

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จังหวัดนครพนม



ที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น 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

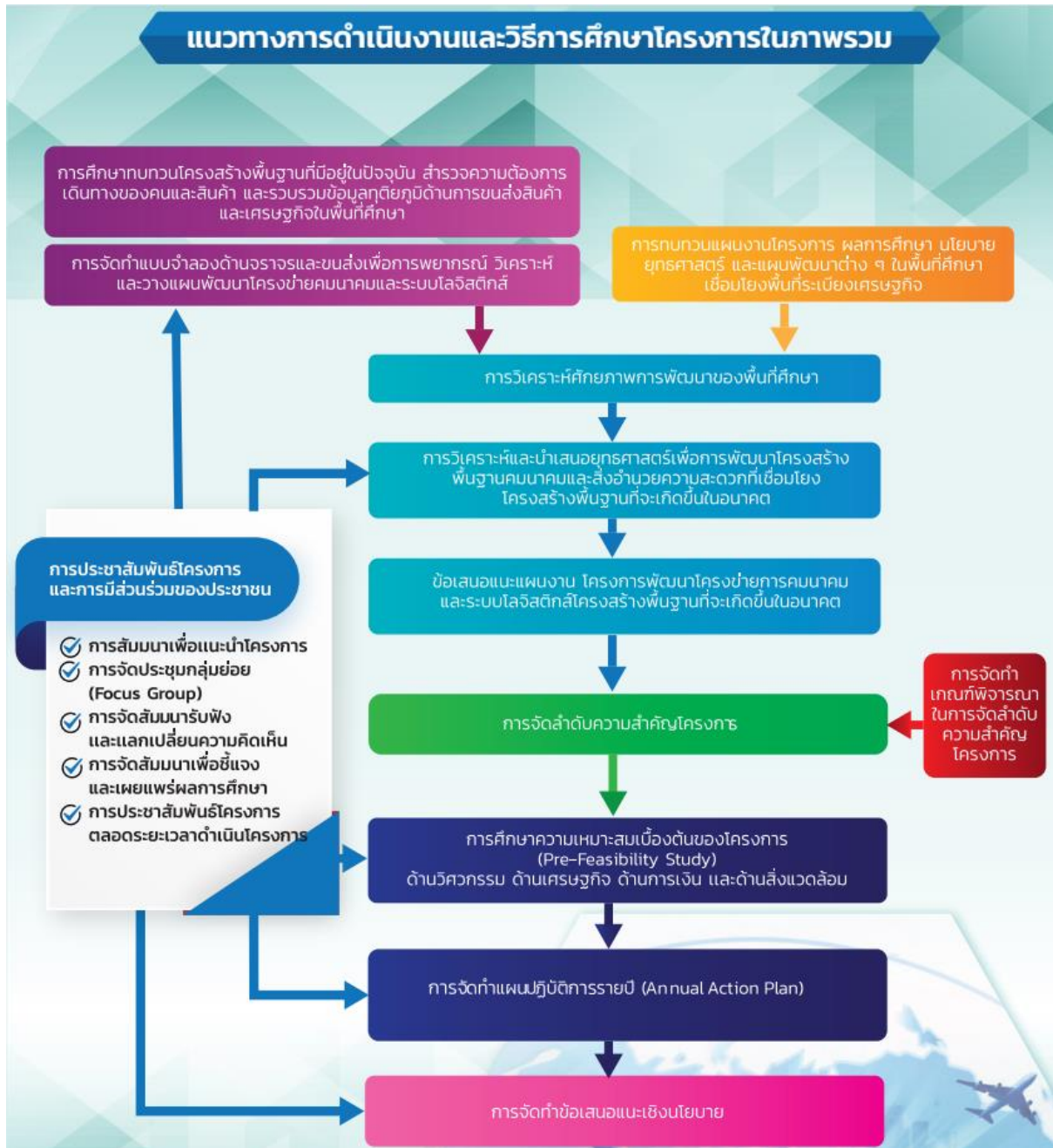
งานส่วนที่ 1: จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดนครพนม

2.1 ข้อมูลทั่วไป



จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมีประวัติสืบทอดยาวนานมาหลายร้อยปี เดิมเคยเป็นมหานครของ "อาณาจักรศรีโคตรบูรณ" ที่รุ่งเรืองในอดีตประมาณราวต้นพุทธศตวรรษที่ 12 เป็นอาณาจักรอิสระไม่ขึ้นกับใคร ในช่วงประมาณพุทธศตวรรษที่ 16 อาณาจักรศรีโคตรบูรณได้เสื่อมอำนาจลงตกอยู่ภายใต้การปกครองของอาณาจักรขอมต่อมาในราวพุทธศตวรรษที่ 18 ชื่อของ "ศรีโคตรบูรณ" ได้กลายมาเป็นเมืองในอาณาจักรล้านช้าง มีฐานะเป็นเมืองลูกหลวง โดยพระเจ้ากรุงศรีสัตนาคนหุตล้านช้างทรงสร้างเมืองที่ปากห้วยหินบูรณ (ปากห้วยบรรจบลำน้ำโขงฝั่งซ้ายตรงข้ามอำเภอท่าอุเทน นครพนม) และได้สืบทอดราชสมบัติต่ออีกหลายพระองค์ ภายหลังย้ายเมืองมาตั้งที่ป่าไม้รวกห้วยศรีมังริมแม่น้ำโขงฝั่งซ้าย (คือเมืองเก่าได้เมืองท่าแขกในปัจจุบัน) ถึงปี พ.ศ. 2297 มีพระนครานุรักษ์ครองเมืองศรีโคตรบูรณมีความเห็นว่าเมืองมิได้ตั้งอยู่ที่ปากห้วยแล้วจึงได้เปลี่ยนนามเมืองใหม่ว่า "เมืองมรุกขนคร"

เพราะถือว่าสร้างขึ้นในดงไม้รวกนามเมืองศรีโคตรบูรณจึงเปลี่ยนไปตั้งแต่นั้น

ช่วงประมาณ พ.ศ. 2309 สมัยพระบรมราชาแก้ว หลังจากชนะศึกกับพระนครานุรักษ์ (คำสิงห์) เจ้าราชบุตรเขยผู้ไปสวามิภักดิ์ต่อพระเจ้าไชยเชษฐาธิราชที่ 2 (เจ้าองค์หล่อ) แห่งนครเวียงจันทน์ พระองค์ได้ย้ายเมืองข้ามฝั่งแม่น้ำโขงมาที่ปากบังฮวก (ฝั่งประเทศไทยปัจจุบันคือบริเวณวัดมรุกขนคร ตำบลดอนนางหงส์ อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม) และต่อมาในปี พ.ศ. 2321 พระเจ้ากรุงธนบุรีทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระยามหากษัตริย์ศึก และเจ้าพระยาสุรสิงหนาทยกทัพมาตีเอาหัวเมืองทางแถบแม่น้ำโขง รวมไปถึงนครเวียงจันทน์ เมืองมรุกขนคร จึงได้ขึ้นกับกรุงธนบุรีในสมัยนี้ แต่ยังคงปกครองตนเองอยู่ หลังจากนั้นราวปี พ.ศ. 2322 สมัยพระบรมราชา (พรหม) ได้ย้ายเมืองจากปากบังฮวกมาอยู่ที่บ้านหนองจันทร์ (ห่างจากตัวเมืองนครพนมไปทางธาตุพนม 5 กม.) แล้วสถาปนาเมืองขึ้นใหม่ชื่อว่า "นครราชธานีศรีโคตรบูรณ" ต่อมาในช่วง พ.ศ. 2330 ได้ย้ายเมืองมาตั้งทางฝั่งขวาแม่น้ำโขงที่ปากห้วยบังฮวกบรรจบกับแม่น้ำโขง (ปัจจุบันอยู่ระหว่างบ้านดอนนางหงส์ท่า ตำบลดอนนางหงส์ อำเภอธาตุพนม เลยลงไปถึงบ้านธาตุน้อยศรีบุญเรือง ตำบลพระกลิ้งทุ่ง อำเภอธาตุพนม) เมื่อย้ายมาตั้งที่ปากห้วยบังฮวกได้ประมาณ 20 ปี น้ำก็ได้กัดเซาะตลิ่งพังลงมามากจึงได้ย้ายเมืองมาตั้งที่บ้านหนองจันทร์ (ห่างจากตัวเมืองนครพนมไปทางทิศใต้ 4 กิโลเมตร) ตั้งชื่อเมืองใหม่ว่า "นครบุรีราชธานี"

ต่อมาในปี พ.ศ. 2337 พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนนามเมืองเสียใหม่ว่า "เมืองนครพนม" ขึ้นตรงต่อกรุงเทพมหานคร การที่พระราชทานนามว่า "เมืองนครพนม" สันนิษฐานได้ว่าอาจจะเนื่องด้วยเดิมเมืองนี้เป็นเมืองลูกหลวงมาก่อน เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ จึงให้ใช้คำว่า "นคร" หรืออีกนัยหนึ่งคำว่า "นคร" นี้ อาจรักษาชื่อเมืองเดิมไว้ คือ "เมืองนครบุรีราชธานี" ส่วนคำว่า "พนม" อาจจะเนื่องด้วยจังหวัดนี้มีองค์พระธาตุพนมประดิษฐานอยู่ หรืออาจจะเนื่องจากเดิมมีอาณาเขต ไกลไปถึงดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง คือบริเวณเมืองท่าแขก ซึ่งมีภูเขาสลับซับซ้อนมากมายไปจนถึงดินแดนของประเทศเวียดนาม จึงใช้คำว่า "พนม" เพราะแปลว่า "ภูเขา"

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) ของประเทศไทย ระหว่างละติจูดที่ 16 - 18 องศาเหนือ และลองจิจูดที่ 104 - 105 องศาตะวันออก มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 140 เมตร มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 740 กิโลเมตร

มีเนื้อที่ประมาณ 5,512.7 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,445,414.32 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีลักษณะเป็นแนวยาวตามฝั่งแม่น้ำโขงประมาณ 174 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ อำเภอลำเซกา และอำเภอบึงโขงหลง จังหวัดบึงกาฬ

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ แขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวกั้นพรมแดน

ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอดงหลวง และอำเภอหว้านใหญ่ จังหวัดมุกดาหาร

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภอกุสุมาลย์ อำเภออากาศอำนวย และอำเภอโพนนาแก้ว จังหวัดสกลนคร

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดนครพนมอยู่ทางตอนบนของแอ่งโคราช ประกอบด้วย เทือกเขาที่ต่อเนื่องมาจากเทือกเขาภูพาน (Phupan Range) ซึ่งมีแนวต่อเนื่องมาจากเขตจังหวัดสกลนคร ลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นที่ราบลอนลาดเป็นส่วนใหญ่ความสูงของพื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ 170 เมตร เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง โดยสภาพภูมิประเทศ สามารถแบ่งอย่างกว้าง ๆ ได้เป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1) พื้นที่ภูเขาและเทือกเขา พบทางตอนเหนือและตอนใต้ของจังหวัดโดยมีลักษณะที่ค่อนข้างแตกต่างกัน คือ ทางตอนเหนือในเขตอำเภอบ้านแพงมีภูมิลักษณ์ที่ต่อเนื่องจากภูทอก ภูสิงห์ภูวัว ในเขตจังหวัดนครพนม โดยภูมิลักษณ์เป็นภูลูกโดดวางตัวเป็นแนวยาวตามทิศทางตะวันตกเฉียงเหนือ - ตะวันออกเฉียงใต้ ยาวประมาณ 15 กิโลเมตร กว้างประมาณ 3 - 5 กิโลเมตร มีระดับความสูง ประมาณ 200 - 530 เมตร เหนือระดับทะเลปานกลาง ประกอบด้วยหินทรายเป็นส่วนใหญ่ชั้นหินวางตัวค่อนข้างอยู่ในแนวระดับ (เอียงตัว

เล็กน้อย) ส่วนทาง ตอนใต้เป็นแนวภูเขาในเขตอำเภอนาแกที่วางตัวต่อเนื่องจากเทือกเขาภูพาน ประกอบด้วย ภูสันหมากตูม ภูถ้ำพระ ภูผาแดง ภูป้อ ภูจ้อก้อ และภูเสือ ที่มีระดับความสูง 642 เมตร เหนือระดับทะเลปานกลาง ซึ่งสูงที่สุดในบริเวณนี้วางตัวในแนวประมาณตะวันออก - ตะวันตก ประกอบด้วยหินทรายเป็นส่วนใหญ่ ชั้นหินวางตัวเอียงเทไปทางทิศเหนือ - ตะวันออกเฉียงเหนือ

2) ที่ราบลอนลาดและที่ดอน เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด มีระดับความสูงอยู่ระหว่าง 150 - 180 เมตร เหนือระดับทะเลปานกลาง ส่วนใหญ่ใช้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม จำพวกพืชไร่

3) พื้นที่ราบและที่ราบน้ำท่วมถึง เป็นพื้นที่ระหว่างลุ่มน้ำ

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

สภาพภูมิอากาศจังหวัดนครพนมแบ่งออกเป็น 3 ฤดู ประกอบด้วย

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ - กลางเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นที่มีอากาศร้อนอบอ้าวโดยทั่วไป โดยจะเฉพาะเดือนเมษายนจะเป็นเดือนที่มีอากาศร้อนอบอ้าวที่สุดของปี อุณหภูมิเฉลี่ย 25 - 35 องศาเซลเซียส และมีอุณหภูมิสูงสุดอยู่ระหว่าง 37 - 41 องศาเซลเซียส

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม - กลางเดือนตุลาคมของทุกปี ในบางส่วนของจังหวัด มีฝนตกชุก โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงจะประสบอุทกภัยได้รับความเสียหายเป็นประจำทุกปี เช่น อำเภอเมือง อำเภอท่าอุเทน และอำเภอบ้านแพง เป็นต้น

ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม - กลางเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี โดยทั่วไปอากาศจะหนาวเย็น อุณหภูมิเฉลี่ย 16 - 25 องศาเซลเซียส และอุณหภูมิต่ำสุดอยู่ในช่วง 8 - 15 องศาเซลเซียส แต่ก็มีบางปีที่อุณหภูมิต่ำสุดอาจจะต่ำกว่านั้นได้

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครอง แบ่งการปกครองออกเป็น 12 อำเภอ 99 ตำบล 1,132 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด, 1 เทศบาลเมือง, 21 เทศบาลตำบล และ 81 องค์การบริหารส่วนตำบล

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

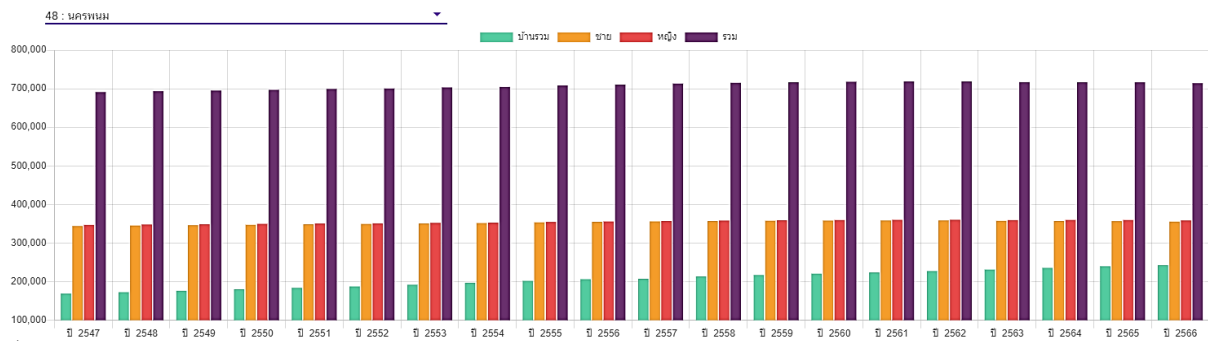
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทยพบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดนครพนมมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 714,284 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.020 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 355,557 คน และเป็นประชากรหญิง 358,727 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดนครพนม 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)
0.713	0.715	0.717	0.718	0.719	0.719	0.717	0.717	0.717	0.714	0.020%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดนครพนม

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดนครพนมมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 242,917 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.794 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดนครพนม 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)
207	213	217	221	224	227	231	236	240	243	1.794

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดนครพนมมีขนาดครัวเรือน 2.94 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.728 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดนครพนม 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)
3.44	3.35	3.30	3.25	3.21	3.16	3.10	3.04	2.99	2.94	-1.728%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดนครพนม มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในรวมจังหวัด 47,748 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.027 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูป ที่ 2.3-1

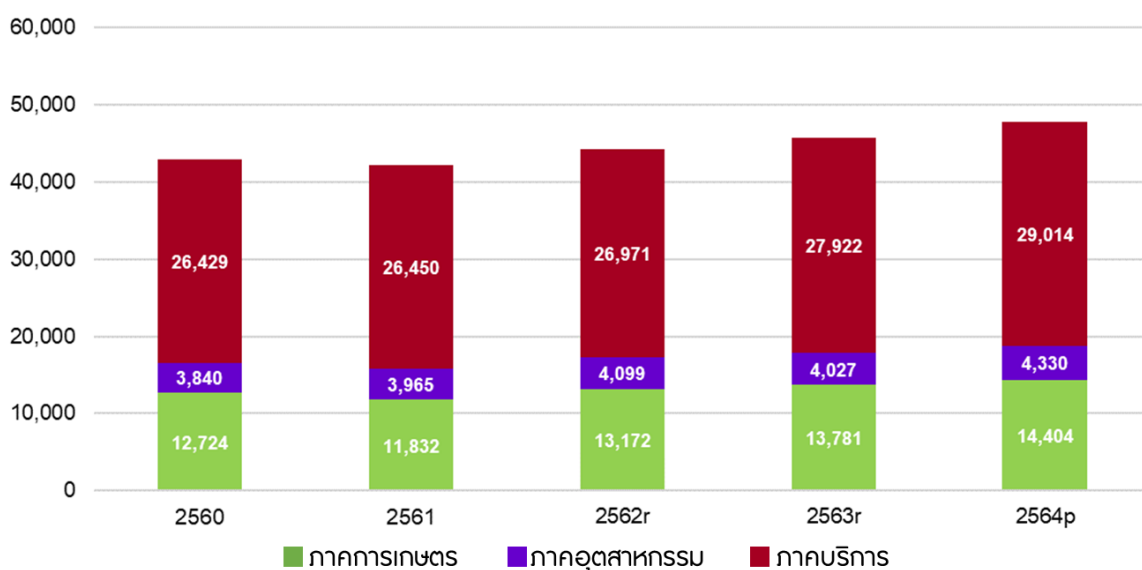
ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดนครพนม ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
42,993	42,247	44,242	45,730	47,748	0.027

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

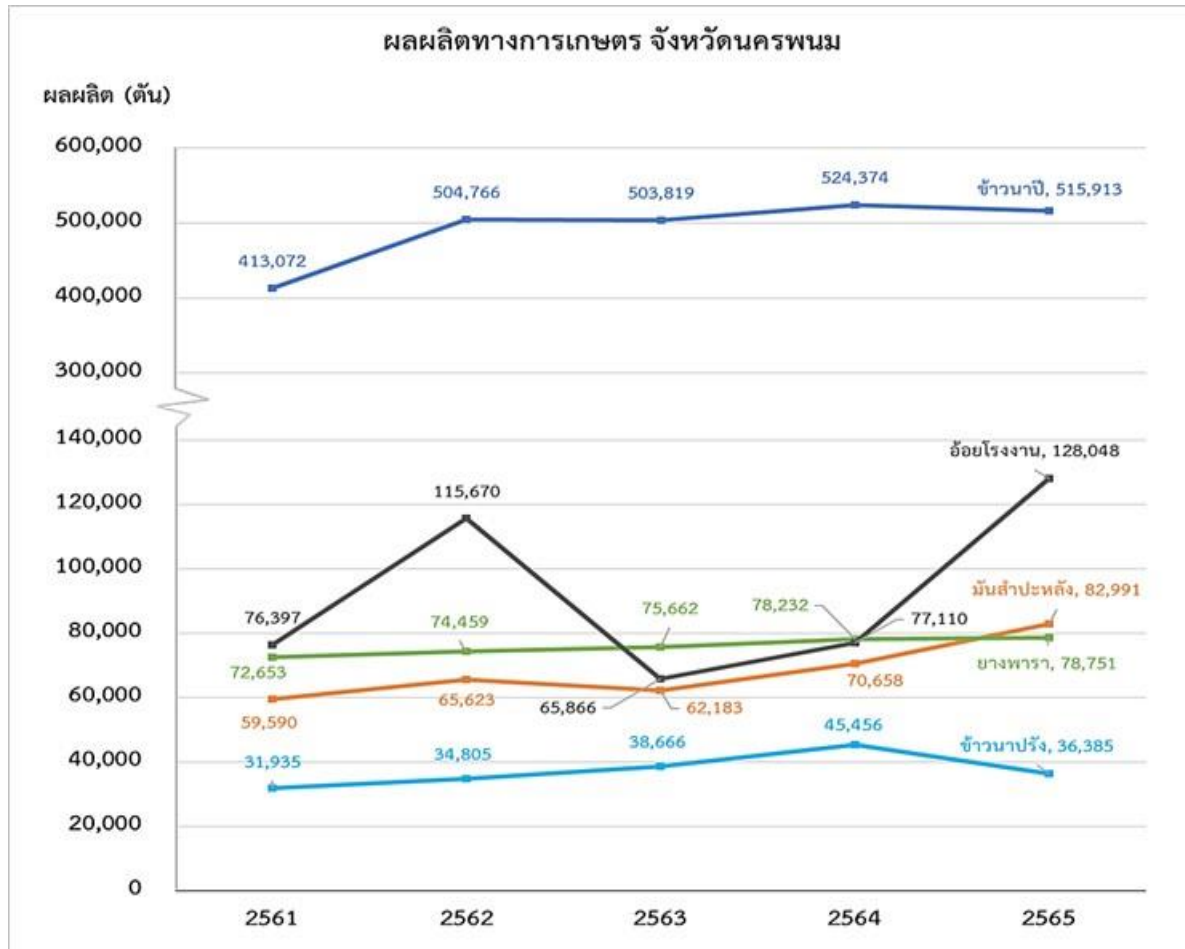


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

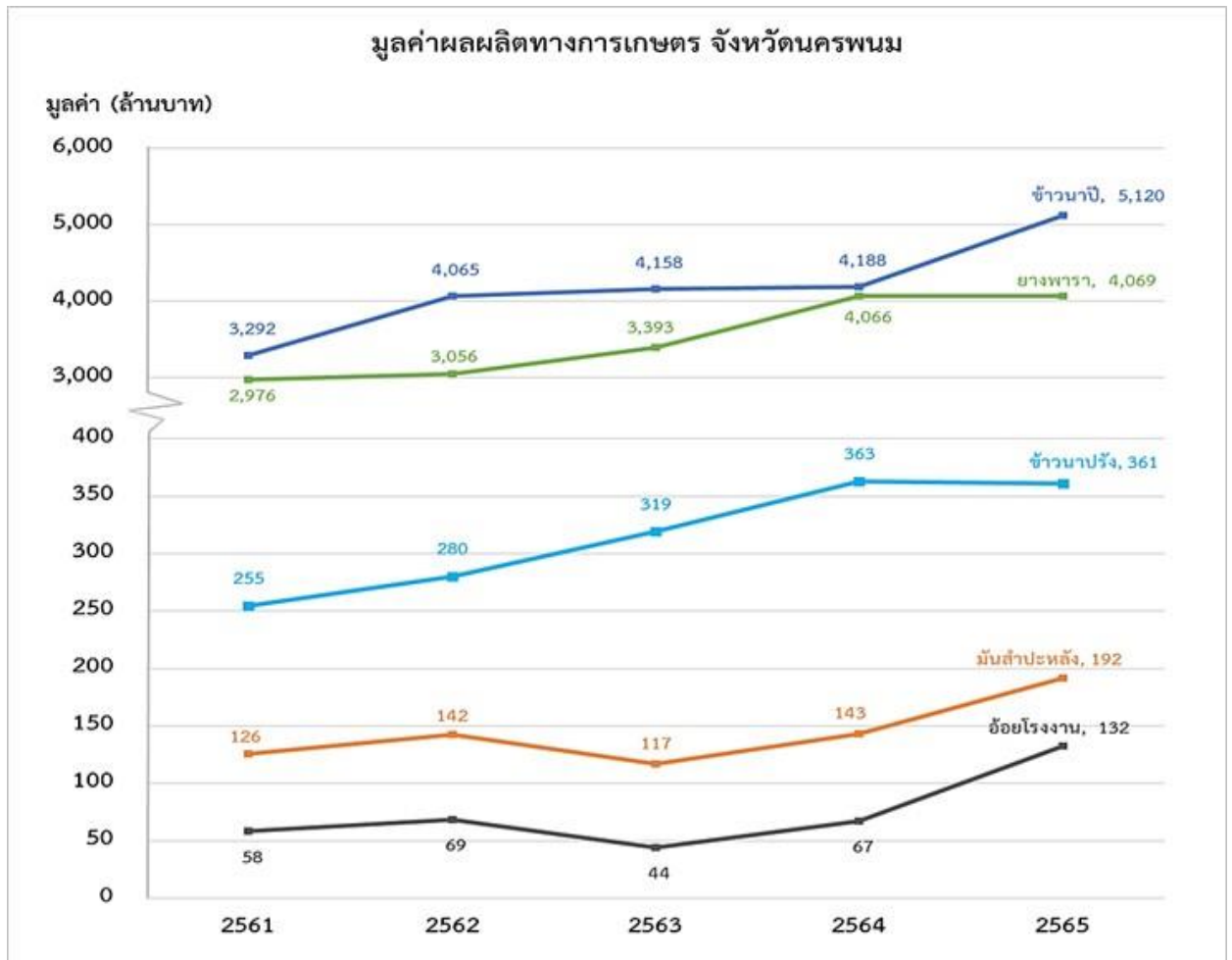
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดนครพนม แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดนครพนม มีลักษณะภูมิประเทศอยู่ทางตอนบนของแอ่งโคราช มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.97 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 57.22 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวเจ้านาปี ข้าวเหนียวนาปี ยางพารา มันสำปะหลัง โดยข้อมูลจากสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดนครพนมสูงสุด 5 อันดับของปี 2561 -2565 คือ ข้าวนาปี อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา ข้าวนาปรัง แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

จากข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ด้านอุตสาหกรรม ของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ.2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดนครพนม พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ และอุตสาหกรรมเกษตร แสดงตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

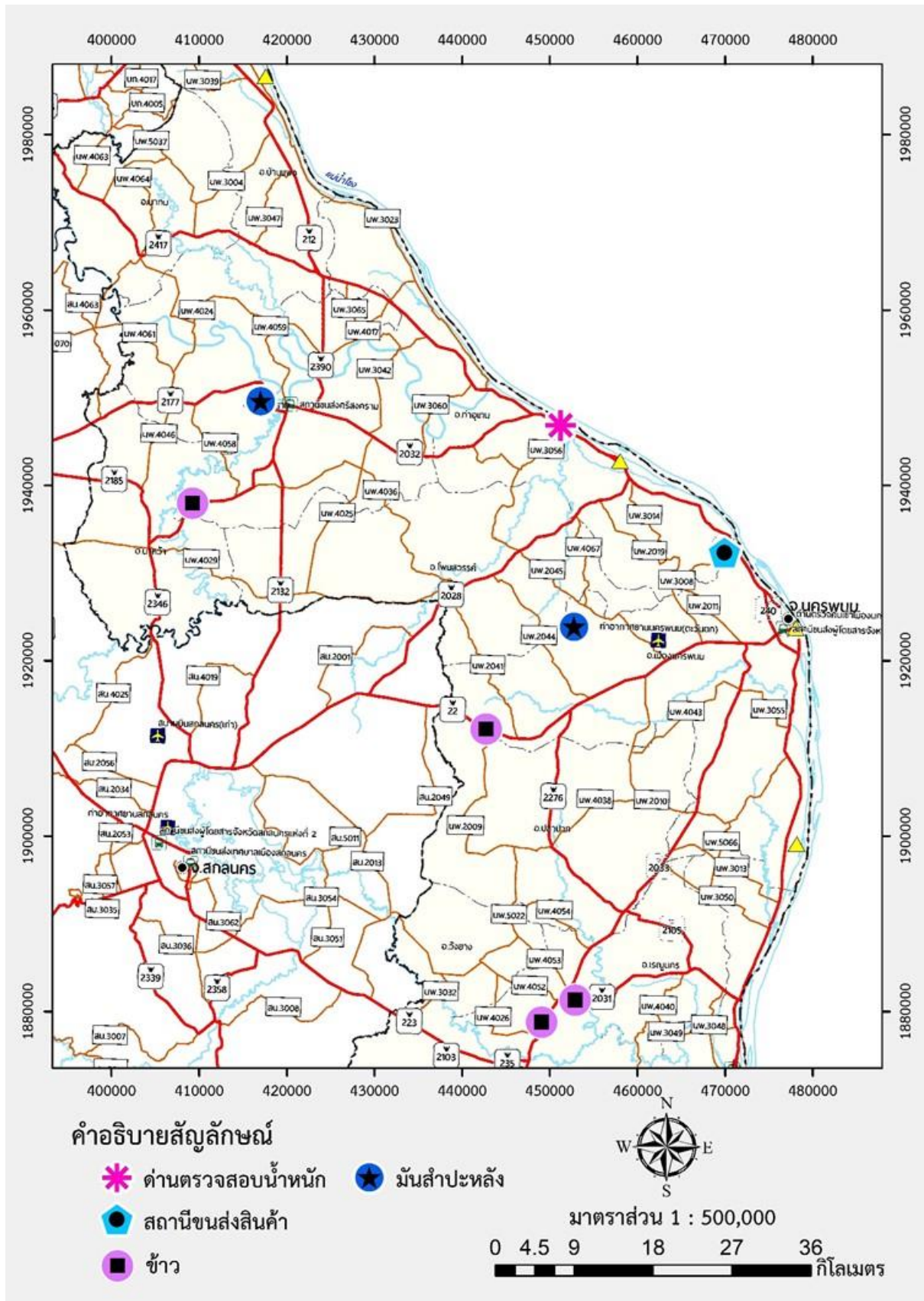
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ	2,169.87	915	52
2	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	1,952.17	520	8
3	อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	1,098.49	148	13
4	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	798.89	468	61
5	อุตสาหกรรมเกษตร	618.88	210	24

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัด 2566 - 2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดนครพนม และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	71,744	14,221
ข้าวโพด	1,227	-
อ้อย	14,888	-
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	7,008	-



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดนครพนม

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

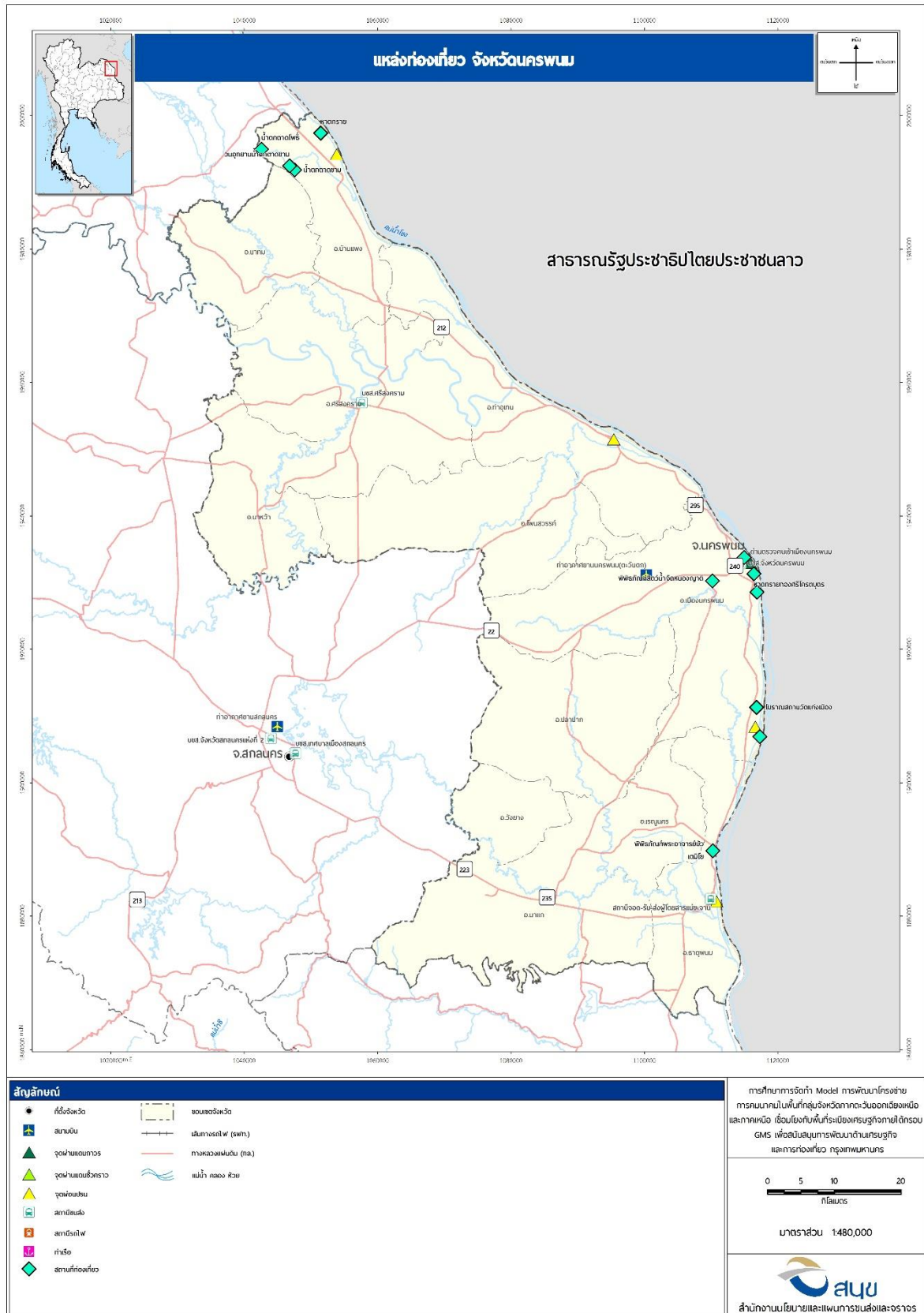
จังหวัดนครพนมเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญริมฝั่งแม่น้ำโขงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีสะพานมิตรภาพมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังประเทศลาว และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่ง นอกจากนั้นยังเป็นเมืองการค้าชายแดนที่มีประวัติศาสตร์ ศาสนา วัฒนธรรม ประเพณี จนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม ได้แก่ พระธาตุพนม พระธาตุเรณูนคร พญาศรีสัตตนาคราช วัดนักบุญอันนา อนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ประเพณีไหลเรือไฟงานแข่งเรือ เป็นต้น

จังหวัดนครพนม มีงานพระธาตุพนม งานประเพณีไหลเรือไฟนครพนม ประเพณีสะกั้นสาก ประเพณีไล่ทั้งบั้ง และการฟ้อนผู้ไทย และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 88 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5.91 ของทั้งภาคแบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 15 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 60 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 13 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 13 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงเกษตร จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 50 แห่ง การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 5 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 5 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จำนวน 12 แห่ง การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ จำนวน 1 แห่ง



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 677,170 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 320,872 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 356,298 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.35 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,073.35 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,203.09 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 798.54 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,192.51 ล้านบาท จำนวนห้อง 2,434 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 34.72 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 290,662 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,136,554	1,152,319	677,170	1.37	-70.17
ชาวไทย	1,049,213	1,063,799	669,754	1.37	-58.83
ชาวต่างประเทศ	87,341	88,520	7,416	1.33	-1093.64
จำนวนนักท่องเที่ยว	511,629	514,706	320,872	0.60	-60.41
ชาวไทย	501,094	503,951	319,324	0.57	-57.82
ชาวต่างประเทศ	10,535	10,755	1,548	2.05	-594.77
จำนวนนักท่องเที่ยว	624,925	637,613	356,298	1.99	-78.95
ชาวไทย	548,119	559,848	350,430	2.10	-59.76
ชาวต่างประเทศ	76,806	77,765	5,868	1.23	-1225.24
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.46	2.41	2.35	-2.07	-2.55
ชาวไทย	2.45	2.40	2.35	-2.08	-2.13
ชาวต่างประเทศ	2.78	2.73	2.78	-1.83	1.80
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,135.16	1,162.84	1,073.35	2.38	-8.34
ชาวไทย	1,136.61	1,164.93	1,071.56	2.43	-8.71
ชาวต่างประเทศ	1,110.46	1,128.21	1,268.32	1.57	11.05
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,296.31	1,332.93	1,203.09	2.75	-10.79
ชาวไทย	1,289.87	1,326.75	1,200.87	2.78	-10.48
ชาวต่างประเทศ	1,565.89	1,587.84	1,591.91	1.38	0.26
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	811.02	832.39	798.54	2.57	-4.24
ชาวไทย	793.37	815.40	794.65	2.70	-2.61
ชาวต่างประเทศ	936.77	954.67	1,031.02	1.87	7.41
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,136.23	2,182.03	1,192.51	2.10	-82.98
ชาวไทย	2,018.42	2,061.17	1,179.61	2.07	-74.73
ชาวต่างประเทศ	117.81	120.86	12.90	2.52	-836.90

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนห้อง	2,532	2,513	2,434	-0.76	-3.25
อัตราการเข้าพัก	56.88	57.47	34.72	1.03	-65.52
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	456,478	461,312	290,662	1.05	-58.71
ชาวไทย	449,686	454,352	289,785	1.03	-56.79
ชาวต่างประเทศ	6,792	6,960	877	2.41	-693.61

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,539,953 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 418,851 คน คิดเป็นร้อยละ 267.66 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,203.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 585.48 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 276.28 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 64.81 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 19.40 คิดเป็นร้อยละ 234.07 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 598,226 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 164,605 คน คิดเป็นร้อยละ 263.43

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	418,851	1,539,953	+267.66
ชาวไทย	418,271	1,486,209	+255.32
ชาวต่างประเทศ	580	53,744	+9166.21
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	585.48	2,203.04	+276.28
ชาวไทย	584.07	2,076.39	+255.50
ชาวต่างประเทศ	1.41	126.65	+8,882.27
อัตราการเข้าพัก	19.40	64.81	+234.07
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	164,605	598,226	+263.43

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

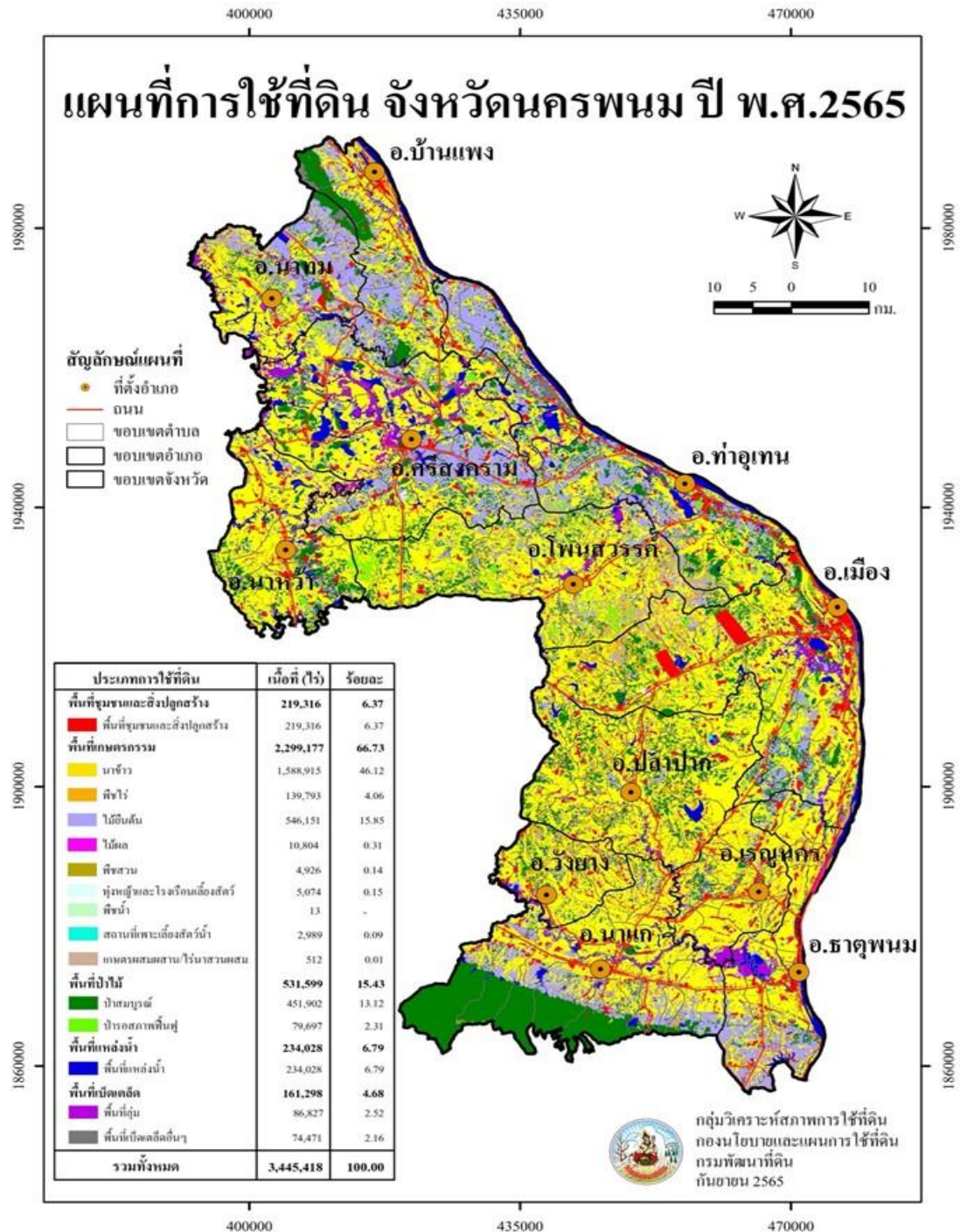
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดนครพนม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็น พื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 139,793 ไร่ ร้อยละ 4.06 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

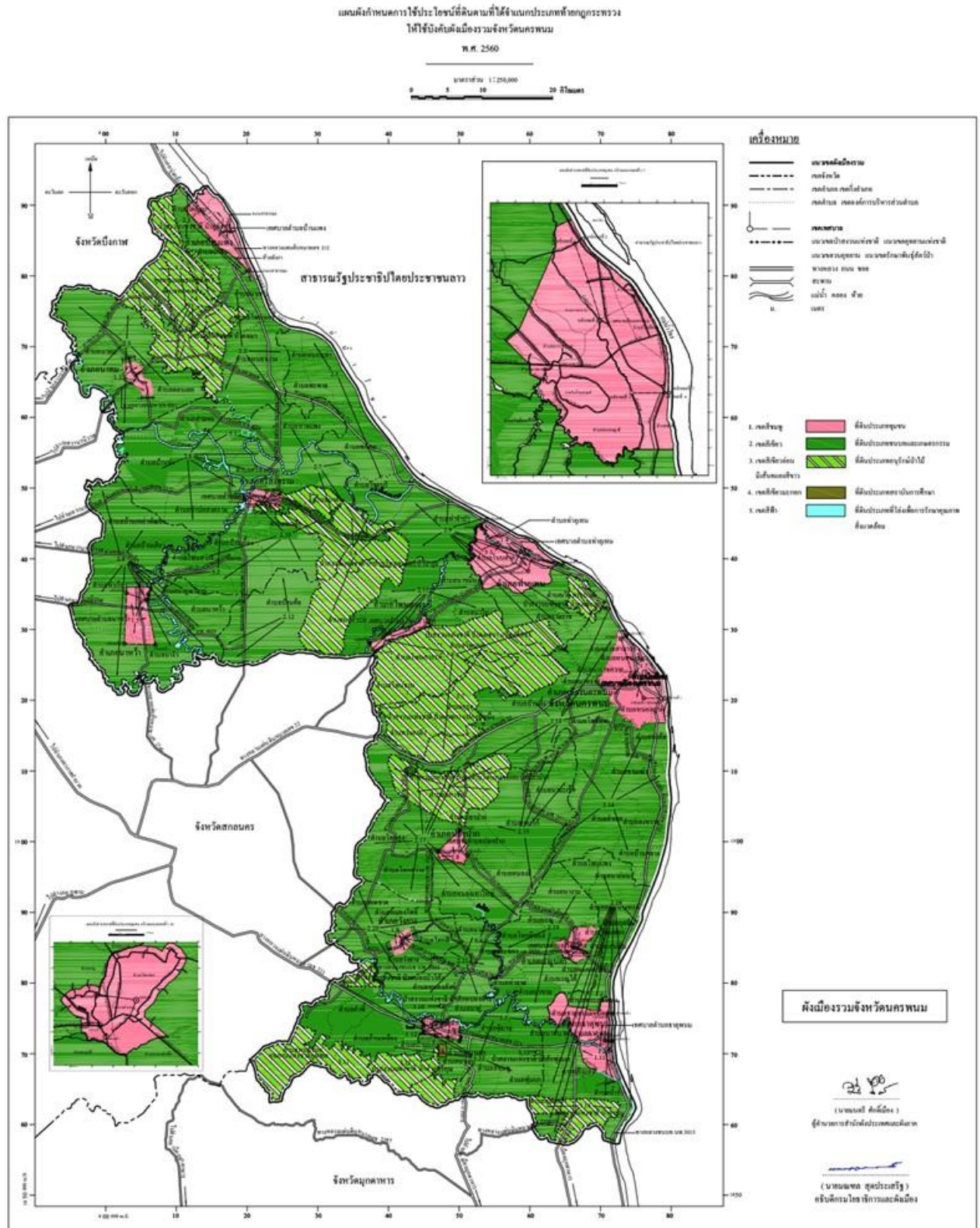
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดนครพนม

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	219,316	6.37
พื้นที่เกษตรกรรม	2,299,177	66.73
พื้นที่นา	1,588,915	46
พืชไร่	139,793	4.06
ไม้ยืนต้น	546,151	15.85
ไม้ผล	10,804	0.31
พืชสวน	4,926	0.14
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	5,074	0.15
พืชน้ำ	13	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	2,989	0.09
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	512	0.01
พื้นที่ป่าไม้	531,599	15.43
พื้นที่น้ำ	234,028	6.79
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	161,298	4.68
รวม	3,445,418	100.00

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดนครพนม ปี 2565



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้ประกาศท้ายกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนครพนม พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 740 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 5,529 ตารางกิโลเมตร ลักษณะพื้นที่เป็นแนวยาวตามฝั่งแม่น้ำโขงประมาณ 174 กิโลเมตร ติดต่อกับแขวงคำม่วน สปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงไหลกั้นพรมแดนเป็นจังหวัดท่องเที่ยวสำคัญของภาคอีสาน การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ และการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนจะใช้ทางถนนเป็นหลัก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดนครพนม อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 740 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ถึงจังหวัดสระบุรีบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 107 แยกขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านจังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น แล้วแยกขวาเข้าทางหลวงหมายเลข 23 ผ่านเข้าสู่จังหวัดมหาสารคาม จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 213 ไปจังหวัดกาฬสินธุ์ จนถึงจังหวัดสกลนคร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 22 ตรงเข้าสู่จังหวัดนครพนม จังหวัดนครพนมมีโครงข่ายทางถนน ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดนครพนม และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 สายอุดรธานี - นครพนม เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมต่อจังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร และจังหวัดนครพนมเข้าด้วยกัน มีระยะทางรวมประมาณ 240.746 กิโลเมตร และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 15



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายหนองคาย - อุบลราชธานี หรือ ถนนชยางกูร เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ใน อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 584.700 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงอำเภอปากคาดถึงอำเภอบ้านแพง มีขนาด 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจรในบางช่วง (ช่วงอำเภอบ้านแพงถึงอำเภอบึงกาฬ บางส่วนและอำเภอบ้านแพงถึงตำบลหนองแวง อยู่ระหว่างการขยายเป็น 4 ช่องจราจร)



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร - บ้านด้อง** เป็นทางหลวงแนว ตะวันตก-ตะวันออกที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสกลนครกับอำเภอทางตอนใต้ของจังหวัดนครพนม มีระยะทาง ตลอดทั้งสาย 65.052 กิโลเมตร ทางหลวงสายนี้มีเส้นทางเชื่อมต่อมาจากถนนมัธยมจันทร์ ในเขตเทศบาลนคร สกลนคร อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร มีเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านอำเภอโคกศรี สุพรรณ แล้วเข้าสู่จังหวัดนครพนม ผ่านอำเภอนาแก และสิ้นสุดที่อำเภอธาตุพนม บนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 212



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223

■ **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 240 หรือถนนเลียบเมืองนครพนม** เป็นทางหลวง แผ่นดินที่มีลักษณะเป็นถนนเลียบเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตตัวจังหวัดนครพนม เดิมเคยเป็นส่วน หนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 มีระยะทางรวม 9.089 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 240

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 295 เป็นทางเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว 3 อยู่ที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม ผิวทางชนิดคอนกรีต มีระยะทางรวม 14.000 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 295

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสองข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กม.)
2027	100	ทางเข้าท่าอุเทน	2.542
2028	200	โพนจาน - โนนศิวิสัย	26.631
2030	100	ทางเลี้ยวองค์พระธาตุ	2.155
2031	100	ธาตุน้อย - นาเหนือ	22.959
2032	101	ท่าดอกแก้ว - ปฎิรูป	28.00
2032	102	ปฎิรูป - ศรีสงคราม	3.214
2033	101	นาแก - นาเหนือ	9.450
2033	102	นาเหนือ - คำพอก	36.15
2033	103	คำพอก - หนองญาติ	11.263
2104	101	จอมมณี - ดอนพัฒนา	8.950
2104	102	โสภณเมว - ดอนสวรรค์	4.183
2132	100	ท่าแร่ - นาเพียง	20.212
2132	200	นาเพียง - ศรีสงคราม	23.238
2177	200	น่าน้อย - อากาศอำนวย	6.962
2177	100	ศรีสงคราม - น่าน้อย	26.231
2185	100	บ้านเขื่อน - โคกสะอาด	7.563
2185	200	โคกสะอาด - นาหว้า	12.407

ทางหลวง	ตอนควบคุม	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กม.)
2276	100	กुरुคุ - เรณูนคร	27.712
2276	100	กुरुคุ - เรณูนคร	12.107
2346	100	ดอนเชียงบาน - นาหว้า	26.100
2346	200	นาหว้า - ดงขวาง	20.596
2390	100	โนนสมบูรณ์ - ปฏิรูป	18.421
2417	100	นาพระชัย - เซกา	45.440
2425	100	โคกศรีทอง - ดันแทน	5.153

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2028



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2033



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2276



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2390

รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดนครพนมยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นในระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	นพ.2010	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 223+300) - บ้านขามเฒ่า	เมือง, ปากปลา	36.793
2	นพ.2011	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 235+225) - บ้านรามราช	เมือง, ท่าอุเทน	10.707
3	นพ.2019	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 230+840) - บ้านนาผักปอด	เมือง, ท่าอุเทน	24.892
4	นพ.2044	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 216+400) - บ้านโพนสวรรค์	เมือง, โพนสวรรค์	19.983
5	นพ.2045	แยกทางหลวงหมายเลข 22 (กม.ที่ 226+178) - บ้านคำเตย	เมือง, ท่าอุเทน	44.393
6	นพ.3008	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 7+876) - บ้านรามราช	เมือง, ท่าอุเทน	9.250
7	นพ.3014	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 23+300) - บ้านหนองไฮ	ท่าอุเทน	11.783
8	นพ.3042	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 259+500) - บ้านคำสะอาด	ท่าอุเทน, ศรีสงคราม	17.050
9	นพ.3055	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 259+120) - บ้านเหล่าภูมิ	เมือง	9.350
10	นพ.3056	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 35+500) - บ้านห้วยพระ	ท่าอุเทน	8.036
11	นพ.3060	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 267+550) - บ้านภูกระแต	ท่าอุเทน, ศรีสงคราม	12.369
12	นพ.3073	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 312+080) - ถนนเฟื่องนคร	เมือง	4.989
13	นพ.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 2032 (กม.ที่ 20+475) - บ้านค้อ	ศรีสงคราม, โพนสวรรค์	19.925
14	นพ.4029	แยกทางหลวงหมายเลข 2028 (กม.ที่ 15+324) - บ้านบะหว้า	โพนสวรรค์, นาหว้า, อากาศอำนวย	50.665
15	นพ.4036	แยกทางหลวงหมายเลข 2028 (กม.ที่ 16+367) - บ้านดอนถ่อน	โพนสวรรค์, ศรีสงคราม	35.340
16	นพ.4043	แยกทางหลวงหมายเลข 2033 (กม.ที่ 57+000) - บ้านโพนสว่าง	เมือง, ปากปลา	16.532
17	นพ.4058	แยกทางหลวงหมายเลข 2346 (กม.ที่ 12+270) - บ้านดอนมะจาง	นาหว้า, ศรีสงคราม	13.380
18	นพ.4067	แยกทางหลวงหมายเลข 2028 (กม.ที่ 31+050) - บ้านหนองปลาตุก	โพนสวรรค์, เมือง	15.316

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดนครพนม สถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบ้านแพง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่น ระหว่างจังหวัดต่างๆ และประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) ตั้งอยู่ที่ถนนเฟื่องนคร ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม มีพื้นที่ 5 ไร่ จำนวนช่องจอด 17 ช่องเทศบาลเมืองนครพนมเป็นผู้ดูแล

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม พบว่า รถโดยสารประจำทางหมวด 2
หมวด 3 หมวด 4 และรถโดยสารระหว่างประเทศ มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 125,052 เที่ยว แบ่งเป็น
เที่ยวไป 62,562 เที่ยว และเที่ยวกลับ 62,490 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 698,698 คน
แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป 358,132 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 340,566 คน



รูปที่ 3.2-7 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม เป็นสถานีขนส่งนอกเมืองตั้งอยู่ห่างจาก
อำเภอมืองนครพนม 100 กิโลเมตร ไปทางทิศเหนือ โดยมีรถประจำทางให้บริการทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ
เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพง ตั้งอยู่ที่ถนนพิทักษ์
ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม มีพื้นที่ 5 ไร่ จำนวนช่องจอด 9 ช่อง เทศบาลตำบลบ้านแพง
เป็นผู้ดูแล

ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก พ.ศ. 2566 รายงานสถิติผู้โดยสารการเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม พบว่า รถโดยสารประจำ
ทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 มีจำนวนเที่ยวบริการรวมทั้งสิ้น 9,153 เที่ยว แบ่งเป็นเที่ยวไป 4,584 เที่ยว
และเที่ยวกลับ 4,569 เที่ยว จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้น 37,491 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารเที่ยวไป
20,548 คน และผู้โดยสารเที่ยวกลับ 16,943 คน



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดนครพนม มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รอร์รับ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียง ของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดนครพนมยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-9 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดนครพนมมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดนครพนม - กรุงเทพฯ และรถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดนครพนม และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดนครพนม - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

จังหวัดนครพนมมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองนครพนม แบ่งออกเป็น 3 สาย คือ สาย 26 สาย 27 และ 930 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดนครพนม - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

สายที่	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.(ปก)	ม.(ปช)พ	ม.ปช	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.3
26	กรุงเทพฯ - นครพนม	727	840	630	540	-	-	-	-
	ช่วงกรุงเทพฯ - ศรีสงคราม	703	-	609	522	-	-	-	-
27	กรุงเทพฯ - สกลนคร - เรณูนคร	722	834	626	536	417	-	-	-
	ช่วงกรุงเทพฯ - ธาตุพนม	707	818	613	526	409	-	-	-
	ช่วงกรุงเทพฯ - สกลนคร	633	736	552	473	368	-	-	-
	ช่วงกรุงเทพฯ - นาแก	730	-	-	-	421	-	-	-
930	กรุงเทพฯ - อุดรธานี - นครพนม	817	938	704	603	469	-	-	-

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดนครพนม

5.2) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองนครพนม - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองนครพนมเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 11 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

สาย	ชื่อเส้นทาง/ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม						
			ม.1(ก)	ม.1(ข)พ	ม.1(ข)	ม.2	ม.2(ค)	ม.2(จ)	ม.3
			ม.4(ก)	ม.4(ข)พ	ม.4(ข)	ม.4(ค)	ม.2(จ)	รถตู้	
661	เขียงรายนครพนม	1044	888	761	-	-	-	-	-
876	เขียงใหม่ - นครพนม	978	1,109	832	-	-	-	-	-
	ช่วงเขียงใหม่ - บึงกาฬ	948	1,089	817	-	-	-	-	-
224	อุดรธานี - นครพนม (ข)	373	-	-	-	225	-	-	-
	ตัดช่วงอุดรธานี - บ.แพง	272	-	-	-	171	209	-	-
231	อุดรธานี - นครพนม	254	-	-	207	161	-	-	-
256	อุบลราชธานี - นครพนม	270	-	-	218	169	208	-	-
555	นครพนม - มุกดาหาร	105	-	-	-	73	81	-	-
560	นครพนม - กุสุมาลย์	68	-	-	-	-	-	-	35
	ตัดช่วงท่าอุเทน - กุสุมาลย์	46	-	-	-	-	-	-	24
	ตัดช่วงนครพนม - บ.โพนจาน	52	-	-	-	-	-	-	27
586	ขอนแก่น - นครพนม	289	-	-	232	181	-	-	-
827	นครพนม - ระยอง	920	1,050	-	675	-	-	-	-
	ช่วงบ้านแพง - สว่างแดนดิน - ระยอง	1036	1,176	-	756	-	-	-	-
	ช่วงนครพนม - บ่อวิน - ระยอง	955	1,086	-	698	-	-	-	-
	ช่วงเลย - ขอนแก่น - ระยอง	867	991	-	637	-	-	-	-
837	นครพนม - นครศรีธรรมราช	1553	1,742	1,306	-	-	-	-	-
	ช่วงนครพนม - เกาะสมุย	1493	-	1,256	1,076	-	-	-	-
839	นครราชสีมา - นครพนม	513	605	454	-	-	-	-	-

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดนครพนม

5.3) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดนครพนม (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 7 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดนครพนมโดยมีรายละเอียดเส้นทางการเดินทางดังนี้

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

สายที่	ชื่อเส้นทาง
4653	นครพนม - บ้านโคกอำนวย - ช่วงนครพนม - บ้านรามราช - ช่วงนครพนม - บ้านโคกก่อง - ช่วงนครพนม - บ้านโพนทา - ช่วงนครพนม - บ้านดงสว่าง - ช่วงนครพนม - บ้านนาโป่ง
4283	นาหว้า - ศรีสงคราม - โพนสวรรค์
1431	นครพนม - นาหว้า
4235	นครพนม - นาแก
4395	นครพนม - ปากปลา
4347	นครพนม - ธาตุพนม
68	นครพนม - ธาตุพนม

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดนครพนม

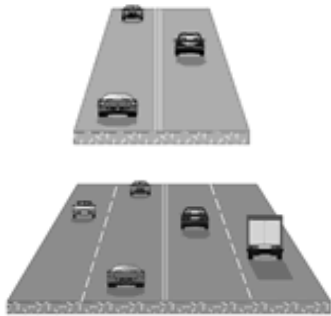
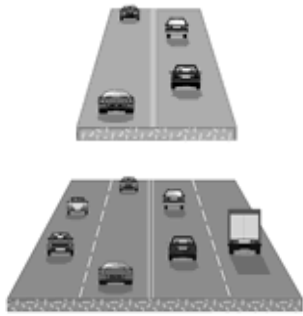
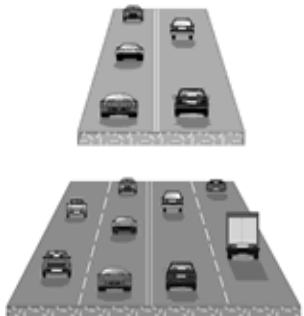
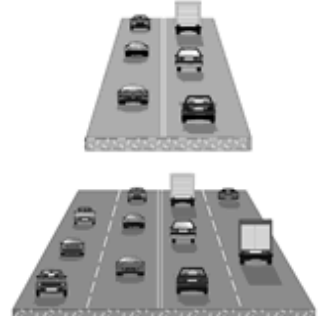
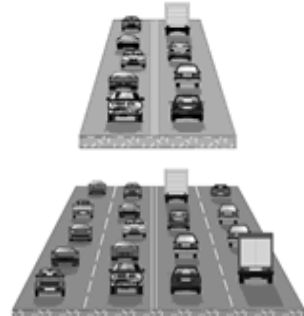
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดนครพนมมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 240 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 295 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดนครพนม 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 Error! Reference source not found. 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	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย 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)

		
LOS A	LOS B	LOS C
		
LOS D	LOS E	LOS F

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

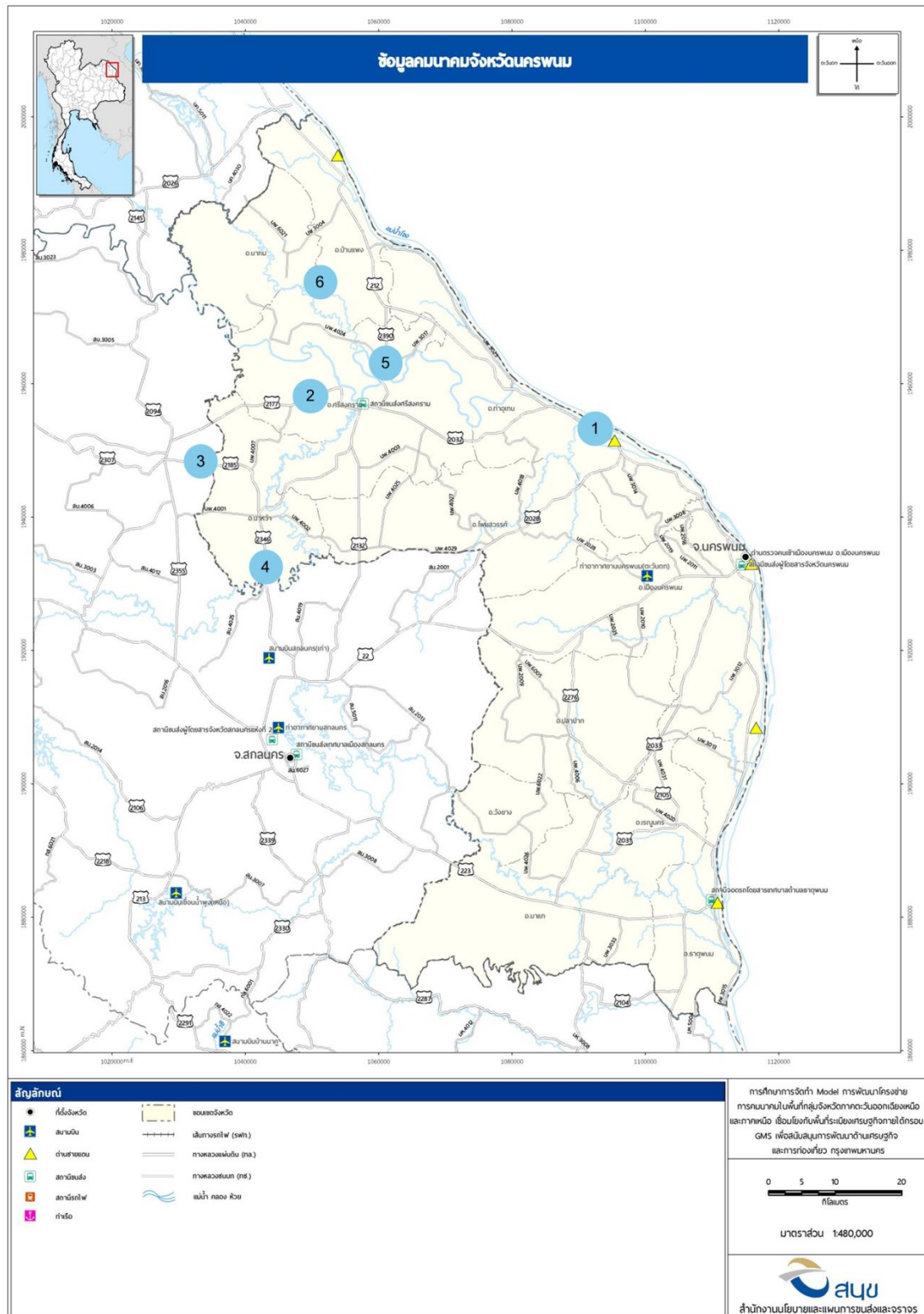
รูปที่ 3.2-13 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดนครพนมส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 6 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	212	268+950	นาพระชัย - ท่าอุเทน	บ้านแพง, ท่าอุเทน	LOS = F
2	2177	5+514	นาบ่อย - ศรีสงคราม	ศรีสงคราม, นาหว้า	LOS = E
3	2185	11+425	โคกสะอาด - นาหว้า	นาหว้า	LOS = F
4	2346	32.996	นาหว้า - ดงขวาง	เมือง, นาหว้า	LOS = F
5	2390	6+850	โนนสมบูรณ์ - ปฏิรูป	ธาตุพนม, ศรีสงคราม	LOS = F
6	2417	2+000	นาพระชัย - เชกา	บ้านแพง, เชกา, นาทม	LOS = E

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนมจำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-8

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	212	อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบูรณ์ ตอน 1	14	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	212	อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบูรณ์ ตอน 2	13	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	223	สกลนคร - อ.ธาตุพนม ตอน สกลนคร - อ.นาแก	16	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	223	อ.นาแก - บ.ต๋อง	10	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	-	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอธาตุพนม	8	ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	-	ทางเลี่ยงเมืองเรณูนคร	14	ทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	-	ทางเลี่ยงเมืองศรีสงคราม	8	ทางแนวใหม่ 2 ช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และยกระดับชั้นทาง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-9

ตารางที่ 3.2-9 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นพ.3023	แยก ทข.นพ.3023 - ท่าเทียบเรือ อ.บ้านแพง	1.100	ก่อสร้าง เพื่อสนับสนุน การท่องเที่ยว
2	-	ถนนสายเชื่อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน - ศูนย์กลางการค้าส่ง ชายแดน บริเวณสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 - ถนนเชื่อมทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 212 อ.ท่าอุเทน	23.103	ก่อสร้าง เพื่อเชื่อมต่อ ระบบขนส่ง

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
3	นพ.4064	แยก ทล.2417 - บ.เหล่าส้มป่อย อ.นาทม	0.330	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง
4	นพ.5066	แยก ทช.นพ.2010 - บ.ตาลกุด อ.ธาตุพนม	0.700	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง
5	นพ.4053	แยก ทล.2033 - บ.โดกสี อ.นาแก	1.600	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง
6	นพ.4062	แยก ทล.2417 - บ.นาดี อ.นาทม	1.146	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง
7	นพ.3048	แยก ทล.212 - บ.โนนสะอาด อ.ธาตุพนม	3.700	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง
8	นพ.4061	แยก ทล.2417 - บ.ข้า อ.นาทม	11.500	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง
9	นพ.4054	แยก ทล.2033 - บ.โนนหอม อ.นาแก	3.210	ก่อสร้างเพื่อ ยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

5.3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

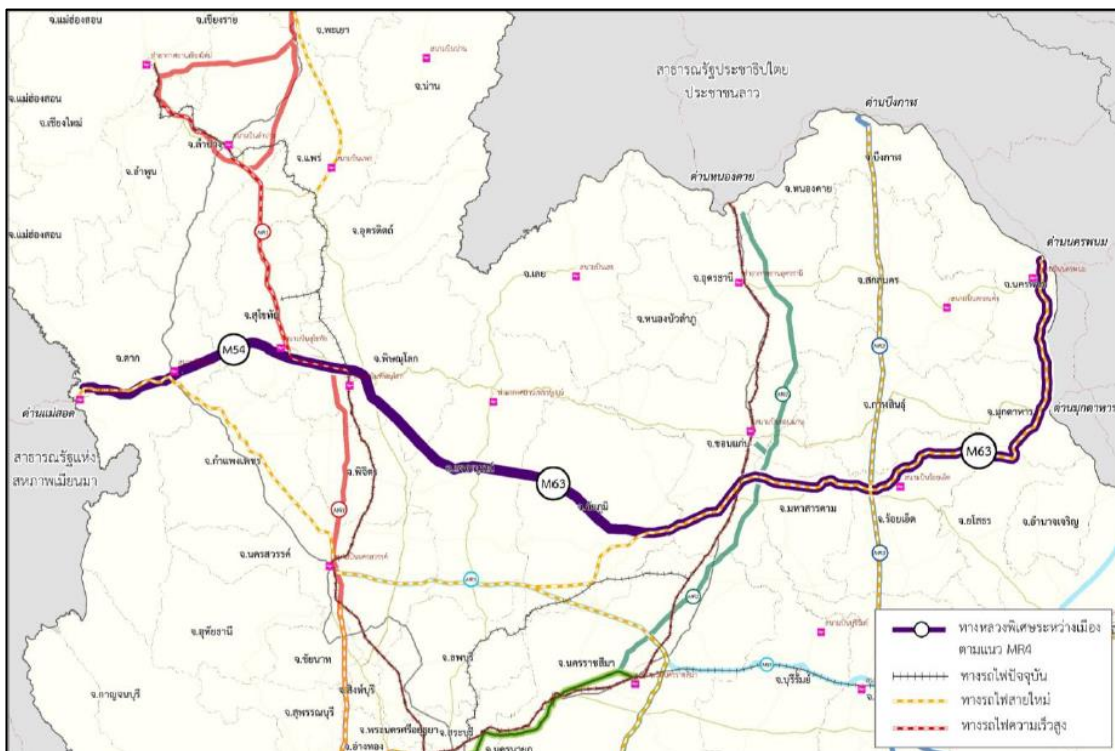
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

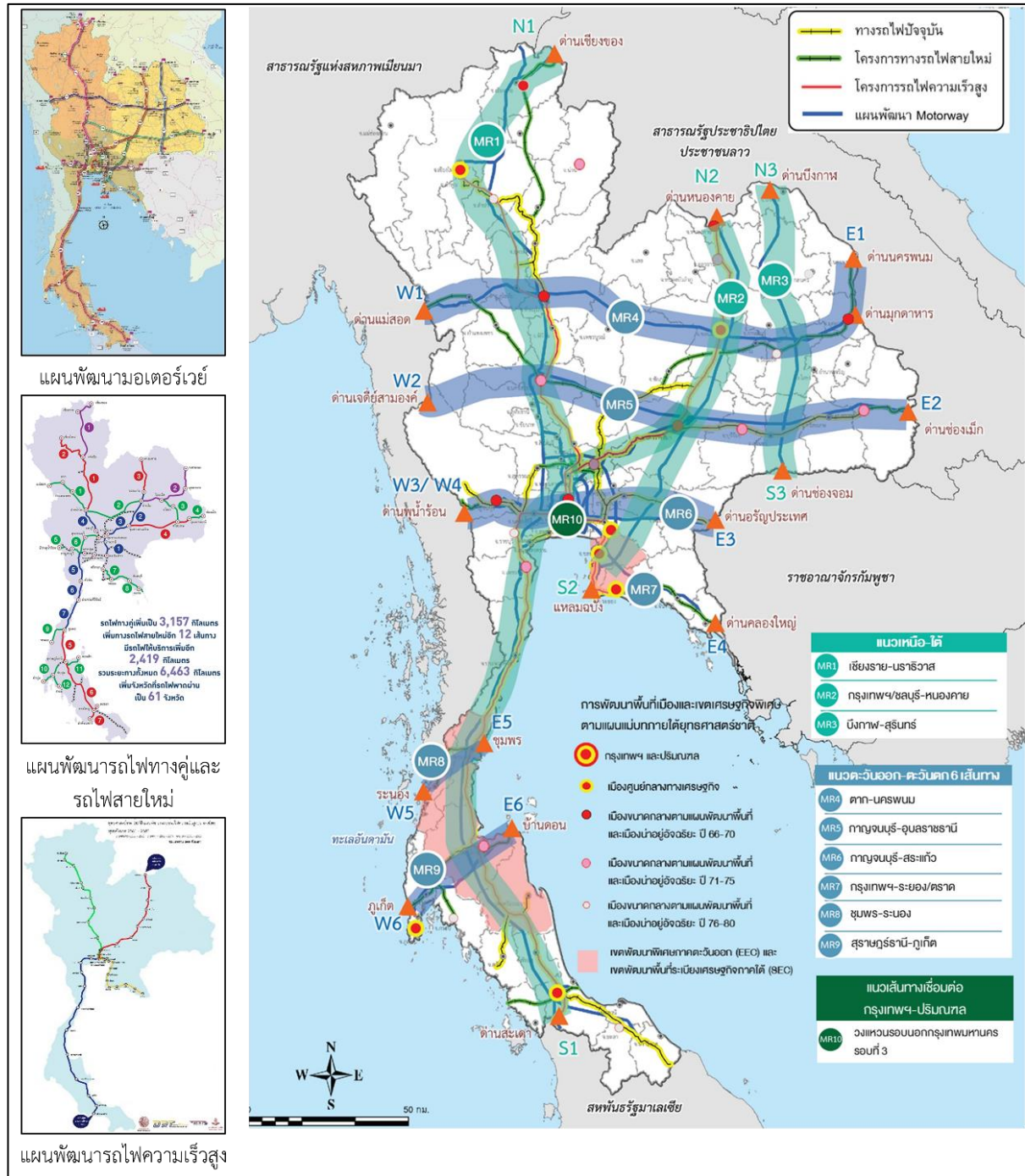
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดนครพนมมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 ตาก - นครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ของประเทศไทย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR4 ตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการพัฒนากองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

- ช่วงตาก - แม่สอด (MR4-1 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก - ตาก (MR4-2 หรือ M54) ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร
- ช่วงพิษณุโลก - เพชรบูรณ์ (MR4-3 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 107 กิโลเมตร
- ช่วงเพชรบูรณ์ - ขอนแก่น (MR4-4 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 206 กิโลเมตร
- ช่วงขอนแก่น - นครพนม (MR4-5 หรือ M63) ระยะทางประมาณ 354 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-15 แนวเส้นทาง MR4 ตาก - นครพนม

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

รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดนครพนมไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี โดยระยะทางจากตัวเมืองนครพนมไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี ประมาณ 220 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

1) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนา ออกเป็น 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 3.2-10 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร

1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย 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 - อรัญประเทศ 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 - ท่าแร่ 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 - บ้านพุน้ำร้อน 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 - อุตะภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะภา - 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 1 โครงการ ซึ่งรายละเอียดเบื้องต้นของแต่ละโครงการสามารถสรุปได้ดังนี้

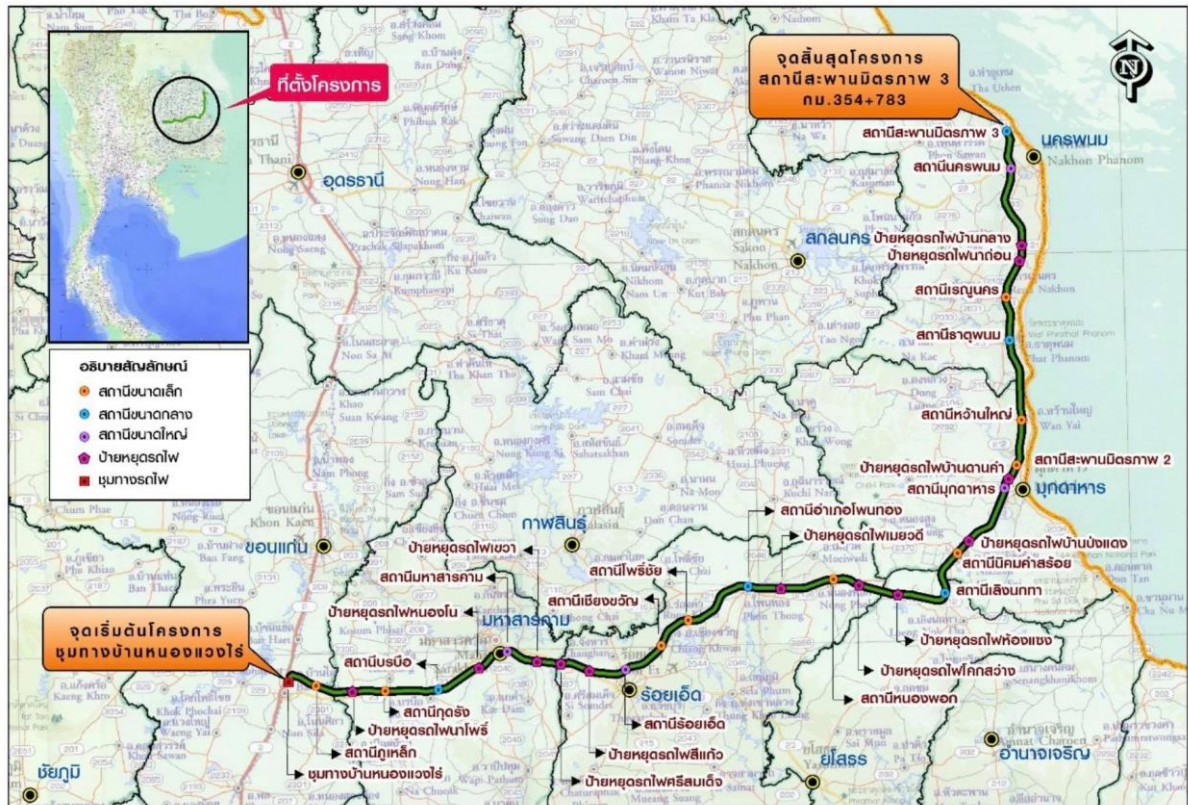
2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม

โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2557 อนุมัติโครงการโดย ครม. พฤษภาคม 2562 มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 66,848 ล้านบาท ผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด 19 อำเภอ 70 ตำบล ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กม.

ภาพรวมรายละเอียดโครงการ

ระยะทางโครงการทั้งหมด 355 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถไฟทั้งหมด 31 สถานี ความเร็วรถไฟสูงสุดในการออกแบบในทางประธาน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นทางรถไฟขนาด 1 เมตร เท่ากับรถไฟทางคู่ของการรถไฟ ความสูงชันขาลา เป็นชันขาลาสูง (เหมือนทางคู่ ขอนแก่น) สูง 1.1 เมตร

มาตรฐาน โครงสร้างทางรถไฟรางรถไฟเป็นมาตรฐาน UIC 60 เป็นแบบหินโรยทาง บนทางระดับดิน เป็นแบบไม่ใช้หินโรยทาง เป็นหมอนเหล็ก บนทางยกระดับหรือสะพานออกแบบรองรับรถไฟน้ำหนักสูงสุด 20 ตัน/เพล (รับรถจักร CSR ซึ่งใหญ่สุดของการรถไฟได้) ใช้อาณัติสัญญาณ แบบ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบเดียวกับ รถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟทางคู่สายใหม่ทั้งหมดทุกสายทาง



รูปที่ 3.2-17 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม

รูปแบบสถานี

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

- สถานีขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นสถานีระดับจังหวัด มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่ สถานีมหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, มุกดาหาร และนครพนม การออกแบบจะให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ในท้องถิ่น เช่น เช่นการตกแต่งเอาศิลปะในพื้นที่มาใส่ ขนาดย่านสถานีขนาดใหญ่ ในการเวนคืน ขนาด 180X1000 เมตร ซึ่งยังไม่รวมลานเก็บคอนเทนเนอร์ที่บางสถานีมีด้วย
- สถานีขนาดกลาง มีทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ สถานีบรีอ, โพนทอง, เลิงนกทา, ธาตุพนม และสะพานมิตรภาพ 3 เป็นสถานีสำหรับอำเภอขนาดใหญ่ ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารมาก ขนาดย่านสถานีขนาดกลาง ในการเวนคืน ขนาด 150X700 เมตร
- สถานีขนาดเล็ก มีทั้งหมด 9 สถานี ได้แก่ สถานีภูเหล็ก, กุดรัง, เชียงขวัญ, โพธิ์ชัย, หนองพอก, นิคมคำสร้อย, สะพานมิตรภาพ 2, ห้วยใหญ่, เรณูนคร เป็นสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย และเป็นอำเภอหรือเมืองขนาดเล็ก ขนาดย่านสถานีขนาดเล็ก ในการเวนคืน ขนาด 130X500 เมตร
- ป้ายหยุดรถไฟ มีทั้งหมด 12 ป้าย ได้แก่ นาโพธิ์, หนองโน, เขวา, ศรีสมเด็จ, สีแก้ว, เมยวดี, โคกสว่าง, ห้องแขง, บ้านปงแดง, บ้านดาคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ชานชลา ไม่มีตัวอาคารสถานีขายตั๋ว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแคร่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-18 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า/Container Yard (CY)

การก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 จุด แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

- ย่านกองเก็บตู้สินค้า / Container Yard ซึ่งมีขนาดใหญ่ 15,000 - 25,000 ตารางเมตร เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีร้อยเอ็ด, สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร) และสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม)
- ลานกองเก็บตู้สินค้า จะมีขนาดย่อมลงมา ประมาณ 6,000 ตารางเมตร ได้แก่ สถานีภูเหล็ก (ขอนแก่น), มหาสารคาม และโพนทอง (ร้อยเอ็ด)



รูปที่ 3.2-19 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานนครพนมอยู่ห่างจากตัวเมืองนครพนม 15 กิโลเมตร ตามเส้นทางนครพนม - สกลนคร โดยมีขนาดความยาวทางวิ่ง-ทางขับ 2,500 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางที่มีความจุไม่เกิน 250 คน และมีลานจอดเครื่องบินสามารถจอดเครื่องบินได้สามลำในเวลาเดียวกัน พร้อมทั้งมีพื้นที่ขยายเพิ่มเติมในอนาคตได้ รวมทั้งมีระบบเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่ครบถ้วนและได้มาตรฐานสากล และได้รับการกำหนดให้เป็นสนามบินศุลกากร เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2544 ซึ่งท่าอากาศยานสามารถบินขึ้นไปยังต่างประเทศ และเครื่องบินจากต่างประเทศสามารถลงที่ท่าอากาศยานนครพนมได้โดยตรง ไม่ต้องผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานดอนเมืองแต่ประการใด

ปัจจุบันมีสายการบินนกแอร์และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีผู้โดยสารจากจังหวัดใกล้เคียงเดินทางมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เช่น มุกดาหาร สกลนคร เป็นต้น รวมไปถึงผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้านจากแขวงสะหวันนะเขต แขวงคำม่วน สปป.ลาว รวมไปถึงผู้โดยสารชาวเวียดนามที่เดินทางมาจังหวัดนครพนมเพื่อต่อไปยังกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากควรได้รับการผลักดันให้สนามบินนครพนมเป็นสนามบินนานาชาติ เพื่อรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่จะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

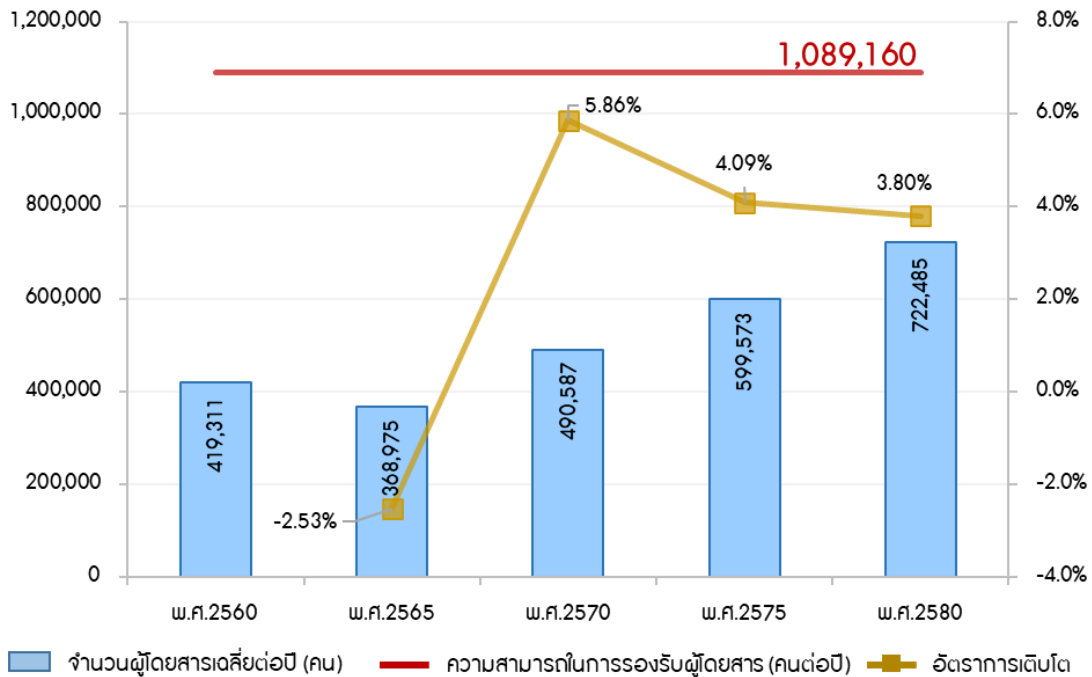


รูปที่ 3.2-20 ท่าอากาศยานนครพนม

การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครพนมในอนาคตของรายการการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค โดยคาดการณ์ทุก ๆ 5 ปี (จาก ปี พ.ศ. 2560 ถึง ปี พ.ศ. 2580) เป็นเวลา 20 ปี พบว่า ท่าอากาศยานนครพนม ยังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ในระยะ 20 ปี



ท่าอากาศยานนครพนม



ที่มา : ค่าจากการประมาณการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค

รูปที่ 3.2-21 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครพนมในอนาคต

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดนครพนมมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง สำหรับขนถ่ายสินค้า และเดินทางข้ามฟากไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากกระดิ่ง เมืองหินบูน เมืองหนองบก และเมืองท่าแขก เป็นต้น โดยจุดที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) จากนครพนมมี 3 วิธีการเดินทาง ประกอบด้วย การเดินทางผ่านท่าเทียบเรือ ผ่านด่านถาวร และผ่านจุดผ่อนปรน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือมีจำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย

- **ท่าเทียบเรือนครพนม** ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองนครพนม ประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือสินค้า
- **ท่าเทียบเรือธาตุพนม** ตั้งอยู่ที่อำเภอธาตุพนม ประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือสินค้า เรือท่องเที่ยว และเรืออื่น ๆ
- **ท่าเทียบเรือบ้านแพง** ตั้งอยู่ที่อำเภอบ้านแพง ประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือสินค้า และแพขนานยนต์

2) ด้านถาวร

ด้านถาวรมีจำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย

- ด้านถาวรสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงไทย - ลาว แห่งที่ 3 ตั้งอยู่ที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน
- ด้านถาวรท่าเรือ ตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน

3) จุดผ่อนปรน

จุดผ่อนปรนมีจำนวน 4 แห่ง ประกอบด้วย

- จุดผ่อนปรนบ้านโพธิ์ชัย ตั้งอยู่ที่ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบ้านแพง สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านท่าสะอาด เมืองปากกระดิง แขวงบอลิคำไซ
- จุดผ่อนปรนอำเภอท่าอุเทน ตั้งอยู่ที่อำเภอบ้านท่าอุเทน สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านหินปูน เมืองหินปูน แขวงคำม่วน
- จุดผ่อนปรนบ้านหมาก ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านปากเบ่ง เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน
- จุดผ่อนปรนอำเภอธาตุพนม ตั้งอยู่ที่อำเภอธาตุพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านด่าน เมืองหนองบก แขวงคำม่วน



รูปที่ 3.2-22 รูปที่ 3.2-1 ตัวอย่างการเดินทางทางน้ำของท่าเรือนครพนม

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดนครพนมในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และสถานีขนส่งสินค้า แสดงดังตารางที่ 3.2-11 และรูปที่ 2.3-4

ตารางที่ 3.2-11 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักท่าอุเทน	นครพนม	ท่าอุเทน	ขาออก
2	ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	นครพนม	เมือง	-

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดนครพนม

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองน่าอยู่ ประตูละค่าสูงสู่ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

ประชาชนมีรายได้ต่อหัว (GPP Per Capita) เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 (ฐานปี 64 = 87,122 บาท/คน/ปี)

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาคุณภาพทางการท่องเที่ยวและบริการ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาการค้าและการลงทุน

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตเพื่อสร้างสุขอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาคุณภาพทางการท่องเที่ยวและบริการ	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาคุณภาพ บุคลากรแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย สินค้า และมาตรฐานบริการด้านการท่องเที่ยว แผนงานที่ 2 ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว ประเพณี วัฒนธรรม ธรรมชาติ เชิงกีฬา เชิงเกษตร เชิงสุขภาพ และการ
---	--

	ท่องเที่ยวชุมชน OTOP นวัตกรรมสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ให้สอดคล้องการท่องเที่ยววิถีใหม่ New Normal และ BCG Tourism แผนงานที่ 3 บริหารจัดการและบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชื่อมโยงในท้องถิ่นในประเทศและต่างประเทศ แผนงานที่ 4 พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและบริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล ให้สอดคล้องการท่องเที่ยววิถีใหม่ New Normal และ BCG Tourism แผนงานที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพด้านดิจิทัลให้แรงงานและผู้ประกอบการ แผนงานที่ 6 ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลในภาคบริการท่องเที่ยวตลอดห่วงโซ่คุณค่า
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาคุณภาพ บุคลากร แหล่งท่องเที่ยว เส้นทาง การท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย สินค้า และมาตรฐานบริการด้านการท่องเที่ยว - ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว ประเพณี ศาสนา ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ธรรมชาติ เชิงกีฬา เชิงเกษตร เชิงสุขภาพ และการท่องเที่ยวชุมชน OTOP นวัตกรรมสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ให้สอดคล้อง การท่องเที่ยววิถีใหม่ New Normal และ BCG Tourism - บริหารจัดการและบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชื่อมโยงในท้องถิ่น ในประเทศและต่างประเทศ - พัฒนาการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและบริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล ให้สอดคล้อง การท่องเที่ยววิถีใหม่ New Normal และ BCG Tourism - ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพด้านดิจิทัลให้แรงงานและผู้ประกอบการ - ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลในภาคบริการท่องเที่ยวตลอดห่วงโซ่คุณค่า	- ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 4.2 ต่อปี - ร้อยละของรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 6.2 ต่อปี - จำนวนแรงงานและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับการพัฒนาทักษะดิจิทัล 400 ราย - ธุรกิจหรือผู้ประกอบการ SME หรือวิสาหกิจชุมชนท่องเที่ยวมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล 40 ราย

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	แผนงาน : แผนงานที่ 1 สร้างความเข้มแข็งและเชื่อมโยงเครือข่ายให้กับสถาบันเกษตรกร แผนงานที่ 2 ส่งเสริมการผลิตสินค้ามีคุณภาพ ปลอดภัย ให้ได้มาตรฐาน แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มและการจัดการตลาดสินค้าเกษตร แผนงานที่ 4 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีการผลิตสินค้าทางการเกษตรที่เหมาะสม ได้มาตรฐาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 5 บริหารจัดการเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการเกษตร แผนงานที่ 6 พัฒนาและอนุรักษ์ทรัพยากรการเกษตร แผนงานที่ 7 บริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ แผนงานที่ 8 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพด้านดิจิทัลให้เกษตรกรและผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร แผนงานที่ 9 ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลตลอดห่วงโซ่มูลค่ารวมถึงการยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตรแปรรูป
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาศักยภาพ และสร้างความเข้มแข็ง เชื่อมโยงเครือข่ายให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการเกษตร 2. ส่งเสริมการผลิตสินค้ามีคุณภาพ ปลอดภัย ให้ได้มาตรฐาน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรมูลค่าสูง และจัดการตลาดสินค้าเกษตร 3. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมดิจิทัล ด้านการผลิตสินค้า และแปรรูปทางการเกษตรที่เหมาะสม ได้มาตรฐาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 4. พัฒนาและอนุรักษ์ทรัพยากรการเกษตร บริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ	1. สหกรณ์มีความเข้มแข็งระดับ 1 และ 2 ไม่น้อยกว่าร้อยละร้อยละ 51 ต่อปี 2. ร้อยละของแปลง/ฟาร์ม ที่ยื่นขอรับการรับรอง ผ่านการรับรองมาตรฐาน ร้อยละ 80 ต่อปี 3. รายได้เงินสดสุทธิทางการเกษตร/ครัวเรือน/ปี 40,000 บาทต่อครัวเรือนต่อปี 4. ร้อยละของเกษตรกรมีการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมการผลิต ร้อยละ 40 ต่อปี 5. เพิ่มพื้นที่ชลประทานไม่น้อยกว่า ปีละ (ไร่) 5,000 ไร่ 6. จำนวนพื้นที่ที่มีการผลิตทางการเกษตรในรูปแบบเกษตรกรรมยั่งยืน (ไร่) 500,000ไร่

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาการค้าและการลงทุน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน รองรับการเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าชายแดนประตูเศรษฐกิจสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง แผนงานที่ 2 พัฒนาเครือข่ายและความร่วมมือทางการค้าการลงทุนในประเทศภูมิภาคอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง แผนงานที่ 3 ส่งเสริมการค้าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง แผนงานที่ 4 ส่งเสริมสนับสนุน และพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการ SMEs สู่สากล แผนงานที่ 5 ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลตลอดห่วงโซ่มูลค่า แผนงานที่ 6 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพด้านดิจิทัลให้แรงงานและผู้ประกอบการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน รองรับการเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าชายแดนประตูเศรษฐกิจสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง - พัฒนาเครือข่ายและความร่วมมือทางการค้าการลงทุนในประเทศภูมิภาคอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง - ส่งเสริมการค้าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง - ส่งเสริมสนับสนุน และพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการ SMEs สู่สากล - ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลตลอดห่วงโซ่มูลค่า	- มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 - มูลค่าการค้าผ่านแดนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 - ร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการที่มาลงทุนในจังหวัดนครพนม ร้อยละ 3 - ร้อยละของจำนวนผู้ประกอบการ SMEs ที่ได้รับการพัฒนาศักยภาพที่สามารถทำธุรกิจส่งออกได้ ร้อยละ 5 - จำนวนแรงงานและผู้ประกอบการภาคการค้าและบริการได้รับการพัฒนาศักยภาพด้านดิจิทัล 400 ราย - ธุรกิจหรือผู้ประกอบการ SME ภาคการค้าและบริการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล ตลอดห่วงโซ่มูลค่า 40 ราย

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตเพื่อสร้างความสุขอย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ส่งเสริม พัฒนา และยกระดับคุณภาพการศึกษา แผนงานที่ 2 เสริมสร้างวิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-friendly Living) ส่งเสริมและประยุกต์ใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงในการดำรงชีวิต และการแก้ไขปัญหาความยากจนแบบบูรณาการ แผนงานที่ 3 ยกระดับคุณภาพชีวิตสังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) พัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ สร้าง ความคุ้มครองทางสังคม และพัฒนาศักยภาพของคนทุกช่วงวัย แผนงานที่ 4 ส่งเสริมการเรียนรู้เชิงปฏิบัติการสร้างสรรค์นวัตกรรม แผนงานที่ 5 ส่งเสริมการยกระดับทักษะดิจิทัลบุคลากรภาครัฐในพื้นที่ แผนงานที่ 6 ส่งเสริมการพัฒนาทักษะดิจิทัลสำหรับเยาวชนรุ่นใหม่ แผนงานที่ 7 สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาชุมชน
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริม พัฒนา และยกระดับคุณภาพการศึกษา 2. เสริมสร้างวิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-friendly Living) ส่งเสริมและประยุกต์ใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงในการดำรงชีวิต และการแก้ไขปัญหาความยากจนแบบบูรณาการ 3. ยกระดับคุณภาพชีวิตสังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) พัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ สร้างความคุ้มครองทางสังคม และพัฒนาศักยภาพของคนทุกช่วงวัย 4. ส่งเสริมการเรียนรู้เชิงปฏิบัติการ สร้างสรรค์นวัตกรรม 5. ส่งเสริมการยกระดับทักษะดิจิทัลบุคลากรภาครัฐในพื้นที่ 6. ส่งเสริมการพัฒนาทักษะดิจิทัลสำหรับเยาวชนรุ่นใหม่ 7. สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาชุมชน	1. ร้อยละของนักเรียนชั้น ป.6 ม3 และ ม6 มีคะแนน O-Net แต่ละวิชาผ่านเกณฑ์คะแนนร้อยละ 50 ขึ้นไป เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 10 2. ร้อยละของนักเรียนในระดับมัธยมศึกษาตอนต้นที่ได้เข้าศึกษา ร้อยละ 100 3. ร้อยละของคนที่มีการในวัยเรียน (3 - 18 ปี) ได้รับการทางการศึกษาเพิ่มขึ้น ร้อยละ 100 4. ร้อยละของครูและผู้เรียนระดับพื้นฐานอาชีวศึกษาได้รับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านทักษะ (skill) ของ World Economic Forum (WEF) (reskill, upskill) ร้อยละ 25 ต่อปี 5. ร้อยละของครัวเรือนตักเกณฑ์ จปฐ. คงเหลือ ร้อยละ 50 ต่อปี 6. ร้อยละของปัญหาด้านสังคมของผู้สูงอายุลดลง (4 มิติ ได้แก่ สุขภาพ ร่างกาย เศรษฐกิจ สังคม การปรับสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม) ร้อยละ 20 ต่อปี 7. จำนวนของศูนย์ ศพอส./ชมรมผู้สูงอายุ ในชุมชน มีการขับเคลื่อนงานเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ 50 แห่ง

	8. ร้อยละของคนพิการเข้าถึงสิทธิและสวัสดิการ ร้อยละ 80 ต่อปี 9. ร้อยละการขับเคลื่อนของเครือข่ายเด็กและเยาวชน ร้อยละ 50 ต่อปี 10. ร้อยละของแรงงานทุกช่วงวัยนอกระบบภาคเกษตรกรรม เข้าถึงบริการด้านแรงงานได้รับความคุ้มครองและมีหลักประกันทางสังคม (มาตรา 40) ร้อยละ 35 ต่อปี
--	---

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย	แผนงาน : แผนงานที่ 1 เสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในหมู่บ้าน/ชุมชน แผนงานที่ 2 เพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครภาคประชาชนให้มีประสิทธิภาพในการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ แผนงานที่ 3 เสริมสร้างความเข้มแข็งในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม แผนงานที่ 4 เสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านด้านความมั่นคง
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในหมู่บ้าน/ชุมชน 2. เพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครภาคประชาชนให้มีประสิทธิภาพในการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ 3. เสริมสร้างความเข้มแข็งในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม 4. เสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านด้านความมั่นคง	1. ร้อยละการเพิ่มศักยภาพหมู่บ้าน/ชุมชน ในพื้นที่ชายแดน (ค่าพื้นฐาน = 118) ร้อยละ 100 ต่อปี 2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของหมู่บ้านสีขาวปลอดภัยอาชญากรรม ร้อยละ 5 ต่อปี (ค่าพื้นฐาน = 715) 3. ร้อยละการจับกุมผู้กระทำความผิดตามคดีอาญา 4 กลุ่ม (1) คดีความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกายและเพศ ร้อยละ 80 ต่อปี (2) คดีความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน ร้อยละ 60 ต่อปี 4. ร้อยละของการเพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่อาสาสมัครภาคประชาชนในการรณรงค์การกระทำผิดกฎหมาย การรักษาความสงบเรียบร้อย และการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร้อยละ 80 ต่อปี 5. จำนวนครั้งที่สร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในระดับอำเภอ/กิ่งอำเภอ ระดับจังหวัดกับแขวง หน่วยกำลังในพื้นที่ อย่างน้อย 6 ครั้งต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ โดยส่งเสริมการปลูกต้นไม้เพิ่มพื้นที่สีเขียวและลดการปล่อยคาร์บอนสู่บรรยากาศ แผนงานที่ 2 สร้างการมีส่วนร่วม และสนับสนุนเครือข่ายภาคประชาชน ในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 3 บริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้เพียงพอ และรักษาระบบสมดุลนิเวศน์แหล่งน้ำและพื้นที่ชุ่มน้ำ แผนงานที่ 4 แก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของจังหวัด แผนงานที่ 5 สนับสนุนและส่งเสริมการขับเคลื่อนโครงการอนุรักษ์พันธุกรรมพืช (อพ.สธ.) ของจังหวัด แผนงานที่ 6 การจัดการสิ่งแวดล้อมสีเขียวอย่างยั่งยืน ตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว (BCG Model)
แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. สนับสนุนกล้าไม้เพื่อส่งเสริมการปลูกต้นไม้เพิ่มพื้นที่สีเขียว ในพื้นที่รัฐและเอกชน 2. สร้างการมีส่วนร่วม และสนับสนุนเครือข่ายภาคประชาชน ในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3. บริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้เพียงพอ และรักษาระบบสมดุลนิเวศน์แหล่งน้ำและพื้นที่ชุ่มน้ำ 4. แก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม (หมอกควัน/ฝุ่น PM2.5 ขยะมูลฝอย น้ำเสียชุมชน ฯลฯ) 5. สนับสนุนและส่งเสริมการขับเคลื่อนโครงการอนุรักษ์พันธุกรรมพืช (อพ.สธ.) ของจังหวัด 6. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อลดสภาวะโลกร้อน 7. การส่งเสริมพลังงานทดแทน (พลังงานแสงอาทิตย์, พลังงานชีวมวล, ไบโอบีogas, พลังงานไฟฟ้าจากขยะ ฯลฯ)	1. เพิ่มพื้นที่สีเขียวของจังหวัด (จำนวนไร่/ปี) รวม 18,000 ไร่ 2. ป้องกันรักษาพื้นที่ป่าไม้ ให้คงความสมบูรณ์ (ไร่) 487,558 3. อุต./โรงเรียน ที่มีผลการดำเนินงานดีและได้รับป้ายพระราชทาน อพ.สธ. จำนวนอย่างละ 1 แห่ง 4. จำนวนวันที่ค่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) เกินเกณฑ์มาตรฐานลดลง (ร้อยละของปีฐาน) 10 วัน 5. จำนวนพื้นที่ ที่ได้รับการพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งน้ำเพิ่มขึ้น (จำนวนไร่/ปี) 5,000 ไร่ 6. มีแผนบริหารจัดการน้ำที่เป็นระบบและบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน 1 แผน 7. มีแผนงานในการศึกษาและรวบรวมฐานข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำ (พื้นที่ชุ่มน้ำแรมซาร์ไซต์ พื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำระดับท้องถิ่น) 5 แผน 8. จำนวนประชาชนที่ได้รับการถ่ายทอดนวัตกรรมด้านพลังงานทดแทน (จำนวนคน/ปี และเพิ่มแหล่งเรียนรู้ด้านพลังงานทดแทน(แห่ง/ปี) 2,000 คน และ 1 แห่ง 9. มีเครือข่ายและพื้นที่ต้นแบบการจัดการขยะชุมชนอย่างยั่งยืนเพิ่มขึ้น (แห่ง/ปี) รวม 60 แห่ง 10. มีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังคุณภาพอากาศ และคุณภาพน้ำ (จำนวนครั้ง/ปี) 1,825/200 ครั้งต่อปี

4.4 เป้าประสงค์

- 1) เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวสายที่สุดในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 2) คุณภาพชีวิตเกษตรกรดีขึ้น ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีสู่วิถีเกษตรที่ยั่งยืน
- 3) เป็นเส้นทางการค้าชายแดนและการลงทุน ประตูเศรษฐกิจสู่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 4) สังคมน่าอยู่ คุณภาพชีวิตที่ดี มีความสุขอย่างยั่งยืน
- 5) นครพนมเมืองแห่งความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย
- 6) นครพนมเมืองพัฒนาที่กลมกลืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมต้นแบบ
- 7) การบริหารจัดการแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เชื่อมโยงพื้นที่ชุ่มน้ำโลก

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาคุณภาพทางการท่องเที่ยวและบริการ		
1.1	โครงการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการบริการและสินค้าทางการท่องเที่ยวจังหวัดนครพนม	181,493,000.00
1.2	โครงการส่งเสริมงานประเพณีวัฒนธรรมท้องถิ่นสำคัญของจังหวัดนครพนม	48,500,000.00
1.3	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวพระธาตุสำคัญจังหวัดนครพนม	9,300,000.00
1.4	โครงการบูรณาการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว	8,000,000.00
1.5	โครงการส่งเสริมและบูรณาการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวจังหวัดนครพนม	22,300,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม		
2.1	โครงการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพการเกษตรให้แก่กลุ่มเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรเพื่อสร้างความมั่นคงทางอาหาร	10,922,000.00
2.2	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับสินค้าเกษตรด้วยวิทยาศาสตร์และนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์สู่การผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง ด้วย BCG Model	19,356,000.00
2.3	โครงการส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรด้วยเทคโนโลยีเกษตรสร้างสรรค์ เพื่อพัฒนาคุณภาพการผลิตสินค้าเกษตรเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	15,949,000.00
2.4	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร และแก้ไขปัญหาอุทกภัยภัยแล้งในพื้นที่จังหวัดนครพนม	326,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาการค้าและการลงทุน		
3.1	โครงการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการค้า การลงทุนจังหวัดนครพนม	2,500,000.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
3.2	โครงการซ่อมสร้างถนนโครงข่าย ทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุน	62,541,000.00
3.3	โครงการซ่อมสร้างปรับปรุงโครงสร้างทาง ถนนโครงข่ายทางหลวงชนบท	39,600,000.00
3.4	โครงการส่งเสริมแปรรูปสินค้าเกษตรและยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการ	1,600,000.00
3.5	โครงการจัดทำคำขอขึ้นทะเบียนสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ไทยและระบบควบคุมภายในสินค้าเพื่อส่งเสริมและยกระดับสินค้าให้ได้มาตรฐาน GI	4,089,000.00
3.6	โครงการส่งเสริมการผลิตต่อยอดหัตถอุตสาหกรรมชุมชนต้นกนกนครพนม ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อสร้างรายได้ที่ยั่งยืน	1,750,000.00
3.7	โครงการพัฒนาศักยภาพสินค้าอัตลักษณ์กาละแมโบราณนครพนมตลอดห่วงโซ่การผลิตเพื่อยกระดับสู่ความเป็นสินค้าพรีเมียมมูลค่าสูง	2,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตเพื่อสร้างความสุขอย่างยั่งยืน		
4.1	โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารเพื่อสุขภาพด้วยนวัตกรรมอย่างครบวงจรภายใต้ BCG โมเดลเพื่อยกระดับรายได้ของชุมชนอย่างยั่งยืน	2,100,000.00
4.2	โครงการแก้ไขปัญหาความยากจนแบบบูรณาการ “นครพนม สร้างสังคมอุดมสุข บำบัดทุกข์ด้วยชุมชนท้องถิ่น”	5,500,000.00
4.3	โครงการส่งเสริมและพัฒนาผลิตภาพแรงงานเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตทุกช่วงวัย	4,540,400.00
4.4	โครงการนครพนมสังคมแห่งการเรียนรู้ทุกช่วงวัยเพื่อคุณภาพชีวิตที่ยั่งยืน	1,365,600.00
4.5	โครงการพัฒนานิเวศริมโขงสู่การเป็นเมืองแห่งการเรียนรู้และสร้างสรรค์	1,500,000.00
4.6	โครงการยกระดับผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษา	1,000,000.00
4.7	โครงการรณรงค์ ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด TO BE NUMBER ONE	3,000,000.00
4.8	โครงการศูนย์เรียนรู้ “ภูมิปัญญาผ้าไทย วิถีแห่งการพัฒนาที่ยั่งยืน”	17,420,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย		
5.1	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่จังหวัดนครพนม	1,900,000.00
5.2	โครงการเฝ้าระวัง ป้องกันการลักลอบกระทำผิดกฎหมายในพื้นที่ชายแดนและพื้นที่ตอนใน	2,300,000.00
5.3	โครงการเสริมสร้างเครือข่ายภาคประชาชนด้านการข่าวในการรักษาความมั่นคง และรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่	2,700,000.00
5.4	โครงการจัดระเบียบเรือตามลำแม่น้ำโขง	1,825,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน		

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
6.1	โครงการเพาะชำกล้าไม้เพื่อ สนับสนุนการปลูกป่าเพิ่ม พื้นที่สีเขียวของจังหวัดนครพนม	10,475,000.00
6.2	โครงการลดก๊าซเรือนกระจกเพื่อลดสภาวะโลกร้อน	1,500,000.00
6.3	โครงการชุมชนต้นแบบลดการเผาเศษผลผลิตทางการเกษตรและเฝ้าระวังปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5	2,750,000.00
6.4	โครงการศึกษาความหลากหลายทางชีวภาพของทรัพยากรท้องถิ่นของแม่น้ำโขง จังหวัดนครพนมและการใช้ประโยชน์อย่างมีส่วนร่วมเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานโครงการอนุรักษ์พันธุกรรมพืชอันเนื่องมาจากพระราชดำริสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ (อพ.สธ.)	2,510,000.00
6.5	โครงการยกระดับศักยภาพกระบวนการผลิตด้วยเทคโนโลยีพลังงานเพื่อบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้ยั่งยืน	560,000.00
6.6	โครงการขยายผลการใช้ประโยชน์และพัฒนาต่อยอดนวัตกรรมพลังงาน “ตู้อบรมควั่นเครื่องจักรสานจากไม้ไผ่ NKP-E01”	120,000.00
6.7	โครงการส่งเสริมการใช้นวัตกรรมจัดการขยะทั้งต้นทางและปลายทาง ภายใต้แนวคิดระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนในพื้นที่ 12 อำเภอจังหวัดนครพนม	2,687,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength) : ปัจจัยภายใน

- S1 เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่หลากหลายมีเส้นทางปั่นจักรยานริมแม่น้ำโขงที่ยาวที่สุด แม่น้ำโขงที่สามารถจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวได้หลากหลาย อาทิ การล่องเรือชมเมืองและทิวทัศน์ริมฝั่งโขงได้ทุกฤดูกาล
- S2 เมืองคู่พระธาตุพนม พระธาตุประจำวันเกิด ครบ 7 วัน และพระธาตุบริวารทุกอำเภอ และแหล่งท่องเที่ยวทางศาสนาที่สำคัญ
- S3 มี Land Mark องค์พระธาตุศรีสัตตนาคราช
- S4 มีหมู่บ้านท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม 9 ชนเผ่า 2 เชื้อชาติ และชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี
- S5 มีทิวทัศน์ริมฝั่งโขงและสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) ที่สวยที่สุด
- S6 มีเส้นทางจักรยานริมฝั่งโขงที่สวยงามที่สุดในประเทศไทย
- S7 มีเทศกาลงานประเพณีที่มีชื่อเสียงระดับชาติ อาทิเช่น งานนมัสการพระธาตุพนม งานประเพณีไหลเรือไฟ งานบวงสรวงพญา ศรีสัตตนาคราช และวัฒนธรรม 9 ชนเผ่า 2 เชื้อชาติ ที่เป็นอัตลักษณ์ เป็นต้น

- S8 มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และผจญภัยทางธรรมชาติ อาทิ อุทยานแห่งชาติภูสิงห์/อุทยานแห่งชาติภูผายล/ภูพานน้อย/ลุ่มน้ำสงคราม/ลำน้ำคำ/ลำน้ำยาม/แม่น้ำโขง/หนองหาน/หนอง บึง ต่าง ๆ แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ เป็นต้น
- S9 มีอาหารถิ่นที่มีความเป็นอัตลักษณ์ เช่น อาหาร 9 คนเผ่า 2 เชื้อชาติ อาหารถิ่นกินได้
- S10 มีสนามบินที่สะดวกในการเดินทางคมนาคม
- S11 มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์บ้านลุงโฮจิมนท์ที่มีอัตลักษณ์
- S12 แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและศึกษานิเวศน์เช่น ถ้ำนาคี แหล่งเรียนรู้รอยเท้าไดโนเสาร์
- S13 บุคลากรที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาการเกษตรและสหกรณ์ มีความรู้ความสามารถ ทั้งส่วนราชการ เกษตรกร (เกษตรกรปราดเปรื่อง Smart Farmer เกษตรกรรุ่นใหม่ปราดเปรื่อง Young Smart Farmer) ผู้นำเกษตรกร อาสาสมัครในพื้นที่
- S14 สินค้าเกษตรที่ได้รับรองสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (GI) ได้แก่ ลิ้นจี่ นพ.1 และสับปะรดท่าอุเทน
- S15 เส้นทางคมนาคมและขนส่งสะดวก
- S16 สถาบันการศึกษา และหน่วยงานภาครัฐ ที่พร้อมให้องค์ความรู้ด้านการเกษตรและสหกรณ์
- S17 เกษตรกรมีการประกอบอาชีพเกษตรกรรมมานานทำให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ มีภูมิปัญญาท้องถิ่น และองค์ความรู้ด้านการเกษตรหลากหลาย
- S18 ประชากรในจังหวัดนครพนมมีค่านิยมในการบริโภคสินค้าเกษตรปลอดภัย
- S19 ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่บนปากทางที่สั้นและสะดวกที่สุดในการเชื่อมโยงไปสู่ลาว - เวียดนาม และจีนตอนใต้ - ตะวันออก โดยผ่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) เส้นทาง R12 ของลาว และเส้นทาง National highway R1A และโฮจิมนท์ Road ของเวียดนาม และจีนตอนใต้ - ตะวันออก
- S20 สนามบินนครพนมเป็นสนามบินศุลกากร ที่สามารถเข้าเหลื่อมล่ำลงได้ และมีการเจริญเติบโตของจำนวนบุคคลเดินทางเข้า-ออก ณ ท่าอากาศยานนครพนม ในอัตราเพิ่มที่สูง
- S21 มีจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง และจุดผ่อนปรนการค้า 4 แห่ง ที่อำนวยความสะดวกการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว
- S22 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการทำการเกษตร ประมง และปศุสัตว์ ได้หลายชนิดเพื่อส่งเสริมการค้าภายในและภายนอกประเทศ
- S23 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจนครพนม เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

- S24 ตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการขนส่งผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน (CIQ) เส้นทางหมายเลข R12 จากนครพนมเข้าสู่จีน ถูกกำหนดรวมให้เป็นเส้นทางขนส่งผลไม้สด
- S25 เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของประชาชนจังหวัดใกล้เคียงในระยะ 300 กิโลเมตร
- S26 เป็นศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดน
- S27 มีภูมิสังคมมีทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นอีสานที่หลากหลายเป็นที่ประดิษฐานขององค์พระธาตุพนมอันล้ำค่า (ขับเคลื่อนพระธาตุพนมสู่มรดกโลก) และพระธาตุสำคัญอีก 8 พระธาตุ ที่มีความสำคัญทางด้านศาสนาในระดับภูมิภาคไทย - ลาวอินโดจีน และมีแลนด์มาร์คพญาศรีสัตตนาคราช ตลอดจนมีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์แถบลุ่มน้ำโขงที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง
- S28 มีสถาบันทางสังคม (สถานศึกษา/สถานพยาบาล/สถาบันผู้สูงอายุ) ที่เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดในระยะยาว อาทิ โรงพยาบาลจิตเวช มหาวิทยาลัยนครพนมคณะต่าง ๆ เช่น วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี วิทยาลัยการบิณนาชาติ วิทยาลัยการท่องเที่ยว คณะเกษตร และเทคโนโลยีสถาบันภาษาศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา ศูนย์อนุรักษ์และพิพิธภัณฑสถานสัตว์น้ำจืดลุ่มน้ำโขง มีศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุในรูปแบบประชารัฐแห่งแรกของประเทศไทย รวมถึงมีสมาคมผู้สูงอายุ สำหรับการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ
- S29 เป็นจังหวัดที่ปล่อยก๊าซให้เกิดภาวะเรือนกระจกน้อยที่สุด
- S30 มีสิ่งก่อสร้างสาธารณประโยชน์ (อารยสถาปัตย์) และนันทนาการตามสถานที่ท่องเที่ยว มีเส้นทางปั่นจักรยานริมแม่น้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ผู้สูงอายุ คนพิการ รวมไปถึงประชาชนทั่วไป
- S31 มีช่องทางการคมนาคม เช่น สนามบินที่มีความสะดวก และสามารถเชื่อมโยงในเชิงสาธารณสุข และส่งเสริมคุณภาพชีวิต
- S32 มีการจัดการศึกษาที่ครอบคลุมทุกระดับและทุกระบบตั้งแต่ปฐมวัยถึงอุดมศึกษา และมีงานวิจัยและนวัตกรรมจากมหาวิทยาลัยนครพนม และองค์ความรู้ของหน่วยงาน ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้
- S33 หน่วยงานด้านความมั่นคงหลายหน่วยงานสามารถตอบสนองต่อภารกิจในครอบคลุมในทุกมิติ เช่น มทบ.210 บก.ควบคุมกองกำลังสุรศักดิ์มนตรี หน่วยทหารพราน นรข. ตชด. 3 กองร้อยกอ.รมน.
- S34 มีนโยบายในการกำกับดูแลด้านความมั่นคงที่ชัดเจน
- S35 มีแหล่งข่าวก้นัน ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ ที่มีประสิทธิภาพ

- S36 มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นแบ่งตลอดแนวชายแดน
- S37 มีจุดผ่านแดนถาวร เพื่อใช้ในการตรวจคน ตรวจสินค้า และสามารถควบคุมการผ่านแดนได้อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อยมากยิ่งขึ้น
- S38 มีความปรองดองสมานฉันท์ที่ไม่มีความขัดแย้งภายในจังหวัด
- S39 มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในด้านความมั่นคง
- S40 มีแม่น้ำสำคัญ คือ แม่น้ำโขง (นานาชาติ) แม่น้ำสงคราม ลำน้ำคำ ลำน้ำยาม และลำน้ำอูน ฯลฯ เป็นแหล่งทรัพยากรน้ำที่มีความสำคัญของจังหวัด
- S41 มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์และป่าสงวนแห่งชาติ รวมทั้งมีพื้นที่ป่าชุมชน และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่จังหวัดโดยเฉพาะพื้นที่ชุ่มน้ำแรมซาร์ไซต์ “แม่น้ำสงครามตอนล่าง” ทำให้เกิดระบบนิเวศที่เป็นเอกลักษณ์
- S42 มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยแต่ละปีอยู่ในระดับสูงในภาคอีสานเฉลี่ย 1,889 มม./ปี
- S43 มีสถาบันการศึกษาเป็นแหล่งสนับสนุนข้อมูลด้านวิชาการในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัด
- S44 มีอุทยานแห่งชาติและสวนรุกขชาติ ที่เป็นแหล่งทรัพยากรป่าไม้และท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่หลากหลาย
- S45 มีพื้นที่ชลประทาน 376,013 ไร่ โครงการชลประทาน 356 แห่ง ปริมาณความจุรวม 159.717 ลบ.ม.
- S46 มีหน่วยงานด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่จังหวัดหลายหน่วยงานครอบคลุมพื้นที่ทั้งจังหวัด
- S47 จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ในตำแหน่งที่มีความเข้มของแสงอาทิตย์สูง และมีปริมาณชีวมวลในพื้นที่สูง มีศักยภาพในการนำมาผลิตเป็นพลังงานทดแทนได้
- S48 จังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดที่เหมาะสมทางด้านการเกษตรกรรม ประมง ปศุสัตว์

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและบริการยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาองค์ความรู้เท่าที่ควร เช่น ทักษะด้านภาษา/ มัคคุเทศก์ /ปราชญ์ชุมชน
- W2 โครงข่ายคมนาคมเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวยังไม่สะดวกการขนส่งบริการสาธารณะ เพื่อบริการนักท่องเที่ยวยังไม่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและเพียงพอ
- W3 ขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง

- W4 การนำนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้ายังมีน้อย และเพิ่มนวัตกรรมให้แก่สินค้าและผลิตภัณฑ์
สินค้าชุมชนที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- W5 กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวหลักของจังหวัด มักกระจุกตัวในช่วงเทศกาลไม่มีการกระจายตัว
ตลอดทั้งปี
- W6 ขาดป้ายสัญลักษณ์หรือป้ายบอกทาง
- W7 สถานประกอบการและแหล่งท่องเที่ยวยังขาดมาตรฐานสากล
- W8 ผู้ประกอบการค้าสินค้าเกษตร มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจไม่สูงมากนัก
ขาดทักษะและประสบการณ์ในด้านการจัดการและด้านภาษาที่ใช้สื่อสารทางธุรกิจ
- W9 เกษตรกรส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ คนรุ่นใหม่และไม่สนใจอาชีพการเกษตร เนื่องจากเป็นอาชีพ
ที่ใช้แรงงาน และค่าตอบแทนต่ำ
- W10 มีแหล่งน้ำที่สำคัญแต่การกระจายน้ำสู่พื้นที่การเกษตรยังไม่ครอบคลุม ขาดการบริหารจัดการน้ำ
ที่มีประสิทธิภาพ ทำให้มีการทำการเกษตรแบบพึ่งพาธรรมชาติ (ใช้น้ำฝน) และมีปัญหาขาด
แคลนน้ำในฤดูแล้งบางพื้นที่
- W11 เกษตรกรยังมีการใช้สารเคมีในการเกษตร
- W12 มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการทำการเกษตร และการแปรรูปผลผลิต เพื่อเพิ่มมูลค่า
ค่อนข้างน้อย
- W13 สถาบันเกษตรกรส่วนใหญ่ขาดความเข้มแข็งในการบริหารจัดการ
- W14 เกษตรกรส่วนใหญ่ มีข้อจำกัด/ไม่ให้ความสนใจในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร เทคโนโลยี
สมัยใหม่ ขาดความรู้ความเข้าใจในก้า่นการวางแผนการผลิต การตลาด และการบริการ
จัดการ (reskill upskill newskill)
- W15 ขาดการแปรรูปการผลิตปลายน้ำทำให้ผลิตภัณฑ์ ขาดการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตร
เช่น ข้าว ผลไม้ และยางพารา
- W16 ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการผลิตสินค้าเกษตรเช่น โรงงานแปรรูป
- W17 รายได้ต่อหัวเฉลี่ย ปี 2564 ของจังหวัดนครพนม จำนวน 87,122 บาท/คน/ปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย
ของประเทศ ที่ 231,986บาท/คน/ปี
- W18 ลักษณะทางกายภาพของที่ตั้งบางอำเภอห่างไกลจากจังหวัด ไม่เอื้อต่อการเดินทางเข้าสู่จุด
ศูนย์กลางของจังหวัดนครพนมในการติดต่อด้านธุรกิจการค้า

- W19 ผู้ประกอบการ SMEs, OTOP กลุ่มวิสาหกิจชุมชน กลุ่มสหกรณ์การเกษตร และสถาบันเกษตรกร ยังขาดการใช้นวัตกรรมในด้านการผลิต และกระบวนการพัฒนายกระดับการแปรรูปสินค้าทางการเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่า
- W20 แหล่งรองรับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรไม่สอดคล้องกับผลผลิตทางการเกษตรของประชาชน
- W21 บุคลากรทางการแพทย์มีไม่เพียงพอ โดยมีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1: 7,470 ขาดแพทย์สูงเป็นอันดับ 6 ของภาคอีสานสูงเป็นอันดับต้นๆของประเทศ ค่าเฉลี่ยประเทศ 1 : 2,960 (ขาดข้อมูล ณ ปัจจุบัน) ขาดแคลนอุปกรณ์ทางการแพทย์
- W22 นักเรียนมีผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ โดยวัดจากการสอบ O-Net, A-Net, V-Net, N-Net
- W23 ครูและบุคลากรทางการศึกษามีทักษะภาษาอังกฤษระดับมาตรฐานนานาชาติอยู่ในระดับต่ำ
- W24 สถานศึกษาที่จัดการเรียนการสอนที่สร้างสมดุลทุกด้านและมีการจัดการศึกษา เพื่อพัฒนาพหุปัญญารายบุคคลน้อยกว่าร้อยละ 10
- W25 ระดับผลิตภาพแรงงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 3 เท่า มีสัดส่วนผู้อยู่ในระบบประกันสังคมต่ำ และภาคการเกษตรมีผลผลิตต่อไร่น้อย
- W26 เกษตรกรว่างงานนอกฤดูกาลทำนาสูง ทำให้เกิดปัญหาการย้ายถิ่นของประชากรวัยทำงานเข้าสู่เมืองใหญ่ (ต้องการข้อมูลสนับสนุนเชิงปริมาณ)
- W27 อัตราการเข้าถึงบริการทางด้านสุขภาพจิตและจิตเวช ของเด็กและเยาวชน (วัยรุ่น) ต่ำ
- W28 อัตราการเสียชีวิตของผู้ป่วยภาวะวิกฤตสูง
- W29 ปัญหาการฆ่าตัวตายสูง
- W30 ปัญหายาเสพติดระบาดในพื้นที่
- W31 อุบัติเหตุจราจรสูง
- W32 อัตราการตายจากโรคมะเร็งตับ มะเร็งท่อน้ำดีสูง และไตวาย เป็นอันดับต้นของประเทศ
- W33 อัตราป่วยและอัตราตายด้วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรังสูง เช่น เบาหวาน ความดันโลหิตสูง
- W34 ฐานข้อมูลกลางไม่ครบถ้วน ไม่ทันสมัยพฤติกรรมสุขภาพของประชาชนไม่เหมาะสมตามหลัก 6 อ
- W35 ไม่มีแผนบริหารการเปลี่ยนแปลงในภาวะวิกฤต
- W36 ขาดความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่ในการให้ข้อมูลข่าวสาร

- W37 เจื่อนไซ ระเบียบ กฎหมาย ระหว่างประเทศในมิติด้านความมั่นคง ส่งผลให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด้านความมั่นคงข้อจำกัดเพิ่มมากขึ้น
- W38 ขาดทรัพยากรในการดำเนินงานด้านความมั่นคง เช่น งบประมาณ ยุทโธปกรณ์ เป็นต้น
- W39 การมีท่าข้ามประเพณีหลายจุดทำให้มีโอกาสเพิ่มการกระทำความผิดกฎหมายมากขึ้น
- W40 ลักษณะภูมิประเทศเอื้อต่อการกระทำความผิด
- W41 ขาดแคลนบุคลากรผู้ปฏิบัติงานและบุคลากรที่มีอยู่ขาดขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน
- W42 ขาดงบประมาณในด้านสิทธิมนุษยชน เช่น ค่ารักษาพยาบาล ในการรักษาในพื้นที่จังหวัดนครพนม
- W43 ขาดการประเมินผลโครงการของปีที่ผ่านมา เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนในปีต่อไป
- W44 พื้นที่ป่าไม้สมบูรณ์ลดลงทุกปี จากฐานข้อมูลการแปลภาพถ่ายดาวเทียม ปี 2562 พื้นที่ป่า 493,340.20 ไร่ ปี 2563 พื้นที่ป่า 487,558.42 ไร่ ปี 2564 พื้นที่ป่า 479,716.02 ไร่ และ ปี 2565 พื้นที่ป่า 473,724.55 ไร่
- W45 ประชาชนขาดความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้เกิดปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ปัญหาการบุกรุกตัดไม้ทำลายป่า การบุกรุกถือครองที่ดินป่าไม้ ปัญหาการเผาพื้นที่การเกษตร การปล่อยน้ำเสียออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ
- W46 การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมไม่ดีเท่าที่ควร เช่น การจัดการขยะ การจัดการของเสียอันตราย การจัดการระบบบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน
- W47 ขาดการบริหารจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ มีปัญหาน้ำท่วม ปัญหาการขาดแคลนน้ำในฤดูแล้ง ทั้งที่จังหวัดนครพนมมีปริมาณน้ำฝนค่อนข้างมากในแต่ละปี
- W48 ไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ใช้ประโยชน์ได้ได้อย่างเพียงพอ ทำให้ไม่สามารถปลูกข้าวนาปรังและทำการเกษตรในฤดูแล้ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- W49 ไม่มีแผนบริหารจัดการน้ำที่เป็นระบบทั้งจังหวัด
- W50 ขาดมาตรการจริงจังในการส่งเสริมและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ
- W51 ปัญหาการใช้สารเคมีในภาคการเกษตรจำนวนมาก ทำให้สารเคมีบางส่วนตกค้างในดิน และแหล่งน้ำ ส่งผลกระทบต่อดินแหล่งน้ำ ระบบนิเวศของพืชและสัตว์น้ำ และมีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน
- W52 การดำเนินงานตามแผนการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ไม่ได้ผลเท่าที่ควร

- W53 หน่วยงานรัฐมีการบังคับใช้กฎหมายด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ไม่เต็มประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- W54 ขาดการติดตามและการประเมินผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินงานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- W55 ฐานข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัด ยังไม่เป็นระบบ และไม่สะดวกในการนำไปใช้ หรืออ้างอิง
- W56 ต้องพึ่งพาพลังงานไฟฟ้าทั้งจากต่างประเทศ

โอกาส (Opportunity)

- O1 รัฐบาลได้ประกาศให้จังหวัดนครพนมอยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง
- O2 มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาว (แขวงคำม่วน สะหวันนะเขต บลิก้าไซ) และเวียดนาม (เหงะอาน ฮาติง กวางบิง) มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรมที่สมบูรณ์หลายแห่งขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก
- O3 กระแสความนิยมเกี่ยวกับความสนใจพิเศษของนักท่องเที่ยว ได้แก่ ความศรัทธาและความเชื่อ วัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ชาติพันธุ์ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและถวิลหาอดีตการท่องเที่ยวตามกระแสมรยาย (ภาพยนตร์ ภูวนาค)/ละครและผู้มีชื่อเสียง
- O4 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570
- O5 ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2
- O6 เป็นจุดยืนทางยุทธศาสตร์ของจังหวัดนครพนม
- O7 ส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง
- O8 มีการกำหนดแนวทางขับเคลื่อนนโยบายสำคัญด้านการปรับโครงสร้างการผลิตสินค้าเกษตร นโยบายตลาดนำการผลิต รวมทั้งโครงการตามนโยบายสำคัญของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์อย่างชัดเจนและต่อเนื่อง
- O9 มีความเจริญก้าวหน้า และงานวิจัยทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่รองรับในการพัฒนาการเกษตร เพื่อลดต้นทุนเพิ่มคุณภาพ และเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าตลอดห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)
- O10 ผู้บริโภคนิยมบริโภคอาหารที่ปลอดภัยต่อสุขภาพเพิ่มขึ้น และมีความนิยมรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพิ่มขึ้น

- 11 มีเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่ลาว-เวียดนาม และจีนตอนใต้-ตะวันออกที่สั้นที่สุด 1,029 กิโลเมตร ผ่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) เส้นทาง R12
- 12 รัฐบาลกำหนดนโยบายให้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ ด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG และส่งเสริมเศรษฐกิจด้วย Soft Power คือโอกาสในการต่อยอดเชิงความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และภูมิปัญญา การรักษาสุขภาพด้วยสินค้าเกษตรปลอดภัยให้กับกลุ่มเกษตรกร และวิสาหกิจชุมชน
- 13 นโยบายสนับสนุนการทำเกษตรที่เป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อม (Green and Cool Agricultural Economy) การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (Zoning Agri-Map) การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และ Smart Farmer ของรัฐบาล
- 14 เส้นทาง R8 และ R12 ในสปป.ลาว และ R1A ของ สส.เวียดนาม เป็นเส้นทางที่เชื่อมไปสู่ เวียดนามและจีนตอนใต้ - ตะวันออก ที่สั้นที่สุดและเส้นทางโฮจิมิน road เส้นทางลัด r1e (R8-R12)
- 15 ประเทศจีนมีนโยบาย Belt and Road Initiative (BRI) เป็นการสร้างความร่วมมือระหว่าง ประเทศที่อยู่ในเส้นทางสายไหมโดยมีการสร้างเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญบนระเบียง เศรษฐกิจจีน - อินโดจีนที่เชื่อมต่อเส้นทางกับประเทศอาเซียนตอนบนได้ทั้งทางบกและทาง ทะเล
- 16 MOU 3 ประเทศ 9 จังหวัด (ไทย - ลาว - เวียดนาม) MOU นครพนม กับ ฉงจั่ว และนโยบาย “โจ่วชู่ตงเหมิง” (เดินออกสู่อาเซียน) ของจีนโดยมีการยกประเด็นการพัฒนาเส้นทาง นครพนม - หนานหนิง และเมืองฉงจั่ว ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของการเข้าสู่จีนใต้ ได้ให้การ สนับสนุนสิทธิพิเศษในด้านความร่วมมือทางด้านการค้าการลงทุน และอุตสาหกรรมแก่ จังหวัดนครพนม
- 17 ประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว และ สส.เวียดนาม) มีนโยบายเปิดรับการค้าและการลงทุน ระหว่างประเทศ และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูง
- 18 จังหวัดนครพนมได้รับการกำหนดให้เป็นพื้นที่เป้าหมายในแผนการพัฒนา Smart City (Smart Mobility) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ของสำนักงานเศรษฐกิจดิจิทัล
- 19 วิถีชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป มีการใช้เทคโนโลยี และการซื้อขายสินค้าผ่านสื่อ อิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น
- 20 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจนครพนม เพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว (โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟรางคู่สาย บ้านไผ่ - นครพนม โครงการก่อสร้างสถานีไฟฟ้า ประปา โครงการก่อสร้างถนนจากสนามบิน นครพนม - สะพานมิตรภาพ 3)

- O21 นโยบายพัฒนาโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพแห่งอนุภูมิภาคอินโดจีน ตามมติ ครม.สัญจร ที่จังหวัดอุดรธานี 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555
- O22 มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้รับการสนับสนุนแลกเปลี่ยน เรียนรู้ ด้านการศึกษา สังคม ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรม มีการบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศในรูปแบบต่าง ๆ
- O23 มีการน้อมนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงไปใช้จนเป็นวิถีชีวิตประจำวัน
- O24 มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พ.ศ. 2561 (ประกาศ ณ วันที่ 7 มีนาคม 2561)
- O25 มีนโยบายประชารัฐเพื่อสังคม ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ ประชาชนมีส่วนร่วม
- O26 เทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารมีความทันสมัย
- O27 มีระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมกับการศึกษา เช่น พรบ.การศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่2) พ.ศ. 2545 และฉบับที่ 3 พ.ศ. 25533
- O28 การประชุมร่วมกัน และมีการดำเนินความสัมพันธ์กับประเทศที่มีชายแดนร่วมกันอย่างสม่ำเสมอ
- O29 ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- O30 แนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและเชื้อพระวงศ์ในด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมศาสตร์พระราชาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น การอนุรักษ์พื้นที่ป่าต้นน้ำ การปลูกป่า 3 อย่าง ประโยชน์ 4 อย่าง เศรษฐกิจพอเพียง ปลูกป่าสร้างรายได้
- O31 นโยบายสนับสนุนการทำเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Cool Agricultural Economy) การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (Zoning) การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และ Smart Farmer ของรัฐบาล
- O32 นโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลด้านการจัดการขยะมูลฝอย ของเสียอันตราย
- O33 กระแสการตื่นตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ และสภาวะโลกร้อน
- O34 นโยบายการพัฒนาและโครงการขนาดใหญ่ของจังหวัด/รัฐบาล
- O35 มีระเบียบกฎหมายด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมครอบคลุมและเกี่ยวข้องกับทุกระดับ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น

- O36 จังหวัดมีนโยบายและจัดทำยุทธศาสตร์เมืองน่าอยู่ ที่มุ่งเน้นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- O37 มีเทคโนโลยีพลังงานที่หลากหลาย ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดให้เหมาะสมกับพื้นที่
- O38 การได้รับการขึ้นทะเบียนพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำสงครามตอนล่าง เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ (Ramsar Site)

อุปสรรค (Threat)

- T1 สถานการณ์ภาวะเศรษฐกิจโลกและการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- T2 การเกิดของโรคอุบัติใหม่
- T3 ความห่างไกลระยะทางของกลุ่มนักท่องเที่ยว
- T4 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกที่ส่งผลต่อการทำการเกษตรในยุคปัจจุบัน
- T5 โรคอุบัติใหม่ และภัยธรรมชาติ
- T6 ปัจจัยการผลิตมีราคาสูง และราคาสินค้าเกษตรผันผวน ไม่มีเสถียรภาพ
- T7 เทคโนโลยีที่ทันสมัย มีต้นทุนสูงเกินกว่าที่เกษตรกรหรือกลุ่มวิสาหกิจชุมชนจะลงทุนในการนำมาใช้เอง
- T8 มีพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่จังหวัดนครพนม โดยเฉพาะพื้นที่ชุ่มน้ำแรมซาร์ไซต์ “แม่น้ำสงครามตอนล่าง” ติดข้อกำหนดในการสร้างระบบส่งน้ำและการกระจายน้ำ
- T9 พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่ 3 (ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ยังไม่มีการประกาศเปิดด่านสากลของจีนเพิ่มเติม)
- T10 สงครามรัสเซีย - ยูเครน
- T11 ระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศ ไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการรถโดยสารและรถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม) เช่น การสัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางระหว่างประเทศ และกฎระเบียบของต่างประเทศที่ไม่เอื้อเช่นกัน
- T12 ข้อกำหนดและกฎหมาย ความชัดเจน ทางการค้า การลงทุน และการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ผู้ว่าราชการจังหวัดชายแดนไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ ทำให้นักลงทุนชะลอการลงทุน

- T13 เส้นทาง R8และ R12 ใน สปป.ลาว ปัจจุบันอยู่ในกรอบความร่วมมือการขนส่งของประเทศ
ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA)
- T14 ระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศ ไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการ
รถโดยสารและรถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม) เช่น
สัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางระหว่างประเทศ รวมทั้งข้อ T12
- T15 การแข่งขันทางการค้าด้านราคาของสินค้าเกษตรและสิ่งทอจากจีนและเวียดนามมีราคาถูก
กว่าสินค้าในประเทศ
- T16 สถานการณ์การเมืองภายในประเทศไม่นิ่ง
- T17 การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างของประชากร ซึ่งกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ มีแนวโน้มที่ภาครัฐ
จะต้องให้การช่วยเหลือและให้บริการทางด้านสวัสดิการ สังคม และสุขภาพแก่ผู้สูงอายุเพิ่ม
มากขึ้น สถานการณ์ผู้สูงอายุจังหวัดนครพนม ปี 2564 พบว่า มีผู้สูงอายุทั้งหมด 110,267
คน มีผู้สูงอายุที่ได้รับเบี้ยยังชีพ 96,232 คน คน ผู้สูงอายุช่วยเหลือตัวเองไม่ได้/ไม่มีคนดูแล/
ไม่มีรายได้/ผู้ป่วยเรื้อรังติดบ้าน/ติดเตียง จำนวน 4,054 คน ผู้สูงอายุจังหวัดนครพนมคิดเป็น
ร้อยละ 15.37 ของประชากรทั้งจังหวัด
- T18 รูปแบบในการประเมินผลทางการศึกษาไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติ
- T19 ปัญหาโรคติดต่อชายแดนและโรคข้ามพรมแดน และโรคอุบัติใหม่ เช่น โควิด-19
- T20 มีระยะทางความยาวตามแนวลำแม่น้ำโขง 174 กม. และมีช่องทางธรรมชาติมากทำให้ยาก
ต่อการควบคุมดูแล
- T21 มีการดูดหิน/ทรายในเขตประเทศเพื่อนบ้านมีผลกระทบทำให้เกิดการกัดเซาะของกระแสน้ำ
ซึ่งอาจทำให้เส้นเขตแดน/ร่องน้ำเปลี่ยน
- T22 ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ เช่น ค้ามนุษย์ ภัยพนัน ยาเสพติด และอื่น ๆ
- T23 เส้นแบ่งเขตแดนยังไม่ชัดเจน
- T24 ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ
- T25 ลักลอบเคลื่อนย้ายสิ่งผิดกฎหมาย เช่น โจรกรรมรถยนต์ข้ามฝั่ง ไม้พะยุง
- T26 นโยบายการพัฒนาและโครงการขนาดใหญ่ของรัฐบาล ไม่ชัดเจน
- T27 ปัญหาระยะทางธรรมชาติ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง สถานการณ์การเกิดสาธารณภัย
เป็นประจำทุกปี เนื่องจากอยู่ใกล้ร่องมรสุมที่พัดผ่านทะเลจีนใต้ ประเทศเวียดนาม และ
สปป.ลาว
- T28 การบริหารจัดการน้ำในแม่น้ำโขงไม่สามารถควบคุมได้

- T29 ขาดจิตสำนึกในการใช้สารเคมีในภาคการผลิต (ในระดับประเทศ)
- T30 เป็นพื้นที่ติดชายแดนเสี่ยงต่อการลักลอบค้าขายสิ่งผิดกฎหมาย โดยเฉพาะด้าน
ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ไม้เถื่อน สัตว์ป่า
- T31 กฎหมายค่าทดแทนที่ดิน ไม่สอดคล้องกับมูลค่าและสถานการณ์ในปัจจุบันทำให้การขอใช้
พื้นที่ของภาครัฐเกิดอุปสรรค และความล่าช้า
- T32 กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัด/ผังพื้นที่เฉพาะ ไม่เหมาะสมและไม่ทันกับสถานการณ์
การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะการประเด็นการปกป้อง
สิ่งแวดล้อมของเมืองและการรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และการเกิดเขตพัฒนา
เศรษฐกิจพิเศษ
- T33 บทกำหนดโทษตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม ไม่รุนแรง ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวใน
กฎหมายที่ใช้บังคับ
- T34 มีความเสี่ยงด้านพลังงานไฟฟ้า เนื่องจากไฟฟ้าที่ใช้ในจังหวัด นำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้
และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการ
มีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ
และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ 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 ความ
คิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด
หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและ
การท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนด
ประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวก
ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

- 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) 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 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 กรอบแนวคิดการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป

- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่ง เป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับ กลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่าย คมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและ ภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการ พัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วย ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐาน ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการ วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการ เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการ ท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉันทันที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมาย สำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วม ประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอ ยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่

- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับ
จุดต้นทาง - ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่ง
ทางรางในอนาคต

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือน ตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วม ในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com/> ดังตัวอย่างใน รูปที่ 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