

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS** เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2
(จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร)

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยี ทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนากลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ 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 นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

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

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก

ความสะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำหรับบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัด รวมถึงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงานแผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 4) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัดระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย



ที่มา : Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

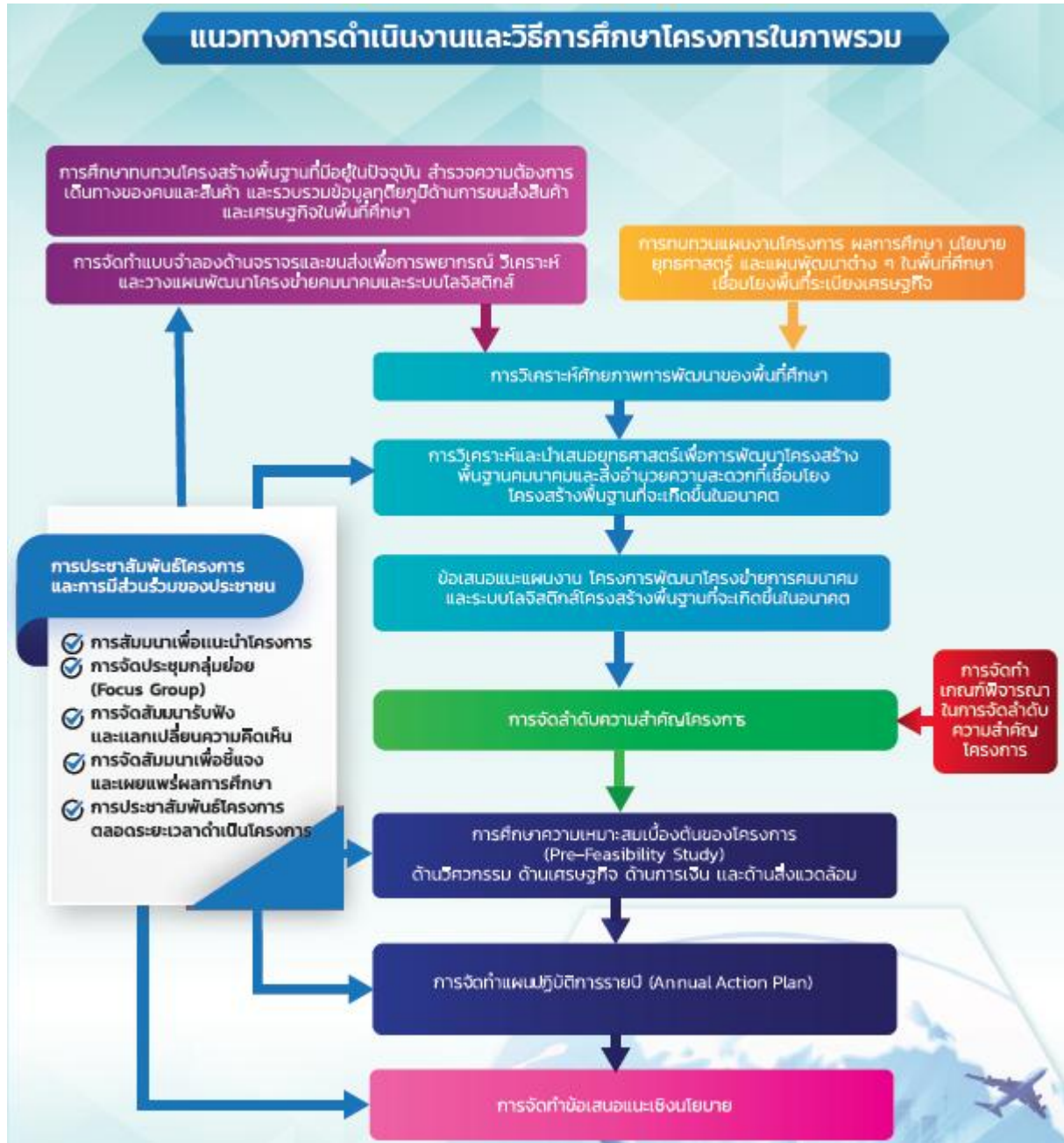
- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **งานส่วนที่ 2 :** จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

- **งานส่วนที่ 3 :** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1

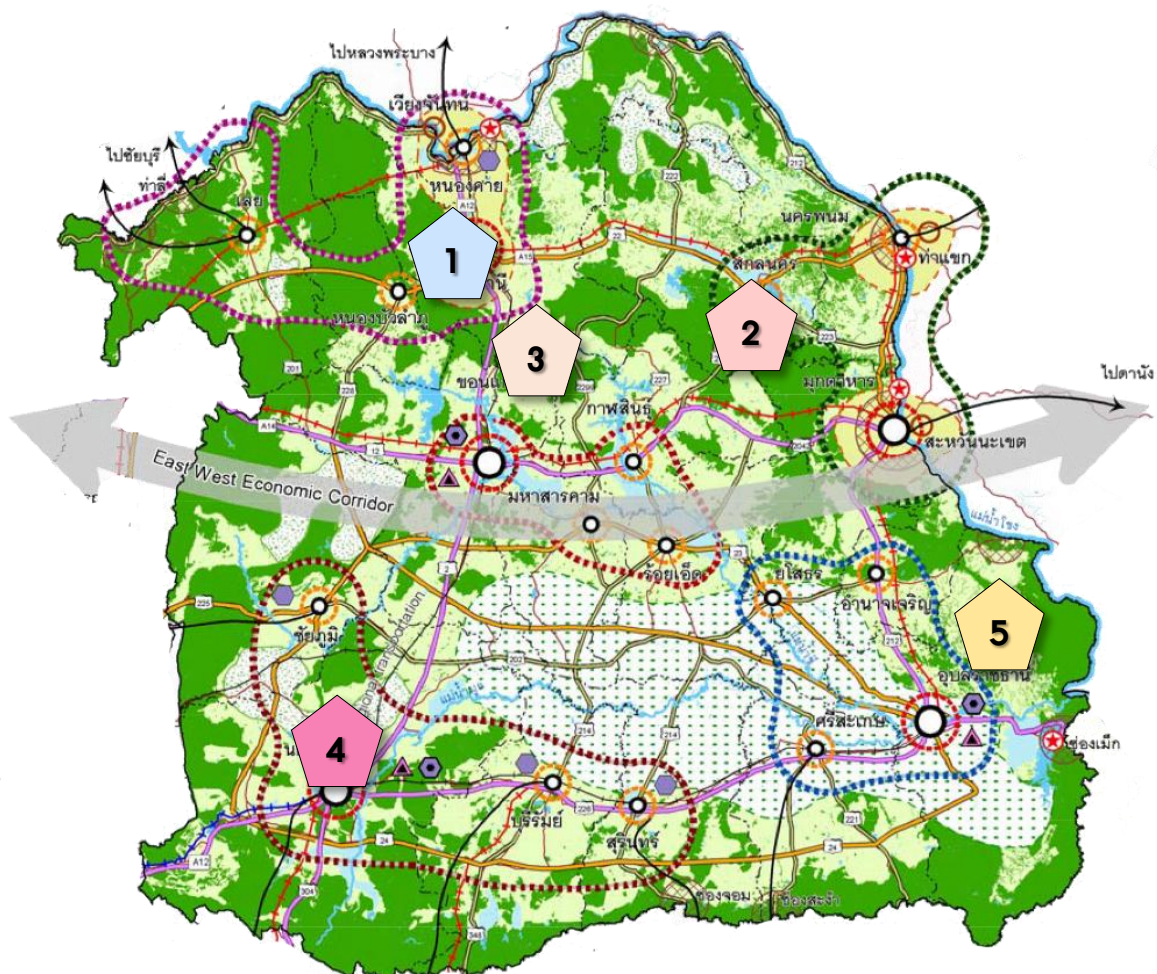


รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

1.4 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 5 พื้นที่ ดังนี้

- 1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จำนวน 5 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด อุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู
- 2) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จำนวน 3 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร
- 3) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด
- 4) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์
- 5) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย จังหวัด อุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ



รูปที่ 1.4-1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2. การดำเนินงานของโครงการ



3. การศึกษาทบทวนโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันและอนาคต เชื่อมโยงกับพื้นที่กลุ่มจังหวัด

3.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

3.1.1 พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร โดยมีจังหวัดสกลนครเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่มจังหวัด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการคมนาคมหรือติดต่อสื่อสารระหว่างจังหวัดในกลุ่มได้สะดวก เป็นศูนย์กลางของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และธุรกิจต่างๆ

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งปัจจุบันระดับจังหวัด

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในปัจจุบันระดับจังหวัดของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1.2.1 จังหวัดสกลนคร

จังหวัดสกลนคร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 647 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 9,605.75 ตารางกิโลเมตร ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร ประมาณ 120 กิโลเมตร และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม ประมาณ 90 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน และจังหวัดต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง ทางอากาศ ซึ่งถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดสกลนคร อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 647 กิโลเมตร ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย และซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง

ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดสกลนครและเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนมีรายละเอียดดังนี้

(1) **ถนนสายประธาน** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจรที่มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดสกลนครที่สำคัญ แสดงดังนี้

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



รูปที่ 3.1-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22

(2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดสกลนครที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213** สายมหาสารคาม - สกลนคร เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่ง โดยเชื่อมต่อตัวเมืองมหาสารคาม ตัวเมืองกาฬสินธุ์ และตัวเมืองสกลนครเข้าด้วยกัน แต่เดิมถนนสายนี้ คือ ทางหลวงสายมหาสารคาม - กาฬสินธุ์ - สกลนคร ซึ่งในประกาศราชกิจจานุเบกษา สมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม 12 ธันวาคม 2493 ได้ขนานนามทางหลวงสายนี้ว่า ถนนถีนานนท์



รูปที่ 3.1-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213

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



รูปที่ 3.1-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร - บ้านดอง เป็นทางหลวงแนวตะวันตก - ตะวันออก ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสกลนครกับอำเภอทางตอนใต้ของจังหวัดนครพนม มีระยะทางตลอดทั้งสาย 65.052 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227 สายกาฬสินธุ์ - พังโคน เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ - ใต้ ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์กับจังหวัดสกลนคร และมีเส้นทางคาบเกี่ยวไปยังจังหวัดอุดรธานี มีระยะทางตลอดทั้งสาย 162.667 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 227

● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 241 เป็นทางเลียบเมืองสกลนครมีจำนวน 4 ช่องจราจร ระยะทางตลอดทั้งสาย 10.145 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 241

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดสกลนครมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 1 และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 2 ซึ่งสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่ตำบลเชิงมุม อำเภอเมือง โดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมืองและรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 1 มีรถโดยสารประจำทางให้บริการภายในเขตตัวเมืองและระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ตั้งอยู่ที่ถนนรัฐพัฒนา ตำบลเชิงมุม เมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร มีพื้นที่ 20 ไร่ จำนวนช่องจอด 18 ช่อง เทศบาลเมืองสกลนครเป็นผู้ดูแล



รูปที่ 3.1-7 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 1

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 2 เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองมีรถประจำทางให้บริการภายในเขตตัวเมืองและไปยังจังหวัดต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 1 โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่ตำบลเชิงมุม อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร มีพื้นที่ 5 ไร่ จำนวนช่องจอด 18 ช่อง เทศบาลเมืองสกลนครเป็นผู้ดูแล



รูปที่ 3.1-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสกลนครแห่งที่ 2

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดสกลนครไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบราง จะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี โดยระยะทางจากตัวเมืองสกลนครไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี ประมาณ 110 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานสกลนคร ตั้งอยู่ที่ถนนสกลนคร - นครพนม ตำบลธาตุนาเวง อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร ให้บริการประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนครและใกล้เคียง โดยมีเที่ยวบินให้บริการ จำนวน 1 เส้นทางบิน ได้แก่ เส้นทางบิน สกลนคร - กรุงเทพฯ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน เป็นเที่ยวบินของ สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 3 เที่ยวบิน/วัน



รูปที่ 3.1-9 ท่าอากาศยานสกลนคร

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดสกลนครไม่มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน การสัญจรทางน้ำ จึงไม่ได้อยู่ในตัวเลือกของรูปแบบการเดินทางในจังหวัด โดยประชาชนในพื้นที่นิยมรูปแบบการเดินทางทางถนนเป็นหลัก เพราะมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงกิจกรรมนันทนาการระยะสั้น ๆ ในสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดสกลนคร เช่น บริเวณหนองหารจะมีท่าเรือบริการนักท่องเที่ยว สำหรับชมหนองหารการเดินทางไปกลับประมาณ 10 กิโลเมตร เพื่อชมเกาะดอนสวรรค์ ดินแดนตำนานผาแดงนางไอ่ อัตราค่าบริการเรือลำละ 500 บาท สามารถนั่งได้ประมาณ 5 - 8 คน



รูปที่ 3.1-10 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

(6) ระบบโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดสกลนครในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก

ตารางที่ 3.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดสกลนคร

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ	ทิศทาง
1	สถานีตรวจสอบน้ำหนักสกลนคร	สกลนคร	เมืองสกลนคร	ขาเข้า

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.2.2 จังหวัดนครพนม

จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 740 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 5,529 ตารางกิโลเมตร ลักษณะพื้นที่เป็นแนวยาวตามฝั่งแม่น้ำโขงประมาณ 174 กิโลเมตร ติดต่อกับแขวงคำม่วน สปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงไหลกั้นพรมแดน เป็นจังหวัดท่องเที่ยวสำคัญของภาคอีสาน การเดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ และการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนจะใช้ทางถนนเป็นหลัก โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังต่อไปนี้

(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 เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(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 3.1-11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดนครพนมที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายหนองคาย - อุบลราชธานี** หรือถนนชยางกูร 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 (ช่วงอำเภอปากคาดถึงอำเภอบึงกาฬ บางส่วน และอำเภอบ้านแพงถึงตำบลหนองแวง อยู่ระหว่างการขยายเป็น 4 ช่องจราจร)



รูปที่ 3.1-12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร - บ้านดอง เป็นทางหลวงแนวตะวันตก - ตะวันออกที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสกลนครกับอำเภอทางตอนใต้ของจังหวัดนครพนม มีระยะทางตลอดทั้งสาย 65.052 กิโลเมตร ทางหลวงสายนี้มีเส้นทางเชื่อมต่อมาจากถนนมัธยมจันทร์ ในเขตเทศบาลนครสกลนคร อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร มีเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านอำเภอโคกศรีสุพรรณ แล้วเข้าสู่จังหวัดนครพนม ผ่านอำเภอนาแก และสิ้นสุดที่อำเภอธาตุพนม บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212



รูปที่ 3.1-13 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 240 หรือถนนเลียบเมืองนครพนม เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีลักษณะเป็นถนนเลียบเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตตัวจังหวัดนครพนม เดิมเคยเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 มีระยะทางรวม 9.089 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-14 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 240

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



รูปที่ 3.1-15 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 295

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดนครพนม สถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบ้านแพงโดยบริเวณสถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมืองและรถโดยสารระหว่างจังหวัด โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม เป็นศูนย์กลางการขนส่งหลักของเมืองสำหรับบริการรถตู้และรถประจำทางไปยังจุดหมายปลายทางในท้องถิ่น ระหว่างจังหวัดต่าง ๆ และประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) เทศบาลเมืองนครพนมเป็นผู้ดูแล



รูปที่ 3.1-16 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดนครพนมไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี โดยระยะทางจากตัวเมืองนครพนมไปยังสถานีรถไฟอุดรธานีประมาณ 220 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างหรือรถส่วนบุคคล

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

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

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



รูปที่ 3.1-17 ท่าอากาศยานนครพนม

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดนครพนมมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง สำหรับขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามฟากไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอริคำไซ แขวงคำม่วน ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากกระดิง เมืองหินบูน เมืองหนองบก และเมืองท่าแขก เป็นต้น โดยจุดที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) จากนครพนมมี 3 วิธีการเดินทาง ประกอบด้วย การเดินทางผ่านท่าเทียบเรือ ผ่านด่านถาวร และผ่านจุดผ่อนปรน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือมีจำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือนครพนม ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองนครพนม ประเภทเรือที่เข้าเทียบทำเป็นเรือสินค้า (2) ท่าเทียบเรือธาตุพนม ตั้งอยู่ที่อำเภอธาตุพนม ประเภทเรือที่เข้าเทียบทำเป็นเรือสินค้า เรือท่องเที่ยว และเรืออื่น ๆ และ (3) ท่าเทียบเรือบ้านแพง ตั้งอยู่ที่อำเภอบ้านแพง ประเภทเรือที่เข้าเทียบทำเป็นเรือสินค้า และแพขนานยนต์

2) ด้านถาวร

ด้านถาวรมีจำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย (1) ด้านถาวรสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขง ไทย - ลาว แห่งที่ 3 ตั้งอยู่ที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และ (2) ด้านถาวรท่าเรือ ตั้งอยู่ที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน

3) จุดผ่อนปรน

จุดผ่อนปรนมีจำนวน 4 แห่ง ประกอบด้วย (1) จุดผ่อนปรนบ้านโพธิ์ชัย ตั้งอยู่ที่ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบ้านแพง สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านท่าสะอาด เมืองปากกระดิง แขวงบอลิคำไซ (2) จุดผ่อนปรนอำเภอท่าอุเทน ตั้งอยู่ที่อำเภอบ้านท่าอุเทน สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านหินปูน เมืองหินปูน แขวงคำม่วน (3) จุดผ่อนปรนบ้านหมากตั้ง ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองนครพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านปากแบ่ง เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และ (4) จุดผ่อนปรนอำเภอธาตุพนม ตั้งอยู่ที่อำเภอธาตุพนม สามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ที่บ้านด่าน เมืองหนองบก แขวงคำม่วน



รูปที่ 3.1-18 ตัวอย่างการเดินทางทางน้ำของท่าเรือนครพนม

(6) ระบบโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดนครพนมในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนัก และสถานีขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3.1-2 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดนครพนม

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

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.2.3 จังหวัดมุกดาหาร

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

(1) ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดมุกดาหารอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 650 กิโลเมตร การเดินทางจาก กรุงเทพฯ มายังมุกดาหารจะใช้เส้นทางผ่านจังหวัดต่าง ๆ อาทิ นครราชสีมา ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ กาฬสินธุ์ เป็นต้น โดยโครงข่ายทางถนนของจังหวัดมุกดาหารประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยง การเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทาง ในเขตจังหวัดมุกดาหาร ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนนในพื้นที่มีดังต่อไปนี้

(1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนน ที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้ เป็นระยะทางไกล 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 ที่เชื่อมระหว่างเมืองมาเลเซีย ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังถือเป็นทางหลวงสายเอเชีย ได้แก่ ทางหลวงเอเชียสาย 1 ทางหลวง เอเชียสาย 13 และ ทางหลวงเอเชียสาย 16 อีกด้วย



รูปที่ 3.1-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

(1.2) **ถนนสายหลัก** คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212** สายหนองคาย - อุบลราชธานี หรือถนนชยางกูร 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 (ช่วงอำเภอบากคาดถึงอำเภอเมืองมุกดาหาร บางส่วน และอำเภอบ้านแพงถึงตำบลหนองแวง อยู่ระหว่างการขยายเป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 3.1-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 238** หรือ ถนนเลียบเมืองมุกดาหาร เป็นทางหลวงแผ่นดินที่มีลักษณะเป็นถนนเลียบเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตตัวจังหวัดมุกดาหาร เดิมเคยเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212



รูปที่ 3.1-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 238

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



รูปที่ 3.1-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 239

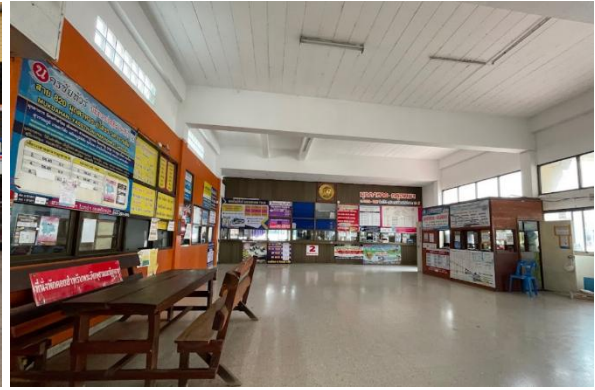
● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299 สายลำน้ำพาน - หนองบงมีเส้นทางเริ่มจากทางแยกต่างระดับวงแหวนลำพาน ผ่านอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ แต่ไม่ได้เข้าเมืองกาฬสินธุ์ (เดิมทางเข้าเมืองกาฬสินธุ์เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงจังหวัดหมายเลข 2143 และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213) แล้วไปสิ้นสุดที่สี่แยกสมเด็จ อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดกาฬสินธุ์ จากนั้นจะเลี้ยวขวาเข้าถนนสมเด็จ - มุกดาหาร ผ่านอำเภอยางชุมน้อย อำเภอกุฉินารายณ์ เข้าเขตจังหวัดมุกดาหาร ผ่านอำเภอหนองสูง จากนั้นไปสิ้นสุดเส้นทางที่บ้านหนองบง ตำบลหนองเอี่ยน อำเภอดงคำ จังหวัดมุกดาหาร รวมระยะทางทั้งสิ้น 135.464 กิโลเมตร



รูปที่ 3.1-23 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 299

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

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



รูปที่ 3.1-24 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมุกดาหาร

(3) ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารไม่มีสถานีรถไฟให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟขอนแก่น โดยระยะทางจากตัวเมืองมุกดาหารไปยังสถานีรถไฟขอนแก่นประมาณ 220 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังสถานีรถไฟสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(4) ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารไม่มีท่าอากาศยานหรือสนามบินเชิงพาณิชย์ให้บริการในพื้นที่ หากต้องการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศจะมีท่าอากาศยานจำนวน 2 แห่งใกล้ที่สุด คือ ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนครพนม โดยระยะทางจากเมืองมุกดาหารไปยังทั้ง 2 ท่าอากาศยานประมาณ 120 กิโลเมตร รูปแบบการเดินทางไปยังท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนครพนมสามารถใช้รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล

(5) ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดมุกดาหารมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่บริเวณแม่น้ำโขง สำหรับขนถ่ายสินค้าและเดินทางข้ามพรมแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) แขวงสะหวันนะเขต ที่เมืองต่างๆ อาทิ เมืองโกสอน พมวิทาน 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

2) ด้านประเพณี

ด้านประเพณี มีตลาดในหมู่บ้านชายแดนมี 8 แห่ง ประกอบด้วย อำเภอหว้านใหญ่ จำนวน 4 แห่ง อำเภอเมืองมุกดาหาร จำนวน 3 แห่ง และอำเภอดอนตาล จำนวน 1 แห่ง

3) ช่องทางธรรมชาติ

ช่องทางธรรมชาติหรือท่าเรือหมู่บ้านมี 24 แห่ง ประกอบด้วย อำเภอหว้านใหญ่ จำนวน 5 แห่ง อำเภอเมืองมุกดาหาร จำนวน 11 แห่ง และอำเภอดอนตาล จำนวน 8 แห่ง



รูปที่ 3.1-25 ตัวอย่างการเดินทางทางน้ำของท่าเรือเทศบาลเมืองมุกดาหาร

(6) ระบบโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container: ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดมุกดาหารในปัจจุบัน ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3.1-2 ตำแหน่งที่ตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันจังหวัดมุกดาหาร

ที่	ชื่อด่าน	จังหวัด	อำเภอ
1	สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร	มุกดาหาร	เมือง

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

3.1.3 การเชื่อมโยงการเดินทางพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ระบบคมนาคมทางถนนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างกลุ่มและภายในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 12 ทางหลวงหมายเลข 22 ทางหลวงหมายเลข 212 ทางหลวงหมายเลข 213 ทางหลวงหมายเลข 214 ทางหลวงหมายเลข 222 ทางหลวงหมายเลข 223 และทางหลวงหมายเลข 227 อีกทั้งปัจจุบันยังมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 และ 3 ที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนมที่สามารถเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว ในด้านเศรษฐกิจการค้าและการท่องเที่ยวได้ ส่วนการเดินทางด้วยระบบรางนั้นในปัจจุบันยังไม่มีการเดินทางทางรางเข้าถึงศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัด ซึ่งหากต้องการเดินทางมายังจังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร โดยระบบรางจะต้องไปใช้บริการรถไฟที่สถานีบริเวณจังหวัดอุดรธานีหรือจังหวัดขอนแก่น แต่กำลังมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่เชื่อมบ้านไผ่ (ขอนแก่น) – นครพนม ที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชุมทางบ้านหนองแวงไร่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีการเดินทางผ่านจังหวัด ขอนแก่น - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - มุกดาหาร - นครพนม ไปสิ้นสุดที่สถานีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 จ.นครพนม และเชื่อมต่อกับสปป.ลาวที่แขวงสะหวันนะเขตและคำม่วน มีระยะทาง 355 กิโลเมตร โดยรถไฟสายนี้อยู่ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมรถไฟระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และเชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนม การขนส่งทางน้ำภายในบริเวณพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งด้านอื่น ๆ เนื่องจากข้อจำกัดทางลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง ความตื้นและความแคบของลำน้ำ รวมถึงเส้นทางที่คดเคี้ยวจึงไม่เป็นที่นิยมในระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศ จึงเป็นการใช้เพื่อการเกษตรกรรมและการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่เป็นระบบคมนาคมทางน้ำบนแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ผ่านท่าเรือ จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าต่าง ๆ บริเวณจังหวัดนครพนมและมุกดาหาร ในเชิงเศรษฐกิจการค้า ท่องเที่ยวและเกษตรกรรม ส่วนระบบคมนาคมทางอากาศมีท่าอากาศยานจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าอากาศยานสกลนคร ตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้โดยทางถนนทางหลวงในสายต่าง ๆ เช่น ทางหลวงหมายเลข 22, 213 และ 223 เป็นต้น ปัจจุบันมีสายการบินให้บริการ 2 สายการบิน ประกอบด้วย Nok Air, Thai AirAsia เป็นต้น และ (2) ท่าอากาศยานนครพนม ตั้งอยู่ใน อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม โดยผู้โดยสารจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้าถึงได้โดยทางถนนทางหลวงในสายต่าง ๆ เช่น ทางหลวงหมายเลข 22, 212 และ 2023 เป็นต้น ซึ่งจำนวนสายการบินที่ให้บริการมี 1 สายการบินคือ Thai AirAsia

3.2 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งพื้นที่ในอนาคต

3.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

3.2.1.1 จังหวัดสกลนคร

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสกลนคร จำนวน 13 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง งานพัฒนาปรับปรุง และงานเพิ่มมาตรฐาน

ตารางที่ 3.2-1 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสกลนคร

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	223	สกลนคร - อ.ธาตุพนม ตอนสกลนคร - อ.นาแก	16	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	2032	บ.ท่าดอกแก้ว - อ.ศรีสงคราม		ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	22	สูงเนิน - ท่าแร่	4	ก่อสร้างทางขนาน	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
4	222	อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอนวานรนิวาส - อ.คำตากล้า	22	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
5	222	อ.พังโคน - บ.โพธิ์ทอง	22	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
6	227	บ้านผาสุข - วาริชภูมิ - พังโคน	29	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
7	2096	หนองกา - คำตากล้า	51	ยกระดับมาตรฐานทาง	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
8	-	แยกทางเลี่ยงเมืองสกลนคร (ด้านตะวันออก)	30	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
9	-	ทางเลี่ยงเมืองสว่างแดนดิน ด้านเหนือ	14	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
10	-	ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทพ.22 ตัด 241 ตัด 2347 แยกบ้านธาตุนาแวง	1	ทางแยกต่างระดับ	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
11	-	ทางเลี่ยงเมืองสกลนคร ด้านเหนือ	8	ทางแนวใหม่	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
12	2342	อ.สว่างแดนดิน - อ.ส่องดาว	19	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายยานชุมชน	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575
13	2218	อ.วาริชภูมิ - อ.ภูพาน	52	เพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายยานชุมชน	ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสกลนคร จำนวน 10 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-2 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดสกลนคร ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวงชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	สน.4002	แยก ทล.2091 - บ.หนองกิ้ง อ.วานรนิวาส	0.900	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
2	-	ถนนเชิงสะพานท่าบ้านกอก อ.กุสุมาลย์	1.500	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
3	-	ถนนเชิงลาดสะพานบ้านฮ้าง อ.กุสุมาลย์	3.700	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
4	-	ถนนเชิงลาดสะพานเหล่าสมบุรณ์ - ห้วยสงคราม อ.บ้านม่วง	2.148	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
5	สน.4039	แยก ทล.2342 - บ.คำเลาะ อ.สว่างแดนดิน	5.359	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
6	สน.2021	แยก ทล.22 - บ.คำบิต อ.สว่างแดนดิน	10.427	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
7	สน.2040	แยก ทล.22 - บ.คำน้อย (ตอนสกลนคร) อ.ส่องดาว	1.970	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
8	สน.4064	แยก ทล.2307 - บ.สามแยกพัฒนา อ.วานรนิวาส	4.675	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
9	สน.4047	แยก ทล.2096 - บ.ดอนหญ้านาง อ.บ้านม่วง	4.925	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง
10	สน.3026	แยก ทล.222 - บ.เจริญศิลป์ อ.วานรนิวาส	3.000	ก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานประมาณ พ.ศ.2566

3.2.1.2 จังหวัดนครพนม

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม จำนวน 7 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง และงานพัฒนาปรับปรุง

ตารางที่ 3.2-3 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	212	อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบุรณ์ ตอน 1	14	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	212	อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบุรณ์ 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

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างถนน และงานสำรวจยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-4 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดนครพนม ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	ทางหลวง ชนบท	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ
1	นพ.3023	แยก ทข.นพ.3023 - ท่าเทียบเรือ อ.บ้านแพง	1.100	ก่อสร้างเพื่อสนับสนุน การท่องเที่ยว
2	-	ถนนสายเชื่อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน - ศูนย์กลางการค้า ส่งชายแดน บริเวณสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 - ถนนเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 อ.ท่าอุเทน	23.103	ก่อสร้างเพื่อเชื่อมต่อ ระบบขนส่ง
3	นพ.4064	แยก ทล.2417 - บ.เหล่าส้มป่อย อ.นาทม	0.330	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
4	นพ.5066	แยก ทข.นพ.2010 - บ.ตาลกุด อ.ธาตุพนม	0.700	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
5	นพ.4053	แยก ทล.2033 - บ.โคกสี อ.นาแก	1.600	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
6	นพ.4062	แยก ทล.2417 - บ.นาดี อ.นาทม	1.146	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
7	นพ.3048	แยก ทล.212 - บ.โนนสะอาด อ.ธาตุพนม	3.700	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
8	นพ.4061	แยก ทล.2417 - บ.ข้า อ.นาทม	11.500	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง
9	นพ.4054	แยก ทล.2033 - บ.โนนหอม อ.นาแก	3.210	ก่อสร้างเพื่อยกระดับชั้นทาง

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

(3) งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

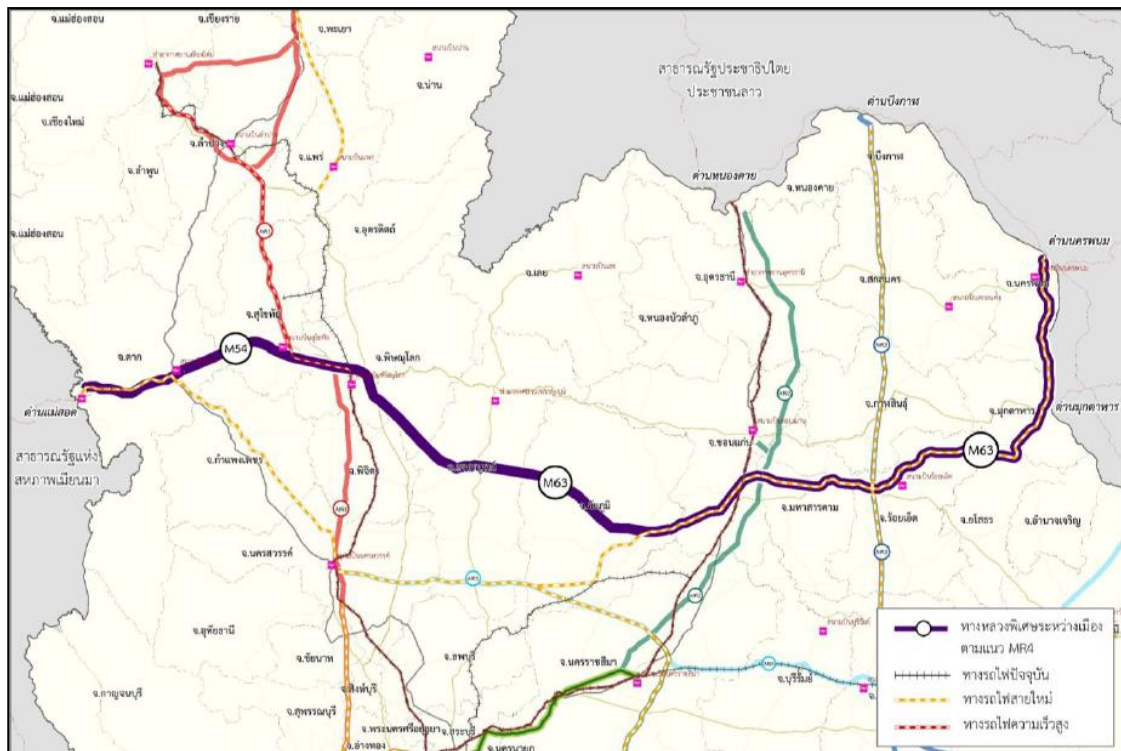
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน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

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

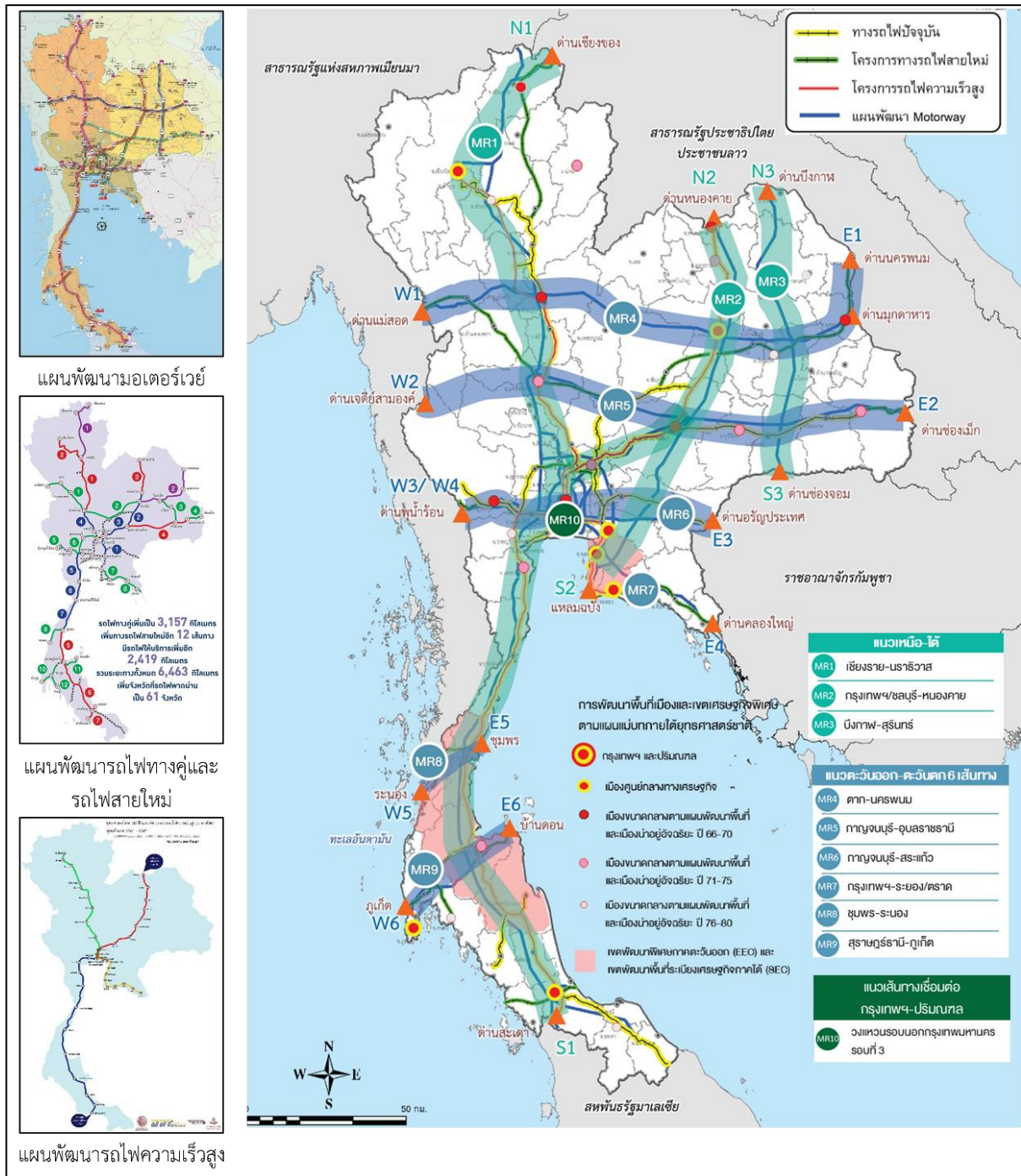
จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดนครพนมมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 ตาก - นครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ของประเทศไทย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

MR4 ตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - 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 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 3.2-1 แนวเส้นทาง MR4 ตาก - นครพนม



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

รูปที่ 3.2-2 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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 3.2-5 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) รถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อยุธยาประเทศ 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 ช่วงตอนเมือง - 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

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 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, บ้านปงแดง, บ้านดำนคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ชานชลา ไม่มีตัวอาคารสถานี ขาดตัว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแค่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-4 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า/Container Yard (CY)

การก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 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 3.2-5 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)

3.2.1.3 จังหวัดมุกดาหาร

(1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร จำนวน 1 โครงการ ซึ่งประกอบด้วย แผนงานก่อสร้าง

ตารางที่ 3.2-6 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

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

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

(2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร จำนวน 4 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง

ตารางที่ 3.2-7 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

(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) และสายพญา - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

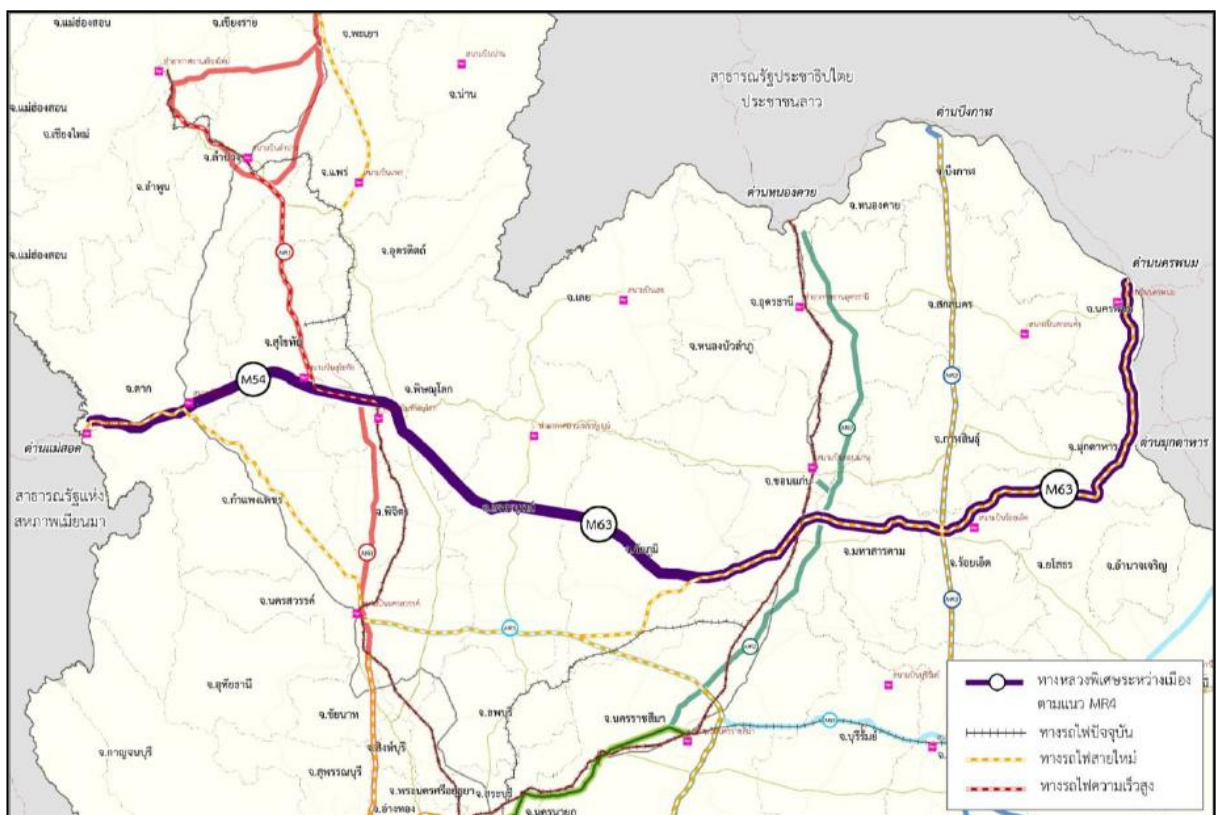
ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาพื้นที่ ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น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

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

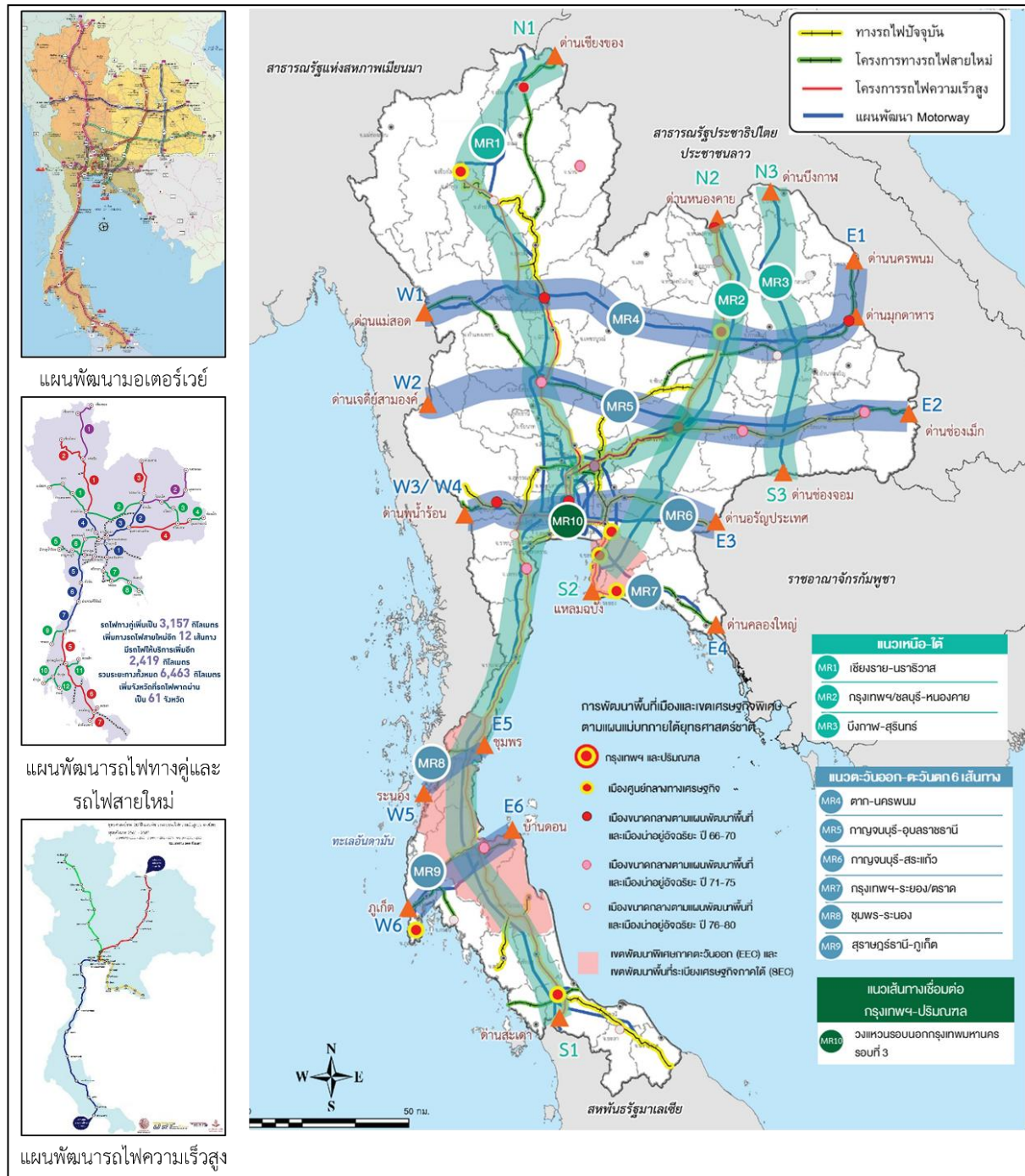
MR4 ตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงด้านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยด้านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณ

สะพานมิตรภาพไทย - 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 3.2-6 แนวเส้นทาง MR4 ตาก-นครพนม



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

รูปที่ 3.2-7 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

(4) งานพัฒนาทางราง

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 3.2-8 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 สายมาบะเปา - 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) รถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร
(2) รถไฟทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
(3) รถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
(4) รถไฟทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
(5) รถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
(6) รถไฟทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร
(7) รถไฟทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร
(8) รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อยุธยาประเทศ 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 ช่วงตอนเมือง - 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

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 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, บ้านปงแดง, บ้านดงคำ, นาถ่อน และบ้านกลาง เป็นแค่ชานชลา ไม่มีตัวอาคารสถานี ขาดตัว มีผู้โดยสารน้อย รองรับแค่รถไฟท้องถิ่น ขนาดพื้นที่ป้ายหยุดรถไฟ ในการเวนคืน ขนาด 100X300 เมตร



รูปที่ 3.2-9 ตัวอย่างรูปแบบสถานีในโครงการ

ลานกองเก็บตู้สินค้า/Container Yard (CY)

การก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในเส้นทางไว้ถึง 6 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 3.2-10 ตัวอย่างผังย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)

(5) งานพัฒนาทางอากาศ

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



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

รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างการออกแบบท่าอากาศยานมุกดาหาร

4. ผลการประชุมกลุ่มย่อย

4.1 วันที่จัดประชุมกลุ่มย่อย

โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 3 พื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร ระหว่างวันที่ 18 - 20 มีนาคม 2567 โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมดังนี้

เวทีที่	วัน-เวลา	สถานที่	พื้นที่เป้าหมาย
1	วันจันทร์ที่ 18 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมเปรมปรีดา โรงแรมเดอะ มาเจสติก อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร	จังหวัดสกลนคร
2	วันอังคารที่ 19 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรม เดอะ ริเวอร์ นครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม	จังหวัดนครพนม
3	วันพุธที่ 20 มีนาคม 2567 เวลา 08.30 - 15.00 น.	ห้องประชุมมรดก โรงแรมพลอย พาเลซ อำเภอ เมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร	จังหวัดมุกดาหาร

4.2 ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการประชุมกลุ่มย่อย

จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สามารถสรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2-1 สรุปความต้องการโครงข่ายคมนาคม พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จังหวัดสกลนคร	จังหวัดนครพนม	จังหวัดมุกดาหาร
1) โครงข่ายการคมนาคมทางถนน		
(1) เสนอให้พัฒนาเส้นทางรอบเมือง	(1) ต้องการให้พัฒนาเส้นทางระหว่างไร่/สวนของเกษตรกรถึงโรงงานภายในจังหวัด เนื่องจากมีความขรุขระ	(1) ต้องการให้ปรับปรุงเส้นทางมุกดาหาร - อำเภอกำชะอีให้เป็น 4 ช่องจราจร
(2) ขอให้มีการปรับปรุงเส้นทางในอำเภอกุฉินารายณ์ เนื่องจากเส้นทางแคบ และไม่มีไหล่ทาง	(2) ต้องการให้ศึกษาการจราจรเส้นทางอำเภอนครพนม - วัดพระธาตุพนม	(2) ต้องการให้ขยายถนนที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเป็น 4 ช่องจราจร
	(3) ขอให้พัฒนาเส้นทางในจังหวัดนครพนมให้มีไหล่ทางทั้งหมด	(3) ขอให้เพิ่มเติมช่องสำหรับรถเลี้ยวบริเวณจุดกลับรถ
	(4) ต้องการเพิ่มแสงสว่างเส้นทางสนามบิน - อำเภอมือเบ่	
	(5) ต้องการขยายทางเป็น 4 ช่องจราจร เส้นทางนาแก - นครพนม	
2) โครงข่ายการคมนาคมทางราง		
(1) ต้องการขนส่งทางรางเส้นทางจังหวัดสกลนคร - จังหวัดอุดรธานี	-	-
3) โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ		
(1) เสนอให้ยกระดับท่าอากาศยานสกลนครเป็นสนามบินศุลกากร	(1) ต้องการให้มีเที่ยวบินมากขึ้น	-

5. การวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดและแนวทางการพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนม โดยมีเส้นกั้นพรมแดนตามแนวลำน้ำโขง ระยะทาง 246 กิโลเมตร (จังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 72 กิโลเมตร และจังหวัดนครพนม ระยะทาง 174 กิโลเมตร) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ตั้งอยู่ประมาณเส้นรุ้งที่ 16 องศา 25 ลิปดา ถึง 17 องศา 25 ลิปดา เหนือ และเส้นแวงที่ 104 องศา 08 ลิปดา ถึง 104 องศา 47 ลิปดา ตะวันออก มีพื้นที่ประมาณ 19,474.47 ตารางกิโลเมตร หรือ 12,190,433 ไร่

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2562 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินมากที่สุดโดยเฉพาะพื้นที่เกษตรกรรมจำนวน 7,738,838 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 69.33 ของการใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้จำนวน 1,692,247 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.16 พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างจำนวน 662,095 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.93 พื้นที่แหล่งน้ำจำนวน 607,048 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.44 และพื้นที่เปิดเตล็ดจำนวน 461,187 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.14 ตามลำดับ

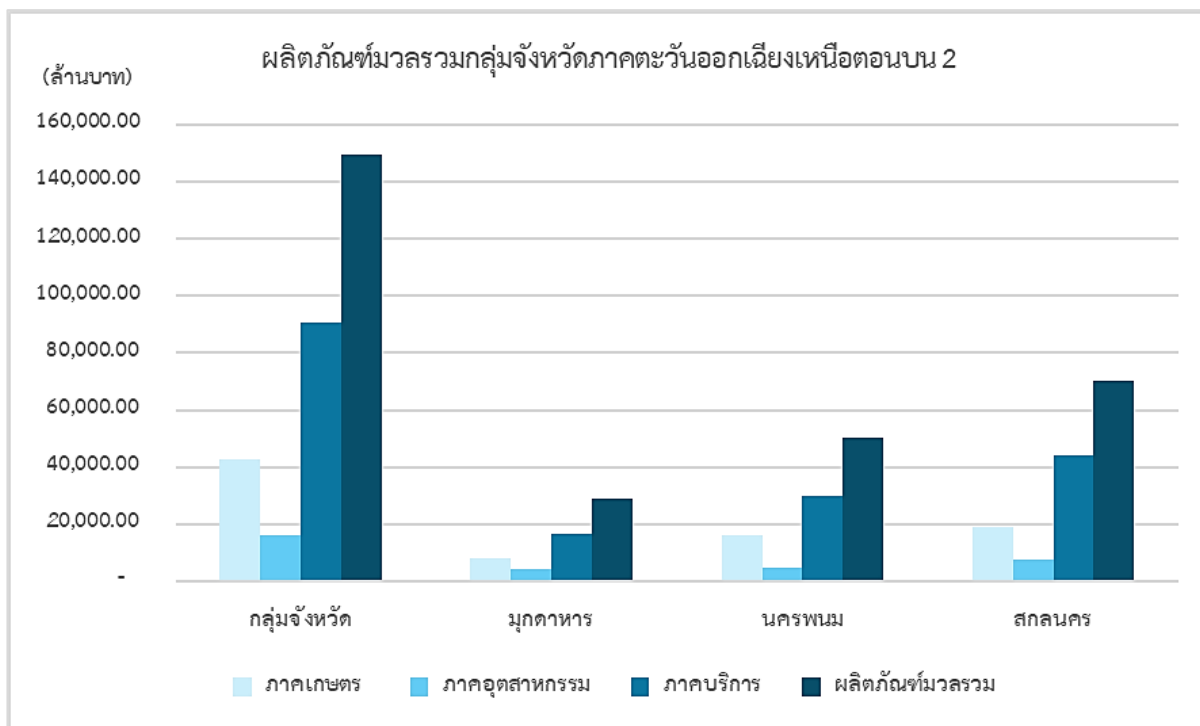
1.1) สรุปข้อมูลพื้นฐาน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านเกษตรกรรม ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว และข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โดยสรุปรายละเอียดสำคัญมีดังนี้

1.1.1) ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือน ธันวาคม 2566 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีประชากรรวม 2,208,536 คน คิดเป็นร้อยละ 3.34 ของประชากรทั้งประเทศมีจำนวนประชากรเป็นอันดับ 5 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจังหวัดที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดสกลนคร จำนวน 1,145,657 คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครพนม จำนวน 714,284 คน และจังหวัดมุกดาหารมีประชากรน้อยที่สุด คือ 351,595 คน

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี เท่ากับ 0.150 ล้านล้านบาท โดยจังหวัดสกลนคร มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสูงสุด เท่ากับ 0.070 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.08 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครพนม เท่ากับ 0.050 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.56 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด และจังหวัดมุกดาหาร เท่ากับ 0.029 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19.36 เมื่อพิจารณาโครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด ณ ราคาประจำปี พบว่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 โดยภาคบริการมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 60.47 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด



หมายเหตุ: ข้อมูลปี 2565 คาดการณ์โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 5-1 โครงสร้างผลิตภัณฑ์มวลรวม (เศรษฐกิจ) รายจังหวัด กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ปี พ.ศ. 2565

1.1.2) ข้อมูลด้านเกษตรกรรม

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร ปี พ.ศ. 2565 เท่ากับ 42,861 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคเกษตร เท่ากับ 38,720 ล้านบาท ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 10.69 มีพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญ ได้แก่ ข้าวนาปี/ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ยางพารา และข้าวโพดสัตว์เลี้ยง โดยแบ่งออกเป็น พืชไร่ ได้แก่ ข้าว (ข้าวนาปีและข้าวนาปรัง) และมันสำปะหลัง และพืชสวน ได้แก่ ยางพารา อ้อยโรงงาน และน้ำมันปาล์ม

1.1.3) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม

สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2566 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศไทยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) ทั้งสิ้น 2,125 โรงงาน เงินลงทุน 257,835 ล้านบาท คนงานรวม 63,351 คน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 252 โรงงาน ภาคอุตสาหกรรมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในปี พ.ศ. 2566 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) รวม 28 โรงงาน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 7.14 ต่อปี มีเงินทุนหมุนเวียน 1,807 ล้านบาท คนงานรวม 190 คน

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม (กิจการใหม่) มากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ สกลนคร รวม 12 โรงงาน รองลงมาได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร 7 โรงงาน และจังหวัดนครพนม 7 โรงงาน ตามลำดับ

1.1.4) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2566 จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีจำนวนผู้เข้าพักทั้งหมด 1,851,041 คน คิดเป็นอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 56.05 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 5,570,880 คน แบ่งออกเป็นจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 5,322,065 คน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 248,815 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 9,584.93 ล้านบาท แบ่งออกเป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนคนไทย 8,978.12 ล้านบาท และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ 606.81 ล้านบาท

จังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2566 ได้แก่ จังหวัดนครพนม 2,204,220 คน รองลงมาได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร 1,735,548 คน และจังหวัดสกลนคร 1,631,112 คน ตามลำดับ

แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีดังนี้

- (1) **จังหวัดสกลนคร** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น วัดพระธาตุเชิงชุมวรวิหาร อุทยานแห่งชาติภูพาน งานประเพณีออกพรรษาแห่ปราสาทผึ้งและแข่งเรือยาวชิงถ้วยพระราชทาน เป็นต้น
- (2) **จังหวัดนครพนม** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น วัดพระธาตุพนมวรวิหาร ตลาดอินโดจีนนครพนม อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ งานประเพณีไหลเรือไฟออกพรรษา งานนมัสการองค์พระธาตุพนมขึ้น 15 ค่ำ เดือน 3 และแลนด์มาร์คภูพานาค เป็นต้น
- (3) **จังหวัดมุกดาหาร** มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เช่น หอแก้วเฉลิมพระเกียรติ ตลาดอินโดจีนมุกดาหาร และงานแข่งเรือออกพรรษาไทย - ลาว เป็นต้น

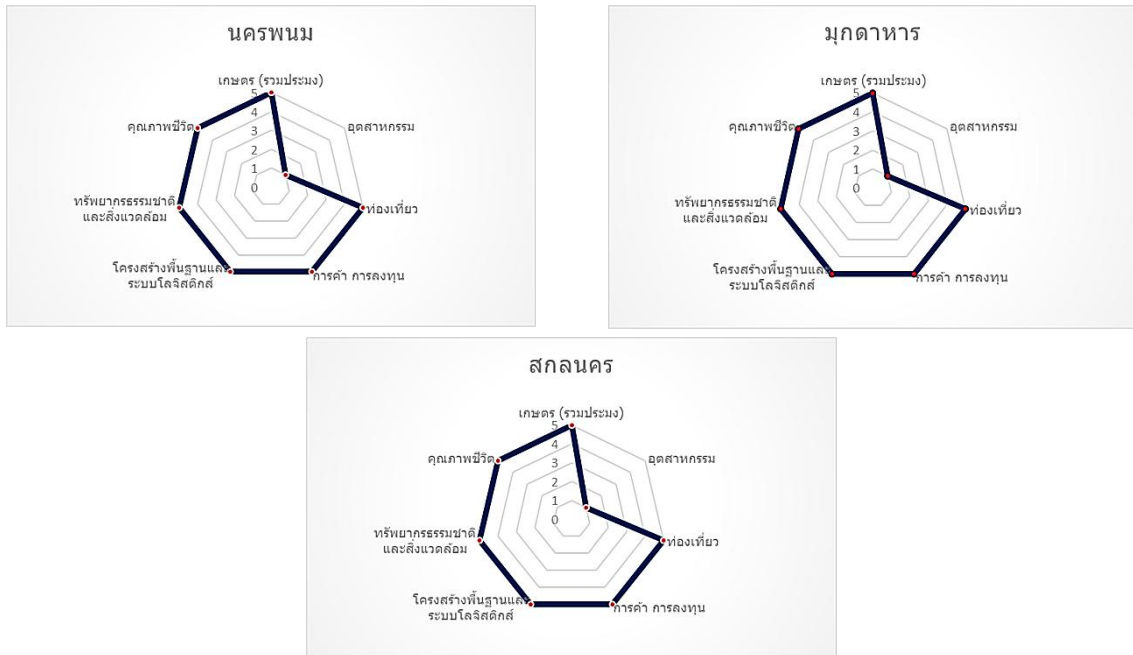
1.2) สรุปแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดสามารถจำแนกประเด็นการพัฒนาต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด โดยทั่วไปประกอบด้วย ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต เพื่อใช้ในการจัดทำ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด โดยการให้คะแนนระดับความสำคัญของการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของจังหวัด สามารถให้เกณฑ์คะแนนได้ดังนี้

1. ระดับ 5 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
2. ระดับ 4 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
3. ระดับ 3 ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
4. ระดับ 2 มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนามากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดโครงการ งบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
5. ระดับ 1 ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด

แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ทั้ง 3 จังหวัด เน้นการพัฒนา
ด้านการเกษตร การท่องเที่ยว การค้าการลงทุนคุณภาพชีวิต โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ทรัพยากร
และสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต แต่ไม่มีการส่งเสริมในด้านการอุตสาหกรรมในภาพรวมและไม่มีการกล่าวถึง
การพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนพัฒนาจังหวัดและไม่มีการตั้งงบประมาณในส่วนนี้

ผลการวิเคราะห์ Radar Chart การพัฒนาของระดับกลุ่มจังหวัดและจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 แสดงในรูปที่ 5-2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ประเด็นความสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

1.3) ฉากทัศน์ของพื้นที่ทำการศึกษากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร นครพนม
และมุกดาหาร โดยมี เป้าหมายการพัฒนา คือ “ฐานการผลิตสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เมืองน่าอยู่ น่าเที่ยว
น่าลงทุน ประตุการค้าสู่อนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง” และมี ประเด็นการพัฒนา ดังนี้

- การพัฒนาสินค้าเกษตรมูลค่าสูงอย่างยั่งยืน
- การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
- การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุน และ โลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่
- การพัฒนาสังคม ความมั่นคงและสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5-1 ฉากทัศน์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัว	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) เศรษฐกิจภาพรวม	2.5	4.5	5.0	5.0
2) ภาคเกษตร	4.0	5.0	5.0	5.0
3) ภาคอุตสาหกรรม	4.5	4.5	6.0	7.0
4) ภาคบริการ	3.0	10.0	10.0	10.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	10.5	16.0	16.0	16.0

หมายเหตุ: 1) ฉากทัศน์ที่ 1 คำนวณจากข้อมูลที่ทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ฉากทัศน์ที่ 2 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

3) ฉากทัศน์ที่ 3 คำนวณจาก radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

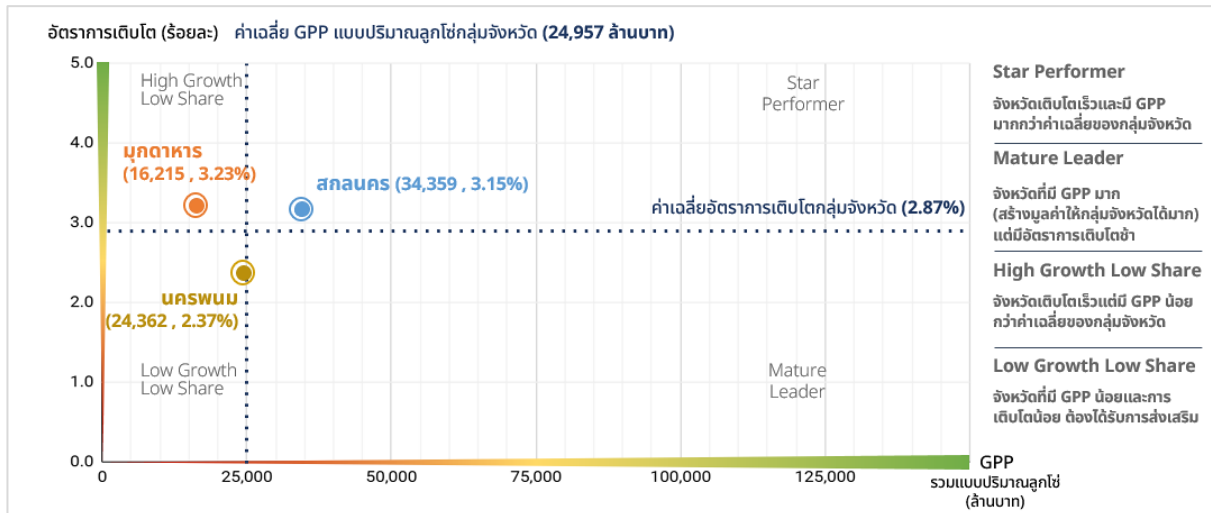
4) ฉากทัศน์ที่ 4 คำนวณจากข้อมูลในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

1.3.1) การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ฉากทัศน์ที่ 1 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน ช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562

ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ขยายตัวทุกภาคส่วน โดยเศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขยายตัวร้อยละ 2.5, 4.0, 4.5 และ 3.0 ตามลำดับ ในขณะที่รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 10.5

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่ทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 5.3 จะเห็นได้ว่า จังหวัดสกลนครเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตกลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดมุกดาหารเป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดนครพนมเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบหัวโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 5-3 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ฉาบทศน์ที่ 2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้
น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570

จากการวิเคราะห์ด้วย radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ใน
แผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ของกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 จะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละ
ภาคเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมาวิเคราะห์ฉาบทศน์ที่ 2
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ภาค	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.00
2) ภาคเกษตร	5.00
3) ภาคอุตสาหกรรม	1.00
4) ภาคบริการ	5.00
5) รายได้การท่องเที่ยว	5.00

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จากตารางที่ 5-2 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้ดังนี้

(1) ภาคเกษตร ภาคบริการและรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยเป็น 5.00 ซึ่งค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0, 10.0 และ 16.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) เศรษฐกิจภาพรวม มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.00 ซึ่งค่าอยู่ในช่วง 3.00 - 4.01 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรเท่ากับร้อยละ 4.50 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 4.0 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 5.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4

(3) ภาคอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเป็น 1.00 ซึ่งค่าน้อยกว่า 3.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 2 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีค่าเท่ากับ 4.5 ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 1

ฉากทัศน์ที่ 3 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน radar chart จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจะได้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนตามความสำคัญในแต่ละภาคเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ดังแสดงในตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนที่นำมากำหนดฉากทัศน์ที่ 3
ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ภาคเศรษฐกิจ	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนน
1) เศรษฐกิจภาพรวม	4.03
2) ภาคเกษตร	4.72
3) ภาคอุตสาหกรรม	3.76
4) ภาคบริการ	4.54
5) รายได้การท่องเที่ยว	4.61

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

จาก ตารางที่ 5-3 ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของคะแนนสามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้ดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.03, 4.72, 4.54 และ 4.61 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในช่วง 4.01 - 5.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจภาพรวม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวมีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0 5.0 10.0 และ 16.0 ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเท่ากับฉากทัศน์ที่ 4

(2) ภาคอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเป็น 3.76 ซึ่งค่าอยู่ในช่วง 3.01 - 4.00 ดังนั้น ฉากทัศน์ที่ 3 จึงกำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตรเท่ากับร้อยละ 6.0 เนื่องจากเมื่อกำหนดให้มีค่าเป็นร้อยละ 5.75 ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 4.5 ตามฉากทัศน์ที่ 1 กับร้อยละ 7.0 ตามฉากทัศน์ที่ 4 และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนใน ระดับ 0.5 ค่าร้อยละ 5.75 ก็จะปรับเป็นร้อยละ 6.0

ฉากทัศน์ที่ 4 การพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐาน แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570

ฉากทัศน์ที่ 4 กำหนดให้เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ขยายตัวร้อยละ 5.0 ภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 5.0, 7.0, 10.0 และ 16.0 ตามลำดับ

1.4) บทวิเคราะห์ฉากทัศน์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จากข้อมูลใน ตารางที่ 5-3 ที่ปรึกษาวิเคราะห์เป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) และเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ซึ่งเป็นฉากทัศน์หลักที่ใช้ในการกำหนดข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ในหัวข้อถัดไป รายละเอียดของการวิเคราะห์มีดังนี้

(1) เศรษฐกิจภาพรวม ภาคเกษตร ภาคบริการ และรายได้การท่องเที่ยว ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **สอดคล้องกับ** น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(2) ภาคอุตสาหกรรม ได้รับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 **มากกว่า** น้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

(3) เมื่อพิจารณาเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่จำแนกตามบัญชีประชาชาติ ภาคเกษตร ถูกกำหนดให้มีอัตราการเติบโตใกล้เคียงกับภาคอุตสาหกรรม โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยเป็นร้อยละ 4.5 - 6.0 ในขณะที่ภาคบริการมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยสูงกว่าทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยถึงมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 1.0

(4) รายได้การท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดหากเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจอื่น โดยมีอัตราการเติบโตรายปีเฉลี่ยร้อยละ 16.0

1.5) ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 วิเคราะห์โดยพิจารณาน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) ร่วมกับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) ดังแสดงใน ตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 ข้อเสนอฉากทัศน์สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

หน่วย: ร้อยละ

ภาคเศรษฐกิจ	อัตราการขยายตัว
1) เศรษฐกิจภาพรวม	5.0
2) ภาคเกษตร	5.0
3) ภาคอุตสาหกรรม	5.5
4) ภาคบริการ	10.0
5) รายได้การท่องเที่ยว	16.0

ที่มา: จากการคำนวณของที่ปรึกษา

ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตของภาคเกษตร และภาคบริการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 5.0 และ 10.0 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับเศรษฐกิจภาพรวม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 5.0 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 4.5 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับร้อยละ 5.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 5.5 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ระหว่างร้อยละ 4.5 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับร้อยละ 6.0 ตามน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3)

สำหรับรายได้การท่องเที่ยว ข้อเสนอฉากทัศน์กำหนดให้อัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 16.0 ซึ่งเป็นค่าที่สอดคล้องกันระหว่างน้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 2) กับน้ำหนักเป้าหมายสำคัญจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (ฉากทัศน์ที่ 3) และการพัฒนาทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉากทัศน์ที่ 4) นอกจากนี้ การกำหนดอัตราการเติบโตของรายได้การท่องเที่ยวเป็นร้อยละ 16.0 จะช่วยสนับสนุนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 สามารถ “พัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน” ตามประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดได้

1.6) การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคเป็นการประเมินศักยภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยทั่วไปการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) เป็นการระบุจุดแข็งและจุดอ่อนของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบสนับสนุนที่มีอยู่ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงนโยบายและกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งเป็น

จุดแข็ง (Strength: S) เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

- **S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า** พิจารณาอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ อาทิเช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนการค้า รวมทั้งการทบทวนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่างๆ
- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาส่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน
- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว
- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษาและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

จุดอ่อน (Weakness: W) เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง โดยจะวิเคราะห์จุดอ่อนของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ** พิจารณาข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- **W2 อุบัติเหตุทางถนน** พิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
- **W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี** พิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาด้านทรัพยากรบุคคล
- **W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าของชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือ และข้อตกลงระหว่างประเทศ การเมือง สังคม และเทคโนโลยี สภาพแวดล้อมภายนอก แบ่งเป็น

โอกาส (Opportunity: O) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

อุปสรรค (Threat: T) เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สภาวะที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ Covid 19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- **T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- **T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่าประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร
- **T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ** พิจารณาภัยคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

สรุปการศึกษาการวิเคราะห์ SWOT ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหารมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน ที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่จังหวัดมุกดาหาร และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้ ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงบนเทือกเขาภูพาน และมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม เหมาะแก่การทำเกษตรกรรม โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัดแสดงดังตารางที่ 5-5

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีระบบขนส่งทางอากาศ 2 แห่ง ในการรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยว และประเพณีทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมที่โดดเด่น ซึ่งประกอบไปด้วย แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ยังขาดระบบการขนส่งทางราง ที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองหน้าเที่ยว และเส้นทางเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง รวมทั้งขาดระบบขนส่งด้านการบริการท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่องทั้งปี

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

มาตรการของภาครัฐที่ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มน้ำโขงและการท่องเที่ยวเมืองหน้าเที่ยว การวางแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ (EEC) และประเทศเพื่อนบ้านและจีน รวมถึงโอกาสจากมาตรการด้านการส่งเสริมสินค้าเกษตรคุณภาพ

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

ปัญหาด้านการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ เช่น ปัญหาสินค้าหนีภาษี ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ และปัญหาเศรษฐกิจโลก รวมถึงสงครามรัสเซีย - ยูเครนส่งผลกระทบต่อส่งออก และทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น

ตารางที่ 5-5 สรุปการวิเคราะห์ SWOT กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ได้แก่ จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร - แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร - อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ได้แก่ จังหวัดมุกดาหารและนครพนม - จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จังหวัดนครพนม มุกดาหาร นครพนม: จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอพนมท้าวเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนม) และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านหนาดท่าเทียบเรืออำเภอบ้านแพงอำเภอธาตุพนมอำเภอท่าอุเทน) มุกดาหาร: จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอมุกดาหารสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่2)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ขาดระบบการขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองหน้าเที่ยว และเส้นทางเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั่วถึง - สกลนครมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยต่อระบบโลจิสติกส์ บริการขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมและขาดการประชาสัมพันธ์ - สกลนครการคมนาคมในการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดยังไม่ครอบคลุมและเดินทางไม่คล่องตัว - นครพนมขาดการพัฒนาขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดที่มีอยู่ (สาธารณะและกึ่งสาธารณะ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ) ยังไม่พอเพียงต่อความต้องการ - มุกดาหารไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ ต้องใช้สนามบินของจังหวัดใกล้เคียงที่จังหวัดนครพนม สกลนคร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 (ในจังหวัดสกลนคร นครพนม) 12 (ตาก-มุกดาหาร) และสายรองเชื่อมในพื้นที่ - สถานีขนส่งผู้โดยสารแต่ละจังหวัด เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก การเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายตามแผนบูรณาการโครงข่ายแผนมอเตอร์เวย์และระบบราง (MR MAP) โครงการรถไฟทางคู่ - สนามบินนครพนมและสกลนคร (ที่อยู่ไม่ไกลจากตัวเมือง นครพนมและสกลนคร) - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 แห่ง แห่งที่3 (นครพนม-คำม่วน) แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI แต่ละจังหวัด นครพนม (สับปะรดท่าอุเทน ลิ้นจี่นครพนม เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) มุกดาหาร (ผ้าหมักโคลนหนองสูง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) สกลนคร (ข้าวฮางหอมทองสกลทวาปี ผ้าครามธรรมชาติสกลนคร หมากเฒ่าสกลนคร น้ำหมากเฒ่าสกลนคร เนื้อโคขุนโพนยางคำ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน) - ผลวิจัยเทคโนโลยี และนวัตกรรมที่ส่งเสริมการเกษตรมูลค่าสูง - ศักยภาพด้านเกษตรและบริการ อาทิ การทำปศุสัตว์ โดยเฉพาะการเลี้ยงโคขุนที่มีมาตรฐาน และโคพื้นเมือง รวมทั้งมีศักยภาพในการผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และพืชอาหารสัตว์ เป็นต้น - ทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำที่อุดมสมบูรณ์ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองนำเที่ยวของการท่องเที่ยว - แหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (ทะเลสาบน้ำจืด อุทยานแห่งชาติภูพาน อุทยานแห่งชาติภูผายล อุทยานแห่งชาติภูผาเหล็ก อุทยานแห่งชาติภูถ้ำกาว) เมืองไม่ซีดๆ การท่องเที่ยวเชิงความเชื่อและศรัทธา (องค์พระธาตุพนม องค์พระศรีสัตนครราช) วัฒนธรรมที่โดดเด่น (วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า ประเพณีไหลเรือไฟ)	- ระบบชลประทานยังไม่ครอบคลุมพื้นที่การเกษตรส่วนใหญ่ ทำการเกษตรอาศัยน้ำฝน - กิจกรรมการท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่องทั้งปี - การประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวไม่ทั่วถึง - ขาดแคลนบุคลากรที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว เช่น มัคคุเทศก์ เป็นต้น - เกษตรกรไม่ยอมรับการผลิตรูปแบบเกษตรสมัยใหม่ - ขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการผลิตสินค้าเกษตรและการบริหารจัดการน้ำ - การทำการเกษตรเชิงเดี่ยว - ขาดแรงงานฝีมือที่มีทักษะพิเศษ - ยังคงมีความเหลื่อมล้ำสูงในพื้นที่ W2. อุบัติเหตุทางถนน - สกลนครมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน - มุกดาหารมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน - นครพนมมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ทุกจังหวัดมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดความหลากหลายของรูปแบบการท่องเที่ยว - พื้นที่กลุ่มจังหวัดเป็นพื้นที่ลุ่มทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุทกภัยมากขึ้น W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - สกลนครเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.64) - มุกดาหารเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.69) - นครพนมเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.71) - ขาดผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ข้อมูลการตลาดในการรับรู้มูลค่าผลิตภัณฑ์

จุดแข็ง	จุดอ่อน
การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง (สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คำม่วน) เส้นทางจักรยานริมฝั่งโขง) แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (บ้านลุงโฮจิมินห์) - นครพนม เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 43.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 3,526 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 60.1% - มุกดาหาร เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 6.8% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 3,247 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 42.4% - สกลนคร เป็นเมืองนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 4.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,812 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 66 35.2% S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณี เก่าแก่และมีชื่อเสียง ศาสนา พหุวัฒนธรรม ชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี เช่น พระธาตุพนม พระธาตุเรณูนคร พระธาตุศรีสัตนาคนาน้อย วัฒนิกบุญอันนา อนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ประเพณีไหลเรือไฟนครพนม ประเพณีแสงเต็นสาก ประเพณีโส้ทั้งบั้ง และการฟ้อนผู้ไทย ที่จังหวัดนครพนม วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า จังหวัดมุกดาหาร - มีศักยภาพด้านพลังงานทดแทนสูง (พลังงานลม) ที่จังหวัดมุกดาหาร - มีศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาผู้สูงอายุที่ จ.นครพนม และมีโรงเรียนเฉพาะความพิการที่ จ.มุกดาหาร - มีโครงการพระราชดำริอยู่ในพื้นที่หลายโครงการ ที่ จ.สกลนคร เช่น ศูนย์ศึกษาการพัฒนาภูพานฯ - มีสถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ และเอกชนที่มีความสามารถในการผลิตบัณฑิตนักปฏิบัติที่มีความรู้ความสามารถเข้าสู่ตลาดแรงงาน และมีบุคลากรพร้อมเสนอแนะทางวิชาการเพื่อเพิ่มผลผลิตการผลิต	- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ ในแหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง - กลุ่มเปราะบางในพื้นที่ที่ต้องได้รับความช่วยเหลือจำนวนมาก - ยังคงมีความเหลื่อมล้ำสูงในพื้นที่

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - นครพนม มุกดาหาร อยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง (เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร) - นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองนำเที่ยว และการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในประเทศข้างเคียงทั้งลาว	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - สงครามรัสเซีย - ยูเครนส่งผลกระทบต่อ การส่งออก และทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น - ขาดการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในระยะยาว และยั่งยืน

โอกาส	อุปสรรค
(คำม่วน สะหวันนะเขต บลิกำไซ) และเวียตนาม (เหงะอาน ฮาติง กวางบิน) - การขยายตัวของทางท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ โดยเฉพาะความศรัทธาทางศาสนาและความเชื่อ และสุขภาพ O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค นโยบายระเบียบเศรษฐกิจพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษ - การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลดีต่อการค้าการลงทุน และการค้าชายแดน - นโยบายส่งเสริมการพัฒนาด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตรครบวงจร ด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน - โครงการพัฒนาคมนาคม เช่น รถไฟความเร็วสูง โครงการแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) รถไฟทางคู่ รถไฟทางคู่สายใหม่ (สายบ้านไผ่ - นครพนม) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว การพัฒนาด้านการค้าโครงการทางเลียบเมือง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้า โครงการพัฒนาเชื่อมโยงกับสนามบิน เป็นต้น - การพัฒนาโครงการรถไฟ จีน - ลาว - การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และเศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) - การเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว - นครพนมมีผู้โดยสารจากจังหวัดใกล้เคียงมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น - นครพนมมีผู้โดยสารจากจากประเทศเพื่อนบ้านจากแขวงสะหวันนะเขต แขวงคำม่วน สปป.ลาว เพิ่มขึ้น - สกลนครมีนโยบายการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะ 3 ประเทศ 9 จังหวัด ที่ใช้เส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ในด้านการศึกษาวัฒนธรรม การค้าการลงทุน การท่องเที่ยวและกีฬา - มุกดาหารอยู่ในพื้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมสำคัญ เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เช่น โครงการสร้างทางรถไฟทางคู่ (สายบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มหาสารคาม - มุกดาหาร - นครพนม) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - นโยบายการจัดการพื้นที่เมืองและชุมชน	T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจ และการค้า - ภาวะเศรษฐกิจโลก - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยว อาทิ ตัวเครื่องบิน - ต้นทุนการผลิตสินค้าเกษตรสูงกว่าพื้นที่อื่น - สงครามรัสเซีย - ยูเครนส่งผลกระทบต่อส่งออกและทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น - นโยบายการค้าระหว่างประเทศ เช่น Zero Covid-19 T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - การเข้าสู่สังคมสูงอายุอาจส่งผลกระทบต่อปัญหา - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - แรงงานภาคการเกษตร T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- มุ่งสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - มุกดาหารเป็นเขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะจังหวัดมุกดาหาร (Mukdahan Smart City) ประเภทเมืองเดิมน่าอยู่ (Livable City)	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-6 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดสกลนคร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - ที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากจังหวัดชายแดนที่เป็นประตูการค้าสำคัญ ได้แก่ จังหวัดนครพนม มุกดาหาร S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 213 222 223 227 241 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก - สนามบินสกลนคร (SNO) S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ข้าวฮางหอมสกลทวาปี ผ้าครามธรรมชาติสกลนคร หมากเฒ่าสกลนคร น้ำหมากเฒ่าสกลนคร โขขุนโพนยางคำ เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - หนองหารเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่อันดับ 2 ของประเทศ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.6 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 200.7% และ ปี 66 4.7% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 2,812 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 177.0% ปี 66 35.2% - หนองหารเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและการท่องเที่ยว - อุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติภูพาน อุทยานแห่งชาติภูผายล และอุทยานแห่งชาติภูผาเหล็ก S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณี ศาสนา ที่เก่าแก่และมีชื่อเสียง - โรงพยาบาลการแพทย์แผนไทย แหล่งผลิตยาสมุนไพร - สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา จำนวน 3 แห่ง ระดับอาชีวศึกษา จำนวน 4 แห่ง และสถานศึกษาของเอกชนเป็นแหล่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และงานวิจัยเพื่อถ่ายทอดบริการวิชาการ	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ลักษณะทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยต่อระบบโลจิสติกส์บริการขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมและขาดการประชาสัมพันธ์ - การคมนาคมในการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดยังไม่ครอบคลุมและเดินทางไม่คล่องตัว W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 23 คน และ 24 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ปี2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย - ขาดความต่อเนื่องในการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์ - ไม่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ (หนองหาร) ที่มีศักยภาพ - ระบบส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กไม่เพียงพอ - ผ้าฮ่อมครามเป็นสินค้า GI ต้องนำเข้าวัตถุดิบเส้นฝ้ายจากต่างประเทศ หรือแหล่งอื่น - สินค้า GI ของจังหวัดยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย - ขาดการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์การตลาดด้านสินค้า Online W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.64) - แรงงานภาคการเกษตรมีอายุเฉลี่ย 62.6 ปี ซึ่งอยู่ในวัยสูงอายุ มีผลต่อการรับองค์ความรู้ เทคโนโลยีนวัตกรรม - ผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ชุมชนบางกลุ่ม/ราย ไม่สามารถเข้าถึงการส่งเสริมของหน่วยงานที่ให้การส่งเสริมได้

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ศูนย์ศึกษาการพัฒนาภูพานอันเนื่องมาจากพระราชดำริ เป็นแหล่งความรู้ และดำรงชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	- ขาดผู้ประกอบการรุ่นใหม่ที่จะสานต่อในการผลิตสินค้า/ผลิตภัณฑ์ - รายได้เฉลี่ยต่อคนต่ปีต่ำกว่าเกณฑ์ จปฐ. - ผลสัมฤทธิ์การเรียนรู้ประณและมัธยมอยู่ต่ำกว่าค่ากลางของประเทศ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - จังหวัดเป็น 1 ใน 4 จังหวัดที่ได้รับประกาศเป็น "สกลนคร มหาเวชนคร แห่งพุทธเวศ" O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - นโยบายการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านใน ลักษณะ 3 ประเทศ 9 จังหวัด ที่ใช้เส้นทางหมายเลข R8 และ R12 ในด้านการศึกษาวัฒนธรรม การค้าการลงทุน การท่องเที่ยวและกีฬา O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเชิงเหินในช่วง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6) - ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 (Thailand 4.0) - ยุทธศาสตร์การพัฒนา กลุ่ม จังหวัด ภาคตะวันออกเชิงเหินตอนบน 2 - ยุทธศาสตร์กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) - แผนยุทธศาสตร์บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (พ.ศ. 2558 - 2569)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ปัญหาร้ายธรรมชาติทำให้พืชผลทางการเกษตรเสียหาย - โรคระบาด และแมลงศัตรูพืช ได้แก่ โรคส้มปัสกินในโค และกระบือ โรคคหิวาตในสุกร เพลี้ยแป้ง ฯลฯ T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - สงครามรัสเซีย - ยูเครน ส่งผลกระทบต่อการส่งออก และทำให้ราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น - ผลกระทบจากการเปิดประชาคมอาเซียนทำให้สินค้าบางประเภทมีการแข่งขันมากขึ้น - ปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงาน การก่อการร้าย และโรคติดต่อจากประเทศเพื่อนบ้าน - การเปลี่ยนแปลงนโยบายของส่วนกลางที่นำไปปฏิบัติไม่ต่อเนื่อง - ข้อจำกัดด้านระเบียบกฎหมายด้านครุภัณฑ์ของกลุ่มสหกรณ์การเกษตร T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-7 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดนครพนม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - เขตเศรษฐกิจพิเศษ - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านด่านถาวร 2 แห่ง (อำเภอศรีสงคราม (ท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนม) และ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)) จุดผ่อนปรนการค้า (บ้านหาดท่า ท่าเทียบเรืออำเภอ บ้านแพงอำเภอธาตุพนม อำเภอท่าอุเทน)	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดที่มีอยู่ (สาธารณะและกึ่งสาธารณะ อาทิ รถตู้ รถสามล้อ) ยังไม่เพียงพอของความต้องการ - โครงข่ายคมนาคมเข้าไปถึงแหล่งท่องเที่ยวยังไม่สะดวก ยังไม่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและยังไม่เพียงพอ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 22 212 223 240 และ 295 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครพนม เส้นทางขนส่งสินค้ามีด่านตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก การเดินทางด้วยระบบรางจะมีสถานีรถไฟใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟอุดรธานี - สนามบินนครพนม (KOP) อยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองนครพนม - การขนส่งสินค้าและเดินทางข้ามแม่น้ำโขงไปยัง สปป.ลาว แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอริคาไซ แขวงคาม่วน ที่เมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองปากกระดิ่ง หินบูน หนองบก และท่าแขก เป็นต้น S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ สับปะรดท่าอุเทน ลิ้นจี่นครพนม เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พืชเศรษฐกิจได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา - อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นสินค้าแปรรูปเกษตรขั้นต้น อุตสาหกรรมที่ลงทุนสูงสุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ยานพาหนะและอุปกรณ์ การซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์โลหะ และเกษตร - อาหารถิ่นที่เป็นอัตลักษณ์ อาหาร 9 ชนิด 2 เชื้อชาติ S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 2566 มี 2.2 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 267.7% และ ปี 2566 43.1% รายได้ท่องเที่ยวปี 2566 มี 3,526 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 2565 276.6% ปี 66 60.1% - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย วัฒนธรรม ประเพณี ศาสนา ได้แก่ องค์พระธาตุพนม พระธาตุประจำวันเกิด ครบ 7 วัน และพระธาตุบิหาร งานประเพณีไหลเรือไฟ องค์พระศรีสัตนครราช หมู่บ้านท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี บ้านลุงโฮจิมินห์ที่มีอัตลักษณ์ - การท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม - คาม่วน) เส้นทางจักรยานริมฝั่งโขง การล่องเรือชมเมือง - แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ อาทิ อุทยานแห่งชาติภูสิงห์/อุทยานแห่งชาติภูผายล/ภูพานน้อย/ลุ่มน้ำสงคราม/ลำน้ำคำ/ลำน้ำยาม/แม่น้ำโขง/หนองหาน/หนอง บึง	W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 22 คน และ 18 คนต่อประชากร 1 แสนคน สูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังขาดการวางแผนออกแบบให้เหมาะสมกับภูมิสถาปัตย์ - กิจกรรมการท่องเที่ยวหลักไม่มีการกระจายตลอดทั้งปี - บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและบริการยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาองค์ความรู้เท่าที่ควร เช่น ภาษา/ มัคคุเทศก์ / ปราชญ์ชุมชน - ขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรม - ระบบสารสนเทศไม่เพียงพอต่อการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว - การนำนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้ายังมีน้อย - สินค้าและบริการยังไม่ได้ได้รับการพัฒนา ขาดการเชื่อมโยงเรื่องราว - บริษัทนำเที่ยวในพื้นที่จังหวัดที่ยังมีน้อย - ไม่มีป้ายสัญลักษณ์ที่บอกถึงความเป็นเอกลักษณ์ของนครพนม - สถานประกอบการและแหล่งท่องเที่ยว ยังขาดมาตรฐานสากล W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.71)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สถานที่รองรับการจัดกิจกรรมระดับนานาชาติ และสถานที่รองรับการจัดประชุมสัมมนาที่หลากหลาย (MICE CITY) - เอกชนพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และโลจิสติกส์ ศูนย์กระจายสินค้า SMEs OTOP S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมประเพณี ศาสนา พหุวัฒนธรรม ชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี เช่น พระธาตุพนม พระธาตุเรณูนคร พญาศรีสัตตนาคราช วัดนักบุญอันนา อนุสรณ์สถานโฮจิมินห์ ประเพณีไหลเรือไฟนครพนม ประเพณีแห่เทียนสาก ประเพณีโส้ทั้งบั้ง และการฟ้อนภูไท - สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งความรู้และส่งเสริมการพัฒนา	

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง - ศักยภาพทางท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาว (แขวงคำม่วน สะหวันนะเขต บลิก้าไซ) และเวียดนาม (เหงะอาน ฮาติง กวางบิง) มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ วัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลก - กระแสความนิยมความศรัทธาและความเชื่อ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและตามรอยภาพยนตร์ พญานาค ละครและผู้มีชื่อเสียง - การส่งเสริมให้เป็นพื้นที่สถานที่จัดประชุม Mice city - นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมื่อนำเที่ยว - การบูรณาการด้านการท่องเที่ยวของหน่วยงานรัฐและเอกชน O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - พื้นที่อยู่ในโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทางคือ MR4 ตาก - นครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก โครงการรถไฟทางคู่ บ้านไผ่ - นครพนม แผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและสถานีขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก - ผู้โดยสารจากจังหวัดใกล้เคียงเดินทางมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เช่น มุกดาหาร สกลนคร เป็นต้น - ผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้านจากแขวงสะหวันนะเขต แขวงคำม่วน สปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยี - ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัด	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 ต่อแนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยว T2 ปัญหามิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความไม่มั่นคงของสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศ - ความไม่ต่อเนื่องของการเมือง - การแข่งขันและแย่งชิงตลาดการท่องเที่ยวในประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้น - การเปิด - ปิด ของด่านชายแดน - การเดินทางของนักท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้บัตรผ่านแดนยังไม่ได้รับการอำนวยความสะดวก ยังมีข้อจำกัดซึ่งเป็นอุปสรรคในการเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แนวโน้มแรงงานกลุ่มผู้สูงวัยเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

โอกาส	อุปสรรค
- แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 5-8 สรุปการวิเคราะห์ SWOT จังหวัดมุกดาหาร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ - ที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สหวันนะเขต) - ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง (อำเภอ มุกดาหาร สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่2) S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน - ถนนสายสำคัญหมายเลข 12 212 238 239 และ 299 ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค - สินค้า GI ได้แก่ ผ้าหมักโคลนหนองสูง เส้นไหมไทยพื้นบ้านอีสาน - พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย ปศุสัตว์ และประมงน้ำจืด S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว - เมืองน่าเที่ยวด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวปี 66 มี 1.7 ล้านคน อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 191.7% และ ปี 66 6.8% รายได้ท่องเที่ยวปี 66 มี 3,247 ล้านบาท อัตราเพิ่มขึ้นปี 65 210.6% ปี 66 42.4% - แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมประเพณี เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม - ต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์และเป็นพหุวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมพื้นบ้าน 8 ชนเผ่า และภูมิปัญญาท้องถิ่น - ศักยภาพด้านพลังงานทดแทนสูง (พลังงานลม) - ภาคอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากภาคเกษตร	W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ - ไม่มีระบบขนส่งทางราง - ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว - ไม่มีระบบขนส่งทางอากาศ สามารถใช้สนามบินของจังหวัดใกล้เคียงที่จังหวัดนครพนม สกลนคร W2 อุบัติเหตุทางถนน - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดย ปี 2565 และปี 2566 มีอัตรา 32 คน และ 28 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทฯ 12 คน 12 คน 8 คน และ 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2565/2570/2575/2580) W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี - ขาดระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบการจัดการขยะ การบริหารจัดการน้ำ W4. ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน - จังหวัดเป็นสังคมสูงวัย (Aged Society) (สัดส่วนประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.69) - ความเหลื่อมล้ำด้านรายได้สูง ประชากรบางส่วนยากจน - ผลผลิตแรงงานต่ำ ขาดแคลนแรงงานฝีมือ - ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำ ขาดโอกาสด้านการศึกษา - ระบบบริการพื้นฐานไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เช่น การมีอัตราแพทย์ต่อประชากรต่ำ

โอกาส	อุปสรรค
O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว - เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน - ความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยทำกับประเทศเพื่อนบ้าน - พื้นที่อยู่ในแนวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมสำคัญ เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เช่น โครงการสร้างทางรถไฟทางคู่ (สายบ้านไผ่ - ร้อยเอ็ด - มหาสารคาม - มุกดาหาร - นครพนม) O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี - เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะจังหวัดมุกดาหาร (Mukdahan Smart City) ประเภทเมืองเดิมน่าอยู่ (Livable City) - การเปลี่ยนแปลงสู่สังคมดิจิทัล - แผนการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ประเด็นที่ 6)	T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสถานะอากาศที่รุนแรง - ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 - ภัยธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ ภัยแล้ง อุทกภัย T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า - ความผันผวนของราคาสินค้าเกษตร - ต้นทุนการผลิตด้านการเกษตรสูง เนื่องจากปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้น - ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ ระหว่างประเทศที่ซับซ้อนไม่เอื้อต่อการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการศึกษา - ปัญหาความมั่นคงชายแดน เช่น การลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี และปัญหายาเสพติด T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน - แรงงานกลุ่มผู้สูงวัยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ - ภัยคุกคามทางไซเบอร์ - การใช้ข้อมูลสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

6.1 การศึกษาความเหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการสำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการการลงทุน (Action Plan) โดยใช้วิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi-Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลายในการศึกษาของหน่วยงานด้านคมนาคม โดยวิธีการวิเคราะห์ดังกล่าวเรียกว่า การวิเคราะห์การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi-Attribute Decision Making - MADM) ซึ่งประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมที่เป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญขององค์ประกอบเป้าหมายและค่าขององค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

6.1.2 กลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการศึกษา

การคัดเลือกกลุ่มปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพิจารณาจากโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการรวบรวมแผนงานโครงการ และเป็นไปตามความสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ ตามแนวทางของ สนข. คค. ซึ่งมาจากการทบทวนรายงานและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้ แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร ของ สนข. คค. ปี พ.ศ. 2554 - 2563 มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบันโดยกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 กลุ่มปัจจัยและประเด็นในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยย่อย

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	สอดคล้องมาก
		สอดคล้องปานกลาง
		สอดคล้องน้อย
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	สอดคล้องมาก
		สอดคล้องปานกลาง
		สอดคล้องน้อย
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	สอดคล้องมาก
		สอดคล้องปานกลาง
		สอดคล้องน้อย
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)
		ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น)
		ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน)
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)
		ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)
		ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	ใช้วัสดุในประเทศมาก
		ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง
		ใช้วัสดุในประเทศน้อย
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	ต่ำ ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี
		ปานกลาง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี
		สูง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก
		มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง
		มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง
		มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง
		ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
		มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง
		ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความครอบคลุมในวงกว้าง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความครอบคลุมปานกลาง
		สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความครอบคลุมน้อย
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง
		มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)
		ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง
		โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง
		ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ประเด็นพิจารณา
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง
		เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน
		ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน

ที่มา: โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

สำหรับค่าปัจจัยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการ ในการศึกษาครั้งนี้ค่าปัจจัยย่อยได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยที่ปรึกษาได้กำหนดความหมายและรายละเอียดปัจจัยย่อย เพื่อช่วยให้เกิดความชัดเจนในการประเมินค่าของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการศึกษานี้

ตารางที่ 6.1-2 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงินด้าน Hard Side (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)	1.0
			ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน)	0.0

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)	1.0
			ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.0
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0
			ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
			ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3	ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)	1.0
			ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)	0.5
			สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)	0.0
2. ความเหมาะสม ด้านเศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Soft Side</u> (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และขนส่ง หรือความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.5
			ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และขนส่ง และไม่ช่วยด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.0
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมีค่าใช้จ่ายลดลง)	0.5

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4	ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และไม่ทำให้ ค่าใช้จ่ายลดลง)	0.0
			ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0
			ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
			ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3	ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)	1.0
			ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)	0.5
			สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)	0.0
3. ความเหมาะสม ด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่ม บทบาทเอกชน	4	มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก	1.0
			มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง	0.5
			มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ	0.0
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับ ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	8	มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง	1.0
			มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง	0.5
			ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ ของบริการ	8	มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	1.0
			มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง	0.5
			ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ ครอบคลุมในวงกว้าง	8	สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณมาก / มีความครอบคลุมในวงกว้าง	1.0
			สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง / มีความครอบคลุมปานกลาง	0.5
			สามารถขนส่ง / ให้บริการได้ในปริมาณน้อย / มีความครอบคลุมน้อย	0.0
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคม และการกระจายโอกาส	5	มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง	1.0
			มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง	0.5
			มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ	0.0

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		8	ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1.0
			ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)	0.5
			ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE / EIA	0.0
5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	8	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานมาก	1.0
			โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง	0.5
			โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ	0.0
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	8	ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย	1.0
			ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง	0.5
			ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก	0.0
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		4	ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง	1.0
			เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน	0.5
			ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน	0.0

ที่มา : โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

โดยในการให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการ ที่ปรึกษาพิจารณาผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ
ดังแสดงในตารางที่ 6.1-3 เพื่อให้ค่าคะแนนในแต่ละปัจจัย โดยมีการพิจารณาแนวทางการให้ค่าคะแนน
ให้สอดคล้องกับโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคกลางและภาคใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา
ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 6.1-3 การให้ค่าคะแนนเพื่อจัดลำดับโครงการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในโครงการ

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ผชช.
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	ผชช.วิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์ การพัฒนาคมนาคม
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	
2. ความเหมาะสมด้าน เศรษฐกิจและการเงิน <u>ด้าน Hard Side/Soft Side</u> (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ผชช.เศรษฐศาสตร์การขนส่ง ผชช.การเงิน/การลงทุน
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	
3. ความเหมาะสมด้านการ ขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	ผชช.พัฒนาระบบโลจิสติกส์
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาค	
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือ ของบริการ	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ / การให้บริการ ที่มีผู้ได้ ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	ผชช.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		ผชช.ด้านสิ่งแวดล้อม
5. ความเหมาะสมด้านบริหาร จัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		ผชช.วางแผนการจราจรและขนส่ง

ที่มา : รวบรวมโดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

6.2 โครงการเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ผลจากการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่ผ่านมาในพื้นที่
รายจังหวัดของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 3 จังหวัดสกลนคร นครพนม
และมุกดาหาร ที่ปรึกษาได้รวบรวมโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.2-1 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดสกลนคร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
SAK-1	1	โครงการก่อสร้างทางชนาน ทล.22 สูงเนิน-ท่าแร่	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-7	2	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.22 ตัด ทล.241 ตัด ทล.2347 แยกบ้านธาตุนาแวง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-6	3	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร แยกทางเลี้ยวเมืองสกลนคร (ด้านตะวันออก)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-10	4	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอเมืองสกลนคร จ.สกลนคร ด้านเหนือ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-11	5	ทางเลี้ยวเมืองอำเภอเสว่างแดนดิน จ.สกลนคร ด้านเหนือ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-12	6	ทางเลี้ยวเมืองอำเภออากาศอำนวย	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-15	7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SAK-16	8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.สกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SAK-2	9	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.222 อ.พังโคน-บึงกาฬ ตอน อ.วานรนิวาส-อ.คำตากล้า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-3	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.222 อ.พังโคน-บ.โพธิ์ทอง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-4	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.227 บ.ผาสุก-วาริชภูมิ-พังโคน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-14	12	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพโดยสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และเขตเมืองสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SAK-5	13	โครงการบูรณะยกมาตรฐานทาง ทล.2096 หนองกา-คำตากล้า	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-8	14	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2342 อ.สว่างแดนดิน-อ.ส่องดาว	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-9	15	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2218 อ.วาริชภูมิ-อ.ภูพาน	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-27	16	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.213 (กาฬสินธุ์ - สกลนคร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

หมายเหตุ: (1) มรภ. คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดสกลนคร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SAK-21	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-17	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-18	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-19	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-13	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-20	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-24	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สกลนคร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-25	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สกลนคร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-26	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดสกลนคร	กรมการขนส่งทางบก/ ภ.จว./สภ.สกลนคร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-3 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดสกลนคร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	13
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		25

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-4 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดนครพนม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NAP-22	1	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
NAP-2	2	โครงการทางเลียบเมืองศรีสงคราม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-3	3	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางแนวใหม่ ทล.2276 ตัด ทข.นพ.4038 บรรจบ ทล.2276 (เลียบเมืองปากปลาตะวันออก)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-10	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟมิตรภาพสะพานมิตรภาพ3	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NAP-6	5	ทางเลียบเมืองอำเภอธาตุพนม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-7	6	ทางเลียบเมืองอำเภอเมืองนครพนม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-8	7	ทางเลียบเมืองอำเภอเรณูนคร	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-13	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.นครพนม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAP-14	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.นครพนม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAP-1	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.223 อ.นาแก-บ.ต้อง	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-12	11	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมือง นครพนม	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAP-4	12	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2276 (หนองฮี-ปลาปาก)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NAP-20	13	โครงการศึกษา ออกแบบ แก้ไขปัญหาจุดอันตรายบริเวณจุดกลับรถ บน ทล.212 ตอน ท่าควาย - กลางน้อย จังหวัดนครพนม	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-21	14	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2033 ตอน นาแก - หนองญาติ	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-9	15	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟนครพนม	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-5 โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดนครพนม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NAP-19	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-15	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-16	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-17	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมรถจักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-11	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-18	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-23	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครพนม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-24	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อก และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครพนม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-25	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดนครพนม	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.นครพนม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-6 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดนครพนม

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ /ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	10
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-7 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดมุกดาหาร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
MUH-2	1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.12 บ.บรรจบ ทล-กุดโง้ง.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-3	2	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.212 บ.บรรจบ ทล-ดินม่วย.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-9	3	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟมุกดาหาร	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
MUH-10	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟมุกดาหาร	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
MUH-20	5	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณสะพานมิตรภาพไทย ลาว แห่งที่-2	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-8	6	ถนนสาย มห.3019 แยก ทล.212 - บ ตอนที่) บางทรายใหญ่.2) อมุกดาหาร.เมือง จ.	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
MUH-13	7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จมูกดาหาร.	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MUH-14	8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จมูกดาหาร.	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MUH-4	9	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (นิคมคำสร้อย(มุกดาหาร-	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-5	10	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (มุกดาหาร(ธาตุพนม-	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-7	11	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 212 ตัดทางหลวงหมายเลข 239 ตัดทางหลวงชนบท หมายเลข มห.3019 จมูกดาหาร.	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-12	12	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพโดยสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
MUH-1	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2034 มุกดาหารบึงเขียว-หนองผือ ตอนมุกดาหาร-	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-8 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดมุกดาหาร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
MUH-19	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-16	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-11	3	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-18	4	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-21	5	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.มุกดาหาร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-22	6	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.มุกดาหาร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-23	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดมุกดาหาร	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.มุกดาหาร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.2-9 สรุปจำนวนโครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดมุกดาหาร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	8
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	7
รวม		20

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการตามที่ได้รับข้อเสนอแนะการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 3 จังหวัด สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร สำหรับนำไปใช้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในลำดับต่อไปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.3-1 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดสกลนคร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนา
SAK-1	1	โครงการก่อสร้างทางขนาน ทล.22 สูงเนิน-ท่าแร่	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-7	2	โครงการทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.22 ตัด ทล.241 ตัด ทล.2347 แยกบ้านธาตุนาแว	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-27	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.213 (กาฬสินธุ์ - สกลนคร)	67.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-6	4	โครงการทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร แยกทางเลี่ยงเมืองสกลนคร (ด้านตะวันออก)	66	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-10	5	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองสกลนคร จ.สกลนคร ด้านเหนือ	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-11	6	ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเสว่างแดนดิน จ.สกลนคร ด้านเหนือ	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-12	7	ทางเลี่ยงเมืองอำเภออากาศอำนวย	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-15	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สกลนคร	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SAK-16	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.สกลนคร	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SAK-2	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.222 อ.พังโคน-บึงกาฬ ตอน อ.วานรนิวาส-อ.คำตากล้า	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-3	11	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.222 อ.พังโคน-บ.โพธิ์ทอง	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-4	12	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.227 บ.ผาสุก-วาริชภูมิ-พังโคน	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-14	13	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และเขตเมือง สกลนคร	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
SAK-5	14	โครงการบูรณะยกมาตรฐานทาง ทล.2096 หนองกา-คำตากล้า	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-8	15	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2342 อ.สว่างแดนดิน-อ.ส่องดาว	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
SAK-9	16	โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายย่านชุมชน ทล.2218 อ.วาริชภูมิ-อ.ภูพาน	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

หมายเหตุ: (1) มรภ. คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-2 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดสกลนคร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
SAK-21	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสกลนคร	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-17	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสกลนคร	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-18	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสกลนคร	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-19	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดสกลนคร	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-13	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดสกลนคร	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-20	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดสกลนคร	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-24	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดสกลนคร	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สกลนคร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-25	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดสกลนคร	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.สกลนคร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
SAK-26	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดสกลนคร	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.สกลนคร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-3 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดสกลนคร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	13
	ขนส่งทางราง	-
	ขนส่งทางน้ำ	-

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Soft Side	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		25

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-4 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดนครพนม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
NAP-22	1	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	82.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
NAP-2	2	โครงการทางเลียบเมืองศรีสงคราม	70	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-3	3	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางแนวใหม่ ทล.2276 ตัด ทข.นพ.4038 บรรจบ ทล.2276 (เลียบเมืองปากปลาตะวันออก)	68	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-10	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟมิตรภาพสะพานมิตรภาพ3	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
NAP-6	5	ทางเลียบเมืองอำเภอธาตุพนม	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-7	6	ทางเลียบเมืองอำเภอเมืองนครพนม	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-8	7	ทางเลียบเมืองอำเภอเรณูนคร	62	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-13	8	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.นครพนม	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAP-14	9	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.นครพนม	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAP-1	10	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.223 อ.นาแก-บ.ต้อง	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-12	11	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ทางคู่และเขตเมืองนครพนม	58	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งสาธารณะ
NAP-4	12	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.2276 (หนองฮี-ปลาปาก)	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-20	13	โครงการศึกษา ออกแบบ แก้ไขปัญหาจุดอันตรายบริเวณจุดกลับรถ บน ทล.212 ตอน ท่าควาย - กลางน้อย จังหวัดนครพนม	53	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-21	14	โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.2033 ตอน นาแก - หนองญาติ	51	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
NAP-9	15	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟนครพนม	50	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-5 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดนครพนม

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
NAP-19	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดนครพนม	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-15	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนครพนม	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-16	3	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครพนม	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-17	4	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์สำหรับ รถขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดนครพนม	57.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-11	5	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ ภายใน จังหวัดนครพนม	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-18	6	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดนครพนม	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-23	7	โครงการอบรม ให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดนครพนม	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครพนม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-24	8	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดนครพนม	48.5	กรมการขนส่งทางบก/ อบจ.นครพนม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
NAP-25	9	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดนครพนม	46.5	กรมการขนส่งทางบก/ ภ. จว./สภ.นครพนม	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจภูธร

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-6 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดนครพนม

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	10
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	9
รวม		24

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-7 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side จังหวัดมุกดาหาร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาระบบ
MUH-2	1	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.12 บ.กุดโง้ง-บรรจบ ทล.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	80	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-3	2	โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทล.212 บ.ดินม่วย-บรรจบ ทล.238 (ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร)	74	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-9	3	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟมุกดาหาร	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
MUH-10	4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟมุกดาหาร	64.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ขนส่งทางราง
MUH-20	5	โครงการศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2	62.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-8	6	ถนนสาย มห.3019 แยก ทล.212 - บ.บางทรายใหญ่ (ตอนที่ 2) อ.เมือง จ.มุกดาหาร	62	กรมทางหลวงชนบท	ขนส่งทางถนน
MUH-13	7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.มุกดาหาร	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
MUH-14	8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.มุกดาหาร	62	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
MUH-4	9	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (นิคมคำสร้อย-มุกดาหาร)	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-5	10	โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทล.212 (มุกดาหาร-ธาตุพนม)	61.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน
MUH-7	11	โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 212 ตัดทางหลวงหมายเลข 239 ตัดทางหลวงชนบท หมายเลข มห.3019 จ.มุกดาหาร	59.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	รองรับการพัฒนาแบบ
MUH-12	12	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองมุกดาหาร	59.5	กรมการขนส่งทางบก	ขนส่งทางถนน
MUH-1	13	โครงการเพิ่มช่องจราจร ทล.2034 มุกดาหาร-หนองผือ ตอนมุกดาหาร-บึงเขียว	55.5	กรมทางหลวง	ขนส่งทางถนน

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-8 การจัดลำดับความสำคัญ โครงการเสนอแนะจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Soft Side จังหวัดมุกดาหาร

รหัสโครงการ	ลำดับ	ชื่อโครงการ	ค่าคะแนน	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภท
MUH-19	1	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดมุกดาหาร	61	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-16	2	โครงการพัฒนาทักษะการขับขี่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สำหรับการขนส่งอาหารและพัสดุ จังหวัดมุกดาหาร	59.5	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-11	3	โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำกรอบอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะภายใน จังหวัดมุกดาหาร	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-18	4	โครงการอบรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการและผู้สนใจในท้องถิ่น จังหวัดมุกดาหาร	57	กรมการขนส่งทางบก	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-21	5	โครงการอบรมให้ความรู้และสร้างเสริมระเบียบวินัยจราจร ในสถาบันการศึกษา จังหวัดมุกดาหาร	48.5	ขบ./อบจ.มุกดาหาร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-22	6	โครงการส่งเสริมวินัยจราจรและรณรงค์การสวมหมวกกันน็อค และสวมใส่เข็มขัดนิรภัย จังหวัดมุกดาหาร	48.5	ขบ./อบจ.มุกดาหาร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร
MUH-23	7	โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ในเขตเมือง จังหวัดมุกดาหาร	46.5	ขบ./ภ. จว./สภ.มุกดาหาร	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร

หมายเหตุ: (1) อบจ. คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(2) ภ.จว. คือ ตำรวจภูธรจังหวัด

(3) สภ. คือ สถานีตำรวจ

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

ตารางที่ 6.3-9 สรุปจำนวนโครงการจากการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ด้าน Hard Side และ Soft Side จังหวัดมุกดาหาร

ด้าน	รองรับการพัฒนาระบบ / ประเภท	จำนวน (โครงการ)
Hard Side	ขนส่งทางถนน	8
	ขนส่งทางราง	2
	ขนส่งทางน้ำ	-
	ขนส่งทางอากาศ	-
	ขนส่งสาธารณะ	3
Soft Side	กฎหมาย/พัฒนาบุคลากร	7
รวม		20

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ.2567)

7. การจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

(ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งในปัจจุบันขาดการบูรณาการระหว่างกัน โดยไม่มีการพัฒนาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ ทั้งด้านการขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการท่องเที่ยว ดังนั้น (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ จะใช้เป็นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ และพื้นที่เชื่อมโยงที่จะได้ประโยชน์จากการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

8. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และนครสวรรค์ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 ดังนี้

1.1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมภูสกลแกรนด์ โรงแรมสกลแกรนด์พาลัส อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร

1.2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมมาโจเรล โรงแรม เดอ ปริ้นเซส อุดรธานี อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

1.3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมบริษัท 2 โรงแรมวีวีช ขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมนกยูง 3 โรงแรมเซนต์เตอร์ พอยท์ เทอร์มินอล 21 โคราซ อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

1.5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมปทุมวัน 5 โรงแรมสุนีย์แกรนด์ แอนด์ คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

1.6) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมเชียงรุ่ง โรงแรมเวียงอินทร์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย

1.7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน) เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 ณ ห้องอิมพีเรียลบอลรูม ชั้น 2 โรงแรมดิเอ็มเพรส อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

1.8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์) เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมคอนเวนชัน 1 โรงแรม ท็อปแลนด์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

1.9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี) เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุม Sapphire Room โรงแรมโบไนโต ซิโนส อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์

2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 37 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ระหว่างวันที่ 11 มีนาคม 2567 ถึง 14 มิถุนายน 2567

3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสนทนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย นครพนม กาฬสินธุ์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ พะเยา ลำพูน สุโขทัย และพิจิตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด ในระหว่างวันที่ 6 - 16 มกราคม 2568 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด

4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสนทนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

8.2 การสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (สัมมนาครั้งที่ 2)

การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาฯ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของพื้นที่ ตลอดจนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

3) ข้อมูล รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อความก้าวหน้าของการศึกษา และรวบรวมประเด็นความต้องการ ปัญหา อุปสรรค และศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่ และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน และปรับปรุงแนวทางการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการและศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงการอย่างเป็นระบบ

พื้นที่ดำเนินการ

ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นใน 9 พื้นที่ ดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จังหวัดอุดรธานี บึงกาฬ เลย หนองคาย และหนองบัวลำภู) ในวันที่ 6 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมอาคาร 1 โรงแรมรอยัลนคราและคอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ หนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

2) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร) ในวันที่ 7 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมยูงทอง โรงแรมฟอร์จูน ริเวอร์วิว นครพนม อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม

3) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) ในวันที่ 8 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมดอกเกด โรงแรมริมปาว อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์

4) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) ในวันที่ 9 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมศรีลำดวน 2 โรงแรมศรีลำดวน ศรีสะเกษ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

5) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ในวันที่ 10 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมหนองหงส์ โรงแรมเทพนคร อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

6) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) ในวันที่ 13 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมเบญจรงค์ โรงแรมพะเยา เกทเวย์ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

7) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน)
ในวันที่ 14 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมแกรนด์ปาลา โรงแรมแกรนด์ปาลา โฮเทล แอนด์ รีสอร์ท อำเภอเมือง
ลำพูน จังหวัดลำพูน

8) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์)
ในวันที่ 15 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมฟังก์ชั่นรูมสาม โรงแรมสุโขทัยเทอร์เซอร์ อำเภอเมืองสุโขทัย
จังหวัดสุโขทัย

9) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี)
ในวันที่ 16 มกราคม 2568 ณ ห้องประชุมวรพงษ์ โรงแรมมีพรสวรรค์ แกรนด์ โฮเทลแอนด์ รีสอร์ท
อำเภอเมืองพิจิตร จังหวัดพิจิตร

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด
สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สาขาจังหวัด นายด่านศุลกากร เป็นต้น

2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สมาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด
สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด YEC จังหวัด สมาเกษตรกรจังหวัด
บริษัทเอกชนด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจ
และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อ
ความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ และแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการในพื้นที่ต่าง ๆ

3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม
ที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการการศึกษาและแนวคิด ทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสม
สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป

8.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com> ดังตัวอย่างในรูปที่ 8.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 8.3-2



รูปที่ 8.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 8.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

สำหรับการติดตามข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถติดต่อหน่วยงานต่อไปนี้

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