

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จังหวัดหนองคาย



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา: จังหวัดหนองคาย

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 รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (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 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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

กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผล การพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ได้มาซึ่งข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

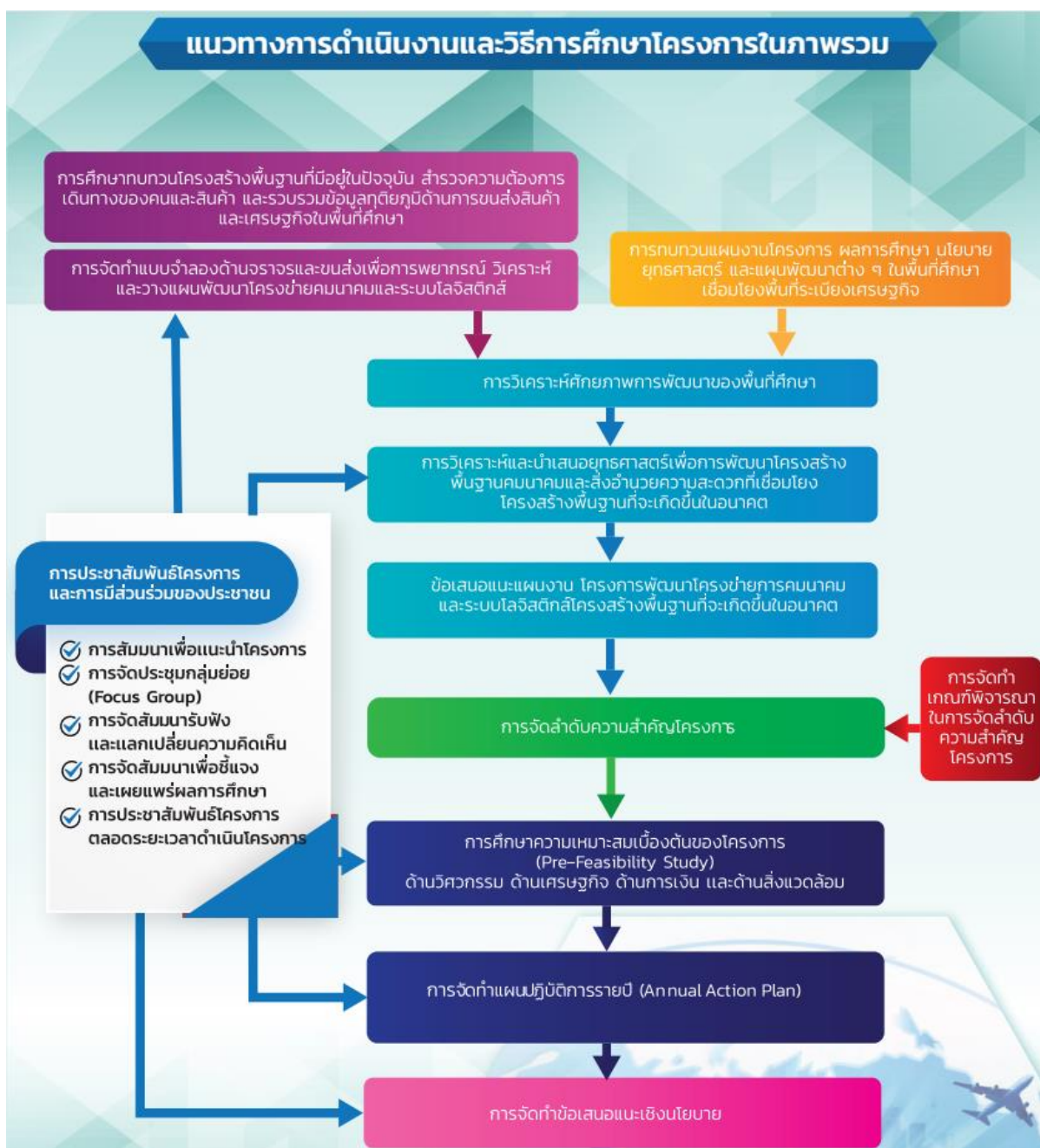
งานส่วนที่ 1: จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนามตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2: จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนามตามยุทธศาสตร์ชาติ

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 สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดหนองคาย

2.1 ข้อมูลทั่วไป



หนองคาย "เมืองน้ำอูร์ริมฝั่งโขง" พื้นที่อันเป็นที่ตั้งในปัจจุบัน ได้มีการตรวจพบแหล่งโบราณคดีในเขต ตำบลโคกคอน อำเภอท่าบ่อ พบหม้อดินโบราณ เหรียญเงินพูน้น (อายุสองพันปี) กระดุมมนุษย์ กระเจาย้อยทั่วไป และเป็นแหล่งถลุงแร่โลหะขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังพบแหล่งถลุงโลหะสมัยก่อนประวัติศาสตร์บางพื้นที่ตอนเหนือของจังหวัด มีการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มาแต่สมัยโลหะพบในเขตภูแล่น อำเภอสังคม ซึ่งเป็นแหล่งทำเหมืองแร่ทองแดงสมัยก่อนประวัติศาสตร์ด้วย

ในยุคประวัติศาสตร์มีการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่จังหวัดหนองคายโดยปรากฏหลักฐานการติดต่อระหว่างอาณาจักรใกล้เคียงที่ได้มีการบันทึกเกี่ยวกับบ้านเมืองที่ตั้งอยู่บริเวณจังหวัดหนองคาย เมืองหนองคายในอดีตเป็นชุมชนเมืองที่ขึ้นกับอาณาจักรขอม เมื่ออาณาจักรขอมล่มสลายก็ได้ขึ้นกับอาณาจักรล้านช้าง หลวงพระบาง และเวียงจันทน์ตามลำดับ จนกระทั่งสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ.2369 เจ้าอนุวงศ์ยกทัพผ่านเมืองรายทางถึงเมืองนครราชสีมา

ทางกรุงเทพมหานคร ได้ให้พระยาราชสุภาวดี "สิง สิงหนเสนี" เป็นแม่ทัพปราบปราม โดยมีท้าวสุวธรรมมา (บุญมา) ยกทัพจากเมืองยโสธร และพระยาเซียง สามารถช่วยเป็นกำลังสำคัญในการทำศึกจนได้รับชัยชนะ และได้รับพระราชทานบำเหน็จความดีความชอบ พร้อมทั้งให้ท้าวสุวธรรมมาเลือกทำเลสร้างเมือง 4 แห่ง คือ เมืองพานพร้าว อยู่ตรงข้ามกับเวียงจันทน์ (ปัจจุบันคืออำเภอศรีเชียงใหม่), เมืองเวียงคุก เมืองปะโค และบ้านไผ่ (บ้านบึงค่าย)

พ.ศ. 2370 ท้าวสุวธรรมมา (บุญมา) ได้เลือกเอาบ้านไผ่สร้างเป็นเมืองหนองคายขึ้น โดยได้โปรดเกล้าฯ ให้ท้าวสุวธรรมมา (บุญมา) ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองหนองคายคนแรกให้เมืองเวียงจันทน์ขึ้นตรงต่อเมืองหนองคาย

พ.ศ. 2434 ภายหลังกบฏฮ่อ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นประจักษ์ศิลปาคม เป็นสมุหเทศาภิบาลประจําณฑลลาวพวน ตั้งที่ทำการมณฑลอยู่ที่เมืองหนองคาย (ต่อมาเป็นมณฑลฝ่ายเหนือและมณฑลอูรธานี)

พ.ศ. 2436 (เหตุการณ์ ร.ศ. 112) ไทยเสียดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขงให้แก่ฝรั่งเศสและระบุในสัญญาว่า "ห้ามมิให้ไทยตั้งหรือนำกองทัพบกทหารอยู่ในเขต 25 กิโลเมตรจากชายแดน" กรมหมื่นประจักษ์ศิลปาคม จึงได้ย้ายที่ทำการมณฑลไปอยู่ที่บริเวณบ้านเดื่อหมากแข้ง และตั้งเป็นมณฑลอุดรธานี มาจนถึงรัชกาลที่ 6 พ.ศ. 2457 โปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติปกครองท้องถิ่นขึ้น โดยให้ยกเลิกระบอบเจ้าปกครองนคร (เจ้าเมือง) ทั่วประเทศเปลี่ยนคำเรียกชื่อ "เมือง" มาเป็น "จังหวัด" มีข้าหลวงปกครอง (ต่อมาเรียกว่า "ผู้ว่าราชการจังหวัด") ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2458 กระทรวงมหาดไทยได้มีคำสั่งสถาปนาเมืองหนองคายเป็นจังหวัดหนองคายตั้งแต่นั้นมา

ชุมชนและชาติพันธุ์

ชุมชนและชาติพันธุ์ในจังหวัดหนองคาย ปัจจุบันกลุ่มคนที่อพยพมาอยู่ในเขตจังหวัดหนองคายได้มีการปรับตัวและปรับเปลี่ยนเอกลักษณ์เฉพาะตัวให้กลมกลืนกับชาวพื้นเมืองที่ตั้งถิ่นฐานอยู่เดิมจนแทบไม่เห็นความแตกต่างทั้งการแต่งกาย ที่อยู่อาศัย ประเพณีต่าง ๆ จะสังเกตได้เฉพาะสำเนียงของภาษาพูดที่ยังคงเหลือเค้าให้ทราบว่า เดิมเป็นชนเผ่าไหน ซึ่งพอจำแนกได้ ดังนี้

- 1) **กลุ่มชาวไทอีสาน/ลาวอีสาน** เนื่องจากเดิมเป็นอาณาจักรล้านช้างจึงนับเป็นกลุ่มลาวล้านช้างด้วย แต่ถึงอย่างไรก็ดี หน้าตา ผิวพรรณ สำเนียงการพูด ก็แตกต่างจากชาวลาว จึงน่าจะเรียกว่า "ไทอีสาน" ถือว่าเป็นกลุ่มชนที่มากที่สุดในจังหวัดหนองคาย
- 2) **กลุ่มไทพวน** มีถิ่นฐานเดิมจากเมืองพวน แขวงเชียงขวาง ประเทศลาว อาศัยอยู่ที่อำเภอสรีเชียงใหม่ และอำเภอโพธิ์ตาก
- 3) **กลุ่มไทลื้อ/ไทดำ/ไทเหนือ** เป็นกลุ่มที่อพยพมาจากเมืองหลวงพระบาง และอำเภอด่านซ้าย จังหวัดเลย ปัจจุบันอยู่ที่อำเภอสังคม และอำเภอโพธิ์ตาก
- 4) **กลุ่มคนเวียดนาม** อพยพมาในสมัยสงครามอินโดจีนพร้อม ๆ กับเจ้าเมืองจันทบุรี (เวียงจันทน์) มาอยู่ที่อำเภอท่าบ่อ ตามประวัติศาสตร์เดิมมีกลุ่มคนที่เป็นชาติพันธุ์ต่าง ๆ อพยพมาที่จังหวัดหนองคายมากกว่านี้ แต่ปัจจุบันไม่สามารถหาหลักฐานหรือสิ่งบอกเหตุว่าเป็นชนกลุ่มนั้น ๆ หรือไม่ เนื่องจากมีการกลมกลืนกันเป็นไทอีสานหมดแล้ว และมีบางส่วนที่เป็นกลุ่มคนที่อพยพมาจากจังหวัดอื่น ๆ มาตั้งถิ่นฐานในอำเภอรัตนวาปี และอำเภอโพนพิสัย ซึ่งเรียกว่า "ไทคร้ว" เพราะในหมู่บ้านหนึ่ง ๆ จะมาจากหลากหลายจังหวัดและไม่สามารถสืบสานชาติพันธุ์ได้และปัจจุบันได้กลมกลืนกับชาวบ้านที่อาศัยอยู่เดิมหมดแล้ว

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดหนองคาย มีเนื้อที่ประมาณ 3,026.534 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,891,583 ไร่ (นับเป็นจังหวัดที่มีขนาดเล็กที่สุดของภาคอีสาน โดยพื้นที่ทั้งหมดก่อนที่จะจังหวัดบึงกาฬจะแยกตัวไป มีประมาณ 7,332 ตารางกิโลเมตร) ลักษณะเป็นรูปยาวเรียงทอดไปตามลำน้ำโขง ซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนกับประเทศลาว มีความยาวทั้งสิ้น 195 กิโลเมตร ความกว้างของพื้นที่ที่ทอดขนานไปตามลำน้ำโขงโดยเฉลี่ย 20 - 25 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงแผ่นดินสาย 2 (มิตรภาพ) ประมาณ 615 กิโลเมตร และมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ กำแพงนครเวียงจันทน์ เขตเมืองหลวงของประเทศลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวพรมแดน

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อำเภอกุดข้าวปุ้น และอำเภอโพนพิสัย จังหวัดบึงกาฬ

ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอบ้านม่วง จังหวัดสกลนคร อำเภอเพ็ญ อำเภอสร้างคอม อำเภอบ้านดุง อำเภอนายูง และอำเภอบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภอกุดชุมหะ จังหวัดเลย

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพภูมิประเทศของจังหวัดหนองคายมีลักษณะทอดยาวตามลำน้ำโขง จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดชายแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีอาณาเขตติดกับกรุงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดชายแดนที่มีเอกลักษณ์พิเศษโดยมีพื้นที่ทอดขนานยาวไปตามลำน้ำโขง ความกว้างของพื้นที่ทอดขนานไปตามลำน้ำโขงโดยเฉลี่ยประมาณ 20 - 25 กิโลเมตร ช่วงที่กว้างที่สุดอยู่ที่อำเภอเฝ้าไร่ และช่วงที่แคบที่สุดอยู่ที่อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคายมีอำเภอที่อยู่ติดกับลำน้ำโขง 6 อำเภอ คือ อำเภอสังคม อำเภอท่าบ่อ อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอเมือง อำเภอโพนพิสัย และอำเภอรันทวาปี และมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศลาว คือ แขวงเวียงจันทน์ นครหลวงเวียงจันทน์ และแขวงบอลิคำไซ

ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง แยกได้เป็น 4 บริเวณ คือ

- 1) พื้นที่ค่อนข้างราบ ได้แก่ เขตอำเภอเมืองหนองคาย อำเภอท่าบ่อ และอำเภอศรีเชียงใหม่ ซึ่งใช้ประโยชน์ในการทำนา และปลูกพืชบริเวณริมน้ำโขง
- 2) พื้นที่เป็นคลื่นลอนลาด กระจายอยู่ทุกอำเภอเป็นหย่อม ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่ทำนาและปลูกพืชไร่ พืชสวน และป่าธรรมชาติ
- 3) พื้นที่เป็นคลื่นลอนชันและเป็นเขาเป็นป่าธรรมชาติ เช่น ป่าไม้เต็งรัง เบญจพรรณ พบในเขตอำเภอสังคม
- 4) สภาพพื้นที่เป็นภูเขาที่มีความสูงชัน จากระดับน้ำทะเลตั้งแต่ 200 เมตร เป็นบริเวณเทือกเขาต่าง ๆ ทางทิศตะวันตกในเขตอำเภอสังคม

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ฤดูกาลของจังหวัดหนองคาย จัดอยู่ในจำพวกฝนแล้งร้อนและแห้งแล้ง แบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู ดังนี้

- ฤดูหนาว เริ่มต้นกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ อากาศโดยทั่วไปจะหนาวเย็นและแห้ง โดยมีอากาศหนาวจัดในบางวันและเดือนที่มีอากาศหนาวมากที่สุดจะอยู่ในช่วงเดือนธันวาคมถึงมกราคม
- ฤดูร้อน เริ่มต้นกลางเดือนกุมภาพันธ์ถึงกลางเดือนพฤษภาคม มีอากาศร้อนอบอ้าวโดยทั่วไป โดยเฉพาะเดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีอากาศร้อนอบอ้าวที่สุดของปี
- ฤดูฝน เริ่มต้นกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม อากาศเริ่มชุ่มชื้นและมีฝนตกชุกตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมเป็นต้นไป โดยเฉพาะเดือนสิงหาคมเป็นเดือนที่มีฝนตกชุกหนาแน่นมากที่สุดในรอบปี

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครองแบ่งออกเป็น 9 อำเภอ 62 ตำบล 688 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดหนองคายมีทั้งหมด 68 แห่ง ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 2 แห่ง เทศบาลตำบล 17 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 48 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

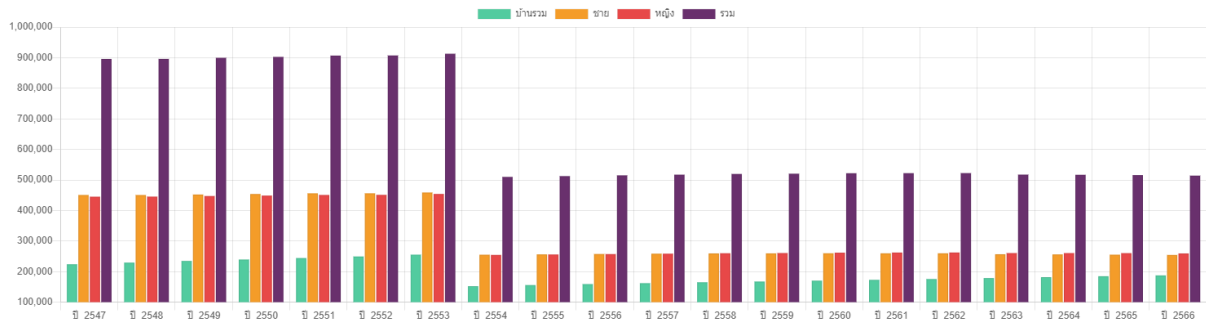
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎร์ของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดหนองคาย มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 514,021 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.064 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 254,558 คน และเป็นประชากรหญิง 259,463 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดหนองคาย 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)
0.517	0.520	0.520	0.522	0.522	0.522	0.517	0.517	0.516	0.514	-0.064

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดหนองคาย

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดหนองคาย มีจำนวนครัวเรือน 187,581 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.642 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดหนองคาย 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)
162	165	168	170	173	176	179	182	185	188	1.642

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดหนองคาย มีขนาดครัวเรือน 2.74 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.674 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดหนองคาย 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)
3.19	3.15	3.11	3.06	3.02	2.97	2.89	2.84	2.79	2.74	-1.674

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดหนองคาย มีผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัด 44,396 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.028 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

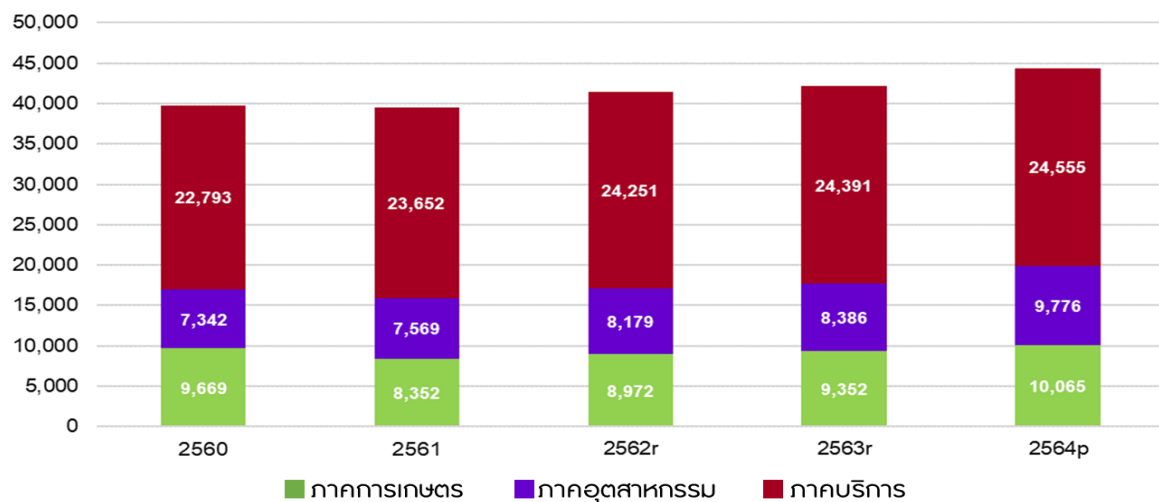
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดหนองคาย ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
39,804	39,573	41,402	42,130	44,396	0.028

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตมวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

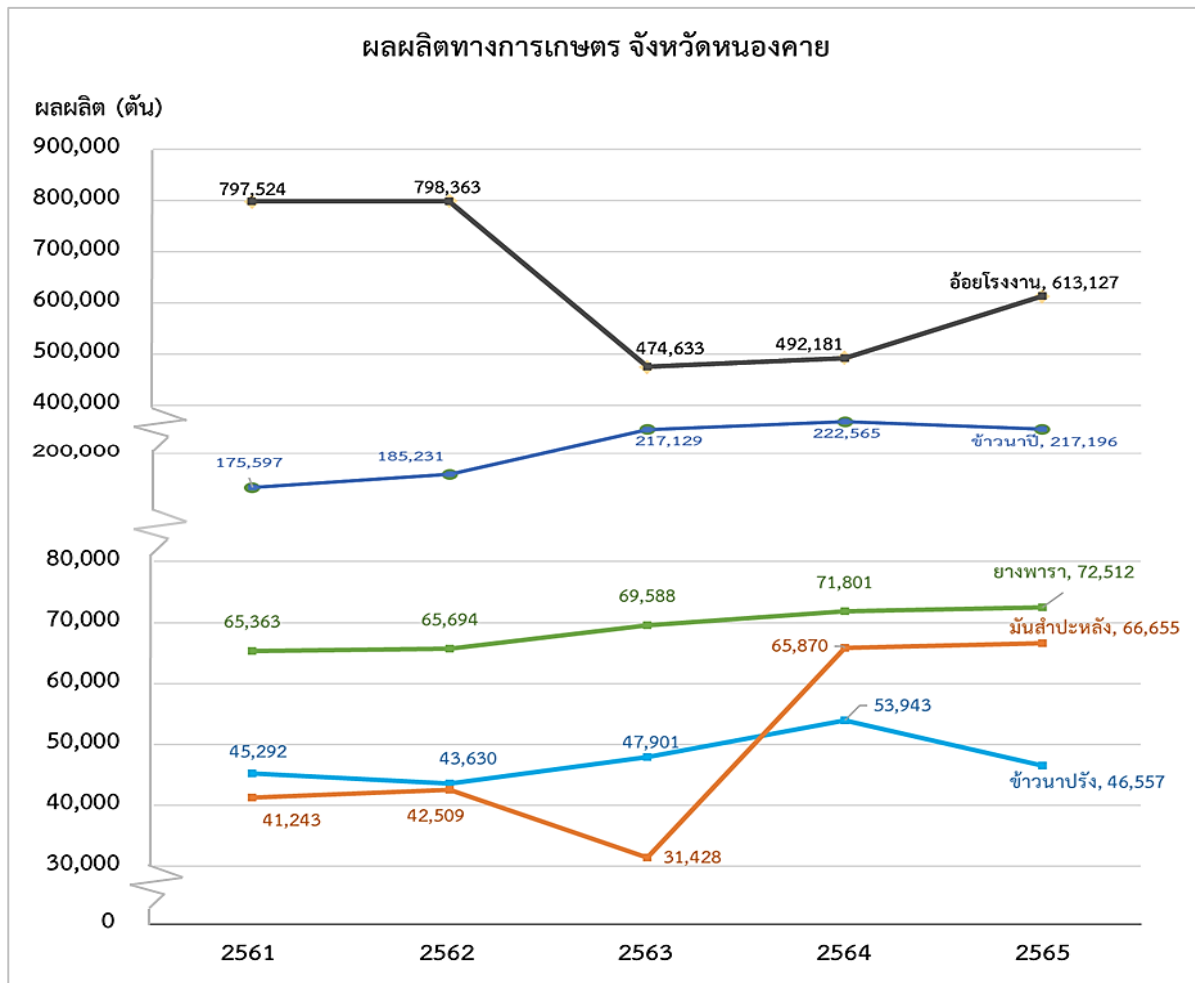


ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

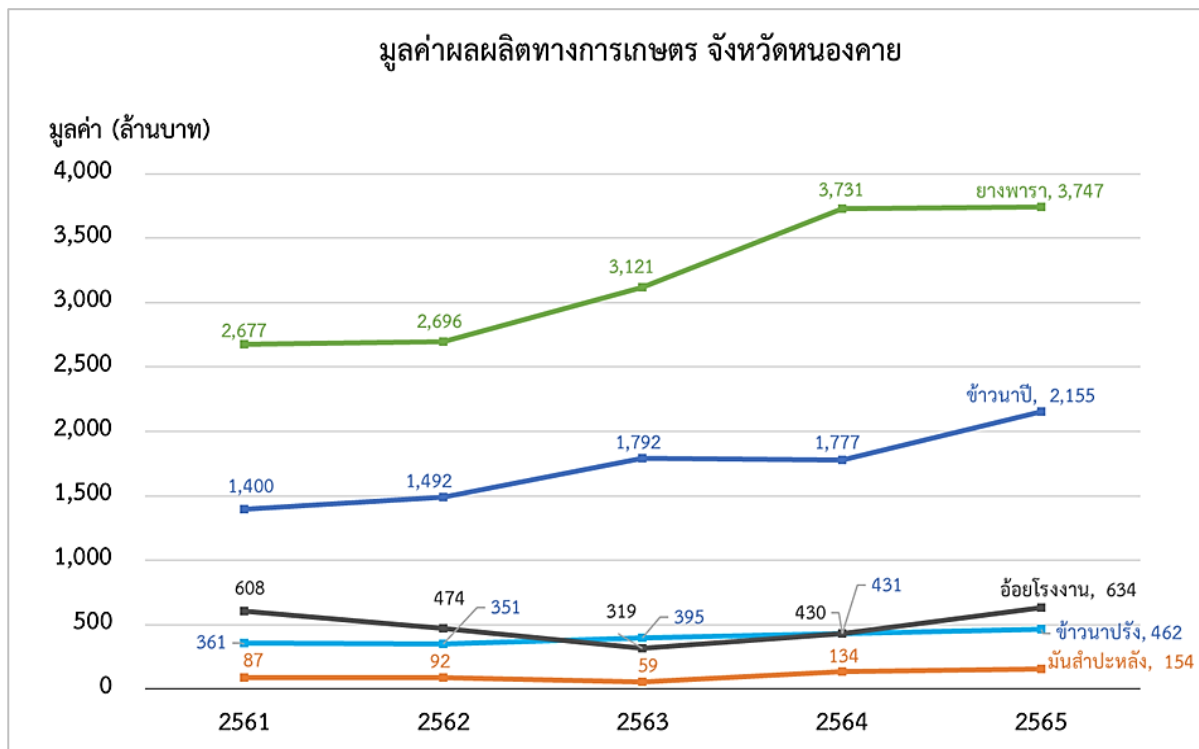
รูปที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดหนองคาย แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดหนองคาย มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปมีลักษณะทอดยาวตามลำน้ำโขงเป็นเส้นเขตแดนระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.13 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 59.45 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว ยางพารา อ้อย มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน และกล้วย โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดหนองคาย สูงสุด 5 อันดับ ของปี พ.ศ. 2561 - 2565 คือ อ้อยโรงงาน ข้าวนาปี ยางพารา มันสำปะหลัง ข้าวนาปรัง 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

จากข้อมูลทุติยภูมิด้านอุตสาหกรรมของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดหนองคาย พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 4 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมเกษตร แสดงดังตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 4 อันดับสูงสุด

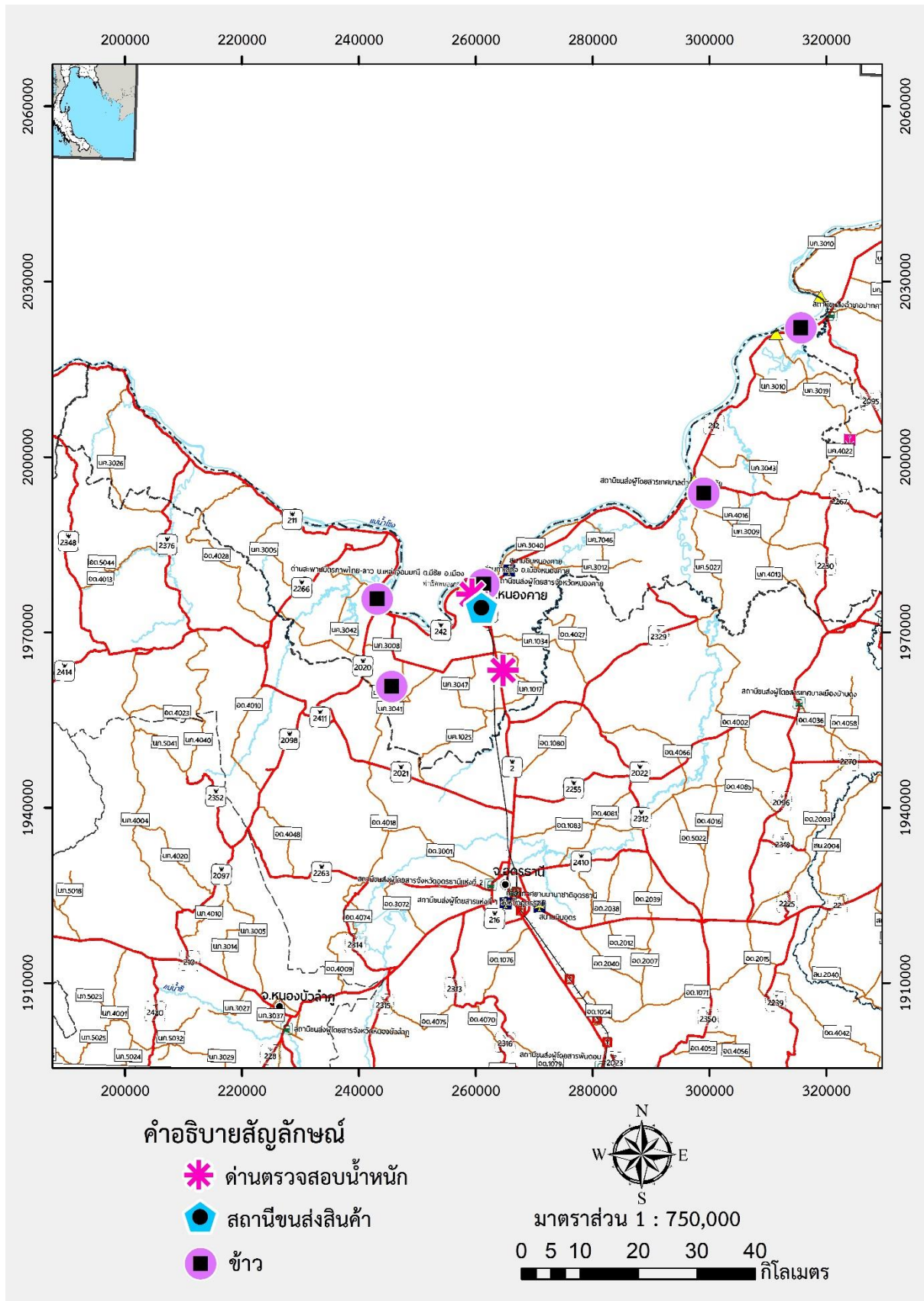
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	1,118	2,021	47
2	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	800	122	1
3	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	747	400	8
4	อุตสาหกรรมเกษตร	345	437	238

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566-2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด รายละเอียดดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดหนองคายและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	34,188	13,217
ข้าวโพด	3,423	693
อ้อย	281,323	-



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดหนองคายและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

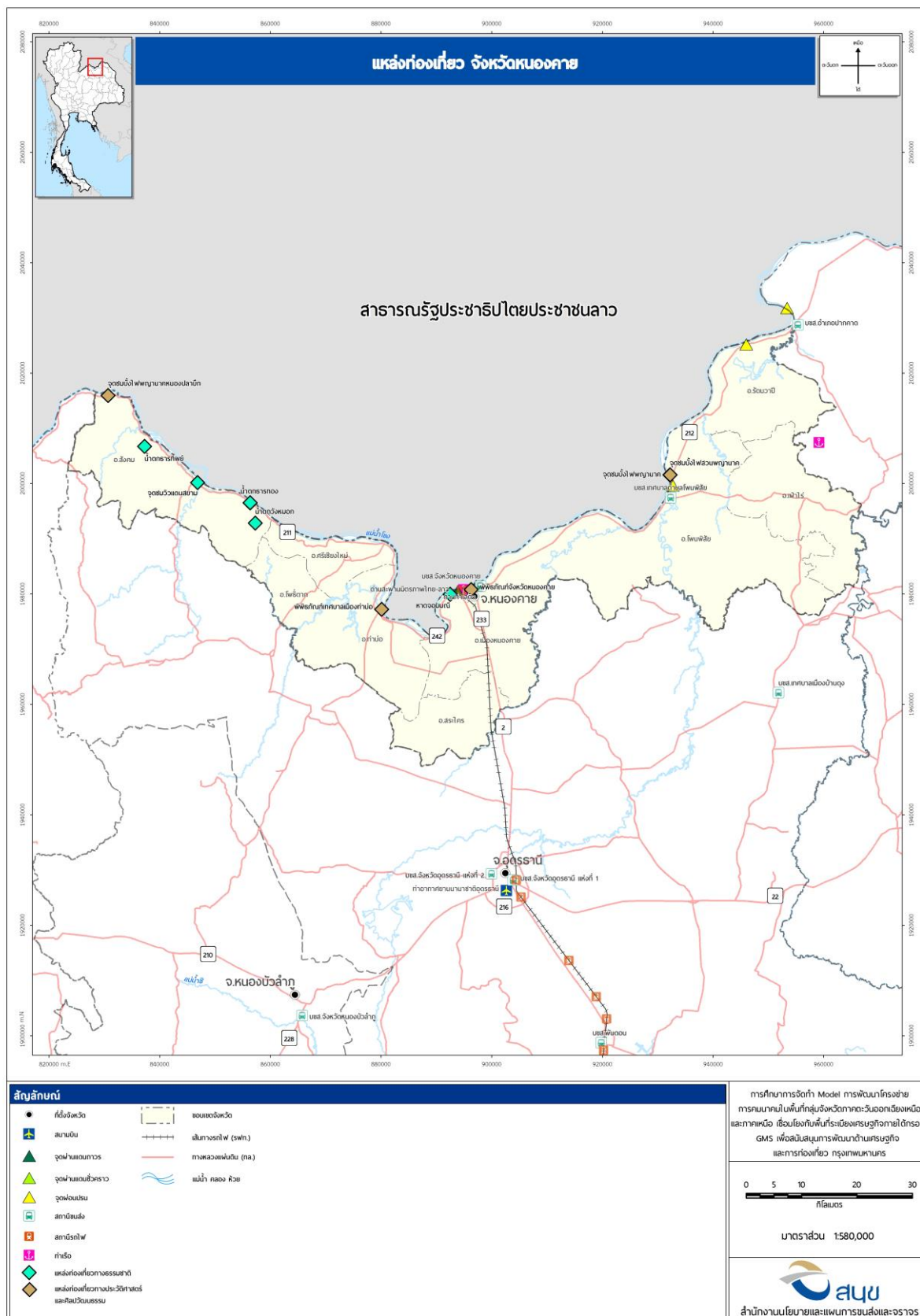
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

จังหวัดหนองคายมีพื้นที่ลักษณะพิเศษโดยตลอดแนวจังหวัดทอดยาวตามลำน้ำโขง ซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตชายแดนกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นระยะทาง 210.6 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง โดยพื้นที่เป็นภูเขาที่มีความสูงชันจากระดับน้ำทะเลตั้งแต่ 200 เมตร ป่าเขาธรรมชาติในเขตอำเภอสังคม แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดหนองคาย จึงมีลักษณะการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ประเพณีวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และศาสนา และแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ เป็นจังหวัดที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมืองสูงและเป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

จังหวัดหนองคายมีสถานที่แนะนำ ดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	
สวนรุกขชาติน้ำตกธารทอง	ทะเลหมอก "ภูห้วยอีสัน"
น้ำตกธารทิพย์	วัดถ้ำศรีมงคล หรือวัดถ้ำดินเพียง
พันโขด แสนไคร้ (แกรนด์แคนยอนหนองคาย)	วัดผาดากเลื้อ
น้ำตกวังน้ำมอก	ภูโล้น
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศาสนา	
พระสุธรรมเจดีย์ วัดอรุณบูรพาราม	วัดเทพพลประดิษฐาราม
วัดหินหมากเป้ง	อนุสาวรีย์ปราบฮ่อ
วัดโพธิ์ชัย (พระอารามหลวง)	วัดศรีชุมพวงค์ดื้อ
พระธาตุกลางน้ำ (พระธาตุหล้าหนอง)	พิพิธภัณฑ์บ้านโคกคอน แหล่งโบราณคดีบ้านโคกคอน
หรือพระธาตุหนองคาย	พระธาตุโพนจิกเวียงจัว
พระธาตุบังพวน (สัตตมหาสถาน)	พิพิธภัณฑ์จังหวัดหนองคาย
งานประเพณีและวัฒนธรรม	
งานอนุสาวรีย์ปราบฮ่อและงานกาชาดจังหวัดหนองคาย	งานประเพณีออกพรรษาและเทศกาลบั้งไฟพญานาค
งานนมัสการหลวงพ่อบุญเหลือ วัดโพธิ์ชัย และงานมหาสงกรานต์อีสานหนองคาย	งานตักบาตรเทโวและแข่งเรือมิตรภาพไทย - ลาว
งานบุญบั้งไฟ ในช่วงเดือน 5 (พฤษภาคม) ของทุกปี	
แหล่งท่องเที่ยวโดยชุมชน	
โฮมสเตย์บ้านสีกาย	โฮมสเตย์บ้านวังน้ำมอก
โฮมสเตย์บ้านจอมแจ้ง	โฮมสเตย์บ้านปะโคใต้
โฮมสเตย์ปากโสม-ลำภูพาน	โฮมสเตย์บ้านพร้าวใต้
แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ / สันทนาการ	
ตลาดท่าเสาดี	พญานาคคู่ เป็นสัญลักษณ์เมืองหนองคาย (Land Mark) แห่งใหม่
ศาลาแก้วกู่ (วัดแขก)	
พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำจังหวัดหนองคาย	หมู่บ้านโอท็อปเพื่อการท่องเที่ยว



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,374,590 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 778,059 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 596,531 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.11 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,192.76 บาท ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 1,302.26 บาท ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 890.95 บาท รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,672.52 ล้านบาท จำนวนห้อง 4,270 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 35.08 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 665,593 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดหนองคาย ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	2,761,191	2,787,870	1,374,590	0.96	-102.81
ชาวไทย	2,142,883	2,158,961	1,260,131	0.74	-71.33
ชาวต่างประเทศ	618,308	628,909	114,459	1.69	-449.46
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,312,482	1,321,199	778,059	0.66	-69.81
ชาวไทย	1,259,517	1,267,941	764,883	0.66	-65.77
ชาวต่างประเทศ	52,965	53,258	13,176	0.55	-304.20
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,448,709	1,466,671	596,531	1.22	-145.87
ชาวไทย	883,366	891,020	495,248	0.86	-79.91
ชาวต่างประเทศ	565,343	575,651	101,283	1.79	-468.36
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.34	2.28	2.11	-2.63	-8.06
ชาวไทย	2.35	2.29	2.11	-2.62	-8.53
ชาวต่างประเทศ	2.07	2.05	2.29	-0.98	10.48
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,247.95	1,267.04	1,192.76	1.51	-6.23
ชาวไทย	1,246.99	1,267.04	1,182.38	1.58	-7.16
ชาวต่างประเทศ	1,253.52	1,266.94	1,359.32	1.06	6.80
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,384.23	1,408.86	1,302.26	1.75	-8.19
ชาวไทย	1,369.47	1,394.10	1,293.06	1.77	-7.81
ชาวต่างประเทศ	1,782.78	1,801.64	1,795.65	1.05	-0.33
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	959.27	975.68	890.95	1.68	-9.51
ชาวไทย	836.65	853.01	821.75	1.92	-3.80
ชาวต่างประเทศ	1,150.89	1,165.54	1,229.32	1.26	5.19
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	5,638.61	5,675.58	2,672.52	0.65	-112.37
ชาวไทย	4,792.50	4,807.94	2,493.83	0.32	-92.79
ชาวต่างประเทศ	846.11	867.64	178.69	2.48	-385.56
จำนวนห้อง	4,146	4,214	4,270	1.61	1.31
อัตราการเข้าพัก	61.40	61.86	35.08	0.74	-76.34

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	1,120,527	1,130,649	665,593	0.90	-69.87
ชาวไทย	1,083,088	1,093,133	656,752	0.92	-66.45
ชาวต่างประเทศ	37,439	37,516	8,841	0.21	-324.34

หมายเหตุ: เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 2,127,210 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 654,667 คน คิดเป็นร้อยละ 224.93 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 3,350.03 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 1,057 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 216.94 มีอัตราการเข้าพัก ในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 50.20 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 15.45 คิดเป็นร้อยละ 224.92 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 769,564 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 289,958 คน คิดเป็นร้อยละ 165.41

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดหนองคาย ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	654,667	2,127,210	+224.93
ชาวไทย	652,215	1,793,269	+174.95
ชาวต่างประเทศ	2,452	333,941	+13,519.13
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	1,057.00	3,350.03	+216.94
ชาวไทย	1,051.98	2,584.21	+145.65
ชาวต่างประเทศ	5.02	765.82	+15,155.38
อัตราการเข้าพัก	15.45	50.20	+224.92
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	289,958	769,564	+165.41

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

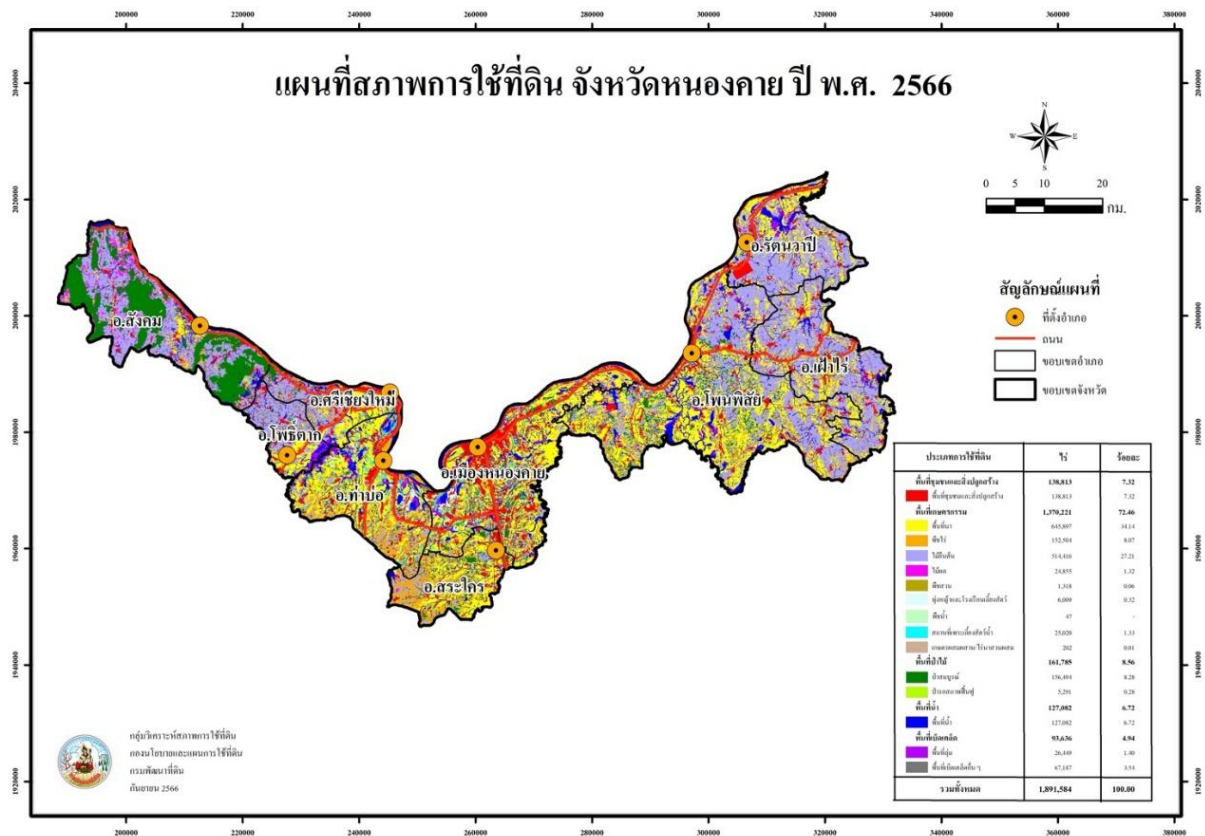
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดหนองคาย มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 152,504 ไร่ ร้อยละ 8.07 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

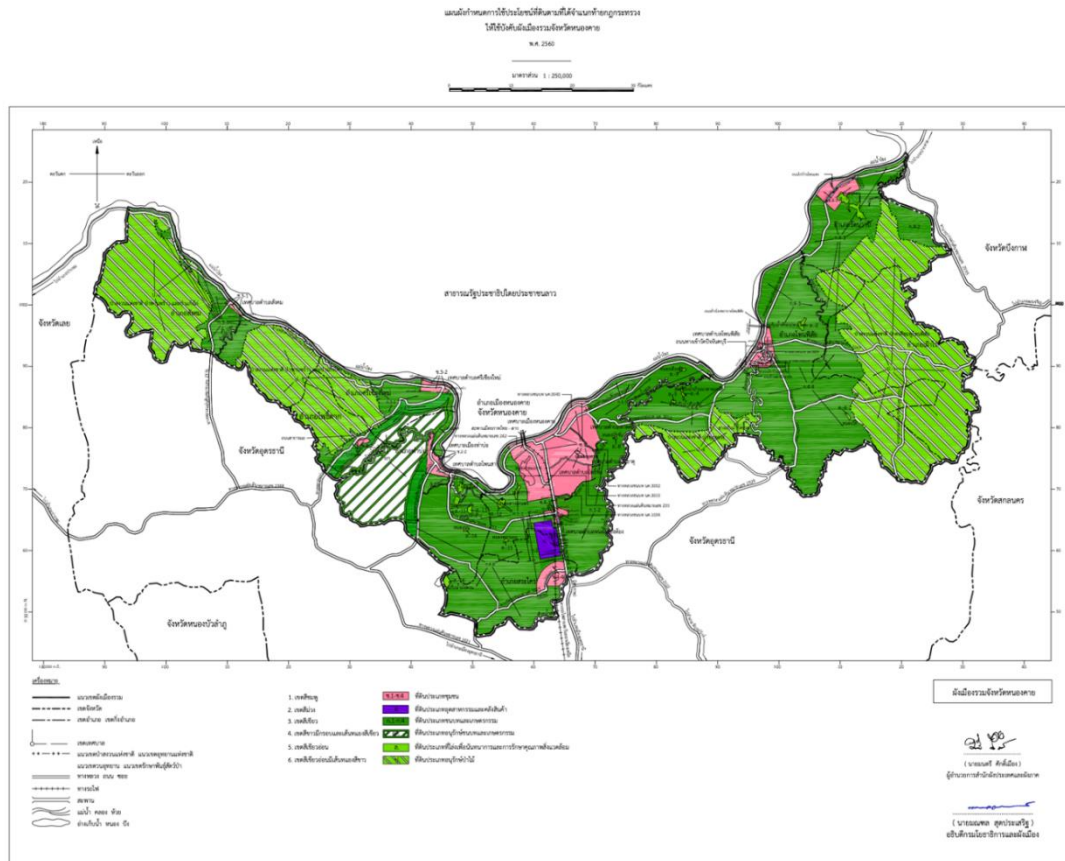
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดหนองคาย

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	138,813	7.32
พื้นที่เกษตรกรรม	1,370,221	72.46
พื้นที่นา	645,897	34.14
พืชไร่	152,504	8.07
ไม้ยืนต้น	514,416	27.21
ไม้ผล	24,855	1.32
พืชสวน	1,318	0.06
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	6,009	0.32
พื้นที่น้ำ	47	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	25,020	1.33
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	202	0.01
พื้นที่ป่าไม้	161,785	8.56
พื้นที่น้ำ	127,082	6.72
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	93,636	4.94
รวม	1,891,584	100

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดหนองคาย ปี 2566



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้ประกาศท้ายกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 614 กิโลเมตร มีศักยภาพของเมืองเชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม และจีน) รวมทั้งประเทศในภูมิภาคอาเซียน การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทำได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดหนองคายอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 614 กิโลเมตร เดินทางตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรีบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 107 แล้วแยกขวาเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดอุดรธานี โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดหนองคาย และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)** เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มต้นที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย มีระยะทางทั้งสิ้น 509 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 12 โดยความยาวของถนนมิตรภาพช่วงพาดผ่านจังหวัดหนองคายมีระยะ 22.80 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 หนองสองห้อง - ศรีเชียงใหม่** เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมโยงไปยังจังหวัดเลย มีระยะทางประมาณ 112 กิโลเมตร เป็นถนนเลียบริมแม่น้ำโขงทางเหนือของจังหวัดหนองคาย



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 หนองคาย - น้ำเป เป็นทางหลวงแผ่นดินแนว ตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงการเดินทางไปยังจังหวัดบึงกาฬ เป็นถนนเลียบริมฝั่งแม่น้ำโขง ระยะทางประมาณ 97 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวม และกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างทางของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ

ทางหลวงสาย	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	ระยะทาง
233	100	การเคหะแห่งชาติ - หนองคาย	7.31
242	101	หนองคาย - หนองบัว	26.958
243	100	หนองคาย - ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย/ลาว	2.475
2020	100	ท่าบ่อ - บ้านวาน	13.175
2230	200	บ้านปัก - เฝ้าไร่	21.706
2266	100	ศรีเชียงใหม่ - ห้วยทอน	25.778
2267	101	โพนพิสัย - โนนต้อง	37.763
2376	200	โสกกล้า - สังคม	8.515

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2020



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2266

รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดหนองคายยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดหนองคายสำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	นค.3005	แยก ทล. 211 (กม. ที่ 63+900) - บ้านโพนทอง	ศรีเชียงใหม่, โพนตาก	20.35
2	นค.3008	แยก ทล. 211 (กม. ที่ 22+100) - บ้านเทวี	ท่าบ่อ	6.22
3	นค.3015	แยก ทล. 211 (กม. ที่ 17+150) - บ้านโพธิ์ตาก	ท่าบ่อ, โพนตาก	40.865
4	นค.1017	แยก ทล. 2 (กม. ที่ 487+550) - บ้านหนองสองห้อง	สระใคร, เมือง	17.68
5	นค.1025	แยก ทล. 2 (กม. ที่ 486+950) - บ้านเชื่อม (ตอนหนองคาย)	สระใคร	20.29
6	นค.3026	แยก ทล. 211 (กม. ที่ 101+925) - บ้านเชียงดี (ตอนหนองคาย)	สังคม	23,560
7	นค.1034	แยก ทล. 2 (กม. ที่ 499+200) - บ้านโนนสีทอง (ตอนหนองคาย)	เมือง	8.975
8	นค.3041	แยก ทล. 211 (กม. ที่ 11+330) - บ้านเจริญสุข (ตอนหนองคาย)	เมือง, ท่าบ่อ	13.69
9	นค.3042	แยก ทล. 211 (กม. ที่ 30+990) - บ้านธาตุกลางน้อย	ท่าบ่อ	18,380
10	นค.4044	แยก ทล. 2266 (กม. ที่ 14+100) - บ้านห่ม	ศรีเชียงใหม่, ท่าบ่อ	8.54
11	อด.4028	แยก ทล. 2266 (กม. ที่ 28+101) - บ้านผาตั้ง (ตอนหนองคาย)	สังคม	15.93
12	นค.3045	ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย	เมือง	6.381
13	นค.7046	แยก ทล. 212 (กม. ที่ 21+700) - บ้านเหล่าต่างคำ	เมือง, โพนพิสัย	11.3
14	นค.3047	แยก ทล. 21 1 (กม. ที่ 3+950) - บ้านไชยา	เมือง, สระใคร	16.478

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2566)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดหนองคายมีสถานีขนส่งผู้โดยสารหลัก 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย มีศักยภาพในการเป็นศูนย์การเชื่อมต่อของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว สถานีขนส่งดังกล่าวตั้งอยู่ที่ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ให้บริการเดินรถหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 เชื่อมโยงภายในระหว่างจังหวัด ภายในจังหวัด และภายในอำเภอ รวมถึงการเปิดเดินรถไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ปีงบประมาณ 2565 โดยกรมการขนส่งทางบก พบว่า การให้บริการเดินรถระหว่างประเทศ มีจำนวน 584 เที่ยว และมีผู้โดยสาร จำนวน 5,770 คน



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.2-5 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย

อีกทั้ง มีสถานีขนส่งผู้โดยสารในสังกัดเทศบาล อย่างสถานีขนส่งผู้โดยสารโพนพิสัย ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย อยู่ภายใต้สังกัดเทศบาลตำบลโพนพิสัย



รูปที่ 3.2-6 สถานีขนส่งผู้โดยสารโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดหนองคาย มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดหนองคายยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-7 รถสามล้อรับจ้าง และแท็กซี่ส่วนบุคคลรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดหนองคายมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองหนองคาย หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดหนองคาย - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดหนองคาย และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดหนองคายมีเส้นทางให้บริการภายในเขตเทศบาล และพื้นที่ใกล้เคียง มีลักษณะเส้นทางผ่านถนนสายหลักที่มีประชาชนอาศัยหนาแน่นรวมทั้งสถานที่สำคัญ ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานที่ราชการ ซึ่งรถหมวด 1 ที่ให้บริการในพื้นที่มีจำนวน 1 เส้นทาง คือ วงกลมวัดธาตุ - สะพานมิตรภาพไทย ลาว



รูปที่ 3.2-8 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดหนองคาย

3.2) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดหนองคาย - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดหนองคายมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองหนองคาย แบ่งออกเป็น 2 สาย คือ สาย 23 และ 5 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดหนองคาย - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินทาง	ระยะทาง (กม.)
23	กรุงเทพฯ - หนองคาย	614
5	กรุงเทพฯ - หนองบัวลำภู - ศรีเชียงใหม่	650

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดหนองคาย

3.3) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองหนองคาย - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

จังหวัดหนองคายมีรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองหนองคายเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร หรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในสวนภูมิภาค หรือเส้นทางเดินรถที่มีจุดต้นทาง - ปลายทางระหว่างจังหวัด (รถหมวด 3) มีจำนวน 4 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางเดินรถและช่วงการเดินทางออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนเที่ยว การเดินทาง	เวลาเดินทาง		หมายเหตุ
					เที่ยวแรก	เที่ยวสุดท้าย	
834	หนองคาย - บึงกาฬ - รถม.2(จ) หนองคาย - บึงกาฬ	136	20	17 เที่ยว	05.50 น.	17.00 น.	รถตู้ ม.2(จ) ม.3 ๖/ส
590	บึงกาฬ - หนองคาย - ระยอง	905	38	-	06.30 น.	17.30 น.	-
19	อุดรธานี - หนองคาย	53	-	-	-	-	-
113	อุดรธานี - บ.ถิ่น - โพนพิสัย	59	-	-	-	-	-

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดหนองคาย

3.4) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

จังหวัดหนองคายมีรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดหนองคาย (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 7 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดหนองคาย โดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง
1382	หนองคาย - ศรีเชียงใหม่
4326	วัดธาตุ - ท่าบ่อ
4379	หนองคาย - บ้านฝาง
4494	หนองคาย - บ้านม่วงคำ - บ้านวังยางเหนือ
4543	หนองคาย - บ้านโพนสวรรค์ - บ้านหนองบัว
4649	ตลาดพรชัย - บ้านเหล่า
4650	ตลาดพรชัย - บ้านนาฮี

ที่มา: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดหนองคาย

3.5) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างประเทศ

จังหวัดหนองคายมีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว ส่งผลให้มีศักยภาพในการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันมีรูปแบบการเชื่อมต่อการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะเปิดให้บริการเดินรถสายหนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารระหว่างประเทศ ของจังหวัดหนองคาย

4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

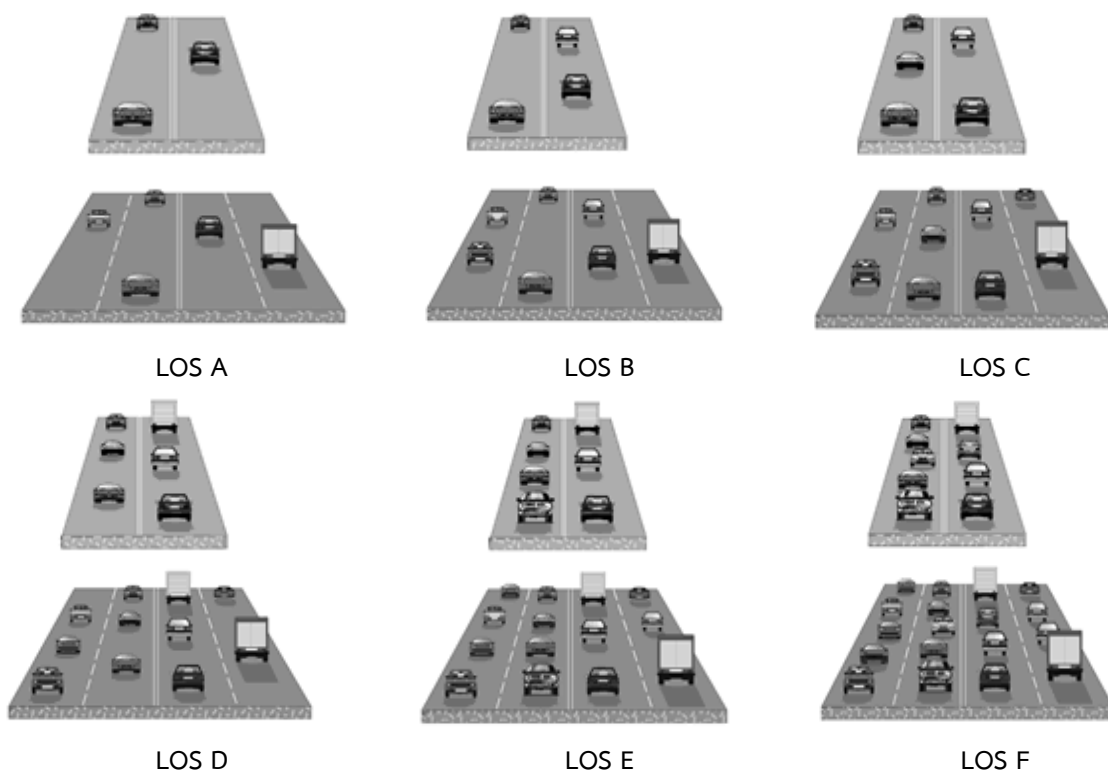
จังหวัดหนองคายมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 เป็นต้น ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดหนองคาย 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 ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-6 และรูปที่ 3.2-13 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจรกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดหนองคายส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 1 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 242 เส้นทางหนองคาย - นอนบัว มีค่า V/C Ratio มากกว่า 1

ตารางที่ 3.2-6 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

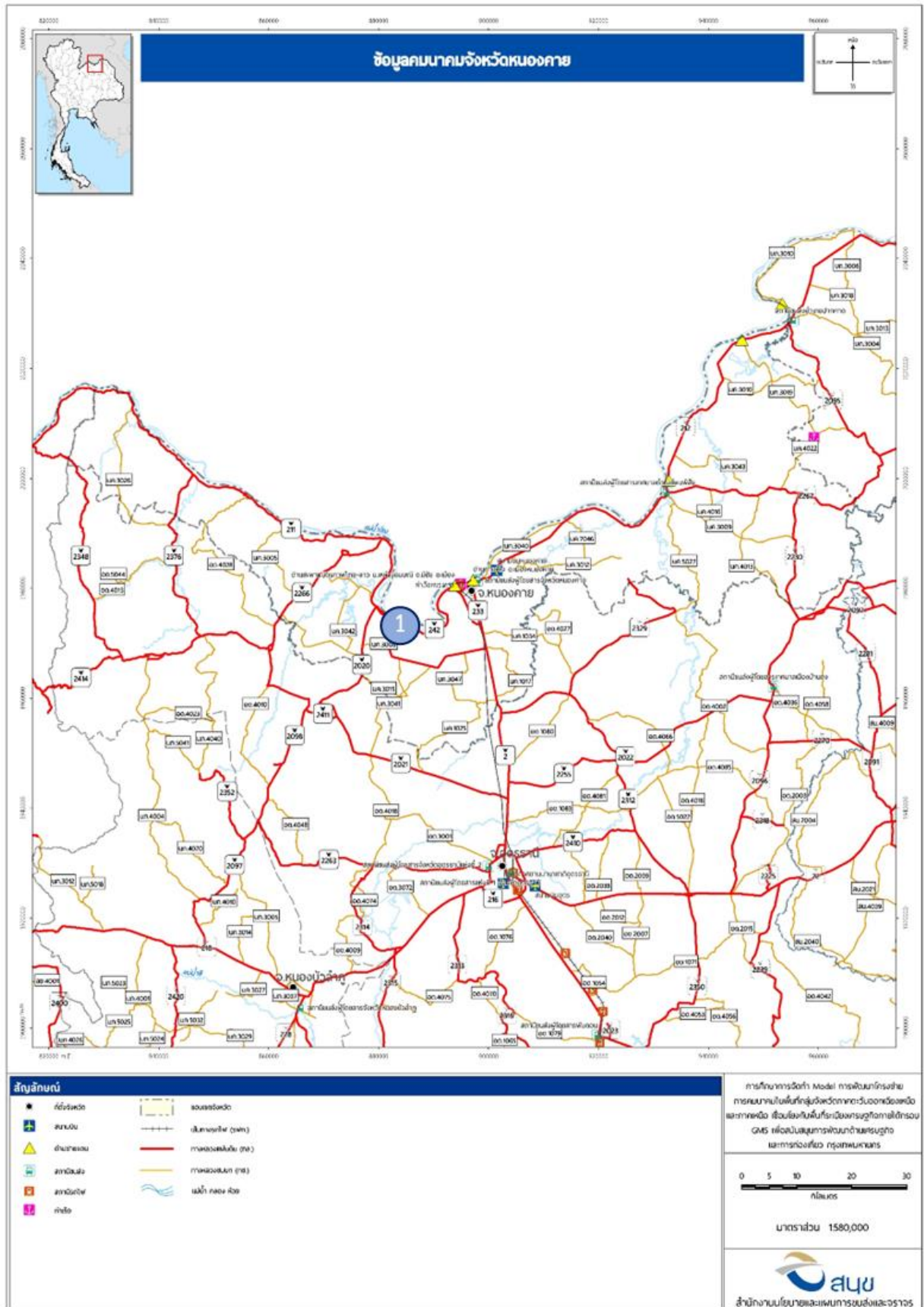
ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 1.00	กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ 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



รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย จำนวน 5 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-7

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย

ลำดับ	ทางหลวง	โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	-	ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ตะวันออก)	-	สะพานข้ามทางรถไฟ	กำลังดำเนินการ
2	-	ทางเลี่ยงหนองคาย (ตะวันออก) ตอน 2	-	ทางแนวใหม่	กำลังดำเนินการ
3	-	ทางเลี่ยงหนองคาย (ตะวันออก) ตอน 3	-	ทางแนวใหม่	กำลังดำเนินการ
4	2020	อ.ท่าบ่อ - บ.ว่วน	10	เพิ่มมาตรฐาน	โครงในอนาคตปี 2567 -2575
5	211	อ.ศรีเชียงใหม่ - อ.สังคม	27	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร	โครงในอนาคตปี 2567 -2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลโครงการที่ได้รับงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ.2567 โดยกรมทางหลวงชนบท เป็นประเภทกิจกรรมก่อสร้างและยกระดับชั้นทาง โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-8 และตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3041 แยก ทล.211 - บ.เจริญสุข (ตอนหนองคาย) อ.ท่าบ่อ จ.หนองคาย	1.710	15,200,000
2	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.4013 แยก ทล.2230 - บ.เลิศไผ่ตรี อ.โพนพิสัย จ.หนองคาย	1.840	19,500,000
3	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3010 แยก ทล.212 - บ.หนองยอง (ตอนหนองคาย) อ.รัตนวาปี จ.หนองคาย	1.700	21,000,000
รวม			5.250	55,700,000

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดหนองคาย ปี พ.ศ.2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณ (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและ ยกระดับชั้นทาง	ถนนเชิงลาดสะพานข้ามห้วยโคนแล้ง - บ.หนองกา อ.เฝ้าไร่ จ.หนองคาย	7.109	55,500,000
2	ก่อสร้างถนนและ ยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.7046 แยก ทล.212 - บ.เหล่าต่างคำ อ.เมือง จ.หนองคาย	3.000	18,100,000
3	ก่อสร้างถนนและ ยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3015 แยก ทล.211 - บ.โพธิ์ตาก อ.ท่าบ่อ จ.หนองคาย	1.400	15,000,000
4	ก่อสร้างถนนและ ยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3009 แยก ทล.212 - บ.เข็ม อ.โพนพิสัย จ.หนองคาย	1.600	16,000,000
5	ก่อสร้างถนนและ ยกระดับชั้นทาง	ถนนสาย นค.3012 แยก ทล.212 - บ.เหล่าโพธิ์ศรี อ.เมือง จ.หนองคาย	1.865	16,000,000
รวม			14.974	120,600,000

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2566)

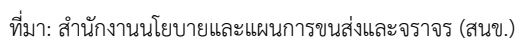
5.3) งานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาแผนการจัดการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม โดยอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เป็นเมืองที่ผ่านการคัดเลือกในการเป็นเมืองนำร่องในการจัดทำแผนการขนส่งที่ยั่งยืนและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานสำหรับเมืองที่ได้รับผลกระทบจากการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งนำไปสู่การพิจารณาโครงการที่เหมาะสมสำหรับเมืองหนองคาย คือ โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย มีแนวเส้นทางโครงการแบ่งเป็น 3 เส้นทางให้บริการ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 รายละเอียดเส้นทางเดินรถสาธารณะนำร่อง

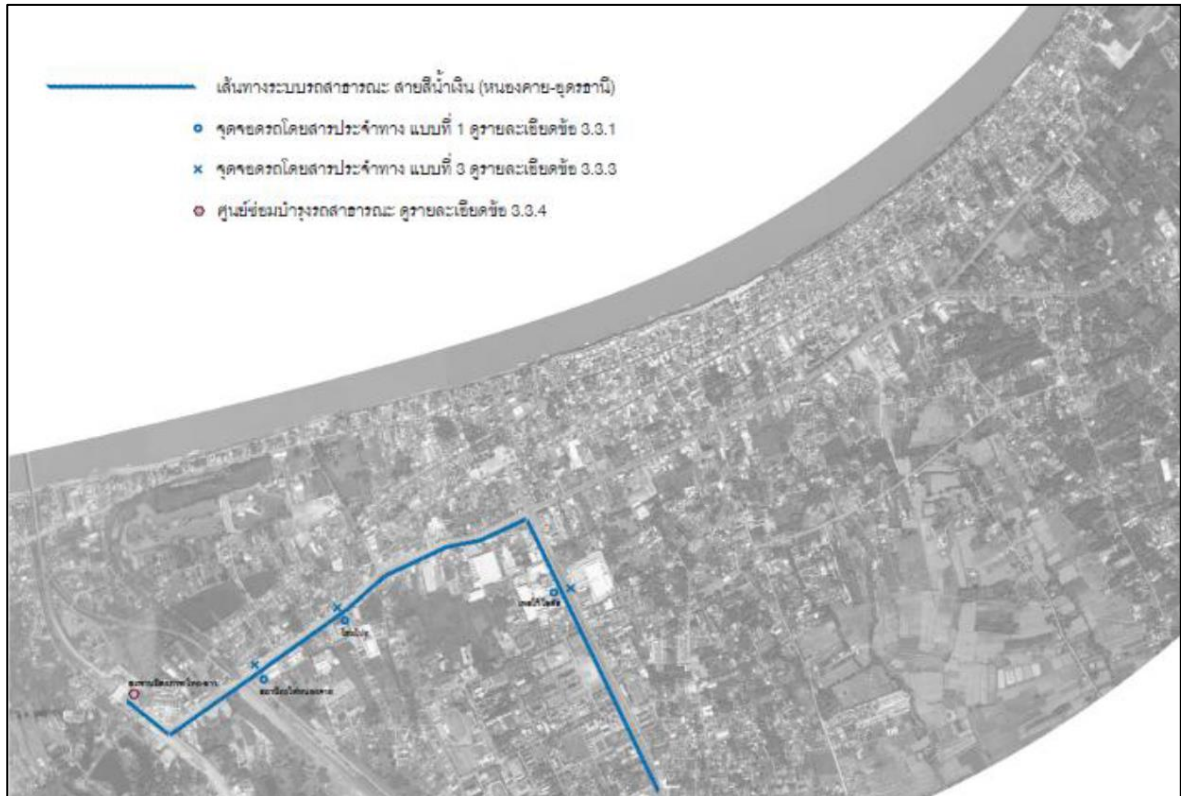
รายละเอียด	สายสีแดง	สายสีเหลือง	สายสีน้ำเงิน
เส้นทาง	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว เข้าถนนมีชัย และไปตามแนว ถนนประจักษ์ศิลปาคม สิ้นสุด ที่พระธาตุลำหนอง	สวนสาธารณะหนองถิน เชื่อม ระหว่างพื้นที่เทศบาล กับพื้นที่ ศูนย์ราชการแห่งใหม่	ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว ไปตามแนว ทาง หลวงหมายเลข 2 ไปสิ้นสุดที่ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร อุดรธานี
ระยะทาง (กม.)	8 กม.	9 กม.	53 กม.

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 3.2-16 เส้นทางรถโดยสารสาธารณะสายสีเหลือง
ช่วงสวนสาธารณะหนองกิ้ง - ศูนย์ราชการแห่งใหม่



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

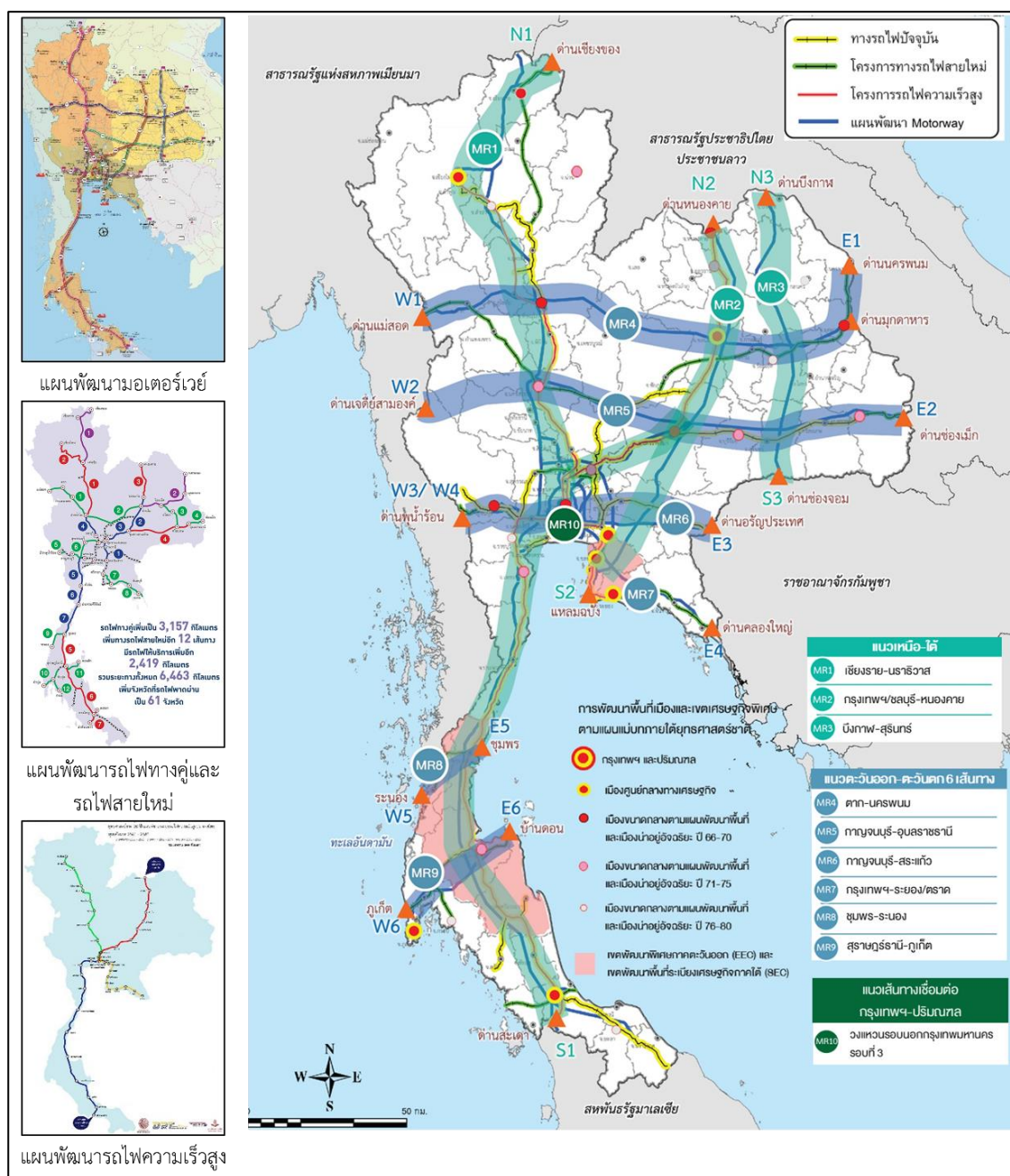
รูปที่ 3.2-17 เส้นทางรถโดยสารสาธารณะสายสีน้ำเงิน ช่วงหนองคาย - อุดรธานี

5.4) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) และสายพัทยา - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดหนองคายมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าทางทะเลหลักของประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กับด่านชายแดนไทย-สปป.ลาว ที่ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ระยะทางรวม : ประมาณ 897 กม. แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ 1 บางปะอิน - นครราชสีมา (ระยะทาง 196 กม.) ช่วงที่ 2 นครราชสีมา - ขอนแก่น (ระยะทาง 204 กม.) ช่วงที่ 3 ขอนแก่น - หนองคาย (ระยะทาง 182 กม.) ช่วงที่ 4 แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี (ระยะทาง 156 กม.) ช่วงที่ 5 ปราจีนบุรี - นครราชสีมา (ระยะทาง 159 กม.)



ที่มา: <https://mrmapdoh.com/แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง>

รูปที่ 3.2-18 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดหนองคายมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดและเชื่อมต่อจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการค้าชายแดนไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - และจีน)

1) สถานีรถไฟ

จังหวัดหนองคายมีสถานีรถไฟให้บริการ 2 แห่ง แบ่งเป็นสถานีหลัก 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟประจำอำเภอจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟนาทา โดยมีตารางเดินรถไฟไป - กลับระหว่างสถานีหนองคายและสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ (กรุงเทพ ฯ) จำนวนเฉลี่ย 10 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไป - กลับ ระหว่างสถานีหนองคายและสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 5 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 3.2-11 กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดหนองคาย)

ขบวนรถขาเข้า						ขบวนรถขาออก					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
หนองคาย	-	7:45	12:55	18:50	19:40	กรุงเทพอภิวัฒน์	-	8:45	-	20:25	21:25
อุดรธานี	5:55	8:16	13:40	19:38	20:20	ดอนเมือง	-	9:02	-	20:42	21:42
ห้วยสามพาด	6:19	8:33	14:06	19:57	-	รังสิต	-	9:13	-	20:54	21:53
กุมภวาปี	6:30	8:40	14:15	20:05	20:47	บางปะอิน	-	-	-	-	-
โนนสะอาด	6:47	8:52	14:31	20:21	-	อยุธยา	-	9:42	-	21:39	22:30
เขาสวนกวาง	6:59		14:42	20:31	-	ชุมทางบ้านภาชี	-	9:59	-	-	22:50
น้ำพอง	7:15	9:10	14:57	20:45	21:22	หนองกวย	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	7:50	9:32	15:33	21:12	21:49	สระบุรี	-	10:18	-	22:23	23:11
บ้านไผ่	8:26	9:57	16:10	21:45	22:22	ชุมทางแก่งคอย	-	10:30	-	22:35	23:22
เมืองพล	8:52	10:15	16:34	22:08	22:45	แก่งเสือเต้น	-	10:58	-	-	-
หนองบัวลาย	9:12	10:28	16:53	22:24		ตลาดลำน้ำรายณ์	-	-	-	-	-
ชุมทางบัวใหญ่	9:25	10:45	17:05	22:46	23:17	บำเหน็จณรงค์	-	12:59	-	-	2:24
เมืองคง	9:47	-	17:26	-	-	จัตุรัส	-	13:15	-	-	2:43
โนนสูง	10:21	-	18:01	-	-	บ้านเหลื่อม	-	13:38	-	-	3:11
ชุมทางถนนจิระ	10:50	-	18:30	-	-	นครราชสีมา	6:20	-	15:55	-	-
นครราชสีมา	10:55	-	18:35	-	-	ชุมทางถนนจิระ	6:26	-	16:01	-	-
บ้านเหลื่อม	-	11:14	-	23:18	-	โนนสูง	6:58	-	16:30	-	-
จัตุรัส	-	11:38	-	23:43	-	เมืองคง	7:36	-	17:04	-	-
บำเหน็จณรงค์	-	11:56	-	0:01	-	ชุมทางบัวใหญ่	7:58	14:14	17:26	2:50	3:57
ตลาดลำน้ำรายณ์	-	-	-	-	-	หนองบัวลาย	8:09	14:24	17:38	-	4:08
แก่งเสือเต้น	-	14:09	-	-	-	เมืองพล	8:28	14:40	17:58	3:15	4:24
ชุมทางแก่งคอย	-	14:44	-	3:00	3:22	บ้านไผ่	8:52	15:02	18:23	3:40	4:49
สระบุรี	-	14:55	-	3:17	3:39	ขอนแก่น	9:30	15:32	19:04	4:12	5:22
หนองกวย	-	-	-	-	-	น้ำพอง	10:02	15:56	19:32	4:38	5:48
ชุมทางบ้านภาชี	-	15:18	-	3:48	-	เขาสวนกวาง	10:18	-	19:50	-	6:02

ขบวนรถขาเข้า						ขบวนรถขาออก					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
อยุธยา	-	15:35	-	4:10	4:33	โนนสะอาด	10:30	16:16	20:01	-	6:13
บางปะอิน	-	-	-	-	-	กุมภวาปี	10:46	16:29	20:22	5:13	6:29
รังสิต	-	16:10	-	4:54	5:23	ห้วยสามพาด	10:55	16:37	20:39	-	6:38
ดอนเมือง	-	16:21	-	5:05	5:35	อุดรธานี	11:21	16:58	21:00	5:44	7:07
กรุงเทพอภิวัฒน์	-	16:35	-	5:20	5:50	หนองคาย	12:05	17:30	-	6:25	7:55

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



สถานีรถไฟหนองคาย



สถานีรถไฟนาทา

รูปที่ 3.2-19 สถานีรถไฟในจังหวัดหนองคาย

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางโดยรถไฟ

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จังหวัดหนองคายมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 324,835.31 ตัน แบ่งเป็นสินค้าเหมาคันปริมาณ 324,595.67 ตัน และสินค้าหีบห่อปริมาณ 239.63 ตัน คิดเป็นรายได้จากการขนส่งทางรถไฟรวม 37,161,376 บาท แบ่งเป็นสินค้าเหมาคัน 22,808,540 บาท สินค้าหีบห่อ 664,625 บาท และรายได้อื่นๆ 13,688,211 บาท ดังแสดงในตารางที่ 3.2-12

ตารางที่ 3.2-12 ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดหนองคาย ปี พ.ศ.2565

สถานี	ระยะทาง (กม.)	สินค้าที่บรรทุก(ตัน)			รายได้จากการบรรทุก(บาท)			
	จากสถานีกรุงเทพ	รวม	สินค้าเหมา คัน	สินค้า หีบห่อ	รวม	สินค้าเหมาคัน	สินค้าหีบ ห่อ	รายได้อื่นๆ
หนองคาย	621.10	293,179.95	292,940.31	239.63	35,811,063.00	22,808,540.00	664,625.00	12,337,898.00
นาทา	617.84	31,655.36	31,655.36	-	1,350,313.00	-	-	1,350,313.00

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

3) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ **ระยะเร่งด่วน** เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564) **ระยะกลาง** เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569) **ระยะยาว** เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-13 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เติ่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร

(4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - ทั่วประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร
(2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร
(2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร
(3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าใหม่ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร
(2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร
(3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร
(4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร
2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเถา - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร

3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางโดยเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมืองพบว่า โครงการพัฒนาและก่อสร้างทางรถไฟที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ มีจำนวนทั้งสิ้น 2 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

3.1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะกลาง : สายขอนแก่น - หนองคาย

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขอนแก่น-หนองคาย มีระยะทาง 167 กิโลเมตร เป็นเส้นทางแรกของรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 และเป็นรถไฟทางคู่สายอีสานที่สามารถเชื่อมต่อการค้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ได้ มูลค่าโครงการ 29,748.00 ล้านบาท ประกอบด้วย 15 สถานี รูปแบบการก่อสร้างเป็นการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทางเป็นคันทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม และเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับระยะทาง 11 กิโลเมตร รวมทั้งมีการก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 3 แห่ง คือ สถานีเขาสวนกวาง สถานีหนองตะโก และสถานีนาทา การดำเนินโครงการมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่งโดยก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟหรือทางรถยนต์ลอดใต้ทางรถไฟแทน สถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ โดยวางเป้าหมายอนุมัติภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566

3.2) โครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) : สาย นครราชสีมา - หนองคาย

รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

1) ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355กม. โดยระยะที่ 2 มีมูลค่าโครงการ 252,347.59 ล้านบาท ในการออกแบบได้ปรับลดความเร็วที่ใช้ในการออกแบบจาก 300 กม./ชม. เป็น 250 กม./ชม. เพื่อให้สอดคล้องกับการออกแบบโครงการระยะที่ 1 สำหรับรูปแบบการให้บริการจากเดิมเป็นระบบรถไฟโดยสารความเร็วปานกลางที่เดินรถร่วมกับรถสินค้า เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีการเดินรถร่วมกับรถสินค้าจากจีน/สปป.ลาว เฉพาะช่วงสะพานข้ามน้ำโขง - นาทา สถานะปัจจุบันของโครงการ คือ ได้ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA และเตรียมขออนุมัติโครงการฯ ต่อไป โดยวางเป้าหมายเริ่มก่อสร้างปี พ.ศ. 2568 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2573



รูปที่ 3.2-20 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

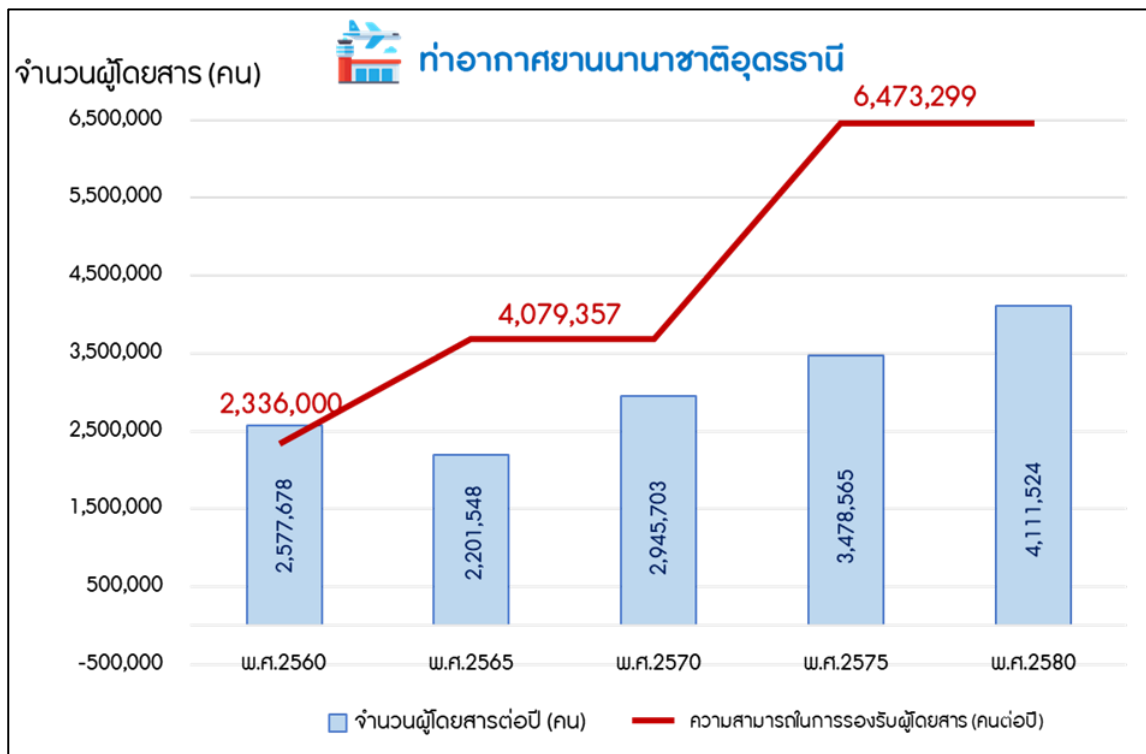
ปัจจุบันหนองคายใช้รูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก หากต้องการเดินทางมายังจังหวัดหนองคาย โดยใช้รูปแบบการคมนาคมทางอากาศจากการกรุงเทพมหานครสามารถเดินทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 45 นาที จากนั้นเปลี่ยนเป็นรูปแบบการเดินทางทางถนนมายังจังหวัดหนองคาย ระยะทางประมาณ 53 กิโลเมตร

โดยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี 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 3.2-21 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

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



รูปที่ 3.2-22 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคต

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

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่อยู่ติดกับแม่น้ำโขง จึงมีศักยภาพในด้านการคมนาคมและขนส่งทางน้ำ โดยการเดินทางข้ามฝั่งแม่น้ำโขงไปยัง สปป.ลาว เป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้า เกษตรกรรม และการท่องเที่ยวไปยังประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง (ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - และจีน) ในปัจจุบันจังหวัดหนองคายมีท่าเรือพาณิชย์ จำนวน 4 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 3.2-14

ตารางที่ 3.2-14 สถานที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์จังหวัดหนองคาย

ชื่อท่าเรือ	สถานที่ตั้ง
1. ท่าเรือจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ	ตำบลบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่
2. ท่าเรือหนองคาย (วัดหายโศก)	ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย
3. ท่าเรือโพนพิสัย	ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัย
4. ท่าเรือจุดผ่อนปรนรัตนวาปี	ตำบลโพนแพง อำเภอรัตนวาปี

ที่มา : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาหนองคาย



ท่าเรือจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ



ท่าเรือหนองคาย (วัดหายโศก)

รูปที่ 3.2-23 ตัวอย่างท่าเรือพาณิชย์จังหวัดหนองคาย

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดหนองคายปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และสถานีขนส่งสินค้า แสดงดังตารางที่ 3.2-15 และรูปที่ 2.3-4

ตารางที่ 3.2-15 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองคาย	หนองคาย	เมืองหนองคาย	-
2	สถานีตรวจสอบน้ำหนักด่านชายแดนหนองคาย	หนองคาย	เมืองหนองคาย	-
3	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย	หนองคาย	เมืองหนองคาย	-

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดหนองคาย

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองน่าอยู่ มุ่งสู่เกษตรอินทรีย์ ท่องเที่ยววิถีลุ่มน้ำโขง เชื่อมโยงการค้าชายแดน

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- 1) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม GPP ภาคเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 10
- 2) รายได้จากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 25
- 3) มูลค่าการค้าชายแดน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตรและสร้างมูลค่าเพิ่ม

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า การลงทุน การค้าชายแดน การท่องเที่ยว และการบริการ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การเสริมสร้างความมั่นคงของคน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตรและสร้างมูลค่าเพิ่ม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเกษตร แผนงานที่ 2 การพัฒนาศักยภาพกลุ่มเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรและผลิตภัณฑ์แปรรูปสินค้าเกษตร แผนงานที่ 3 การส่งเสริมและสนับสนุนนวัตกรรมเทคโนโลยีทางการเกษตรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตร แผนงานที่ 4 ส่งเสริมการผลิตและสนับสนุนการตรวจรับรองมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาคการเกษตร - พัฒนากลุ่มเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้มีความเข้มแข็ง - ส่งเสริมและสนับสนุนนวัตกรรม เทคโนโลยีทางการเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตร - ส่งเสริมการผลิตและสนับสนุนการตรวจรับรองมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตร	- พื้นที่ชลประทานเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 5 ต่อปี) - มูลค่าสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูปเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 2 ต่อปี) - ผลผลิตสินค้าเกษตรในพื้นที่เกษตรแปลงใหญ่เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 4 ต่อปี) - พื้นที่เกษตรอินทรีย์ที่ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น (1,000 ไร่ต่อปี)

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า การลงทุน การค้าชายแดน การท่องเที่ยว และการบริการ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว แผนงานที่ 2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี และทางธรรมชาติบนแนวทางการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) อย่างยั่งยืน แผนงานที่ 3 ยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าและบริการสู่มาตรฐานสากล แผนงานที่ 4 ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการบริการ แผนงานที่ 5 ส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลจังหวัดหนองคาย
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และโลจิสติกส์เชื่อมโยงพื้นที่การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว	- รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 - มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 - รายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี

2. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี และทางธรรมชาติ บนแนวทางการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) อย่างยั่งยืน 3. ยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าและบริการสู่มาตรฐานสากล 4. ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายในประเทศและระหว่างประเทศ	
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การเสริมสร้างความมั่นคงของคน สังคม และสิ่งแวดล้อม	แผนงาน: แผนงานที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ในการป้องกันและปราบปรามภัยคุกคามด้านความมั่นคง แผนงานที่ 2 การเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน แผนงานที่ 3 การพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตทุกช่วงวัย ด้านการศึกษา แรงงาน สาธารณสุข และสังคม เพื่อลดปัญหาความยากจนด้วยโอกาสและความเหลื่อมล้ำทางสังคม แผนงานที่ 4 พัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำ การจัดการขยะ/น้ำเสีย และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อย่างเป็นระบบและยั่งยืน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน เพื่อป้องกันและเฝ้าระวังปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ ยาเสพติดและภัยคุกคามทุกรูปแบบ 2. การเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน 3. พัฒนาระบบการบริการสุขภาพเพื่อรับมือต่อโรคอุบัติใหม่ และโรคอุบัติซ้ำอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล 4. พัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตทุกช่วงวัย ด้านการศึกษา แรงงาน สาธารณสุข และสังคมเพื่อลดปัญหาความยากจน ด้วยโอกาส และความเหลื่อมล้ำทางสังคม 5. การอนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติ รวมทั้งการบริหารจัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน 6. การขับเคลื่อนและขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ	1. คดีอาชญากรรมและคดียาเสพติดลดลงคิดเป็นร้อยละ 25 2. การแจ้งความคดีชีวิต ร่างกาย เพศ และคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน (ต่อประชากรแสนคน) 3. สถานพยาบาลได้รับการรับรองมาตรฐาน HA เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี 4. การเพิ่มพื้นที่สีเขียวนอกเขตป่าตามกฎหมาย ไม่น้อยกว่า 500 ไร่ 5. ร้อยละครัวเรือนเป้าหมายที่ประสบปัญหาความเดือดร้อนตามฐานข้อมูล TPMAP ได้รับการช่วยเหลืออย่างเหมาะสมและเป็นระบบ 6. อัตราการคลอดมีชีพในหญิงอายุ 15 - 19 ปี ต่อประชากรหญิง อายุ 15 - 19 ปี พันคน 7. คะแนนเฉลี่ยการทดสอบ O-Net ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ	แผนงาน: แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม แผนงานที่ 2 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรภาครัฐ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม 2. การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรภาครัฐ	1. ความสามารถในการเบิกจ่ายงบประมาณของจังหวัด (%) 2. จำนวนนวัตกรรมการบริหารจัดการภาครัฐที่ได้รับการพัฒนา 3. ร้อยละของจำนวนเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ที่ได้รับการแก้ไข

4.4 เป้าประสงค์

เพิ่มรายได้จากภาคการเกษตรอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการค้า

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าเกษตรและสร้างมูลค่าเพิ่ม		
1.1	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำและระบบชลประทานเพื่อการเกษตร	2,500,000,000.00
1.2	โครงการพัฒนาศักยภาพกลุ่มเกษตรกร และแปรรูปสินค้าเกษตร	390,000,000.00
1.3	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรที่สำคัญ	1,000,000,000.00
1.4	โครงการบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	250,000,000.00
1.5	โครงการพัฒนาเศรษฐกิจการเกษตรสู่เศรษฐกิจฐานดิจิทัล	75,000,000.00
1.6	โครงการส่งเสริมเกษตรอินทรีย์	550,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า การลงทุน การค้าชายแดน การท่องเที่ยว และการบริการ		
2.1	โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง และการท่องเที่ยว	5,500,000,000.00
2.2	โครงการหนองคายเมืองแห่งการท่องเที่ยว (The city of tourism)	5,500,000,000.00
2.3	โครงการพัฒนาและยกระดับผลิตภัณฑ์ สินค้าและบริการของจังหวัดหนองคาย	750,000,000.00
2.4	โครงการส่งเสริมการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการบริการ	750,000,000.00
2.5	โครงการ Nongkhai Starup city	45,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การเสริมสร้างความมั่นคงของคน สังคม และสิ่งแวดล้อม		
3.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน เพื่อป้องกันและปราบปรามภัยคุกคามด้านความมั่นคง	100,000,000.00
3.2	โครงการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน	25,000,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
3.3	โครงการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตคนทุกช่วงวัย	300,000,000.00
3.4	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการขยะมูลฝอย/น้ำเสียและ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบและยั่งยืน	460,000,000.00
3.5	โครงการส่งเสริมและพัฒนาพลังงานทดแทน	360,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ		
4.1	โครงการพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐด้วยเทคโนโลยี และนวัตกรรม	50,000,000.00
4.2	โครงการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรภาครัฐ	25,000,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength) : ปัจจัยภายใน

- S1 จังหวัดหนองคายตั้งอยู่ตรงข้ามกับนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว มีระยะทางเพียง 25 กิโลเมตร เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน มีมูลค่าการค้าชายแดนสูง และมีช่องทางการค้าชายแดน 7 จุด แบ่งออกเป็นจุดผ่านแดนถาวร 3 จุด และจุดผ่อนปรนทางการค้า 4 จุด
- S2 เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีความหลากหลายและมีคุณภาพ โดยเฉพาะข้าว ยางพารา ไข่ไก่ ทุเรียน เงาะ สับปะรด ปลานิลกระชัง โกโก้
- S3 มีศูนย์วิจัยและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการเกษตร และสหกรณ์ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย ครบทั้งด้านพืช ข้าว ยางพารา ปศุสัตว์ ประมง ศูนย์เรียนรู้การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร (ศพก.) และศูนย์ปราชญ์ชาวบ้านในพื้นที่
- S4 จังหวัดหนองคายมีระบบมาตรฐานเกษตรอินทรีย์หนองคายขึ้นพื้นฐาน Nongkhai Basic Organic Standard (Nongkhai BOS)
- S5 มีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์เข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวก ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการค้า การบริการ และการท่องเที่ยว
- S6 มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ มีวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่นที่หลากหลาย
- S7 อัตราการว่างงานต่ำ
- S8 มีสถานศึกษา หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่มีศักยภาพ เพิ่มทักษะฝีมือแรงงานรองรับความต้องการของผู้ประกอบการ
- S9 ปัญหาคดียาเสพติด พืช และคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์มีอัตราที่ต่ำ

S10 จังหวัดหนองคายมีระบบบริการสุขภาพ ด้านการรักษาพยาบาล ด้านส่งเสริมสุขภาพ ด้านการเฝ้าระวังควบคุมป้องกันโรค ด้านการฟื้นฟูสภาพ และคุ้มครองผู้บริโภคที่ได้มาตรฐาน กระทรวงสาธารณสุข และมีศูนย์เชี่ยวชาญด้านการแพทย์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน สถานพยาบาลระดับสากล JCI (Joint Commission International และมาตรฐาน HA (Hospital Accreditation)

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 พื้นที่ชลประทานเพื่อการเกษตรไม่เพียงพอ
- W2 องค์กรความรู้ด้านการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเกษตร
- W3 นวัตกรรมเกษตรมีน้อยจำนวนพื้นที่และสินค้าทางการเกษตรที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน (GAP/ เกษตรอินทรีย์) มีจำนวนน้อย
- W4 ความอุดมสมบูรณ์ของดินต่ำ
- W5 เข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ สัดส่วนวัยแรงงานในพื้นที่ลดลง (โดยเฉพาะภาคเกษตรกรรม)
- W6 ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว ทำให้ยากต่อการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์สายรองยังไม่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยและยังไม่ครอบคลุมพื้นที่
- W7 แรงงานนอกระบบที่เข้าสู่ระบบประกันสังคมมีอัตราต่ำ
- W8 แรงงานชาวนิวยอร์กอุตสาหกรรม
- W9 ช่องทางการตลาดสินค้าและบริการยังมีช่องทางที่จำกัด (ตลาดในพื้นที่ และนอกพื้นที่จังหวัด)

โอกาส (Opportunity)

- O1 การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลดีต่อการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการค้าชายแดน
- O2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยรถไฟความเร็วสูง จากจีน - ลาว
- O3 นโยบายด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งภายในและระหว่างประเทศ เช่น การท่องเที่ยวเมืองรอง หมู่บ้าน OTOP นวัตกรรม เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำ สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง เชื่อมโยงไทย - ลาว รวมถึงประเทศจีน ทำให้การค้าและบริการเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว มีโอกาสเติบโตสูง
- O4 นโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการเกษตรปลอดภัยจากสารพิษ ลดการใช้สารเคมี
- O5 กระแสการรักสุขภาพแนวใหม่ในการดูแลสุขภาพ โดยการเลือกบริโภคอาหารปลอดภัย/ เกษตรอินทรีย์

O6 นโยบายรัฐบาล/แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในการส่งเสริมเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (Smart city)

อุปสรรค (Threat)

- T1 ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่ทั้งในคน สัตว์ และพืช
- T2 ความผันผวนทางด้านเสถียรภาพของราคาสินค้าทางการเกษตรที่ไม่แน่นอน
- T3 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และความผันผวนของภัยธรรมชาติ ทำให้มีปัญหาน้ำท่วม/ภัยแล้ง/วาตภัย
- T4 สภาพมลภาวะทางอากาศและฝุ่น PM 2.5
- T5 การสร้างเขื่อนของจีน และ สปป.ลาว ทำให้ระดับน้ำผันผวนขึ้น - ลง ไม่แน่นอน
- T6 พื้นที่ตามแนวชายแดนตามลำแม่น้ำโขง ซึ่งมีระยะทางยาวถึง 210 กิโลเมตร ทำให้เกิดปัญหาการลักลอบขนยาเสพติด/ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว
- T7 กฎหมาย ระเบียบ ข้อปฏิบัติ ในการขอเอกสารรับรองสำหรับนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ค่อนข้างยุ่งยาก และสร้างภาระให้กับผู้ประกอบการเกินสมควร

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พิชณุโลก และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการสัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 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) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชนในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- 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 สมาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สมาอุตสาหกรรม
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. สมาเกษตรกร
11. สมาอุตสาหกรรม	12. สมาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
13. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว	14. หอการค้าจังหวัด
15. YEC จังหวัด	16. นายด่านศุลกากร
หน่วยงานภาคเอกชน กลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ	
1. ด้านเกษตรกรรม	2. ด้านอุตสาหกรรม
3. ด้านขนส่งและโลจิสติกส์	4. ด้านการท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบภาพรวมโครงการ ขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนา
ของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษา
ของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็น
ประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการ
อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป
- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด
ปริมาณและช่วงเวลาที่ผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่ง
เป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับ
กลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางในพื้นที่แต่ละจังหวัด

- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการพัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วยส่งเสริมในเกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐานในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับจุดต้นทาง – ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางในอนาคต

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