

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จังหวัดมุกดาหาร



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

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

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

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก 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

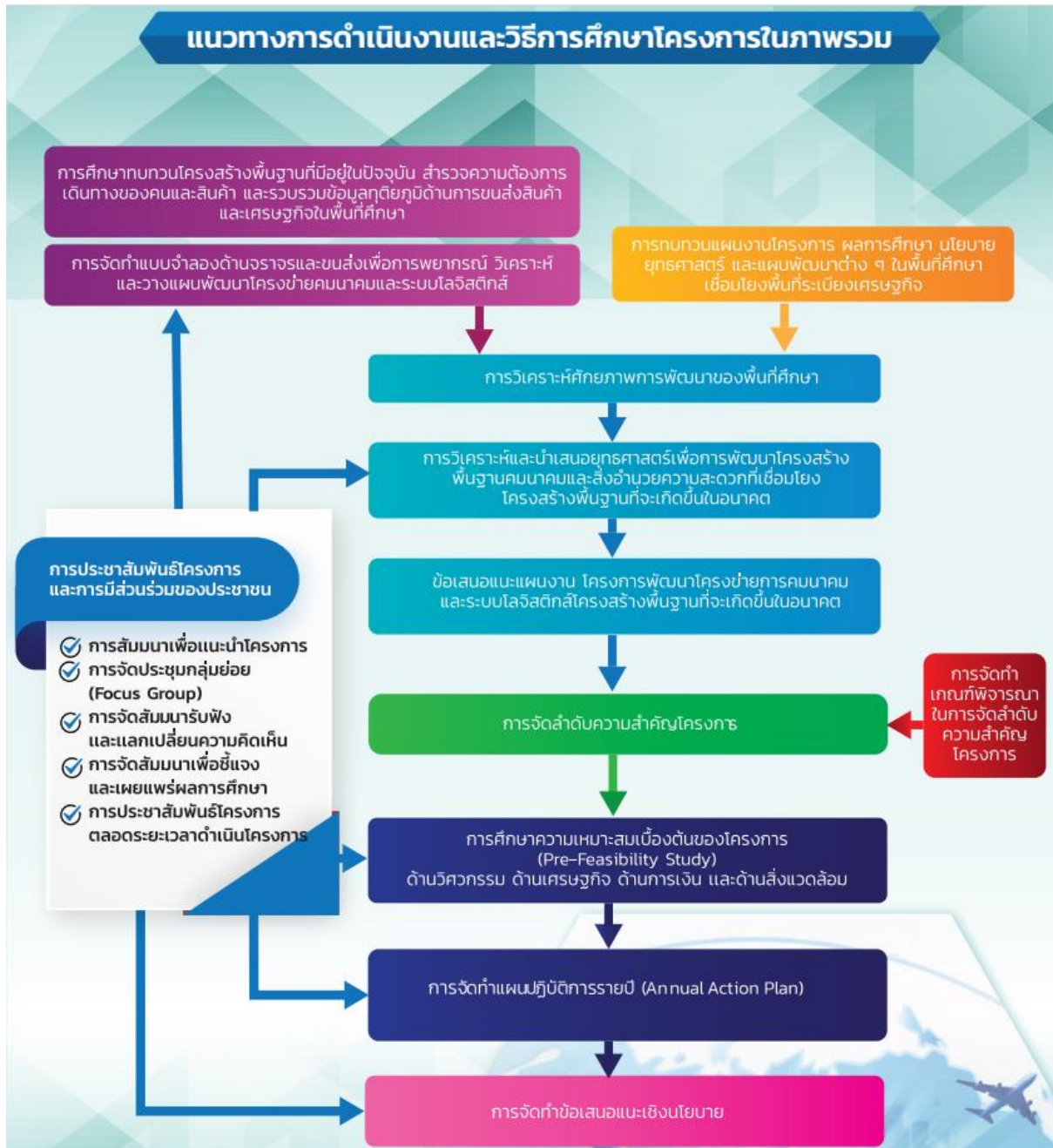
งานส่วนที่ 1: จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 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. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดมุกดาหาร

2.1 ข้อมูลทั่วไป



ในปลายสมัยกรุงศรีอยุธยาทางฝั่งซ้ายของลำน้ำโขงแขวงสวันเขต มีหมู่บ้านชุมชนใหญ่ชื่อบ้านหลวงโพนสิน ซึ่งตั้งอยู่ที่บริเวณพระธาตุอิงฮัง แขวงสะหวันเขตในปัจจุบัน โดยมีเจ้าจันทร์สุริยวงศ์ปกครองมีบุตรชายชื่อเจ้าจันทร์กนิรี ซึ่งต่อมาได้ข้ามลำน้ำโขงมาฝั่งขวาที่บริเวณปากห้วยมุก สร้างบ้านแปลงเมืองขึ้น ณ ที่นั่นในปี พ.ศ. 2310 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2313 และตั้งชื่อเมืองว่า "มุกดาหาร" อันเกิดจากศุภนิมิตที่พบเห็นในขณะที่กำลังสร้างเมือง ชาวเมืองทั่วไปเรียกมุกดาหารว่า "เมืองมุก"

ในสมัยพระเจ้าตากสินมหาราช ได้พระราชทานบรรดาศักดิ์ให้เจ้าจันทร์กนิรีเป็นพระยาจันทร์ศรีสุราษฎร์อุปราชามณฑลอุดร ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองคนแรกของเมืองมุกดาหาร เมื่อปี พ.ศ. 2321 เดิมเมืองมุกดาหารมีฐานะเป็นเมืองขึ้นการปกครองกับมณฑลอุดร ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2450 มีการปรับปรุงการปกครองมณฑลอุดรเป็นจังหวัดและเมืองมุกดาหารจึงถูกยุบเป็นอำเภอเมืองมุกดาหาร ขึ้นการปกครองกับจังหวัดนครพนม จนกระทั่งปี พ.ศ. 2525รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติจัดตั้งจังหวัดมุกดาหารขึ้น

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่ 73 ของประเทศ และเป็นจังหวัดที่ 17 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนืออยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ประมาณ 642 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 4,339.83 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 16 - 17 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 104 - 105 องศาตะวันออก มีอาณาเขตติดต่อกันดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดสกลนคร และจังหวัดนครพนม

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ แขวงสะหวันเขต ประเทศลาว โดยมีแม่น้ำโขงไหลกั้นพรมแดน

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร และจังหวัดร้อยเอ็ด

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดร้อยเอ็ด และจังหวัดกาฬสินธุ์

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดมุกดาหารมีพื้นที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของแอ่งสกลนคร (Sakon Nakon Basin) ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศบริเวณชายแดนด้านตะวันออกของจังหวัดมีแม่น้ำโขงไหลผ่าน ซึ่งเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมีพื้นที่อยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 289 เมตร

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดมุกดาหาร สภาพอากาศโดยทั่วไปค่อนข้างร้อนในฤดูร้อน และค่อนข้างหนาวในฤดูหนาว ส่วนฤดูฝนจะมีฝนตกชุก ในช่วงเดือนสิงหาคมเป็นเดือนที่มีปริมาณน้ำฝนมากที่สุดคือ 28 มิลลิเมตร มีอุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปีประมาณ 27.5 องศาเซลเซียส โดยมีอุณหภูมิต่ำสุด 13.2 องศาเซลเซียส ในเดือนธันวาคม และสูงสุด 42.2 องศาเซลเซียสในเดือนพฤษภาคม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

หน่วยการปกครอง แบ่งออกเป็น 7 อำเภอ 53 ตำบล 536 หมู่บ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 30 องค์การบริหารส่วนตำบล 1 เทศบาลเมือง 24 เทศบาลตำบล

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดมุกดาหารมีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 351,595 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.178 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 175,671 คน และเป็นประชากรหญิง 175,924 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดมุกดาหาร 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)
0.346	0.348	0.349	0.351	0.352	0.353	0.351	0.351	0.352	0.352	0.178%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดมุกดาหาร

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดมุกดาหารมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 124,524 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.913 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดมุกดาหาร 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)
105	108	110	112	114	116	118	120	122	125	1.913

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดมุกดาหารมีขนาดครัวเรือน 2.82 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.718 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดมุกดาหาร 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)
3.30	3.23	3.18	3.14	3.09	3.05	2.98	2.93	2.87	2.82	-1.718%

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลกระทบมวลรวมของจังหวัด

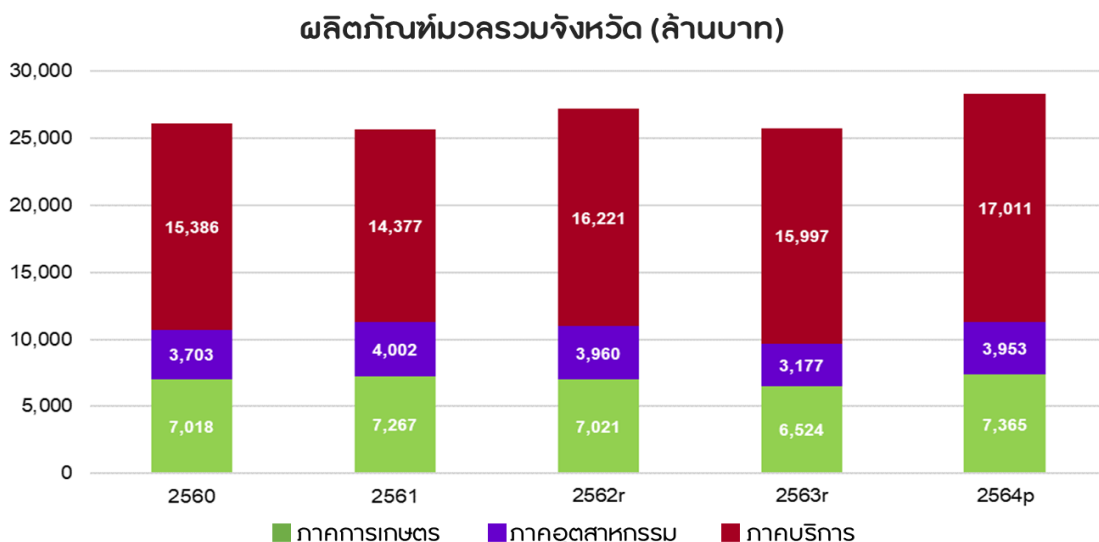
ข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดมุกดาหารมีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในรวมจังหวัด 28,329 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.023 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี ดังรูปที่ 2.3-1

ตารางที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร 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)
26,106	25,646	27,202	25,698	28,329	0.023

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

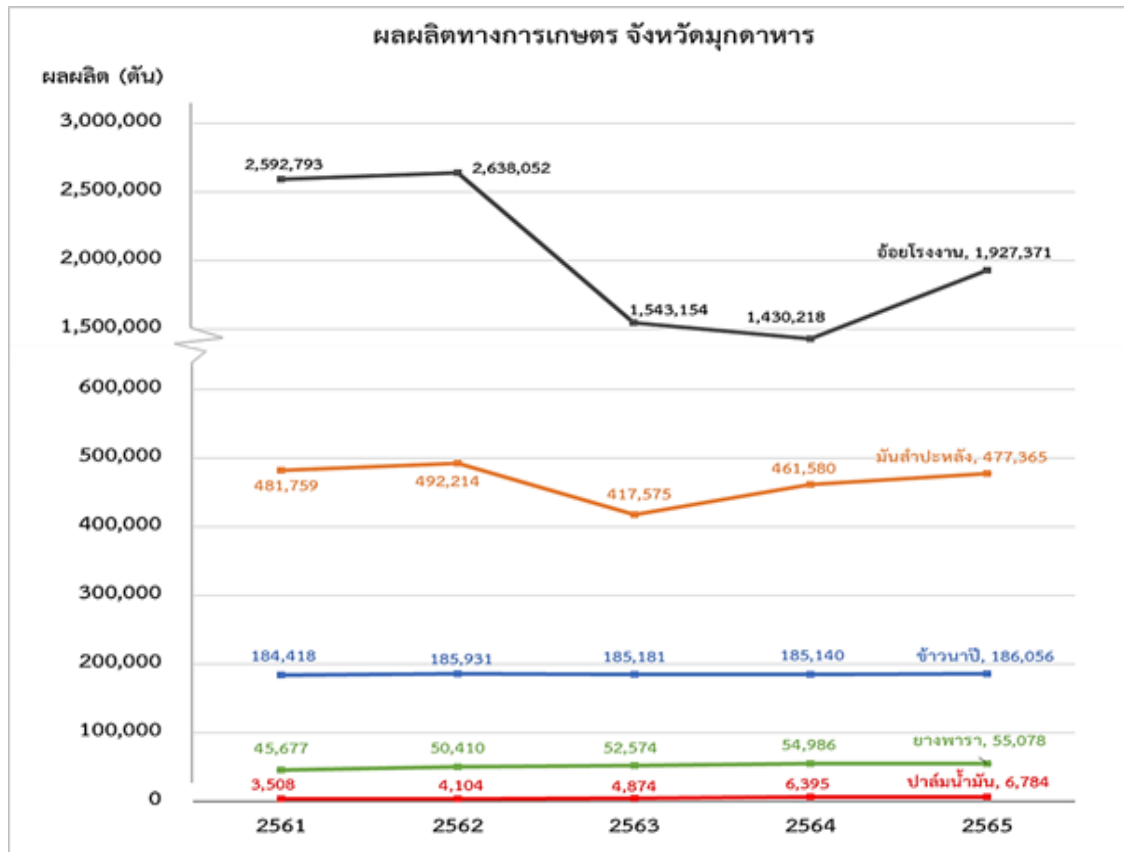


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

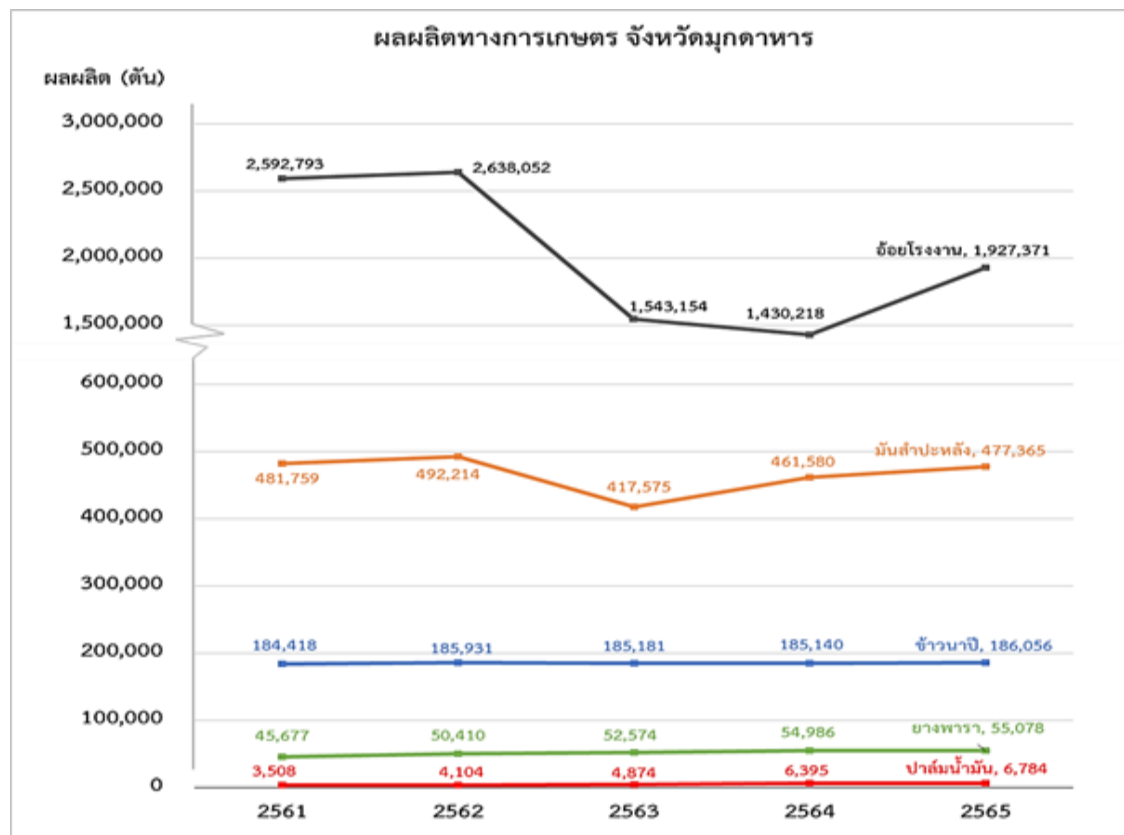
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดมุกดาหาร มีลักษณะภูมิประเทศบริเวณชายแดนด้านตะวันออกของจังหวัดมีแม่น้ำโขง ไหลผ่าน ซึ่งเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีพื้นที่ทางการเกษตร 1.28 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 47.0 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าวนาปี อ้อย มันสำปะหลัง และยางพารา โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดมุกดาหารสูงสุด 5 อันดับ ของปี 2561-2565 คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ยางพารา และปาล์มน้ำมัน แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

จากข้อมูลทุติยภูมิด้านอุตสาหกรรม ของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดมุกดาหาร พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 3 อันดับ คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง แสดงตารางที่

2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 3 อันดับสูงสุด

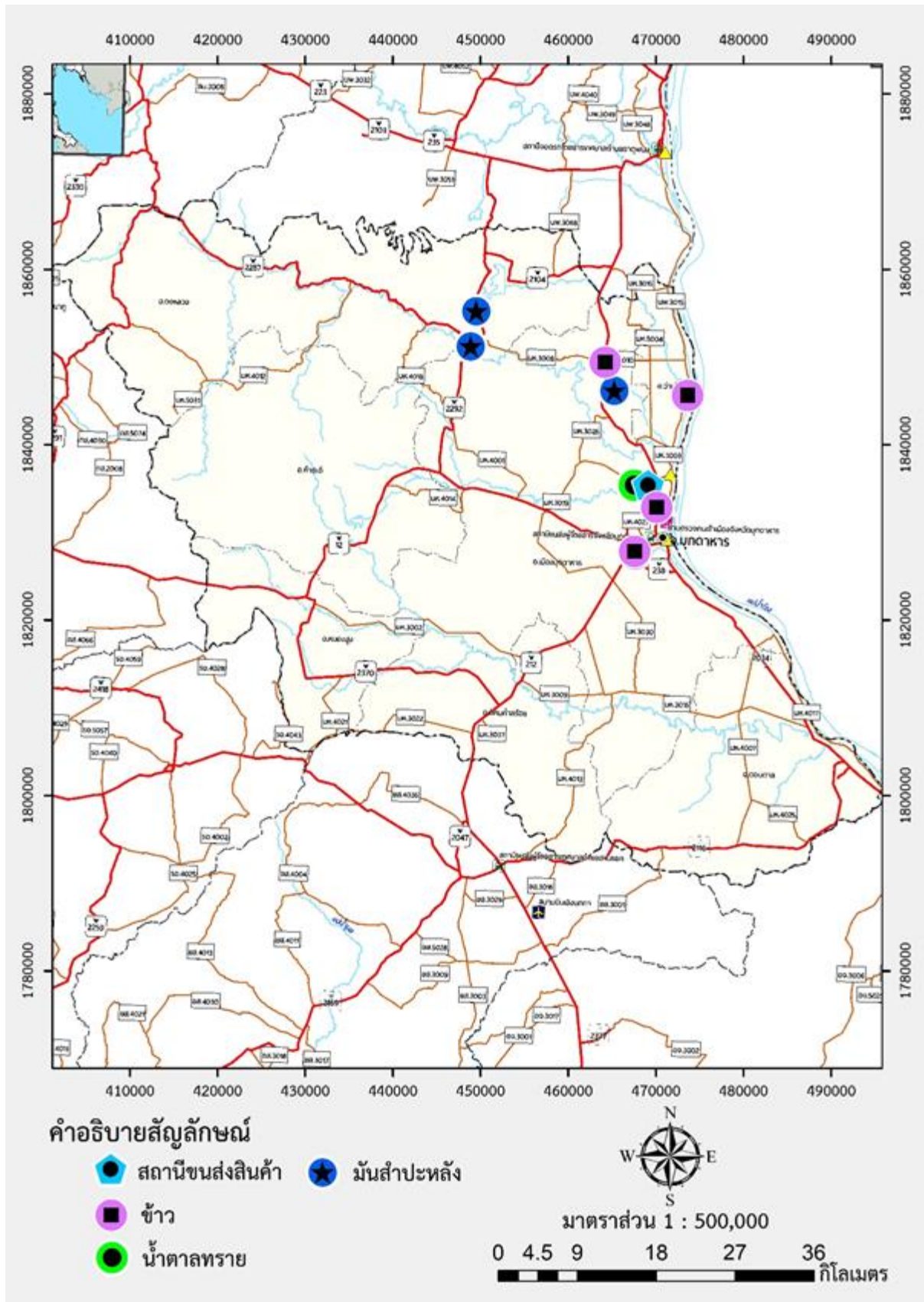
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมอาหาร	9,767.75	799	12
2	อุตสาหกรรมเกษตร	2,251.09	445	12
3	อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง	921.00	790	7

ที่มา: แผนพัฒนาจังหวัด 2566 - 2570

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

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	27,091	6,165
ข้าวโพด	438	14
อ้อย	1,292,110	602,654
น้ำตาล	161,367	47,820
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	98,421	17,131



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดมุกดาหาร

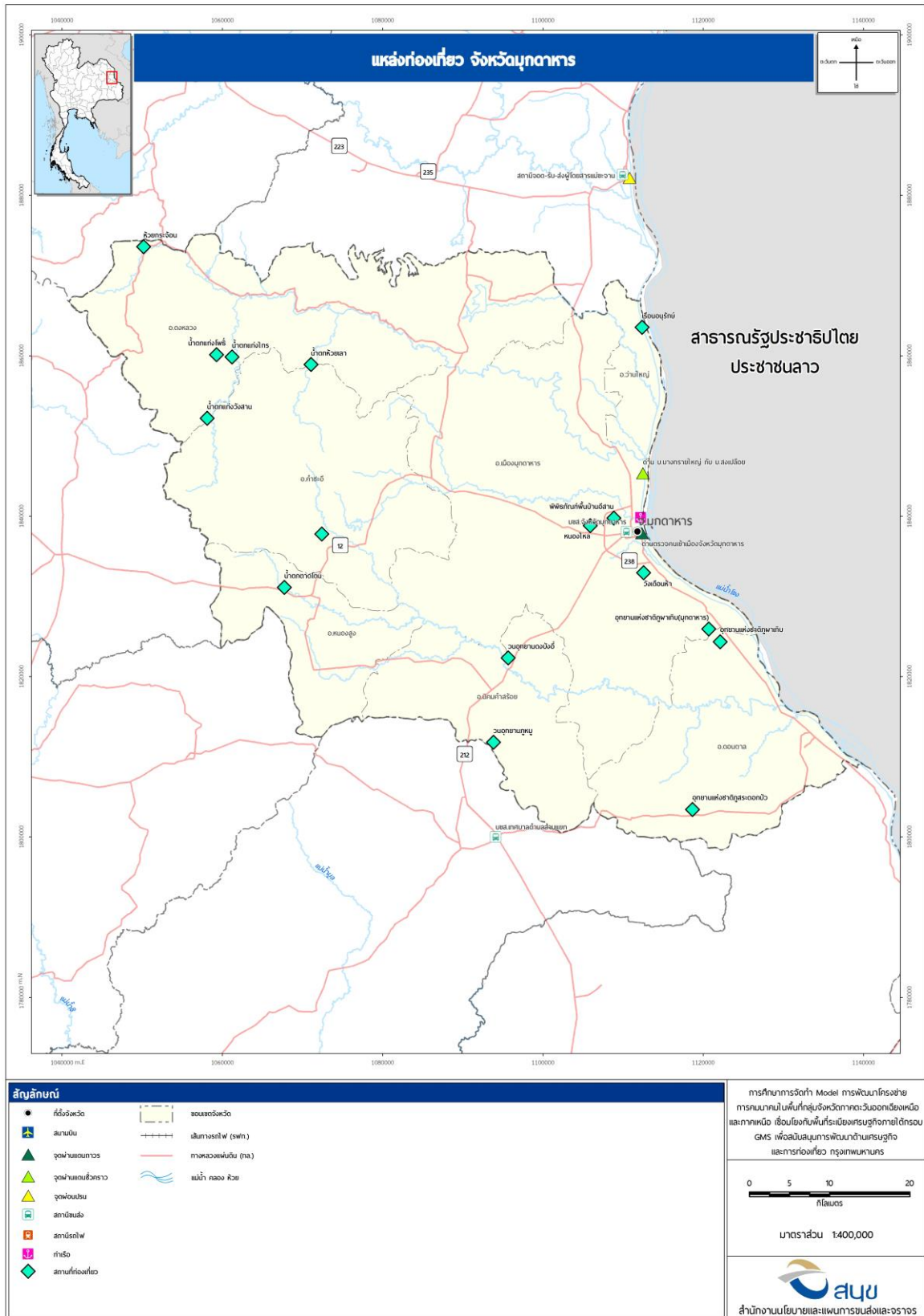
2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

จังหวัดมุกดาหาร มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสวยงามทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศาสนสถาน และศิลปวัฒนธรรม ที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่

- 1) อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ อยู่ห่างจากตัวจังหวัด ประมาณ 17 กิโลเมตร บริเวณอุทยานแห่งชาติ ประกอบไปด้วยภูต่าง ๆ หลายลูก เช่น ภูหินเทิบ ภูนางหงส์ ภูถ้ำพระ บนภูเขาเหล่านี้นอกจากจะมีธรรมชาติที่สวยงามแล้วยังมีกลุ่มหินรูปร่างลักษณะแปลก ๆ มากมายเป็นที่น่าชมอย่างยิ่ง
- 2) แก่งกะเบา ตั้งอยู่กลางลำน้ำโขงบ้านโนนกะเบา หมู่ที่ 10 ตำบลปงขาม อำเภอหว้านใหญ่ เป็นแก่งหินยาวเหยียดตามลำน้ำโขงเป็นโขดหินสวยงามมาก โดยเฉพาะในฤดูแล้งน้ำในบริเวณนั้น จะสูงต่ำต่างระดับคล้ายน้ำตก และบริเวณบ้านโนนกะเบาเป็นที่สูงสามารถมองเห็นทิวทัศน์อันสวยงามของอำเภอธาตุพนม และประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้เป็นอย่างดี
- 3) วนอุทยานภูหมู อยู่บนเส้นทางระหว่างอำเภอนิคมน้ำอภัย - เลิงนกทา จังหวัดยโสธร เดิมเป็นแหล่งที่มีหมูป่าอยู่มากจึงเรียกว่า ภูหมู เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยพันธุ์ไม้ป่า และสัตว์ป่านานาชนิดบนภูเขาแห่งนี้บริเวณยอดเขามีจุดชมวิวถึง 3 จุด ซึ่งสามารถเห็นทัศนียภาพที่สวยงามต่างกัน
- 4) วัดภูด่านแต้ ตั้งอยู่ริมถนนชยางกูร กิโลเมตรที่ 133 บ้านชัยมงคล ตำบลโชคชัย อำเภอนิคมน้ำอภัย ซึ่งวัดภูด่านแต้ หรือวัดพุทธโธธัมมะระโร เป็นที่ประดิษฐานของพระพุทธรูปนั่งขนาดใหญ่ มีธรรมจักรเปล่งรัศมีอยู่ด้านบน สามารถมองเห็นได้แต่ไกล เพราะองค์พระพุทธรูปสร้างอยู่บนเนินเขาเล็ก ๆ
- 5) วัดรอยพระพุทธบาทภูมโนรมย์ ตั้งอยู่ที่ตำบลศรีบุญเรือง อำเภอเมืองมุกดาหาร เป็นวัดที่ตั้งอยู่บนยอดเขาติดแม่น้ำโขงเป็นที่ประดิษฐานองค์พระใหญ่ "พระเจ้าใหญ่แก้วมุกดาหารไตรรัตน์" สร้างขึ้นเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ 9 และองค์พระยาคีรีแก้วที่มีชื่อว่า "พญาศรีมุกดามหานีนีลปาลนาคราช" สามารถชมวิวแม่น้ำโขงและฝั่งประเทศสปป.ลาว ซึ่งมีความสวยงามทั้งธรรมชาติ สายน้ำ และบ้านเมือง ที่ยังคงอุดมสมบูรณ์เป็นอย่างมาก
- 6) หอแก้วมุกดาหาร ตั้งอยู่ริมถนนมุกดาหาร-ดอนตาล ห่างจากตัวเมืองออกไปประมาณ 2 กิโลเมตร มีความสูง 65.50 เมตร มีลิฟต์ขึ้นไปจนถึงยอดของหอแก้ว ซึ่งเป็นจุดชมวิวทิวทัศน์ทั้งสองฝั่งแม่น้ำโขงและบนยอดสุดเป็นที่ประดิษฐานพระประจำจังหวัด คือ "พระพุทธรูปมิ่งมงคลมุกดาหาร" ส่วนชั้นล่างสุดเป็นภาพปั้นแสดงให้เห็นวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนสองฝั่งโขง ชั้น 2 เป็นที่แสดงประวัติความเป็นมาของจังหวัดมุกดาหาร
- 7) ตลาดอินโดจีน ตั้งอยู่บริเวณถนนสำราญชายโขงในเขตเทศบาลเมืองมุกดาหาร เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าจากประเทศกลุ่มอินโดจีนให้เลือกซื้อเป็นของใช้ของฝากมากมาย
- 8) สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ตั้งอยู่บ้านสงเปือย ตำบลบางทรายใหญ่ ห่างจากตัวจังหวัดไปทางทิศเหนือ 7 กิโลเมตร เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงไปยังแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว

สะพานแห่งนี้เป็นหนึ่งในโครงกรพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจฝั่ง ตะวันออก - ตะวันตก ซึ่งสะพานแห่งนี้สามารถ
เชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 894,833 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 316,535 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 578,298 คน ระยะเวลาพำนัเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 2.13 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,138.42 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของ นักท่องเที่ยว 1,316.16 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 931.68 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,424.09 ล้านบาท จำนวนห้อง 2,950 ห้อง มีอัตราการเข้าพัก 24.60 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 269,163 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดมุกดาหาร ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	2,085,615	2,116,182	894,833	1.44	-136.49
ชาวไทย	1,902,339	1,931,783	867,645	1.52	-122.65
ชาวต่างประเทศ	183,276	184,399	27,188	0.61	-578.24
จำนวนนักท่องเที่ยว	716,602	730,419	316,535	1.89	-130.75
ชาวไทย	669,728	683,306	307,205	1.99	-122.43
ชาวต่างประเทศ	46,874	47,113	9,330	0.51	-404.96
จำนวนนักท่องเที่ยว	1,369,013	1,385,763	578,298	1.21	-139.63
ชาวไทย	1,232,611	1,248,477	560,440	1.27	-122.77
ชาวต่างประเทศ	136,402	137,286	17,858	0.64	-668.76
ระยะเวลาพำนัโดยเฉลี่ย (วัน)	2.26	2.22	2.13	-1.80	-4.23
ชาวไทย	2.23	2.18	2.11	-2.29	-3.32
ชาวต่างประเทศ	2.74	2.66	2.62	-3.01	-1.53
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	1,169.68	1,194.31	1,138.42	2.06	-4.91
ชาวไทย	1,143.89	1,168.76	1,128.37	2.13	-3.58
ชาวต่างประเทศ	1,435.08	1,460.66	1,425.20	1.75	-2.49
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	1,349.17	1,380.36	1,316.16	2.26	-4.88
ชาวไทย	1,314.15	1,345.04	1,302.91	2.30	-3.23
ชาวต่างประเทศ	1,756.54	1,800.35	1,666.99	2.43	-8.00
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	957.03	977.48	931.68	2.09	-4.92
ชาวไทย	937.62	958.45	926.50	2.17	-3.45
ชาวต่างประเทศ	1,132.39	1,150.58	1,094.18	1.58	-5.15
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	3,498.45	3,583.74	1,424.09	2.38	-151.65
ชาวไทย	3,118.39	3,200.16	1,363.80	2.56	-134.65
ชาวต่างประเทศ	380.06	383.58	60.29	0.92	-536.22

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนห้อง	2,948	3,065	2,950	3.82	-3.90
อัตราการเข้าพัก	55.87	56.36	24.60	0.87	-129.11
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	589,891	604,002	269,163	2.34	-124.40
ชาวไทย	574,059	587,858	266,998	2.35	-120.17
ชาวต่างประเทศ	15,832	16,144	2,165	1.93	-645.68

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

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,625,032 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 557,171 คน คิดเป็นร้อยละ 191.66 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 2,280.30 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 734.48 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 210.46 มีอัตราการเข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 46.06 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 15.93 คิดเป็นร้อยละ 189.14 และมีจำนวนผู้เข้าพักใน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 423,291 คน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 157,378 คน คิดเป็นร้อยละ 168.96

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดมุกดาหาร ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	557,171	1,625,032	+191.66
ชาวไทย	557,021	1,565,399	+181.03
ชาวต่างประเทศ	150	59,633	+39655.33
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	734.48	2,280.30	+210.46
ชาวไทย	733.98	2,139.95	+191.55
ชาวต่างประเทศ	0.50	140.35	+27970.00
อัตราการเข้าพัก	15.93	46.06	+189.14
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	157,378	423,291	+168.96

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

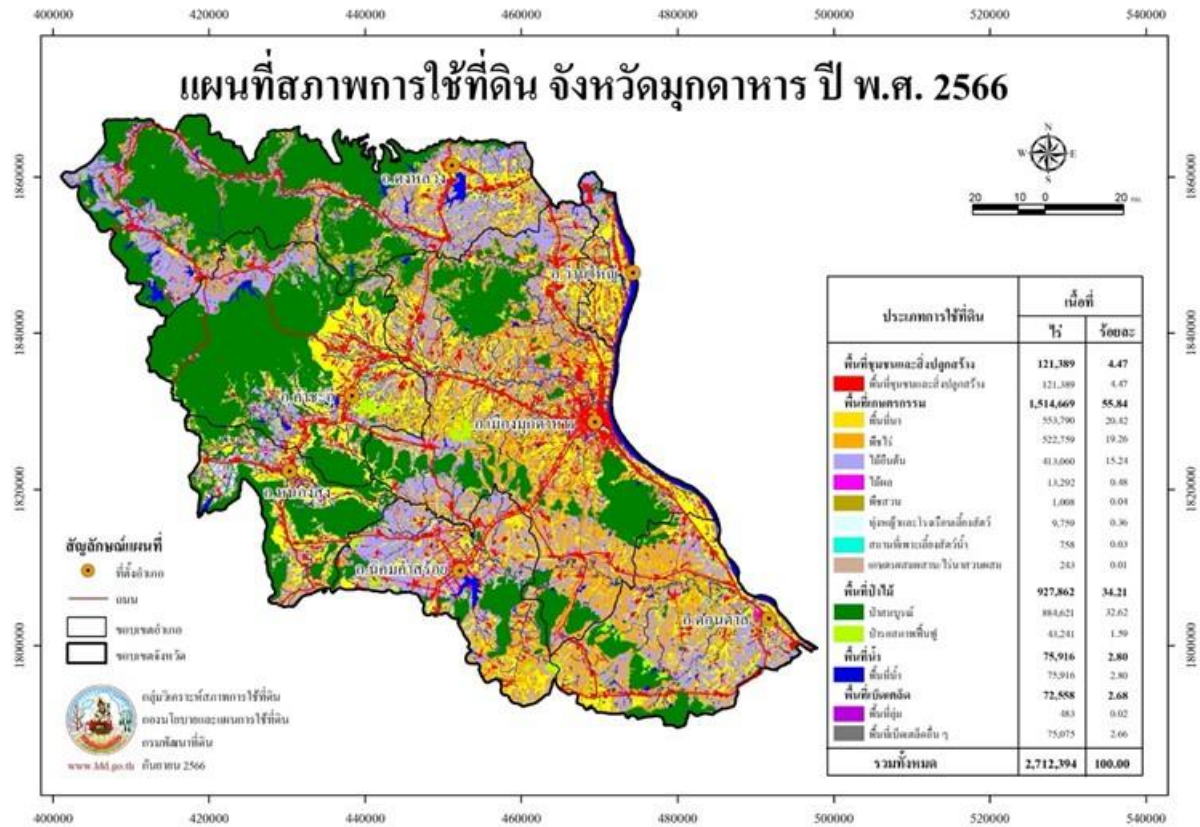
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดมุกดาหาร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็น พื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 522,759 ไร่ ร้อยละ 19.26 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

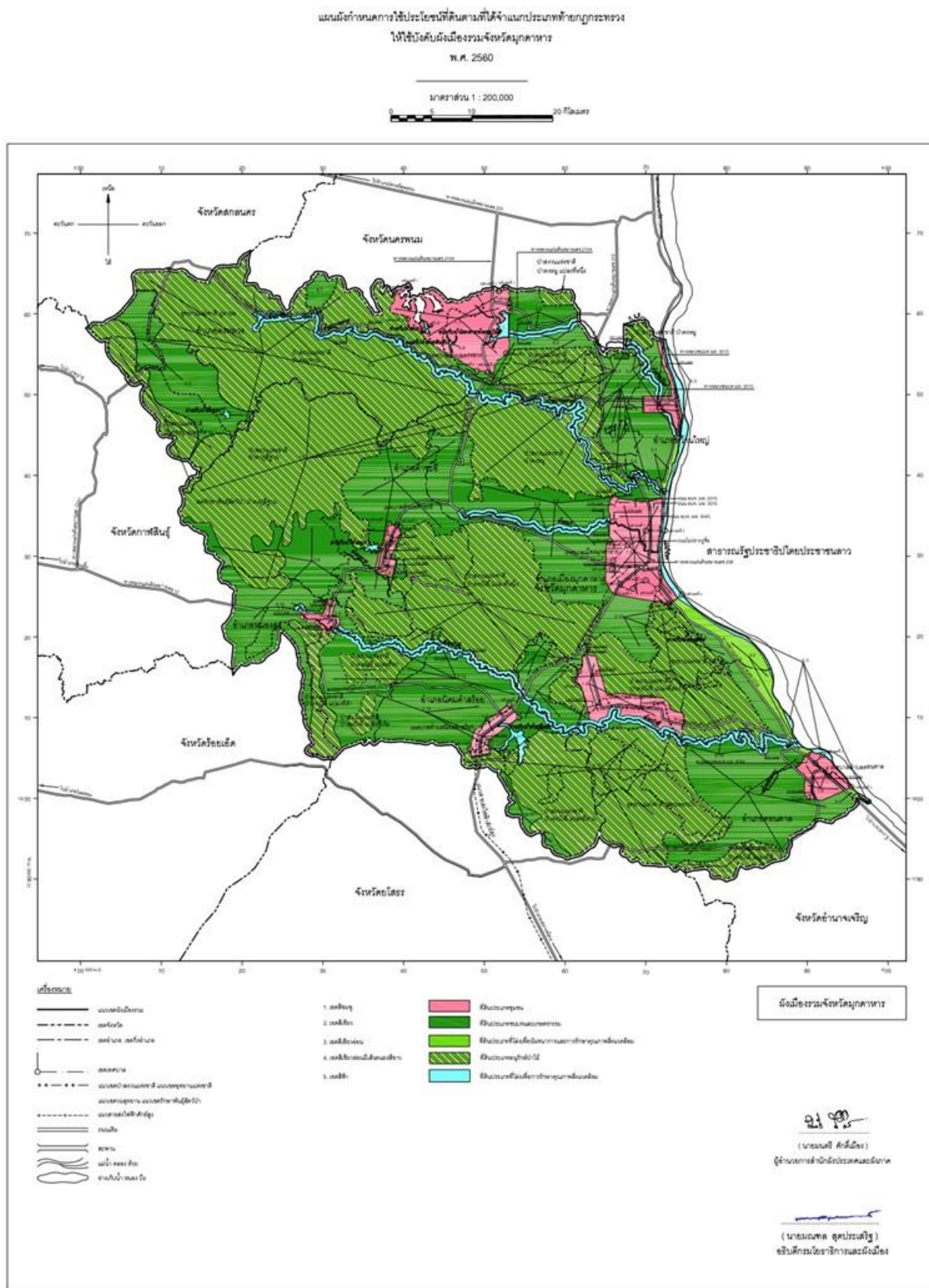
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดมุกดาหาร

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	121,389	4.47
พื้นที่เกษตรกรรม	1,514,669	55.84
พื้นที่นา	553,790	20.42
พืชไร่	522,759	19.26
ไม้ยืนต้น	413,060	15.24
ไม้ผล	13,292	0.48
พืชสวน	1,008	0.04
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	9,759	0.36
พืชน้ำ	758	0.03
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	243	0.01
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	927,862	34.21
พื้นที่ป่าไม้	75,916	2.80
พื้นที่น้ำ	72,558	2.68
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	2,712,394	100
รวม	121,389	4.47

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดมุกดาหาร ปี 2566



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้ประกาศทำกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดมุกดาหาร พ.ศ. 2560

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย แยกออกมาจากจังหวัดนครพนม มีเนื้อที่ประมาณ 4,440 ตารางกิโลเมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 650 กิโลเมตร เป็นจังหวัดท่องเที่ยวสำคัญของภาคอีสาน ภูมิประเทศติดกับแม่น้ำโขง การเดินทาง ติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ และการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนจะใช้ทางถนนเป็นหลัก โดยมี รายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดมุกดาหารอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 650 กิโลเมตร การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังมุกดาหารจะใช้เส้นทางผ่านจังหวัดต่าง ๆ อาทิ นครราชสีมา ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ กาฬสินธุ์ เป็นต้น โดยโครงข่ายทางถนนของจังหวัดมุกดาหารประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขต จังหวัดมุกดาหาร และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

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

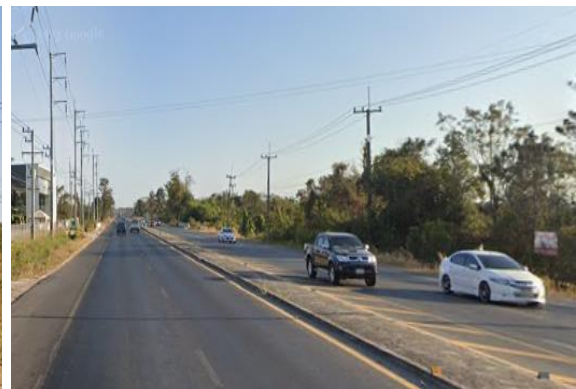
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12** สายกลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดน ไทย/พม่า) - มุกดาหาร (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคม สำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพาน มิตรภาพไทย - พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร อีกทั้ง รัฐบาลยังวางแผนให้เป็นหนึ่งในถนนสายเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะลาลัง ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังถือเป็นทางหลวงสายเอเชีย ได้แก่ ทางหลวงเอเชียสาย 1 ทางหลวง เอเชียสาย 13 และ ทางหลวงเอเชียสาย 16 อีกด้วย



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารที่สำคัญ แสดงดังนี้

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



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 238 หรือ ถนนเลี้ยวเมืองมุกดาหาร เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีลักษณะเป็นถนนเลี้ยวเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตตัวจังหวัดมุกดาหาร เดิมเคยเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 238

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 239 หรือ ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหนึ่ง เริ่มต้นบนถนนชยางกูร (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212) ที่แยกสะพานมิตรภาพ 2 สิ้นสุดบริเวณประตูทางเข้าด่านพรมแดนมุกดาหาร มีระยะทาง 0.517 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 239

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299 สายลำน้ำพาน - นองบงมีเส้นทางเริ่มจากทางแยกต่างระดับวงแหวนลำพาน ผ่านอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ แต่ไม่ได้เข้าเมืองกาฬสินธุ์ (เดิมทางเข้าเมืองกาฬสินธุ์เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2143 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213) แล้วไปสิ้นสุดที่สี่แยกสมเด็จ อำเภอสมเด็จ จังหวัดกาฬสินธุ์ จากนั้นจะเลี้ยวขวาเข้าถนนสมเด็จ - มุกดาหาร ผ่านอำเภอห้วยผึ้ง อำเภอกุฉินารายณ์ เข้าเขตจังหวัดมุกดาหาร ผ่านอำเภอหนองสูง จากนั้นไปสิ้นสุดเส้นทางที่บ้านหนองบง ตำบลหนองเอี่ยน อำเภอดงคำชะอี จังหวัดมุกดาหาร รวมระยะทางทั้งสิ้น 135.464 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299

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

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2034	0101	มุกดาหาร - นาสีนวน	13.000
2034	0102	นาสีนวน - บุ่งเขียว	49.715
2104	0101	จอมมณี - ดอนพัฒนา	8.950
2104	0102	โสกแมว - ดอนสวรรค์	4.183
2104	0200	ดอนพัฒนา - โสกแมว	17.202
2116	0402	เลิงนกทา- ดอนตาล	49.625
2287	0100	ดงหลวง - สานแก้ว	78.035
2292	0101	ก้านเหลืองดง - สงป้อย	10.000
2292	0102	สงป้อย - โนนตูม	7.743
2339	0200	กวนนุ่น - สามแยกกวนนุ่น	0.984
2370	0100	นิคมคำสร้อย - หนองสูง	35.870

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2104



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2287



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2292



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2339

รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลักไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารสำคัญ

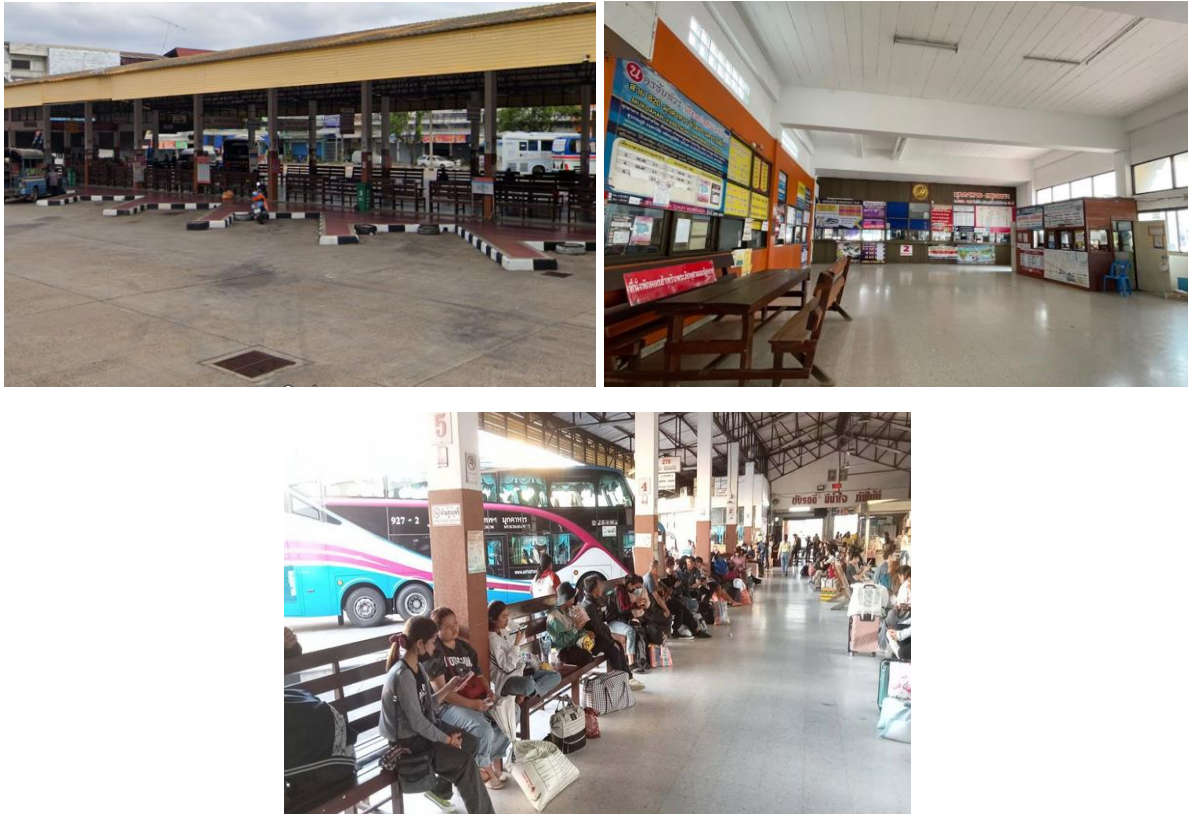
ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	มท.3015	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 70+535) - บ้านบางทรายน้อย (ตอนมุกดาหาร)	ธาตุพนม, หวานใหญ่	20.395
2	มท.2001	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 777+200) - บ้านดงมอน	เมือง	13.482
3	มท.2014	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 770+950) - บ้านซ่ง	เมือง, คำชะอี	13.876
4	มท.2027	แยกทางหลวงหมายเลข 12 (กม.ที่ 792+700) - บ้านตาตแคน	เมือง	2.950
5	มท.3002	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 441+400) - บ้านหนองสูง	นิคมคำสร้อย, หนองสูง	28.017
6	มท.3003	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 408+890) - บ้านนาโปใหญ่	เมือง	10.944

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
7	มท.3006	แยกทางหลวงหมายเลข 212 - อ่างเก็บน้ำห้วยขี้เหล็ก	นิคมคำสร้อย	2.300
8	มท.3008	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 397+975) - บ้านก้านเหลืองดง	เมือง, ดงหลวง	16.600
9	มท.3009	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 443+550) - บ้านหนองแคน	นิคมคำสร้อย, เมือง	10.233
10	มท.3010	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 397+625) - บ้านสมสะอาด	เมือง, ห้วยน้ำใหญ่	9.200
11	มท.3015	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 387+600) - แก่งกะเบา	ธาตุพนม, ห้วยน้ำใหญ่	7.500
12	มท.3016	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 433+575) - บ้านนาโพธิ์	เมือง, ดอนตาล	33.200
13	มท.3019	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 427+400) - บ้านบางทรายใหญ่	เมือง	32.533
14	มท.3022	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 452+225) - บ้านโคกหินกอง	นิคมคำสร้อย, หนองสูง	16.850
15	มท.3026	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 404+225) - บ้านคำฮี	เมือง	8.250
16	มท.3030	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 427+400) - บ้านนาทอง	เมือง	14.100
17	มท.3037	แยกทางหลวงหมายเลข 212 (กม.ที่ 450+220) - วโนทยานภู	นิคมคำสร้อย	3.000
18	มท.4005	แยกทางหลวงหมายเลข 2034 - บ้านโคกพัฒนา	ดอนตาล	9.850
19	มท.4007	แยกทางหลวงหมายเลข 2034 (กม.ที่ 16+300) - บ้านภูล้อม	ดอนตาล	23.031
20	มท.4012	แยกทางหลวงหมายเลข 2287 (กม.ที่ 56+500) - บ้านสานแว้	ดงหลวง	37.722
21	มท.4013	แยกทางหลวงหมายเลข 2116 (กม.ที่ 12+175) - บ้านนาจาน	เมือง	26.700
22	มท.4017	แยกทางหลวงหมายเลข 2034 (กม.ที่ 16+100) - บ้านห้วยกอก	เมือง, ดอนตาล	29.000
23	มท.4018	แยกทางหลวงหมายเลข 2287 (กม.ที่ 67+600) - บ้านสงเปือย	เมือง, ดงหลวง	16.500
24	มท.4021	แยกทางหลวงหมายเลข 2370 (กม.ที่ 16+300) - บ้านห้วยค้อ	หนองสูง	13.213
25	มท.4025	แยกทางหลวงหมายเลข 2116 (กม.ที่ 12+175) - บ้านหนองกระยั้ง	ดอนตาล	8.944
26	มท.5004	แยกทางหลวงชนบท มท.3003 (กม.ที่ 2+975) - บ้านนิคมทหารผ่านศึก	เมือง, ห้วยน้ำใหญ่	20.407
27	มท.5011	แยกทางหลวงชนบท มท.4012 - แยกทางหลวงชนบท มท.5031 (กม.ที่ 4+980)	ดงหลวง	8.555
28	มท.5031	แยกทางหลวงชนบท มท.4012 (กม.ที่ 25+000) - บ้านศรีถาวรพัฒนา	ดงหลวง	7.800

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดมุกดาหาร มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมืองที่ถนนชยางกูร ตำบลมุกดาหาร อำเภอเมืองมุกดาหาร ขนาดพื้นที่ 5 ไร่ มีจำนวนช่องจอด 16 ช่อง ดำเนินการโดย บริษัท สหทรัพย์สินเดินรถ จำกัด เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นและระหว่างจังหวัดต่างๆ



รูปที่ 3.2-7 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมุกดาหาร

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดมุกดาหาร มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะรองรับ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดมุกดาหารยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งานทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-8 รถสามล้อรับจ้าง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดมุกดาหารมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสาร หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดมุกดาหาร - กรุงเทพฯ และรถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดมุกดาหาร โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดมุกดาหาร - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดมุกดาหารมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองมุกดาหาร แบ่งออกเป็น 5 สาย คือ สาย 24 สาย 86 สาย 946 สาย 928 และสาย 927 ซึ่งเป็นประเภทรถบัส มีรายละเอียดเส้นทางรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-3 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดมุกดาหาร - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

หมวด	สาย	ชื่อเส้นทาง
2	24	กรุงเทพฯ - ดอนตาล
2	86	กรุงเทพฯ - มุกดาหาร - กุดชุม - ชาติพนม
2	946	กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี - มุกดาหาร
2	928	กรุงเทพฯ - เกษตรวิสัย - มุกดาหาร
2	927	กรุงเทพฯ - มุกดาหาร

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดมุกดาหาร

3.2) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองมุกดาหาร - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างเมืองมุกดาหารเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 12 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางการเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

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

หมวด	สาย	ชื่อเส้นทาง
3	269	ร้อนเ็ด - ดอนตาล
3	255	อุบลราชธานี - มุกดาหาร
3	278	ขอนแก่น - มุกดาหาร
3	546	มุกดาหาร - มหาสารคาม - ขอนแก่น
3	290	อุบลราชธานี - มุกดาหาร
3	954	มุกดาหาร - ยโสธร
3	831	มุกดาหาร - หัวหิน
3	556	มุกดาหาร - นาแก
3	555	มุกดาหาร - นครพนม
3	815	มุกดาหาร - ระยอง
3	820	มุกดาหาร - นครราชสีมา
3	829	มุกดาหาร - แม่สอด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-10 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดมุกดาหาร

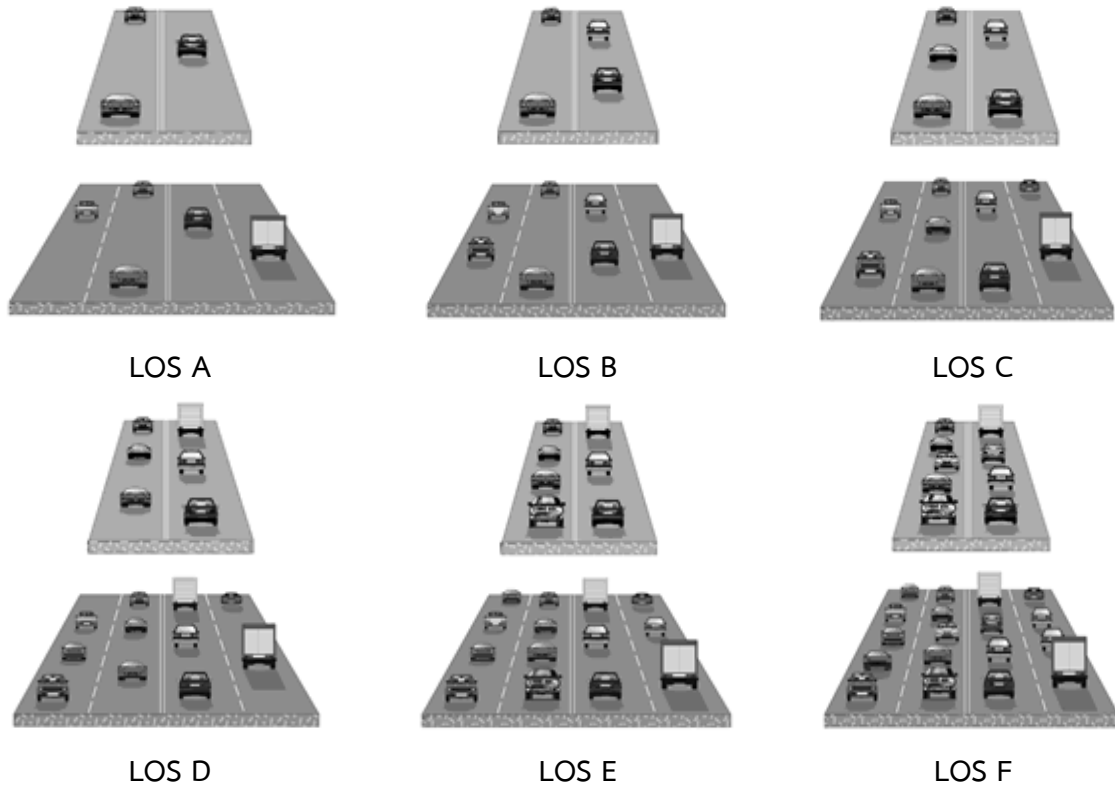
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดมุกดาหารมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 238 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 239 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2 5 และรูปที่ 3.2 11 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-5 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสนจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณการจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสนจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสนจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสนจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 1.00	กระแสนจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสนจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

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



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

รูปที่ 3.2-11 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดมุกดาหารส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 2 สายทาง ที่มีระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2 6

ตารางที่ 3.2-6 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	299	117+825	คำพอก - หนองบง	หนองสูง, คำชะอี	LOS = D
2	2287	3+835	ดงหลวง - สานแก้ว	ดงหลวง	LOS = D

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)

รูปที่ 3.2-12 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร จำนวน 1 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2 7

ตารางที่ 3.2-7 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	2034	มุกดาหาร - หนองผือ (ตอนมุกดาหาร - ปู่เขียว)	16	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร จำนวน 4 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนยกระดับชั้นทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2 8

ตารางที่ 3.2-8 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	มท.3019	แยก ทล.212 - บ.บางทรายใหญ่ อ.เมืองมุกดาหาร	14.211	ก่อสร้างเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่ง
2	มท.4012	แยก ทล.2287 - บ.सानแก้ว อ.ดงหลวง	0.750	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	มท.3002	แยก ทล.212 - บ.หนองสูง อ.เมืองมุกดาหาร	1.450	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	มท.3030	แยก ทล.212 - บ.นาทอง อ.เมืองมุกดาหาร	0.820	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

5.3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

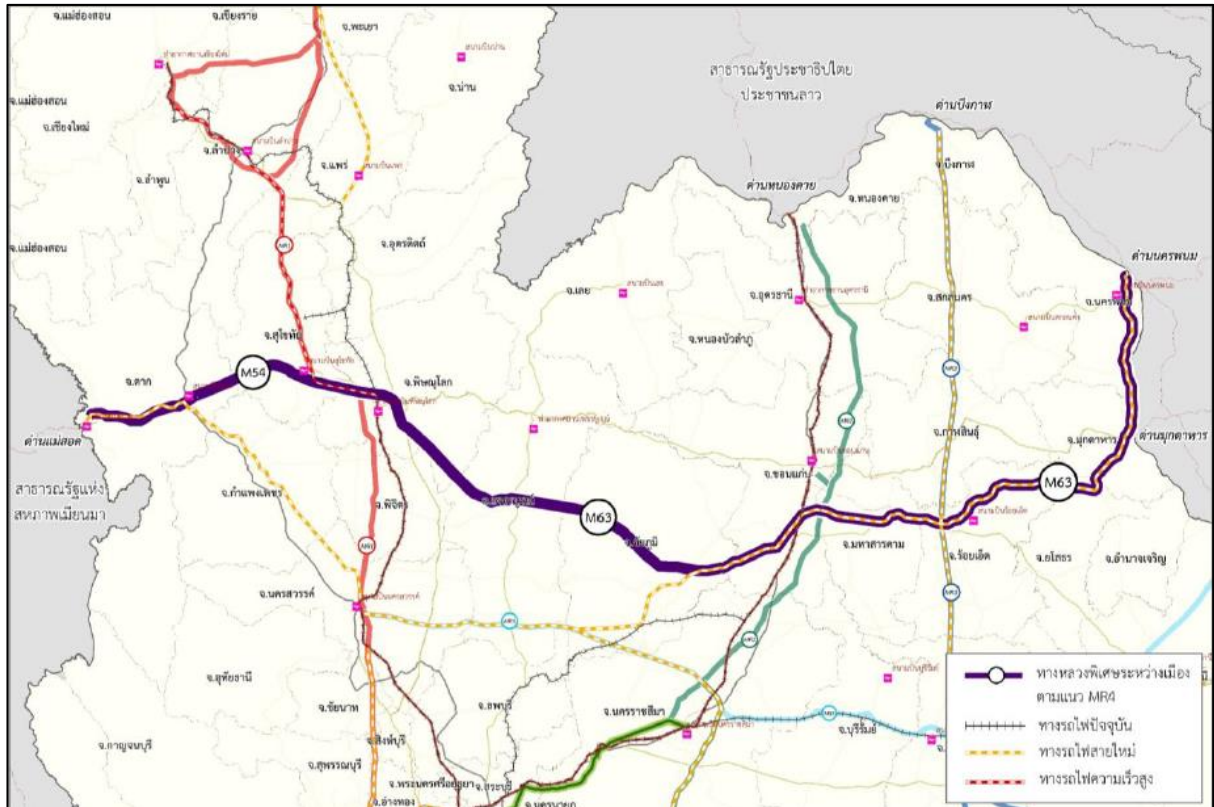
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

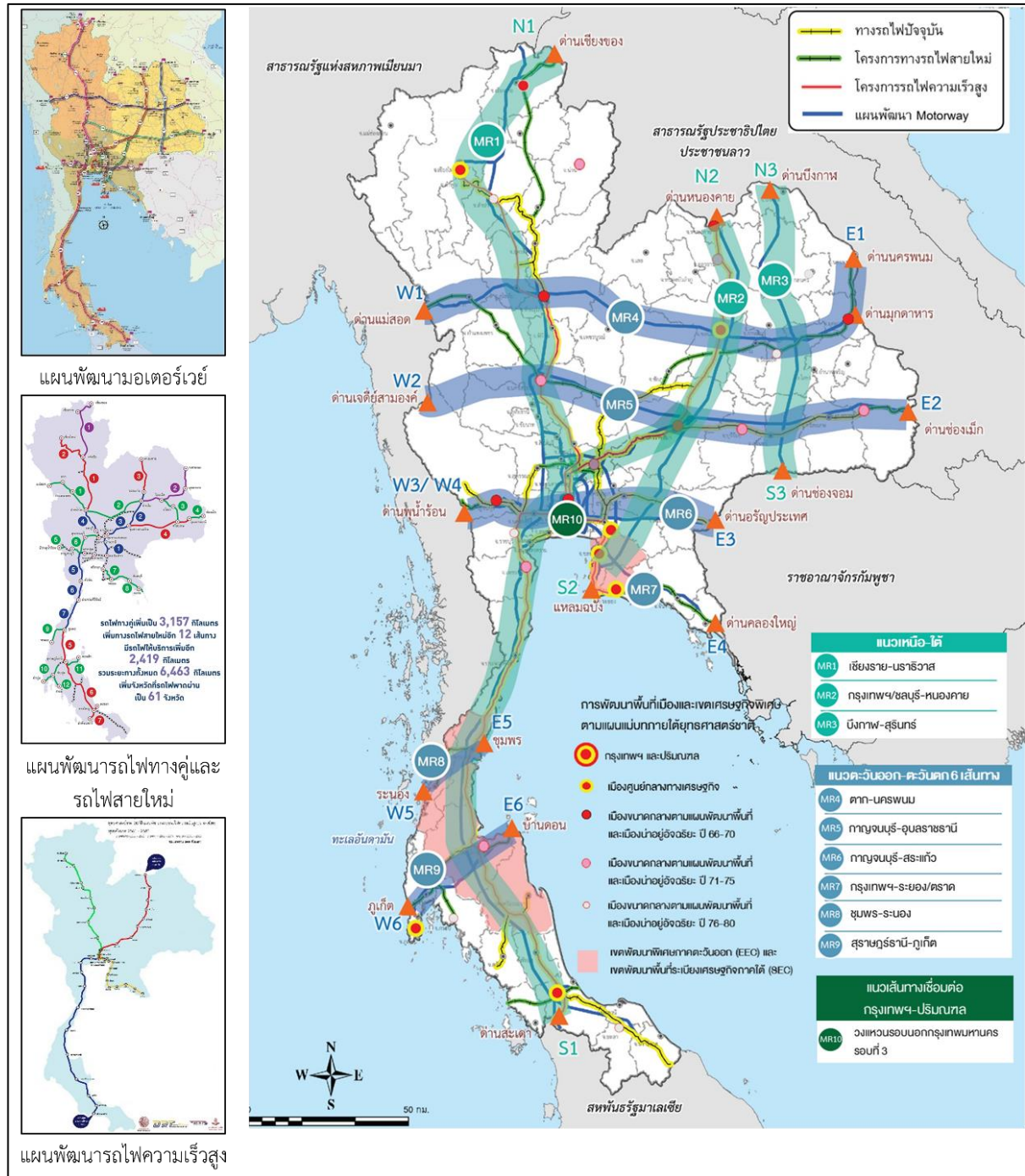
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดมุกดาหารมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 ตาก - นครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ของประเทศไทย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR4 ตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร โดยมีช่วงเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (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 3.2-13 แนวเส้นทาง MR4 ดาก-นครพนม

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

รูปที่ 3.2-14 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟขอนแก่น โดยระยะทางจากตัวเมืองมุกดาหารไปยังสถานีรถไฟขอนแก่นประมาณ 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 ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

ระยะเร่งด่วน เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)

ระยะกลาง เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569)

ระยะยาว เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-9 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 - สุไหงโกลก 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

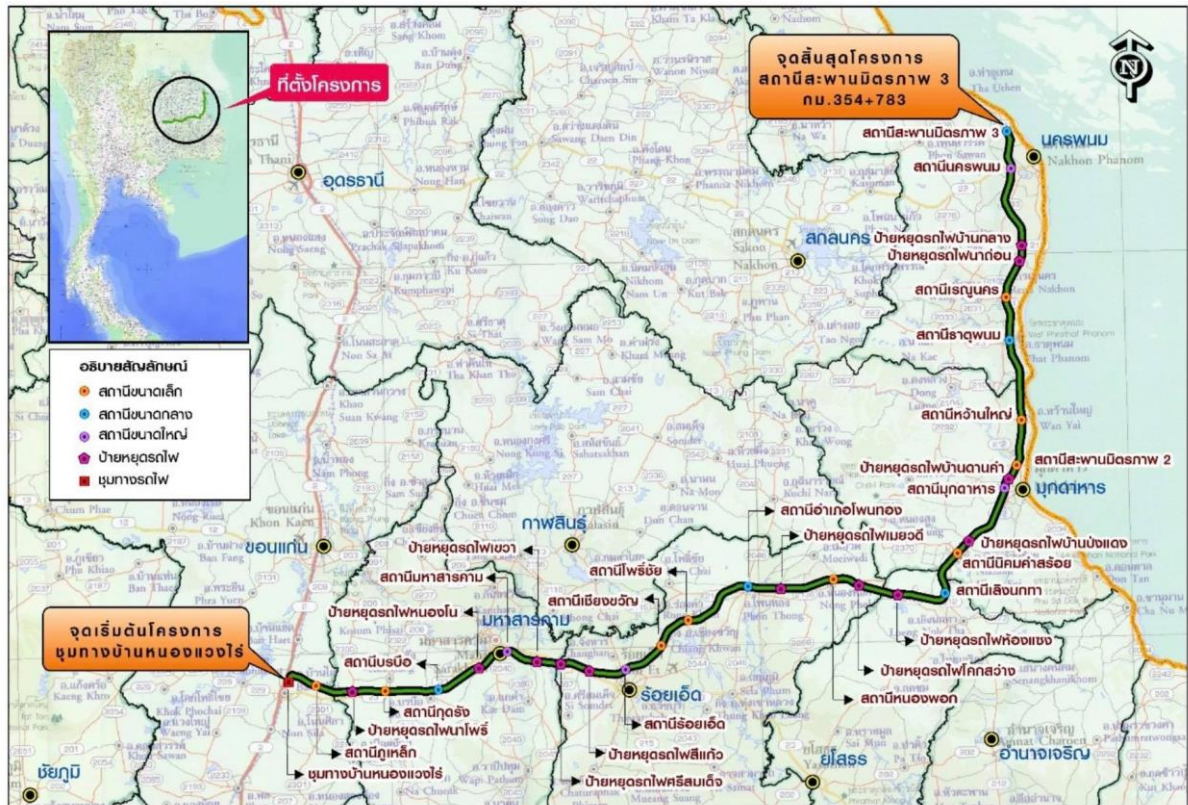
▪ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ : สายบ้านไผ่ - นครพนม

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 ความสูงชานชลา เป็นชานชลาสูง (เหมือนทางคู่ ขอนแก่น) สูง 1.1 เมตร

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

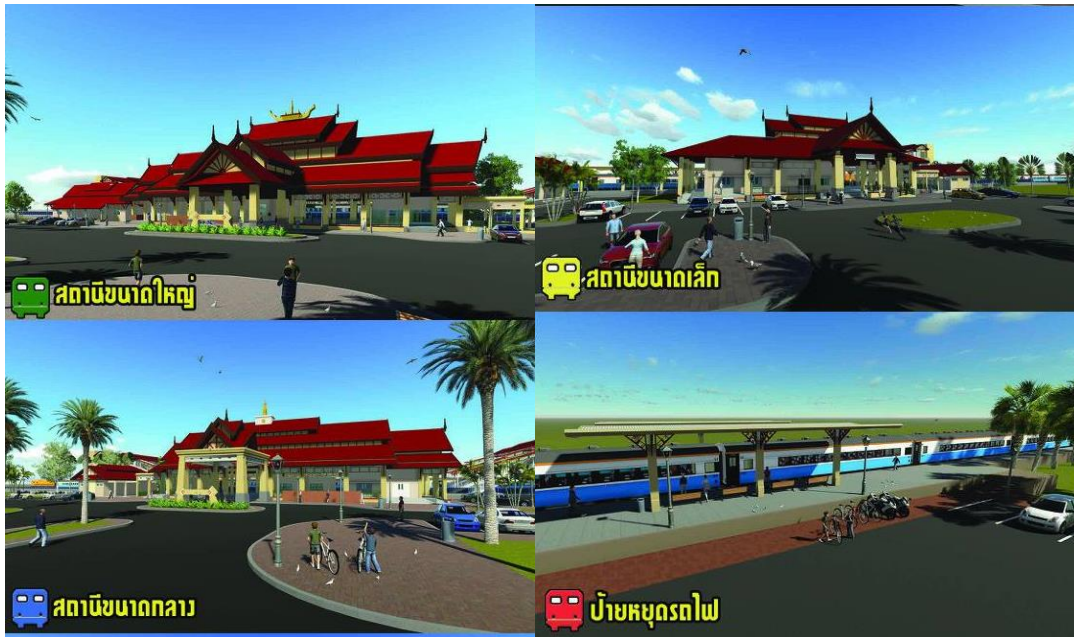


รูปที่ 3.2-15 แนวเส้นทางโครงการและสถานี โครงการการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม

รูปแบบสถานี

รูปแบบสถานี แบ่งเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

- สถานีขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นสถานีระดับจังหวัด มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่ สถานีมหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, มุกดาหาร และนครพนม การออกแบบจะให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ในท้องถิ่น เช่น การตกแต่งอาคารศิลปะในพื้นที่มาใส่ ขนาดย่านสถานีขนาดใหญ่ ในการเวนคืน ขนาด 180X1000 เมตร ซึ่งยังไม่รวมลานเก็บคอนเทนเนอร์ที่บางสถานีมีด้วย
- สถานีขนาดกลาง มีทั้งหมด 5 สถานี ได้แก่ สถานีบรบือ, 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, ห้องแสง, บ้านป่งแดง, บ้านดำนคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ชานชาลา ไม่มีตัวอาคาร สถานีขายตัว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแค่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-16 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 3.2-17 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารไม่มีท่าอากาศยานหรือสนามบินเชิงพาณิชย์ให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศจะมีท่าอากาศยานจำนวน 2 แห่งใกล้ที่สุด คือ ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนครพนม โดยระยะทางจากเมืองมุกดาหารไปยังทั้ง 2 ท่าอากาศยาน ประมาณ 120 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนครพนม สามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.) เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้รายงานผลการศึกษาและออกแบบก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหาร ว่าปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. 2568 และกำหนดแผนการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2573 โดยท่าอากาศยานมุกดาหารจะเป็น ท่าอากาศยานแห่งใหม่ล่าสุดลำดับที่ 30 ของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ต่อจากท่าอากาศยานเบตง ลำดับที่ 29 โดยคาดว่าจะได้รับการตอบรับที่ดีจากประชาชน นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะจากเมืองสหัสขันธ์เขต สปป.ลาว เพราะจะช่วยอำนวยความสะดวกการเดินทาง และการขนส่งสินค้าได้อย่างดี



ที่มา: <https://mukdahan.city/2023/11>

รูปที่ 3.2-18 ตัวอย่างการออกแบบท่าอากาศยานมุกดาหาร

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดมุกดาหารมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง สำหรับขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามฟากไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) แขวงสะหวันนะเขต ที่เมืองต่างๆ อาทิ เมืองโกสอน พมวิหาน โดยจุดที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) จากมุกดาหารมี 3 วิธีการเดินทาง ประกอบด้วย การเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวร ด่านประเพณี และช่องทางธรรมชาติ (ท่าเรือหมู่บ้าน) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) จุดผ่านแดนถาวร

- **ท่าเรือเทศบาลเมืองมุกดาหาร** ตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองมุกดาหาร โดยกระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2559 สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปยังเมืองโกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต
- **สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2** ตั้งอยู่ที่บ้านสงเปือย ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมืองมุกดาหาร สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปยังบ้านนาแก เมืองโกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต

1.1) ด่านประเพณี

ด่านประเพณี มีตลาดในหมู่บ้านชายแดน 8 แห่ง ประกอบด้วย

อำเภอห้วยใหญ่ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บ้านสองคอน บ้านห้วยใหญ่ บ้านชะโนด และบ้านบางทรายน้อย

อำเภอเมืองมุกดาหาร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ บ้านส้มป่อย บ้านบางทรายใหญ่ และบ้านนาสีนวน

อำเภอดอนตาล จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ บ้านดอนตาล

1.2) ช่องทางธรรมชาติ

ช่องทางธรรมชาติ หรือท่าเรือหมู่บ้าน 24 แห่ง ประกอบด้วย

อำเภอห้วยใหญ่ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าแก่งกะเบา ท่าบ้านสองคอน ท่าบ้านห้วยใหญ่ ท่าบ้านพาลูกา และท่าบ้านดาวเรือง

อำเภอเมืองมุกดาหาร จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ท่าบ้านบางทรายใหญ่ ท่าบ้านสงเปือย ท่าบ้านนาโปใหญ่ ท่านาโปน้อย ท่าศรีมงคล ท่าบ้านบึงอุทัย ท่าบ้านส้มป่อย ท่าบ้านเหล้าล้อม - โนนศรี ท่าบ้านคอนสาย ท่าบ้านนาแล และท่าบ้านท่าไค้

อำเภอดอนตาล จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ ท่าบ้านหนองหล่ม ท่าบ้านโคก ท่าบ้านโพธิ์ไทร ท่าบ้านนาโพธิ์ ท่าบ้านนาตาล ท่าบ้านเวินชัย ท่าวัดดอนตาล และท่าบ้านนาห้วยกอก



รูปที่ 3.2-19 ตัวอย่างการเดินทางทางน้ำของท่าเรือเทศบาลเมืองมุกดาหาร

3.2.5 ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดมุกดาหารในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า แสดงดังตารางที่ 3.2-10 และรูปที่ 2.3-4

ตารางที่ 3.2-10 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร	มุกดาหาร	เมือง	-

4. สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดมุกดาหาร

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เมืองการค้าทันสมัย เกษตรคุณภาพสูง ท่องเที่ยวชายโขง เชื่อมโยงสู่สากล

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- 1) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี
- 2) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ภาคการเกษตร เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี
- 3) มูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี
- 4) รายได้การท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี
- 5) จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี
- 6) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดลงร้อยละ 5 ต่อแสนประชากร
- 7) คะแนนเฉลี่ยสติปัญญา (IQ) เด็กไทย ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

- 8) อัตราการคลอดมีชีพในหญิง อายุ 15 - 19 ปี ต่อประชากรหญิง อายุ 15 - 19 ปี พันคน ลดลงร้อยละ 2 ต่อปี
- 9) จำนวนพื้นที่ป่า เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 1
- 10) อัตราการใช้พลังงานทดแทนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงสู่สากล

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับมาตรฐานการเกษตรและต่อยอดเพื่อเพิ่มมูลค่า ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาการท่องเที่ยวตามวิถีชีวิตกลุ่มแม่น้ำโขง

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาเมืองและชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การเสริมสร้างความมั่นคงชายแดน

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงสู่สากล	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics) เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุน แผนงานที่ 2 พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการค้าการลงทุนเพื่อสร้างโอกาสเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน แผนงานที่ 3 พัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตสินค้าและบริการให้ได้มาตรฐาน แผนงานที่ 4 ส่งเสริมการเปิดตลาดและพัฒนาความร่วมมือทางการค้าการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics) เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุน - พัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตสินค้าและบริการให้ได้มาตรฐาน - ส่งเสริมการเปิดตลาดและพัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุนทั้งในและต่างประเทศ - พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการค้า การลงทุน Smart Mobility - พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านภาษาและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน	ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานการเกษตรและต่อยอดเพื่อเพิ่มมูลค่าด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและเกษตรมูลค่าสูงที่ยั่งยืนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม แผนงานที่ 2 สร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่อุปทาน แผนงานที่ 3 พัฒนาการตลาดและการกระจายสินค้าเกษตร แผนงานที่ 4 สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและเกษตรมูลค่าสูงที่ยั่งยืนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม 2. สร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่อุปทาน 3. พัฒนาการตลาดและการกระจายสินค้าเกษตร 4. สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร	1. เกษตรสมัยใหม่เพิ่มขึ้นปีละไม่น้อยกว่า 10 แปลง/ฟาร์ม 2. พื้นที่เกษตรกรรมยั่งยืนเพิ่มขึ้นปีละไม่น้อยกว่า 2,500 ไร่ 3. แปลง/ฟาร์ม ที่ได้รับรองมาตรฐาน GAP เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี 4. แหล่งน้ำ/ระบบบริหารจัดการน้ำและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเกษตรได้รับการพัฒนา และฟื้นฟูเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี 5. ดินเหมาะสมต่อการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี 6. ผลผลิตการเกษตรการสร้างมูลค่าเพิ่มขึ้นได้รับร้อยละ 10 ต่อปี 7. สินค้าเกษตรอัตลักษณ์เพิ่มขึ้นปีละ 2 ชนิด 8. แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพิ่มขึ้นปีละ 4 แห่ง 9. แหล่งจำหน่ายสินค้า Q เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ต่อปี 10. ตลาดและการกระจายสินค้าเกษตรสำคัญมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 11. เกษตรพันธสัญญาเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี 12. Smart Farmer, Young Smart Farmer เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี 13. บุคลากรทางการเกษตรได้รับการพัฒนาเพิ่มขึ้นปีละไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 14. ความร่วมมือและการแก้ไขปัญหาทางการเกษตรระหว่างประเทศปีละ 3 เรื่อง 15. โครงการพระราชดำริได้รับสนับสนุนขยายผลร้อยละ 80 16. เกษตรกรและบุคลากรทางการเกษตรเข้าถึงและใช้ประโยชน์ระบบข้อมูลสารสนเทศการเกษตรร้อยละ 70

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาการท่องเที่ยวตามวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติธรรมชาติและวัฒนธรรมอย่างเป็นระบบ แผนงานที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ธรรมชาติ วัฒนธรรม วิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง ความสามารถทางการแข่งขัน แผนงานที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารทางการตลาดตามแนวคิดการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการ แผนงานที่ 4 ขยายความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวระหว่างเครือข่ายและพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ แผนงานที่ 5 พัฒนาขีดความสามารถบุคลากรและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติธรรมชาติและวัฒนธรรมอย่างเป็นระบบ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ธรรมชาติและวัฒนธรรม วิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง ความสามารถทางการแข่งขัน - พัฒนาการท่องเที่ยวเมืองคู่แฝด "มุกดาหาร สะหวันนะเขต" - เพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารทางการตลาดตามแนวคิดการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการ - ขยายความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวระหว่างเครือข่ายและพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ - การพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว - การพัฒนาการท่องเที่ยวด้าน Sport Tourism เพื่อเพิ่มศักยภาพและโอกาสการท่องเที่ยวของจังหวัด - พัฒนาต่อยอดผลิตผลทางเกษตรอินทรีย์สู่การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	- จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี - รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาเมืองและชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 พัฒนาระบบสวัสดิการโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงทางสังคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต แผนงานที่ 2 พัฒนาสถานศึกษาการให้บริการทางการศึกษาทั้งในระบบ นอกกระบบรองรับการเป็นเมืองน่าอยู่และชุมชนเข้มแข็งอย่างยั่งยืน แผนงานที่ 3 พัฒนาสถานบริการด้านสุขภาพภาครัฐ และการให้บริการภาครัฐที่มีคุณภาพทั่วถึง และเชื่อมโยงทุกระดับ แผนงานที่ 4 พัฒนาศักยภาพคนทุกช่วงวัยเพื่อเป็นฐานในการพัฒนาจังหวัดในทุกมิติ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาระบบสวัสดิการโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงทางสังคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต 2. พัฒนาสถานบริการด้านสุขภาพภาครัฐและการให้บริการที่มีคุณภาพทั่วถึง และเชื่อมโยงทุกระดับ 3. สร้างสังคม ชุมชนสภาพแวดล้อมที่มั่นคงและมีคุณภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล 4. พัฒนาจังหวัดสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) 5. พัฒนาสถานศึกษาการให้บริการทางการศึกษา ทั้งในระบบนอกกระบบ รองรับการเป็นเมืองน่าอยู่และชุมชนเข้มแข็งอย่างยั่งยืน	1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อแสนประชากร ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี 2. สัดส่วนของนักเรียนที่มีคะแนนเฉลี่ยผลการทดสอบทางการศึกษาระดับชาติด้านพื้นฐาน (O-Net) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี 3. คะแนนเฉลี่ยสติปัญญา(IQ) เด็กไทย ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน 4. อัตราการคลอดมีชีพในหญิง อายุ 15 - 19 ปี ต่อประชากรหญิง อายุ 15 -19 ปี พ้นคน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การส่งเสริมการอนุรักษ์ป้องกันและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนงานที่ 2 การรักษาและฟื้นฟูคุณค่าสิ่งแวดล้อมอย่างมีส่วนร่วม แผนงานที่ 3 การป้องกัน และฟื้นฟูความเสียหายจากภัยธรรมชาติ แผนงานที่ 4 การพัฒนาและส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การส่งเสริมการอนุรักษ์ป้องกันและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2. การเพิ่มและพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร	1. จำนวนพื้นที่ป่า เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 1 2. อัตราการใช้พลังงานทดแทนที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี

3. การรักษาและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมอย่างมีส่วนร่วม 4. การป้องกัน และฟื้นฟูความเสียหายจากภัยธรรมชาติ การพัฒนาและส่งเสริม การใช้พลังงานทดแทนและ การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ 5. อนุรักษ์ ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ ป้องกันภัยธรรมชาติ ภายใต้ Smart Environment City	
--	--

ประเด็นการพัฒนาที่ 6 การเสริมสร้างความมั่นคงชายแดน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 เสริมสร้างสมรรถนะบุคลากรและเครื่องมือในการสร้างความมั่นคงชายแดน แผนงานที่ 2 สร้างความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชน แผนงานที่ 3 ป้องกันและปราบปรามปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติและด้านยาเสพติด
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. เสริมสร้างสมรรถนะบุคลากรและเครื่องมือในการสร้างความมั่นคงชายแดน 2. สร้างความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชน 3. พัฒนาศักยภาพความมั่นคงเพื่อสกัดกั้นการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย ด้วยเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ 4. พัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน 5. เสริมสร้างสมรรถนะบุคลากรและเครื่องมือในการสร้างความมั่นคงชายแดน 6. สร้างความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชน 7. พัฒนาศักยภาพความมั่นคงเพื่อสกัดกั้นการลักลอบขนส่งสินค้าผิด	1. อัตราการลดลงของจำนวนคดีความ/ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี 2. อัตราการลดลงของจำนวนคดีการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายร้อยละ 3 ต่อปี

4.4 เป้าประสงค์

- 1) สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเน้นการเพิ่มมูลค่าในภาคเกษตร และสนับสนุนภาคการค้าชายแดน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว
- 2) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สร้างชุมชนให้น่าอยู่ มีความมั่นคง และเป็นธรรม
- 3) เพื่ออนุรักษ์ ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และป้องกันภัยธรรมชาติ

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงสู่สากล		
1.1	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรภาครัฐแรงงาน และผู้ประกอบการเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	250,000,000.00
1.2	โครงการเสริมสร้างโอกาสการแข่งขันทางการค้า การลงทุน เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	100,000,000.00
1.3	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุน	24,230,000.00
1.4	โครงการพัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตสินค้าและพัฒนาความร่วมมือทางการค้าการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ	35,365,000.00
1.5	โครงการส่งเสริมการเปิดตลาดและพัฒนาความร่วมมือทางการค้าการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ	42,100,000.00
1.6	โครงการพัฒนาศักยภาพชุมชนทางด้านพาณิชย์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เข้าสู่ตลาดสมัยใหม่	13,825,000.00
1.7	โครงการพัฒนาศักยภาพด้านการค้าให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยในครัวเรือนยากจนแบบเบ็ดเสร็จและยั่งยืน (Smart Economy)	10,000,000.00
1.8	โครงการจัดตั้งศูนย์แสดงสินค้า (EWEC Outlet) และศูนย์อำนวยความสะดวกแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ของจังหวัดมุกดาหาร	2,500,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับมาตรฐานการเกษตรและต่อยอดเพื่อเพิ่มมูลค่า ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม		
2.1	โครงการส่งเสริมเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย	6,800,000.00
2.2	โครงการส่งเสริมเกษตรมูลค่าสูงและเกษตรสมัยใหม่	11,571,400.00
2.3	โครงการพัฒนาแหล่งน้ำและระบบบริหารจัดการน้ำและโครงสร้างพื้นฐานการเกษตร	1,765,377,645.00
2.4	โครงการส่งเสริมการผลิตพันธุ์ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตร	4,800,000.00
2.5	โครงการเกษตรผสมผสานตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง	5,000,000.00
2.6	โครงการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร	87,280,000.00
2.7	โครงการส่งเสริมสินค้าเกษตรอัตลักษณ์	1,644,700.00
2.8	โครงการส่งเสริมท่องเที่ยวเชิงเกษตร	9,320,000.00
2.9	โครงการส่งเสริมตลาดเกษตรและการขนส่งสินค้าเกษตรยุคใหม่	15,676,500.00

2.10	โครงการส่งเสริมการทำเกษตรพันธสัญญา	1,725,000.00
2.11	โครงการส่งเสริมองค์กรเกษตรกรต้นแบบและเกษตรกรปราดเปรื่อง	33,290,000.00
2.12	โครงการสนับสนุนโครงการตามพระราชดำริจังหวัดมุกดาหาร	6,000,000.00
2.13	โครงการเพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการทางการเกษตรภายใต้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและกรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)	10,495,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การพัฒนาการท่องเที่ยวตามวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง		
3.1	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ธรรมชาติ และวัฒนธรรมอย่างเป็นระบบ	3,226,900,000.00
3.2	โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมุกดาหาร	3,592,030,240.00
3.3	โครงการพัฒนาคุณภาพการศึกษาสู่มาตรฐานสากล	221,585,000.00
3.4	โครงการยกระดับคุณภาพการเข้าถึงบริการพื้นฐานของรัฐ smart service	30,000,000.00
3.5	โครงการคนมุกดาหารดี เก่ง เป็นสุขทุกช่วงชีวิต smart people	69,000,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาเมืองและชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน		
4.1	โครงการ smart infrastructure to smart living	1,216,386,400.00
4.2	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ธรรมชาติ วัฒนธรรม วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน	242,780,000.00
4.3	โครงการพัฒนาการตลาดกิจกรรมและประชาสัมพันธ์ ด้านการท่องเที่ยวกีฬาและนันทนาการจังหวัดมุกดาหารสู่ความยั่งยืน	16,500,000.00
4.4	โครงการขยายความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวระหว่างเครือข่ายและพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศ	84,501,300.00
4.5	โครงการยกระดับมาตรฐานบุคลากร สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหารสู่ความยั่งยืน	69,999,500.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 5 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน		
5.1	โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน การป้องกันและฟื้นฟูความเสียหายจากภัยธรรมชาติ	95,164,500.00
5.2	โครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	3,650,495,000.00
5.3	โครงการอนุรักษ์ป้องกันและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	208,251,450.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 6 : การเสริมสร้างความมั่นคงชายแดน		
6.1	โครงการเมืองปลอดภัยอัจฉริยะ (Smart Security City)	311,427,750.00
6.2	โครงการพัฒนาและเสริมสร้างความมั่นคงชายแดน	21,660,000.00
6.3	โครงการเสริมสร้างความมั่นคงจังหวัดมุกดาหารแบบบูรณาการ	19,125,000.00

6.4	โครงการตั้งจุดตรวจจุดสกัดเพื่อป้องกันปราบปรามอาชญากรรม	14,888,500.00
6.5	โครงการส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงชายแดนจังหวัดมุกดาหาร	3,085,000.00
6.6	โครงการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายแก่ผู้นำชุมชนและเครือข่ายศูนย์ยุติธรรมชุมชนจังหวัดมุกดาหาร	1,050,000.00
6.7	ค่ายศูนย์ขวัญแผ่นดิน	8,125,000.00
6.8	โครงการฝึกอบรมทีมผู้พิทักษ์ 1 ตำบล 1 ไม่งาม	1,996,600.00
6.9	โครงการฝึกอบรมการสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชนตามแนวชายแดน	517,325.00
6.10	โครงการแก้ไขปัญหายาเสพติดแบบบูรณาการ	23,550,000.00
6.11	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร	21,034,000.00
6.12	การรณรงค์ป้องกันแก้ไขปัญหายาเสพติด และการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางจิตใจให้แก่เยาวชน ลดปัญหาการตั้งครรภ์ก่อนวัยอันควร (รูปแบบออนไลน์/ออนไลน์)	500,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength) : ปัจจัยภายใน

- S1 ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์มีความได้เปรียบเป็นประตูสู่ประเทศอินโดจีนตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) และมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)
- S2 เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่หลากหลาย (ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย ปศุสัตว์ และประมงน้ำจืด)
- S3 มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งทางธรรมชาติเชิงประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมประเพณี
- S4 มีขนบธรรมเนียม ประเพณี ศิลปวัฒนธรรมอันดีงามเป็นเอกลักษณ์ เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า และภูมิปัญญาท้องถิ่น
- S5 ศักยภาพด้านพลังงานทดแทนสูง (พลังงานลม) มีภาคอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากภาคเกษตร

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 ขาดระบบขนส่งทางอากาศและระบบราง
- W2 ขาดระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบการจัดการขยะ การบริหารจัดการน้ำ
- W3 ความเหลื่อมล้ำด้านรายได้สูง ประชากร บางส่วนยากจน
- W4 ผลิตภาพแรงงานต่ำ ขาดแคลนแรงงานฝีมือ

W5 ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำ ขาดโอกาสทางการศึกษา

W6 โครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุมากขึ้น

W7 ระบบบริการพื้นฐานไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เช่น การมีอัตราแพทย์ต่อประชากรต่ำ

โอกาส (Opportunity)

O1 ความตกลงระหว่างประเทศไทยทำกับประเทศเพื่อนบ้าน

O2 เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร (3 อำเภอ 11 ตำบล)

O3 เป็นเขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะจังหวัดมุกดาหาร (Mukdahan Smart City) ประเภทเมืองเดิมน่าอยู่ (Livable City)

O4 โครงการสร้างทางรถไฟทางคู่ (สายบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มหาสารคาม - มุกดาหาร - นครพนม)

O5 สถานีขนถ่ายสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ (Truck Terminal)

O6 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหาร

O7 การเปลี่ยนแปลงสู่สังคมดิจิทัล

อุปสรรค (Threat)

T1 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)

T2 ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ ระหว่างประเทศที่ซับซ้อนไม่เอื้อต่อการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการศึกษา

T3 ปัญหาความมั่นคงชายแดน เช่น การลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี และปัญหายาเสพติด

T4 ความผันผวนของราคาสินค้าเกษตร

T5 ต้นทุนการผลิตด้านการเกษตรสูง เนื่องจากปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้น

T6 ภัยธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ ภัยแล้ง อุทกภัย

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

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

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

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

วัตถุประสงค์

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

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

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

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่าย
คมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับ
การพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและ
ภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการ
พัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วย
ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการ
พัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐาน
ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
ให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบการ
วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการ
เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ
วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของ
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการ
ท่องเที่ยวต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหา
และความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 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

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



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

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

โทรสาร: 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์: 0-2318-7235

โทรสาร: 02-318-7236

อีเมล: chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-941-300

โทรสาร: 053-217-143

อีเมล: contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0-2619-9931

โทรสาร: 0-2619-9932

อีเมล: dc@decade.co.th