

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดบึงกาฬ



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา: จังหวัดบึงกาฬ

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยี ทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพภายในด้านโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่เขตเมืองและเชื่อมโยง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor, NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9, R12, R3A, R3B ทำให้ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

นอกจากนี้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ได้กำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะกำหนดให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง - ตะวันออก และภาคใต้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวกเพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

สนข. จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และบริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 มีระยะเวลาปฏิบัติงาน 22 เดือน (660 วัน) เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 สิ้นสุดการปฏิบัติงาน วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

สนข. กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผล การพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ได้มาซึ่งข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

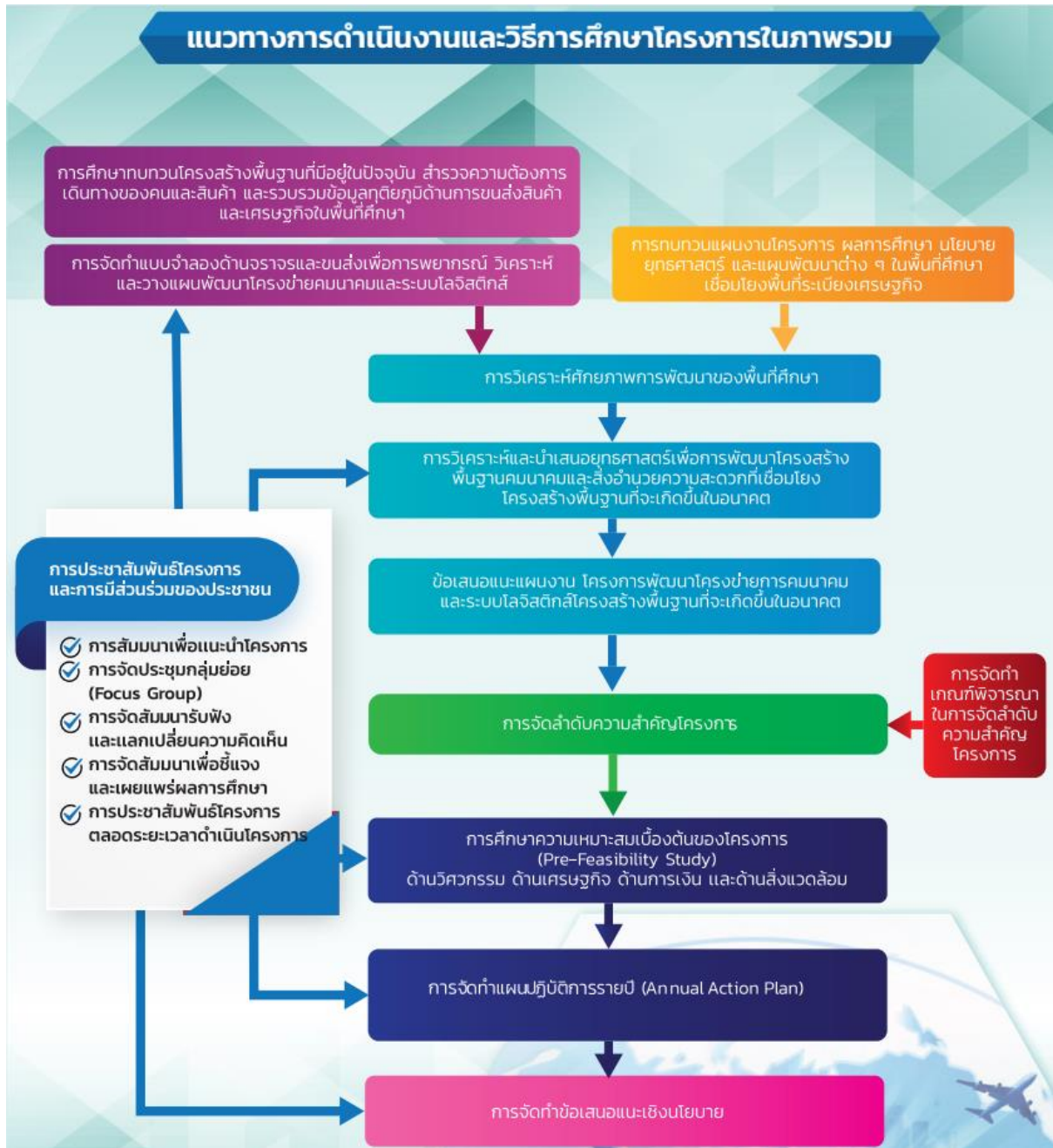
งานส่วนที่ 1: จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2: จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3: งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นแผนระดับ 3 ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดบึงกาฬ

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดบึงกาฬเดิมเป็น อำเภอบึงกาฬ และเป็นตำบลหนึ่งในเขตการปกครองของอำเภอยะบุรี จังหวัดนครพนม ซึ่งมีการตั้งอำเภอ ตั้งอยู่ที่บริเวณปากน้ำสงคราม ต่อมาไม่ทราบชัดว่าปีใด ทางราชการได้ย้ายที่ว่าการอำเภอมายังที่บึงกาฬจนริมฝั่งตรงข้ามเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวปี พ.ศ. 2459 ทางราชการก่อสร้างที่ว่าการอำเภอขึ้นใหม่และโอนการปกครองอำเภอยะบุรีมาขึ้นกับจังหวัดหนองคาย ส่วนบริเวณที่ตั้งที่ว่าการอำเภอยะบุรีเดิมนั้น ทางราชการยุบมาเป็นตำบลอยู่ในเขตการปกครอง ของอำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม

ปี พ.ศ. 2475 ข้าราชการกระทรวงมหาดไทยท่านหนึ่ง เดินทางมาตรวจราชการที่อำเภอยะบุรี พบว่า หมู่บ้านบึงกาฬจัน มีหนองน้ำใหญ่แห่งหนึ่ง กว้างประมาณ 160 เมตร ยาวประมาณ 3,000 เมตร ชาวบ้าน เรียก “บึงกาฬจัน” เป็นที่รู้จักโดยทั่วไป ทางราชการจึงเปลี่ยนชื่ออำเภอยะบุรีเป็น “อำเภอบึงกาฬจัน” ตั้งแต่นั้นมา ต่อมาปี พ.ศ. 2477

ทางการได้เปลี่ยนชื่อ อำเภอบึงกาฬจัน เป็น”อำเภอบึงกาฬ” เพื่อความสะดวกและ เข้าใจง่าย ต่อมาได้แยกอำเภอลือ อำเภอยะเจริญ อำเภอสรีวิไล และ อำเภอทุ่งคล้า ออกจากอำเภอบึงกาฬ ตามลำดับ

ใน ปี พ.ศ. 2537 นายสุเมธ พรหมพันธุ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดหนองคาย พรรคเสรีธรรม ได้เสนอให้จัดตั้งจังหวัดบึงกาฬขึ้น โดยกำหนดจะแยกพื้นที่อำเภอบึงกาฬ อำเภอลือ อำเภอยะเจริญ อำเภอลือ อำเภอบึงโขงหลง อำเภอสรีวิไล และอำเภอทุ่งคล้า ออกจากจังหวัดหนองคาย รวมเป็นท้องที่ทั้งหมด 4,305 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรประมาณ 390,000 คน อย่างไรก็ตามกระทรวงมหาดไทยแจ้งผลการพิจารณาว่ายังไม่มีแผนที่จะยกฐานะอำเภอบึงกาฬขึ้นเป็นจังหวัดเพราะการจัดตั้งจังหวัดใหม่เป็นการเพิ่มภาระด้านงบประมาณอีกทั้งยังเป็นการเพิ่ม กำลังคนภาครัฐซึ่งจะขัดกับมติคณะรัฐมนตรี

โครงการล้ามาเกือบ 20 ปี จังหวัดบึงกาฬได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติตั้งจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2554 อันมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2554 เป็นต้นไป โดยแยกอำเภอจำนวน 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบึงกาฬ อำเภอลือ อำเภอยะเจริญ อำเภอทุ่งคล้า อำเภอบึงโขงหลง อำเภอลือ อำเภอยะเจริญ และอำเภอสรีวิไล ออกจากการปกครองของจังหวัดหนองคาย

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดบึงกาฬมีที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 751 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมทั้งจังหวัด 4,305.746 ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ แขวงบอลิคำไซ (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว)

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อำเภอบ้านแพง (จังหวัดนครพนม) แขวงบอลิคำไซ (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว)

ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอนาทม (จังหวัดนครพนม) อำเภออากาศอำนวย และอำเภอดำรงวิทยารุฉิว (จังหวัดสกลนคร) อำเภอเฝ้าไร่ (จังหวัดหนองคาย)

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภอรัตนวาปี อำเภอเฝ้าไร่ (จังหวัดหนองคาย) และแขวงบอลิคำไซ (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว)

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดบึงกาฬ โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง แยกได้เป็น 3 บริเวณ คือ

1) พื้นที่เป็นคลื่นลอนลาด กระจายอยู่ทุกอำเภอเป็นหย่อม ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ทำนาส่วนใหญ่และปลูกพืชไร่พืชสวน และป่าธรรมชาติ

2) พื้นที่เป็นคลื่นลอนชันและเป็นเขาเป็นป่าธรรมชาติ เช่น ป่าไม้เต็งรัง เบญจพรรณ พบในเขตอำเภอบึงกาฬ อำเภอเซกา อำเภอบึงโขงหลง อำเภอศรีวิไล อำเภออุบลรัตน์ และอำเภอพรเจริญ

3) สภาพพื้นที่เป็นภูเขาที่มีความสูงชัน จากระดับน้ำทะเลตั้งแต่ 200 เมตร เป็นบริเวณเทือกเขาต่าง ๆ ในเขตอำเภอเมืองบึงกาฬ อำเภออุบลรัตน์ อำเภอเซกา และอำเภอบึงโขงหลง

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะอากาศจัดอยู่ในจำพวกฝนแล้งร้อนและแห้งแล้ง (ธันวาคม - มกราคม) ในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ อุณหภูมิจะเริ่มลดในเดือนพฤศจิกายนและต่ำสุดในช่วง (ธันวาคม - มกราคม) ในช่วง (มีนาคม - พฤษภาคม) เป็นฤดูเปลี่ยนมรสุมเหนือ อุณหภูมิจะสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในเดือนมีนาคมและร้อนจัดในเดือนเมษายน ในฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (มิถุนายน - กรกฎาคม) อุณหภูมิโดยทั่วไปจะลดลงในเดือนตุลาคมเป็นฤดูเปลี่ยนมรสุมใต้ อุณหภูมิจะเริ่มลดลงจนอากาศหนาวเย็น

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครอง แบ่งออกเป็น 8 อำเภอ 53 ตำบล 617 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดบึงกาฬมีทั้งหมด 58 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล 17 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 39 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

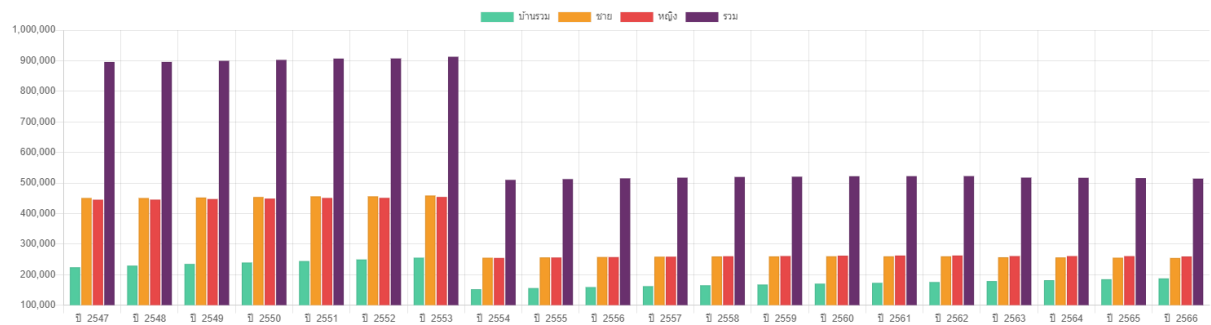
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดบึงกาฬมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 420,487 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.026 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 210,408 คน และเป็นประชากรหญิง 210,079 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดบึงกาฬ ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
0.419	0.421	0.422	0.423	0.424	0.424	0.422	0.422	0.422	0.420	0.026

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดบึงกาฬ

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดบึงกาฬมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 145,677 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.898 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดบึงกาฬ ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: พันครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
123	126	129	131	133	135	138	141	143	146	1.898

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดบึงกาฬมีขนาดครัวเรือน 2.89 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.822 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดบึงกาฬ ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: คน/ครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
3.41	3.33	3.27	3.23	3.19	3.14	3.06	3.00	2.94	2.89	-1.822

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดบึงกาฬ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในรวมจังหวัด 28,670 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.012 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูป ที่ 2.3-1

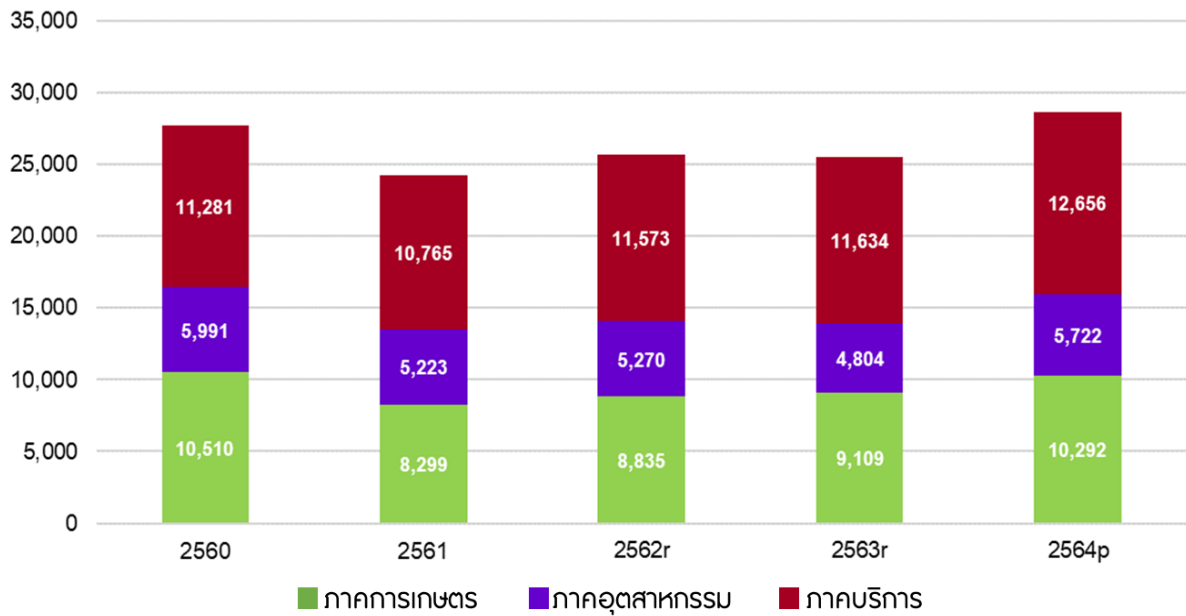
ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดบึงกาฬ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
27,782	24,287	25,678	25,547	28,670	0.012

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

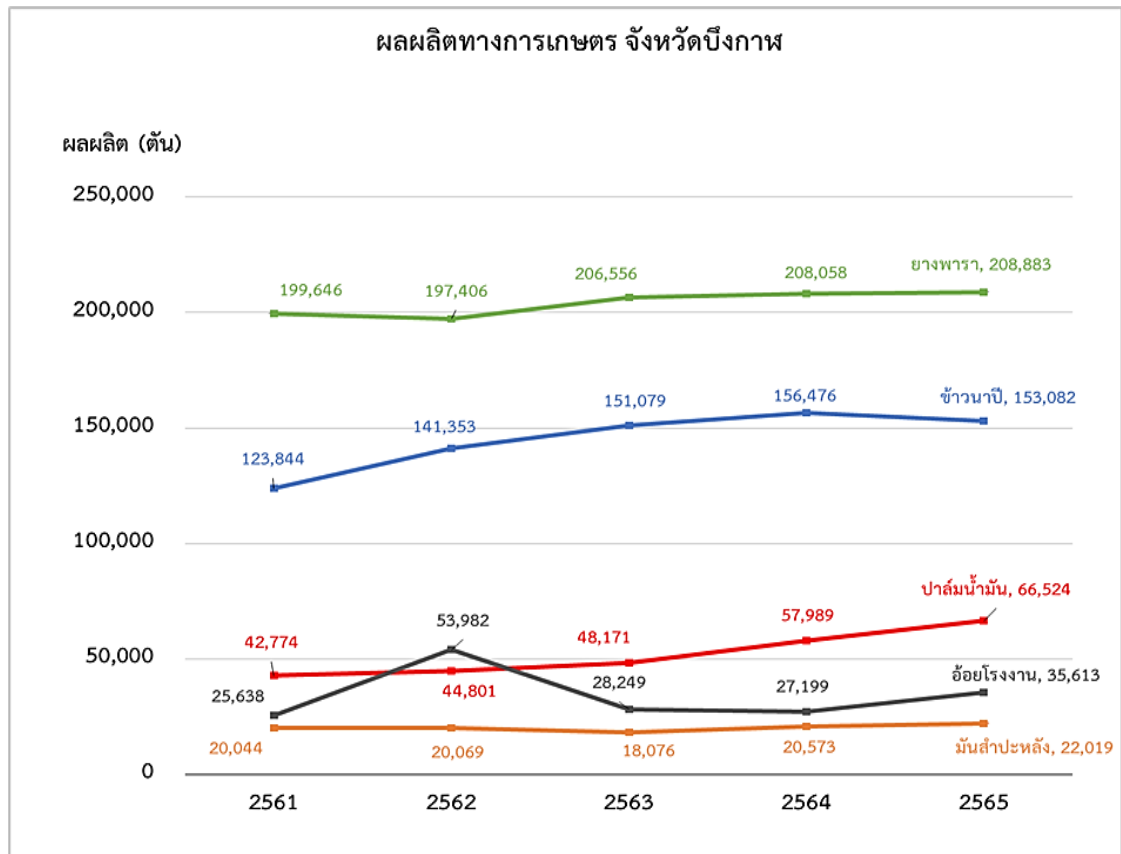


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

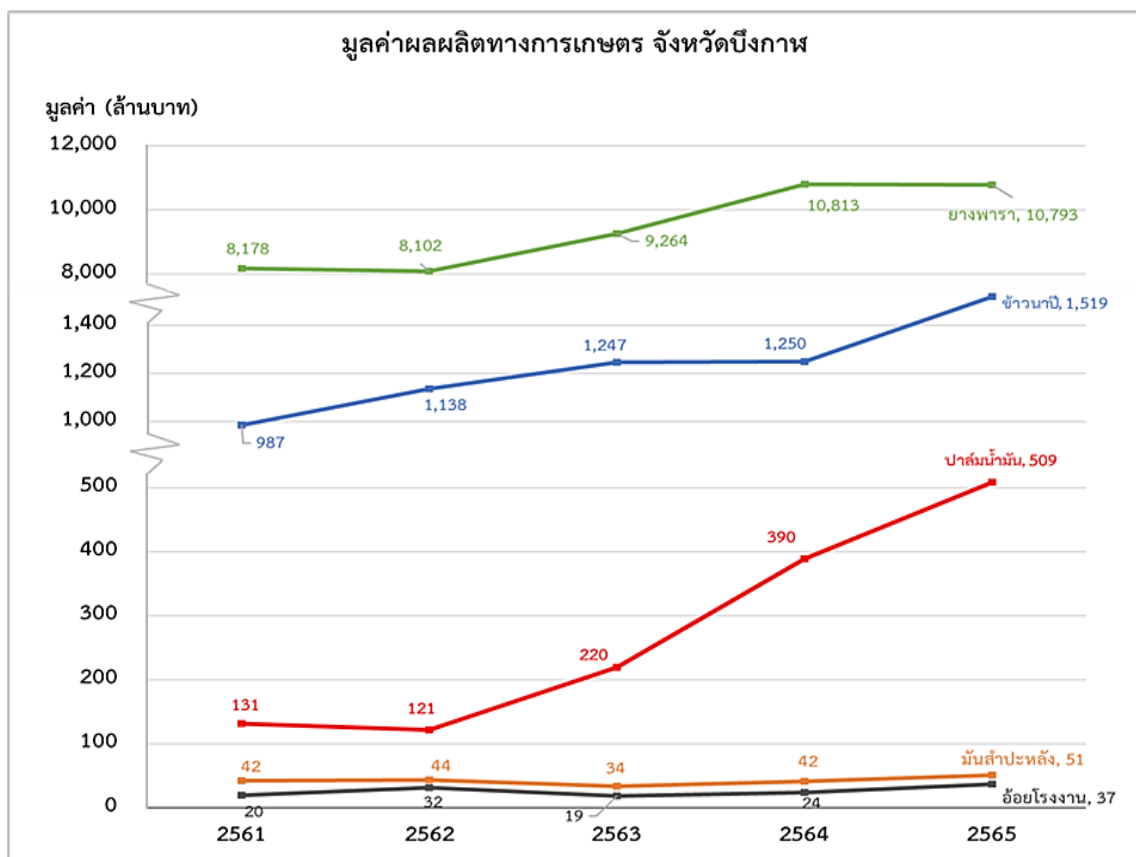
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดบึงกาฬ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดบึงกาฬ มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไป โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.61 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 59.99 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลักประกอบด้วย ยางพารา ข้าว มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน เงาะ ทุเรียน สับปะรด โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดบึงกาฬสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561 - 2565 คือ ยางพารา ข้าวนาปี ปาล์มน้ำมัน อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

จากข้อมูลทุติยภูมิด้านอุตสาหกรรม ของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดบึงกาฬ พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ ยางพาราและผลิตภัณฑ์จากไม้ แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

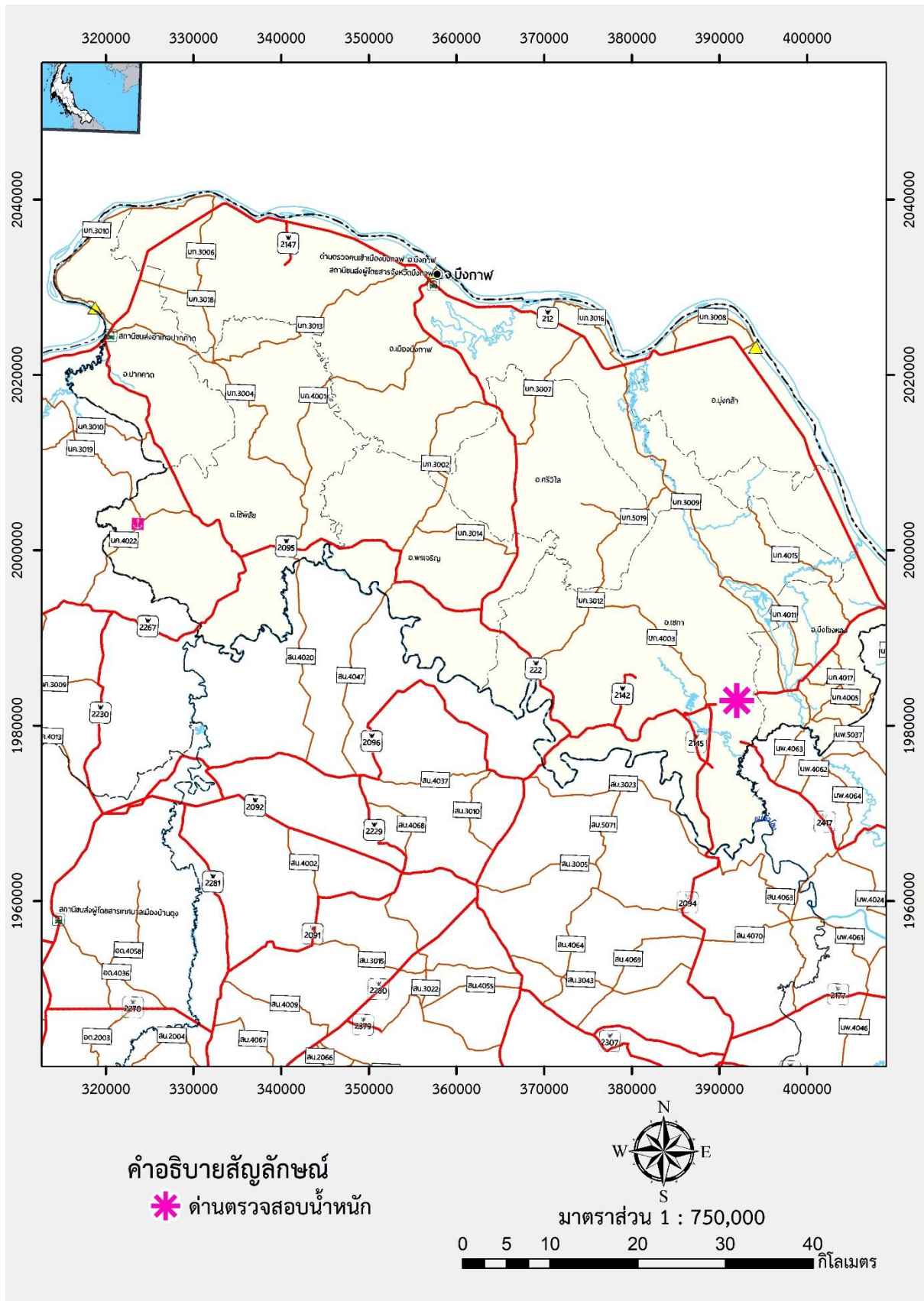
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	4,026.86	1,541	15
2	อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ ได้แก่ การผลิตพลังงาน ไฟฟ้าเซลล์จากแสงอาทิตย์, ดูดทราย และทำน้ำแข็ง	1,957.22	400	77
3	อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพาราและผลิตภัณฑ์จากไม้	589.17	1,100	16

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัด 2566 - 2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของจังหวัดบึงกาฬในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าวโพด	43	-
อ้อย	15,804	-
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	7,914	6,208



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดบึงกาฬ

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

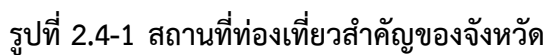
2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

จังหวัดบึงกาฬ ไม่มีเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยว และเขตพื้นที่อยู่ภายใต้เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่มีโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองท่องเที่ยวรองและการกำหนดบทบาทพื้นที่ท่องเที่ยวใหม่ จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมือง ทางหลวงพิเศษเส้นทาง สุรินทร์ - บึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬ มีศักยภาพที่โดดเด่นทางด้านเชิงนิเวศที่หลากหลายไปด้วยความสวยงามทางธรรมชาติที่สมบูรณ์และงดงาม ได้แก่ น้ำตกภูเก้าพระ น้ำตกเจ็ดสี หินสามวาฬ ภูสิงห์ภูทอก บึงโขงหลง นอกจากนี้ยังมีการท่องเที่ยวในด้านความเชื่อเรื่องภูยานาค ได้แก่ ถ้ำนาคา สะดือแม่น้ำโขง (แก่งอาฮง) ซึ่งจะสามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่ขอความสะดวก ผสานกับวัฒนธรรมริมฝั่งแม่น้ำโขง

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

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 17 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 4 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร พื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 16 แห่ง การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 3 แห่ง แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 1 แห่ง



2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 366,034 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 219,290 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 146,744 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.14 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 989.81 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,077.96 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 707.90 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 609.68 ล้านบาท จำนวนห้อง 1,533 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 34.48 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 206,992 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดบึงกาฬ ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	602,972	606,194	366,034	0.53	-65.61
ชาวไทย	596,216	599,471	365,094	0.54	-64.20
ชาวต่างประเทศ	6,756	6,723	940	-0.49	-615.21
จำนวนนักท่องเที่ยว	350,285	351,294	219,290	0.29	-60.20
ชาวไทย	347,340	348,345	218,691	0.29	-59.29
ชาวต่างประเทศ	2,945	2,949	599	0.14	-392.32
จำนวนนักท่องเที่ยว	252,687	254,900	146,744	0.87	-73.70
ชาวไทย	248,876	251,126	146,403	0.90	-71.53
ชาวต่างประเทศ	3,811	3,774	341	-0.98	-1006.74
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.22	2.18	2.14	-1.83	-1.87
ชาวไทย	2.22	2.19	2.14	-1.37	-2.34
ชาวต่างประเทศ	2.09	2.05	2.03	-1.95	-0.99
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,023.67	1,045.46	989.81	2.08	-5.62
ชาวไทย	1,020.74	1,042.49	989.20	2.09	-5.39
ชาวต่างประเทศ	1,324.49	1,351.46	1,226.72	2.00	-10.17
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,119.16	1,144.39	1,077.96	2.20	-6.16
ชาวไทย	1,116.10	1,141.30	1,077.29	2.21	-5.94
ชาวต่างประเทศ	1,504.47	1,536.81	1,340.45	2.10	-14.65
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	729.91	747.00	707.90	2.29	-5.52
ชาวไทย	725.26	742.39	707.64	2.31	-4.91
ชาวต่างประเทศ	1,033.85	1,054.59	821.12	1.97	-28.43
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,054.31	1,070.36	609.68	1.50	-75.56
ชาวไทย	1,041.11	1,057.09	607.77	1.51	-73.93
ชาวต่างประเทศ	13.20	13.27	1.91	0.53	-594.76

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนห้อง	1,552	1,555	1,533	0.19	-1.44
อัตราการเข้าพัก	57.59	57.92	34.48	0.57	-67.98
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	322,621	324,958	206,992	0.72	-56.99
ชาวไทย	320,362	322,690	206,549	0.72	-56.23
ชาวต่างประเทศ	2,259	2,268	443	0.40	-411.96

หมายเหตุ: เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก
ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 721,455 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 172,312 คน คิดเป็นร้อยละ 318.69 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 946.36 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 239.91 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 294.46 มีอัตราการเข้าพัก ในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 50.79 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 13.75 คิดเป็นร้อยละ 269.38 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 366,308 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 91,587 คน คิดเป็นร้อยละ 299.96%

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดบึงกาฬ ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	172,312	721,455	+318.69
ชาวไทย	171,393	706,287	+312.09
ชาวต่างประเทศ	919	15,168	+1550.49
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	239.91	946.36	+294.46
ชาวไทย	238.71	918.40	+284.73
ชาวต่างประเทศ	1.20	27.96	+2230.00
อัตราการเข้าพัก	13.75	50.79	+269.38
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	91,587	366,308	+299.96

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

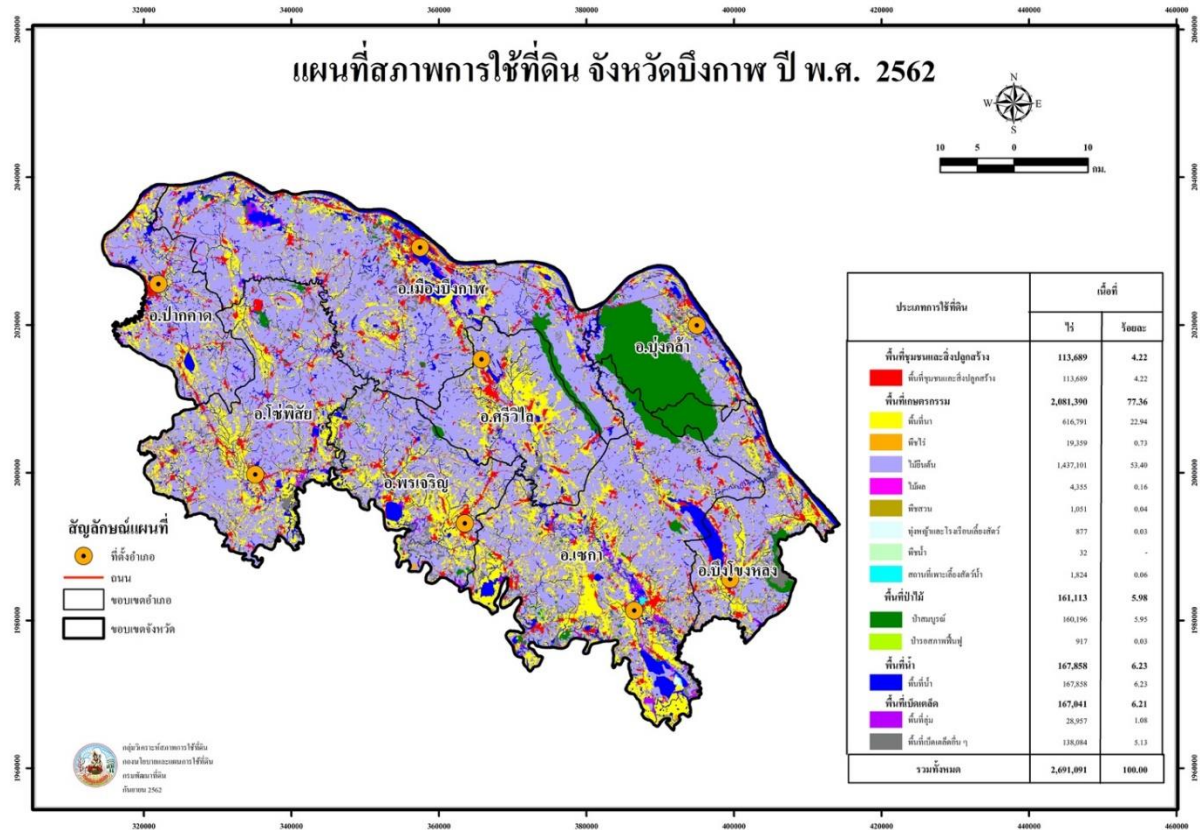
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดบึงกาฬ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 2,081,390 ไร่ ร้อยละ 77.36 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

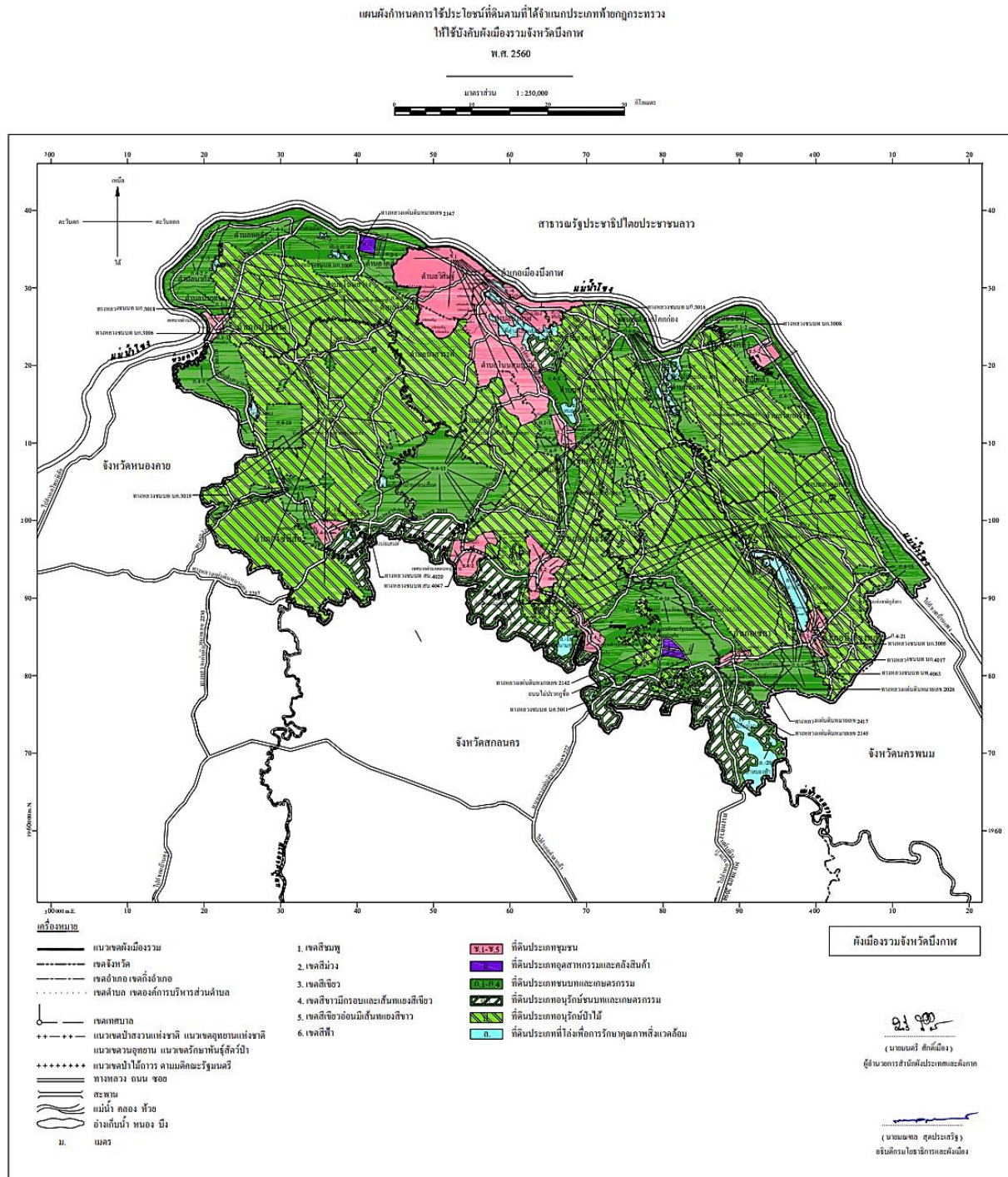
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดบึงกาฬ

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	113,689	4.22
พื้นที่เกษตรกรรม	2,081,390	77.36
พื้นที่นา	616,791	22.94
พืชไร่	19,359	0.73
ไม้ยืนต้น	1,437,101	53.40
ไม้ผล	4,355	0.16
พืชสวน	1,051	0.04
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	877	0.03
พืชน้ำ	32	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	1,824	0.06
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	161,113	5.98
พื้นที่ป่าไม้	167,858	6.23
พื้นที่น้ำ	167,041	6.21
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	2,081,390	77.36
รวม	2,691,091	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดบึงกาฬ ปี 2562



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำয়กฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 765 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 4,305 ตารางกิโลเมตร จัดตั้งเป็นจังหวัดลำดับที่ 76 ของประเทศไทยโดยแยกอำเภอบึงกาฬ อำเภอเซกา อำเภอโซ่พิสัย อำเภอ บุ่งคล้า อำเภอบึงโขงหลง อำเภอปากคาด อำเภอพรเจริญ และอำเภอศรีวิไล ออกจากการปกครองของ จังหวัดหนองคาย เป็นจังหวัดท่องเที่ยวเมืองรองที่สำคัญของจังหวัดแถบลุ่มแม่น้ำโขง การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ใช้รูปแบบทางถนน เป็นหลัก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดบึงกาฬอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 765 กิโลเมตร ด้วยการเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ผ่านจังหวัดสระบุรี เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา - จังหวัดขอนแก่น - จังหวัดอุดรธานี จนถึงจังหวัดหนองคาย และจากจังหวัดหนองคายเข้าสู่จังหวัดบึงกาฬด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนขยางกูร) ซึ่งเป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (สปป.ลาว) ผ่านอำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี อำเภอปากคาด ใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 11 ชั่วโมง โครงข่ายคมนาคมทางบกของจังหวัดบึงกาฬ ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดบึงกาฬ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนน ต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212** สายหนองคาย - อุบลราชธานี หรือ ถนนขยางกูร เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ในอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 584.700 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงอำเภอปากคาดถึงอำเภอบ้านแพง มีขนาด 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจรในบางช่วง (ช่วงอำเภอปากคาดถึงอำเภอเมืองบึงกาฬบางส่วน และอำเภอบ้านแพงถึงตำบลหนองแวง อยู่ระหว่างการขยายเป็น 4 ช่องจราจร)



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 สายพังโคน - บึงกาฬ เป็นทางหลวงในแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสกลนครกับจังหวัดบึงกาฬ มีระยะทางตลอดทั้งสาย 128.756 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญ แสดงดังนี้

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2026 สายหนองหึ่ง-เหล่าหลวง เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอบึงโขงหลง จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 47.000 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2026

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2094 สายท่าก้อ - เซกา กม. 63+644 ถึง กม. 84+243
เส้นทางหลวงในอำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 17.599 กิโลเมตร



- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2095 สายพรเจริญ - ปากคาด เป็นทางหลวงที่เชื่อมโยงการเดินทางในอำเภopakคาด อำเภอโซ่พิสัย และอำเภอพรเจริญ จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 67.557 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2095

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2142 สายบ้านโพธิ์ - โคกโขง เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 6.500 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2142

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2145 สายหนองยาง - บ้านซาง เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 6.500 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2145

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2267 โนนต๋อง - โชฬิสัย เป็นเส้นทางหลวงในอำเภอโชฬิสัย จังหวัดบึงกาฬ มีจำนวน 2 - 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 10.449 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2267

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องที่ในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบทหรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	บก.3002	แยก ทล. 222 (กม. ที่ 109+400) - บ้านหนองสาต	เมือง, ศรีวิไล, พรเจริญ	24.765
2	บก.3004	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 90+000) - บ้านโนนสะแบง	ปากคาด, โซ่พิสัย	36.92
3	บก.3006	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 108+500) - บ้านนาเจริญ	เมือง	10.629
4	บก.3007	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 153+990) - บ้านใหม่พัฒนา	เมือง, ศรีวิไล	16.23
5	บก.3008	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 167+382) - ทต.นุ่งคล้า	นุ่งคล้า	15.32
6	บก.3009	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 160+694) - บ้านโนนจำปาทอง	เมือง, เซกา, บึงโขงหลง	46.06
7	บก.3010	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 108+620) - บ้านหนองมูน	เมือง, ปากคาด	33.67
8	บก.3012	แยก ทล. 222 (กม. ที่ 73+000) - บ้านนาคำแคน	เซกา, ศรีวิไล	21.94
9	บก.3013	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 133+300) - บ้านหนองขาม	เมือง, โซ่พิสัย	28.5
10	บก.3014	แยก ทล. 222 (กม. ที่ 89+000) - บ้านนาคำ	พรเจริญ	13.59
11	บก.3016	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 150+250) - บ้านใหม่ชัยพร	เมือง	14.67
12	บก.3018	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 96+250) - บ้านนาขาม	ปากคาด, เมือง, โซ่พิสัย	15.66
13	บก.4001	แยก ทล. 2095 (กม. ที่ 28+100) - บ้านดอนอุดม	เมือง, โซ่พิสัย	39.09
14	บก.4003	แยก ทล. 2026 (กม. ที่ 19+620) - บ้านหนองดินเผือก	เซกา	21.03
15	บก.4005	แยก ทล. 2026 (กม. ที่ 32+025) - น้ำตกกินรี	บึงโขงหลง	12.53
16	บก.4011	แยก ทล. 2026 (กม. ที่ 33+404) - บ้านด้อง	บึงโขงหลง, เซกา	17.70
17	บก.4015	แยก ทล. 2026 (กม. ที่ 40+015) - น้ำตกถ้ำพระ	บึงโขงหลง, เซกา	20.60
18	บก.4017	แยก ทล. 2026 (กม. ที่ 36+477) - บ้านบัวโคก	บึงโขงหลง	10.146
19	บก.5019	แยก ทช. บก.3009 (กม. ที่ 17+250) - บ้านสันทรายงาม	เมือง, ศรีวิไล	12.745
20	บก.7020	แยก ทช. บก.3013 - บ้านนาแวง ต.โป่งเปือย	เมือง	7.79
21	บก.7021	แยก ทช. บก.3013 - บ้านหนองตะไก้ ต. โป่งเปือย	เมือง	5.265
22	บก.7022	แยก ทช. บก.3009 - บ้านภูทรายทอง	เซกา	7.20
23	บก.7023	แยก ทช. บก.4011 - บ้านคำชมภู	เซกา	7.64

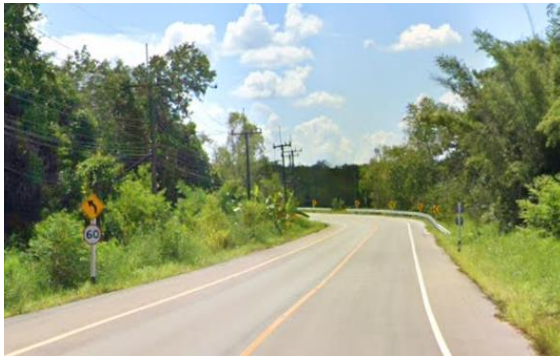
ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)



บก.300



บก.3005



บก.3013

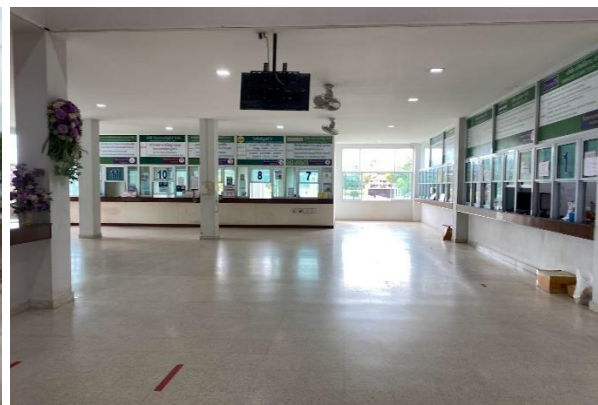


บก.4001

รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬที่สำคัญ

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดบึงกาฬมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ อยู่ภายใต้การดูแลขององค์การบริหารส่วนจังหวัดบึงกาฬ (อบจ.บึงกาฬ) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองบึงกาฬ บริเวณถนน บึงกาฬ - นครพนม มีพื้นที่ประมาณ 15 ไร่ จำนวนช่องจอด 20 ช่อง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภท จะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดบึงกาฬ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รถมอเตอร์ไซด์ รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียง ของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดบึงกาฬยังเป็นพื้นที่ที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งานทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



ที่มา: <https://www.blockdit.com/posts/5e84a3c73f4004172d2f07be>

รูปที่ 3.2-10 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดบึงกาฬมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองบึงกาฬ หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดบึงกาฬ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดบึงกาฬ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด 1)

จังหวัดบึงกาฬมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองบึงกาฬจำนวน 1 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถสองแถว ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2560 รายงานว่าปัจจุบันผู้ประกอบการขอยกเลิกประกอบการและอยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงเส้นทาง รายละเอียดเส้นทางการเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-2 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองบึงกาฬ(หมวด 1)

สาย	ชื่อเส้นทาง	หมายเหตุ
1	บ้านพันลำ - บ้านนาป่า	ผู้ประกอบการขอยกเลิกประกอบการและอยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงเส้นทาง

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ (พ.ศ. 2566)

3.2) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดบึงกาฬ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดบึงกาฬมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองบึงกาฬ แบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สาย 943 และ 79 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดบึงกาฬ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สาย	ชื่อเส้นทาง
943	บึงกาฬ - กทม.
	กทม. - บึงกาฬ
79	บึงกาฬ - กุมภวาปี - กทม. (บขส.999)
	บึงกาฬ - กุมภวาปี - กทม.

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ (พ.ศ. 2566)



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดบึงกาฬ

3.3) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองบึงกาฬ - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองบึงกาฬเชื่อมไปยังจังหวัดอื่นๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 12 สาย ซึ่งเป็นประเภทรถบัส รถมินิบัส และรถตู้ ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 เส้นทางรถโดยสารระหว่างเมืองบึงกาฬ - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

สาย	ชื่อเส้นทาง
224 (ตู้)	บึงกาฬ - อุดรฯ
	อุดรฯ - บึงกาฬ - บ้านแพง
224 (MINI BUS)	บึงกาฬ - อุดรฯ (MINI BUS)
224 (MINI BUS)	นครพนม - บึงกาฬ - อุดรฯ
224 (BUS)	อุดรฯ - บึงกาฬ - นครพนม
225	บึงกาฬ - สว่างแดนดิน - อุดรฯ

สาย	ชื่อเส้นทาง
515	บึงกาฬ - โซพิสัย - อุดรฯ
590	บึงกาฬ - ระยอง
	บึงกาฬ - บึงกาฬ - ระยอง
834	บึงกาฬ - หนองคาย
834-15	บึงกาฬ - ปาดคาด
840	บึงกาฬ - ด่านนอก
841	บึงกาฬ - แม่สาย
876	บึงกาฬ - เชียงใหม่

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ (พ.ศ. 2566)



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดบึงกาฬ

3.4) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดบึงกาฬ (รถหมวด 4) มีจำนวน 4 สาย ซึ่งข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2560 รายงานว่าปัจจุบันผู้ประกอบการขอยกเลิกประกอบการและอยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขและประกาศรับคำขออนุญาตประกอบการจำนวน 3 สาย โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง	หมายเหตุ
4212	ปากคาด - โซพิสัย - บึงกาฬ	-
4380	บึงกาฬ - บึงโขงหลง - เซกา	ผู้ประกอบการขอยกเลิกประกอบการและอยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขและประกาศรับคำขออนุญาตประกอบการ
4407	บึงกาฬ - เซกา	
4496	บึงกาฬ - ปากคาด	

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ (พ.ศ. 2566)

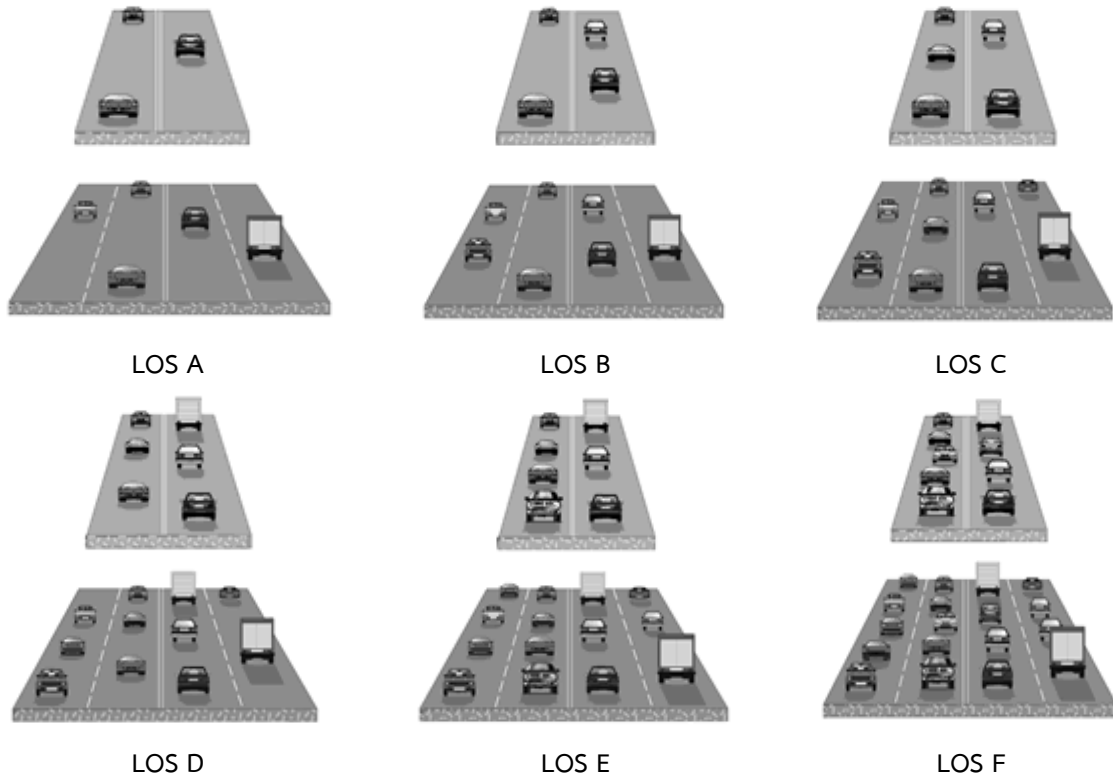
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดบึงกาฬมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนนดังแสดงในตารางที่ 3.2-6 และรูปที่ 3.2-13 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-6 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสการจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสการจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสการจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสการจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสการจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

ที่มา: Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994)



ที่มา : <http://www.dot.ca.gov/ser/downloads/LOS/>

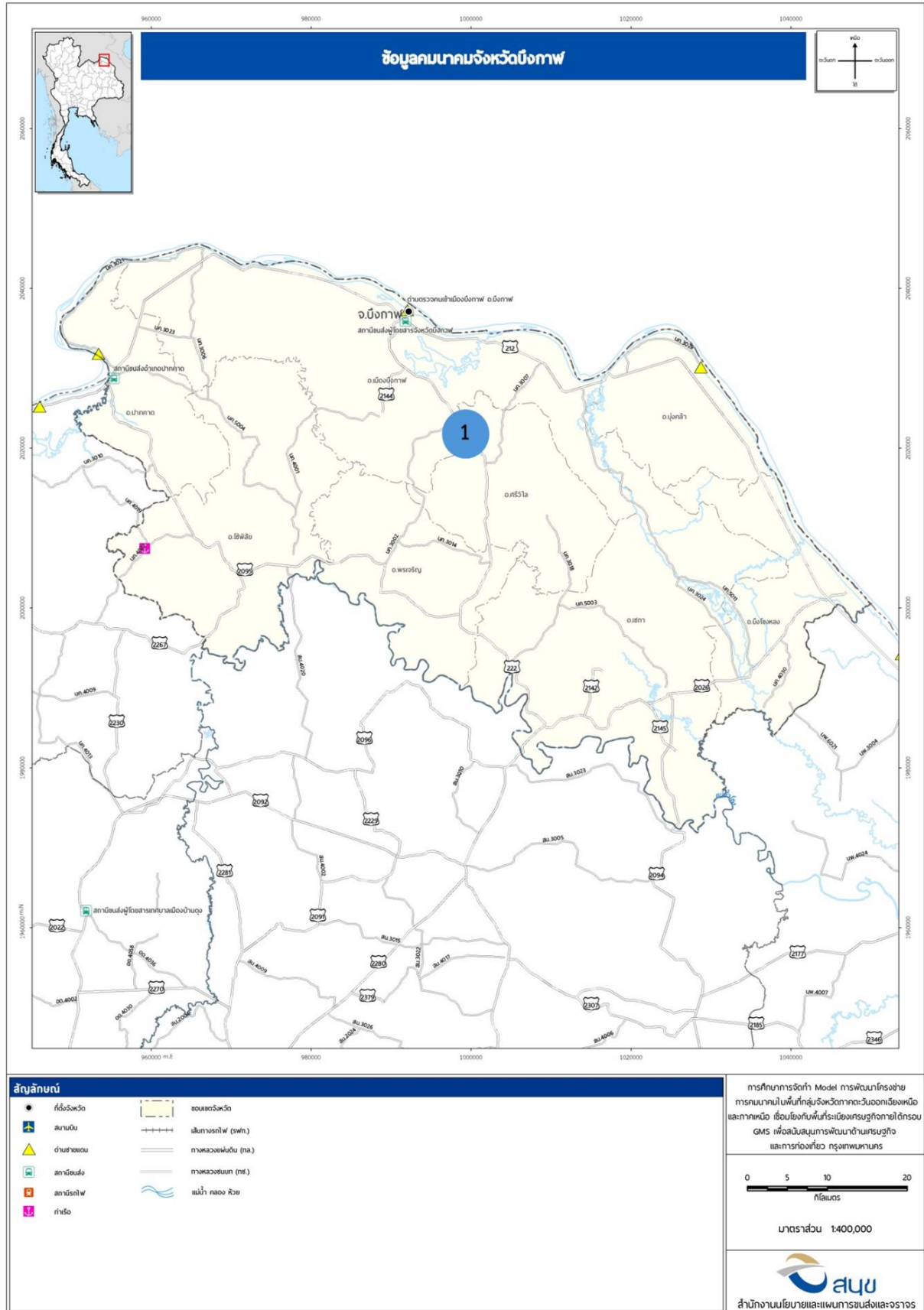
รูปที่ 3.2-13 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดบึงกาฬส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 1 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-7

ตารางที่ 3.2-7 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	222	80+00	ท่ากกแดง - บึงกาฬ	เซกาและเมืองบึงกาฬ	LOS E

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 8 โครงการ ซึ่งปเป็นแผนงานก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	212	อ.โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ต.หอคำ - บึงกาฬ	17	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	212	โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์	16	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
3	212	อ.บึงโขงหลง - อ.บ้านแพง ตอน บ้านท่าดอกคำ - ดงบัง	12	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
4	222	พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.วานรนิวาส - อ.คำตากล้า	26	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	212	บ.ท่าดอกคำ - อ.บุงกล้ำ	21	เชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	2026	หนองหึ้ง - เหล่าหลวง	43	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	212	ห้วยก้านเหลือง - ดงบัง	33	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	-	อุดรธานี - บึงกาฬ	-	ศึกษาความเหมาะสมโครงข่าย เชื่อมโยงระหว่างจังหวัด	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 8 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนยกระดับชั้นทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	บก.3009	แยก ทล.212 - บ.โนนจำปาทอง อ.เซกา จ.บึงกาฬ	2.62	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	บก.3012	แยก ทล.222 - บ.นาคำแคน อ.เซกา จ.บึงกาฬ	2.32	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	บก.3013	แยก ทล.212 - บ.หนองขาม อ.เมือง จ.บึงกาฬ	2.40	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	บก.4001	แยก ทล.2095 - บ.ดอนอุดม อ.เมือง จ.บึงกาฬ	2.61	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	บก.3010	แยก ทล.212 - บ.หนองมุ่ม อ.เมือง อ.ปากคาด จ.บึงกาฬ	-	เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย
6	บก.3022	แยก ทล.222 - บ.หนองลาด อ.เมือง อ.ศรีวิไล อ.พรเจริญ	-	เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย
7	บก.4011	บก.4011 - ฟาร์มตัวอย่าง อ.บึงโขงหลง จ.บึงกาฬ	8.6	ยกระดับมาตรฐานทาง
8	-	ทางเลี้ยวมือใหม่ด้านศุลกากรบึงกาฬ	-	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ

ที่มา: สำนักงบประมาณ พ.ศ.2566

5.3) งานก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) เพื่อเชื่อมโยงการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว และการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว แนวเส้นทางโครงการจะข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 บริเวณ กม. 125+925 บ้านดอนยม ตำบลโคสี อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ข้ามแม่น้ำโขงและเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 13 ที่บ้านกล้วย เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาทางหลวงของลาวที่จะก่อสร้างถนนเลียบเมืองปากซันด้านตะวันออก มูลค่าการลงทุน 3,930,000,000 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างคาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567



ที่มา: <http://www.thansettakij.com/content/104300>

รูปที่ 3.2-15 ลาว แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

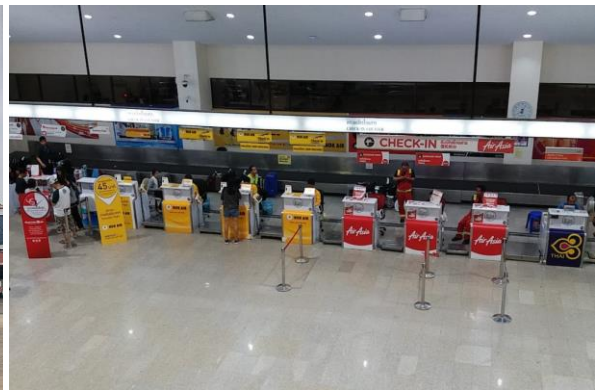
3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบราง จะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟหนองคาย โดยระยะทางจากตัวเมืองบึงกาฬไปยังสถานีรถไฟหนองคาย ประมาณ 136 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟหนองคายสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล โดยสถานีรถไฟหนองคายจะมีขบวนรถไฟจากกรุงเทพ ฯ - หนองคาย และขบวนรถด่วนดีเซลกรุงเทพ ฯ - อุดรธานี ให้บริการทุกวัน

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬไม่มีท่าอากาศยานหรือสนามบินเชิงพาณิชย์ให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศจะมีท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ใกล้ที่สุด โดยระยะทางจากตัวเมืองบึงกาฬไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีประมาณ 190 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

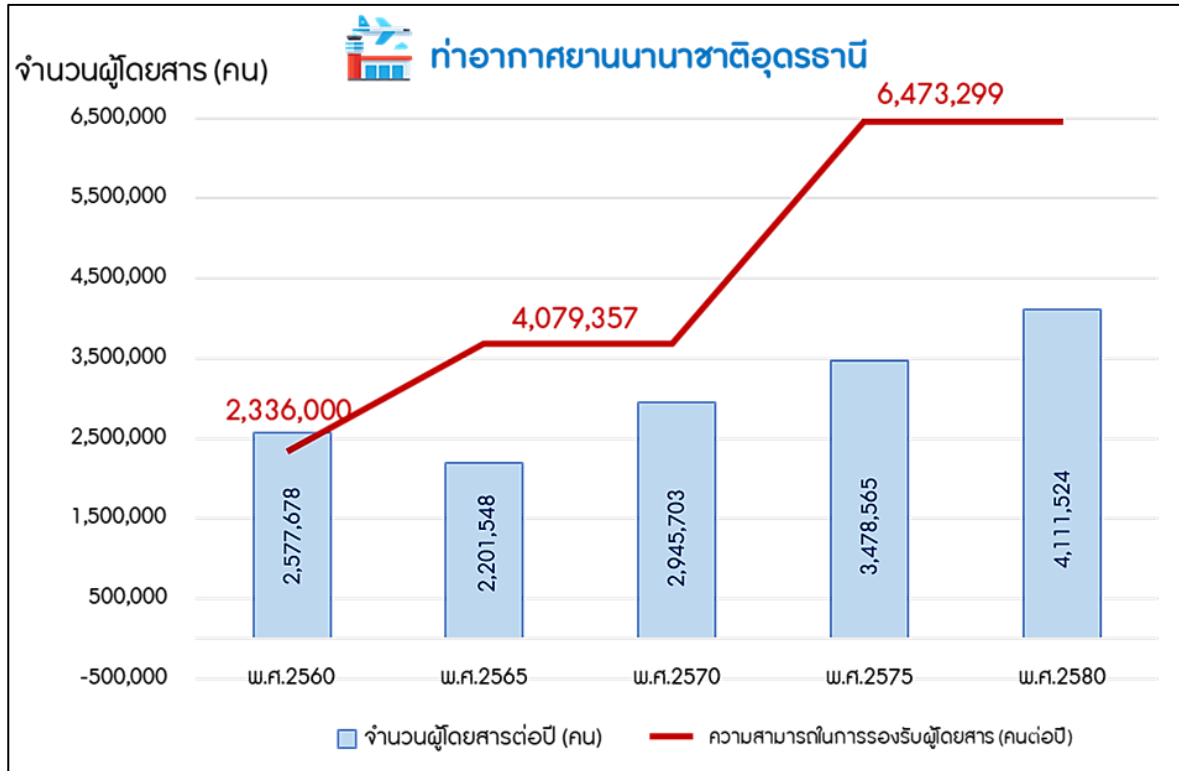
ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ขาเข้า 18 เที่ยวบินต่อวัน และขาออก 18 เที่ยวบินต่อวัน ให้บริการเส้นทางการบิน อุดรธานี - สุวรรณภูมิ อุดรธานี - ดอนเมือง อุดรธานี - หาดใหญ่ และอุดรธานี - ภูเก็ต ทั้งเที่ยวไป - กลับ มีสายการบินเปิดให้บริการ 5 บริษัท คือ แอร์เอเชีย การบินไทย ไทยไลอ้อนแอร์ นกแอร์ และเวียดเจ็ทแอร์



รูปที่ 3.2-16 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคตของรายการการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานียังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ในระยะ 20 ปี

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต กรมท่าอากาศยาน มีแผนปรับปรุงทางวิ่งและอาคารผู้โดยสาร เพื่อรองรับผู้โดยสาร 4.50 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2571 อีกทั้งแผนการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ และขยายลานจอดอากาศยานเพื่อรองรับ 5.5 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2576 และแผนติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอาคารผู้โดยสารหลังใหม่เพื่อรองรับ 6.5 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2579



รูปที่ 3.2-17 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคต

ทั้งนี้ กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ โดยปัจจุบันได้ทำการศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยพบว่า สถานที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ อยู่บริเวณตำบลโป่งเปือย ตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ ซึ่งขณะนี้ กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบท่าอากาศยานบึงกาฬ โดยใช้งบประมาณดำเนินการ จำนวน 45,000,000 บาท

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดบึงกาฬมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง สำหรับขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามพรมแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) แขวงบอลิคำไซ ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากซัน และเมื่อท่าพระบาท โดยจุดที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) จากบึงกาฬมีจำนวน 4 แห่ง ประกอบด้วย ด้านพรมแดนบึงกาฬ ด้านพรมแดนท่าเรือบึงกาฬ จุดผ่อนปรนสินค้าบุงคล้า และจุดผ่อนปรนการค้าห้วยคต ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ด้านพรมแดน

1.1) ด้านพรมแดนบึงกาฬ ตั้งอยู่ที่ตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ อยู่บนเส้นทางอนุมัติติทางจากลานตรวจปล่อยสินค้าด่านศุลกากรบึงกาฬเป็นระยะทาง 700 เมตร เปิดเวลา 08.00 - 18.00 น. ทุกวัน ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ สปป.ลาว เมืองปากซัน แขวงแขวงบอลิคำไซ

1.2) **ด่านพรมแดนท่าเรือบึงกาฬ** ตั้งอยู่ที่วิศิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ อยู่บนเส้นทาง
อนูมิตีห่างจากด่านศุลกากรบึงกาฬเป็นระยะทาง 2.50 กิโลเมตร เปิดเวลา 08.00-18.00 น. ทุกวัน ซึ่งอยู่
ตรงข้ามกับ สปป.ลาว เมืองปากซัน แขวงแขวงบอลิคำไซ

2) จุดผ่อนปรนสินค้า

2.1) **จุดผ่อนปรนสินค้าบุงคล้า** ตั้งอยู่ที่อำเภอบุงคล้า จังหวัดบึงกาฬ อยู่ห่างจากด่านศุลกากร
บึงกาฬ ประมาณ 39 กิโลเมตร เปิดวันอังคารและวันศุกร์ เวลา 8.30 - 16.30 น. ตามประกาศจังหวัด
หนองคาย ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 ซึ่งอยู่ตรงข้ามบ้านปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ

2.2) **จุดผ่อนปรนการค้าห้วยคด** ตั้งอยู่ที่อำเภอบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ อยู่ห่างจากด่าน
ศุลกากรบึงกาฬ ประมาณ 45 กิโลเมตร เปิดวันจันทร์และวันพฤหัสบดี เวลา 08.00 - 16.00 น. ตามประกาศ
จังหวัดหนองคาย ลงวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2548 ซึ่งอยู่ตรงข้ามบ้านทวย เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ



รูปที่ 3.2-18 การคมนาคมขนส่งทางน้ำของจังหวัดบึงกาฬ

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์
เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยน
ถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container
Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดบึงกาฬในปัจจุบันได้แก่ สถานีตรวจสอบ
น้ำหนัก แสดงดังตารางที่ 3.2-10 และรูปที่ 2.3-4

ตารางที่ 3.2-10 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักเซกา	บึงกาฬ	เซกา	ขาเข้า

4. โครงสร้างการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองยางพารา การเกษตรก้าวหน้า ประตูก้าวอินโดจีน และท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- 1) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ภาคการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 15
- 2) มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5
- 3) รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 25

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมและการแปรรูปยางพาราแบบครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาคมนาคม ชุมชน และความมั่นคงสู่สังคมสงบสุข

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาระดับการบริหารจัดการภาครัฐ

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมและการแปรรูปยางพาราแบบครบวงจร	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรม แผนงานที่ 2 พัฒนาระบบตลาดและเพิ่มช่องทางการจำหน่าย แผนงานที่ 3 สร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม แผนงานที่ 4 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเกษตรกร กลุ่มเกษตรกร และสถาบันเกษตรกร แผนงานที่ 5 ส่งเสริมและพัฒนาการเกษตรตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการผลิต การแปรรูปสินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการบริหารจัดการด้านการตลาด 2. พัฒนาศักยภาพเกษตรกร กลุ่มเกษตรกร และสถาบันเกษตรกร 3. ส่งเสริมเกษตรกรรมตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ภาคการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยง การค้าและบริการ การลงทุน แผนงานที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการค้าและบริการ การลงทุน และการตลาด แผนงานที่ 3 พัฒนาส่งเสริมพลังงานทดแทน แผนงานที่ 4 พัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการ แผนงานที่ 5 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตและช่องทางการตลาด
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการเจริญเติบโต ของเมืองชายแดน และเชื่อมโยงการค้า การบริการ และการลงทุน 2. บูรณาการความร่วมมือด้านการค้าการบริการ การลงทุน การท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภาคลุ่มน้ำโขง 3. พัฒนาระบบการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ และพลังงานทดแทน 4. พัฒนาผู้ประกอบการการบริหารจัดการการตลาดสินค้า และการบริการ	มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว แผนงานที่ 2 พัฒนาศักยภาพบุคลากรภาคการท่องเที่ยวและบริการ แผนงานที่ 3 ส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว แผนงานที่ 4 อนุรักษ์ ป่าไม้ และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 5 ส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตอารยธรรมลุ่มน้ำโขง
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว 2. พัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว 3. อนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน 4. ส่งเสริมการอนุรักษ์ ป่าไม้ ศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตอารยธรรมลุ่มน้ำโขง	รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พัฒนาคน ชุมชน และความมั่นคงสู่สังคมสงบสุข	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาศักยภาพและยกระดับคุณภาพชีวิต แผนงานที่ 2 พัฒนาและเสริมสร้างความมั่นคงตามแนวชายแดน แผนงานที่ 3 ขับเคลื่อนและขยายผลโครงการตามแนวพระราชดำริ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาศักยภาพและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัย ด้านการศึกษา แรงงาน สาธารณสุข สังคม ผู้ด้อยโอกาส ผู้พิการ และผู้สูงอายุ 2. เสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน การบูรณาการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนและการป้องกันปราบปรามภัยคุกคามด้านความมั่นคง 3. ขับเคลื่อนและขยายผลโครงการตามแนวพระราชดำริ	ครัวเรือนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 90

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาระดับการบริหารจัดการภาครัฐ	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาระดับบุคลากรภาครัฐ (Smart Officer) แผนงานที่ 2 พัฒนาและส่งเสริมการบริการประชาชนด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาสมรรถนะบุคลากรเพื่อเสริมสร้างกลไกการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี 2. พัฒนาและส่งเสริมการบริการประชาชนด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมุ่งสู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City)	ประชาชนมีความพึงพอใจในการบริหารจัดการภาครัฐ ร้อยละ 90

4.4 เป้าประสงค์

เพิ่มรายได้จากภาคการเกษตร การค้า การบริการ การลงทุน และการท่องเที่ยว

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : ส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรรมและการแปรรูปยางพาราแบบครบวงจร		
1.1	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร	7,143,450,900.00
1.2	โครงการปรับปรุงซ่อมแซมโครงข่ายถนนเพื่อการขนส่งสินค้าเกษตรและยางพาราจากแหล่งผลิต	4,213,552,275.00
1.3	โครงการพัฒนาระบบตลาดและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ชุมชน	3,500,000.00
1.4	โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	219,650,400.00
1.5	โครงการส่งเสริมการแปรรูปยางพาราด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมแบบครบวงจร	84,416,000.00
1.6	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเกษตรกรกลุ่มเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร	45,000,000.00
1.7	โครงการส่งเสริมและพัฒนาการเกษตรตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	93,482,800.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน		
2.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการค้าและบริการ การลงทุน	1,010,000,000.00
2.2	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการค้าและบริการ การลงทุน และการตลาด เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	100,000,000.00
2.3	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการค้าและบริการ การลงทุน	19,320,000.00
2.4	โครงการพัฒนาส่งเสริมพลังงานทดแทน	129,750,000.00
2.5	โครงการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการ 4.0	15,623,000.00
2.6	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตและช่องทางการตลาด	97,408,500.00
2.7	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ	6,000,000,000.00
2.8	โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจังหวัดอุดรธานี - บึงกาฬ	5,500,000,000.00
2.9	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองจังหวัดบึงกาฬ	4,500,000,000.00
2.10	โครงการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	1,900,000,000.00
2.11	โครงการพัฒนาตามผังเมืองรวมจังหวัดบึงกาฬ (Land mark)	2,500,000,000.00
2.12	โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าและสายสื่อสารเป็นเคเบิลใต้ดิน	450,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		
3.1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว	1,973,500,000.00
3.2	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาคการท่องเที่ยวและบริการ	5,000,000.00
3.3	โครงการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดบึงกาฬ	170,000,000.00
3.4	โครงการอนุรักษ์ ป่าชุมชน และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	505,000,000.00
3.5	โครงการส่งเสริมการอนุรักษ์ ป่าชุมชนวัฒนธรรม ชนบทธรรมนิยม ประเพณี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีชีวิตอารยธรรมลุ่มน้ำโขง	63,528,250.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : พัฒนาคมนาคม และความมั่นคงสู่สังคมสุข		
4.1	โครงการพัฒนาศักยภาพและยกระดับคุณภาพชีวิตของชนบึงกาฬ	134,071,895.00
4.2	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านตลอดแนวชายแดน	25,000,000.00
4.3	โครงการบูรณาการความร่วมมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและรักษาความสงบเรียบร้อยด้านความมั่นคง	72,781,000.00
4.4	โครงการพัฒนาและเสริมสร้างความมั่นคงชุมชนตามแนวชายแดน	18,466,000.00
4.5	โครงการขับเคลื่อนและขยายผลโครงการตามแนวพระราชดำริ	25,000,000.00
4.6	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแนวชายแดนตามแม่น้ำโขง	11,319,360,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : พัฒนาระดับการบริหารจัดการภาครัฐ		
5.1	โครงการพัฒนาระดับบุคลากรภาครัฐ (Smart Officer) เพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี	25,000,000.00
5.2	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการบริการประชาชนด้วยระบบเทคโนโลยี 4.0	25,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength) : ปัจจัยภายใน

- S1 มีพื้นที่ปลูกยางพารา จำนวน 867,834 ไร่ เป็นอันดับที่ 1 ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นอันดับที่ 7 ของประเทศ มีพื้นที่เปิดกรีดยาง 841,929 ไร่ อันดับที่ 5 ของประเทศ มีผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ 245 กก./ไร่ เป็นอันดับที่ 13 ของประเทศ สูงกว่าค่าเฉลี่ยของทั้งประเทศ 231 กก./ไร่ และมีโรงงานยางอัดแท่ง 5 แห่ง สามารถรองรับวัตถุดิบยางก้อนถ้วย ปริมาณ 225,800 ตัน และน้ำยางสดปริมาณ 22,000 ตัน

- S2 มีทรัพยากรและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการทำการเกษตร (มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 2,400 มม. ต่อปี เป็นอันดับ 2 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) มีแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน จำนวนมากสามารถพัฒนาระบบชลประทานให้เพียงพอต่อการเกษตร
- S3 มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ หลากหลายและมีความโดดเด่น อาทิ เช่น ภูเขา น้ำตก พื้นที่ชุ่มน้ำโลก (Ramsar Sites) และมีพื้นที่ติดกับภูเขา 4 อำเภอ มีพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขง 4 อำเภอ ที่ว่า จังหวัด " 4 โขง 4 เขา" มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และประเพณีของชนเผ่า มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่หลากหลาย มีผลิตภัณฑ์ภายในชุมชนที่ขึ้นชื่อ
- S4 ผู้บริหารจังหวัดมีวิสัยทัศน์หรือนโยบายที่ชัดเจน โดยกำหนดวิสัยทัศน์จังหวัดบึงกาฬ "สร้างเมือง สร้างคนสร้างรายได้"

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 พื้นที่ชลประทาน จำนวน 202,823 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 15.56 ของพื้นที่การเกษตรน้อยกว่า ค่าเฉลี่ยของประเทศ (พื้นที่การเกษตรจำนวน 1,422,225 ไร่) ถึงแม้จะมีปริมาณน้ำฝนมาก แต่ขาดโครงสร้างพื้นฐานในการกักเก็บน้ำและส่งน้ำ
- W2 พฤติกรรมการทำการเกษตรของเกษตรกร มุ่งใช้สารเคมีที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพมาตรฐาน ของผลผลิตและสิ่งแวดล้อม
- W3 เกษตรกร/กลุ่มเกษตรกร/สหกรณ์ มีความรู้ไม่เท่าทันการเปลี่ยนแปลงด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาด
- W4 สภาพดินส่วนใหญ่เป็นดินลูกรัง มีหน้าดินตื้น และมีความอุดมสมบูรณ์ต่ำ
- W5 เกษตรกรมีปัญหาการถือครองที่ดิน ไม่สามารถขอรับความช่วยเหลือจากภาครัฐ เช่น การเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการได้รับการเข้าร่วมโครงการบางโครงการ
- W6 สินค้าเกษตรที่ผ่านการรับรองมาตรฐานมีน้อย และมีสินค้าเกษตรอีกจำนวนมากที่ยังไม่ผ่านการรับรองมาตรฐานที่จำเป็น เช่น GAP, FSC เป็นต้น
- W7 ผู้ประกอบการในพื้นที่ส่วนใหญ่ ยังขาดประสบการณ์/ทักษะความรู้ การบริหารจัดการธุรกิจ การค้าระหว่างประเทศ
- W8 การเดินทางและขนส่งสินค้าข้ามแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ใช้เวลานานยนต์และเรือโดยสาร ข้ามฟาก ทำให้มีข้อจำกัดและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เมื่อเทียบกับการเดินทางผ่าน สะพานข้ามแม่น้ำโขง
- W9 อัตราค่าครองชีพสูง เมื่อเทียบกับจังหวัดข้างเคียงในภูมิภาค และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ

- W10 ขาดระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองเชื่อมต่อออกไปโดยรอบ เพื่อรองรับขนส่งสินค้าและการเดินทางระยะทางสั้น
- W11 ขาดแรงงานทักษะฝีมือระดับสูง เพื่อรองรับการพัฒนาภาคการผลิตขั้นทุติยภูมิ ไปถึงการผลิตขั้นตติยภูมิ ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- W12 โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน เส้นทางคมนาคมขนส่งเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก ยังไม่สะดวกและปลอดภัย การประชาสัมพันธ์การบริการและรูปแบบการจัดการท่องเที่ยวยังไม่หลากหลายครอบคลุม
- W13 ระบบการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวที่อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยที่ไม่ได้มาตรฐานครอบคลุมพื้นที่การท่องเที่ยว อีกทั้งบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ยังไม่ได้รับการพัฒนาศักยภาพให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- W14 การมีส่วนร่วมของชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่ และการส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อัตลักษณ์ของชุมชนยังมีน้อย
- W15 ระบบการเฝ้าระวังด้านการรักษาความปลอดภัย ในแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดยังไม่สะดวกและทั่วถึง
- W16 สินค้าและหรือผลิตภัณฑ์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ยังไม่หลากหลายและไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีศูนย์กลางในการรวบรวมและจำหน่ายสินค้า OTOP และผลิตภัณฑ์ชุมชนทั้งการบริหารจัดการด้านการตลาด
- W17 มีพื้นที่ป่าสมบูรณ์เหลืออยู่น้อย เพียงร้อยละ 7.01 ของพื้นที่จังหวัด
- W18 มีศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมไม่เพียงพอ ในการกำจัดขยะปลายทางของจังหวัด
- W19 แหล่งน้ำทางธรรมชาติมีปริมาณกักเก็บน้ำน้อย รวมทั้งมีวัชพืช พืชน้ำ ขวางทางการไหลของน้ำ
- W20 ระบบการกระจายน้ำไม่ทั่วถึงและเชื่อมโยงครอบคลุมพื้นที่เกษตร
- W21 ลักษณะภูมิประเทศ ระยะทาง 120 กิโลเมตร และมีจุดผ่านแดน จุดผ่อนปรน ช่องทางธรรมชาติในพื้นที่จำนวน 23 จุด เป็นอุปสรรคต่อการควบคุมดูแลอาจก่อให้เกิดการลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายมีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่า และนำไม้มีค่าข้ามแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
- W22 ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาภาคบังคับของผู้เรียนมีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าระดับประเทศ เนื่องจากมีปัญหาการออกกลางคัน มีเด็กไร้สัญชาติและเด็ก 2 สัญชาติที่เดินทางเข้าออก และผู้เรียนที่จบการศึกษาภาคบังคับ ขาดทักษะชีวิตและมีทักษะในการประกอบอาชีพน้อย และอยู่ในภาวะเสี่ยงต่อปัญหายาเสพติด

- W23 แรงงานที่มีทักษะเฉพาะทางจะขาดแคลนมาก เช่นเมื่อเข้าสู่สังคมสูงวัยจะมีความต้องการผู้ดูแลคนสูงวัยหรือการเข้าสู่สังคมดิจิทัล กลุ่มอาชีพที่ขาดแคลน ได้แก่ นักวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ นักวิเคราะห์ที่ชำนาญทางเทคโนโลยีทางการเงิน Blockchain Engineer เป็นต้น ขณะที่แรงงานทักษะต่ำจะตกงาน ทำงานต่ำกว่าขีดความสามารถไม่สามารถคาดการณ์ความต้องการของตลาดแรงงาน
- W24 วัสดุ อุปกรณ์ด้านความมั่นคง เช่น กล้อง CCTV กล้องสนับสนุนใช้งานกลางคืนไม่เพียงพอและครอบคลุมพื้นที่
- W25 ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์และไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน และยังต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่ควรมี
- W26 ผลลัพธ์การพัฒนาสุขภาพประชาชนตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาสุขภาพ จังหวัดบึงกาฬ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2564
- W27 ประชากรกลุ่มผู้สูงอายุเพิ่มจำนวนขึ้น ส่งผลให้ จังหวัดบึงกาฬก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยประชากร กลุ่มนี้จำนวนมากมีความเสี่ยงตกอยู่ในภาวะพึ่งพิง
- W28 ส่วนราชการ/บุคลากรภาครัฐ ยังขาดเทคนิค และเครื่องมือเทคโนโลยีที่ทันสมัยให้บริการประชาชน อย่างรวดเร็ว
- W29 ขาดฐานข้อมูลสำคัญที่เป็นข้อมูลพื้นฐานของจังหวัด ที่เกิดจากการบูรณาการร่วมกันจากทุกภาคส่วน

โอกาส (Opportunity)

- O1 นโยบายของภาครัฐให้ความสำคัญกับภาคการเกษตรที่สำคัญ
- O2 แนวโน้มผู้บริโภคยุคใหม่ที่รักสุขภาพ และกระแสนิยมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้สินค้าเกษตรและอาหารปลอดภัย โดยเฉพาะสินค้าเกษตรอินทรีย์ เป็นที่ต้องการของตลาด
- O3 นโยบายรัฐบาลด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุนภายในประเทศและระหว่างประเทศ อาทิ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กรอบความร่วมมือทวิภาคี พหุภาคี GMS/EWEC รวมไปถึงบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทาง การค้าการลงทุนในระดับพื้นที่กับประเทศเพื่อนบ้าน
- O3 ประเทศ 9 จังหวัด, คณะกรรมการร่วมชายแดนฯ
- O4 โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) สร้างโอกาสเชื่อมโยงการค้าการลงทุน กับประเทศเพื่อนบ้านและการค้าระหว่างประเทศ สอดรับกับนโยบายทางการค้าการลงทุนของสาธารณรัฐประชาชนจีน Belt and Road Initiative: BRI โครงการรถไฟความเร็วสูง จากคุนหมิงมาถึงนครหลวงเวียงจันทน์

- 5 มีด่านศุลกากรบึงกาฬ จุดผ่านแดนถาวรที่เป็นช่องทาง สำคัญในการเดินทางข้ามพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน และส่งออก-นำเข้าสินค้าทำให้เกิดมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ (ค้าชายแดน - ข้ามแดน) รวมแล้วมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท/เดือน
- 6 นโยบายศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางด่วน ระหว่างเมืองเส้นทางจากอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ถึงอำเภอเมืองบึงกาฬ ระยะทางประมาณ 151 กิโลเมตร และก่อสร้างสนามบินบึงกาฬ เพื่ออำนวยความสะดวก และลดระยะเวลาการเดินทาง ดึงดูดการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น
- 7 ตำแหน่งที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ เป็นประตูเชื่อมโยงการค้า การลงทุนการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมต่อการเดินทางขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ด้วยเส้นทางหมายเลข R8, R12 และ R13 มีด่านศุลกากรควบคุมการส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างประเทศและมีจุดผ่อนปรนการค้า 2 แห่ง เป็นช่องทางซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้าสำหรับประชาชนในระดับพื้นที่
- 8 มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน (ลาว - จีน - เวียดนาม) มีกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และการทำความตกลง MOU ด้านการส่งเสริมการค้าการลงทุน
- 9 นโยบายการพัฒนาเมืองบึงกาฬ ได้รับความเห็นชอบ โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของจังหวัดก่อสร้าง Land Mark ลานวัฒนธรรม อาคารที่ทำการหน่วยงานสำคัญบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง เพื่อให้เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม
- 10 นโยบายขับเคลื่อนและพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (North - eastern Economic Corridor: NeEC) (นครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี และหนองคาย) ให้เป็นศูนย์กลางการผลิตอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ Bio-economy พร้อมเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าเชื่อมโยงต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษ ตะวันออกและโครงการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัด เพื่อวางแนวทางการพัฒนาศักยภาพสนับสนุน จัดตั้งเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่งเสริมการค้าการลงทุน ยกระดับและขีดความสามารถภาคเอกชนในพื้นที่ เชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายในและระหว่างประเทศ
- 11 นโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระบบขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนกลุ่มคัสเตอร์ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น
- 12 การค้าชายแดนและเขตพัฒนาพิเศษที่สำคัญจะเกิดขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มมูลค่าและขยายตลาดด้านการค้า การท่องเที่ยว และเป็นประตูสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาระบบขนส่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น สามารถเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนรวมถึงภาคการท่องเที่ยว

อุปสรรค (Threat)

- T1 สภาวะโลกร้อน (Global Warming) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เกิดปรากฏการณ์สภาวะอากาศแปรปรวนฉับพลัน (El Nino แห้งแล้ง) (La niya ปริมาณฝนมาก, น้ำท่วม) ส่งผลกระทบโดยตรงกับภาค การผลิตสินค้าเกษตร
- T2 ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ปัญหาการเมืองภายในและภายนอก ส่งผลกระทบต่อความผันผวนของราคาสินค้าเกษตรและ ปัจจัยทางการผลิต
- T3 อัตราค่าแรงงานและปัจจัยการผลิตราคาสูง ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น
- T4 การขึ้นลงของระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ไม่สามารถคาดการณ์ ได้ทำให้เกิดความเสียหายต่อการผลิตสินค้าเกษตร
- T5 สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงในคน และสัตว์ (อาทิ COVID-19 และ Lumpy Skin Disease ที่พบระบาดในโค กระบือ) ส่งผลกระทบให้กิจกรรม ทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน การบริโภคภาคครัวเรือน/ภาคเอกชนหยุดชะงักและชะลอตัวเชื่อมโยงไปตลอดห่วงโซ่คุณค่า
- T6 ขาดการศึกษาวิจัย/ผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิจัยในการพัฒนา แปรรูปผลิตภัณฑ์จากยางพาราและสินค้าชุมชนเพื่อเพิ่มมูลค่า และมีความหลากหลายตอบสนอง ต่อความต้องการของตลาด
- T7 การเปิดเสรีทางการค้า และกรอบความร่วมมือ ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (อาทิ WTO, AEC, FTA) ส่งผล ให้เกิดการแข่งขันสูงขึ้น สินค้าต้นทุนต่ำเข้ามาแย่งส่วนแบ่ง ตลาดกับสินค้าภายในประเทศ และการเคลื่อนย้ายแรงงานจาก ประเทศเพื่อนบ้าน
- T8 การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers) เป็นอุปสรรคสำคัญในการส่งออกสินค้าออกไปยังประเทศ ที่มีมาตรการ อาทิ มาตรการสุขอนามัยพืช การใช้แรงงานผิดกฎหมาย มาตรการทางสาธารณสุข โรคติดต่อ
- T9 ราคาซื้อขายที่ดินและอสังหาริมทรัพย์สูงมาก เมื่อเทียบกับพื้นที่หรือจังหวัดใกล้เคียง ทำให้บรรยากาศ ไม่เอื้อต่อการส่งเสริมเพื่อดึงดูดนักลงทุนรายใหม่
- T10 ปัญหาสภาพพื้นที่ของจังหวัดบึงกาฬส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำและอยู่ในเขตอนุรักษ์ ทำให้ไม่สะดวก ต่อการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากพื้นที่เพื่อพัฒนา การท่องเที่ยวได้เท่าที่ควร
- T11 ความต้องการไม่มีค่าทางเศรษฐกิจในประเทศ เพื่อนบ้านทำให้มีการลักลอบตัดไม้ทำลายป่า
- T12 รูปแบบการก่ออาชญากรรมมีความสลับซับซ้อน และมีแนวโน้มเป็นอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น
- T13 การโยกย้ายของข้าราชการบ่อย ๆ ทำให้ขาดความต่อเนื่องของการดำเนินงาน

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พิจิตร และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการ สัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนมกราคม 2568

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบและราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- 2) เพื่อศึกษากิจกรรมการค้าการลงทุน และการเดินทางเพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าว
- 3) เพื่อศึกษาปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง และพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
- 4) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชน ในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- 5) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดจากกิจกรรมในข้อ 1 - 3 รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหาร ผู้แทนภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) ผู้บริหาร ผู้แทนกลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการด้านเกษตรกรรม ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการโรงแรม และผู้ประกอบการท่องเที่ยว ข้อมูลสรุปแสดงดังตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

หน่วยงาน 16 กลุ่มเป้าหมายหลัก	
1. ผู้ว่าราชการจังหวัด	2. สำนักงานจังหวัด
3. พาณิชย์จังหวัด	4. พลังงานจังหวัด
5. อุตสาหกรรมจังหวัด	6. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
7. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	8. เกษตรจังหวัด
9. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด	10. สภาเกษตรกร
11. สภาอุตสาหกรรม	12. สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
13. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว	14. หอการค้าจังหวัด
15. YEC จังหวัด	16. นายด่านศุลกากร
หน่วยงานภาคเอกชน กลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ	
1. ด้านเกษตรกรรม	2. ด้านอุตสาหกรรม
3. ด้านขนส่งและโลจิสติกส์	4. ด้านการท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบภาพรวมโครงการ ขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป
- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณ และช่วงเวลาที่ผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนา ด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิด การเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่าย คมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานใน การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้ สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการ วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการ เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและ ความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉลากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญ ของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุม กลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับ จุดต้นทาง – ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง รางในอนาคต

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com/> ดังตัวอย่างในรูปที่ 5.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 5.3-2



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์: 0-2215-1515 ต่อ 3041, 3042, 3045

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th