพื่อให้แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู บรรลุผลจึงจำเป็นต้องมีแผนปฏิบัติการ (Action plan) เพื่อตอบสนองการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม โดยกำหนดโครงการ งบประมาณ วิธีการดำเนินงาน ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ หน่วยงานที่รับผิดชอบที่ชัดเจน

โดยยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู สามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 6.2-2 โดยแสดงการจัดลำดับโครงการตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว และตารางที่ 6.2-3 แสดงโครงการตามยุทธศาสตร์ และแผนงานพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู โดยมีรายละเอียดแสดงตัวชี้วัดของโครงการได้ไว้ในตารางที่ 6.2-4

ตารางที่ 6.2-2 สรุปโครงการพัฒนาเมืองชายแดนฯ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

ระยะสั้น พ.ศ. 2564 – 2568	ระยะกลาง พ.ศ. 2569 – 2573	ระยะยาว พ.ศ. 2574 – 2583
- โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและสิ่งอำนวยความสะดวก - โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูคู้ โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่ - โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดน ภูคู้ รองรับประชาคมอาเซียน - โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก - โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-สหว่าบิญ - โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก - โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร	- โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร - โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2) - โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูคู้ - โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมืองและอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ - โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร - โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก - โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ - โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์ - โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์	- โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น - โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต - โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศอำเภอบ้านโคก - โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก - โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก - โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก - โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น - โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก - โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ - โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม
9 โครงการ	9 โครงการ	10 โครงการ

ตารางที่ 6.2-3 สรุปยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	โครงการ
พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ	แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน	- โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก - โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก
	แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	- โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-ฮาวาปิญ - โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด้านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว	แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว	- โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก - โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ - โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก - โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
	แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	- โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก - โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู - โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด้านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว	แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และ	- โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	โครงการ
(Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน	ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน	• โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2) • โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูตู • โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูตู และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูตูรองรับประชาคมอาเซียน • โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์ • โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก • โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก • โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น • โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก • โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ
	แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน	• โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร • โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต • โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูตู โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์ • โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร • โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม • โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก

ตารางที่ 6.2-4 ตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนงาน/โครงการ

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	● จัดการตารางการเดินทางเข้า – ออกพื้นที่อำเภอบ้านโคก จำนวน 1 เส้นทาง ● ความสะดวกสบายของประชาชนในพื้นที่ และผู้เดินทางในการเข้าออก – พื้นที่ ● เวลาการเดินทางลดลงร้อยละ 20
	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินทางโดยสาธารณะระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก	● ความสะดวกสบายของประชาชนในพื้นที่ และผู้เดินทางในการเข้าออก – พื้นที่ในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ● มีสถานีขนส่งจำนวน 1 แห่ง
แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-ฮั่วบิญ	● เส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศใหม่ จำนวน 1 เส้นทาง เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองชายแดน กับประเทศเพื่อนบ้าน
	โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	● เวลาในการเดินทางลดลงร้อยละ 20 ● ความสะดวกของผู้ขับขี่ในการเข้า-ออกพื้นที่เพิ่มขึ้น ● ลดปัญหาการจราจรติดขัด
แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว	โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	● การรับรู้ถึงแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก ของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ● ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแฉ	● ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ● จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นร้อยละ 10
	โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	● ความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยวในการปรับปรุง

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
		ตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก
		● จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นร้อยละ 10
แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	● สิ่งแวดล้อมในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้งได้รับการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ
	โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก	● มีป้ายที่เพียงพอต่อการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำหรับผู้เดินทางและนักท่องเที่ยว
	โครงการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู	● ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
	โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่	● ความสะดวกสบายของผู้เดินทางในการเข้าผ่านด่านชายแดนถาวรภูตู
แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน	โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	● ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการด้านศุลกากรลดลง ร้อยละ 20
	โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	● ได้รับอนุมัติพื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู
	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2)	● ความสะดวกสบายของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งผู้ที่เข้ามาติดต่อราชการ ณ ด่านชายแดน
	โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูตู	● มีผู้ใช้ระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และผู้ใช้ให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบ
		● ผู้ใช้มีการรับรู้ถึงระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และมีการรับฟังความคิดเห็น ผู้ใช้และมีความพึงพอใจ 80% ขึ้นไป
		● ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้ระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศได้รับการนำไปปรับปรุงและพัฒนาออกเป็น Application จำนวน 1 Application
		● ระบบ IOT จำนวน 1 ระบบ

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
	โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูตู และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูตูรองรับประชาคมอาเซียน	เมืองชายแดนที่มีการวางผังพื้นที่ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ
	โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์	- คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เมืองชายแดน รวมถึงนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางได้รับการบริการด้านการแพทย์ - ความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่เมืองชายแดน รวมถึงนักท่องเที่ยวและผู้เดินทาง
	โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	- แหล่งพักผ่อนหย่อนใจจำนวน 1 แห่ง - ความพึงพอใจของประชาชนและนักท่องเที่ยวต่อสวนสาธารณะ
	โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก	ระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก จำนวน 1 ระบบ
	โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	ระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น จำนวน 1 ระบบ
	โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก	- ก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก จำนวน 1 เตา - ความสะอาดของพื้นที่อำเภอบ้านโคก
	โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ	- ติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์อย่างเพียงพอต่อการส่องสว่างตามแนวถนนสาธารณะ - ความปลอดภัยในเวลากลางคืนของประชาชนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว
แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	จำนวนผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกอย่างน้อย 15 คน ในปีแรก
	โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต	จำนวนผู้เข้าร่วมอบรมอย่างน้อย 15 คน ในปีแรก
	โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูตู โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	โครงการอบรมให้ความรู้ในการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนอย่าง

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
		น้อยปีละ 1 โครงการ
		● จำนวนผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการอย่างน้อย 10 ราย
	โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร	● โครงการอบรมอย่างน้อย 1 โครงการต่อปี ● เกษตรกรเข้าร่วมอย่างน้อย 15 ราย
	โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม	● ศูนย์วิจัยสิ่งแวดล้อม 1 ศูนย์
	โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก	● รายชื่อบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก

ในขั้นตอนของการพัฒนาแผนการลงทุน คณะนักวิจัยได้นำข้อมูลโครงการจำนวนทั้งสิ้น 28 โครงการ ที่ได้ทำการการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญ (Prioritisation) บนพื้นฐานของความเหมาะสมในการลงทุน อาทิเช่น ค่าผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน หรือ Benefit Cost Ratio (B/C Ratio) ผลตอบแทนปัจจุบันสุทธิ หรือ Net Present Value (NPV) อัตราผลตอบแทนภายใน หรือ Economic Internal Rate of Return (EIRR) และค่าอัตราผลตอบแทนปีแรก, และข้อจำกัดของงบประมาณและความเป็นไปได้ในการจัดสรรงบประมาณ เป็นต้น โดยมุ่งเน้นให้แผนการลงทุนมีความเป็นไปได้มากที่สุด คณะผู้วิจัยจึงดำเนินการจัดทำแผนการลงทุน ดังแสดงในตารางที่ 6.2-5 และรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของแต่ละแผนงานและแต่ละช่วงเวลาของแผนระยะต่าง ๆ แสดงไว้ในตารางที่ 6.2-6 และรายละเอียดของแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในตารางที่ 6.2-7

ตารางที่ 6.2-5 หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ

ที่	โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ระยะเวลา ดำเนินการ		
			สั้น	กลาง	ยาว
1	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุดรธานี สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี	☑		
2	โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูคู้ โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุดรธานี สำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม	☑		
3	โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี องค์การบริหารส่วนตำบล	☑		
4	โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุดรธานี มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี	☑		
5	โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุดรธานี	☑		
6	โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	อบต. บ้านโคก	☑		
7	โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรธานี-หลวงพระบาง-ฮั่วเปี๊ยะ	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดอุดรธานี	☑		

ที่	โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ระยะเวลา ดำเนินการ		
			สั้น	กลาง	ยาว
		มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์			
8	โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยว อำเภอบ้านโคก	อบต. บ้านโคก แขวงทางหลวงชนบทจังหวัด อุตรดิตถ์	☒		
9	โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ใน การเกษตร	สำนักงานเกษตรจังหวัด อุตรดิตถ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์	☒		
10	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	สำนักงานเกษตรจังหวัด อุตรดิตถ์ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด อุตรดิตถ์		☒	
11	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบใน รูปแบบ Application (เฟส 2)	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์		☒	
12	โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะ บริเวณด่านภูคู้	อบต. บ้านโคก สำนักงานขนส่งจังหวัด มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์		☒	
13	โครงการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้า เมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	สำนักงานโยธาธิการและผัง เมืองจังหวัดอุตรดิตถ์ กรมศุลกากร		☒	
14	โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทาง หลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอ บ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	อบต. บ้านโคก แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบทจังหวัด อุตรดิตถ์		☒	
15	โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	อบต. บ้านโคก สำนักงานป้องกันและ ปราบปราม		☒	
16	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ	อบต. บ้านโคก สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดอุตรดิตถ์		☒	
17	โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้ โดย สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานพาณิชย์จังหวัด อุตรดิตถ์ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด อุตรดิตถ์		☒	
18	โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับบริการ ท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัด	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด อุตรดิตถ์		☒	

ที่	โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ระยะเวลา ดำเนินการ		
			สั้น	กลาง	ยาว
	อุตรดิตถ์	โรงพยาบาลส่งเสริมประจำตำบล			
19	โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ภู่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. ม่วงเจ็ดต้น สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดอุตรดิตถ์			☒
20	โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอด ชีวิต	อบต. บ้านโคก			☒
21	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่าง ประเทศ อำเภอบ้านโคก	สำนักงานขนส่งจังหวัด อุตรดิตถ์ สำนักงานโยธาธิการและผัง เมืองจังหวัดอุตรดิตถ์			☒
22	โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้าน โคก	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัด อุตรดิตถ์			☒
23	โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	อบต. บ้านโคก สำนักงานโยธาธิการและผัง เมืองจังหวัดอุตรดิตถ์			☒
24	โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบล บ้านโคก	อบต. บ้านโคก สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัด อุตรดิตถ์			☒
25	โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจ พิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วง เจ็ดต้น	อบต. ม่วงเจ็ดต้น สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัด อุตรดิตถ์			☒
26	โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้าน โคก	อบต. บ้านโคก สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัด อุตรดิตถ์			☒
27	โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนน สาธารณะ	อบต. บ้านโคก แขวงทางหลวงชนบทจังหวัด อุตรดิตถ์			☒
28	โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัด อุตรดิตถ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์			☒

ตารางที่ 6.2-6 สรุปงบประมาณแผนงานการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

แผนงาน	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
	พ.ศ. 2564 – 2568	พ.ศ. 2569 – 2573	พ.ศ. 2574 – 2583
แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน	67	-	50
แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	1.5	3,300	-
แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว	3	4.5	2.5
แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	3.5	150	-
แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน	2.7	7	35
แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน	1	112.3	81
รวมทั้งสิ้น	78.7	3,573.8	168.5

หมายเหตุ: ล้านบาท

ตารางที่ 6.2-7 แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

	แผนงาน	ชื่อโครงการ	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ		
						ระยะสั้น (2564 – 2568)	ระยะกลาง (2569 – 2573)	ระยะยาว (2574 – 2583)
พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ	แผนงานพัฒนาและจัดระบบขนส่งในเขตเมืองชายแดน	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	อบต. ขบ. ยผ.	อบจ. สนจ.	67			
		โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก	ขบ. ยผ.	สนจ. หกค.	50			
	แผนงานพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-ฮาวาบีญ	URU สทก.	สนจ.	1.5			
		โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขุ่น อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	อบต. ทล. ทช.	สนจ.	3,300			
พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตุการค้า และการท่องเที่ยว	แผนงานพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว	โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	อบต. ปส.	สทก.	2			
		โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ	สทก. อบต.	ปส.	2.5			
		โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	อบต.	ทส.	3			
		โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภูทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. สทก.	ทส. ปส.	2.5			
	แผนงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก	อบต.บ. ทช.	สทก. ททท.	2.5			
		โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู	ยผ. ศก.	สนจ. URU	150			
		โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่	ยผ. ทส. สปก.	สนจ.	1			
		พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูตู เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน	แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคม และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการค้า และการลงทุนอย่างยั่งยืน	โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. สนจ. URU	สถต.	0.5	
โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. สนจ.			ปส. URU	0.2			
โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2)	อบต. สนจ. URU			สถต.	0.5			
โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูตู	อบต. ขบ. URU			สนจ.	1			
โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูตู และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูตูรองรับประชาคมอาเซียน	ยผ. อบต.			ทส. สปก.	2			
โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์	สสจ. รพสต.			อบต.	5.5			
โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	อบต. ยผ.			สทส.	25			
โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก	อบต. ทส.			ยผ. สสจ.	3.5			
โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูตู องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. ทส.			ยผ. สสจ.	3.5			
โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก	อบต. ทส.			ยผ. สสจ.	1.5			
โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ	อบต. ทช.		อปท.	1.5				
แผนงานพัฒนาองค์ความรู้แก่คนในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมกรมการเกษตร		กษ. อก.	อบต.	110			
	โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต		อบต.	ปส. สนจ.	70			
	โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูตู โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์		พณ. อก.	หกค. อบต.	2.3			
	โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรร่นำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร		กษ. URU	อบต.	1			
	โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม		สทส. URU	อบต.	10			
	โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก	ตม.	อบต.	1				
รวมงบประมาณ					3,821.00			
หมายเหตุ								
ขบ. หมายถึง สำนักงานขนส่งจังหวัด, กรมการขนส่งทางบก	ปส. หมายถึง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด	สนจ. หมายถึง สำนักงานจังหวัด	สปก. หมายถึง สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม					
ทล. หมายถึง แขวงทางหลวง, กรมทางหลวง	พณ. หมายถึง สำนักงานพาณิชย์จังหวัด	สสจ. หมายถึง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด	หกค. หมายถึง หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์					
ทช. หมายถึง แขวงทางหลวงชนบท, กรมทางหลวงชนบท	ตม. หมายถึง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	อบต. หมายถึง องค์การบริหารส่วนตำบล (ตำบลที่เกี่ยวข้อง)	URU หมายถึง มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์					
ททท. หมายถึง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	ยผ. หมายถึง โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด, กรมโยธาธิการและผังเมือง	ทส. หมายถึง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์	กษ. หมายถึง สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์					
สทก. หมายถึง สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์	รพสต. หมายถึง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ตำบลที่เกี่ยวข้อง)	อก. หมายถึง สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	สถต. หมายถึง สำนักงานสถิติจังหวัดอุตรดิตถ์					

6.2.5 โครงการนำร่อง

โครงการนำร่อง เป็นโครงการที่ทางคณะนักวิจัยได้ทำการเสนอแนะโครงการในการนำร่องของการพัฒนา บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ประกอบไปด้วย 2 ส่วน ได้แก่ 1) โครงการนำร่องจากโครงการย่อยที่ 1 และ 2) โครงการนำร่องจากโครงการย่อยที่ 2

6.2.5.1 โครงการนำร่องย่อยที่ 1

โครงการนำร่องของโครงการย่อยที่ 1 จะประกอบไปด้วยโครงการระยะสั้น (1-5 ปี) คือ โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก รายละเอียดดังแสดงต่อไปนี้

1) โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก

หลักการและเหตุผล

การผลักดันเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระหว่างประเทศ และการส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมโยงกันระหว่างภูมิภาคอาเซียน อาจทำให้พื้นที่จุดการค้าชายแดนนั้นมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางในพื้นที่ และเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ปัจจุบันเทศบาลตำบลบ้านโคกยังไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร และระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงสู่ด่านภูเกตุ และสถานท่องเที่ยวอื่นๆ

ขอบข่ายและสาระสำคัญของโครงการ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงกับพื้นที่ตำบลบ้านโคก อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างชุมชนและระบบขนส่งสาธารณะภายในชุมชน มีการพัฒนาตลาดร่วมเป็นจุดบริการขนส่งสาธารณะและการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของโครงการ

(1) เพื่อเป็นส่งเสริมการเดินทางระหว่างเมือง เข้าสู่พื้นที่เมืองชายแดน โดยเพิ่มทางเลือกความสะดวกสบาย และความมั่นใจในการใช้บริการการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

(2) เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้มาเยือน และสิ่งสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองชายแดน เป็นจุดพักนักท่องเที่ยวในการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ และในประเทศเพื่อนบ้าน

(3) เพื่อเป็นการส่งเสริมศักยภาพการค้าชายแดน และกิจกรรมสนับสนุน

เป้าหมายของโครงการ

- (1) เส้นทาง/ทางเลือกการเดินรถขนส่งระหว่าง
 - (a) เส้นทางเดินรถภายในพื้นที่
 - (b) เส้นทางเดินรถระหว่างอำเภอ
 - (c) เส้นทางเดินรถระหว่างจังหวัด
 - (d) เส้นทางเดินรถระหว่างประเทศ
- (2) องค์ประกอบภายในโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก มีลักษณะ Mixed use ประกอบด้วย สถานีขนส่งผู้โดยสาร ตลาดชุมชน จุดพักรถ พื้นที่พักผ่อน ในลักษณะพื้นที่ทำงานร่วม (Co-working space) และและอุปกรณ์ประกอบถนน
- (3) เกิดกิจกรรมและบริการส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าชายแดน เช่น เกิดธุรกิจ Start up, SMEs การจับคู่ธุรกิจ Business Matching ฯลฯ

ระยะเวลาดำเนินการ

390 วัน

พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณตลาดเทศบาลตำบลบ้านโคกปัจจุบัน อยู่ในพื้นที่ชุมชน โดยมีระยะห่างจากจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุในปัจจุบันประมาณ 16.7 กิโลเมตร

งบประมาณ

- (1) สถานีขนส่งผู้โดยสาร 25 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดย Urban Space) พื้นที่โครงการประมาณ 7,200 ตารางเมตร
- (2) อาคารตลาดชุมชน 42 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการออกแบบตลาดการค้าชายแดนภูเกตุ โดย Urban Space, 2559) พื้นที่โครงการประมาณ 3,520 ตารางเมตร

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์
- (3) สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์

6.2.5.2 โครงการนำร่องย่อยที่ 2

โครงการนำร่องของโครงการย่อยที่ 2 จะประกอบไปด้วยโครงการระยะสั้น (1-5 ปี) 2 โครงการ ได้แก่ 1) โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และ 2) โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

1) โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

หลักการและเหตุผล

เทคโนโลยีสารสนเทศมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพ และในปัจจุบันโลกมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีต่างๆ อย่างรวดเร็ว หากมีการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ย่อมทำให้เกิดการพัฒนา ดังนั้นการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ และสร้างความแข็งแกร่ง เพิ่มบริหารงานรวมไปถึงการบริการนำสู่ยุคใหม่ต่อไป

ขอบข่ายและสาระสำคัญของโครงการ

โครงการการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศนั้นขึ้นอยู่กับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ หากหน่วยงานใดทำการรับผิดชอบ จะดำเนินการติดตั้งระบบเทคโนโลยี อีกทั้งจำเป็นต้องมีผู้ดูแลระบบและทำการพัฒนาระบบอยู่เสมอ ให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีความทันต่อเหตุการณ์และเป็นปัจจุบัน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) ติดตั้งฐานข้อมูลระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- (2) ติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- (3) ติดตั้งระบบเครือข่ายเพื่อใช้งานระบบสารสนเทศ

เป้าหมายของโครงการ

- (1) ระบบสามารถใช้งานข้อมูลฐานข้อมูลระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศได้
- (2) สามารถใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศได้
- (3) สามารถใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้

ระยะเวลาดำเนินการ

90 วัน

พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณตลาดเทศบาลตำบลบ้านโคกปัจจุบัน อยู่ในพื้นที่ชุมชน โดยมีระยะห่างจากจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุในปัจจุบันประมาณ 16.7 กิโลเมตร

งบประมาณ

120,000 บาท

หน่วยงานที่รับผิดชอบ (อาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับความสามารถขององค์กร)

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์
- (3) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์

2) โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

หลักการและเหตุผล

การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นการสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างผู้ดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกับผู้ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และช่วยให้การให้ข่าวสาร ข้อเท็จจริงและความถูกต้อง ช่วยให้เกิดความเข้าใจตรงกัน ความร่วมมือทั้งจากผู้ดูแลระบบและผู้ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอีกด้วย

ขอบข่ายและสาระสำคัญของโครงการ/แผนงาน

โครงการการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศนั้น เป็นการสร้างความเข้าใจระหว่างผู้ดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมไปถึงการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบ เพื่อให้เข้าใจวิธีการทำงาน และจุดประสงค์ของการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

วัตถุประสงค์ของโครงการ/แผนงาน

- (1) เพื่อประชาสัมพันธ์ให้กับผู้สนใจใช้ระบบต้นแบบเทคโนโลยี
- (2) เพื่อให้ระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีการพัฒนาอย่างสม่ำเสมอ

เป้าหมายของโครงการ/แผนงาน

- (1) มีผู้ใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการ
- (2) ระบบมีการถูกใช้งานและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ระยะเวลาการดำเนินการ

ตามระยะเวลาแผนไตรมาสของแต่ละปี

พื้นที่พัฒนา

ในพื้นที่ในเขตศึกษาจังหวัดอุตรดิตถ์ พื้นที่ใกล้เคียงและรวมไปถึง จังหวัดใกล้เคียง ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

งบประมาณ

50,000 บาท/ครั้ง

หน่วยงานที่รับผิดชอบ (อาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับความสามารถขององค์กร)

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์

6.2.6 แผนการป้องกันภัยธรรมชาติในการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน

6.2.6.1 อุทกภัย

จากการทบทวนการศึกษาออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งได้วิเคราะห์พื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม พบว่าอำเภอบ้านโคกเป็นพื้นที่ต้นน้ำของลำน้ำปาด และอยู่ในภูมิประเทศที่สูง โดยปกติแล้วโอกาสในการเกิดน้ำท่วมซึ่งจะเป็นไปได้ได้ยากกว่าบริเวณอื่นในพื้นที่ลุ่มน้ำ ในปี 2554 ซึ่งเป็นปีที่เกิดมหาอุทกภัยครั้งใหญ่ของประเทศ แต่ในพื้นที่อำเภอบ้านโคกนั้น ไม่ได้เกิดพื้นที่น้ำท่วมซึ่งแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามมาตรการการบรรเทาปัญหาอุทกภัยก็ยังคงมีความจำเป็นในอนาคตหากมีการดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยสามารถแบ่งออกเป็นมาตรการหลักได้ 2 มาตรการ คือ มาตรการไม่ใช่สิ่งก่อสร้าง (Non Structural Measures) และมาตรการที่ใช้สิ่งก่อสร้าง (Structural Measures) สรุปได้ดังนี้

1. มาตรการไม่ใช่สิ่งก่อสร้าง

- การบริหารจัดการต้นน้ำลำธาร: บริเวณพื้นที่ต้นน้ำซึ่งทำให้เกิดน้ำป่าไหลหลาก เมื่อมีฝนตกหนักและเกิดน้ำป่าไหลหลากมาเร็ว แสดงว่าบนภูเขาและบริเวณเชิงเขามีต้นไม้ที่คอยดูดซับน้ำตามธรรมชาติเหลือน้อย ดังนั้นแนวทางหนึ่งในการบรรเทาปัญหาน้ำท่วม คือ การบริหารจัดการต้นน้ำลำธาร โดยการปลูกพืชคลุมดินและป่าไม้ในพื้นที่ต้นน้ำ เพื่อช่วยชะลอการไหลของน้ำและป้องกันการกัดเซาะหน้าดิน
- การทำการเกษตรตามหลักการอนุรักษ์ดินและน้ำ: คลองระบายน้ำมีสภาพตื้นเขิน ถ้าไม่ได้รับการดูแลรักษาหรือขุดลอกอยู่เป็นประจำ และเมื่อขุดลอกไปแล้ว 2-3 ปี ก็จะมาตื้นเขิน

เงินใหม่ ทั้งนี้เป็นเพราะมีตะกอนไหลลงมาจากทางต้นน้ำมาตกสะสมในคลอง ตะกอนเหล่านี้เกิดจากการที่พื้นที่ต้นน้ำมีพืช ปกคลุมน้อย จึงทำให้เมื่อมีฝนตกลงมาจะชะล้างดิน เกิดเป็นตะกอนไหลปะปนมากับน้ำหลาก ประกอบกับสภาพดินในพื้นที่ลุ่มน้ำเป็นดินทราย ซึ่งแรงยึดเหนี่ยวระหว่างอนุภาคดินมีน้อย นอกจากนี้พื้นที่ราบถัดจากเชิงเขาลงมาเป็นพื้นที่การเกษตรกรรม ซึ่งทำการเกษตรกรรมที่ไม่ถูกต้องตามหลักการอนุรักษ์ดินและน้ำ ก็เป็นต้นเหตุหลักที่ทำให้เกิดการกัดเซาะหน้าดิน การอนุรักษ์ดินและน้ำถือเป็นมาตรการสำคัญในการลดปัญหาการกัดเซาะดินในพื้นที่การเกษตร

2. มาตรการที่ใช้สิ่งก่อสร้าง

- การเพิ่มความจุของอ่างเก็บน้ำที่มีอยู่เดิม โดยการเพิ่มระดับความสูงสันเขื่อน และการปรับปรุงทางระบายน้ำล้น (Spillway) จะทำให้อ่างเก็บน้ำสามารถรองรับปริมาณน้ำหลากเพิ่มขึ้นได้อีกมาก ซึ่งจะมีผลต่อการระบายน้ำออกทางด้านท้ายน้ำที่จะมีน้อยลง เป็นผลให้สามารถบรรเทาปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ท้ายน้ำได้ แต่ต้องศึกษาเรื่องความปลอดภัยของเขื่อนในการรับแรงดันน้ำที่เพิ่มขึ้นให้ละเอียดด้วย
- การสร้างอ่างเก็บน้ำด้านต้นน้ำ จะช่วยในการรับปริมาณน้ำหลากที่เกิดจากฝนภายในพื้นที่ลุ่มน้ำ อ่างเก็บน้ำที่จะสามารถบรรเทาปัญหาน้ำท่วมได้จะต้องมีขนาดความจุใหญ่พอที่จะรับปริมาณน้ำหลากตามรอบปีที่กำหนดได้อย่างเพียงพอ การสร้างอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ในปัจจุบันหาพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะสร้างได้ยาก เนื่องจากพื้นที่ที่เหมาะสมส่วนใหญ่จะมีประชาชนครอบครองเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินหมดแล้ว การที่จะเข้าไปดำเนินการก่อสร้างอ่างเก็บน้ำในพื้นที่เหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำได้ยากมาก
- การขุดลอกขยายขนาดและความลึกของลำน้ำ ปัจจุบันลำน้ำหลายสายมีสภาพ ต้นเนินมาก รวมทั้งมีการรุกรล้อมโดยสิ่งปลูกสร้างต่างๆ การขุดลอกจะทำให้น้ำไหลผ่านได้สะดวกขึ้น อย่างไรก็ตามการขุดลอกและการขยายลำน้ำต่างๆ จะต้องพิจารณาให้รอบคอบถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้วย โดยเฉพาะปัญหาในเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- การขุดคลองลัดน้ำ เนื่องจากลำน้ำบางช่วงมีสภาพคดเคี้ยว และในบางช่วงของลำน้ำมีความคดเคี้ยวมาก เป็นผลทำให้น้ำไหลในระยะทางที่ไกลจึงสูญเสีย Head มาก ดังนั้นถ้ามีการขุดคลองลัดน้ำในบริเวณเหล่านั้น น้ำจะไหลในระยะทางที่สั้นลงกว่าเดิม มีผลทำให้การสูญเสีย Head น้อยลง ซึ่งจะส่งผลให้น้ำระบายได้เร็วขึ้น ทำให้ระดับน้ำท่วมและระยะเวลาการท่วมขังจะน้อยลง
- การขุดคลองผันน้ำ เป็นอีกแนวทางหนึ่งในการเพิ่มอัตราการระบายน้ำในพื้นที่ ลุ่มน้ำให้ออกไปนอกพื้นที่ลุ่มน้ำได้เร็วขึ้น ปัญหาที่สำคัญของการขุดคลองผันน้ำ คือ ต้องการที่ดินในการขุดคลองมาก ซึ่งทำให้ต้องมีการเวนคืนที่ดิน
- การก่อสร้างคันกันน้ำบริเวณลำน้ำ จะช่วยป้องกันไม่ให้น้ำไหลล้นออกมาจากแนวลำน้ำ ซึ่งจะสามารถป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ริมลำน้ำได้ อย่างไรก็ตามการก่อสร้างคันกันน้ำจะต้องคำนึงถึงผลต่างๆ ที่จะตามมาด้วย

- การก่อสร้างพื้นที่ปิดล้อม (Polder) การก่อสร้างคันกันน้ำในลักษณะพื้นที่ปิดล้อม จะเป็นมาตรการบรรเทาปัญหาน้ำท่วมที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่น้ำท่วมที่มีสาเหตุมาจากระดับน้ำด้านท้ายอยู่สูงแล้วเอ่อขึ้นมามีพื้นที่ และการลดระดับน้ำด้านท้ายน้ำทำได้ยาก
- การแก้ไขปัญหาอุปสรรคสิ่งกีดขวางทางน้ำ ในลำน้ำที่ไหลผ่านตัวเมืองมีสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำเป็นจำนวนมาก ทั้งที่อยู่ในลำน้ำและอยู่ใน Flood Plain สิ่งกีดขวางที่อยู่ในลำน้ำ ได้แก่ ฝาย และประตูระบายน้ำ ส่วนสิ่งกีดขวางที่อยู่ใน Flood Plain ได้แก่ ถนนและคลองส่งน้ำชลประทาน สิ่งกีดขวางเหล่านี้แต่ละแห่งจะทำให้เกิด Head Loss ของระดับน้ำไม่น้อยกว่า 0.10 เมตร ซึ่งถ้ามีสิ่งกีดขวางอยู่เป็นจำนวนมากจะทำให้เกิด Head Loss รวมกันสูงขึ้น สิ่งกีดขวางเหล่านี้จะต้องทำการวิเคราะห์ว่าทำให้เกิด Head Loss มากน้อยเพียงใด ถ้ามากจะต้องหาทางแก้ไขโดยมีแนวทางการแก้ปัญหา ดังนี้
ถ้าเป็นฝายหรือประตูน้ำ อาจต้องปรับปรุงขยายขนาดฝายหรือประตูน้ำ เพื่อเพิ่มช่องการระบายน้ำ หรือการก่อสร้างทางระบายน้ำฉุกเฉิน โดยการลดระดับถนนหรือคันกันน้ำ ในบริเวณนั้นเพื่อให้น้ำหลากผ่านเข้าไปได้
ถ้าเป็นถนนหรือคลองส่งน้ำชลประทาน อาจต้องเพิ่มสะพานหรือท่อลอดในถนนที่บริเวณที่เหมาะสมหรือสร้าง Siphon สำหรับคลองส่งน้ำชลประทาน ทั้งหมดนี้เพื่อเพิ่มช่องการระบายน้ำให้น้ำหลากไหลผ่านได้มากขึ้น

6.2.6.2 ดินถล่ม

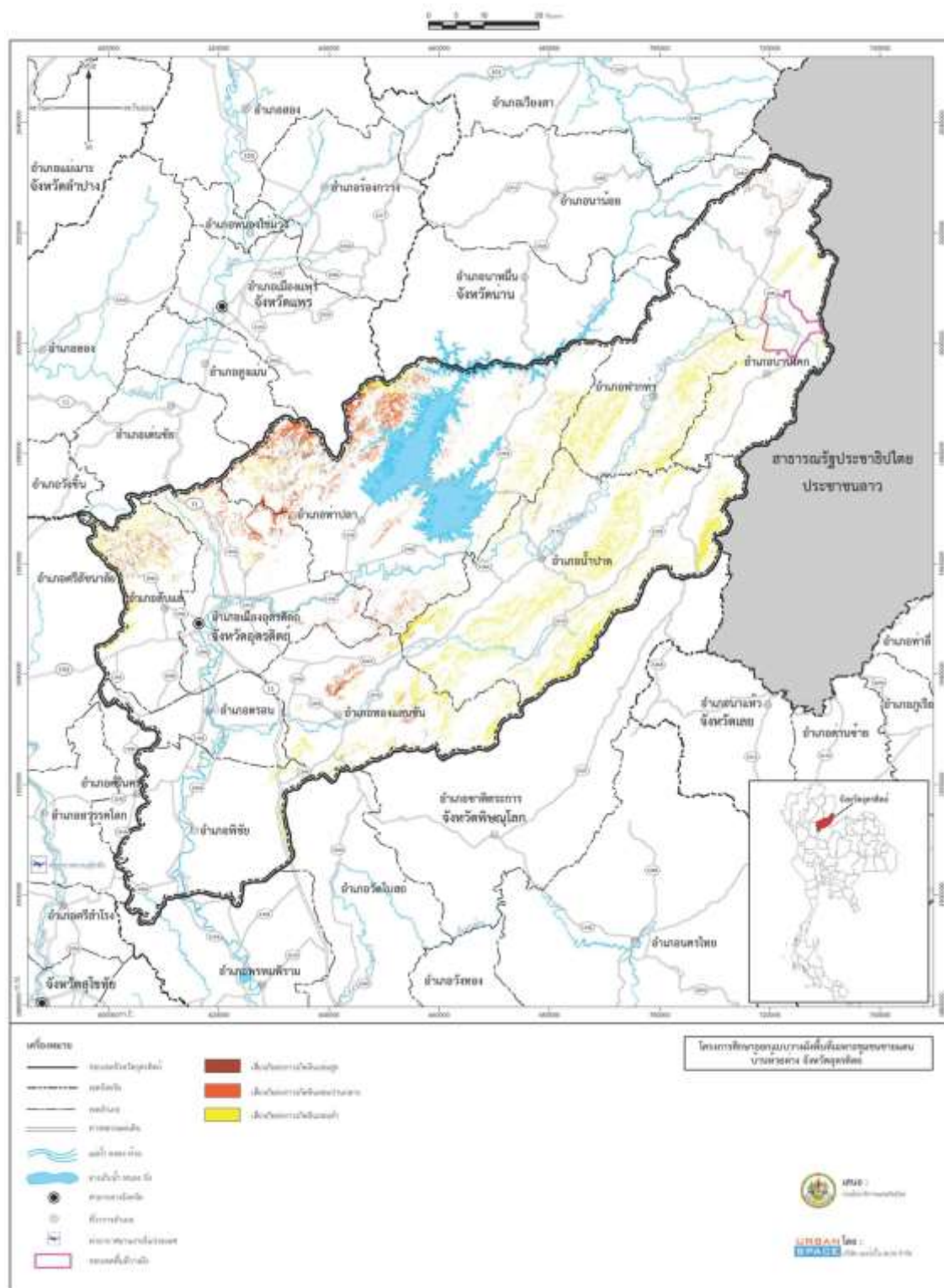
ในปี 2553 กรมทรัพยากรธรณีได้วิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดดินถล่ม ซึ่งได้แก่ ลักษณะทางธรณีวิทยา ความลาดชัน และพืชพรรณที่ปกคลุม เพื่อจัดทำแผนที่แสดงพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่ม (Landslide Hazard Map) โดยสามารถแบ่งพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มออกเป็น 3 อันดับ ได้แก่

พื้นที่สีแดงหรือพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มอันดับ 1 ดินมีโอกาสดล่มเมื่อมีปริมาณฝนมากกว่า 100 มิลลิเมตร ต่อวัน หน้าดินหนา ขาดรากไม้ยึดเหนี่ยวและความลาดเอียงของพื้นที่มากกว่า 30 องศา

พื้นที่สีเหลืองหรือพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มอันดับ 2 ดินมีโอกาสดล่มเมื่อมีปริมาณฝนมากกว่า 200 มิลลิเมตร ต่อวัน หน้าดินหนา ขาดรากไม้ยึดเหนี่ยวและความลาดเอียงของพื้นที่มากกว่า 30 องศา

พื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มอันดับ 3 ดินมีโอกาสดล่มเมื่อมีปริมาณฝนมากกว่า 300 มิลลิเมตร ต่อวัน หน้าดินหนา ขาดรากไม้ยึดเหนี่ยวและความลาดเอียงของพื้นที่มากกว่า 30 องศา

โดยผลจากการจัดทำแผนที่ และประเมินพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่ม พบว่า พื้นที่ตำบล ม่วงเจ็ดต้นยังไม่มีพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดดินถล่ม ตามตารางบัญชีรายชื่อหมู่บ้านเสี่ยงภัยดินถล่มของกรมทรัพยากรธรณี แต่จากการจัดทำแผนที่พบว่า พื้นที่ตำบลม่วงเจ็ดต้นมีโอกาสดล่มได้ทั้ง 3 ประเภท โดยพื้นที่ที่มีโอกาสดล่มมักเป็นพื้นที่ที่มีความลาดชัน เป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ที่ลาดเชิงเขา พื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่สูงใกล้กับชุมชน ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ขาดรากไม้ในการยึดเหนี่ยวหน้าดิน โดยชุมชนที่มีความเสี่ยงได้แก่ ชุมชนบ้านห้วยน้อยกา ชุมชนบ้านน้ำลัด ชุมชนบ้านจำผาก้าม ชุมชนบ้านห้วยยศ และชุมชนวังส้มพันธ์



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์, 2559

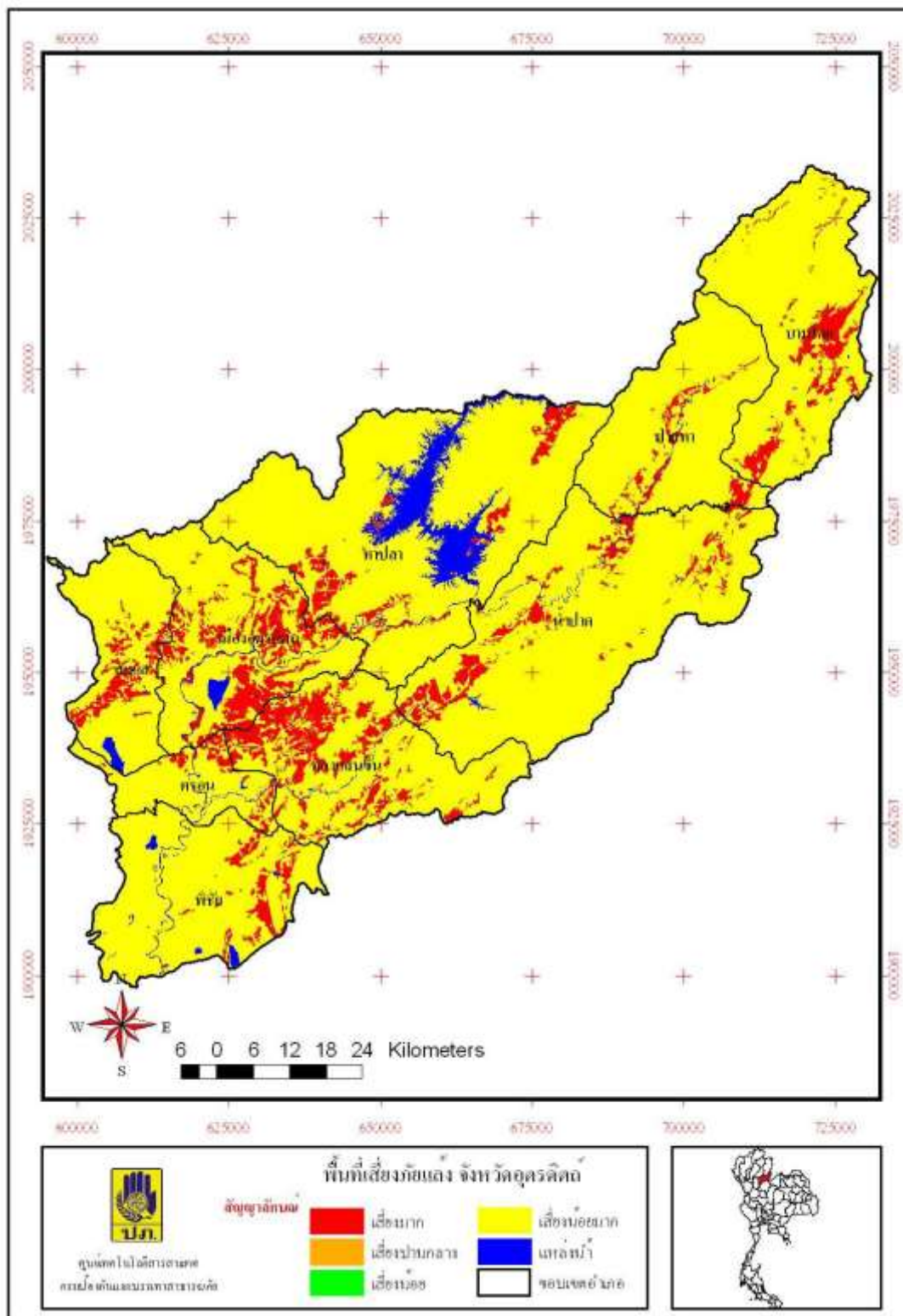
รูปที่ 6.2-4 พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดภัยดินถล่มในจังหวัดอุตรดิตถ์

6.2.6.3 ภัยแล้ง

ภัยแล้ง (Drought) หมายถึง ภัยธรรมชาติหรือปรากฏการณ์ที่เกิดจากการขาดแคลนน้ำในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเป็นเวลานาน เนื่องจากการมีฝนตกน้อยกว่าปกติหรือไม่ตกต้องตามฤดูกาลจนก่อให้เกิดความแห้งแล้งและส่งผลกระทบต่อประชาชน ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม โดยสาเหตุของความแห้งแล้งสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ความแปรปรวนของลมฟ้าอากาศ ทำให้ฝนตกน้อยกว่าปกติหรือไม่ตกต้องตามฤดูกาล
2. การขาดความสมดุลของธรรมชาติจึงไม่เอื้ออำนวยต่อการเกิดฝน
3. การเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อม เช่น การตัดไม้ทำลายป่า
4. การใช้น้ำที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่ทั้งทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม

จากข้อมูลพื้นที่เสี่ยงภัยแล้ง จังหวัดอุดรธานี ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พบว่าพื้นที่ อำเภอบ้านโคก มีพื้นที่เสี่ยงภัยแล้งอยู่ในเกณฑ์เสี่ยงมาก และเสี่ยงน้อยมาก โดยหมู่บ้านบ้านน้ำลาด หมู่บ้านห้วยยศ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก เป็นหมู่บ้านที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัยแล้งสูงมาก และหมู่บ้านชำผาก้าม หมู่บ้านม่วงเจ็ดต้น หมู่บ้านวังสามพันธุ์ และหมู่บ้านห้วยน้อยกา ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี เป็นหมู่บ้านที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัยแล้งน้อยมาก



ที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รูปที่ 6.2-5 พื้นที่เสี่ยงภัยแล้ง จังหวัดอุตรดิตถ์

6.3 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์และการเงินมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนที่จูงใจต่อการลงทุนโครงการและเป็นรูปแบบการลงทุนที่เป็นไปได้สำหรับการดำเนินโครงการในประเทศ ในการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์และการเงินมีขั้นตอนเริ่มจากการพิจารณาแหล่งเงินทุน การกำหนดรูปแบบการลงทุนที่ต้องการศึกษา การกำหนดสมมติฐานด้านรายได้ ค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ระยะเวลาโครงการและประเภทของทุนที่ระดมมาลงทุน ประกอบกันเป็นกรณีศึกษาขึ้น

คณะผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อให้เห็นภาพรวมของการลงทุนความเหมาะสมในการดำเนินงานโครงการ ซึ่งคณะผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการในภาพรวมที่บรรจุในแผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ และจะดำเนินการวิเคราะห์ผลตอบแทนรายโครงการโดยการจัดกลุ่มการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน โดยมีรายละเอียดของการวิเคราะห์ที่จำเป็นในการดำเนินการดังนี้

- 1) สมมติฐานการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์
- 2) การประเมินค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทางเศรษฐศาสตร์
- 3) การประเมินผลประโยชน์การดำเนินโครงการทางเศรษฐศาสตร์
- 4) การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์

6.3.1 สมมติฐานการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน

คณะผู้วิจัยได้ทำการกำหนดสมมติฐานในการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และคาดการณ์มูลค่าของตัวแปรบางส่วนที่ยังไม่มีความชัดเจน โดยเฉพาะในส่วนของตัวแปรที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและรายได้ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ทั้งนี้การกำหนดสมมติฐานดังกล่าวได้อ้างอิงข้อมูลจากการศึกษาโครงการในลักษณะเดียวกันในต่างประเทศหรือโครงการอื่นๆ ที่มีลักษณะการวิเคราะห์ที่ใกล้เคียงกัน และ/หรือข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ รวมถึงเจ้าหน้าที่ทั้งภาครัฐและเอกชนซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน ดังนี้

- 1) ค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจของโครงการประกอบด้วย
 - ค่าที่ดิน
 - ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค
 - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่างๆ และค่าบำรุงรักษาผิวทาง (กรณีโครงการเกี่ยวกับการก่อสร้างถนน)
 - ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
 - ค่าใช้จ่ายในการจัดการฝึกอบรม
 - ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย

2) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- มูลค่าคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว อันเนื่องมาจากการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน
- มูลค่าเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตของพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ อันเนื่องมาจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน

3) ระยะเวลาวิเคราะห์โครงการ ได้กำหนดให้มีระยะเวลาวิเคราะห์ 20 ปี เนื่องจากเป็นระยะเวลามาตรฐานในการวิเคราะห์ของโครงการขนาดเล็ก

4) มูลค่าคงเหลือของสิ่งก่อสร้าง ได้กำหนดให้ระยะเวลาวิเคราะห์ 20 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาในการวิเคราะห์โครงการ ซึ่งมูลค่าคงเหลือสิ่งก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 75 ของค่าก่อสร้างทั้งหมด

5) อัตราส่วนลดกำหนดที่ 12% ตามที่กระทรวงการคลังได้กำหนดไว้

6) การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์เพื่อที่จะสะท้อนราคาที่แท้จริง จำเป็นที่ต้องปรับราคาซึ่งเป็นมูลค่าทางการเงินหรือราคาตลาดโดยใช้ตัวปรับค่า (Conversion Factor) ซึ่งอ้างอิงการศึกษาที่ได้จากธนาคารโลก โดยตัวปรับค่าสำหรับประเทศไทย ดังแสดงในตารางที่ 6.3-1

ตารางที่ 6.3-1 ตัวปรับค่า (Conversion Factor) สำหรับประเทศไทย

รายละเอียด	ตัวปรับค่า (Conversion Factor)
ค่าออกแบบรายละเอียด	0.92
ค่าชดเชยอาคารสิ่งปลูกสร้าง	0.92
ค่าชดเชยที่ดิน	1.00
ค่าก่อสร้าง	0.88
ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	0.92
ค่าใช้จ่ายตามมาตรการสิ่งแวดล้อม	0.92

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

6.3.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทางเศรษฐศาสตร์

ค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการประกอบด้วย 6 ส่วน ตามที่ได้ระบุไว้ในหัวข้อข้างต้น คือ ค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค, ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่างๆ และค่าบำรุงรักษาผิวทาง (กรณีโครงการเกี่ยวกับการก่อสร้างถนน), ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ค่าใช้จ่ายในการจัดการฝึกอบรม และค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย ซึ่งในส่วนนี้ที่คณะผู้วิจัยได้รวมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการต่างๆ ในแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ซึ่งประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายดังนี้

1) ค่าที่ดิน

คณะผู้วิจัยได้พิจารณามูลค่าที่ดินของบริเวณโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก, โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก, โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร, และโครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยอ้างอิงข้อมูลมูลค่าที่ดินที่สืบค้นจากประกาศของกรมธนารักษ์ โดยมูลค่าของที่ดินซึ่งใช้ในการก่อสร้างโครงการดังกล่าวตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ มีมูลค่าที่ดินเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 3 ล้านบาทต่อไร่ ซึ่งตารางที่ 6.3-2 แสดงถึงมูลค่าที่ดินโดยรวมของการโครงการก่อสร้าง 4 โครงการ

ตารางที่ 6.3-2 มูลค่าที่ดิน โครงการก่อสร้างตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ณ ปี พ.ศ. 2563

ลำดับ	โครงการ	มูลค่าที่ดินรวม (ล้านบาท)
1	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	2.1
2	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก	3
3	โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	618.6
4	โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	3
รวม		1,650

ที่มา : กรมธนารักษ์

2) ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค

คณะผู้วิจัยได้ประเมินราคาค่าก่อสร้างโดยคำนวณตามปริมาณงานของการก่อสร้างและราคาต่อหน่วยจำแนกตามประเภทของงาน โดยอ้างอิงจากราคากลาง บัญชีมาตรฐานสิ่งก่อสร้าง สำนักงบประมาณ และราคาวัสดุก่อสร้าง (ราคาเงินสด ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ไม่รวมค่าขนส่ง) ปี พ.ศ. 2562 ของกระทรวงพาณิชย์ โดยตารางที่ 6.3-3 แสดงค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภคทั้ง 4 โครงการ

ตารางที่ 6.3-3 ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค

ลำดับที่	โครงการ	ค่าก่อสร้างอาคารและ สาธารณูปโภค (ล้านบาท)
1	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	67
2	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้าน โคก	50
3	โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	3,300
4	โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคาร ต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	150
5	โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	3
6	โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	25
7	โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม	10
8	โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมการเกษตร	110
9	โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต	70
รวม		3,785

3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในด้านบุคลากร ค่าใช้จ่าย ด้านสาธารณูปโภค รายเดือน (ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า และอื่นๆ) และค่าใช้จ่ายในด้านการซ่อมและบำรุงรักษา โดยสำหรับในส่วนของการซ่อมบำรุงรักษาได้คำนวณโดยอ้างอิงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงทางของ กรมทางหลวง เนื่องจากจะเป็นค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นการดำเนินการ และได้พิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดยปรับเพิ่มตามค่าของอัตราเงินเฟ้อทั่วไปประมาณร้อยละ 2.2 (อ้างอิงจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ และประมาณการโดยธนาคารแห่งประเทศไทย) โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแสดงดังตารางที่ 6.3-4 ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายบุคลากร ประกอบด้วย ค่าเงินเดือน ค่าเบี้ยเลี้ยง และค่าล่วงเวลาทำงาน โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการส่วนของบุคลากร รวมทั้งสิ้น 8.63 ล้านบาท/ปี
- ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค ประกอบด้วย ค่าน้ำประปา ค่าไฟฟ้า ค่าอินเทอร์เน็ต และค่าโทรศัพท์นอกจากนี้ยังรวมถึงค่าทำความสะอาดอาคารสถานที่ โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการส่วนของค่าสาธารณูปโภค รวมทั้งสิ้น 6.10 ล้านบาท/ปี
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมและบำรุงรักษา รวมทั้งสิ้น 5.54 ล้านบาท/ปี

ตารางที่ 6.3-4 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโครงการ

โครงการ	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (ล้านบาท/ปี)		
	บุคลากร	สาธารณูปโภค	บำรุงรักษา
โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และสิ่งอำนวยความสะดวก	2.16	1.50	-
โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอ บ้านโคก	-	-	-
โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-ฮว่าบิญ	-	-	-
โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	-	-	0.19
โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	0.90	1.00	-
โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ	0.90	1.00	-
โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบล บ้านโคก	-	-	-
โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภู่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	0.59	0.50	-
โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก	-	-	0.05
โครงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	-	-	-
โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูคู้ โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติใช้พื้นที่	0.70	0.30	-
โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	0.41	0.20	0.30
โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	0.20	-	-
โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2)	0.41	0.20	0.30
โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูคู้	0.61	0.20	0.50
โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน	-	-	-
โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์	0.36	0.30	1.50
โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	-	-	0.20

โครงการ	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (ล้านบาท/ปี)		
	บุคลากร	สาธารณูปโภค	บำรุงรักษา
โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก	-	-	0.50
โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	-	-	0.50
โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก	0.22	-	0.50
โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ	-	-	0.50
โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	0.41	0.20	-
โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต	0.41	0.20	-
โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	-	-	-
โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร	-	-	-
โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม	-	0.50	0.50
โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก	0.36	-	-
รวม	8.63	6.10	5.54

4) ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวก

ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย ค่าติดตั้งฐานข้อมูลระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าติดตั้งระบบเครือข่ายเพื่อใช้งานระบบสารสนเทศ ค่าติดตั้งไฟส่องสว่างบนถนนในพื้นที่ชุมชน ค่าติดตั้งป้ายจราจร และป้ายบอกทิศทางแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายแสดงดังตารางที่ 6.3-5

ตารางที่ 6.3-5 ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวก

ลำดับ	รายการ	ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)
1	ติดตั้งป้ายจราจรและป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก	2.5
2	ติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	0.5
3	พัฒนาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application	0.5
4	พัฒนาและติดตั้งระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูคู้	1.0
5	ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก	3.5
6	ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อบต.ม่วงเจ็ดต้น	3.5
7	ติดตั้งเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก	1.5
8	ติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ	1.5
9	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	2
10	พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ	2.5
11	การปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	3

ลำดับ	รายการ	ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)
12	การพัฒนาการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	2.5
รวม		23.5

5) ค่าใช้จ่ายในการจัดการฝึกอบรม

ค่าใช้จ่ายในการจัดการฝึกอบรมซึ่งจะอยู่ภายใต้โครงการให้ความรู้ต่างๆ และโครงการพัฒนาเกษตรกรต่างๆ โดยประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายในการจัดฝึกอบรม เพื่อให้ความรู้ ดังแสดงในตารางที่ 6.3-6

ตารางที่ 6.3-6 ค่าใช้จ่ายในการจัดการฝึกอบรม

ลำดับ	การจัดฝึกอบรมและให้ความรู้	ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)
1	การฝึกอบรมการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้	1.0
2	การอบรมการนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร	0.5
รวม		1.5

6) ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย

ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการศึกษาดังแสดงในตารางที่ 6.3-7

ตารางที่ 6.3-7 ค่าใช้จ่ายในการศึกษาวิจัย

ลำดับ	โครงการ	ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)
1	โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-ฮว่าบิญ	1.5
2	โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน	2
รวม		3.5

6.3.3 การประเมินผลประโยชน์การดำเนินโครงการทางเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ สามารถแบ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ (1) ผลประโยชน์ทางตรง สามารถพิจารณาจากมูลค่าคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชนในพื้นที่ และความสะดวกสบายของนักท่องเที่ยว อันเนื่องมาจากการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน, มูลค่าเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตของพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อันเนื่องมาจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ หรืออาจเป็นรายได้ที่ได้รับการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ และดึงดูดให้นักท่องเที่ยว และนักลงทุนเข้าท่องเที่ยว และลงทุนในพื้นที่เมืองชายแดนฯ มากยิ่งขึ้น (2) ผลประโยชน์ทางอ้อม หรือเป็นผลตอบแทนทางสังคม (Social Benefit) ต่อชุมชนและธุรกิจ จากการพัฒนาเมืองชายแดนฯ สามารถพิจารณาจากการสร้างงานและอาชีพแก่ชาวบ้านในท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ใดๆก็ดีวิธีการประเมินผลประโยชน์ด้านนี้มักไม่รวมในการวิเคราะห์

ทางเศรษฐศาสตร์ของการศึกษา เนื่องจากประเมินค่าได้ยากและอาจจะเป็นการประเมินผลประโยชน์ที่ทับซ้อน

คณะนักวิจัยได้รวบรวมข้อมูลจำนวนประชากร นักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยียนที่เดินทางมายังพื้นที่ศึกษา เพื่อทำการวิเคราะห์การเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ค่อนข้างมีความสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการต่างๆ ในแผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ โดยคณะนักวิจัยได้ทำการวิเคราะห์อัตราการเพิ่มของประชากร แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ประชากรตามทะเบียนราษฎร และประชากรแฝง ในระดับจังหวัดอุตรดิตถ์และอำเภอบ้านโคกซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

การคาดการณ์ประชากรตามทะเบียนราษฎร จากการเปลี่ยนแปลงประชากรระดับจังหวัดอุตรดิตถ์และอำเภอบ้านโคก พบว่าในภาพรวมของจังหวัดมีประชากรลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในการกำหนดอัตราการเพิ่มของประชากรได้ศึกษาจากอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากร เพื่อหาอัตราการเพิ่มของประชากร 3 ระดับ คือ สูง กลาง และต่ำ เพื่อศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงประชากรในอนาคตจากปัจจัยการพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงประชากรมีอัตราการลดลงอย่างต่อเนื่อง จึงพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนหลังคาเรือนในจังหวัดอุตรดิตถ์เนื่องจากมีอัตราเพิ่มอย่างคงที่ แสดงให้เห็นว่าประชากรในพื้นที่มีการโยกย้ายไปทำงานหรือศึกษานอกพื้นที่ของตนเอง แต่กลับมาพักอาศัยบางช่วงเวลา โดยทุกช่วง 5 ปี มีอัตราการเพิ่มของจำนวนหลังคาเรือนค่อนข้างคงที่

ตารางที่ 6.3-8 อัตราการเพิ่มของประชากรที่ใช้เพื่อคาดการณ์จำนวนประชากรจังหวัดอุตรดิตถ์และอำเภอบ้านโคก

พื้นที่	อัตราการเพิ่มของประชากร (%)		
	สูง	กลาง	ต่ำ
จังหวัดอุตรดิตถ์	1.72	1.52	1.36
อำเภอบ้านโคก	0.76	0.49	0.22

จากวิสัยทัศน์การพัฒนาจังหวัดอุตรดิตถ์ แผนนโยบาย โครงการพัฒนาต่างๆ อาทิ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และทาง สปป.ลาวมีนโยบายจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ภายใน พ.ศ.2563 โดยมีพื้นที่ติดกับประเทศไทย จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดอื่นๆ รวมถึงแผนพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงาน/โครงการต่างๆ เพื่อการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ในระยะสั้น กลาง และยาว ซึ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้มีการพัฒนาพัฒนาเศรษฐกิจและเมืองขยายตัวจากการพัฒนาสูงขึ้น ดังนั้นจากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรและปัจจัยดึงดูดแรงงานจากโครงการพัฒนาต่างๆ จึงคาดว่าอัตราการการเติบโตของประชากรของจังหวัดอุตรดิตถ์จึงน่าจะอยู่ในเกณฑ์ ปานกลางอยู่ที่ 1.52 ต่อปี ทั้งนี้อำเภอบ้านโคกปัจจุบันยังไม่มีอัตราการขยายตัวของประชากรมากนัก แต่ในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและโครงการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ คาดว่าจะมีการขยายตัวของประชากรในระดับปานกลางอยู่ที่ 0.49 ต่อปี จึงใช้อัตราการเพิ่มดังกล่าวมาใช้ในการประมาณประชากรในอนาคต เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา

ในการประมาณประชากรได้ใช้สูตรการเพิ่มประชากรตามสถานการณ์ที่เป็นจริงมากที่สุด คือ วิธีต่อเนื่อง (exponential method) และใช้จำนวนประชากรในจังหวัดอุตรดิตถ์และอำเภอบ้านโคก พ.ศ. 2561 เป็นฐานในการคำนวณ เพื่อให้การคาดการณ์ใกล้เคียงกับสถานการณ์จริงมากที่สุด จากการคำนวณพบว่า ในพ.ศ. 2578 จังหวัดอุตรดิตถ์มีประชากรราว 588,536 คน และอำเภอบ้านโคกมีประชากรราว 11,613 คน

ตารางที่ 6.3-9 จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร จังหวัดอุตรดิตถ์และอำเภอบ้านโคก พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2578

ปี พ.ศ.	ประชากรตามทะเบียนราษฎร จังหวัดอุตรดิตถ์ (อัตราการเพิ่มร้อยละ 1.52)	ประชากรตามทะเบียนราษฎร อำเภอบ้านโคก (อัตราการเพิ่มร้อยละ 0.49)
2561 (ปีฐาน)	455,403	10,687
2563	469,352	10,792
2568	506,124	11,059
2573	545,777	11,333
2578	588,536	11,613

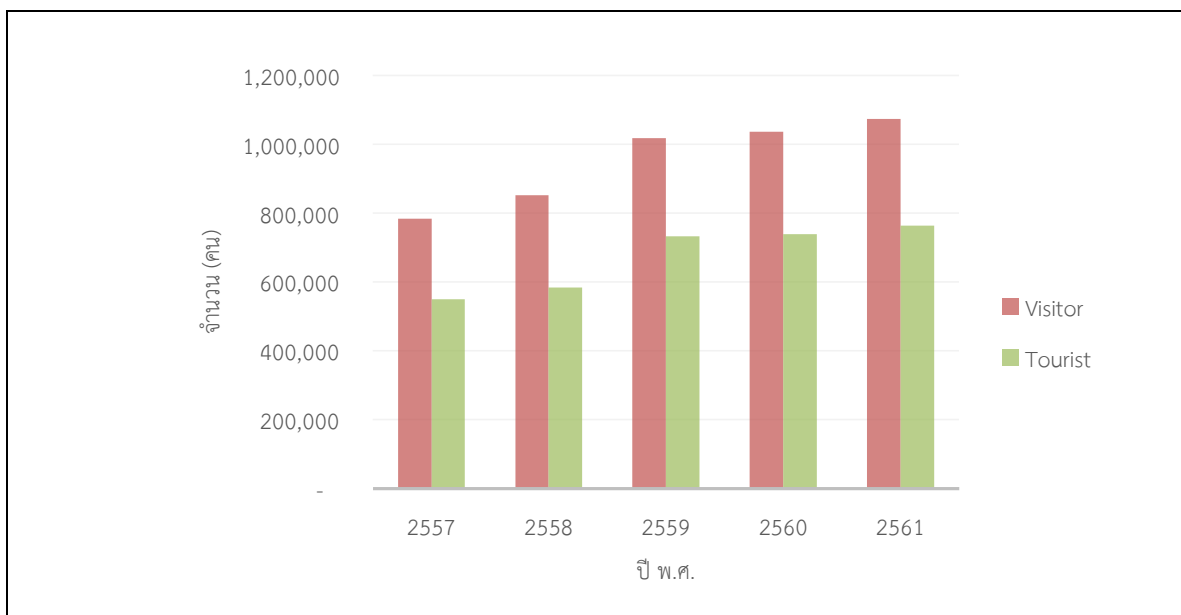
ในส่วนของการคาดการณ์ประชากรแฝงในระดับจังหวัดอุตรดิตถ์ และอำเภอบ้านโคกที่มีแนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากแผนนโยบายและโครงการพัฒนาต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงใช้อัตราการเติบโตของประชากรแฝงในภาพรวมของจังหวัดอุตรดิตถ์ตามเป้าประสงค์ตามแผนพัฒนาจังหวัด 10.00 ต่อปี ส่วนอำเภอบ้านโคกในอนาคตมีแนวโน้มการขยายตัวของประชากรในระดับปานกลางจึงใช้อัตราการเพิ่มระดับปานกลางที่ร้อยละ 5 ต่อปี มาใช้ในการคาดการณ์ ซึ่งพบว่า พ.ศ. 2578 จังหวัดอุตรดิตถ์จะมีประชากรแฝง 84,410 คน และอำเภอบ้านโคกมีประชากรแฝง 920 คน

ตารางที่ 6.3-10 จำนวนประชากรแฝง จังหวัดอุตรดิตถ์ และอำเภอบ้านโคก พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2578

ปี พ.ศ.	ประชากรแฝง จังหวัดอุตรดิตถ์ (อัตราการเพิ่มร้อยละ 10)	ประชากรแฝง อำเภอบ้านโคก (อัตราการเพิ่มร้อยละ 5)
2561 (ปีฐาน)	13,759	372
2563	16,648	410
2568	26,812	523
2573	43,180	667
2578	69,542	852

ในส่วนของการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนที่เดินทางมายังจังหวัดอุตรดิตถ์ นักวิจัยได้รวบรวมจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนที่เดินทางมายังจังหวัดอุตรดิตถ์ ย้อนหลัง 5 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2557 – 2561 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เพื่อที่จะได้นำมาใช้เป็นข้อมูลปีฐาน

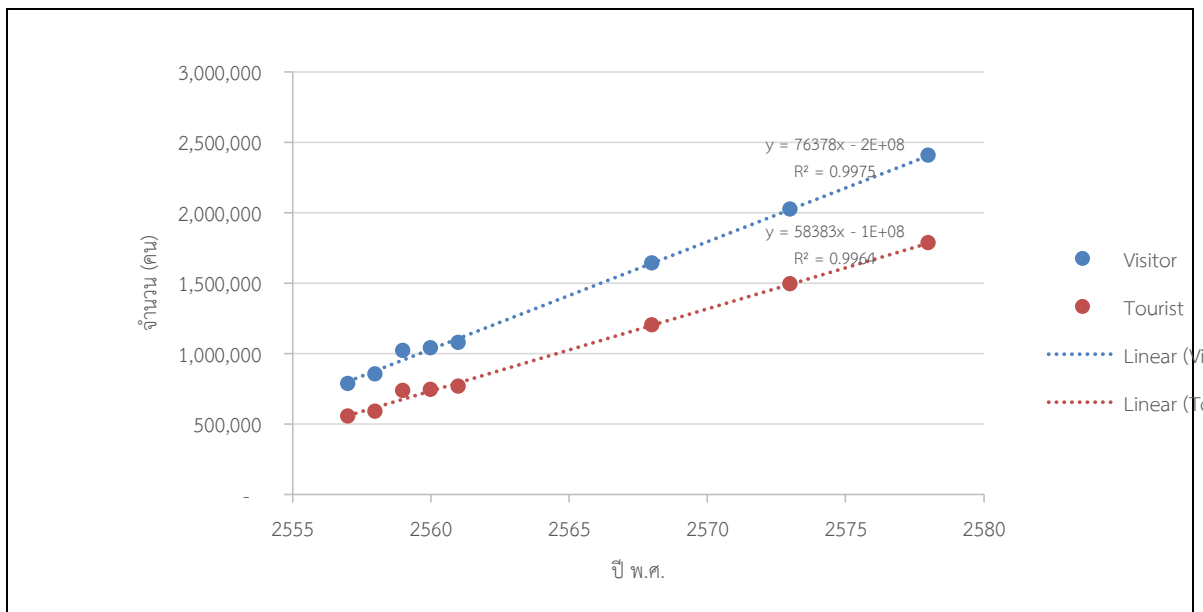
สำหรับการวิเคราะห์จำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนที่จะเดินทางเข้ามายังจังหวัดอุตรดิตถ์
ในปีอนาคต โดยจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนแสดงดังกราฟในรูปที่ 6.3-1



ที่มา: รวบรวมโดยคณะผู้วิจัย

รูปที่ 6.3-1 จำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือน จ.อุตรดิตถ์ ปี 2557 – 2561

จากรูปที่ 6.3-1 จะเห็นว่าแนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้มาเยี่ยมเยือนที่เดินทางมายัง
จังหวัดอุตรดิตถ์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี โดยปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้น
จาก ปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 6.16 และ 8.70 ตามลำดับ ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยม
เยือนเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 25.45 และ 19.45 ตามลำดับ ปี พ.ศ. 2560 มีจำนวน
นักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2559 ร้อยละ 0.9 และ 1.79 ตามลำดับ ปี พ.ศ. 2561
มีจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมเยือนเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2560 ร้อยละ 3.36 และ 3.64 ตามลำดับ ซึ่งปี
พ.ศ. 2561 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว และผู้มาเยี่ยมเยือน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 1,440.86 บาท/คน/วัน
และ 1,326.87 บาท/คน/วัน ตามลำดับ ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยว
และผู้เยี่ยมเยือนในปีอนาคต เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลประโยชน์ทางตรงจากการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ
ที่ส่งผลถึงมูลค่าคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชนในพื้นที่ และความสะดวกสบายของนักท่องเที่ยว อัน
เนื่องมาจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ซึ่งเป็นรายได้ที่ได้รับจากการพัฒนา
พื้นที่เมืองชายแดนฯ และดึงดูดให้นักท่องเที่ยว และนักลงทุนเข้าท่องเที่ยวและลงทุนในพื้นที่เมือง
ชายแดนฯ มากยิ่งขึ้น โดยแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้เยี่ยมเยือนในปีอนาคตแสดงดังกราฟในรูปที่
6.3-2



รูปที่ 6.3-2 แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมชม จ.อุตรดิตถ์ ปี 2563 – 2578

หลังจากวิเคราะห์แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมชมที่เดินทางมายังจังหวัดอุตรดิตถ์ในป้อนาคตแล้วนั้น คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมชมที่จะเดินทางไปยังเมืองชายแดนภูคู้ โดยสมมติฐาน คือ นักท่องเที่ยว และผู้เยี่ยมชมที่จะเดินทางไปยังเมืองชายแดน จะพัก 1 คืน เนื่องมาจากการพัฒนาเมืองชายแดนภูคู้ ตามแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ ที่ก่อให้เกิดกิจกรรมที่สามารถดึงดูดทั้งนักท่องเที่ยวและผู้เยี่ยมชมได้ จึงทำให้เกิดผลประโยชน์จากการที่นักท่องเที่ยวและผู้เยี่ยมชมใช้จ่ายบริเวณเมืองชายแดน ซึ่งการคาดการณ์ผลประโยชน์จากรายได้ที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่เมืองชายแดน 6,543.17 ล้านบาท

6.3.4 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์

คณะผู้วิจัยได้วิเคราะห์โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์ โดยค่าดัชนีทางเศรษฐศาสตร์ต่างๆ ที่เป็นที่ยอมรับในการวิเคราะห์ ได้แก่ ผลตอบแทนปัจจุบันสุทธิ หรือ Net Present Value (NPV), ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน หรือ Benefit Cost Ratio (B/C Ratio), อัตราผลตอบแทนภายใน หรือ Economic Internal Rate of Return (EIRR), และระยะเวลาคืนทุนของโครงการ (Payback Period)

1) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ในการประเมินโดยใช้วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธินี้สามารถสรุปได้ว่าหากโครงการลงทุนใดที่มีมูลค่าปัจจุบันสุทธินั้นมากกว่าศูนย์ ($NPV > 0$) แสดงว่าโครงการนั้นให้ผลประโยชน์คุ้มค่าต่อการลงทุน ในทางตรงกันข้าม หากโครงการลงทุนใด มีมูลค่าปัจจุบันสุทธินั้นน้อยกว่าศูนย์ ($NPV < 0$) แสดงว่าโครงการนั้นให้ผลประโยชน์ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน จึงไม่สมควรที่จะอนุมัติหรือลงทุนในโครงการนั้น และหากโครงการลงทุนใด ที่มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับศูนย์ ($NPV = 0$) แสดงว่า

ไม่มีความแตกต่างระหว่างการเลือกที่จะลงทุนในโครงการหรือไม่เลือกที่จะลงทุนในโครงการ ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้ที่เกี่ยวข้องว่าจะตัดสินใจในการลงทุนอย่างไร

2) อัตราส่วนของประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C Ratio) คณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์เพื่อหาค่าอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit Cost Ratio) ซึ่งโดยปกติค่าอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุนหากมีค่ามากกว่า 1 แสดงว่าโครงการมีผลประโยชน์คุ้มค่าต่อการลงทุน และหากค่าผลประโยชน์ต่อค่าลงทุนมีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1 แสดงว่าโครงการมีผลประโยชน์น้อยกว่ามูลค่าการลงทุน ซึ่งที่ปรึกษาจะต้องนำไปวิเคราะห์หารายละเอียด และเสนอแนะแนวทางเลือกหรือการพัฒนาในรูปแบบอื่นๆ ต่อไป

3) อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ สามารถพิจารณาในค่าของ Economic Internal Rate of Return: EIRR และ Financial Internal Rate of Return: FIRR ในการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนภายใน หรือ Economic Internal Rate of Return (EIRR) ของโครงการนั้นคณะผู้วิจัยวิเคราะห์จากการคำนวณหาค่าของอัตราผลตอบแทนที่ได้รับจากโครงการลงทุนหนึ่งๆ ซึ่งอัตราผลตอบแทนภายใน หรือ Economic Internal Rate of Return (EIRR) เป็นเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญอีกอันหนึ่งในการวิเคราะห์โครงการลงทุน การพิจารณาตัดสินใจในการลงทุนในโครงการ คือ การเปรียบเทียบค่าของอัตราผลตอบแทนภายในกับอัตราผลตอบแทนที่ต้องการ (Required Rate of Return) หากอัตราผลตอบแทนภายในมีค่ามากกว่าอัตราผลตอบแทนที่ต้องการแล้ว ($EIRR > RRR$) การลงทุนในโครงการย่อมสมควรลงทุนเพราะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนมากกว่าผลตอบแทนที่ต้องการ ในทางตรงข้ามหากอัตราผลตอบแทนภายในมีค่าน้อยกว่าอัตราผลตอบแทนที่ต้องการแล้ว ($EIRR < RRR$) การลงทุนในโครงการย่อมไม่สมควรลงทุนเพราะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนน้อยกว่าผลตอบแทนที่ต้องการเช่นเดียวกัน หากอัตราผลตอบแทนภายในมีค่าเท่ากับอัตราผลตอบแทนที่ต้องการแล้ว ($EIRR = RRR$) ผู้ลงทุนสามารถตัดสินใจที่จะเลือกลงทุนหรือไม่ลงทุนก็ได้ เพราะผลตอบแทนที่ได้รับมีค่าเท่ากับผลตอบแทนที่ต้องการ

4) ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) คณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ระยะเวลาคืนทุนของโครงการ (Payback Period) โดยพิจารณาเพื่อให้ทราบระยะเวลาที่โครงการจะสามารถใช้คืนเงินลงทุนของโครงการทั้งหมด

สำหรับการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในภาพรวมนั้นแสดงในตารางที่ 6.3-11 พบว่า การลงทุนโครงการพัฒนาเมืองชายแดนฯ นั้นมีความเหมาะสมต่อการลงทุน จากค่าดัชนีทางเศรษฐศาสตร์ NPV ซึ่งมีค่า 1,058.41 ล้านบาท ค่า B/C มีค่า 1.19 และอัตราส่วนผลตอบแทน EIRR มีค่า 15.88%

ตารางที่ 6.3-11 ผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ NPV, B/C Ratio และ EIRR ของโครงการตาม
แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนฯ

แผนงาน/โครงการ	มูลค่าปัจจุบัน ของค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)	มูลค่าปัจจุบัน ของผลประโยชน์ (ล้านบาท)	ดัชนีชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์			
			มูลค่าปัจจุบัน สุทธิ (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อทุน	อัตรา ผลตอบแทน (ร้อยละ)	ระยะเวลา คืนทุน (ปี)
4 แผนงาน / 28 โครงการ	5,484.76	6,543.17	1,058.41	1.19	15.88	17

บทที่ 7

สรุปผลการดำเนินการวิจัยที่ผ่านมา

7.1 สรุปผลการดำเนินการวิจัย

สรุปผลการดำเนินการวิจัยที่ผ่านมารายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 (รายงานความก้าวหน้า 6 เดือน) โดยได้มีความก้าวหน้าในงาน 2 ส่วนหลัก ประกอบด้วย 1) การวางแผนการวิจัย และการเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection) ได้แก่ การกำหนดขอบเขตและแนวทางการทำการวิจัย การทบทวนการศึกษาเดิม การสำรวจและรวบรวมข้อมูล และการสัมภาษณ์เชิงลึก และ 2) การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ (Demand Analysis) นอกจากนี้คณะผู้วิจัยยังได้ดำเนินการในส่วนการประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการ (เบื้องต้น) โดยการวิเคราะห์ค่าถ่วงน้ำหนักการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพัฒนาในพื้นที่

สรุปผลการดำเนินการวิจัยร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ โดยได้มีความก้าวหน้าในงาน 5 ส่วนหลัก ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์โครงการ (Project Analysis) ได้แก่ การวิเคราะห์มูลค่าการลงทุน ค่าใช้จ่าย ผลประโยชน์ ตัวชี้วัด รวมไปถึงความอ่อนไหวทางเศรษฐศาสตร์ 2) การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน (Investment Analysis) ได้แก่ การศึกษารูปแบบการลงทุน และการจัดทำแผนการลงทุน 3) การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ (Master Plans) ได้แก่ การประเมินโดยจัดลำดับความสำคัญสำคัญของโครงการ และการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ 4) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย 5) การสรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ โดยงานทั้งหมดที่กล่าวไว้ในข้างต้นมีความก้าวหน้าคิดเป็น ร้อยละ 100 ซึ่งเป็นไปตามแผนการดำเนินการวิจัยที่วางไว้ (ร้อยละ 100) ดังแสดงดังตารางที่ 7.1-1

โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 2 สามารถสรุปผลการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 7 ส่วนหลักประกอบด้วย 1) การเก็บรวบรวมข้อมูล 2) การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ 3) การวิเคราะห์โครงการ 4) การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน 5) การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ 6) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น และ 7) สรุปผลและข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) การทบทวนการศึกษาเดิมเป็นการศึกษาและรวบรวมวรรณกรรม เอกสาร และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลทุติยภูมิ) และจากการสำรวจในภาคสนาม (ข้อมูลปฐมภูมิ) โดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และ 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการมองและแนวคิดด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่

2. การวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ได้แก่ ผลการศึกษาความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการคมนาคมของพื้นที่ศึกษาจากทั้งโครงการศึกษาฯ ระยะที่ 1 และ การสัมภาษณ์เชิงลึก มาทำการ

วิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาจากโครงการย่อย 1 (ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน) และ โครงการย่อย 2 (ผังระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบฯ) และการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาความต้องการพัฒนาในพื้นที่ โดยผลจากการดำเนินการจะได้รายชื่อโครงการ (Long List) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมที่ยังขาดแคลนและสามารถตอบสนองความต้องการพัฒนาในอนาคตได้

3. การวิเคราะห์โครงการ โดยนำโครงการ (Long List) จากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ มาทำการวิเคราะห์มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อทำการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ด้วยดัชนีตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) อัตราผลตอบแทนของโครงการ (EIRR) และ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)

4. การวิเคราะห์แนวทางการลงทุน โครงการ (Long List) ความต้องการพัฒนาในพื้นที่มาทำการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน และ จัดทำแผนการลงทุน

5. การจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ จากการนำผลการวิเคราะห์ความต้องการพัฒนาในพื้นที่ ผลการวิเคราะห์โครงการ และ ผลการวิเคราะห์แนวทางการลงทุน มาทำการประเมินและจัดลำดับความสำคัญโครงการและจัดทำเป็นแผนการพัฒนา (ฉบับร่าง)

6. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น โดยนำเสนอผลการจัดทำเป็นแผนการพัฒนาพื้นที่ (ฉบับร่าง) แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แล้วรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์ โดยคณะผู้วิจัยจัดดำเนินการจำนวน 1 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมประชุม ประมาณ 50 กว่าคน ซึ่งการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจัดขึ้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ณ โรงแรมฟรายเดย์

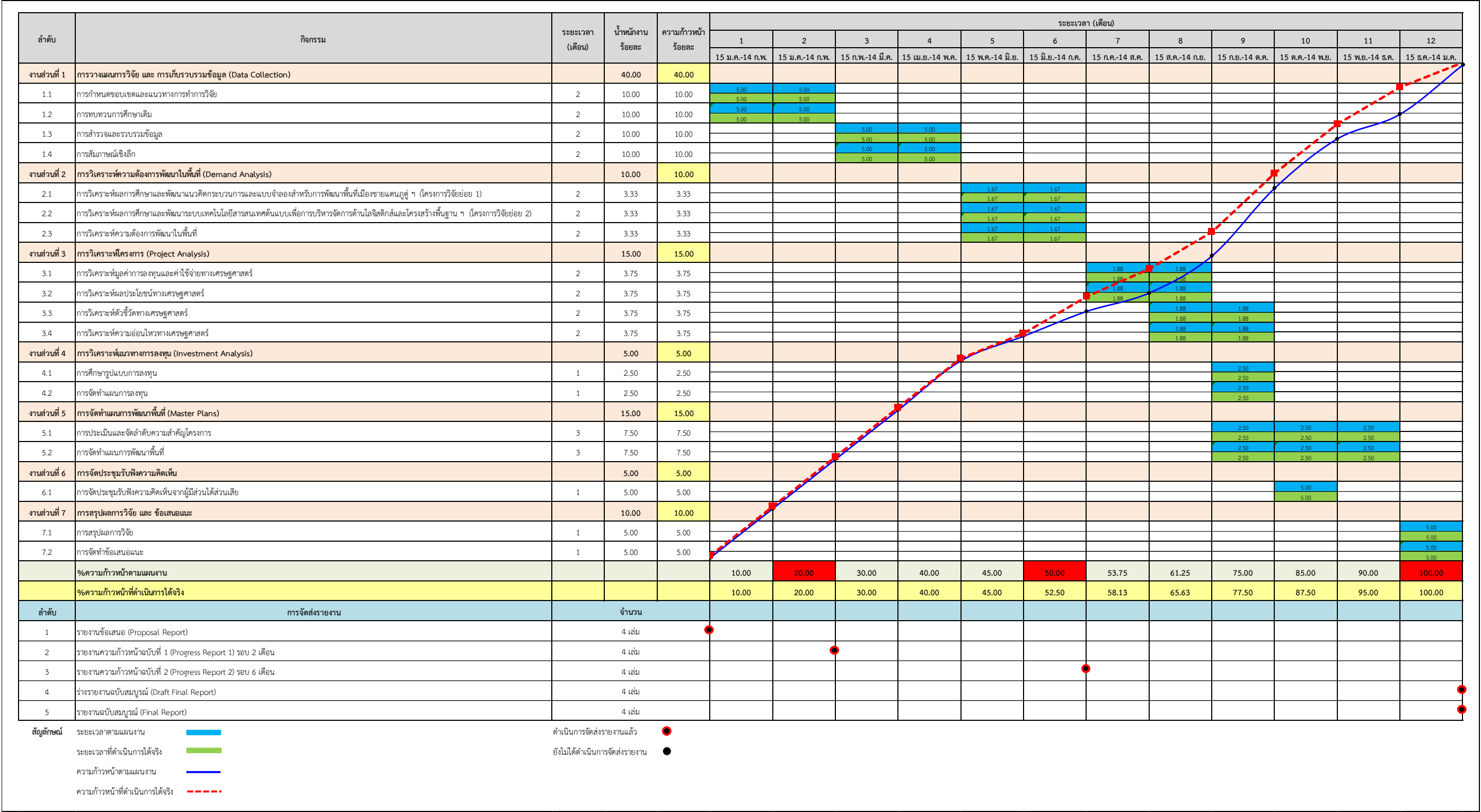
7. การสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ จากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น มาใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะในการต่อยอดการวิจัยในอนาคตต่อไป

7.2 ข้อเสนอแนะ

จากการทบทวนผลการคาดการณ์ปริมาณผู้เดินทาง และปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ จากโครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ (ปี พ.ศ. 2561) โดยมหาวิทยาลัยนเรศวร พบว่า การคาดการณ์ปริมาณการเดินทาง และปริมาณการส่ง ในปี พ.ศ. 2591 มีปริมาณค่อนข้างน้อย แม้ว่าจะเป็นการคาดการณ์ในกรณีที่มีการพัฒนาพื้นที่ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-มาเลเซีย (LIMEC) แล้วก็ตาม โดยผลการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางเข้า – ออกด่านถาวรภูเกตุ และปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ ปี พ.ศ. 2591 ได้แก่ 208 คัน/วัน และ 460 คัน/วัน ตามลำดับ

นอกจากนั้นผลการศึกษาค้างนี้ ได้นำเสนอแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยประกอบไปด้วย แผนงาน และโครงการต่างๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 3 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ (2) พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด้านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ประตูการค้า และการท่องเที่ยว และ (3) พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด้านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองชายแดนสีเขียว (Green Border Town) ที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน ซึ่งแผนพัฒนาเมืองชายแดนฯ ในการศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด้านถาวรภูคู้ในภาพรวม ดังนั้น เพื่อเพิ่มศักยภาพในการดึงดูดการค้าการลงทุน นักท่องเที่ยว รวมถึงดึงดูดให้มีปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้าผ่านด้านถาวรภูคู้มากขึ้น จึงควรมีการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นแผนที่นำทาง/แผนแม่บทสำหรับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้การขนส่งที่ชาญฉลาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อเชื่อมโยงเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานีต่อไป

ตารางที่ 7.1-1 สรุปผลการดำเนินการวิจัยที่ผ่านมา (S-Curve)



เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง. (2545). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายเชียงใหม่-เชียงใหม่, กระทรวงคมนาคม.
- กรมทางหลวง. (2550). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการทางหลวงแนวใหม่สายเชียงใหม่-ลำพูน, กระทรวงคมนาคม.
- กรมทางหลวง. (2553). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพญา-มาบตาพุด, กระทรวงคมนาคม.
- กรมทางหลวง. (2555). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการเร่งรัดขยายทางหลวงสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร โครงการทางหลวงเชื่อมโยงสายลำปาง-อ.เด่นชัย จ.แพร่, กระทรวงคมนาคม.
- กรมบัญชีกลาง. (2557). หนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0483.3/ว 238 ลงวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2557 เรื่อง หลักเกณฑ์การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรสำหรับหน่วยงานภาครัฐ, กระทรวงการคลัง.
- กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2560). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการการศึกษา ออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุดรธานี, กระทรวงมหาดไทย.
- กลุ่มงานข้อมูลสำนักงานจังหวัดอุดรธานี. (2560). จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุดรธานี. สืบค้นจาก <http://www.uttaradit.go.th/phudoo/phudoo3.php>
- กุลภา โสรัตน์ และคณะ. (2561). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1, สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
- ณวัฒน์ แดงแก้ว (2556). แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดการค้าชายแดนไทย-ลาว บริเวณจุดผ่อนปรนการค้าช่องภูดู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง บธ.ม. สาขาวิชาบริหารธุรกิจ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ. (2561). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี, สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
- เยาวเรศ ทับพันธุ. (2551). การประเมินโครงการตามแนวทางเศรษฐศาสตร์. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 180.
- วรมล เขาวรัตน์ วาตานาเบะ และคณะ. (2561). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความพร้อมด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าและบริการรวมถึงความพร้อมของคนในพื้นที่เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนจุดผ่านแดนถาวร อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี, สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
- ศุภลักษณ์ ใจสูง, และ อติศักดิ์ ธีรานุพัฒนา (2555). การคัดเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ของบริษัท ฮานา ไมโครอิเล็กทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน) โดยใช้กระบวนการตัดสินใจแบบวิเคราะห์ลำดับขั้น (AHP). วารสารบริหารธุรกิจ, 35 (134), 65-89.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. (2558). *แนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย, ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด: จังหวัดภาคเหนือ*. สืบค้นจาก <http://eris.nesdb.go.th/pdf/401003-002.pdf>
- สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ. (2555). *ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด/จังหวัดภาคเหนือ*. สืบค้นจาก <http://eris.nesdb.go.th/pdf/401003-002.pdf>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12*. สืบค้นจาก <http://www.nesdb.go.th/download/plan12>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). *ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580)*. สืบค้นจาก https://www.nesdb.go.th/download/document/SAC/NS_SumPlanOct2018.pdf
- สำนักงานสถิติจังหวัดในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1. (2557). *รายงานวิเคราะห์สถานการณ์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1*. สืบค้นจาก http://osthailand.nic.go.th/masterplan_area/userfiles/file%20Download/Report%20Analysis%20Province/รายงานวิเคราะห์สถานการณ์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง%201.pdf
- Benyoucef, L., Ding, H., & Xie, X. (2003). *Supplier selection problem: selection criteria and methods*. Unite de recherche INRIA Lorraine, Nancy Cedex
- Brustlin, V.H. (2007). *Transportation Demand Management Plan*. Virginia: University of Virginia.
- Bureekul, Thawilwadee. (2000). *Public Participation in Environmental Management in Thailand*. Working Paper No.1. Thailand: Center for the Study of Thai Politics and Democracy.
- Drake, P.R. (1998). Using the analytic hierarchy process in engineering education. *Int. J. Engng Ed*, 14, 191-196.
- Ghodsypour, S.H., & O'Brien, C. (1998). *A decision support system for supplier selection using an integrated analytic hierarchy process and linear programming*. International Journal of Production Economics, 56-57, 199-212.
- Hatzopoulou, M. & Miller, J. (2009). Transport policy evaluation in metropolitan areas: the role of modelling in decision-making. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43, 323-338.
- Ho, W., Bennett, D.J., Mak, K.L., Chuah, K.B., Lee, C.K.M., & Hall, M.J. (2009). Strategic Logistics Outsourcing: An Integrated QFD and AHP Approach. *Industrial Engineering and Engineering Management*, 1434-1438.
- Jackson, E.L. (1986). Outdoor recreation participation and attitudes to the environment. *Leisure Studies*, 5, 1-23.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- Manhaim, M.L. (1979). *Fundamental of transportation system analysis: Basic concept*. Cambridge, MA, MIT Press.
- McFadden, D. (2001). Economic Choices. *American Economic Review*, 91, 351-378.
- Meyer, M.D. & Miller, E.J. (2001). *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*. New York: McGraw-Hill.
- Ortúzar, J.D. and Willumsen, L.G. (1990). *Modeling Transport*. New York: John Wiley & Sons.
- Pohekar, S.D., & Ramachandran, M. (2004). Application of multi-criteria decision making to sustainable energy planning-A review. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 8, 365-381.
- Pretty, I. (1995). *The many interpretation of participation*. Focus, Summer Issue. Wimbledon.
- Saaty, T.L. (1980). *The analytic hierarchy process*. McGraw-Hill.
- Saaty, T.L. (1994). How to make a decision: The analytic hierarchy process. *Interfaces*, 24, 18-43.
- Saaty, T.L. (2008a). Decision making with the analytic hierarchy process. *International Journal of Services Sciences*, 1, 83-98.
- Saaty, T.L. (2008b). Relative measurement and its generalization in decision making why pairwise comparisons are central in mathematics for the measurement of intangible factors. *Statistics and Operations Research*, 102, 251-318.
- Steinhoff, M. and Harpring, J. (2008). *Transportation and Sustainability on the Indiana University*. Bloomington: Bloomington Campus, Indiana University.
- Tangvitoontham, N. & Chaiwat, P. (2012). Economic Feasibility Evaluation of Government Investment Project by Using Cost Benefit Analysis: A Case Study of Domestic PortPort A, Laem-Chabang Port, Chonburi Province. *Procedia Economics and Finance*, 2, 307-314.
- Thurstone, L. L. (1927). A law of comparative judgment. *Psychological Review*, 34, 273-286.
- Vargas, L.G. (1990). An overview of the analytic hierarchy process and its application. *European Journal of Operational Research*, 48(1), 57-64.
- Yagi, S. and Mohammadian, A. (2010). An Activity-Based Microsimulation Model of Travel Demand in the Jakarta Metropolitan Area. *Journal of Choice Modelling*, 3(1), 32-57.
- Zwiep, K. van der, (1994). *Public participation as an instrument for environment protection*. United of Kingdom: Public Participation on Environmental Decision making.

รายละเอียดการลงพื้นที่โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2

1) รายละเอียดการลงพื้นที่

จังหวัดอุตรดิตถ์ (จำนวน 1 ครั้ง)	ช่วง 12 มิถุนายน 2562
ประเทศ สปป.ลาว (จำนวน 1 ครั้ง)	ช่วง 8-10 พฤษภาคม 2562
ประเทศสิงคโปร์ และ มาเลเซีย (จำนวน 1 ครั้ง)	ช่วง 12-14 พฤษภาคม 2562

2) รูปแบบการลงพื้นที่

- สัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และ ภาคการศึกษา
- สำรวจโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่

3) หน่วยงานที่เข้าพบ

จังหวัดอุตรดิตถ์

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
▪ สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ โรงเรียนบ้านโคกวิทยาคม
▪ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ วิทยาลัยอาชีวศึกษาจังหวัดอุตรดิตถ์
▪ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์		▪ วิทยาลัยเทคโนโลยีจังหวัดอุตรดิตถ์
▪ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์		▪ วิทยาลัยเทคนิคจังหวัดอุตรดิตถ์
▪ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ ตำรวจภูธรจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1		
▪ แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2		
▪ สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่อุตรดิตถ์		
▪ องค์การบริหารส่วนจังหวัด		
▪ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตจังหวัดอุตรดิตถ์		

สปป.ลาว

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
▪ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำแขวงไซยะบูลี	▪ สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ประจำแขวงไซยะบูลี	▪ มหาวิทยาลัยสุพานวงค์ แขวงหลวงพระบาง
▪ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำแขวงหลวงพระบาง	▪ ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยว ประจำแขวงไซยะบูลี	▪ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์
▪ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ณ นครเวียงจันทน์	▪ สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ประจำแขวงหลวงพระบาง	
▪ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ณ นครเวียงจันทน์	▪ ผู้ประกอบการร้านค้า ณ แขวงหลวงพระบาง	
▪ กระทรวงข่าวสาร วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว ณ นครเวียงจันทน์	▪ ผู้ประกอบการขนส่ง ณ แขวงหลวงพระบาง	
	▪ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร ณ แขวงหลวงพระบาง	
	▪ ผู้ประกอบการการค้านำเข้าส่งออก Export-Import, Freight and International Transport Specialist	

สิงคโปร์และมาเลเซีย

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
▪ Land Transport Authority (LTA), Singapore	▪ Singapore Mobility Gallery	▪ National University of Singapore (NUS)
▪ Urban Redevelopment Authority (URA), Singapore		
▪ Bukit Kayu Hitam Checkpoint, Malaysia		

4) ประเด็นคำถาม

มุมมองและแนวคิดด้านต่างๆ ดังนี้

- ด้านการค้า
- ด้านการลงทุน
- ด้านการขนส่งสินค้า
- ด้านการท่องเที่ยว
- ด้านปัญหาและอุปสรรค
- ด้านการพัฒนาในพื้นที่

การสัมภาษณ์เชิงลึก

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิดด้านการค้า การลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่โดยมีรายละเอียด จำแนกตามพื้นที่การสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสิงคโปร์ และ ประเทศมาเลเซีย โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศไทย

จากการลงพื้นที่จัดประชุมระดมสมอง เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องและความคิดเห็นของหน่วยงานในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ณ โรงแรมฟรายเดย์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งมีหน่วยงานที่เข้าร่วมการจัดประชุมดังต่อไปนี้

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
■ สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์	■ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	■ โรงเรียนบ้านโคกวิทยาคม
■ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์	■ หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์	■ วิทยาลัยอาชีวศึกษาจังหวัดอุตรดิตถ์
■ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์		■ วิทยาลัยเทคโนโลยีจังหวัดอุตรดิตถ์
■ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์		■ วิทยาลัยเทคนิคจังหวัดอุตรดิตถ์
■ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์		
■ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ ตำรวจภูธรจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์		
■ แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1		
■ แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2		
■ สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่อุตรดิตถ์		
■ องค์การบริหารส่วนจังหวัด		
■ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดอุตรดิตถ์		
■ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตจังหวัดอุตรดิตถ์		



- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

จังหวัดอุดรดิตถ์ตั้งอยู่ใต้สุดของภาคเหนือ โดยมีพื้นที่ประมาณ 7,854 ตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับ 25 ของประเทศ มีจังหวัดที่มีอาณาเขตติดกัน ดังนี้ ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน ทิศตะวันออก ติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีเขตแนวพรมแดน 135 กิโลเมตร ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดพิษณุโลก และทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดสุโขทัย

จังหวัดอุดรดิตถ์มีพรมแดนติดต่อกับสปป.ลาวโดยประมาณ 135 กิโลเมตรในพื้นที่อำเภอ บ้านโคก ประมาณ 115 กิโลเมตร และอำเภอน้ำปาด ประมาณ 20 กิโลเมตร มีช่องทางค้าขาย ตามแนวชายแดน 15 ช่องทาง เป็นช่องทางที่รถยนต์ผ่านเข้าออกได้ 6 ช่องทาง อยู่ในเขตพื้นที่ อำเภอบ้านโคก โดยประกาศเป็นจุดค้าขายแลกเปลี่ยน สินค้า จำนวน 4 แห่ง คือ 1) จุดผ่านแดนถาวร จำนวน 1 แห่ง คือ ช่องภูคู้ หมู่ที่ 2 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก เปิดค้าขายทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 – 20.00 น. อยู่ตรงข้ามกับเมืองปากลาย แขวงไชยบุรี ซึ่งมีประชากรประมาณ 60,000 คน อยู่ห่างจากช่องภูคู้ ระยะทาง 33 กิโลเมตร 2) จุดผ่อนปรน จำนวน 1 แห่ง คือ ช่องห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก อำเภอบ้านโคก เปิดค้าขายสัปดาห์ละ 1 วัน คือ วันพุธ อยู่ตรงข้ามกับเมืองบ่อแต่น แขวงไชยบุรี ซึ่งมีประชากร ประมาณ 17,500 คน 3) ช่องประเพณี จำนวน 2 แห่ง คือ 3.1) ช่องบ่อเปี้ย (ช่องมหาราช) บ้านบ่อเปี้ย หมู่ที่ 1 ตำบลบ่อเปี้ย อำเภอบ้านโคก ติดต่อกับเมืองทุ่งมีชัย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว ระยะทาง 14 กิโลเมตร (เมืองปากลาย 45 กิโลเมตร) เปิดทำการค้าขายสัปดาห์ละ 1 วัน คือ วันอาทิตย์ มี ประชากร 8,665 คน 3.2) ช่องห้วยพร้าว หมู่ที่ 4 ตำบลห้วยมน อำเภอ น้ำปาด ติดต่อกับบ้านหนองป่าจิต เมืองบ่อแต่น แขวงไชยบุรี สปป.ลาว เปิดทำการค้าขายสัปดาห์ละ 1 วัน คือ วันอาทิตย์ มี ประชากร 17,500 คน

ด้านการค้าชายแดนจังหวัดอุดรดิตถ์กับแขวงไชยะบุรี ตั้งแต่ปี 2554 – 2556 ด้านที่มีศักยภาพทางการค้า คือ ด้านภูคู้ จะมีสัดส่วนดังนี้ ด้านภูคู้ 78.54 เปอร์เซ็นต์ ด้านมหาราช 16.73 เปอร์เซ็นต์ และด้านห้วยตางเพียง 1 เปอร์เซ็นต์ สินค้าส่งออกไป สปป.ลาว ที่สำคัญได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น สินค้าอุปโภคบริโภค อาหารสด/แห้ง เสื้อผ้าสำเร็จรูป อุปกรณ์ก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด เครื่องใช้ไฟฟ้า ผลไม้ อุปกรณ์เกษตรปุ๋ย ยาป้องกันกำจัดศัตรูพืช พุกนอน ผ้าห่ม และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ สินค้านำเข้าจาก สปป.ลาวที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวโพด เศษเหล็ก ของเก่า ถั่วลิสง ถ่านไม้ สมุนไพร โทรศัพท์มือถือ มันสำปะหลัง มะขาม เหล้า บุหรี่ ไวน์ เปียร์ แกนข้าวโพด เครื่องจักรสาน และสินค้าอื่น ๆ

สำหรับด้านการท่องเที่ยว จังหวัดอุดรดิตถ์มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายรูปแบบ ทั้งวัดวาอาราม โบราณสถาน แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น วัดธรรมาธิปไตย อนุสาวรีย์พระยาพิชัยดาบหัก อนุสาวรีย์พระศรีพนมมาศ วัดพระบรมธาตุทุ่งยั้ง อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว เขื่อนสิริกิติ์ บ่อเหล็ก น้ำพุ เป็นต้น

ภาพรวมของการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดอุดรดิตถ์นั้น ในปัจจุบันมุ่งเน้นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ โดยเฉพาะด้านการคมนาคม การขนส่งสินค้าหรือโลจิสติกส์ โดยการสร้างศูนย์ขนส่งสินค้าที่สถานีศิลาอาสน์ เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างอำเภอและจังหวัด รวมถึงการพัฒนาถนนจาก 2 เป็น 4 ช่องทาง เพื่อความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งยังมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางราง คือรถไฟทางคู่ ให้เชื่อมต่อมายังจังหวัดอุดรดิตถ์

● ปัญหาและอุปสรรคในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สภาพปัญหาด้านการค้าการลงทุน พบว่า เมื่อปีงบประมาณ 2555-2557 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับสปป.ลาว ผ่านด่านภูคู้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ซึ่งสินค้าที่ได้รับความนิยมนำเข้าและส่งออก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร แต่ในระยะช่วงปลายปี 2557 ประเทศไทยเกิดภัยแล้งรุนแรง ซึ่งจังหวัดอุดรดิตถ์ในช่วงนั้น ก็ได้รับผลกระทบจากภัยแล้ง เนื่องจากปริมาณฝนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่งผลให้เขื่อนสิริกิติ์เกิดภาวะเสี่ยงต่อการขาดแคลนน้ำ ทำให้เกษตรกรมีปริมาณน้ำไม่เพียงพอต่อการปลูกพืช หรือสินค้าทางการเกษตรได้ จึงส่งผลให้เศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนในช่วงนั้นชะลอตัวลง

อุปสรรคในการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรดิตถ์ คือ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อใช้สำหรับรองรับนักท่องเที่ยว เช่น จุดพักรถ เป็นต้น และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญๆของจังหวัดอุดรดิตถ์นั้นไม่ได้ตั้งอยู่บนเส้นทางหลัก อีกทั้งยังขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ทำให้ไม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว

อุปสรรคด้านการขนส่งของจังหวัดอุดรดิตถ์ ปัจจุบันยังขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เช่น การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจากอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ มายังอำเภอบ้านโคกค่อนข้างจะลำบาก เส้นทางยังไม่ได้รับการพัฒนา และไม่มีระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน อีกทั้งไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนในพื้นที่

• โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

โอกาสด้านการค้าการลงทุนที่สำคัญคือ จังหวัดอุดรธานีเป็นประตูเชื่อมภาคเหนือตอนบนกับภาคอีสานตอนบน โดยจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ถือเป็นประตูการค้าที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน การเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจ จะทำให้ด่านถาวรภูคู้มีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้น จะสามารถสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นได้หลากหลายกิจกรรม โดยเฉพาะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ จะมีเครือข่ายการขนส่ง เชื่อมจากพม่า, สปป.ลาว, จีน และเวียดนาม เช่น โกดังสินค้า จุดพักรถ โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร อู่ซ่อมรถยนต์ สถานที่บริการ และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว

ด้านการท่องเที่ยว จังหวัดอุดรธานีเป็นเชื่อมโยงสู่ประเทศในกลุ่มอินโดจีน/อาเซียน ได้โดยสะดวกอีกเส้นทางหนึ่งของประเทศ มีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก ทั้งด้านประวัติศาสตร์และธรรมชาติ เช่น ภูสอยดาว สามารถเชื่อมโยงกับจังหวัดในภูมิภาคนี้ และประเทศเพื่อนบ้านได้โดยเป็นประตูเชื่อม 4 เมืองมรดกโลก ที่ใกล้ที่สุดได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร, จังหวัดสุโขทัย ศรีสัชนาลัย และหลวงพระบาง สปป.ลาว

ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดอุดรธานี ในอนาคตจะมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมให้ดีขึ้น ทั้งทางรถไฟ และทางถนน และจะมีการสร้างพื้นที่เป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Container Yard : CY) ที่รองรับการขนส่งในภาคเหนือ

2. การสัมภาษณ์เชิงลึกสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเริ่มเดินทางจากจังหวัดพิษณุโลก เข้าสู่จังหวัดอุดรธานี จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประเทศไทย ไปยังแขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง และเข้าพบหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่สำคัญ ในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และกลับเข้าสู่ประเทศไทย ณ จังหวัดหนองคาย ซึ่งสามารถสรุปประเด็นการสัมภาษณ์และหน่วยงานที่เข้าพบได้ดังนี้

2.1 ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว และผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยวประจำแขวงไซยะบูลี



จากการเข้าพบประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรม (Chamber of Commerce and Industry, CCI) ประจำแขวง ไชยะบูลี ท่านสังเวียน และท่านสมบุรณ์ ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยวประจำแขวง ไชยะบูลี ซึ่งจากการพูดคุยได้พบประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

แขวงไชยะบูลี หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ดินแดนล้านช้าง เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีลักษณะการปกของในรูปแบบของแขวง ตั้งอยู่ทางตะวันตกของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีพื้นที่ติดกับประเทศไทย บริเวณพื้นที่จังหวัดเชียงรายจังหวัดพะเยา จังหวัดน่าน จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดพิษณุโลก ปัจจุบันแขวง ไชยะบูลีมีด่านชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย ทั้งสิ้น 4 ด่านสำคัญ ได้แก่ 1. ด่านน้ำเหือง เชื่อมต่อ ด่านท่าลี่ 2. ด่านน้ำเงิน เชื่อมต่อ ด่านห้วยโก๋น 3. ด่านภูตู(ไทย) เชื่อมต่อด่านภูตู (ลาว) และ 4. ด่านปางมอญ เชื่อมต่อ ด่านบ้านฮวก

ในส่วนของการค้า สินค้าที่ส่งออกที่สำคัญของแขวงไชยะบูลีไปยังประเทศไทยนั้น ประกอบด้วย ใบชา พืชผลทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วลิสง ถั่วดำ ถั่วแดง และ ชিং โดยข้าวโพดนั้นเป็นพืชเศรษฐกิจและเป็นสินค้าเกษตรที่สำคัญเนื่องมียอดในการส่งออกสูงถึง 300,000-400,000 ตัน/ปี ในส่วนของอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปสินค้าเกษตร เช่น โรงงานผลิตแป้งมันสำปะหลัง ไซโลข้าวโพด โดยทางแขวงและรัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาและผลักดันสินค้าเกษตรรวมถึงส่งเสริมการค้าการลงทุนในสินค้าเกษตรอีกด้วย

สำหรับด้านการท่องเที่ยว แขวงไชยะบูลีให้ความสำคัญในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นอย่างมาก โดยมีวัดที่สำคัญดังต่อไปนี้ วัดศรีบุญเรือง วัดศรีสว่างวงศ์ วัดบ้านนายาว วัดภูทอก อยู่ในเขตตัวเมืองไชยะบูลี นอกจากนั้นยังมีศูนย์อนุรักษ์ช้างซึ่งเป็นอีกสถานที่ที่นักท่องเที่ยวชื่นชอบ โดยมีการจัดกิจกรรมต่างๆไม่ว่าจะเป็น การตั้งแคมป์แบบนอนกลางคืน การเที่ยวแบบผจญภัย การเที่ยวแบบไปเช้าเย็นกลับ ส่วนมากนักท่องเที่ยวที่นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวและทำกิจกรรมในแขวงไชยะบูลี ทั้งหมดเป็นชาวต่างชาติแถบยุโรป รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย เช่น ถ้ำภูผาซ้าง ถ้ำผาขมิ้น และการท่องเที่ยววิถีชีวิตชนเผ่าประจำแขวงไชยะบูลี ซึ่งประกอบด้วยทั้งหมด 9 ชนเผ่า ประกอบด้วย เผ่าไทลื้อ เผ่าม้ง เผ่าลาวลุ่ม เผ่าขมุ เผ่าไทดำ เผ่าไทใหญ่ เผ่าไทญวน เผ่าอัวเมียง และเผ่าไป โดยเฉพาะเผ่าไป ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกติดกับชายแดนประเทศไทยบริเวณจังหวัดน่าน โดยเผ่านี้จะมีพื้นที่ในการปลูกชาที่มีชื่อเสียงมากและยังเคยใช้ในการต้อนรับผู้นำระหว่างประเทศมาแล้วในอดีต

ภาพรวมการขนส่งและโลจิสติกส์ของแขวงไชยะบูลีนั้น มีผู้ประกอบการที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าส่วนมากจะเป็นการลงทุนของประเทศจีนที่มาลงทุนในธุรกิจนี้ โดยจัดตั้งบริษัทและทำการขนส่งสินค้า โดยสินค้าส่วนมากจะเป็นวัสดุก่อสร้าง โดยประเภทรถบรรทุกที่นิยมใช้ คือ รถพ่วง รถหัวลาก โดยเส้นทางพาดผ่านชายแดน ประเทศจีนด่านบ่อเต็น – ม่อหาน – หลวงน้ำทา ในการขนส่งทางภาครัฐมีข้อจำกัดคือ ห้ามทำการส่งออกไม้ท่อนไม้แปรรูป สนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรเป็นหลัก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีรถโดยสารให้บริการระหว่างแขวงไชยะบูลี – เมืองแก่นท้าว ใช้ระยะเวลาเดินทาง 4 – 5 ชั่วโมง สำหรับการขนส่งทางอากาศแขวงไชยะบูลีมีสนามบินนานาชาติจำนวน 1 แห่ง รองรับการบินแบบส่วนบุคคล และเช่าเหมาลำ

● ปัญหาและอุปสรรคในการการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สภาพปัญหาด้านการค้าการลงทุนในด้านอุตสาหกรรม พบว่า ส่วนใหญ่ส่วนสินค้าทางการเกษตรที่ถูกนำมาแปรรูปส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานที่ดำเนินงานโดยชาวต่างชาติ เกษตรกรถูกเอารัดเอาเปรียบ การค้าชายแดนมีปัญหาด้านการลักลอบนำสินค้าที่ผิดกฎหมาย ควรมีการรัดกุมในการนำเข้าส่งออกให้มากขึ้นกว่านี้ อีกทั้งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นประเทศที่พึ่งพิงการนำเข้าสินค้าเป็นหลัก ทำให้เสียดุลการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการเข้ามาดำเนินงานควบคุมจากนโยบายของรัฐเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งไม้และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรทำให้ยอดความต้องการในปัจจุบันลดน้อยลง รวมถึงปัญหาการผูกขาดของเมล็ดพันธ์ ปุย และยาปราบศัตรูพืช ซึ่งเกษตรกรต้องแบกรับต้นทุนในส่วนนี้

ในส่วนของอุปสรรคในการการท่องเที่ยว ของแขวงไซยะบูลี คือ แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้ริบดูแลและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐาน ไม่มีป้ายแนะนำ หรือการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ อาจไม่มีความหลากหลาย รวมถึงไม่มีกลยุทธ์หรือการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยว อีกทั้งบุคลากรในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับด้านการท่องเที่ยวขาดองค์ความรู้ การอบรม หรือการถ่ายทอดประสบการณ์เพื่อการปฏิบัติหน้าที่ด้านการให้บริการในธุรกิจท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสม รวมถึงปัญหาทั่ว 0 เหยี่ยวที่กำลังสร้างผลกระทบในพื้นที่

ด้านการขนส่งท่าอากาศยานนานาชาติ ของแขวงไซยะบูลี มีอยู่ด้วยกัน 1 แห่ง ซึ่งปัจจุบันไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการแบบต่อเนื่อง มีเพียงการเช่าสำหรับจอดเครื่องบินเล็ก หรือการเช่าเหมาลำ ทำให้ความต้องการเดินทางเกิดขึ้นในเมืองไซยะบูลีไม่มาก อีกทั้งแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน ไม่ได้พาดผ่านแขวงไซยะบูลีโดยตรง ทำให้ต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางถนนในพื้นที่ก็ประสบกับปัญหาบริษัทขนส่งรายใหญ่จากประเทศจีน ใช้กลยุทธ์การตั้งราคาที่ต่ำกว่า และนำรถบรรทุกขนาดใหญ่ของจีนพร้อมคนขับ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้ในพื้นที่

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนไทยมาลงทุนในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป และการผลิตสินค้า เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ โดยเน้น พืชเศรษฐกิจ คือ ข้าวโพดเนื่องจากมีอุดในการส่งออกที่ค่อนข้างสูง และอยากเรียกร้องให้มีการ ผ่อนผันโควตาการค้าชายแดน อาทิเช่น สินค้าการเกษตรประเภท ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วลิสง ถั่วแดง ถั่วเหลือง และ ชিং ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น รวมถึงอยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อสร้างความสมดุลในการค้าให้กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งผู้ประกอบการลาวต้องการให้นักธุรกิจของทั้ง 2 ประเทศมี ความร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น การพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน มุ่งเน้นการสนับสนุนการตลาด

ด้านการท่องเที่ยว แขวงไซยะบูลีต้องการการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักและเข้าถึงง่าย รวมทั้งอยากให้มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ให้มากขึ้น ส่งเสริมการร่วมมือกันด้านการท่องเที่ยว อาทิเช่น โครงการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวสี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง 4 จังหวัดของไทย (เลย หนองบัว หนองคาย และอุดรธานี) กับ 4 แขวงของ สปป.ลาว (ไซยะบูลี นครหลวงพระบาง กำแพงนคร นครเวียงจันทน์) ให้ชุมชนมีส่วนร่วม แบ่งปันผลประโยชน์มากยิ่งขึ้น รวมถึงศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานของแขวงไซยะบูลีที่มีโรงแรมหลากหลายระดับ และสถานที่จัดประชุมขนาด 200 ที่นั่ง ทำให้ในอนาคตแขวงไซยะบูลีเหมาะสมในการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง

ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของเมืองไชยะบูลี ในอนาคตคาดว่าจะสะพานปากกลายเป็นจุดเชื่อมต่อด้านการค้าและการเดินทางที่สำคัญของแขวงไชยะบูลี กับนครหลวงเวียงจันทน์ ทำให้ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมถึงหากโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว แล้วเสร็จจะทำให้โครงข่ายการเดินทางของ นักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าสามารถเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แขวงไชยะบูลีอาจพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต

สรุปแขวงไชยะบูลีมีความต้องการที่จะพัฒนาในทุกๆด้านไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การศึกษา การค้าการลงทุนซึ่งไชยะบูลีขาดแหล่งเงินทุนและองค์ความรู้ที่จะมาพัฒนาแขวงของตนให้มีการพัฒนามากยิ่งขึ้นไป โดยพร้อมที่จะให้ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการที่จะเข้ามาให้ความรู้และพัฒนาแขวงของตนพร้อมทั้งทางรัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนเช่นกัน

2.2 เข้าพบหน่วยงานภาครัฐท่านรองเจ้าแขวงไชยะบูลี ผู้แทนจากหน่วยงานด้านการค้า อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว โยธาและขนส่ง รวมถึงด้านการต่างประเทศ สภาการค้าและอุตสาหกรรม แห่งชาติลาวประจำแขวง และผู้ประกอบการ ประจำแขวงไชยะบูลี



สรุปการเข้าพบพูดคุยและสัมภาษณ์ภาครัฐแขวง ไชยะบูลีนำโดยท่านรองเจ้าแขวง ไชยะบูลี (อ้ายเพียงนิรันตร์) รวมถึงท่านประธานในส่วนงานต่าง ๆ ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ ได้อธิบายภาพรวม และจุดประสงค์การดำเนินงานวิจัยโดยกล่าวถึงการเชื่อมโยงระหว่าง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไทย และ สหภาพเมียนมา บนระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ผ่านจุดผ่านแดนถาวรภู่อู่ ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สำหรับศักยภาพของสินค้าในแขวงไชยะบูลี พบว่า สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ลูกเดือย ถั่ว งา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ปาล์ม มีมูลค่ามากถึง 20 ล้านดอลลาร์ ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภค-บริโภค โดยมักนำเข้าจากประเทศไทยเป็นส่วนมากผ่านด่านท่าลี่ จังหวัดเลย มีมูลค่าประมาณ 10 ล้านดอลลาร์/ปี ซึ่งปัจจุบันแขวงไชยะบูลีมีมาตรการจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติมาร่วมลงทุนในพื้นที่ โดยให้สิทธิเทียบเท่ากับคนลาวและยังมีสิทธิพิเศษเพื่อจูงใจในการเข้ามาลงทุน อาทิ

เช่น การงดเว้นภาษีอากรที่ดิน หากเป็นการลงทุนด้านการศึกษาและธุรกิจด้านสุขภาพในการเช่าที่ดินนั้น จะงดเว้นภาษีถึง 50 ปี จากปกติ 25 ปี แต่ก็มีข้อยกเว้นสำหรับอาชีพที่สงวนไว้สำหรับประชาชนชาวลาว อาทิเช่น ร้านเสริมสวย ร้านซ่อมรถ ร้านล้างรถ ต่างชาติต้องมีคนในพื้นที่ร่วมทุนด้วยจึงสามารถทำธุรกิจได้ โดยบริษัทที่มาลงทุนในพื้นที่ต้องมีแรงงานของเป็นคนชาติลาว จำนวนไม่น้อยกว่า 90% จากข้อมูลสถิติ ณ ปัจจุบันพบว่านักลงทุนจากประเทศไทยได้เข้ามาลงทุนในแขวงไซยะบูลีสูงสุดเป็นอันดับ 2 และนักลงทุนจากประเทศจีนมีสัดส่วนการลงทุนเป็นอันดับที่ 1 การลงทุนในแขวงส่วนใหญ่จะมุ่งเน้น การเพาะปลูก เกษตรกรรม และกสิกรรม ซึ่งในพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ รวมถึงอุตสาหกรรมประเภทพลังงาน(พลังงาน น้ำ) แร่ธาตุ (หินปูน, ทองคำ, ฟลูโอไรต์) เป็นต้น

ประเด็นการท่องเที่ยว จากการพูดคุยแลกเปลี่ยนความเห็น ได้มีความเห็นตรงกันว่าควรมี แผนการพัฒนาและยกระดับเพื่อการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศ และมีความเป็นไปได้โดย เสนอแนวคิดให้มีการจัดกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวที่เป็นเรื่องราวสะท้อนถึงวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของคน ในพื้นที่ อีกทั้งจุดแข็งด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวของแขวงไซยะบูลี อาทิเช่น โรงแรมทั้งหมด 8 แห่ง บ้านพัก 157 แห่ง รีสอร์ท 6 แห่ง ร้านอาหาร 58 แห่ง สถานบันเทิง 18 แห่ง และ บริษัทนำเที่ยว 9 บริษัท มุ่งเน้นการส่งเสริมให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่หลากหลายในรอบปี จะมีการทำบุญเมืองเพื่อความเป็นสิริมงคล ส่วนแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติได้แก่ ต้นไม้ค่า หรือ ไม้มะค่า ซึ่งมีอายุเก่าแก่กว่าหลายพันปี เป็น จุดดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกด้วย โดย นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปค้นหา ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวได้ที่ www.tourismsayabouyr.org

ศักยภาพทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงด้านพรมแดนทั้ง 4 แห่ง ประกอบด้วย ด้านน้ำเหือง ด้านบั้งเงิน ด้านภูเกตุ และด้านปางมอญ ในอนาคตจะพัฒนาเป็นด่านสากลปาก มอญ (เปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 08/08/2018) ประกอบกับในอนาคตจะมีโครงการเชื่อมโยงทาง รถไฟ เส้นทางไปเมืองหลักต่าง ๆ ในประเทศทำให้การเดินทางและเส้นทางการค้าในแขวงไซยะบูลีจะมี ศักยภาพมากยิ่งขึ้น

● ปัญหาและอุปสรรคในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

การค้าการลงทุนในพื้นที่ประสบกับปัญหา ความต้องการในการซื้อและปริมาณที่ต้องการขายไม่ สอดคล้องกัน การพยากรณ์ไม่มีความแน่นอน ทำให้สินค้าที่เข้าสู่กระบวนการอุตสาหกรรมในบางครั้ง ได้ผลกำไรที่ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน หรือในบางอุตสาหกรรมผู้ได้รับสัมปทาน อาทิเช่น เหมืองแร่ หรือการ พัฒนาเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ทำให้เกิดผลกระทบและสร้างความเดือดร้อนต่อ ประชาชน รวมถึงปัญหาด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักที่รองรับการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมไม่ยัง ไม่มีความพร้อม ประกอบกับการขาดแคลนแรงงาน และแรงงานที่มีทักษะและคุณภาพสูงมุ่งออกไปหา ตลาดแห่งใหม่ที่ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า

สภาพปัญหาเรื่องการเดินทางท่องเที่ยวสำหรับพื้นที่แขวง ไซยะบูลี ในประเด็นการให้วีซ่า นักท่องเที่ยวที่มีภูมิลำเนาและมาตรฐานที่ไม่แน่นอน รวมถึงความต้องการพัฒนาศักยภาพของด่าน ชายแดนให้มีจุดทำวีซ่าบริเวณด่าน สำหรับภาพรวมการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ไม่มี ประสิทธิภาพนักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในส่วนของธุรกิจ

เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว อาทิเช่น ของที่ระลึก ของฝาก ยังไม่มีเอกลักษณ์ที่แน่นอน รวมถึงการออกแบบยังไม่ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวยังต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลพื้นฐานสถิติด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีการจัดเก็บที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการคาดการณ์ความต้องการการเดินทาง

การขนส่งสินค้าผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรภูตูในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะมีจุดหมายปลายทางมายังแขวง ไชยะบูลี หรือแขวงหลวงพระบาง โดยสินค้าทั้งหมดมีจุดต้นทางมาจากประเทศไทย ไม่พบสินค้าที่มาจากประเทศอื่น ๆ สำหรับการบริหารจัดการด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ยังคงพบปัญหาเรื่องการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ รวมถึงปัจจัยในด้านต้นทุนของรถเที่ยวเปล่า อำนาจการแข่งขันทางการตลาดของกลุ่มทุนต่างชาติ รวมถึงการขาดการเชื่อมโยงของข้อมูลในด้านการบริหารจัดการและการพัฒนาร่วมมือในการประกอบธุรกิจ

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนไทยมาลงทุนในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป และการผลิตสินค้า เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ โดยเน้น พืชเศรษฐกิจ คือ ข้าวโพดเนื่องจากมียอดในการส่งออกที่ค่อนข้างสูง และอยากเรียกร้องให้มีการ ผ่อนผันโควตาการค้าชายแดน อาทิเช่น สินค้าการเกษตรประเภท ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วลิสง ถั่วแดง ถั่วเหลือง และ ชিং ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น รวมถึงอยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อสร้างความสมดุลในการค้าให้กับแขวง ไชยะบูลีผ่านระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC มากยิ่งขึ้น อีกทั้งต้องการให้ประเทศไทยมีการผ่อนผันทางด้านภาษี และอัตราการค้านำเข้าให้ลดลง

มีแนวคิดในการผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รวมถึงระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาการขนส่งและกระจายสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ลาว – จีน

ด้านการท่องเที่ยว มีความต้องการที่จะทำการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่แขวง ไชยะบูลีให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น รวมถึงต้องการผู้ที่มีความรู้ความสามารถมาช่วยพัฒนาและยกระดับมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงธุรกิจเกี่ยวเนื่อง อาทิเช่น ของที่ระลึก และสิ่งจำเป็นขั้นพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว

สรุป ไชยะบูลีมีความต้องการที่จะพัฒนาในทุกๆด้านไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การศึกษาและต้องการได้รับความช่วยเหลือด้านทุนการศึกษาระดับปริญญาโทขึ้นไป การค้าการลงทุนซึ่งไชยะบูลีขาดแหล่งเงินทุนและองค์ความรู้ที่จะมาพัฒนาแขวงของตนให้มีการพัฒนามากยิ่งขึ้นไป ด้านสาธารณสุขต้องการการเข้ามาลงทุนโรงพยาบาลเอกชนเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการโดยพร้อมที่จะให้ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการที่จะเข้ามาให้ความรู้และพัฒนาแขวงของตนพร้อมทั้งทางรัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนเช่นกัน

2.3 สถานการณ์ค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาวประจำนคร และผู้ประกอบการภาคเอกชน ณ แขวงหลวงพระบาง



สรุปการเข้าพบพูดคุยสัมภาษณ์ภาคเอกชนนครหลวงพระบาง นำโดยท่านบุญเพ็ง หัวหน้าอุตสาหกรรมและการค้าประจำแขวงหลวงพระบาง และ ผู้ประกอบการภาคเอกชนในแขวงหลวงพระบาง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

“นครหลวงพระบาง” เป็นหนึ่งในนครที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลก เนื่องจากมีความโดดเด่นด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่เก่าแก่และล้ำค่าแห่งหนึ่งของโลก โดยเฉพาะเมืองหลวงพระบาง (เมืองเอกของแขวงหลวงพระบาง) ซึ่งองค์การยูเนสโก (UNESCO) ประกาศเมื่อปี 2538 ให้เป็นเมืองมรดกโลก

ด้านการอนุรักษ์โบราณสถานและเป็นศูนย์กลางวัฒนธรรมและประเพณีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาเที่ยวในแขวงหลวงพระบางอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงปี 2548-2553 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาแขวงหลวงพระบางกว่า 1 ล้านคน ซึ่งสร้างรายได้ถึง 296 ล้านดอลลาร์สหรัฐนอกจากนี้(ระบบสาธารณูปโภคของแขวงหลวงพระบางที่มีความพร้อมค่อนข้างสูง ประกอบกับการที่รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในด้านต่างๆ อาทิ การเร่งสร้างถนนและพัฒนาสนามบินนานาชาติให้มีมาตรฐานสากลยิ่งขึ้น ส่งผลให้แขวงหลวงพระบางมีศักยภาพในการลงทุนธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องมากที่สุดในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ดังนั้น จึงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยที่สนใจลงทุนในธุรกิจดังกล่าวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- ปัญหาและอุปสรรคในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

แขวงหลวงพระบางมีความพร้อมและมีความต้องการพัฒนาในการให้บริการนักท่องเที่ยวให้เป็นสากลและมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ซึ่งภาพรวมมีความต้องการการลงทุนจากต่างชาติในหลายๆธุรกิจที่ยังไม่มี

ความพร้อมต้องการร่วมมือและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เพื่อพัฒนาพื้นที่ของตน รวมถึงต้องการให้มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และยั่งยืน

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งของอุปโภคบริโภคสำหรับการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมและเพียงพอกับพื้นที่

- โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

แขวงหลวงพระบางมีความพร้อมและต้องการพัฒนาในการให้บริการนักท่องเที่ยวให้เป็นสากลและมีมาตรฐานมากขึ้น ซึ่งภาพรวมมีความต้องการการลงทุนจากต่างชาติในหลายๆธุรกิจที่ยังไม่มีความพร้อมต้องการร่วมมือและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เพื่อพัฒนาพื้นที่ของตน และต้องการให้มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และยั่งยืน

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนไทยมาลงทุนในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป และการผลิต

นครหลวงพระบางมีแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นมรดกโลกจึงเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยว นักลงทุนจากหลายๆประเทศเนื่องด้วยทางรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนทำให้นครหลวงพระบางมีการเจริญเติบโตอย่างมากในธุรกิจท่องเที่ยวแต่หากยังมีอุปสรรคในเรื่องของการให้บริการที่ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอจึงต้องการการเข้ามาช่วยเหลือส่งเสริมในด้านต่างๆเพื่อพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไป

2.4 สภาพการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาตินครหลวงพระบาง(ภาครัฐ)



สรุปการเข้าพบพูดคุยสัมภาษณ์ภาครัฐนครหลวงพระบาง นำโดยท่านรองเจ้าแขวง (Dr.Bouakhong Nammavong, Vice Governor of Luang Prabang Province) และหัวหน้าแผนกโยธา หัวหน้าแผนกต่างประเทศ หัวหน้าแผนกท่องเที่ยว หัวหน้าแผนกการค้าและอุตสาหกรรม เป็นต้น ณ ห้องประชุม ที่ว่าการนครหลวงพระบาง

● การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

เมืองหลวงพระบาง เป็นเมืองเอกของแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อยู่ทางภาคเหนือของประเทศ ตัวเมืองตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงและแม่น้ำคาน ซึ่งไหลมาบรรจบกันบริเวณนั้นเรียกว่า ปากคาน เป็นเมืองที่องค์การยูเนสโก ได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก และเพิ่งได้รับการสถาปนาเป็นนครหลวงพระบาง มีประชากรประมาณ 450,000 คน

ปัจจุบันศักยภาพของหลวงพระบางเป็นศูนย์กลางการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (วัฒนธรรม, ธรรมชาติ, นครหลวงเก่า) และมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และ วัฒนธรรม อาทิ เช่น ปลุกผักอินทรีย์สะอาด ทานผักปลอดสารพิษ รองรับกับการเกษตรปลอดภัย ส่งเสริมธุรกิจสปาท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ สุขภาพ กีฬา รวมถึงความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีมหาวิทยาลัยสุพรรณวงศ์เป็นมหาวิทยาลัยหลัก ของภาคเหนือ และเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าใหญ่ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เนื่องจากหลวงพระบางมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย อาทิเช่น แม่น้ำโขง แม่น้ำอู

ภาพรวมมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแขวงหลวงพระบางประมาณ 8.4% นครหลวงพระบาง มี GDP per capita เฉลี่ยอยู่ที่ \$1,877 ต่อคน มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาเยี่ยมเยือนกว่า 5 แสนคน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนมากที่สุด และนักการลงทุนชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนด้านการบริการและการท่องเที่ยวเป็นหลัก ยอดรวมการลงทุนต่อปีอยู่ที่ประมาณ 95 ล้านดอลลาร์ และมีแนวคิดในการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษบนพื้นที่ประมาณ 4,850 เฮกตาร์ สำหรับภาพรวมมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่ง แขวงหลวงพระบางมีสนามบินนานาชาติรองรับการให้บริการระดับสากล รวมถึงในอนาคตกำลังมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟจากประเทศจีน ผ่านนครหลวงพระบาง ไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2021 ซึ่งมีแนวเส้นทางพาดผ่านเมืองสำคัญ 3 เมือง คือ เมืองจอมเพชรระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร นครหลวงพระบางระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร และเมืองเชียงเงินระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร

สำหรับการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาของแขวงหลวงพระบาง สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเด็นหลัก โดยมุ่งเน้น 1. การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและสังคม 2. แนวคิดการเชื่อมโยงจีน-ลาวเหนือ, จีน-ลาวเหนือ-เวียดนาม, ไทย, ลาวเหนือ, เวียดนาม 3. การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม ประกอบด้วย อุดมชัย, เชียงขวาง, เวียงจันทน์ 4. การพัฒนาด้านสากล ประกอบด้วย ด้านบ่อเต็น, ด่านไดจาง, ด่านน้ำเหือง, ด่านห้วยทราย นอกจากการท่องเที่ยว แขวงหลวงพระบางยังมีนโยบายส่งเสริมการค้าการลงทุนโดยมีกฎหมายรองรับ เช่น สัมปะทานที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร การยกเว้นภาษีการนำเข้าวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการทำธุรกิจ หรือ การอนุมัติเพื่อสำรวจและขุดเจาะแร่ธาตุ

ทางนครหลวงพระบางได้คำนึงเรื่องการแก้ไขพัฒนาไปพร้อมๆกัน สิ่งใดที่กีดขวางการขนส่งหรือระเบียบต่างๆการปรับปรุงพาหนะการรักษาความปลอดภัยของสินค้า ปัญหาระบบเส้นทางต่างๆที่ยังไม่เชื่อมโยงกัน และมีแผนการปรับปรุงเส้นทางถนนจากนครหลวงพระบาง ผ่านเมืองจอมเพชร ไปที่ด่านชายแดนจังหวัดน่าน ระยะทางรวมจากนครหลวงพระบางไปด่านชายแดนประมาณ 160 กิโลเมตร

- ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

ด้านการค้าการลงทุน เมืองหลวงพระบางยังขาดศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่มีมาตรฐานตามหลักสากล รวมถึงการรักษาความปลอดภัยของสินค้าในระหว่างขนส่งและจัดเก็บในคลัง ซึ่งบุคลากรทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ยังขาดแคลนจำนวนมาก

ด้านการท่องเที่ยว ยังขาดองค์ความรู้ในการพัฒนาบรรจุภัณฑ์สินค้าของที่ระลึกที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยว รวมถึงการบริหารจัดการโรงแรม และแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานสากล

ด้านการขนส่ง ยังพบว่ากฎหมายของประเทศไทยไม่อนุญาตให้รถโดยสารต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทาง เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัด

- โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

แขวงหลวงพระบางมุ่งเน้นความร่วมมือในการลงทุน ผลไม้ ส่วนมากนำมาจากไทย ลองกอง มะม่วง ลำไย เงาะ พืชผัก กสิกรรม เติบโตปัญหาด้านการตลาด ขาดดอกไม้ นำเข้ามาจากไทย อยากได้องค์ความรู้เพื่อให้สามารถปลูกในประเทศตนเองได้เพื่อลดการนำเข้า รวมถึงการแปรรูปสินค้าทางการเกษตร และเสริมสร้างความเป็นมาตรฐานของสินค้า

การเชื่อมโยงถนน หลวงพระบาง-เชียงใหม่, ปาย, เลย์, เวียดนาม, จีน และศึกษาเส้นทางหลวงพระบาง-อุดรธานี, พิษณุโลก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกับนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว การให้บริการ การประชาสัมพันธ์ รวมถึงอุตสาหกรรมของที่ระลึก และของฝาก

การถ่ายทอดและส่งต่อเทคโนโลยีด้านการผลิตและพัฒนาผลิตภัณฑ์ในเชิงอุตสาหกรรมแต่แขวงหลวงพระบาง

สรุปนครหลวงพระบางมีข้อได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นด้านแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นมรดกโลกจึงเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวจากหลายๆประเทศเนื่องด้วยทางรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนทำให้นครหลวงพระบางมีการเจริญเติบโตอย่างมากในธุรกิจท่องเที่ยวแต่หากยังมีอุปสรรคในเรื่องของการให้บริการที่ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอจึงต้องการการเข้ามาช่วยเหลือส่งเสริมในด้านต่างๆเพื่อพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไป

2.5 มหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ แขวงหลวงพระบาง (ภาคการศึกษา)



- ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ท่านคณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้ ภาพรวมของคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์มีคณาจารย์รวม 400 กว่าคน นักศึกษาในคณะประมาณ 500 คน มหาวิทยาลัยจัดให้มีการเรียนการสอนทั้งสิ้น 6 คณะ มีจำนวนนักศึกษาทั้งสิ้นกว่า 4,000 คน จากการพูดคุยทางมหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ ได้เห็นด้วยและพร้อมให้ความร่วมมือและต้องการให้มีการวิจัยร่วมกันเพื่อพัฒนางานวิจัยให้ได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันทั้ง 2 ประเทศ สำหรับความต้องการของมหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ คือการพัฒนาบุคลากรแลกเปลี่ยนการเรียนการสอนเพื่อยกระดับการศึกษาให้ดียิ่งขึ้น ภายใต้กรอบการทำวิจัยบนระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC ทางมหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ มีความสนใจเป็นอย่างมากในการร่วมทำวิจัยเพื่อพัฒนางานวิจัยให้เป็นประโยชน์ต่อภาคการศึกษา พร้อมให้ความร่วมมือและให้ข้อมูลเป็นอย่างดี ในการจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยและการพัฒนาความเชื่อมโยงในด้านต่างๆภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC

2.6 ผู้ประกอบการร้านค้า (จำหน่าย เครื่องใช้ไฟฟ้า-สินค้าในครัวเรือน)



- ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ เจ้าของกิจการจำหน่ายเครื่องใช้ไฟฟ้ารายใหญ่ นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้การค้าขายในแขวงหลวงพระบางส่วนมากเป็นไปในลักษณะการนำเข้าสินค้ามาจากประเทศไทย ซึ่งจะมีผู้ค้ารายใหญ่ส่งตัวแทนมาเสนอขายสินค้าที่ร้านและส่งสินค้าให้ที่ร้านค้า โดยไม่ต้องมาที่เมืองไทย ความต้องการของตลาดนครหลวงพระบางยังมีอยู่อีกมากประชากรมีกำลังซื้อ ระบบการขายสินค้าเป็นระบบเงินสด ไม่มีบัตรเครดิต ในบางกรณีมีการผ่อนชำระแต่ก็ไม่ค่อยได้คืน และไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ตกลงกันไว้ ส่วนใหญ่ประชาชนจะนิยมซื้อโทรศัพท์มือถือ และหม้อหุงข้าว เป็นหลัก

2.7 ผู้ประกอบการขนส่ง (สิ่งของ,สินค้า)



- ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ เจ้าของกิจการ ขนส่งสินค้า ประเภท สิ่งของ,สินค้า นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้บริษัทขนส่งได้ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปภายในประเทศและใกล้เคียง มีรถให้ลูกค้าเลือกใช้บริการตามความเหมาะสมของสินค้าและความต้องการของลูกค้า เส้นทางที่ให้บริการเป็นประจำ คือ หลวงพระบาง-หนองคาย โดยสินค้าจะเข้าออกผ่านทางด่านหนองคายประจำ โดยจำมีบริษัทบริหารจัดการขนส่งรายใหญ่เป็นผู้รวบรวมและกระจายสินค้า การขนส่งสินค้ามายังแขวงหลวงพระบางส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และในเส้นทางจังหวัดหนองคายจะมีลูกค้าที่ใช้บริการเป็นประจำจำนวนมาก จากการสำรวจข้อมูลพบว่า บางครั้งผู้ใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้ามีพฤติกรรมไปใช้รูปแบบการขนส่งอื่น อาทิเช่น การขนส่งทางเรือ เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกกว่า เหมาะสมกับสินค้าที่ไม่เน่าเสียและไม่รีบเร่งในการใช้งาน การขนส่งทางเรือจะแต่อาจใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานกว่ารถบรรทุกประมาณ 1-2 เท่า สำหรับปัญหาที่พบในธุรกิจขนส่งคือ การขนส่งสินค้าจากเวียงจันทน์มาขึ้นมาหลวงพระบางมีสินค้าเต็มพิกัด แต่กลับไม่มีสินค้า หรือผู้ประกอบการรายได้ขนส่งของไปยังเวียงจันทน์ ทำให้เกิดปัญหาการเดินรถเที่ยวเปล่า เจ้าของกิจการจึงอยากมีนโยบายการลดเที่ยวเปล่าโดยกำลังเร่งดำเนินการเพื่อให้คุ้มค่ากับพลังงานที่เสียไป รวมถึงผู้ประกอบการเริ่มพัฒนาระบบตรวจสอบสถานะและติดตามสินค้า รวมถึงเครื่องมือและวิธีการในการลงของให้เป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากความเห็นของผู้ประกอบการ พบว่า

หากจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เปิดให้บริการได้อย่างแท้จริง จะเป็นเส้นทางการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าที่ดี
อีกเส้นทางหนึ่งเลยทีเดียว

2.8 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร



● ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ เจ้าของกิจการ ขนส่งผู้โดยสาร ประเภท ผู้โดยสาร นครหลวงพระบาง มี
ประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้สถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้ดำเนินการและบริหารจัดการโดยเอกชน
ซึ่งจากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลพบว่า สถานีและบริษัทขนส่งมีตารางเวลาบอกเที่ยวรถที่จะเดินทางพร้อม
ราคาที่ชัดเจน การมีให้บริการทั้งรถบัส 45 ที่นั่งและรถนอน 38 ที่นั่ง เพื่อความสะดวกของลูกค้ามีการเดิน
รถหลากหลายเส้นทางเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ ประเภทของรถมีทั้งรถที่นั่งและรถนอนที่
ให้บริการในระยะทางที่ไกล ก่อนขึ้นรถจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสิ่งผิดกฎหมายโดยมากจะเป็น ของป่า สัตว์ป่า
เนื้อสัตว์ ผู้โดยสารที่มาใช้บริการส่วนมากจะเป็นจากฝั่งยุโรปเดินทางมาเพื่อการท่องเที่ยว และมักจะ
ท่องเที่ยวประเทศไทยก่อน แล้วจึงเดินทางผ่านเข้ามาในเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย-หลวงพระบาง เจ้าของ
กิจการได้ให้ความเห็นว่าในการทำธุรกิจขนส่งผู้โดยสารนั้น มีหลายรายแต่จะไม่เดินรถทับเส้นทางกันได้
เพราะต้องได้รับสัมปทานจากกรมโยธาและขนส่ง ธุรกิจการเดินรถขนส่งสาธารณะและการขยายเพิ่มเติม
เส้นทางยังคงเป็นเรื่องที่ต้องเร่งผลักดันในการพัฒนาต่อไป

2.9 กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า นครเวียงจันทน์



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดยท่านรองผู้อำนวยการด้านการค้า และด่านชายแดน
กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า นครเวียงจันทน์ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

ด้านการค้าชายแดน ปัจจุบันสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีด่านอยู่ทั้งสิ้น 3 ประเภท
คือ 1 ด่านสากล 2 ด่านประเพณี 3 ด่านท้องถิ่น โดยแขวง ไชยะบูลี มี 3 ด่านสากล ไม่นับด่านประเพณี
คือ ด่านน้ำเหือง ด่านน้ำเงิน และ ด่านภูคู้ มีเจ้าหน้าที่ภาษี ตรวจคนเข้าเมือง กสิกรรม กักกันพืชสัตว์คอย
ดูแล โดย ด่านภูคู้ มีมูลค่าการค้าอยู่ในลำดับที่ 17 จาก 23 ด่านของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน
ลาวโดยสินค้า ที่จะผ่านด่านนี้ส่วนมากเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าการเกษตรโดยสินค้าที่นำเข้ามา
ทางด่านครอบครัวหรือด่านท้องถิ่นนั้นจะมีการงดเว้นภาษีเนื่องจากนำมาใช้ในครัวเรือนเท่านั้น

มูลค่าการส่งออกของด่านสากลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมียอดการส่งออกลดลง
และนำเข้าเพิ่มขึ้นโดยเปรียบเทียบตามตารางดังต่อไปนี้ โดยสินค้าที่นำเข้าส่วนมากจะเป็นสินค้าประเภท
อุปกรณ์ก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง

ปี ค.ศ.	ยอดการส่งออก	ยอดการนำเข้า
2015	1.7 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ	6.9 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
2016	2.4 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ	17.5 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
2017	0.6 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ	57.8 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ

โดยในปี 2018 (ข้อมูล 5 เดือนย้อนหลัง) มีการนำเข้าสินค้าประเภท น้ำมัน เครื่องใช้ไฟฟ้าและ
วัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิมอย่างรวดเร็ว โดยด่านที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าเรียงลำดับจากมากไป
น้อยได้ดังต่อไปนี้ 1 ด่านหนองคาย 2 ด่านบ่อเต็น-บ่อหาน 3 ด่านสุวรรณเขต-มุกดาหาร

ด้านการค้าและโลจิสติกส์ สำหรับเส้นทางที่เป็นเส้นทางหลักและสำคัญในการขนส่งสินค้า คือ
เส้นทาง R3 R12 และ R9 ในด้านเส้นทางนั้นยังคงอยู่ในการพัฒนาปรับปรุงและเชื่อมโยงให้สะดวกมากขึ้น
มีการออกกฎหมายคุ้มครองด่านและมีการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้นเพื่อรองรับการพัฒนา

- ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

จากสถิติการค้าระหว่างประเทศผ่านด่านต่าง ๆ พบว่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
มีการนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ในอนาคตสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอาจมี
นโยบายในการนำเข้าให้น้อยลง เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้

- โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

มีความต้องการให้พัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (ประเทศไทย)
ให้รองรับกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีการพัฒนากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่
ได้มาตรฐาน และผลักดันให้มีการลงทุนพื้นที่มากยิ่งขึ้น

สรุปจากภาพพูดคุยจะเห็นได้ว่า มีการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยผ่านทางด่านชายแดนสากลเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นข้อได้เปรียบต่อนักธุรกิจไทยที่จะไปลงทุนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยอ้างอิงจากข้อมูล 3 ปี ย้อนหลังและทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ของไทยให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญเนื่องจากสามารถลดระยะทางและเชื่อมโยงไปได้ในหลายๆภูมิภาคของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอีกด้วย

2.10 มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์ (ภาคการศึกษา)



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย ดร. ปิงปอง พิมพะจัม และ รองอธิการบดีหัวหน้าภาควิชาพร้อมทั้งคณาจารย์จากคณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว หรือ ชื่อในภาษาอังกฤษ "National University of Laos" เป็นมหาวิทยาลัยรัฐชั้นนำของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ มีวิทยาเขตที่เป็นศูนย์การบริหารหลักได้แก่ วิทยาเขตดงโคก จัดการเรียนการสอนทั้งสิ้น 13 คณะ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาวมีความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยในต่างประเทศมากมาย เช่น มหาวิทยาลัยในประเทศญี่ปุ่น และมหาวิทยาลัยในเครือข่ายอาเซียนอื่นๆ อาทิเช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยมีการส่งนักเรียนแลกเปลี่ยนเข้ามาศึกษาในประเทศไทยหลายคน นอกจากนี้ยังมีเครือข่ายในการทำวิจัยระหว่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อนำมาใช้ในการเรียนการสอนและพัฒนานักศึกษาและบุคลากรในสถานศึกษาต่อไป สำหรับมหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว ยังประสบปัญหาขาดแคลนหนังสือ ตำราทางด้านวิชาการ ไม่เพียงพอกับความต้องการของนักศึกษา รวมถึงต้องการความร่วมมือจากต่างชาติเพื่อเพิ่มองค์ความรู้ให้แก่อาจารย์ผู้สอน และร่วมทำงานวิจัยในระดับนานาชาติเพื่อเปิดโลกทัศน์ในการนำไปประยุกต์ใช้ในการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้นักศึกษาต่อไป

2.11 ผู้ประกอบการการนำเข้าส่งออก Export-Import, Freight and International Transport Specialist (ภาคเอกชน)



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย คุณ สาคร พิลาจาม ผู้ประกอบการการนำเข้าส่งออก Export-Import, Freight and International Transport Specialist (ภาคเอกชน) นครเวียงจันทน์ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

คุณสาคร ได้นำเสนอมุมมองในการทำธุรกิจ การค้าการลงทุนและวิธีการวางแผนยุทธศาสตร์ และสิ่งที่ควรจะทำไปทำการศึกษาเพื่อพัฒนา ดังนี้ ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นการทำอุตสาหกรรมเหมาะสมในบางพื้นที่เท่านั้นเนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ อาทิเช่น ทางภาคเหนือที่เหมาะสมในการทำเขื่อน เนื่องจากเป็นหุบเขาเสียเป็นส่วนมากพืชพรรณจะเป็นยางพารา และสินค้าเกษตร โดยมุมมองเห็นว่าหากจะทำอุตสาหกรรมต้องพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้รองรับในทุกด้าน ให้มีความเหมาะสมและประสิทธิภาพเพียงพอ โดยคุณสาครได้นำเสนอแนวคิดในการทำ ศูนย์รถบรรทุก, ศูนย์กระจายสินค้าโดยรถบรรทุก ซึ่งต้องเริ่มจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกันและมีการพูดคุยเจรจาร่วมมือกัน เพื่อลดต้นทุนและเที่ยวเปล่า และควรมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการติดตามสถานะการเดินรถด้วยระบบGPSซึ่งทำให้รู้ว่าการเดินทางของทั้งคนและสิ่งของอยู่ตรงไหนแล้วซึ่งสะดวกรวดเร็วในการทำงานมากขึ้นสามารถแชร์ข้อมูลการทำงานได้ดียิ่งขึ้น สำหรับประเด็นด้านการขนส่งในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากขณะนี้ได้มีการผลักดันในเรื่องสัญญา GMS ที่สามารถให้ สป.ลาวเก็บค่าผ่านทาง (Maintenance charge) สามารถเก็บค่าผ่านทางได้ 50 ดอลลาร์ต่อครั้งที่เข้ามาใน 3 เส้นทาง ประกอบไปด้วย ถนนหมายเลข 13 R9 และ ASIAN16 ประเทศละ 500 คัน ประกอบกับการพัฒนาระบบรถไฟความร่วมมือนลาว – จีน ทำให้รูปแบบการขนส่งคนและสินค้าในอนาคตของลาวจะเปลี่ยนแปลงไป

2.12 กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport), Lan xang avenue, Vientiane Lao PDR. (ภาครัฐ)



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย ท่านรองหัวหน้าแผนกขนส่งทางบก ท่านพันทะ พาบ พุนสะหวัด (Phanthaphap Phounsavath, Deputy Director of the Department of Transport, Land Transport Division) รับผิดชอบด้านนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นหลัก ได้อธิบายถึงพฤติกรรมการเดินทางเข้า-ออก ของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้น ได้มีการประสานงานเพื่อยกระดับด้านร่วมกันในทุกด้าน แต่เนื่องจากด้านกฎยังไม่ได้ถูกระบุว่าเป็นด้านสากล ทำให้นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนายังไม่เห็นผลเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร จากการประชุมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีมติที่จะเร่งบรรจุด้านกฎให้เป็นมาตรฐานสากล และทางผู้แทนกรมโยธาธิการและขนส่งเสนอว่าควรมีการปรับปรุงสัญญาหรือเพิ่มเติม เพื่อบรรจุด้านกฎเข้าไปในข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน ระหว่าง รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ภาควิชาสัญญา ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2542 (Subsidiary Agreement Specifying Road Transport Arrangement between the Government of the Lao People's Democratic Republic and the Government of the Kingdom of Thailand) พร้อมทั้งมีแผนในการก่อสร้างอำนวยความสะดวกที่แขวงไซยะบูลี ซึ่งขณะนี้อยู่ในช่วงที่จัดทำแผนในการสำรวจด้านการค้าการลงทุน รวมถึงการพัฒนาเส้นทางเพื่อนำมาเสนอของบประมาณจากทางภาครัฐ สำหรับแผนการพัฒนาเส้นทางขนส่ง จดรวบรวบและกระจายสินค้า ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอรูปแบบการพัฒนาในลักษณะของท่าเรือบนบก (Dry port), ICD, Truck terminal พร้อมทั้งเชื่อมต่อจุดพักรถ (rest area) สำหรับท่าเรือบกของ สปป.ลาว ในแผนการพัฒนามีอยู่ด้วยกัน 9 แห่ง ประกอบไปด้วย 1.Thanaleng 2.Nateuy 3.Savanakhet 4.Houyxaï 5.Laksao 6.Luangprabang 7.Oudomsai 8.Pakse 9.Thakhek ในส่วนรถไฟความเร็วสูงลาว – จีน ที่กำลังก่อสร้างโดย บริษัท Lao China Railway Company ออกแบบไว้ด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. กรณีขนส่งสินค้า และ 160 กม./ชม. กรณีขนส่งผู้โดยสาร

การบริหารจัดการและวางแผนนโยบายด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาวจะมอบอำนาจให้เจ้าแขวงในการดูแลพื้นที่ตนเอง บางพื้นที่อาจยังขาดความรู้ความเข้าใจของบุคลากรรวมถึงงบประมาณ ทำให้ข้อมูล ผลการศึกษาและการคาดการณ์เพื่อการพัฒนาขาดความชัดเจน

จากการพูดคุยพบว่าด้านต่าง ๆ นั้นมีความสำคัญต่อรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทยเป็นอย่างมากซึ่งส่งผลไปถึงการค้าการลงทุน การขนย้ายสินค้าข้ามแดน ซึ่งทางรัฐบาลฝั่ง รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเองไม่ได้นิ่งนอนใจจึงมีนโยบายผลักดันและส่งเสริมต่างๆ และพยายามแก้ไขปัญหาลักษณะต่างๆ ที่อาจจะทำให้การคมนาคมขนส่งล่าช้าทำให้มีความสะดวกและ อำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากประเทศเพื่อน บ้านในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและด้านต่างๆ ร่วมกันเพื่อผลประโยชน์ของทั้ง 2 ประเทศ

2.13 กระทรวงข่าวสาร วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว (Ministry of Information, Culture and Tourism, Lane Xang Avenue, Vientiane Capital, Lao PDR)



สรุปการสัมภาษณ์ ท่านรองอธิบดีกรมส่งเสริมการท่องเที่ยว ท่านรองบุญลาภ ดวงพูมี (Mr.Bounlap Douangphoumy, Deputy Director General of Tourism Marketing Department, Ministry of Information, Culture and Tourism) คุณเกตตะสอน สุนดารา (Mr.Kettasone Sundara, Director of Tourism Marketing) และ คุณสีลิวันลา วังพะจัน (Ms.Sylvanla Vongphachanh, Deputy Director of General Affair and Tourist Information Service Devision)

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

ในส่วนของการท่องเที่ยวของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปัจจุบัน มีแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกอยู่ด้วยกัน 2 แห่ง คือ นครหลวงพระบาง และจำปาศักดิ์ ทั้งนี้ ได้ยื่นขอเป็นมรดกโลก แล้วอีก 3 แห่ง ซึ่งยังรอการตอบกลับมาจาก World Heritage ในปี ค.ศ.2017 มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประมาณ 3.86 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวไทยประมาณ 1.8 ล้าน คน รองลงมาเป็นชาวเวียดนามและจีน ประมาณ 8.9 แสนคน และ 6.4 แสนคน ทั้ง 3 ประเทศ คิดเป็น สัดส่วนประมาณ 86% ของจำนวนนักท่องเที่ยวตลอดปี 2017 สามารถสร้างรายได้ให้กับสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว รวม 648 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นอันดับ 3 รองจากอุตสาหกรรมเหมืองแร่ (1,390 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และอุตสาหกรรมไฟฟ้า (1,280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

การเดินทางของนักท่องเที่ยวเข้ามาใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นเดินทางโดยทางบกมากที่สุด คือ 3.34 ล้านคน และทางอากาศ 0.52 ล้านคน โดยมีจุดประสงค์การท่องเที่ยว ประเภท holiday, business and visit มากที่สุด ตามลำดับ การเดินทางทางบกเข้ามาใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้น นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาทางสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 มากที่สุด คือ 719,037 คน รองลงมาคือ สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 คือ 486,325 คน และสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 3 คือ 118,904 คน ตามลำดับ สำหรับปัญหาและอุปสรรคในด้านการท่องเที่ยวจากแลกเปลี่ยนความเห็นพบว่า สถานพยาบาลที่เป็นมาตรฐานสากลยังไม่มีรองรับสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ไม่มีป้ายประชาสัมพันธ์หรือแหล่งให้ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่ชัดเจน ป้ายบอกทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่ชัดเจน ศูนย์ให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ยังไม่เพียงพอในการค้นหาข้อมูลสำหรับการท่องเที่ยว การใช้ภาษาทางการบางครั้งใช้ไม่เหมือนกันกับป้ายที่ประชาสัมพันธ์ในแหล่งท่องเที่ยว จึงทำให้ข้อมูลในการค้นหาตลาดเคลื่อนได้ ต้องการการการค้าการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อยกระดับสินค้าและบริการให้เป็นสากลมากยิ่งขึ้น และต้องการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อเสนอรัฐบาลเพื่อพัฒนาและผลักดันให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

สรุปการหารือพบว่า อุปสรรคของการท่องเที่ยวเป็นหัวใจสำคัญและเป็นรายได้หลักของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวดังนั้นจึงให้ความสำคัญและเล็งเห็นถึงประเด็นต่างๆในการพัฒนาและยกระดับของการท่องเที่ยวให้เป็นสากลยิ่งขึ้น โดยมีนโยบายการพัฒนาต่างๆทั้งนี้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวยังขาดองค์ความรู้และการบริหารจัดการท่องเที่ยวมาตรฐานการให้บริการต่างจึงอยากได้รับการร่วมมือจากต่างชาติในการเสนอแนะอบรมเพิ่มพูนความรู้เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและบริการในประเทศของตนให้เป็นมาตรฐานและรองรับนักท่องเที่ยวจากนานาประเทศอย่างภาคภูมิใจ

3. การสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศสิงคโปร์



สรุปการสัมภาษณ์จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก มหาวิทยาลัย National University of Singapore (NUS) ณ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นการสัมภาษณ์ได้ดังนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์จาก Department of Civil and Environmental Engineering ประกอบด้วย 1) Professor Dr Somsak Swaddiwughipong 2) Associate Professor CHAN Weng Tat 3) Assistant Professor ONG Ghim Ping Raymond

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปประเด็นที่ได้จากการหารือร่วมกับ (ภาคการศึกษา) ของประเทศสิงคโปร์ โดยพูดคุยเรื่องของมุมมองแนวคิดในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ พบว่า ในสถานการณ์ปัจจุบันการพัฒนาด่านภูคู้ฝั่งประเทศไทย มีความเจริญเติบโตมากกว่าการพัฒนาด่านภูคู้ฝั่งสปป.ลาว เนื่องจากเสถียรภาพของรัฐบาลฝั่งสปป.ลาวค่อนข้างจะติดขัด ดังนั้นการที่จะพัฒนาด่านภูคู้ให้มีประสิทธิภาพต้องเกิดจากความร่วมมือของภาครัฐบาลทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งในการพัฒนาด่านภูคู้ฝั่งสปป.ลาวให้มีประสิทธิภาพ อาจจะต้องอาศัยทุนของชาวต่างชาติเข้ามาช่วยในการพัฒนาสปป.ลาว เพื่อให้สปป.ลาวเกิดกิจกรรมต่างๆได้ ซึ่งแนวคิดที่สำคัญของการพัฒนาเมืองชายแดนอันดับแรกคือ การสร้างกิจกรรมให้เกิดขึ้นกับมนุษย์เสียก่อน (Human Activity) เพื่อมนุษย์เกิดกิจกรรมก็จะเกิดการค้าขายขึ้นระหว่าง 2 ประเทศ

มุมมองการพัฒนาด้านการค้า และการลงทุนเสนอแนวคิดทำให้ประเทศไทย ใช้สปป.ลาวเป็นประตูเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศไทยเชื่อมโยงไปยังประเทศต่อเนื่อง เช่น ประเทศจีน เนื่องจากจีนมีกำลังและมีอำนาจในการลงทุนสูง และควรจัดตั้งโรงงานผลิตบริเวณด่านภูคู้ฝั่งประเทศไทย แล้วนำเข้าทรัพยากร/วัตถุดิบต่างๆที่มีอยู่ในสปป.ลาว เพื่อมาผลิต/แปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ในประเทศไทย โดยคำนึงถึงการสร้างและผลิตสินค้าประเภท Sustainable เนื่องจากปัจจุบันมีความนิยมค่อนข้างมาก เพื่อเพิ่มความน่าสนใจในการแลกเปลี่ยนค้าขายซึ่งกันและกันระหว่าง 2 ประเทศให้มากยิ่งขึ้น

มุมมองการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องมีการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆให้พร้อมต่อการพัฒนาเมืองชายแดน โดยเสนอแนวคิดให้ประเทศไทยสร้างถนน High Way จากด่านภูคู้ เชื่อมโยงไปยังกรุงเทพ แล้วผลักดันให้ด่านภูคู้ เป็นด่านต่างชาติสากลที่สามารถนำเข้าและส่งออกสินค้าจากชาวต่างชาติได้ เช่น การนำเข้าสินค้าที่มาจากยุโรป หรือญี่ปุ่นผ่านประเทศไทยส่งต่อไปยังสปป.ลาว

มุมมองการพัฒนาด้านท่องเที่ยว ควรพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว สร้างสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็น Landmark ทั้งบริเวณด่านภูคู้ฝั่งไทย และด่านภูคู้ฝั่งสปป.ลาว ให้เกิดเป็นจุดเด่น อีกทั้งต้องมีแผนการพัฒนาในระยะยาว โดยศึกษาจากพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว ว่าในปัจจุบันนักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยวที่ใดบ้าง เช่น ปัจจุบันนักท่องเที่ยวไปเที่ยวสุโขทัย จากนั้นเดินทางไปท่องเที่ยวต่อสปป.ลาว เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

4. การสัมภาษณ์เชิงลึกประเทศมาเลเซีย



จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ด้านบูทิกายูฮิตัม ณ ประเทศมาเลเซีย ผู้ให้สัมภาษณ์
คณะเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรบูทิกายูฮิตัม ประเทศมาเลเซีย

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปประเด็นที่ได้จากการหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรบูทิกายูฮิตัม ประเทศมาเลเซีย โดย
พูดคุยเรื่องของแนวทางการปฏิบัติงานของด่านบูทิกายูฮิตัม พบว่า ศุลกากรบูทิกายูฮิตัม ได้มีกฎหมาย
Customs Act 1967 ที่ใช้บังคับและควบคุมการห้ามนำเข้าและส่งออกสินค้าตาม กฎหมาย/ระเบียบของ
หน่วยงานต่างๆในประเทศมาเลเซียมากกว่า 30 ฉบับ อีกทั้งยังมีการตรวจสอบและควบคุมอย่างเข้มงวด
และดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าการเข้าประเทศมาเลเซียนั้นปราศจากกิจกรรมเชิงลบใด
ๆ นอกเหนือจากการรวบรวมรายได้และอำนวยความสะดวกทางการค้าศุลกากรของมาเลเซียยังมุ่งมั่นที่จะ
ป้องกันการลักลอบขนสินค้าและปฏิบัติตามกฎหมายของมาเลเซีย บทบาทที่สำคัญของด่านบูทิกายูฮิตัม
คือการทำงานร่วมกัน หน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อไม่ให้เกิดการรั่วไหลของคนและสินค้าที่ผิดกฎหมาย/
ผิดข้อบังคับผ่านเข้าไปในประเทศมาเลเซีย

ซึ่งมุมมองการปฏิบัติงานด้านการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศพบว่า ด้านบูทิกายูฮิตัม มีการ
ประมวลผลการประกาศสินค้าโดยใช้แบบฟอร์มที่สามารถกรอกด้วยตนเองผ่านทางออนไลน์ คือ K1
(นำเข้า), K2 (ส่งออก), K8 (การขนส่ง) โดยมีระยะเวลาของการดำเนินงานแบบฟอร์ม K1 (นำเข้า) ใช้เวลา
45 นาที – 1 ชม. (ในกรณีที่ไม่มีปัญหาด้านเอกสารต่างๆ) และใช้เวลาของการดำเนินงานแบบฟอร์ม K2
(ส่งออก) ใช้เวลา 30 นาที (ในกรณีที่ไม่มีปัญหาด้านเอกสารต่างๆ)

การพัฒนาด่านบูทิกายูฮิตัม ในอนาคตบริเวณด่าน BUKIT KAYU HITAM จะมีการสร้างโรงงาน
การผลิต เพื่อพัฒนาด่านให้เกิดกิจกรรม และสร้างรายได้ให้กับประเทศมาเลเซียมากขึ้น โดยปัจจุบัน
สินค้านำเข้าขอยอดนิยมนของด่าน BUKIT KAYU HITAM ได้แก่ ยางรถยนต์สำหรับรถยนต์ / รถบรรทุก,
ตู้เย็น / เครื่องซักผ้า, อะไหล่และอุปกรณ์รถยนต์, คอมพิวเตอร์ & ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ และผลิตภัณฑ์
เคมีและพลาสติก และสินค้าส่งออกขอยอดนิยมนของด่าน BUKIT KAYU HITAM ได้แก่ คอมพิวเตอร์ &
ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์, ผลิตภัณฑ์ยาง, กะลาปาล์ม, ผลิตภัณฑ์อาหาร และเฟอร์นิเจอร์

ที่มาและความสำคัญของโครงการ

1. โครงการระยะสั้น (พ.ศ. 2564 – 2568)

1.1 โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่

1) หลักการและเหตุผล

เขตพื้นที่ป่าไม้เป็นพื้นที่ที่กฎหมายกำหนดให้รักษาหรืออนุรักษ์ไว้เป็นสมบัติของชาติ ห้ามมิให้เข้าไปกระทำการใดๆ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามระเบียบและดำเนินการตามเงื่อนไขที่กรมป่าไม้กำหนดไว้ ซึ่งการผลักดันการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน บริเวณด่านชายแดนถาวรภูตู โดยผู้รับผิดชอบขอให้ดำเนินการโดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในการขออนุมัติใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูตู หากบรรลุเป้าหมาย จะส่งผลให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อจัดทำโครงการขออนุมัติการใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่
- (2) เพื่อใช้พื้นที่ในการก่อสร้างด่านชายแดนถาวรภูตู

3) เป้าหมายของโครงการ

ดำเนินการขออนุมัติขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างด่านชายแดนถาวรภูตู

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการขออนุมัติการใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ งบโดยประมาณ 1 ล้านบาท (อ้างอิงจากคู่มือแนวทางการปฏิบัติในการตรวจสอบและรายงานการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าไม้)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์, กรมโยธาธิการและผังเมือง
- (2) สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์
- (3) สำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร

1.2 โครงการจัดทำผังเมืองชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน

1) หลักการและเหตุผล

โครงการจัดทำผังเมืองชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน เป็นโครงการหนึ่งที่จะพัฒนาพื้นที่บริเวณภูคู้ ให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของประเทศไทย โดยมีการกำหนดกรอบและแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ ระบบชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน ให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และวิถีชีวิตของประชาชน เป็นการวางแผนการพัฒนาเมืองชายแดนอย่างบูรณาการที่ท้องถิ่นสามารถนำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมได้

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อจัดทำผังเมืองชายแดนภูคู้ ให้มีความเหมาะสมต่อการค้าชายแดน และรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- (2) เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการค้า และเตรียมความพร้อมสำหรับการเป็นด่านการค้าชายแดน

3) เป้าหมายของโครงการ

- (1) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการเดินทางผ่านแดนด้วยระบบที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพรองรับประชาคมอาเซียน
- (2) สร้างจุดสนใจทางการท่องเที่ยวใหม่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว อันเป็นผลดีทางเศรษฐกิจชุมชนเมืองชายแดนภูคู้
- (3) อนุรักษ์ชุมชนเดิมพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนและโอกาสในการได้รับผลจากการพัฒนาพื้นที่ชายแดน

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณเมืองชายแดนภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการจัดทำผังเมืองชายแดนภูคู้ และสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้ เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน งบโดยประมาณ 2 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายแดน Mukdahan ของกรมโยธาธิการและผังเมือง โดยพื้นที่โครงการ ผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะ ชุมชนชายแดน Mukdahan อำเภอเมือง จังหวัด Mukdahan ครอบคลุมเนื้อที่จุดผ่านแดน และพื้นที่โดยรอบประมาณ 24.806 ตารางกิโลเมตร)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด, กรมโยธาธิการและผังเมือง
- (2) องค์การบริหารส่วนตำบล

1.3 โครงการปรับปรุงตลาดการค้าชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

การปรับปรุงเพื่อพัฒนาตลาดการค้าชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก เป็นการส่งเสริมแหล่งการค้าชายแดนให้เกิดประสิทธิภาพ เพื่อสร้างเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างชายแดน กระตุ้นให้เกิดการค้าขายของระหว่าง 2 ชายแดน และผลักดันให้เกิดการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยว ส่งเสริมการสร้างความสะดวกสบายของตลาดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ส่งผลให้ประชาชนได้จับจ่ายสินค้าในสถานที่ที่สะอาด ได้มาตรฐาน และซื้อสินค้าที่มีความปลอดภัย

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อปรับปรุงตลาดการค้าชายแดน ให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- (2) เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และพัฒนาเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ และพัฒนาสิ่งแวดล้อมความสะอาดต่างๆที่เกี่ยวข้อง

3) เป้าหมายของโครงการ

พัฒนาและปรับปรุงตลาดการค้าชายแดนห้วยต่าง ให้เป็นสถานที่ ที่มีความพร้อมในการรองรับสินค้าหรือมีความเหมาะสมกับการค้าชายแดน

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณตลาดการค้าชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

5) งบประมาณ

ดำเนินการปรับปรุงตลาดการค้าชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก งบโดยประมาณ 3 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการพัฒนาปรับปรุงสิ่งแวดล้อมในตลาดนัดชายแดนไทย-มาเลเซีย เทศบาลเมืองตากใบ)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก

1.4 โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิษฐ์-หลวงพระบาง-ฮว่าบิญ

1) หลักการและเหตุผล

การผลักดันเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงในเรื่องของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิษฐ์-หลวงพระบาง-ฮว่าบิญ เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาคอาเซียน อาจทำให้สถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะพัฒนา เพื่อศึกษาและจัดทำเส้นทาง เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิษฐ์-หลวงพระบาง-ฮว่าบิญ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ให้เกิดความสะดวกสบาย และความมั่นใจในการใช้เส้นทางมากยิ่งขึ้น
- (2) เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้มาเยือน
- (3) เพื่อจัดทำเส้นทางเชิงนิเวศ เพื่อการส่งเสริมศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว

3) เป้าหมายของโครงการ

- (1) จัดทำเส้นทาง/ทางเลือกการเดินทางระหว่าง
 - (a) เส้นทางเดินรถภายในพื้นที่
 - (b) เส้นทางเดินรถระหว่างอำเภอ
 - (c) เส้นทางเดินรถระหว่างจังหวัด
 - (d) เส้นทางเดินรถระหว่างประเทศ
- (2) องค์ประกอบภายในโครงการจัดทำเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวก มีลักษณะ Mixed use ประกอบด้วย จุดพักรถ/พื้นที่พักผ่อน ในลักษณะพื้นที่ทำงานร่วม (Co-working space) และและอุปกรณ์ประกอบถนน

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณเส้นทางของการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุดรดิตต์-หลวงพระบาง-สทว่าปัญ

5) งบประมาณ

โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ 1.5 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและแอควาเจอร์ จังหวัดระยอง เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุดรธานี
- (2) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี

1.5 โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

การสร้างปัจจัยแวดล้อมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในระดับอำเภอ ถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยดึงดูดและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ได้ช่องทางหนึ่ง ด้วยการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ให้เป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวางทั่ว

ทั้งประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่มาเยือน ในรูปแบบของป้ายบอกทาง และป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อจัดทำป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวของอำเภอบ้านโคก ให้เกิดการรับรู้ในวงกว้างมากยิ่งขึ้น
- (2) เพื่อส่งเสริมศักยภาพและกระตุ้นเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยวในระดับชุมชน เพื่อสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่
- (3) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในพื้นที่ และผู้ที่มาเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ รวมไปถึงปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบของโครงการจัดทำป้ายและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก ประกอบด้วย จัดทำป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญของอำเภอบ้านโคก, จัดทำป้ายสื่อความหมายสถานที่ท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญของอำเภอบ้านโคก และจัดทำแผนภาพหรือข้อความบรรจุในป้ายสื่อความหมายสถานที่ท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญของอำเภอบ้านโคก

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญ ในอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

5) งบประมาณ

โครงการจัดทำป้ายและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก งบประมาณ 25 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการจัดทำป้ายบอกทาง และป้ายสื่อความหมาย สถานที่ท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ ภายในเขตเทศบาลเมืองอ่างทอง)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุดรธานี, กรมทางหลวงชนบท

1.6 โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร

1) หลักการและเหตุผล

การส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร เพื่อให้เกษตรกรมีความรู้ความเข้าใจในการผลิตสารชีวภัณฑ์ในการป้องกันและกำจัดศัตรูพืช และเป็นการส่งเสริมให้เกษตรกรลดการใช้สารเคมีในการป้องกันและกำจัดศัตรูพืช เพื่อการลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่เกษตรกร ในการนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร
- (2) เพื่อส่งเสริมและลดการใช้สารเคมีในการเกษตร

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร ประกอบด้วย สถานที่จัดสัมมนา และวิทยากรหรือบุคคลที่มีองค์ความรู้ในด้านการใช้สารชีวภัณฑ์ในการเกษตร

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่กลุ่มเกษตรกร จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร งบประมาณ 1 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการส่งเสริมการผลิตและการใช้สารชีวภัณฑ์ เทศบาลตำบลสีวิเชียร อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์
- (2) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์

2. โครงการระยะกลาง (พ.ศ. 2569 – 2573)

2.1 โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร

1) หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันมีแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปเกิดขึ้นในพื้นที่หลายแห่ง กระจายอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ ของชุมชน ซึ่งยังไม่ได้มีการควบคุมพื้นที่ในการจัดตั้งโรงงาน อาจเกิดผลกระทบต่อชุมชนในอนาคต ดังนั้นจึงควรมีการจัดตั้งแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร เพื่อควบคุมการก่อสร้างโรงงานให้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชน รวมทั้งส่งเสริมอาชีพเกษตรกรของคนในพื้นที่และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตร

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อส่งเสริมอาชีพเกษตรกร มีแหล่งรับซื้อผลผลิตทางการเกษตร แบบครบวงจร
- (2) เพื่อควบคุมการก่อสร้างโรงงานแปรรูปการเกษตร ป้องกันผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่อาศัย
- (3) ส่งเสริมศักยภาพทางการเกษตร และการส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร
- (4) ส่งเสริมเศรษฐกิจและเพิ่มมูลค่าผลผลิตจากการแปรรูปในภาคการเกษตร
- (5) สร้างงานสร้างรายได้แก่คนในพื้นที่

3) พื้นที่พัฒนา

เขตพื้นที่สีม่วง ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า

4) งบประมาณ

งบประมาณเบื้องต้น 110 ล้านบาท พื้นที่โครงการประมาณ 40,000 ตารางเมตร (อ้างอิงจากโครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร โดย Urban Space, 2559)

5) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด
- (2) สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์

2.2 โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2)

1) หลักการและเหตุผล

การพัฒนาระบบงานในเว็บไซต์ ซึ่งมีระบบการไหลเวียนในแบบออนไลน์ (Online) ทั้งแบบโลคอล (Local) ภายในวงแลน (Lan) และ โกลบอล (Global) ออกไปยังเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ทำให้เหมาะสำหรับงานที่ต้องการข้อมูลแบบเรียลไทม์ (Real Time) เป็นการสร้างแอปพลิเคชันหรือโปรแกรมที่ถูกออกแบบมาเพื่อการทำงานเฉพาะด้าน และถูกเขียนขึ้นมาเพื่อเป็นเบราว์เซอร์สำหรับการใช้งานเว็บเพจต่างๆ เว็บแอปพลิเคชันสามารถตอบสนองปัญหาข้างต้นได้เป็นอย่างดี และสามารถแทนที่เดสก์ท็อปแอปพลิเคชันที่เป็น Client-Server Application ได้เป็นอย่างดี

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ/แผนงาน

- (1) เพื่อพัฒนาต่อยอดระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ application
- (2) เพิ่มความสะดวกในการใช้งานในอุปกรณ์ที่เป็น smartphone

3) เป้าหมายของโครงการ/แผนงาน

- (1) ได้ application ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบ
- (2) Smartphone สามารถใช้งานผ่าน application ได้

4) พื้นที่พัฒนา

ในพื้นที่ในเขตศึกษาจังหวัดอุตรดิตถ์ พื้นที่ใกล้เคียงและรวมไปถึง จังหวัดใกล้เคียง ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

5) งบประมาณ

100,000 บาท

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ (อาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับความสามารถขององค์กร)

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) จังหวัดอุตรดิตถ์
- (3) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์

2.3 โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูคู้

1) หลักการและเหตุผล

Internet of Things (IoT) คือการที่สิ่งต่างๆ ถูกเชื่อมโยงทุกอย่างเข้าสู่โลกอินเทอร์เน็ต ทำให้สามารถสั่งการ ควบคุมใช้งานอุปกรณ์ต่างๆ ผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต หรือการที่สิ่งต่างๆ ถูกเชื่อมโยงทุกสิ่งทุกอย่างด้วยอินเทอร์เน็ต Internet of Things จะเกิดเป็นโครงสร้างพื้นฐานใหม่ของตนได้โดยพึ่งพายุ้งกับอินเทอร์เน็ต ซึ่งการเกิดประโยชน์จะเป็นในรูปแบบพึ่งพากับบริการ และจะสามารถครอบคลุมการสื่อสารในหลายรูปแบบ เช่น เครื่องสู่เครื่อง เครื่องสู่คน เป็นต้น การพัฒนา Internet of Things จะพัฒนาเทคโนโลยีในฝั่ง Hardware ได้แก่ processors, radios และ sensors ซึ่งจะถูกรวมเข้าด้วยกันเรียกว่า a single chip หรือ system on a chip (SoC) นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนา WSN ไปด้วยกัน ซึ่งจะเชื่อมต่อสำหรับ Internet of Things หรือ Access technology มีอยู่ 3 ตัวได้แก่

1. Bluetooth 4.0
2. IEEE 802.15.4e
3. WLAN IEEE 802.11™ (Wi-Fi)

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ/แผนงาน

- (1) เพื่อพัฒนา application สำหรับการขนส่งสาธารณะไปยังบริเวณด่านถาวรภูคู้
- (2) เพิ่มอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังด่านถาวรภูคู้
- (3) เพื่อให้ผู้ใช้งานได้เข้าถึงข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะบริเวณด่านถาวรภูคู้

3) เป้าหมายของโครงการ/แผนงาน

- (1) ได้ application สำหรับการขนส่งสาธารณะไปยังบริเวณด่านถาวรภูคู้
- (2) ประชาชนสามารถวางแผนการเดินทางไปยังด่านถาวรภูคู้ได้สะดวกขึ้น
- (3) ประชาชนรู้ข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะบริเวณด่านถาวรภูคู้

4) งบประมาณ

- 1 ล้านบาท

5) พื้นที่พัฒนา

ในพื้นที่ในเขตศึกษาจังหวัดอุตรดิตถ์ พื้นที่ใกล้เคียงและรวมไปถึง จังหวัดใกล้เคียง

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ (อาจมีการเปลี่ยนแปลง ขึ้นอยู่กับความสามารถขององค์กร)

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานขนส่งจังหวัด, กรมการขนส่งทางบก
- (3) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์

2.4 โครงการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

1) หลักการและเหตุผล

การผลักดันให้เกิดการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เป็นการส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพสู่ด้านการค้าระดับประเทศ ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ถือเป็นประตูการค้าสากลที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และพื้นที่ต่อเนื่อง

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อศึกษาและดำเนินการโครงการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
- (2) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน และพื้นที่ต่อเนื่อง

3) เป้าหมายของโครงการ

การก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เพื่อการรองรับปริมาณการค้าชายแดนภูคู้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

ดำเนินการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ งบประมาณ 3,300 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ พื้นที่โครงการบนเนื้อที่ประมาณ 596 ไร่)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด, กรมโยธาธิการและผังเมือง
- (2) ศุลกากร, กรมศุลกากร

2.5 โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร

1) หลักการและเหตุผล

โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน (เส้นทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก เป็นแผนโครงการพัฒนาที่จะช่วยในการสนับสนุนโลจิสติกส์และแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ โครงการขยายช่องจราจรนี้จะช่วยยกระดับความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางของโครงข่ายถนน ที่จะมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เพื่อช่วยส่งเสริมการพัฒนาประเทศ ทั้งด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ การค้า อุตสาหกรรมและการขนส่ง

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม.
- (2) เพื่อส่งเสริมและยกระดับความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางของโครงข่ายถนน ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต
- (3) เพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ

3) เป้าหมายของโครงการ

การขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม.

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม.

5) งบประมาณ

โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน (เส้นทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. งบประมาณ 500 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการก่อสร้างขยายถนนทางหลวงชนบทสาย นม.1120-แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2-บ้านโคกไผ่ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 4+200 ระยะทาง 4.2 กิโลเมตร)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (1) แขวงทางหลวง, กรมทางหลวง
- (2) แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์, กรมทางหลวงชนบท

2.6 โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

การผลักดันแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว “เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์” ให้เกิดการทำนุและบำรุงรักษาให้คงอยู่ รวมทั้งการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวที่มาเยือนได้ เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในชุมชน เช่น การจำหน่ายสินค้าอาหารของคนในพื้นที่ และจากจำหน่ายของที่ระลึก เป็นต้น

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ สร้างอัตลักษณ์ที่ดีให้แก่คนในชุมชน
- (2) เพื่อการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจในอำเภอบ้านโคก

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบของโครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ “เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์” อำเภอบ้านโคก ประกอบไปด้วย จุดให้บริการนักท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่สอดคล้องกับการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ “เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์” อำเภอบ้านโคก งบโดยประมาณ 2 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์วัฒนธรรมเทศบาลนครนทบุรี)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานป้องกันและปราบปราม

2.7 โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ

1) หลักการและเหตุผล

การท่องเที่ยวถือเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยการผลักดันเพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ จึงเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างความหลากหลายในกิจกรรมการท่องเที่ยว และยังเป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยใช้แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ เป็นที่ศึกษาค้นคว้าความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ เพื่อสร้างจิตสำนึกแก่เด็ก เยาวชน ประชาชน และนักท่องเที่ยว

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บริเวณแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ
- (2) เพื่อส่งเสริมการศึกษาเรียนรู้ แก่เด็ก เยาวชน ประชาชน และนักท่องเที่ยว ในด้านความหลากหลายทางชีวภาพ ตลอดจนปลูกฝังจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบของโครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ ประกอบไปด้วย ศาลาพักผ่อน, หอชมวิว/จุดชมวิว, จุดให้บริการนักท่องเที่ยว และห้องน้ำสาธารณะ

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณบ้านน้ำแพ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ งบประมาณ 25 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัยผึ่งอันดามัน)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์
- (2) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก

2.8 โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์

1) หลักการและเหตุผล

การผลักดันการค้าชายแดนภูคู้ เพื่อเพิ่มมูลค่าและส่งเสริมในเรื่องของเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนให้เกิดขึ้นในบริเวณชายแดนภูคู้ ถือเป็นการกำหนดทิศทางในการผลักดันกิจกรรมในการสร้างเสริมศักยภาพให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่ชายแดน เพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนซื้อหรือขายสินค้า และทำการค้าขายกันระหว่างสองชายแดน

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อเป็นส่งเสริมและผลักดัน ให้เกิดกิจกรรมในภาคธุรกิจบริเวณพื้นที่การค้าชายแดนภูคู้
- (2) เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในบริเวณชายแดนภูคู้

3) เป้าหมายของโครงการ

การส่งเสริมในเรื่องการค้า และการลงทุน ของภาคธุรกิจ ก่อให้เกิดการเพิ่มมูลค่าให้กับการค้าบริเวณชายแดนภูคู้

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณพื้นที่การค้าชายแดนในบริเวณชายแดนภูคู้

5) งบประมาณ

จัดทำโครงการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูคู้ งบโดยประมาณ 23 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการเสริมสร้างศักยภาพของ SMEs ในพื้นที่ชายแดน)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์
- (2) สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์

2.9 โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์

1) หลักการและเหตุผล

ตามที่กระทรวงสาธารณสุข มีนโยบายให้จัดตั้งระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในทุกจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อรองรับผู้เจ็บป่วยฉุกเฉิน โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อรองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์นั้น ถือเป็นการผลักดันและส่งเสริมตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุข เพื่อการพัฒนาเครือข่ายระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินตลอดจนบุคลากรและอาสาสมัครกู้ชีพที่สามารถให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินในหน่วยบริการระดับพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้อง รวดเร็ว และปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อพัฒนาระบบปฏิบัติการฉุกเฉินนอกโรงพยาบาลให้ครอบคลุมทั่วถึง โดยให้ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินได้รับการบริการที่ได้มาตรฐาน ทันทีทันที่
- (2) เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรและองค์กรที่เกี่ยวข้องให้ระบบการแพทย์ฉุกเฉินที่เข้มแข็งและยั่งยืน
- (3) เพื่อพัฒนาโครงสร้าง กลไกการจัดการและการอภิบาลระบบการแพทย์ฉุกเฉินในทุกระดับให้มีประสิทธิภาพ

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อรองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ของจังหวัดอุตรดิตถ์ ประกอบด้วย ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน, อุปกรณ์/เครื่องมือทางการแพทย์ และบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการกู้ชีพ เช่น อาสาสมัครกู้ชีพ

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อรองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน งบโดยประมาณ 55 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการพัฒนาเครือข่ายระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน คปสอ.กุดชุม)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี
- (2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล

3. โครงการระยะยาว (พ.ศ. 2574 – 2578)

3.1 โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต

1) หลักการและเหตุผล

พื้นที่เดิมที่ใช้จัดกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน เช่น งานกีฬา งานประเพณีต่างๆ ยังขาดการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมกับกิจกรรมของชุมชน ดังนั้นเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ จึงควรมีการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นพื้นที่กิจกรรมส่วนรวม สำหรับจัดกิจกรรม หรืองานประเพณีต่างๆ และเป็นพื้นที่นันทนาการของชุมชน เพิ่มคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชน

องค์ประกอบภายในโครงการศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิตมีลักษณะเป็นพื้นที่ทำงานร่วม (Co-working space) ภายในโครงการประกอบด้วย

ลำดับ	องค์ประกอบ	พื้นที่ (ตร.ม.)
1	หมวดงานสถาปัตยกรรม	
1.1	ลานหน้าโครงการ	120.00
1.2	ลานอเนกประสงค์/ลานกีฬากลางแจ้ง	1,980.00
1.3	อาคารผู้สูงอายุ	1,296.00
1.4	อาคารอเนกประสงค์	576.00
1.5	อัมพันท์	1,295.00
1.6	ศาลาพักผ่อน	96.00
1.7	ห้องสุขาสาธารณะ	255.00
2	หมวดงานภูมิสถาปัตยกรรม	
2.1	ป้ายโครงการ	16.00
2.2	ทางจักรยานในสนามกีฬา และทางเดินริมถนน	2,100.00
2.3	ทางจักรยานในสวนสาธารณะ	1,400.00
2.4	ถนน และที่จอดรถ	2,400.00
2.5	งานภูมิสถาปัตยกรรม	3,200.00
	รวมพื้นที่ใช้สอยโครงการ	14,734.00

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) ส่งเสริมกิจกรรมต่างๆในชุมชน
- (2) ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

3) เป้าหมายของโครงการ

- (1) มีพื้นที่ส่วนรวมของชุมชนสำหรับจัดกิจกรรม หรือพื้นที่นันทนาการ ใช้จัดกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน เช่น งานกีฬา งานประเพณีต่างๆ
- (2) เป็นพื้นที่สำหรับพักผ่อน ออกกำลังกาย และพบปะกันทางสังคม

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในเขตพื้นที่ของเทศบาลตำบลบ้านโคกเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์อยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลตำบลบ้านโคก ปัจจุบันเป็นพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนในพื้นที่อำเภอบ้านโคก ขนาดพื้นที่ประมาณ 18 ไร่

5) งบประมาณ

งบประมาณเบื้องต้น 70 ล้านบาท พื้นที่โครงการประมาณ 14,734 ตารางเมตร (อ้างอิงจากโครงการพัฒนาสวนสาธารณะและลานกิจกรรมชุมชนบ้านโคก โดย บริษัท แมคโคร คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด,) (รายงานที่ได้จากเทศบาลตำบลบ้านโคก)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก

3.2 โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น

1) หลักการและเหตุผล

การบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นแนวความคิดพัฒนาระดับชุมชนและท้องถิ่นให้เข้มแข็ง น่าอยู่ ปลอดภัย มีพัฒนาการพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน ถือเป็นการส่งเสริมและผลักดันทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม จะส่งผลให้ประชาชนในชุมชนมีสุขภาวะที่ดี

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และสร้างความตระหนักถึงการอนุรักษ์ธรรมชาติแก่คนในชุมชน
- (2) เพื่อการบริหารสิ่งแวดล้อม ในการอนุรักษ์ธรรมชาติ และช่วยผลักดันแหล่งท่องเที่ยวทุ่งแล้งให้มีสภาพแวดล้อมที่สมบูรณ์

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภูท่งแล้ง ประกอบด้วย เอกสารประกอบความรู้ จุดพักรถ และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณภูท่งแล้ง อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภูท่งแล้ง งบโดยประมาณ 25 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ บริเวณอ่างเก็บน้ำป่าพะยอม)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) อบต.ม่วงเจ็ดต้น
- (2) สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์

3.3 โครงการก่อสร้างสถานีสั่งและเดินทางโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

โครงการก่อสร้างสถานีสั่งและเดินทางโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ เชื่อมโยงกับสถานีสั่งผู้โดยสารในเขตจังหวัดใกล้เคียง โดยมีสถานีสั่งผู้โดยสารเป็นศูนย์กลางและเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างจังหวัด และเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของภูมิภาค และประเทศตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน ขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึง

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อเป็นการพัฒนาการขนส่งทางถนนให้เกิดการกระจายไปสู่ภูมิภาคและชนบท เพื่อความปลอดภัยและคล่องตัวในการเดินทาง
- (2) เพื่อขยายโครงสร้างและการบริการขนส่งสาธารณะให้ทั่วถึง กระจายแหล่งงานและความเจริญไปสู่ภูมิภาค

3) เป้าหมายของโครงการ

- (1) ให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ประจำรถและนักท่องเที่ยว ให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง โดยมีสถานีสั่ง
- (2) ดำเนินการก่อสร้างสถานีสั่งและเดินทางโดยสารระหว่างประเทศ ในอำเภอบ้านโคก

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

ดำเนินการจัดทำโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินทางโดยสาธารณะระหว่างประเทศ งบประมาณ 50 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดปราจีนบุรี โดยพื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ตำบลไม้เค็ด อำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี เนื้อที่ 10 ไร่)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์
- (2) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์, กรมโยธาธิการและผังเมือง

3.4 โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

เนื่องจากประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำเป็นระยะทางหลายพันกิโลเมตร และมีความอุดมสมบูรณ์มากกว่าหลายประเทศ จึงเกิดสถานการณ์ของการเคลื่อนย้ายประชากรข้ามชาติในลักษณะต่างๆ ทั้งการหลบหนีเข้าเมือง และการอพยพ ทำให้กลายเป็นบุคคลไร้สัญชาติ ซึ่งการสำรวจเพื่อตรวจสอบและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติที่เข้ามายังประเทศไทยนั้น ถือเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาความมั่นคงของประเทศ การดำเนินงานดังกล่าวถือเป็นการป้องกันและปราบปรามการลักลอบเข้ามาในประเทศอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายของบุคคลซึ่งไร้สัญชาติ

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อสำรวจ ตรวจสอบและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก
- (2) เพื่อป้องกันและปราบปรามการลักลอบเข้ามาในประเทศของบุคคลไร้สัญชาติ

3) เป้าหมายของโครงการ

จัดทำโครงการสำรวจบุคคลไร้สัญชาติ เพื่อควบคุมจำนวนของบุคคลไร้สัญชาติที่ลักลอบเข้ามาอาศัยอยู่ในอำเภอบ้านโคก

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก งบประมาณ 1 ล้านบาท (อ้างอิงจากบทความสถานการณ์และแนวทางแก้ไขปัญหาค้นไร้รัฐไร้สัญชาติในประเทศไทย)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์

3.5 โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

อำเภอบ้านโคกเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดอุตรดิตถ์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และห่างจากตัวเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์ 174 กิโลเมตร ประชาชนมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่ยากลำบาก การก่อสร้างสวนสาธารณะ เพื่อใช้เป็นสถานที่ออกกำลังกายให้กับคนภายในอำเภอบ้านโคก และนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชม ให้มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ส่งผลให้คนในพื้นที่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อสร้างสวนสาธารณะ และสถานที่ออกกำลังกาย
- (2) เพื่อให้ประชาชนภายในอำเภอบ้านโคก และนักท่องเที่ยว ได้มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย ปั่นจักรยาน เป็นต้น
- (3) เพื่อพัฒนาและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมบริเวณอำเภอบ้านโคก ให้เป็นสถานที่น่าท่องเที่ยว

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการก่อสร้างสวนสาธารณะ อำเภอบ้านโคก ประกอบด้วย ลานออกกำลังกาย, ลู่วิ่ง/ทางสำหรับจักรยาน, เครื่องออกกำลังกาย, ม้านั่ง, ลานจอดรถ, ห้องน้ำสาธารณะ และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก งบโดยประมาณ 25 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการก่อสร้างสวนสาธารณะ และสถานที่ออกกำลังกายบริเวณฝายใหญ่)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) อบต.บ้านโคก
- (2) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์, กรมโยธาธิการและผังเมือง

3.6 โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

การพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก ถือเป็นสิ่งสำคัญในการส่งเสริมด้านการพัฒนาสังคม โดยมุ่งเน้นไปจัดการน้ำเสีย เพื่อผลักดันให้เกิดการรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ชุมชนเทศบาลตำบลบ้านโคกเกิดความน่าอยู่

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียของชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก
- (2) เพื่อส่งเสริมการรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน และพัฒนาความเป็นอยู่ของคนในชุมชนให้มีประสิทธิภาพ

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก ประกอบด้วย ระบบการบริหารจัดการบำบัดน้ำเสีย รวมถึงอุปกรณ์และโครงสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณชุมชนเทศบาลตำบลบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก งบโดยประมาณ 35 ล้านบาท (อ้างอิงจากงบจากคู่มือเทคโนโลยีการบำบัดน้ำเสียตามแนวพระราชดำริ การบำบัดน้ำเสียด้วยระบบบำบัดน้ำเสีย)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์

3.7 โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น

1) หลักการและเหตุผล

การพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยอยู่ภายใต้การดูแลขององค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น ถือเป็นสิ่งสำคัญในการส่งเสริมด้านการพัฒนาสังคม โดยมุ่งเน้นไปจัดการน้ำเสีย เพื่อผลักดันให้เกิดการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลให้ชุมชนเกิดความน่าอยู่

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียของชุมชนในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยอยู่ภายใต้การดูแลขององค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- (2) เพื่อส่งเสริมการรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน และพัฒนาความเป็นอยู่ของคนในชุมชนให้มีประสิทธิภาพ

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น ประกอบด้วย ระบบการบริหารจัดการบำบัดน้ำเสีย

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในชุมชนบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ โดยอยู่ภายใต้การดูแลขององค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น

5) งบประมาณ

โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น งบโดยประมาณ 35 ล้านบาท (อ้างอิงจากคู่มือเทคโนโลยีการบำบัดน้ำเสียตามแนวพระราชดำริ การบำบัดน้ำเสียด้วยระบบบำบัดน้ำเสีย)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- (2) สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์

3.8 โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก

1) หลักการและเหตุผล

การผลักดันให้เกิดการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ เพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมของคนในอำเภอบ้านโคก การก่อสร้างเตาเผาขยะถือเป็นโครงการที่จะช่วยแก้ไขปัญหาขยะของคนในอำเภอบ้านโคก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในชุมชน

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อการผลักดันให้เกิดการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะในอำเภอบ้านโคก
- (2) เพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม และแก้ไขปัญหาการจัดการขยะของคนในชุมชน

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก ประกอบด้วย การก่อสร้างเตาเผาขยะชนิดไร้มลพิษ และการก่อสร้างศูนย์บริหารจัดการขยะในชุมชน รวมถึงอุปกรณ์และโครงสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก จำนวน 1 แห่ง งบโดยประมาณ 1.5 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการก่อสร้างศูนย์บริหารจัดการขยะพร้อมเตาเผาขยะระบบควบคุมอากาศจังหวัดตรัง)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์

3.9 โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ

1) หลักการและเหตุผล

การใช้พลังงานของประเทศไทยมีแนวโน้มอัตราสูงขึ้นทุกปี ซึ่งในขณะเดียวกันประเทศไทยเองก็มีแหล่งพลังงานที่จำกัด ดังนั้นการผลักดันให้เกิดการใช้พลังงานทดแทน อย่างเช่น การติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ ถือเป็นทางเลือกที่จะช่วยลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนอีกด้วย

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์สนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการพัฒนาสังคมและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ ประกอบด้วย อุปกรณ์ติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์, ก่อสร้างโครงสร้างรองรับชุดแผงเซลล์แสงอาทิตย์รูปร่าง/ป้ายโครงการ และก่อสร้างโรงคลุมอุปกรณ์ (ครอบคลุมแบตเตอรี่และระบบ)

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณถนนสาธารณะ องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก

5) งบประมาณ

โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ งบประมาณ 1.5 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์สำหรับโรงเรียนในชนบท)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก
- (2) แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์, กรมทางหลวงชนบท

3.10 โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม

1) หลักการและเหตุผล

งานวิจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการศึกษาในเชิงการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อม ถือเป็นการดำเนินงานที่มีประโยชน์ต่อส่วนร่วม จึงมีความจำเป็นในการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างสถานที่ใช้อำนวยต่อการดำเนินงานด้านการวิจัย และเพื่อสามารถเป็นศูนย์กลางในการวิจัยด้านสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงสามารถรองรับการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- (1) เพื่อก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม และใช้เป็นสถานที่สำหรับการดำเนินงาน

3) เป้าหมายของโครงการ

องค์ประกอบภายในโครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย อาคารโครงการก่อสร้างศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม

4) พื้นที่พัฒนา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่จังหวัดอุตรดิตถ์

5) งบประมาณ

โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้านสิ่งแวดล้อม งบประมาณ 10 ล้านบาท (อ้างอิงจากโครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัย และพัฒนาศึกษาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ)

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- (1) สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์
- (2) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

คณะผู้วิจัยได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ณ โรงแรมฟรายเคย์ จังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการจัดทำแผนในการพัฒนาพื้นที่ จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยสร้างแบบสอบถาม เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์และจัดทำแผนการพัฒนาในพื้นที่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ให้สามารถรองรับความต้องการทางด้านการขนส่งและจราจรในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย/ลงใน () ที่กำหนดไว้หรือเติมข้อความในช่องว่าง

ชื่อ-สกุล.....หน่วยงาน.....วันที่สัมภาษณ์.....

1. เพศ

() ชาย

() หญิง

2. อายุ

() ต่ำกว่า 18 ปี

() 18 - 25 ปี

() 26 - 35 ปี

() 36 - 50 ปี

() 50 ปี ขึ้นไป

3. การศึกษา

() ปริญญาตรี

() ปริญญาโท

() ปริญญาเอก

4. อาชีพ

() ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ

() เจ้าของธุรกิจ

() ภาคเอกชน

() พนักงานบริษัท

() อื่นๆ (โปรดระบุ.....)

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแผนการพัฒนาพื้นที่

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย / ลงใน () ที่กำหนดไว้หรือเติมข้อความในช่องว่าง

1. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับวิสัยทัศน์แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
“การพัฒนาเมืองชายแดนยั่งยืน ส่งเสริมเศรษฐกิจ ส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งเสริมการขนส่งสินค้า
หลากหลายรูปแบบ และเป็นประตูการค้าสู่สากล”

() เห็นด้วย () ไม่เห็นด้วย (กรณีไม่เห็นด้วย โปรดระบุข้อเสนอแนะ).....

2. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับยุทธศาสตร์แผนการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาระบบขนส่งและโครงข่ายการคมนาคมเมืองชายแดน บริเวณจุดผ่านแดน
ถาวรภูคู้ เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ
ประตูการค้า และการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาเมืองชายแดน บริเวณด่านถาวรภูคู้ เพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่าง
ยั่งยืน

() เห็นด้วย () ไม่เห็นด้วย (กรณีไม่เห็นด้วย โปรดระบุข้อเสนอแนะ).....

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่องว่างให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	กรณีไม่เห็นด้วย โปรดระบุ ข้อเสนอแนะ
โครงการระยะสั้น พ.ศ. 2563 – 2567				
1. โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและสิ่งอำนวยความสะดวก	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุดรธานี			
2. โครงการขออนุมัติในหลักการขอใช้พื้นที่ป่าสงวน จำนวน 635 ไร่ เพื่อใช้พื้นที่ก่อสร้างด่านชายแดนถาวรช่องภูคู้ โดยขอให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรับไปดำเนินการและเร่งรัดการขออนุมัติขอใช้พื้นที่	สำนักงานจังหวัดอุดรธานี			
3. โครงการออกแบบวางผังพื้นที่เฉพาะชุมชนชายแดนภูคู้ และการศึกษาสำรวจออกแบบด้านการค้าชายแดนภูคู้รองรับประชาคมอาเซียน	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี			
4. โครงการติดตั้งระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุดรธานี			
5. โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการ	อบต. บ้านโคก			

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	กรณีไม่เห็นด้วยโปรดระบุข้อเสนอแนะ
ใช้งานระบบต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์			
6. โครงการปรับปรุงตลาดการค้าตลาดชายแดนห้วยต่าง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก	อบต. บ้านโคก สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์			
7. โครงการศึกษาและจัดทำเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อุตรดิตถ์-หลวงพระบาง-สทว้าบิญ	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์			
8. โครงการจัดทำและพัฒนาป้ายและแนะนำแหล่งท่องเที่ยวอำเภอบ้านโคก	อบต. บ้านโคก แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์			
9. โครงการส่งเสริมให้เกษตรกรนำสารชีวภัณฑ์มาใช้ในการเกษตร	สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์			
โครงการระยะกลาง พ.ศ. 2568 – 2572				
10. โครงการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรมเกษตร	สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์			
11. โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้นแบบในรูปแบบ Application (เฟส 2)	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์			
12. โครงการพัฒนาระบบ IOT เชื่อมการขนส่งสาธารณะบริเวณด่านภูคู้	อบต. บ้านโคก สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์			
13. โครงการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากรด่านตรวจคนเข้าเมืองโครงการก่อสร้างอาคารด้านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมืองและอาคารต่างๆ ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้	สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์			
14. โครงการขยายช่องจราจรจากแยกป่าขนุน อ.เมือง (ทางหลวงหมายเลข 11) ไปยังจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก ระยะทางประมาณ 165 กม. เป็น 4 ช่องจราจร	อบต. บ้านโคก แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์			
15. โครงการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิง	สำนักงานท่องเที่ยวและ			

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	กรณีไม่เห็นด้วยโปรดระบุข้อเสนอแนะ
อนุรักษ์ "เรือไม้ตะเคียนทองยักษ์" อำเภอบ้านโคก	กีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์			
16. โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ บ้านน้ำแพ	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์			
17. โครงการส่งเสริมเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนภูู่ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์			
18. โครงการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน รองรับการท่องเที่ยวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของจังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุตรดิตถ์			
โครงการระยะยาว พ.ศ. 2573 – 2577				
19. โครงการบริหารสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทุ่งแล้ง องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. ม่วงเจ็ดต้น สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์			
20. โครงการจัดตั้งศูนย์พัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต	อบต. บ้านโคก			
21. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งและเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ อำเภอบ้านโคก	สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์ สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์			
22. โครงการสำรวจและควบคุมบุคคลไร้สัญชาติในอำเภอบ้านโคก	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์			
23. โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะอำเภอบ้านโคก	อบต. บ้านโคก			
24. โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เทศบาลตำบลบ้านโคก	อบต. บ้านโคก			
25. โครงการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน เขตเศรษฐกิจพิเศษจุดผ่านแดนถาวรภูู่ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	อบต. ม่วงเจ็ดต้น			
26. โครงการก่อสร้างเตาเผาขยะและคัดแยกขยะ อำเภอบ้านโคก	อบต. บ้านโคก			
27. โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงาน	อบต. บ้านโคก			

โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	กรณีไม่เห็นด้วย โปรดระบุ ข้อเสนอแนะ
แสงอาทิตย์ตามถนนสาธารณะ	แขวงทางหลวงชนบท จังหวัดอุดรธานี			
28. โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์วิจัยด้าน สิ่งแวดล้อม	สำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัด อุดรธานี			



นายธนกร อัจจิตรไพศาล
ผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ให้เกียรติมาเป็นประธานในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น



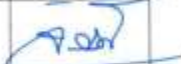
นำเสนอโครงการแผนงานและโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม

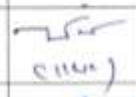


ผู้เข้าร่วมประชุม ในวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ณ โรงแรมฟรายเดย์ จังหวัดอุตรดิตถ์

รายชื่อเข้าร่วมประชุมรับความคิดเห็น
เรื่อง “การศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ระยะที่ 2”
ดำเนินการโดยวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร
วันที่ 18 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 13.00-15.30 น.
ณ ห้องศัลยา 2 ชั้น 4 โรงแรมพราญเดย์ จังหวัดอุตรดิตถ์
จังหวัดอุตรดิตถ์

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1.	นายธนาคาร อังจิตรไพศาล	ผู้อำนวยการจังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานจังหวัดอุตรดิตถ์			
2.	คุณสกลัญญา กันบ้าน	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา อุตรดิตถ์	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด อุตรดิตถ์	uttaradit@motr.go.th		สกลัญญา
3.	คุณนันทวรรณ พรหม อัครา	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา อุตรดิตถ์	สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด อุตรดิตถ์	uttaradit@motr.go.th		นันทวรรณ
4.	นางพัชรภรณ์ งามแก้ว	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์			พัชรภรณ์
5.	นางพนิดา ภิมาลัย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์			
6.	นายเชวง ไชยหลาก	ผู้อำนวยการสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดอุตรดิตถ์			
7.	นางศุภกานต์ พรหมน้อย	สดีจังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานสดีจังหวัดอุตรดิตถ์	chad@uor.go.th	09-09806231	ศุภกานต์
8.	นางสาวจุฬารัตน์ บุญหาเสถ	นักวิชาการสดีชำนาญการ	สำนักงานสดีจังหวัดอุตรดิตถ์		086-9244162	จุฬารัตน์
9.	นางณัฐพร มหาโพธิ์	พาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	MAH-API-BOULE@hotmail.co.	089-9689433	ณัฐพร
10.	นายสุวิทย์ สว่าง เมือง	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด อุตรดิตถ์	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์	S.Thuan@hotmail.com	08/8112040	สุวิทย์

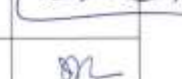
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
11.	นายขจรศักดิ์ อิ่มเต็ม	นักวิเคราะห์นโยบาย	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด อุตรดิตถ์	khajohns@hotmail.com	093-138-0880	
12.	นางสาวนิลเนตร โลหะพจน์พิลาศ	อุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด อุตรดิตถ์			
13.	พ.อ.อภิรักษ์ ภิรมย์ภักดี พ.ต.ท.หญิง อมรคำภา ภิรมย์ภักดี	สารวัตรตรวจคนเข้าเมืองจังหวัด อุตรดิตถ์	สำนักงานด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์	apirakti@gmail.com	089-7214132	
14.	นายภูสิทธิ์ อนันท์วัฒน์	ขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางบก			
15.	พลตรี ทวีศักดิ์ วิจิตร	ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ 38	ค่ายสุริยพงษ์			
16.	พ.ต.อ.ณัฐวุฒิ ภาคภูมิ	รอง ผบ.ภ.จ.อุตรดิตถ์	ตำรวจจังหวัด	Toung147@gmail.com	081-8865757	
17.	ดร.นวรรตน์ ทรงเกียรติ	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด อุตรดิตถ์	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	nawarat.jak1@hotmail	081-6050320 091-1213022	
18.	นายเพชรเกษม ส่งศิริ	ประธานหอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์	หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์			
19.	นายอนันต์ ต้นจ้วน	เกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์	สำนักงานเกษตรจังหวัดอุตรดิตถ์			
20.	นางสาวณิชากร ภิรมย์ นางสาวนิชาวรรณ เลื่อนลอย	พัฒนาการจังหวัดอุตรดิตถ์ (ใหม่)	พัฒนาการจังหวัดอุตรดิตถ์	jacky19601@hotmail.com	081-823-2782	
21.	นายบุญเหลือ บารมี	นายอำเภอบ้านโคกจังหวัดอุตรดิตถ์	ที่ว่าการอำเภอบ้านโคก			
22.	นางรินทร์ธญา เลิศศิริพานิช	นายกองค์การบริหารส่วน ตำบลม่วงเจ็ดต้น	องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ด ต้น			
23.	นายสมยศ กันแดง	ผู้อำนวยการ ระดับสูง	ศาลากลางจังหวัด			
24.	นายธีระพล บางไม้	นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงชนบทจังหวัด อุตรดิตถ์	teeratana.pol@gmail.com	0869270620	

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
25.	นายบุญเลื้อ มิกิกุล	ผู้อำนวยการกลุ่มกำกับดูแล และ พัฒนาเศรษฐกิจการค้า	กลุ่มกำกับและพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า จังหวัดอุดรธานี			
26.	นายชูชาติ สิงห์เนตร	นายช่างโยธาปฏิบัติงาน	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1			
27.	นายณัฏฐศักดิ์ ครอบราช	รองผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2			
28.	นายศรีบุญ หงษ์วงศ์	หัวหน้าหมวดทางหลวงแม่จันทน์	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 หมวดทางหลวงแม่จันทน์			
29.	นายเอกนรินทร์ มนทะ	หัวหน้าหมวดทางหลวงบ้านโคก	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 หมวดทางหลวงบ้านโคก			
30.	ว่าที่ ร.ต.ประสงค์เดช ปินตานิ	นายช่างโยธาชำนาญงาน	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 หมวดทางหลวงบ้านโคก			
31.	นาย ประจวบ สมสวัสดิ์	อำนวยการพื้นที่อุดรธานี	สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่จังหวัด อุดรธานี			
32.	นางสาวนัญญา ทองอยู่	นักประเมินราคาทรัพย์สินชำนาญ การทำการแทนอำนวยการพื้นที่ อุดรธานี	สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่จังหวัด อุดรธานี			
33.	นายญาณกร แห่งพิช	หัวหน้าด่านกักกันสัตว์	ด่านกักกันสัตว์บ้านโคก			
34.	นายนวย สิงห์ทอง	นายกเทศมนตรีตำบลบ้านโคก	เทศบาลตำบลบ้านโคก			
35.	นายชัยศิริ ศุภรักษ์จินดา	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด	องค์การบริหารส่วนจังหวัด	mr7049@hotmail.com	0968750211	
36.	นายสุพล บุตรรินทร์คำ	นักวิเคราะห์นโยบาย	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดอุดรธานี	spesurinkham.2@gmail.com	0967518972	
37.	นายสมบูรณ์ พรหมเมศรี	ประธานคณะกรรมการพัฒนา ธนาคารเมืองจังหวัดอุดรธานี	ธนาคารเมืองจังหวัดอุดรธานี			

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
38.	คุณศรีนวล บุญทิ	สภาอุตสาหกรรมบ้านโคก	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์			
39.	นายสมภพ คำไม้ นาย สิริพงษ์ สรรพสิริ	เจ้าพนักงานป่าไม้ชำนาญงาน	ศูนย์ป่าไม้อุตรดิตถ์		089-9612872	
40.	นายฤทธิญา ตัสมา	ผู้ก่อตั้งบริษัทเฟรนด์ชิปจังหวัด อุตรดิตถ์	บริษัทฟริว เฟรนด์ชิป	krisada_tusama@hotmail.com	081-8886629	
41.	บริษัท สหลักษณ์ จำกัด	ผู้จัดการ	โรงแรมฟรายเดย์ จังหวัดอุตรดิตถ์	อรณ ลาอ่อน		
42.	ผศ.ดร.กันต์ อินทวงศ์	คณบดีคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม	มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์			
43.	ผศ.ศษฎี บุญธรรม	ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิจัย คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม	มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์			
44.	นายอำนาจ เนตรรักษา	ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านโคก วิทยาคม	โรงเรียนบ้านโคกวิทยาคม			
45.	นายไพฑูรย์ ตันทานนท์	ผู้อำนวยการวิทยาลัยอาชีวศึกษา	วิทยาลัยอาชีวศึกษาอุตรดิตถ์	goldbell48@gmail.com	062-9535456	
46.	นางสาวสุภาวดี นกุลเสาวลักษณ์	รองผู้อำนวยการฝ่ายแผนงาน	วิทยาลัยเทคโนโลยีจังหวัดอุตรดิตถ์	supanadee@vhl.ac.th	087-2061345	
47.	นายจิรพัฒน์ เขื่อนกลั่น	ผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่าง อุตรดิตถ์	วิทยาลัยสารพัดช่างอุตรดิตถ์			
48.	นางเชาว์ปรีญา จินตวงษ์	รองผู้อำนวยการฝ่ายแผนงาน 5	วิทยาลัยเทคนิคอุตรดิตถ์			
49.	นพ.เกษม ตั้งเกษมสำราญ	นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด อุตรดิตถ์	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด อุตรดิตถ์			
50.	นางอัญชนก จอทรวิทย์	ผู้จัดการศูนย์ให้บริการ SME	สภาทิสัน SME จังหวัดอุตรดิตถ์	tanchanokosme.go.th	063 8988451	

จอมศรีนวล

วิภาณี นน สิริพงษ์
วิภาณี นน สิริพงษ์ คณะเทคโนโลยี

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
77.	นางสาวมัลลิกา สีพอง	ผู้ช่วยนักวิจัย	มหาวิทยาลัยนเรศวร			
78.	นางสาวพัชรिता สังข์ศรีเคียร	ผู้ช่วยนักวิจัย	มหาวิทยาลัยนเรศวร			
79.	นายกกล้า วาริพิทักษ์	ผู้ช่วยนักวิจัย	มหาวิทยาลัยนเรศวร			
80.	นายบัณฑิต เงินจันทร์	ผู้ช่วยนักวิจัย	มหาวิทยาลัยนเรศวร			
81.	วิไลลักษณ์ เรืองศรี	ผอ.อำนวยการ	อำนวยการ		081-8676130	
82.	วิไลลักษณ์ เรืองศรี	ผอ.อำนวยการ	อำนวยการ		083 9067939	
83.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ		081-6386197	
84.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ			
85.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ			
86.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ		0890429199	
87.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ		0898602433	
88.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ			
89.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ			
90.	ทพ.วิไล เรืองศรี	ทพ.วิไล เรืองศรี	อำนวยการ			

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
91.	นายแพทย์ งาม	ผ.อ.ร.อ.อ.	ส.อ.อ.	-	09-1044421	
92.	นายแพทย์ นอธ	ผ.อ.อ.อ.อ.อ.	ส.อ.อ.		034-9375233	นายแพทย์
93.	นายแพทย์ นพิน	อ.อ.	อ.อ.อ.อ.	phanthunane@gmail.com	0875016538	นพิน
94.	นายแพทย์ นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.อ.อ.อ.		089-4088245	นพิน
95.	นาย นพิน	ผ.อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.	dussadeebun@gmail.com	085-8630830	
96.	นายแพทย์ นพิน	อ.อ.อ.	อ.อ.อ.		091-8085534	นพิน
97.	นาย นพิน	อ.อ.	อ.อ.		083-3521933	นพิน
98.	นาย นพิน	อ.อ.อ.	อ.อ.อ.	ksavine@hotmail.com	088-2810877	นพิน
99.	นาย นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.	whiterose_por@hotmail.com	091-3831686	นพิน
100.	นาย นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.อ.อ.		092-9296779	นพิน
101.	นาย นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.อ.อ.		081-6711085	นพิน
102.	นาย นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.อ.อ.	anyarod@hotmail.com	081-8236179	นพิน
103.	นาย นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.อ.อ.	Savakai.3533@gmail.com	0825021256	นพิน
104.	นาย นพิน	อ.อ.อ.อ.อ.	อ.อ.อ.อ.อ.		069-0008108	นพิน

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	อีเมล	โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
105.	ทอกรัตน์ ทอสรวิทย์	ม.ล./สจลิสต์บริหาร	นครราชสีมา	Thong.2517.2517@icloud.com	098-1655226	
106.	พชร งามพารา	กรรมการบริหาร	ขอนแก่น	pasake-nonthakul@gmail.com	064-7572396	
107.	รุจิเรศ งามน้อม	กรรมการ YEC	อุดรธานี	Noomkitty@gmail.com	083-5677745	
108.						
109.						
110.						
111.						
112.						
113.						
114.						
115.						
116.						
117.						
118.						

คณะผู้ดำเนินงานวิจัย

1. หัวหน้าแผนโครงการวิจัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. โพธิ์งาม สมกุล

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำภาควิชาอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยนเรศวร

สถานที่ติดต่อ: ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-200

โทรสาร: -

โทรศัพท์มือถือ: 087-717-0627

E-mail: po_ngarm@hotmail.com

2. ผู้ร่วมงานวิจัย

1) ดร. บุญทรัพย์ พานิชการ

ตำแหน่งปัจจุบัน: ผู้อำนวยการวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร

สถานที่ติดต่อ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-300, 3945

โทรสาร: 056-963-946

โทรศัพท์มือถือ: 086-979-0909

E-mail: boonsub.pa@gmail.com

2) ดร. ไกลรุ่ง พรอนันต์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร

สถานที่ติดต่อ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-300, 3945

โทรสาร: 056-963-946

โทรศัพท์มือถือ: 093-136-6953

E-mail: klairungpon@gmail.com

3) อาจารย์ เจษฎา โพธิ์จันทร์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม
มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

สถานที่ติดต่อ: คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
เลขที่ 156 หมู่ 5 ตำบลพลายชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-282-792

โทรสาร: -

โทรศัพท์มือถือ: 087-531-7788

E-mail: markpochan@gmail.com

4) อาจารย์ วรพงศ์ศิริ เนียมดี

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยธนบุรี

สถานที่ติดต่อ: สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธนบุรี
เลขที่ 248 เพชรเกษม 110 แขวงหนองค้างพลู เขตหนองแขม กรุงเทพฯ
10160

โทรศัพท์: 02-809-0832-27

โทรสาร: 02-809-0835

โทรศัพท์มือถือ: 087-520-5061

E-mail: Warangsiri_shop@hotmail.com

3. ผู้ประสานและเลขานุการงานวิจัย

นางสาว เกษศิริพันธ์ อีริธิไชพา

ตำแหน่งปัจจุบัน: นักศึกษาปริญญาโท วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

สถานที่ติดต่อ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-300, 3945

โทรสาร: 056-963-946

โทรศัพท์มือถือ: 095-624-1861

E-mail: kestsirin2539@gmail.com