



สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



เอกสารประกอบการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา
พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
(จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์
จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์)

บริษัทที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 4

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติ ภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

แผนปฏิบัติการฉบับนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดกรอบแนวทางในการพัฒนาและยกระดับระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังขาดการบูรณาการระหว่างกันอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้การพัฒนาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจยังไม่เกิดขึ้นอย่างเต็มศักยภาพ ดังนั้น แผนปฏิบัติการฉบับนี้จึงถูกจัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมทุกมิติ ได้แก่ การคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ รวมถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงและได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) การดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการนี้จะช่วยสนับสนุนภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคการผลิต ภาคบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ แผนการพัฒนายังถูกออกแบบให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นระบบและยั่งยืน ตอบสนองต่อความต้องการของภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการฯ ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มจังหวัด การประชุมกลุ่มย่อย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค การจัดทำฉันทวิสัยทัศน์การพัฒนา การวิเคราะห์ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดรวมแนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

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 แผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 4) เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัดระดับภาค และการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยให้มีข้อมูลการพัฒนาการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาคด้วย

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

- **งานส่วนที่ 1 :** จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- **งานส่วนที่ 2 :** จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- **งานส่วนที่ 3 :** งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

1.4 วัตถุประสงค์ของการจัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แผนพัฒนานับนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทยในปี 2568 - 2580 โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” ทั้งนี้ แผนการพัฒนาอยู่ภายใต้กรอบแนวคิด 3 มิติสำคัญ ได้แก่

การเชื่อมโยง (Connectivity): การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การเข้าถึง (Accessibility): การส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

ความยืดหยุ่นและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Resilience and Environmental Friendly): การเสริมสร้างศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ได้อย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาในแต่ละระยะ

ระยะแรก (พ.ศ. 2568 - 2570) : มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน โดยเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ยังไม่สมบูรณ์ ส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในระยะสั้น ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลดการใช้พลังงาน ลดอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่ง รวมถึงกำหนดมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้เกิดความเป็นธรรม

ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) : เน้นการพัฒนาและบูรณาการระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ ให้สามารถบริหารจัดการและรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง พัฒนาและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเข้าถึงของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม

ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580) : มุ่งเน้นการพัฒนาและบูรณาการระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ และวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพและแม่นยำ โดยอาศัยหลักการบริหารตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ยกย่องคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกสบาย เข้าถึงได้ง่าย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในระยะยาว

1.5 การประเมินสถานการณ์และประเด็นการพัฒนา

1.5.1 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

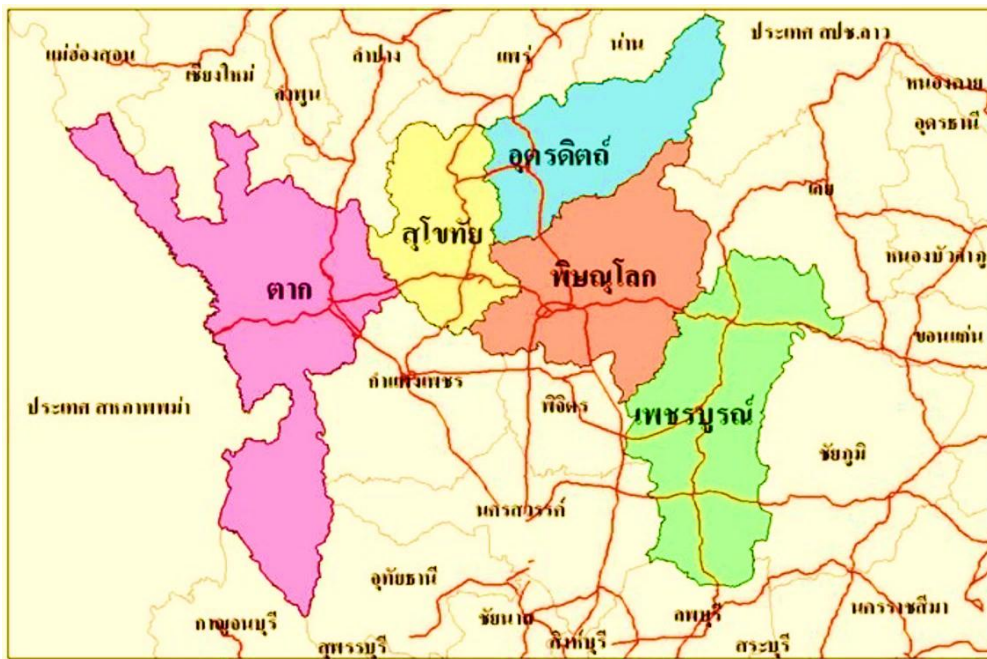
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย และตาก กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 นี้มีลักษณะพิเศษเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และมีระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ที่สามารถเชื่อมโยงความร่วมมือภายในประเทศและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงกลุ่มประเทศ BIMSTEC และประเทศที่มีศักยภาพในการค้า การลงทุน การศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร และการท่องเที่ยวการคมนาคมที่สะดวก มีถนนเชื่อมโยงไปยังภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีรถไฟเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครไปยังภาคเหนือ มีศูนย์รวมตู้สินค้าที่สถานีรถไฟศิวาสาน ซึ่งในอนาคตอาจจะมีการก่อสร้างท่าเรือบกในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากในระบบตู้สินค้าและรองรับการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ - เชียงใหม่ โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ กรุงเทพ - พิษณุโลก และพิษณุโลก - เชียงใหม่ และระบบรางคู่ที่จะผ่านพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ทำให้การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างถนนและระบบรางจะเป็นประโยชน์ยิ่งขึ้น และยังมีสนามบินรองรับการเดินทางและการพาณิชย์ 5 แห่ง โดยจะมีการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก และพัฒนาตลาดธุรกิจการบิน เพื่อยกระดับสู่การให้บริการการบินระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มจังหวัดในการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่ง ระหว่างถนนระบบรางกับทางอากาศทั้งภายในและระหว่างประเทศ นอกจากนี้จะการใช้การเป็น MICE City เป็นศูนย์กลางด้านการประชุมความร่วมมือระหว่างกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 กับจังหวัดกลุ่มจังหวัดประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

โดยสรุปภาคเหนือตอนล่าง 1 มีจุดแข็ง (Strength: S) ในความพร้อมต่อการพัฒนาเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับนานาชาติและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางของประเทศ และเส้นทางตามแนว NSEC North - South Economic Corridor (จีนตอนใต้ เมียนมา ลาว ไทย) และ EWEC East-West Economic Corridor (เวียดนาม กัมพูชา ลาว ไทย เมียนมา) และเชื่อมโยง One Belt One Road มีช่องทางการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนกับประเทศเมียนมา และ สปป. ลาว (ด่านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก และด่านผ่านแดนถาวรภูตู่ จังหวัดอุตรดิตถ์) นอกจากนี้ ภาคเหนือตอนล่าง 1 มีโอกาส (Opportunity: O) ในการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า สินค้าเกษตร การท่องเที่ยว และการศึกษานานาชาติ มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์การแพทย์ (Medical Hub) ธุรกิจบริการสุขภาพและการแพทย์ การแพทย์แผนไทย ความงาม และสมุนไพร จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตามเส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาสในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

ภาคเหนือตอนล่าง 1 จึงมีกลยุทธ์เชิงรุกในการพัฒนาดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมการค้าและบริการเชื่อมโยงจังหวัด กลุ่มจังหวัด ที่ใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
- ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลาง (Hub) โลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
- ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลาง (Hub) การประชุม การท่องเที่ยว และจัดนิทรรศการ ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC

- ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการแพทย์ (Medical Hub) และการแพทย์แผนไทย ความงามและสมุนไพร ในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
- ยกระดับการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สู่ระดับนานาชาติ
- ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลาง (Hub) การศึกษาในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
- ยกระดับการพัฒนาการเกษตรให้เป็นระบบ ตั้งแต่การผลิตที่มีคุณภาพ การแปรรูปที่เพิ่มมูลค่า และการตลาดที่ครบวงจร
- สนับสนุนการขับเคลื่อนจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart city) เพื่อเป็นฐานการพัฒนาในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1



รูปที่ 1.5-1 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

ดังนั้นกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จึงได้นำศักยภาพและโอกาสของพื้นที่มาใช้ในการส่งเสริมการค้าการลงทุนโครงข่ายคมนาคมระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวได้มาตรฐานเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตร เป็นการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กลุ่มจังหวัดการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสุขภาพครบวงจรและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างสังคมให้น่าอยู่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มุ่งสู่การพัฒนา เพื่อเป็นการเชื่อมโยงและความร่วมมือในการพัฒนาของจังหวัด กลุ่มจังหวัดประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่ ใช้ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC กลุ่มประเทศ BIMSTEC และประเทศที่มีศักยภาพในด้านการค้า การลงทุน การศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร และการท่องเที่ยว การประชุม และการจัดนิทรรศการ โดยมุ่งเน้นการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่มีอยู่มาพัฒนาใหม่เพื่อให้เกิดประโยชน์

เป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด

“เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ที่เข้มแข็ง”

แนวทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด

- 1) เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้า และบริการกับจังหวัดกลุ่มจังหวัดประเทศในอนุภูมิภาคผลักดันให้กลุ่มจังหวัดเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่และจัดตั้งศูนย์ประสานงาน เพื่อรองรับการค้าและบริการ
- 2) ยกกระดับการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐาน และยั่งยืนสู่ระดับนานาชาติ จัดทำจุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และจุดเช็คอินสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ
- 3) ยกกระดับการพัฒนาการเกษตรให้เป็นระบบ ตั้งแต่การผลิตที่มีคุณภาพการแปรรูปที่เพิ่มมูลค่า และการตลาดที่ครบวงจร สนับสนุนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีเข้ามาใช้ประโยชน์ขยายพื้นที่ระบบชลประทาน
- 4) พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถรองรับการพัฒนาในทุกด้านของกลุ่มจังหวัด ผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการศึกษาและการแพทย์
- 5) ปรับปรุงระบบบริหารจัดการน้ำป่าไม้และสิ่งแวดล้อม พัฒนาระบบบริหารจัดการเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต

ประเด็นการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ส่งเสริมการค้าการลงทุนโครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการพัฒนา

วัตถุประสงค์

พัฒนาขีดความสามารถในการสนับสนุนการค้าการลงทุนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และจังหวัดต่าง ๆ

แนวทางการพัฒนา

- 1) เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าและบริการกับจังหวัดกลุ่มจังหวัด ที่ใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 2) ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการคมนาคมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
- 3) จัดตั้งศูนย์ประสานงาน เพื่อรองรับการค้าบริการและการท่องเที่ยว
- 4) สนับสนุนการพัฒนา LIMEC และสี่แยกอินโดจีน
- 5) การพัฒนาการค้าชายแดน และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานและยั่งยืนเป็นศูนย์กลางการประชุมและจัดนิทรรศการ

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนากระบวนการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้สามารถขับเคลื่อนไปด้วยความเรียบร้อยและสอดคล้องกับการเป็น Mice city

แนวทางการพัฒนา

- 1) ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการประชุมการท่องเที่ยวและจัดนิทรรศการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
- 2) จัดทำจุดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและจุดเช็คอินสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
- 3) พัฒนาการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับจังหวัดกลุ่มจังหวัดที่ใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
- 4) ยกระดับการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สู่ระดับนานาชาติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตรสอดคล้องกับการตลาดด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี

วัตถุประสงค์

เพื่อยกระดับปริมาณคุณภาพ และเพิ่มมูลค่าให้สินค้าเกษตรพร้อมทั้งมีตลาดรองรับครบถ้วน

แนวทางการพัฒนา

- 1) ยกระดับการพัฒนาการเกษตรให้เป็นระบบตั้งแต่การผลิต ที่มีคุณภาพตามมาตรฐานเกษตรปลอดภัย และเกษตรอินทรีย์การแปรรูปที่เพิ่มมูลค่าและการตลาดที่ครบวงจร
- 2) ขยายพื้นที่ระบบชลประทาน ให้สามารถรองรับการเกษตร เช่น การจัดทำคลองไส้ไก่ เพื่อดึงน้ำไปใช้ให้ทั่วถึง
- 3) สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีและนำมาใช้ในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสุขภาพครบวงจร

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาคนในทุกมิติและทุกช่วงวัยของกลุ่มจังหวัดให้เป็นคนดี เก่ง มีคุณธรรม และสุขภาพดี

แนวทางการพัฒนา

- 1) พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ให้สามารถรองรับการพัฒนาในทุกด้านของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
- 2) ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการแพทย์ การแพทย์แผนไทย ความงาม และสมุนไพรในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC
- 3) ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางการศึกษาในภาคเหนือตอนล่าง และรองรับในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

วัดสุประสงค์

เพื่อการเติบโตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 บนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

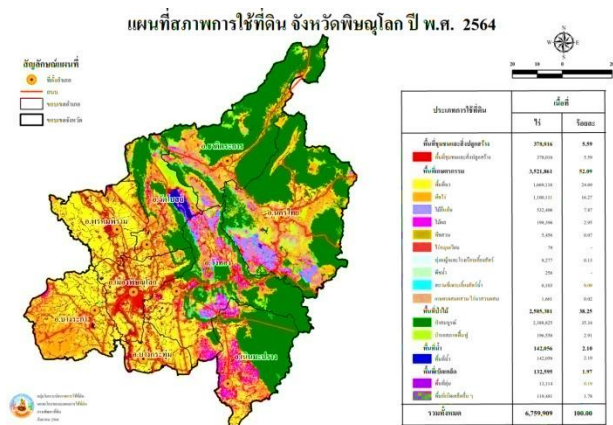
แนวทางการพัฒนา

- 1) ปรับปรุงระบบการจัดการน้ำ ป่าไม้ และสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง
- 2) พัฒนาระบบบริหารจัดการเตรียมความพร้อมในภาวะวิกฤต

การใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย ตาก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ดังต่อไปนี้

1) จังหวัดพิษณุโลก

การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2564 จังหวัดพิษณุโลก มีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ ร้อยละ 52.09 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมา เป็นพื้นที่ป่าไม้มีเนื้อที่ร้อยละ 38.25 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชน และสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 5.59 พื้นที่น้ำ ร้อยละ 2.10 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด ร้อยละ 1.97 ของพื้นที่จังหวัด

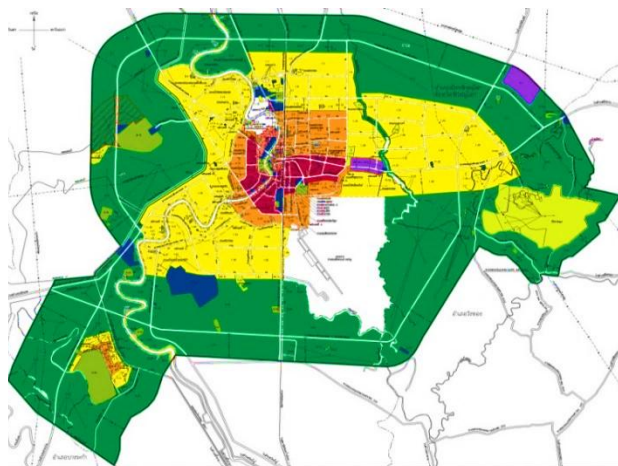


การใช้ที่ดินจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดพิษณุโลก ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	378,016	5.59
พื้นที่เกษตรกรรม	3,521,861	52.09
พื้นที่ป่าไม้	2,585,381	38.25
พื้นที่น้ำ	142,056	2.10
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	132,595	1.97
รวมทั้งหมด	6,759,909	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน

http://www1.odd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/PLK2564.htm



ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2553

- | | | |
|--|---|---|
| 1. เขตสีเหลือง |  | จัดเป็นประเภทที่อยู่อาศัยขนาดเล็กน้อย |
| 2. เขตสีส้ม |  | จัดเป็นประเภทที่อยู่อาศัยขนาดเล็กปานกลาง |
| 3. เขตสีแดง |  | จัดเป็นประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยขนาดเล็กมาก |
| 4. เขตสีม่วงอ่อน |  | จัดเป็นประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ |
| 5. เขตสีเขียว |  | จัดเป็นประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 6. เขตสีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงมุมสีแดง |  | จัดเป็นประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม |
| 7. เขตสีเขียวอ่อน |  | จัดเป็นประเภทที่อยู่อาศัยในเขตการศึกษาคณะพาณิชยศาสตร์และการบริหาร |
| 8. เขตสีเหลืองอ่อน |  | จัดเป็นประเภทสถาบันการศึกษา |
| 9. เขตสีน้ำตาลอ่อน |  | จัดเป็นประเภทธุรกิจเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนศิลปวัฒนธรรม |
| 10. เขตสีเทาอ่อน |  | จัดเป็นประเภทสถาบันศาสนา |
| 11. เขตสีน้ำเงิน |  | จัดเป็นประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขและสาธารณูปการ |

รูปที่ 1.5-2 การใช้ที่ดินจังหวัดพิษณุโลก

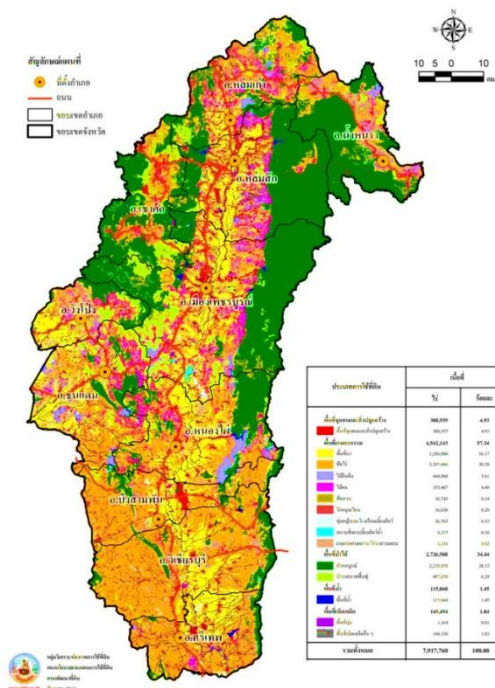
ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2553 มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมือง และบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมในบริเวณแนวเขต ตามข้อ ๒ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมุ่งพัฒนาชุมชนเมืองพิษณุโลก ให้เป็นเมืองหลักของภาคเหนือตอนล่าง และเป็นศูนย์กลางการพัฒนาพื้นที่สี่แยกอินโดจีน ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองพิษณุโลก ให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง พาณิชยกรรม การอยู่อาศัยและการศึกษาระดับอุดมศึกษาของจังหวัดพิษณุโลก และภาคเหนือตอนล่าง ตามร่างผังนโยบายภาคเหนือกำหนดให้เมืองพิษณุโลก มีบทบาทหน้าที่ตามนโยบายเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัลศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และโลจิสติกส์ศูนย์กลาง ICT และ R&D ศูนย์กลางการศึกษา วิจัยและพัฒนาศูนย์กลางการบริการเศรษฐกิจ-สังคมสี่แยกอินโดจีน อันเป็นเหตุสมควรให้ควรมีการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก

2) จังหวัดเพชรบูรณ์

การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2564 จังหวัดเพชรบูรณ์ มีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด มีเนื้อที่ร้อยละ 57.34 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมา เป็นพื้นที่ป่าไม้เนื้อที่ ร้อยละ 34.44 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 4.93 พื้นที่น้ำ ร้อยละ 1.45 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด ร้อยละ 1.84 ของพื้นที่จังหวัด

สำหรับ (ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) นั้นอยู่ในขั้นตอนพิจารณาการยื่นคำร้องแสดงความคิดเห็นหลังจากได้ทำการประชุมรับฟังความคิดเห็นไป เมื่อ 17 มีนาคม 2566

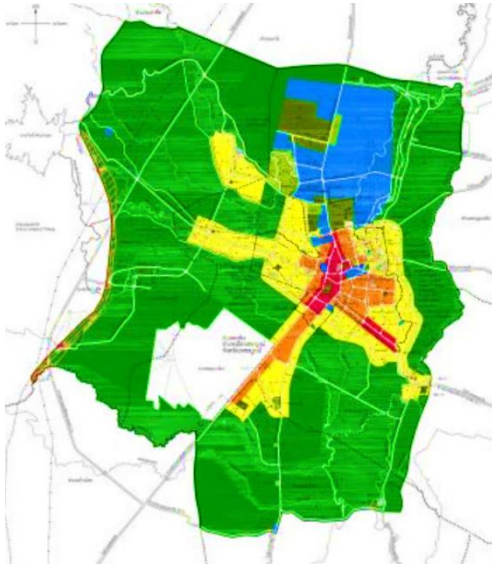
แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดเพชรบูรณ์ ปี พ.ศ. 2563



การใช้ที่ดินจังหวัดเพชรบูรณ์ พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	388,555	4.93
พื้นที่เกษตรกรรม	4,542,143	57.34
พื้นที่ป่าไม้	2,726,508	34.44
พื้นที่น้ำ	115,060	1.45
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	145,494	1.84
รวมทั้งหมด	7,917,760	100

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/PNB2563.htm



(ร่าง) ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์
(ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ.....

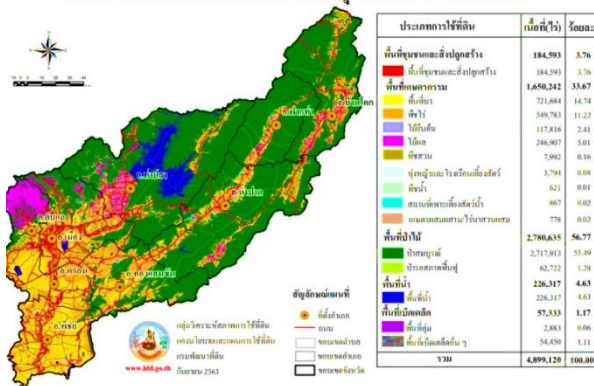
- | | |
|-------------------|--|
| 1.เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2.เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3.เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4.เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 5.เขตสีเขียวอ่อน | ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 6.เขตสีเขียวมรกต | ที่ดินประเภทสถานศึกษา |
| 7.เขตสีน้ำตาลอ่อน | ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อสงเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย |
| 8.เขตสีเทาอ่อน | ที่ดินประเภทสถานพยาบาล |
| 9.เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถานราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |

รูปที่ 1.5-3 การใช้ที่ดินจังหวัดเพชรบูรณ์

3) จังหวัดอุดรดิตถ์

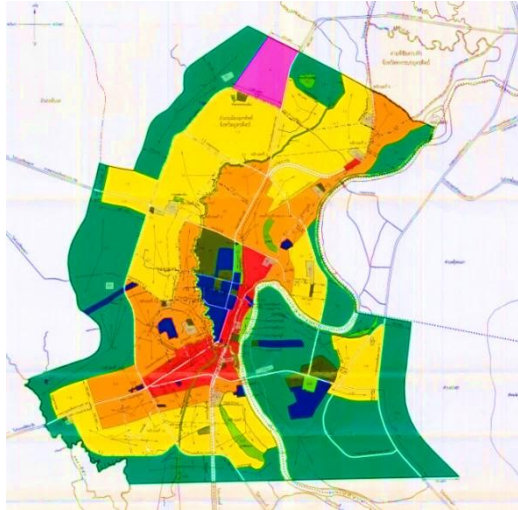
การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2563 จังหวัดอุดรดิตถ์ มีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด มีเนื้อที่ร้อยละ 56.77 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมา เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีเนื้อที่ร้อยละ 33.67 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชน และสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 3.76 พื้นที่น้ำ ร้อยละ 4.63 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด ร้อยละ 1.17 ของพื้นที่จังหวัด

แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดอุดรดิตถ์ ปี พ.ศ. 2563



การใช้ที่ดินจังหวัดอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2563

ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดอุดรดิตถ์ ปี พ.ศ. 2563		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	184,593	3.76
พื้นที่เกษตรกรรม	1,650,242	33.67
พื้นที่ป่าไม้	2,780,635	56.77
พื้นที่น้ำ	226,317	4.63
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	57,333	1.17
รวมทั้งหมด	4,899,120	100.00
ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน http://www.1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_63/Lu63_N/UTT2563.htm		



ผังเมืองรวมเมืองอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2552

1. เขตสีเหลือง	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2. เขตสีส้ม	ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. เขตสีแดง	ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4. เขตสีม่วงอ่อน	ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
5. เขตสีเขียว	ที่ดินประเภทสวนและเกษตรกรรม
6. เขตสีเขียวอ่อน	ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อหนาทนและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
7. เขตสีเขียวเข้ม	ที่ดินประเภทสถานศึกษา
8. เขตสีเทาอ่อน	ที่ดินประเภทสถานศึกษา
9. เขตสีน้ำเงิน	ที่ดินประเภทสถานราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

รูปที่ 1.5-4 การใช้ที่ดินจังหวัดอุดรดิตถ์

ผังเมืองรวมเมืองอุดรดิตถ์ พ.ศ. 2552 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมความเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดและของประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

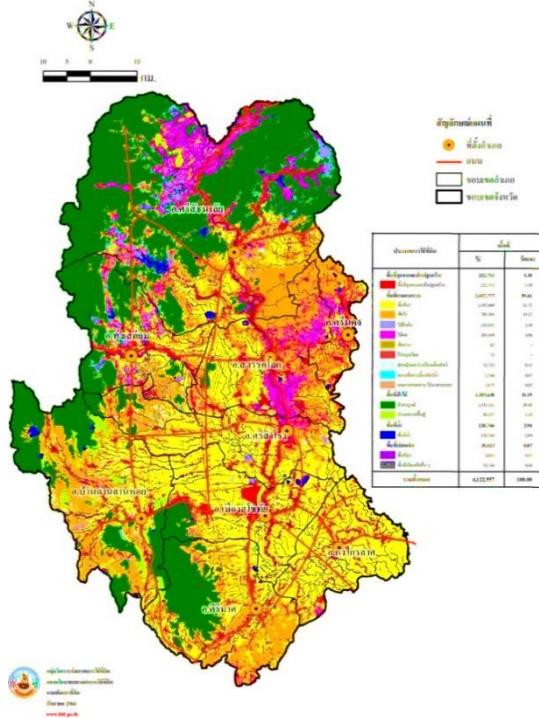
- 1) ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง พาณิชยกรรมและการบริการของจังหวัดอุดรดิตถ์
- 2) ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรที่ใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น อุตสาหกรรมบริการ และตลาดกลางซื้อขายผลิตผลทางการเกษตร
- 3) ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- 4) อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท แผนผัง

4) จังหวัดสุโขทัย

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันปี พ.ศ. 2564 จังหวัดสุโขทัย มีพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุดมีเนื้อที่ร้อยละ 59.61 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ป่าไม้มีเนื้อที่ร้อยละ 31.19 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างร้อยละ 5.39 พื้นที่น้ำร้อยละ 2.94 และ พื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 0.87 ของพื้นที่จังหวัด

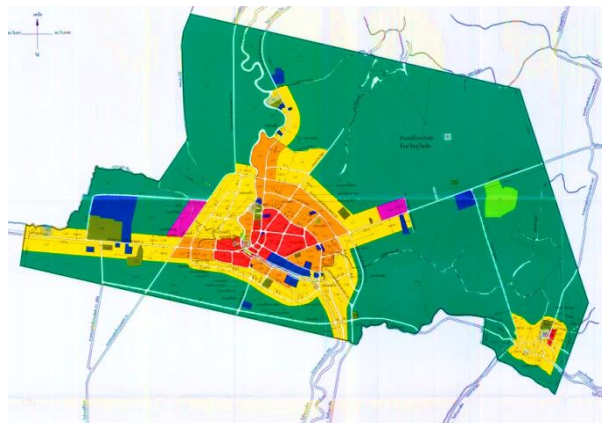
แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดสุโขทัย ปี พ.ศ. 2564



การใช้ที่ดินจังหวัดสุโขทัย พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	222,753	5.39
พื้นที่เกษตรกรรม	2,457,777	59.61
พื้นที่ป่าไม้	1,285,638	31.19
พื้นที่น้ำ	120,766	2.94
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	35,623	0.87
รวมทั้งหมด	4,122,557	100.00

ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน
http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/STI2564.htm



ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย พ.ศ. 2552

- | | |
|-------------------|---|
| 1. เขตสีเหลือง | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| 2. เขตสีส้ม | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| 3. เขตสีแดง | ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| 4. เขตสีม่วงอ่อน | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ |
| 5. เขตสีเขียว | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
| 6. เขตสีเขียวอ่อน | ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 7. เขตสีเขียวกอ | ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา |
| 8. เขตสีเทาอ่อน | ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา |
| 9. เขตสีน้ำเงิน | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |

รูปที่ 1.5-5 การใช้ที่ดินจังหวัดสุโขทัย

ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย พ.ศ. 2552 มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับ และสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ ดำรงรักษาประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ ที่มีคุณค่า เพื่อส่งเสริม ความเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดและของประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- 1) พัฒน่าย่านที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรม และปรับปรุงพื้นที่ปศุบริเวณที่ไม่เป็นระเบียบ
- 2) พัฒนาและปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่สาธารณะ และย่านสำคัญ
- 3) พัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
- 4) กำหนดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและควบคุมรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร บริเวณย่านสำคัญ

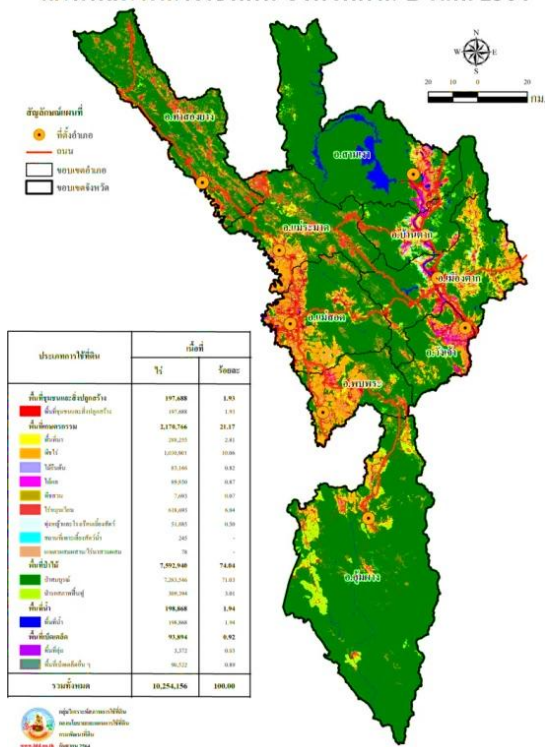
5) ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม ให้เป็นไปตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท แผนผัง

5) จังหวัดตาก

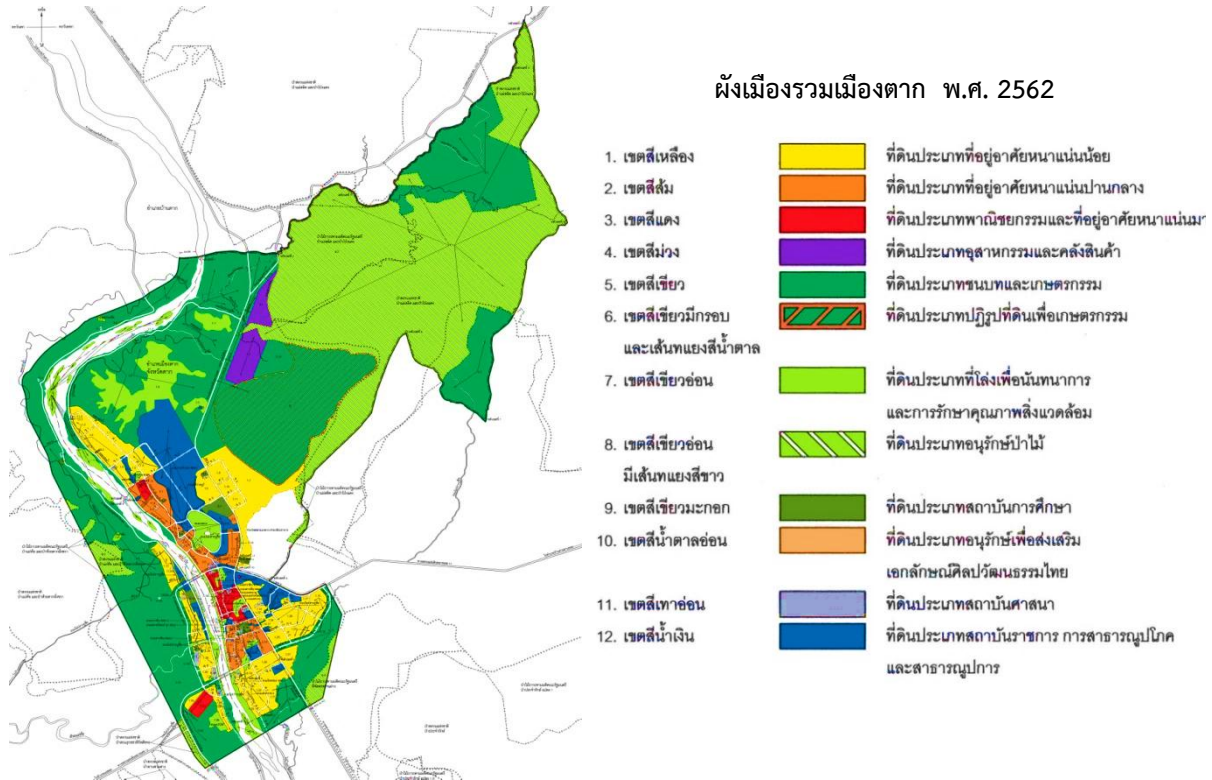
การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2564 จังหวัดตาก มีพื้นที่ป่าไม้มากที่สุดมีเนื้อที่ ร้อยละ 74.04 ของพื้นที่จังหวัด รองลงมา เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีเนื้อที่ ร้อยละ 21.17 ของพื้นที่จังหวัด เป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 1.93 พื้นที่น้ำ ร้อยละ 1.94 และพื้นที่เบ็ดเตล็ดร้อยละ 0.92 ของพื้นที่จังหวัด

แผนที่สภาพการใช้ที่ดิน จังหวัดตาก ปี พ.ศ. 2564



การใช้ที่ดินจังหวัดตาก พ.ศ. 2564

ประเภทการใช้ที่ดิน จังหวัดตาก ปี พ.ศ. 2564		
ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชน-สิ่งปลูกสร้าง	197,688	1.93
พื้นที่เกษตรกรรม	2,170,766	21.17
พื้นที่ป่าไม้	7,592,940	74.04
พื้นที่น้ำ	198,868	1.94
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	93,894	0.92
รวมทั้งหมด	10,254,156	100.00
ที่มา: ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจากกรมพัฒนาที่ดิน http://www1.ddd.go.th/web_OLP/Lu_64/Lu64_N/TAK2564.htm		



รูปที่ 1.5-6 การใช้ที่ดินจังหวัดตาก

ผังเมืองรวมเมืองตาก พ.ศ. 2562 ตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- 1) ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การค้า การบริการ การศึกษา และการคมนาคมขนส่งในระดับจังหวัด
- 2) ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ และสังคมของชุมชน

โดยเมืองตากจะมีบทบาทหน้าที่ตาม (ร่าง) ผังนโยบายภาคเหนือเป็นศูนย์กลางบริการ ให้กับเมืองชายแดนและพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมืองขนาดกลาง ที่มีศักยภาพในการขยายตัวและมีบทบาทหน้าที่เฉพาะด้าน เช่น ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและ การค้าชายแดน

2. ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนระดับที่ 1 ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้การพัฒนาประเทศอยู่ในกรอบและทิศทางเดียวกันภายใต้วิสัยทัศน์ "ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" หรือ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน" โดยกำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศไทย ปี พ.ศ. 2580 เศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงยั่งยืน โดยสถาบันหลักของชาติดำรงอยู่อย่างมั่นคง

เป็นจุดยึดเหนี่ยวของสังคม มีความสามัคคีของคนในชาติ มีความสงบและอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขในทุกพื้นที่ และมีระดับรายได้ในกลุ่มประเทศรายได้สูง มีความเป็นธรรมในสังคมและความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในภูมิภาคและในระดับโลก ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติที่เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ โดยมีสาระสำคัญของแต่ละยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง มีเป้าหมายทั้งในการสร้างเสถียรภาพภายในประเทศและช่วยลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มประเทศอาเซียนและประชาคมโลกที่มีต่อประเทศไทย ประกอบด้วย 5 เป้าหมาย 5 ดัชนีชี้วัด 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 17 ประเด็นย่อย

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว โดยก้าวข้าม “กับดักรายได้ปานกลาง” ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับศักยภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรมเกษตร และบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ประกอบด้วย 2 เป้าหมาย 4 ดัชนีชี้วัด 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 25 ประเด็นย่อย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อพัฒนาคนและสังคมไทยให้เป็นรากฐานแข็งแกร่งของประเทศ มีความพร้อมทางกาย ใจ สติปัญญา มีความเป็นสากล มีทักษะการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย มีคุณธรรม จริยธรรม รู้คุณค่าความเป็นไทย มีครอบครัวที่มั่นคง ประกอบด้วย 2 เป้าหมาย 3 ดัชนีชี้วัด 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 34 ประเด็นย่อย

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อกระจายโอกาสการพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความเหลื่อมล้ำไปสู่สังคมที่เสมอภาคและเป็นธรรม ประกอบด้วย 3 เป้าหมาย 4 ดัชนีชี้วัด 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 24 ประเด็นย่อย

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งอนุรักษ์ฟื้นฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ และความมั่นคงด้านน้ำ รวมทั้งมีความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติธรรมชาติ และพัฒนามุ่งสู่การเป็นสังคมสีเขียว ประกอบด้วย 5 เป้าหมาย 5 ดัชนีชี้วัด 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 28 ประเด็นย่อย

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ มีสมรรถนะสูง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กระจายบทบาทภารกิจไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสม มีธรรมาภิบาล ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย 4 ดัชนีชี้วัด 8 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 24 ประเด็นย่อย

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง และเป็นธรรม มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

ประเทศไทยเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถของประเทศจำเป็นต้องสร้างเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจใหม่ที่จะช่วยยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ “ยกระดับรายได้ ลดความเหลื่อมล้ำ” ซึ่งการพัฒนาในช่วง 20 ปีข้างหน้า จะมุ่งเน้นการวิจัย พัฒนา นวัตกรรม และนำเทคโนโลยีใหม่มาปรับใช้และต่อยอดภาคการผลิตและบริการในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการในปัจจุบันไปสู่ภาคการผลิตและบริการใหม่ ที่มีศักยภาพ การพัฒนารูปแบบการค้าให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การส่งเสริมให้เกิดสังคมผู้ประกอบการ การพัฒนาทักษะและความสามารถของแรงงาน

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันกำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนากลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว ในขณะที่เดียวกันจำเป็นต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก และรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสู่อนาคต โดยมีเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) เป้าหมาย

(1.1) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(1.2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 คือ **โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก** โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว และรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ** เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังเอเชียได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคม ให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาคอร์ริดอร์คมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคม

เชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมือง ให้มีความเชื่อมโยงกัน และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน ในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ** ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการเชื่อมต่อการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่ และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ** สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของเมือง โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทย ส่งเสริมการพัฒนาในเชิงพื้นที่ พัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง และสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านเพื่อส่งเสริมการสร้างคลัสเตอร์ของเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ภายใต้ระบบนิเวศที่เอื้อต่อการสร้างนวัตกรรม ซึ่งมีมหาวิทยาลัยแต่ละภูมิภาค สถาบันการศึกษาท้องถิ่น และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมเป็นแรงขับเคลื่อน การยกระดับจังหวัดสำคัญเป็นเมืองเศรษฐกิจประจำภาค เพื่อเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาคที่เชื่อมต่อกับเมืองเศรษฐกิจอื่นและเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน และกระจายศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภาคต่าง ๆ ของไทย การสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านโดยอาศัยความได้เปรียบที่แตกต่างกันของแต่ละจังหวัด ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาคลัสเตอร์ของเกษตรอุตสาหกรรม และบริการ พร้อมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ เพื่อให้เมืองเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดการลงทุนใหม่ โดยการส่งเสริมให้เมืองเป็นเจ้าภาพจัดเทศกาลความคิดสร้างสรรค์ และวัฒนธรรมระดับสากล โดยให้ความสำคัญกับการใช้มหาวิทยาลัยในแต่ละภูมิภาค และสถาบันการศึกษาท้องถิ่น ขับเคลื่อนองค์ความรู้ด้านนวัตกรรม เพื่อให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาค

(3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการฯ จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และเป้าหมายที่ 2 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 1 รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและการกระจายรายได้ ตัวชี้วัดที่ 3 การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา และตัวชี้วัดที่ 4 ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนี้

(3.1) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพ

ในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ ส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค จะทำให้รายได้ประชาชาติและการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและการกระจายรายได้ดีขึ้น ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(3.2) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต จะทำให้เกิดการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(3.3) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ รวมถึงเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี จะทำให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

2) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (รอง)

ปัญหาความเหลื่อมล้ำจะเป็นหนึ่งความท้าทายที่สำคัญในการพัฒนาและยกระดับประเทศให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม จึงได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการตอบโจทย์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อให้การเติบโตของประเทศเป็นการเติบโตที่ยั่งยืนโดยทุกคนได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึงและเป็นธรรม การกำหนดให้ภาคการเกษตรและครัวเรือนเป็นกลุ่มเป้าหมายของการปรับโครงสร้างและพฤติกรรม และการกระจายศูนย์กลางความเจริญเพื่อให้เกิดการสร้างงานในพื้นที่ เพื่อพลิกฟื้นโครงสร้างทางสังคมควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ และช่วยลดความเสี่ยงต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคง โดยมีเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) เป้าหมาย

กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี จะประกอบด้วย 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยีในภูมิภาค กระจายโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี คมนาคมและการสื่อสาร จัดทำผังเมืองและผังภาค

เพื่อการจัดโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค แหล่งงาน แหล่งน้ำ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ให้สามารถพึ่งตนเองได้ภายในกลุ่มจังหวัด รวมทั้งส่งเสริมให้จังหวัดหลักมีความสามารถในการบริหารจัดการและจัดการตนเองได้อย่างเป็นอิสระมากขึ้น เพื่อให้สามารถสร้างความแตกต่างบนฐานศักยภาพของทรัพยากรและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้ และส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดรองควบคู่ไปกับการพัฒนาจังหวัดหลัก

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดในมิติต่าง ๆ** การมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ของตนเอง และบูรณาการแผนให้มีความเชื่อมโยงสอดคล้องกันในทุกระดับเป็นแผนเดียวกัน ตั้งแต่ระดับหมู่บ้าน ท้องถิ่น อำเภอ จังหวัด จนถึงกลุ่มจังหวัด เน้นการกระจายแหล่งอุตสาหกรรมในท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการสร้างงานในพื้นที่ และการพัฒนาภาคบริการที่คนในพื้นที่ สามารถเป็นผู้ประกอบการ และสามารถกระจายรายได้ให้เกิดความเป็นธรรม ให้มีความสำคัญกับการสร้าง “คุณค่า” และ “มูลค่า” ทางเศรษฐกิจ จากศักยภาพของฐานทรัพยากรของแต่ละพื้นที่ ทั้งทรัพยากรธรรมชาติ ทุนทางวัฒนธรรมและทุนทางสังคม การสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่และผู้ประกอบการในการสืบค้น นำมาปรับใช้และยกระดับการใช้ทรัพยากรนั้นอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **จัดระบบเมืองที่เอื้อต่อการสร้างชีวิตและสังคมที่มีคุณภาพและปลอดภัย** ให้สามารถตอบสนองต่อสังคมสูงวัยและแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองในอนาคต โดยพัฒนาระบบผังเมืองของประเทศและผังเมืองระดับพื้นที่ พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการเมืองและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ ปลอดภัย สะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและโอกาสของเมืองด้วยการมีส่วนร่วมและการลงทุนของภาคเอกชน ชุมชนและภาคประชาสังคม รวมทั้งส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดูแลคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของคนในเมือง ตลอดจนลดความเหลื่อมล้ำระหว่างกลุ่มประชากรที่อาศัยในเขตเมือง

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 4 **ปรับโครงสร้างและแก้ไขกฎหมายระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อวางระบบและกลไกการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด** เพื่อรับผิดชอบการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงกัน และสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาในระดับกลุ่มจังหวัดและระดับภาค ปรับโครงสร้างและปรับปรุงกฎหมายเพื่อจัดความสัมพันธ์ระหว่างราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นให้เอื้อต่อประชาชนในการตัดสินใจเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 5 **สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูลความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม** การเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่จะเอื้อให้ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน การตัดสินใจและการติดตามการดำเนินงานของรัฐ พัฒนากลไกเพื่อสนับสนุนการสร้างองค์ความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ รวมถึงการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี การส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น การขยายเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้ชุมชนสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร ความรู้ต่าง ๆ และนำไปใช้เพื่อพัฒนาพื้นที่ ตลอดจนการเพิ่มบทบาทของสถาบันการศึกษาและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อร่วมพัฒนาพื้นที่และชุมชนท้องถิ่น

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 6 **การพัฒนากำลังแรงงานในพื้นที่** โดยการวางแผนกำลังคน ที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มจังหวัด และการพัฒนาทักษะอาชีพที่สอดคล้องกับ บริบทของเมืองทั้งในปัจจุบันและอนาคต เน้นการส่งเสริมการยกระดับทักษะของผู้ประกอบการ และกลุ่มวิสาหกิจ ในพื้นที่ทั้งในด้านภาษา การบริหารธุรกิจ การจัดการห่วงโซ่คุณค่าและตลาด การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร เทคโนโลยี และนวัตกรรม รวมถึงการพัฒนาระบบที่มีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงความต้องการของกำลังแรงงาน ในพื้นที่กับระบบการผลิตกำลังคนในสายอาชีพ

(3) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการฯ จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ได้แก่ เป้าหมายที่ 2 กระจาย ศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศ ในทุกระดับ ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 2 ความก้าวหน้าของการพัฒนาคน และตัวชี้วัดที่ 3 ความก้าวหน้าในการพัฒนา จังหวัดในการเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ดังนี้

(3.1) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการอบรมและเสริมสร้างความรู้ความสามารถเพื่อเป็นการพัฒนา บุคลากรของหน่วยงานรัฐและเอกชนในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วน เข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

(3.2) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่าย คมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพ ในการบริการ การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงการนำกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่มีอยู่ ไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน จะทำให้เกิดความก้าวหน้าการพัฒนาจังหวัดในการเป็น ศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการกระจายศูนย์กลางความเจริญ ทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

3) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (รอง)

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นปัจจัยที่มีอยู่อย่างจำกัด ถือว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญ ในการดำรงชีพของมนุษย์ และส่งผลต่อการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้า และเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมาย การพัฒนาประเทศในระยะ 20 ปี ได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิต ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ได้น้อมนำศาสตร์ของพระราชสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยยึดหลัก 3 ประการ คือ **“มีความ พอประมาณ มีเหตุผล มีภูมิคุ้มกัน”** มาเป็นหลักในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติควบคู่กับการนำเป้าหมายของ การพัฒนาที่ยั่งยืนทั้ง 17 เป้าหมาย มาเป็นกรอบแนวคิดที่จะผลักดันดำเนินการเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมาย การพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ และความเป็นหุ้นส่วนความ ร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศ พัฒนาแล้วที่มีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดีที่สุดในอาเซียนภายในปี 2580 โดยมีเป้าหมายและประเด็น ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) เป้าหมาย

(1.1) พัฒนาและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ

(1.2) ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 คือ **สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ** มุ่งเน้นลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบ และการสร้างขีดความสามารถของประชาชนในการรับมือและปรับตัว เพื่อลดความสูญเสียหรือความเสียหายจากภัยธรรมชาติ ตลอดจนผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งสนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ประกอบด้วย 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก** โดยพัฒนารูปแบบและแนวทางการจัดการเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำ และพื้นที่สีเขียวในทุกรูปแบบ รวมทั้งสนับสนุนการจัดการด้านการเกษตรที่มีผลประโยชน์ร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจก รวมทั้งเร่งฟื้นฟูพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ส่งเสริมการเพิ่มพื้นที่ป่าเพื่อเป็นแหล่งกักเก็บก๊าซเรือนกระจก

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน** โดยบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาประเทศในทุกสาขา โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการส่งเสริมสินค้าและบริการคาร์บอนต่ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบ และพัฒนาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างแรงจูงใจและสนับสนุนการลงทุนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งพัฒนารูปแบบทางธุรกิจด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งมีการพัฒนากฎหมายเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(3) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการฯ จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เป้าหมายที่ 2 พัฒนาและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 4 ปริมาณก๊าซเรือนกระจก มูลค่าเศรษฐกิจฐานชีวภาพ ดังนี้

แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ และสร้างเศรษฐกิจฐานชีวภาพ ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ

4) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ (รอง)

ภาครัฐเป็นกลไกหนึ่งที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามแนวทาง นโยบาย และ ทิศทางการพัฒนาตามที่กำหนดตามกรอบการบริหารราชการแผ่นดิน และการที่ประเทศไทยจะบรรลุเป้าหมาย อนาคตในระยะยาวที่กำหนดไว้นั้น ระบบบริหารจัดการภาครัฐจะต้องสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา อย่างมีบูรณาการ มีความต่อเนื่อง เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาการบริหารจัดการ ภาครัฐขาดประสิทธิภาพ มีปัญหาเชิงการบริหารจัดการและโครงสร้าง ปัญหาคอร์รัปชันและระบบอุปถัมภ์ ดังนั้น ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐจึงมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เน้น การปรับเปลี่ยนภาครัฐ ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การนำนวัตกรรม เทคโนโลยีข้อมูลขนาดใหญ่ และระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้าง เชื่อมโยงถึงกันและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส นอกจากนี้ กฎหมายต้องมีความชัดเจน มีเพียงเท่าที่จำเป็น มีความทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ และนำไปสู่ การลดความเหลื่อมล้ำและเอื้อต่อการพัฒนา โดยมี 4 เป้าหมาย 4 ตัวชี้วัด และ 8 ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก

(1) เป้าหมาย

ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความ ต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ **ภาครัฐที่ยึด ประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส** และประเด็น ยุทธศาสตร์ที่ 7 คือ **กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น** รายละเอียดดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ **ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส** หน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่ มีระบบการบริหารจัดการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส ให้การบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่นให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี สร้างประโยชน์สุขแก่ประชาชน ประกอบด้วย 2 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย ที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **การให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากล และเป็นระดับแนวหน้าของภูมิภาค** ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐมีลักษณะที่เบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ มีความร่วมมือกับภาคีอื่น ๆ พร้อมทั้งปรับปรุงกลไก การปฏิบัติงานของภาครัฐให้มีลักษณะบูรณาการ สามารถส่งเสริมภารกิจของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะ การปรับปรุงบทบาทและกลไกภาครัฐให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ การกำหนด กฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนทุกขนาดและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา ประเทศในระยะยาว

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้** มีระบบการบริหารจัดการข้อมูลที่มีความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน และแหล่งข้อมูลต่าง ๆ นำไปสู่การวิเคราะห์การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อการพัฒนานโยบายและการให้บริการ ภาครัฐ มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการสาธารณะตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อให้สามารถติดต่อราชการได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย และตรวจสอบได้

นอกจากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 แล้ว ยังเกี่ยวข้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 คือ **กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น** กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับมีเท่าที่จำเป็น ทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ โดยมุ่งใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการพัฒนา การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่นำไปสู่ความเหลื่อมล้ำด้านต่าง ๆ เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **ภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลง** ปรับเปลี่ยนบทบาทของภาครัฐเป็นผู้อำนวยความสะดวก กำหนดกติกาในการแข่งขันให้เกิดความเป็นธรรมแก่การดำเนินธุรกิจทั้งในธุรกิจทั่วไปและธุรกิจเฉพาะ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิต การค้า การบริการ และสามารถอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการคุ้มครองผู้บริโภค โดยเฉพาะการปรับปรุงแก้ไขและยกเลิกกฎหมายต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม เอื้อต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ การแข่งขันระหว่างประเทศ สอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้งการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เท่าเทียม

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น** ออกแบบกฎหมายที่รอบคอบรัดกุม เพื่อแก้ปัญหาอย่างตรงจุดให้มีความสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ด้วยการสร้างความเป็นธรรมในการจัดสรรผลประโยชน์และบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดจากกฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินและการประกอบอาชีพ ใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ และกำหนดวงรอบในการทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ในการตรากฎหมายต้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน รวมทั้งจัดให้มีการสร้างความรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ** เท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย เท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ไม่เลือกปฏิบัติ นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย ป้องกันการกระทำผิดและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว

(3) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการฯ จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 1 ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ และตัวชี้วัดที่ 2 ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ ดังนี้

(3.1) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการจัดตั้ง One Stop Service ที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จและครบวงจร บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายของภาคประชาชนลดลง ส่งผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมาย ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

แผนปฏิบัติการฯ จะมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน ตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิต การค้า การบริการ รวมทั้งการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมาย ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

2.2 แผนระดับที่ 2

แผนระดับที่ 2 จะใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนประเทศเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งอาจกำหนดประเด็นการพัฒนาในบางประการ และถ่ายทอดไปสู่แนวทางในการปฏิบัติในแผนระดับที่ 3 ประกอบด้วย 4 แผนหลัก ดังนี้

1) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ : แผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมาย ตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ (พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 มาตรา 3)

2) แผนปฏิรูปประเทศ : แผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ตามพระราชบัญญัติ แผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560

3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ : แผนสำหรับถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติสู่กรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี

4) แผนความมั่นคง : “นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ” ตามกฎหมายว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งเป็นนโยบายและแผนหลักของชาติที่เป็นกรอบหรือทิศทางในการดำเนินการป้องกัน แจ่งเตือน แก้ไข หรือระงับยับยั้ง ภัยคุกคามเพื่อธำรงไว้ซึ่งความมั่นคงแห่งชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 2 ดังนี้

2.1.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 2) เป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติตามพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 มาตรา 3 โดยถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ของยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 6 ด้านลงสู่แผนระดับต่าง ๆ มีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนแม่บทดังกล่าว รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บท ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติได้มีประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2562 และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ณ วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2566 มีองค์ประกอบหลัก 2 ส่วน ได้แก่ (1) ประเด็นของแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย แผนแม่บทฯ 23 ประเด็น แสดงในรูปที่ 2.2-1 โดยมีเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) จำนวน 37 เป้าหมาย ตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) จำนวน 41 ตัว และค่าเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) จำนวน 41 ค่าเป้าหมาย และ (2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) จำนวน 140 เป้าหมาย ตัวชี้วัดของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) จำนวน 167 ตัว และค่าเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) จำนวน 172 ค่าเป้าหมาย



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.2-1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

โดยแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป็นประเด็นหลัก ในขณะที่ ประเด็น (05) การท่องเที่ยว ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นประเด็นรอง ดังนี้

(1) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

(1.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 070001 ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงานและดิจิทัล เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการพัฒนาระดับขีดความสามารถด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) กำหนดแผนย่อยไว้ 3 แผนย่อย คือ 1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ 3) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม

เป้าหมายและตัวชี้วัดประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัลที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 2.2-1 ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น และตัวชี้วัด คือ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานภายใต้การจัดอันดับของสถาบัน World Competitiveness Center ของ International Institute for Management Development หรือสถาบัน IMD สวิตเซอร์แลนด์

ตารางที่ 2.2-1 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน
ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

รหัส	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
070001	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ)	อันดับที่ 38	อันดับที่ 31	อันดับที่ 25

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แหล่งท่องเที่ยว ประตูการค้า (Gateway) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น ซึ่งอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งของอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(1.2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

• แนวทางการพัฒนา

- การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

- การขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาด เพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน และยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า - ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ สนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- การขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ

- การขนส่งทางถนน พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรมและเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง รวมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดเสี่ยงอุบัติเหตุร้ายแรง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

- ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น
- พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบ รถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการตัวนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน
- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและระดับโลก
- สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า และเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในการกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปแบบการจัดส่งขั้นสุดท้าย เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

- ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีความมาตรฐานในระดับสากล

● เป้าหมายของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ดีขึ้น รวมถึงการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง การเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้เพิ่มขึ้น และการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในสากล

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (070101) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (070102) การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น (070103) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น (070104) และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง (070105) ดังตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ 11	น้อยกว่าร้อยละ 10	น้อยกว่าร้อยละ 9
070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
070104	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางใน (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2) เมืองหลักในภูมิภาค* (เฉลี่ยร้อยละ)	(1) กรุงเทพฯและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 (2) เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10	(1) กรุงเทพฯและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 (2) เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20	(1) กรุงเทพฯและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 (2) เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี 2570/2575/ 2580)	ไม่เกิน 12	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 5

หมายเหตุ : *เมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต

เมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. 2571 - 2575) ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

เมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. 2576 - 2580) ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศเชื่อมโยงไปยังพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม เพื่อลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ ซึ่งจะส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการ เปลี่ยนรูปแบบมาเป็นการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนด จะส่งผลทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมทางถนน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

(2) แผนแม่บทฯ ประเด็น (05) การท่องเที่ยว (รอง)

(2.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 050001 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น และเป้าหมายที่ 050002 รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น

แผนแม่บทฯ ประเด็น (05) การท่องเที่ยว จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ที่ช่วยสร้างรายได้การท่องเที่ยวทั้งจากภายในและภายนอกประเทศอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนส่งเสริมการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลกด้วยการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (05) การท่องเที่ยว กำหนดแผนย่อยไว้ 6 แผนย่อย คือ

- 1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม
- 2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ
- 3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม

และแพทย์แผนไทย 4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ 5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค และ 6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรอง

เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนแม่บทฯ ประเด็น (05) การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องซึ่งแสดงในตารางที่ 2.2-3 ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น และรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น และตัวชี้วัด คือ สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และอัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวในเมืองรองสูงกว่าอัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวรวมของประเทศ

ตารางที่ 2.2-3 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (05) การท่องเที่ยว

รหัส	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
050001	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 28	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30
050002	รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น	อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวในเมืองรองสูงกว่าอัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวรวมของประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ รวมถึงปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน ซึ่งจะส่งผลให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น

(2.2) แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

- แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางการท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวก่อน ระหว่าง และหลังการโดยสารด้วยเรือสำราญและเรือยอร์ช โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว ทั้งปะการัง ชายหาด และคุณภาพน้ำ รวมทั้งสร้างสรรค์และยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นการกระจายกิจกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ และการสร้างความร่วมมือให้แก่ชุมชนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ

ตามแนวชายฝั่งและหมู่เกาะ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และตามลุ่มน้ำที่สำคัญ เช่น ลุ่มน้ำเจ้าพระยา และลุ่มน้ำโขง เป็นต้น

- ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งท่าเรือสำราญในประเทศไทยเพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะดวกและมาตรฐานด้านความปลอดภัย

- พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของบุคคลและตัวเรือ และความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทางเพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำ

- การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ แหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมท่องเที่ยวต่อเนื่องในทุกรูปแบบ รวมทั้งส่งเสริมการทำการตลาดรูปแบบใหม่บนพื้นฐานของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับพฤติกรรมความต้องการของนักท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบินเรือ ซึ่งถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีการใช้จ่ายสูง รวมทั้งนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางการท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสำคัญ

- เป้าหมายของแผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

- แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ ผ่านการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่

- แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ รายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น (050401) และการขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น (050402) ดังตารางที่ 2.2-4

ตารางที่ 2.2-4 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
050401	รายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น	อัตราการขยายตัวของรายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (ร้อยละต่อปี)	ขยายตัวร้อยละ 7	ขยายตัวร้อยละ 10	ขยายตัวร้อยละ 10
050402	การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น	จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย (ท่า ภายในปี 2570/ 2575/2580)	4 ท่าเรือ	6 ท่าเรือ	8 ท่าเรือ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการท่องเที่ยวสำหรับสาธาณูปโภค

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวก เป็นต้น รวมถึงการปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ซึ่งถือเป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้รายได้การท่องเที่ยวทางน้ำเพิ่มขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธาณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

(2.3) แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แนวทางการพัฒนา

- ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ รวมถึงคุณภาพมาตรฐานของสินค้า บริการและสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของนักท่องเที่ยว โดยอาศัยเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาคที่เกี่ยวข้องและอาสาสมัครด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ

- พัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะ และหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกรูปแบบและการท่องเที่ยวเพื่อคนทั้งมวล โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น

- พัฒนาชุมชน ผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนให้มีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่

- ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยวของไทย ทั้งแหล่งท่องเที่ยว สินค้า บริการ และยานการค้ำที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว รวมทั้งจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่

- สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผนการกำหนดนโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยวมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาระบบนิเวศที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย การสร้างความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย ผ่านการสร้างเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาค

ที่เกี่ยวข้องและอาสาศักดิ์ด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะและหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ตลอดจนการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการ การท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผน การกำหนดนโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่ นักท่องเที่ยว

- แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัด ที่เกี่ยวข้อง คือ นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น (050601) และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น (050602) ดังตารางที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-5 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
050601	นักท่องเที่ยวมีความ ปลอดภัยในชีวิตและ ทรัพย์สินมากขึ้น	การพัฒนาการเดินทางและ การท่องเที่ยว ด้านความ ปลอดภัยของนักท่องเที่ยว (อันดับของโลก)	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 45	ไม่เกิน 40
050602	โครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนการท่องเที่ยว มีคุณภาพและมาตรฐาน ดีขึ้น	การพัฒนาการเดินทางและ การท่องเที่ยว ด้านโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่งทาง อากาศ (อันดับของโลก)	ไม่เกิน 12	ไม่เกิน 10	ไม่เกิน 7
		การพัฒนาการเดินทางและ การท่องเที่ยว ด้านโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่งทาง บกและทางทะเล (อันดับ ของโลก)	ไม่เกิน 45	ไม่เกิน 40	ไม่เกิน 35
		การพัฒนาการเดินทางและ การท่องเที่ยว ด้านโครงสร้าง พื้นฐานบริการด้านการ ท่องเที่ยว (อันดับของโลก)	ไม่เกิน 14	ไม่เกิน 12	ไม่เกิน 10

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แผนปฏิบัติการฯ จะมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการ และเพิ่มประสิทธิภาพในภาคคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ตลอดจนยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ ซึ่งจะส่งผลต่ออันดับ ชีตความสามารถในการแข่งขันด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน การท่องเที่ยวทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำ

ภาคกลาง เป็นต้น ทำให้โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อ
อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

(3) แผนแม่บทฯ ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ (รอง)

(3.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 060001 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลาง
ความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาค เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

- แผนแม่บทฯ ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ จะเป็นกลไกสำคัญ
ในการพัฒนาเมืองนำอยู่ในทุกภาคของประเทศ โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (06) กำหนด
แผนย่อยไว้ 2 แผนย่อย คือ 1) การพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ และ 2) การพัฒนาเมือง ชนบท เกษตรกรรม
และอุตสาหกรรมเชิงนิเวศที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมิโนเวศอย่างยั่งยืน ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนา
เพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลาง
ความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

- เป้าหมายและตัวชี้ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะที่เกี่ยวข้องดังแสดงใน
ตารางที่ 2.2-6 ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นเกิดศูนย์กลาง
ความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
และตัวชี้วัด คือ อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 2.2-6 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (06) พื้นที่และเมืองนำอยู่อัจฉริยะ

รหัส	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
060001	ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นเกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศเพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 3.6	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 4	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 5

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่ง
มวลชนขนาดใหญ่ในเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคให้มีศักยภาพเทียบเท่าเมืองขนาดใหญ่ในระดับ
นานาชาติ ในขณะที่เมืองขนาดกลางจะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงและ
ได้มาตรฐาน รวมถึงส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการบริการสำหรับพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้อัตรา
การเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้
ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(3.2) แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่านอยู่อัจฉริยะ

• แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ โดยจัดระเบียบเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติในยุค 4.0 ประกอบด้วย เมืองในกรุงเทพฯ และใน 13 จังหวัด ในแต่ละภูมิภาค มีแนวทางดำเนินการ ได้แก่ (1) จัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญตามความเหมาะสม ของพื้นที่ของแต่ละเมือง (2) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อให้เป็นระบบการสัญจรหลักของคนในเมือง รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลที่ทันสมัย (3) พัฒนาระบบเศรษฐกิจ ยุคดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเขตนวัตกรรม เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่เหมาะสมกับการพัฒนานวัตกรรม และการสร้างวิสาหกิจรูปแบบใหม่ (4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมให้สามารถยกระดับคุณภาพชีวิต และส่งเสริมศักยภาพของประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ และ (5) จัดระบบและเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองให้เพียงพอต่อ จำนวนประชากร มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และสนับสนุนพลังงานสะอาด

- พัฒนาเมืองขนาดกลางให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการ บริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญ ไปสู่พื้นที่โดยรอบ และสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โดยสร้างเครือข่าย การพัฒนาเศรษฐกิจระดับภาค มีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (1) จัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญตาม ความเหมาะสมของการใช้พื้นที่ของแต่ละเมือง (2) ยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานในเมืองขนาดกลาง ให้ครอบคลุมได้มาตรฐาน (3) พัฒนาเศรษฐกิจโดยเน้นการต่อยอดจากพื้นฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ (4) พัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางสังคมให้ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการของคนทุกกลุ่ม และ (5) มีการวางแผน เพื่อสงวนและรักษาพื้นที่สีเขียวอย่างเป็นระบบเพื่อป้องกันการรุกรานพื้นที่สีเขียวจากการขยายตัวของเมือง ในอนาคต และส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

- ผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองขนาดกลางและเมืองในพื้นที่พิเศษให้เป็นเมืองอัจฉริยะ ตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมืองโดยใช้ ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาดเพื่อยกระดับระบบบริหารจัดการเมืองในมิติต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่ง การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม การใช้ชีวิต และการบริหารจัดการเมือง โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของ ประชาชน เอกชน และภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

- จัดทำฐานข้อมูลด้านการพัฒนาเมือง จัดทำและพัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ ที่มีการเชื่อมโยงการจัดการและการวิเคราะห์ข้อมูลในทุกหน่วยงานสามารถใช้งานร่วมกัน เพื่อใช้ประโยชน์ จากการพัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ในการบริหารจัดการพื้นที่ และเป็นส่วนหนึ่งในการบริหารจัดการเมือง โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เป็นผู้ตัดสินใจเลือกพื้นที่ที่จะมีการพัฒนา โดยเฉพาะศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่เฉพาะ เพื่อการพัฒนาและอนุรักษ์ในเขตเมือง เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พื้นที่พิเศษเพื่อการอนุรักษ์ แหล่งโบราณคดี มรดกทางสถาปัตยกรรมและศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์และวิถีชีวิตพื้นถิ่นอย่างยั่งยืน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบ ด้านการพัฒนาเมือง ระบบขนส่ง และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมาย

และกฎระเบียบใหม่ให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายโดยคำนึงถึงปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการภาครัฐและมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับฐานราก จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเมืองระดับชาติและระดับท้องถิ่น และสร้างเครือข่ายการพัฒนาเมืองระหว่างเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ

- แผนย่อยการพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะมีเป้าหมายเพื่อให้เมืองในพื้นที่เป้าหมายได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ ผ่านการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่และการพัฒนาเมืองในจังหวัดเป้าหมายให้เป็นเมืองนำอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่เพื่อให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงขึ้น เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง และการให้บริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีคุณภาพได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง

- แผนย่อยการพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ (060101) ดังตารางที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-7 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
060101	เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ	อัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทุนจดทะเบียนนิติบุคคลเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 5.3	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 5.4	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 5.5
		อัตราการเปลี่ยนแปลงงบลงทุนของภาครัฐเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 0.5	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 0.5	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 0.5
		จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (จำนวนเมืองสะสม)	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 105	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 155	เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 205

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาเมืองนำอยู่อัจฉริยะ

- แผนปฏิบัติการฯ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ ทำให้ต้นทุนในการประกอบการต่ำ สามารถแข่งขันได้ กระตุ้นให้เกิดการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะช่วยให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่และกระตุ้นการลงทุนจากภาครัฐเพื่อส่งเสริมกิจกรรม
- แผนปฏิบัติการฯ จะมีการปรับใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสม ซึ่งจะปรับเปลี่ยนแนวทางการเดินทางและการขนส่งของประชาชนให้ถูกต้อง สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(4) แผนแม่บทฯ ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ (รอง)

(4.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 090001 การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และเป้าหมายที่ 090002 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น
 - แผนแม่บทฯ ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ จะเป็นกลไกสำคัญในการต่อยอดและส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อรองรับความต้องการในการลงทุนในแต่ละพื้นที่ รวมถึงยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของแรงงานและผู้ประกอบการ ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทย เป็นการกระจายการพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าในภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (09) กำหนดแผนย่อยไว้ 3 แผนย่อย คือ 1) การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 2) การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และ 3) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลต่อการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนแม่บทฯ ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้องดังแสดงในตารางที่ 2.2-8 ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 1 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด และตัวชี้วัดที่ 2 มูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด

ตารางที่ 2.2-8 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

รหัส	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
090001	การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า 5	ไม่น้อยกว่า 5	ไม่น้อยกว่า 5
090002	การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด	ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท	ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท	ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ
 - แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกับประตูการค้าของประเทศไทยให้มีเพียงพอ

และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนในการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น

(4.2) แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

• แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมการให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกการลงทุน โดยให้สิทธิประโยชน์ในระดับสูงเพื่อดึงดูดการลงทุนในพื้นที่และเพื่อให้แข่งขันได้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการพัฒนาที่จะเป็นฐานการลงทุนของภาค รวมถึงมาตรการสิทธิประโยชน์จากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่จะส่งเสริมสภาพแวดล้อม ในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งภายในและภายนอกประเทศ ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนจุดเน้นการพัฒนาในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

- พัฒนาและเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตและบริการ โดย (1) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงในพื้นที่กับพื้นที่โดยรอบและกับพื้นที่เศรษฐกิจแห่งอื่นในประเทศและประเทศในภูมิภาค และสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการและชุมชนมีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานและได้รับประโยชน์จากการพัฒนา (2) บริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์และสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่ โดยส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการยกระดับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพ และพัฒนาศักยภาพและบทบาทของผู้ที่เกี่ยวข้อง

- พัฒนาแรงงานและสนับสนุนผู้ประกอบการ โดย (1) ส่งเสริมการพัฒนาแรงงานเพื่อรองรับกิจการเป้าหมายในพื้นที่และพัฒนาแรงงานที่มีศักยภาพให้ยกระดับเป็นผู้ประกอบการในอนาคต (2) พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจ ในภาคอุตสาหกรรมและบริการ โดยการบ่มเพาะผู้ประกอบการท้องถิ่น การพัฒนาผู้ให้บริการและการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษาในพื้นที่และเครือข่าย และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในภาคธุรกิจ

- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี โดย (1) ยกระดับการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ภาคการผลิต/บริการของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ โดยสนับสนุนการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือที่ใกล้ชิดในด้านการวิจัยและพัฒนาระหว่างภาคการศึกษา ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคการศึกษา ชุมชน และเอกชนในพื้นที่ (2) ส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม และการแลกเปลี่ยนข้อมูล/องค์ความรู้ ระหว่างภาครัฐ - ภาคเอกชน - สถาบันการศึกษา - ชุมชน โดยเฉพาะการถ่ายทอดฯ ให้แก่วิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อม และวิสาหกิจชุมชน รวมทั้งสตาร์ทอัพ เพื่อเพิ่มโอกาสให้แก่ภาคเอกชนที่กำลังเติบโต

• เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

- แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น ผ่านการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคและประเทศ

เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยจะส่งผลให้เกิดฐานการผลิตและบริการในพื้นที่ซึ่งใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาสร้างมูลค่าเพิ่มและมีการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่นทั้งของไทยและประเทศในภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ โดยระเบียบเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาค ประกอบด้วย ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง - ตะวันตก และภาคใต้ โดยส่วนที่เกี่ยวข้องคือ ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ โดยพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทยและอันดามัน และการท่องเที่ยวแบบผสมผสานเชิงสุขภาพและวิถีชุมชน

- แผนย่อยการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น (090204) และการลงทุนในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น (090205) ดังตารางที่ 2.2-9

ตารางที่ 2.2-9 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจ

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
090204	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า 5	ไม่น้อยกว่า 5	ไม่น้อยกว่า 5
090205	การลงทุนในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ (ล้านบาท ภายในปี 2570/2575/2580)	ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท	ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท	ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

• การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจ

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้มีการลงทุนในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น และจะส่งผลให้การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น

(4.3) แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

• แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้อำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนา

ด้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อนการสร้างความสำเร็จทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

- ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน ระบบน้ำประปา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานศึกษา ที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่ เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนารูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่

- พัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพและการเข้าเมือง โดยการจัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจำตัวของแรงงานต่างด้าวแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งกำหนดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคงชายแดนและความปลอดภัยในพื้นที่

- พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการรักษาพื้นที่สีเขียวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวในเมือง

- เสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน และภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขีดความสามารถในการผลิต

- สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีการพัฒนามีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น และการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้น ผ่านการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งมีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญ

กับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา นราธิวาส และกาญจนบุรี

- แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น (090301) และการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น (090302) ดังตารางที่ 2.2-10

ตารางที่ 2.2-10 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี พ.ศ. 2566 - 2570	ปี พ.ศ. 2571 - 2575	ปี พ.ศ. 2576 - 2580
090301	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดที่มีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า 3	ไม่น้อยกว่า 3	ไม่น้อยกว่า 3
090302	การลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	ไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท	ไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท	ไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีความสามารถในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน ซึ่งจะช่วยสนับสนุนในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทำให้มีการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้นและจะส่งผลให้การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

2.1.2 แผนการปฏิรูปประเทศ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย หมวด 16 การปฏิรูปประเทศ ได้บัญญัติให้มีการปฏิรูปประเทศซึ่งต้องดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย 3 ประการ ได้แก่ (1) ประเทศชาติมีความสงบเรียบร้อย มีความสามัคคีปรองดอง มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และมีความสมดุลระหว่างการพัฒนาด้านวัตถุกับการพัฒนาด้านจิตใจ (2) สังคมมีความสงบสุข เป็นธรรม และมีโอกาสอันทัดเทียมกันเพื่อจัดความเหลื่อมล้ำ และ (3) ประชาชนมีความสุข มีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศและการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข โดยเมื่อวันที่ 6 เมษายน 2561 ราชกิจจานุเบกษาประกาศการใช้แผนการปฏิรูปประเทศ จำนวน 11 ด้าน

ภายหลังจากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

โดยคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปประเทศเสนอ และรัฐสภารับทราบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อทราบโดยทั่วกันแล้ว เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งแผนการปฏิรูปประเทศดังกล่าว ประกอบด้วย 13 ด้าน ได้แก่

- (1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง
 - (2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน
 - (3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย
 - (4) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
 - (5) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
 - (6) แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - (7) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
 - (8) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
 - (9) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสังคม
 - (10) แผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
 - (11) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ
 - (12) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการศึกษา
 - (13) แผนการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศ 3 ด้าน ได้แก่

1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจมีเป้าประสงค์เพื่อยกระดับศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ กระจายความเจริญและความเข้มแข็งของภาคสังคม ปรับบทบาทโครงสร้างและกลไกสถาบันบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศตามหลักแนวคิดการบริหารงานคุณภาพที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อน ประเด็นปฏิรูปเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและลดความเหลื่อมล้ำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยกิจกรรมปฏิรูปเศรษฐกิจที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง 2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง 3) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย 4) การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค และ 5) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ในการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้กำลังคนในระบบมีทักษะสอดคล้องตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และได้รับการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น บุคลากรในภาคเกษตรกรรม ภาคการท่องเที่ยว และผู้ประกอบการรายย่อยมีรายได้เพิ่มขึ้น สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศได้ดียิ่งขึ้น โดยกิจกรรมปฏิรูปด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง คือ

กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจอย่างมากทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ โดยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพและข้อได้เปรียบต่าง ๆ ทั้งในด้านตำแหน่งที่ตั้งของประเทศที่อยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) และเชื่อมกับตลาดสำคัญอย่างจีนและอินเดีย ซึ่งทำให้ได้เปรียบในเรื่องของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ศักยภาพในการผลิตและ

การลงทุน เช่น การเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชียและการเป็นศูนย์กลางด้านอาหารของโลก ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมจะปรับเปลี่ยนรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และพร้อมที่จะเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค รวมทั้งด้านสถาบันการเงินของไทยที่มีเสถียรภาพ สร้างความน่าเชื่อถืออย่างมาก ต่อนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในตลาดเงินของไทย และประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพเหล่านี้ในการก้าวผ่านความเปลี่ยนแปลงและวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในโลกอย่างมั่นคง จากความได้เปรียบของประเทศไทยและความต้องการของนักลงทุนต่างชาติ ประเทศไทยจึงควรใช้โอกาสนี้ในการเร่งวางยุทธศาสตร์เชิงรุกเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนเชื่อมโยงการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อการยกระดับประเทศไปสู่ประเทศพัฒนาแล้ว

โดยประเด็นสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนในการปฏิรูปด้านการเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) โดย (1) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยปรับปรุงกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการถ่ายลำและการผ่านแดน และเพิ่มประสิทธิภาพการถ่ายลำและผ่านแดนของท่าเรือแหลมฉบังในการเป็นประตูสู่อาเซียน (ASEAN Gateway) (2) สนับสนุนให้ภาคเอกชนของไทยในธุรกิจโลจิสติกส์สามารถดำเนินธุรกิจได้ครอบคลุมตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานระหว่างไทยกับประเทศในเอเชีย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการขนส่งแม้ว่าจะอยู่ในช่วงที่เกิดวิกฤติ โดยออกมาตรการสนับสนุนทางการเงิน เช่น สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ อนุสัญญาภาษีซ้อน เป็นต้น รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจ การขนส่ง และการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยและการเสริมสร้างการขยายตลาดสินค้าและบริการของไทย (3) พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงระบบและพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน รวมถึงเชื่อมกับระบบ National Digital Trade Platform (NTDP) โดยกระทรวงการคลังหารือกับคณะกรรมการร่วม 3 สถาบันภาคเอกชน ในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน และ (4) เชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนของประเทศ (Big Data) ผ่านระบบดิจิทัลบนแพลตฟอร์มกลาง เพื่อให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ทั้งในภาคธุรกิจและภาครัฐเพื่อการส่งเสริมและแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น

แผนปฏิบัติการฯ จะมีแนวทางการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แหล่งท่องเที่ยว ประตูการค้า (Gateway) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ เพื่อบรรลุเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค

2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน

ภาครัฐถือเป็นหลักของแผ่นดิน การบริหารราชการแผ่นดินจึงเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้บรรลุวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ภาครัฐจำเป็นต้องได้รับการปฏิรูปขนานใหญ่ (Radical Change) ที่เน้นการมองกว้างและไกล (Vision Driven) เท่านั้น

การปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดินให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ และรองรับผลกระทบสถานการณ์ชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) และทิศทางที่กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายบริการของรัฐบาลมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ

ตลอดจนภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ โดยกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล 2) จัดโครงสร้างองค์กร และระบบงานภาครัฐให้มีความยืดหยุ่นคล่องตัว และเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ 3) ปรับเปลี่ยนการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐสู่ระบบเปิดเพื่อให้ได้มาและรักษาไว้ซึ่งคนเก่ง ดี และมีความสามารถอย่างคล่องตัว ตามหลักคุณธรรม 4) สร้างความเข้มแข็งในการบริหารราชการในระดับพื้นที่ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน และ 5) ขจัดอุปสรรคในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ และการเบิกจ่ายเงินเพื่อให้เกิดความรวดเร็ว คุ่มค่า โปร่งใส ปราศจากการทุจริต โดยกิจกรรมปฏิรูปด้านบริหารราชการที่เกี่ยวข้อง คือ

กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล
ภาครัฐจำเป็นต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่แปรเปลี่ยนอย่างรวดเร็วและเป็นพลวัต แตกต่างไปจากเดิม และก้าวให้ทันการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยปรับเปลี่ยน “บทบาทของภาครัฐ” ให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการและกำหนดกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งเสริมสร้างบทบาทของภาคส่วนอื่นในสังคมเพื่อให้ประชาชนมีช่องทางในการเข้าถึงบริการสาธารณะได้ง่าย มีทางเลือกที่หลากหลาย และได้รับบริการที่สอดคล้องกับความต้องการเฉพาะของบุคคลหรือกลุ่มคน โดยอาศัยศักยภาพและโอกาสจากพัฒนาการด้านเทคโนโลยีที่ก้าวกระโดดและพัฒนาการทางสังคมที่แปรเปลี่ยนผลักดันให้ทุกองค์กรของรัฐเข้าสู่กระบวนการปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัล (Digital Government Transformation) หรือการเป็นภาครัฐที่เชื่อมโยงเสมือนเป็นองค์กรเดียว เปิดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างนวัตกรรม การบริการและการทำงานให้กับชุมชน สังคม และประเทศ โดยมีภาครัฐเป็นฐานต่อยอดการพัฒนาและสร้างคุณค่าร่วมกับทุกภาคส่วน จัดเตรียมและบูรณาการข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้พร้อมสำหรับการใช้ประโยชน์ทั้งในด้านการตัดสินใจเชิงนโยบาย การกำกับติดตาม การพัฒนาบริการ และการบริหารจัดการองค์กร รวมถึงเปิดให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึง แบ่งปัน และนำไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม ส่งเสริมการจัดบริการรูปแบบใหม่ที่บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน โดยเริ่มต้นจากบริการสำคัญที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญกับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชน จัดทำระบบกลางหรือแอปพลิเคชัน (Application) สนับสนุนกลางที่ได้มาตรฐานและได้รับการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวส่วนบุคคลเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบนิเวศด้านดิจิทัลที่สร้างความเชื่อมั่น ความไว้วางใจ และการยอมรับระหว่างกันเพื่อการพัฒนาที่ต่อเนื่องและยั่งยืนบนหลักความสมดุล

แผนปฏิบัติการฯ จะมีการจัดตั้ง One Stop Service ที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จและครบวงจรบริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายของภาคประชาชนลดลง ส่งผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมายภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย

สังคมจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์อันเป็นกติกาให้สังคมถือปฏิบัติเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยและเป็นเครื่องมือสำคัญของรัฐในการดำเนินนโยบายสาธารณะในนิติรัฐ รัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐจะกระทำการใดที่กระทบสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้ก็ต่อเมื่อมีอำนาจตามกฎหมายที่ปวงชนหรือผู้แทนปวงชนให้ความเห็นชอบ แต่กฎหมายอาจสร้างปัญหาให้สังคมได้เช่นกัน หากกฎหมายนั้นเป็นกฎหมายที่ไม่เคารพหลักนิติธรรม ไม่มีคุณภาพ หรือมีจำนวนมากเกินไป จนกลายเป็นการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของประชาชนตาม

จำนวนกฎหมายที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ อาจทำให้ประชาชนเข้าถึงกฎหมายได้โดยยาก สร้างภาระค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนและภาคธุรกิจ และเป็นที่มาของการทุจริตและประพฤติมิชอบของผู้บังคับใช้กฎหมาย

การปฏิรูปกฎหมายจึงมุ่งเน้นให้เกิดผลอันพึงประสงค์ในการมีกฎหมายที่ดีและมีเพียงเท่าที่จำเป็น เพื่อจัดปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากกฎหมาย โดยมุ่งเน้นกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภาครัฐที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน 2) จัดให้มีกลไกทางกฎหมายเพื่อให้มีการพิจารณาปรับเปลี่ยนโทษทางอาญาที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงให้เป็นโทษปรับเป็นพินัย เพื่อลดผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน 3) จัดให้มีกลไกกำหนดให้มีส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่ควบคุม กำกับดูแล และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย นำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย 4) จัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย และ 5) จัดทำประมวลกฎหมายเพื่อรวบรวมกฎหมายเรื่องเดียวกันไว้ด้วยกันเพื่อความสะดวกในการใช้งาน โดยกิจกรรมปฏิรูปด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ

กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ไม่มีความจำเป็น ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านกฎหมาย และประเด็นปฏิรูปที่ 2 ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน จึงได้กำหนดให้มีกลไกในการพิจารณาเพื่อให้มีการยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชนและแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยที่ผ่านมาได้มีการศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติ/อนุญาตของราชการซึ่งมีผลความคืบหน้า ในการดำเนินการมาเป็นลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความจำเป็นต้องขับเคลื่อนกลไกการทบทวนกฎหมายหรือใบอนุญาตที่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพหรือการดำเนินธุรกิจของประชาชน

แผนปฏิบัติการ จะมีแนวทางการดำเนินการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน รวมทั้งการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมายภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวมตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นแผนระยะทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาที่ประเทศควรให้ความสำคัญและมุ่งดำเนินการของยุทธศาสตร์ชาติ โดยคำนึงถึงพลวัตและเงื่อนไขการพัฒนาที่ประเทศเผชิญอยู่ เพื่อเป็นแนวทางให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องปรับจุดเน้นการดำเนินงานมุ่งสู่การเสริมสร้างความสามารถของประเทศให้สอดคล้องปรับตัวเข้ากับเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงไป โดยระบุทิศทางการพัฒนาอย่างชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาประเทศตั้งแต่ระดับทิศทาง โครงสร้าง นโยบาย ตลอดจนกลยุทธ์และกลไก ในการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติมีความเชื่อมโยงกันทุกระดับ และจะเป็นพลังในการนำพาประเทศไปสู่การบรรลุเป้าหมายระยะยาวอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยเหตุนี้ การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี

ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่าง
ยั่งยืน” โดยกำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนาจำนวน 5 ประการ ประกอบด้วย

- 1) **การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม** มุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี
และความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้
ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิต
และบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม
- 2) **การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่** มุ่งพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสม
กับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคม
และเร่งรัดการเตรียมพร้อมกำลังคนให้มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และเอื้อต่อการ
ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งให้
ความสำคัญกับการสร้างหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมที่สามารถส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต
- 3) **การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม** โดยลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งในเชิงรายได้ความมั่งคั่ง
และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการ
เลื่อนขั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- 4) **การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน** โดยปรับปรุงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ
ในการผลิตและบริโภคให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ
แก้ไขปัญหามลพิษด้วยวิธีการที่ยั่งยืน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ชยะ และมลพิษทางน้ำ และลดการปล่อยก๊าซ
เรือนกระจกเพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) ภายในครั้งแรกของศตวรรษ
- 5) **การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยง
ภายใต้บริบทโลกใหม่** โดยการสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไก
ทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้
สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา
มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

โดยตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแต่ละเป้าหมายหลัก มีดังตารางที่ 2.2-11

ตารางที่ 2.2-11 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแต่ละเป้าหมายหลัก

เป้าหมายหลัก	ตัวชี้วัด	สถานะปัจจุบัน	ค่าเป้าหมายในปี 2570
1. การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม	รายได้ประชาชาติต่อหัว	7,097 เหรียญสหรัฐต่อปี (227,000 บาท) ในปี 2564	9,300 เหรียญสหรัฐต่อปี (300,000 บาท)
2. การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่	ดัชนีความก้าวหน้าของคน	0.6501 (ความก้าวหน้าของคนอยู่ในระดับปานกลาง) ในปี 2563	(ความก้าวหน้าของคนอยู่ในระดับสูง)
3. การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม	ความแตกต่างของความ เป็นอยู่ (รายจ่าย) ระหว่างกลุ่มประชากรที่มีฐานทางเศรษฐกิจสูงสุด ร้อยละ 10 และต่ำสุดร้อยละ 40	5.68 เท่า ในปี 2563	ต่ำกว่า 5 เท่า
4. การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ในปี 2562 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่ง ลดลงร้อยละ 17 เมื่อเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวม (ครอบคลุมภาคพลังงาน/คมนาคม และขนส่ง/กระบวนการทางอุตสาหกรรม/การจัดการของเสีย) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ
5. การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่	ดัชนีรวมสะท้อนความสามารถในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลง ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัดย่อยได้แก่		
	1) ชีตความสามารถของการปฏิบัติตามกฏอนามัยระหว่างประเทศและการเตรียมความพร้อมฉุกเฉินด้านสุขภาพ	ร้อยละ 85 ในปี 2563	ร้อยละ 90 โดยสมรรถนะหลักแต่ละด้านไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80
	2) อันดับความเสี่ยงด้านภูมิอากาศ	อันดับเฉลี่ย 5 ปี (2558 - 2562) เท่ากับ 36.8	อันดับเฉลี่ย 5 ปี (2566 - 2570) ไม่น้อยกว่า 40*
	3) อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล	อันดับที่ 38 ในปี 2564	อันดับที่ 30
	4) อันดับประสิทธิภาพของรัฐบาล	อันดับที่ 20 ในปี 2564	อันดับที่ 15

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 กำหนด**จุดหมายการพัฒนา** จำนวน 13 หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” มุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการนำประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักดังตารางที่กล่าวไปข้างต้นไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจุดหมายทั้ง 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดังรูปที่ 2.2-2



รูปที่ 2.2-2 ความเชื่อมโยงระหว่างจุดหมายการพัฒนากับมิติการพัฒนา

ความเชื่อมโยงระหว่างจุดหมายการพัฒนากับเป้าหมายหลักแสดงไว้ในรูปที่ 2.2-3 โดยจุดหมายการพัฒนาที่กำหนดขึ้นเป็นประเด็นที่มีลักษณะเชิงบูรณาการที่ครอบคลุมการพัฒนาตั้งแต่ในระดับต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และสามารถนำไปสู่ผลพัฒนาทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมไปพร้อม ๆ กัน ทำให้จุดหมายแต่ละประการสามารถสนับสนุนเป้าหมายหลักได้มากกว่าหนึ่งข้อ นอกจากนี้การพัฒนาภายใต้แต่ละจุดหมายไม่ได้แยกขาดจากกัน แต่มีการสนับสนุนหรือเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน



รูปที่ 2.2-3 ความเชื่อมโยงระหว่างหมุดหมายการพัฒนา กับเป้าหมายหลัก

แผนปฏิบัติการฯ จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม มีหมุดหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และเป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน โดยทำให้ ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มผลิตภาพและโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งภาคการผลิตและบริการสำคัญ หมุดหมายที่ 5 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

(1.1) เป้าหมายที่ 1 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค โดยมีตัวชี้วัด คือ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันนานาชาติเพื่อการพัฒนาการจัดการ) มีอันดับดีขึ้น

(1.2) เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยมีตัวชี้วัดคือ 1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ 2) สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี 3) มูลค่าการส่งออกของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปีหรือสัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี

(1.3) เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีตัวชี้วัดคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 และ 2) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลงเหลือร้อยละ 11 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค และกลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายสู่ไทยแลนด์ 4.0 โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 2 คือ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค ประกอบด้วย 7 กลยุทธ์ย่อย ได้แก่

- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.1 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตพัฒนาพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.4 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำ
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.5 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.6 สนับสนุนให้มีแผนการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.7 สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยแผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า ย่านกองเก็บตู้สินค้า เป็นต้น

2) หมายเหตุที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

หมายเหตุที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม เป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริการไปสู่ความยั่งยืน และเป้าหมายที่ 5 การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยส่งเสริมให้เมืองยกระดับสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ เป็นการเปลี่ยนผ่านไปสู่ภาครัฐดิจิทัลในระดับท้องถิ่น รวมทั้งผลักดันให้เมืองเตรียมความพร้อมในการรับมือกับภัยพิบัติและมีความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ หมายเหตุที่ 8 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

(2.1) เป้าหมายที่ 1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น

(2.2) เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมกลไกความร่วมมือภาครัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม เพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง กลยุทธ์ที่ 3 คือ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง และกลยุทธ์ที่ 4 การเสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการพื้นที่และเมือง โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 1 และกลยุทธ์ที่ 3 ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1 พัฒนาภาคให้ป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมายเหตุที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาตามโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมและรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ รวมทั้งการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้า และวัตถุดิบโดยสะดวกและมีประสิทธิภาพ

3) หมายเหตุที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมายเหตุที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม เป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริการไปสู่ความยั่งยืน และเป้าหมายที่ 5 การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาและใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อลดมลพิษและผลกระทบสิ่งแวดล้อม หมายเหตุที่ 10 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

เป้าหมายที่ 3 การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ กลยุทธ์ที่ 2 การสร้างรายได้สุทธิให้ชุมชน ท้องถิ่น และเกษตรกร จากเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ กลยุทธ์ที่ 3 การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างชาญฉลาดบนหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมและกลไกสนับสนุนเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และกลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 5 ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 5.5 ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

4) หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และเป้าหมายที่ 5 การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพัฒนาและปรับตัวเพื่อลดช่องว่างของการปฏิบัติงานให้มีศักยภาพที่เหมาะสมในฐานะที่เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศบนหลักการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ หมุดหมายที่ 13 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

เป้าหมายที่ 1 การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด กลยุทธ์ที่ 2 การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการและโครงสร้างของภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 3 การปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 4 การสร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากร ให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 4 ดังนี้

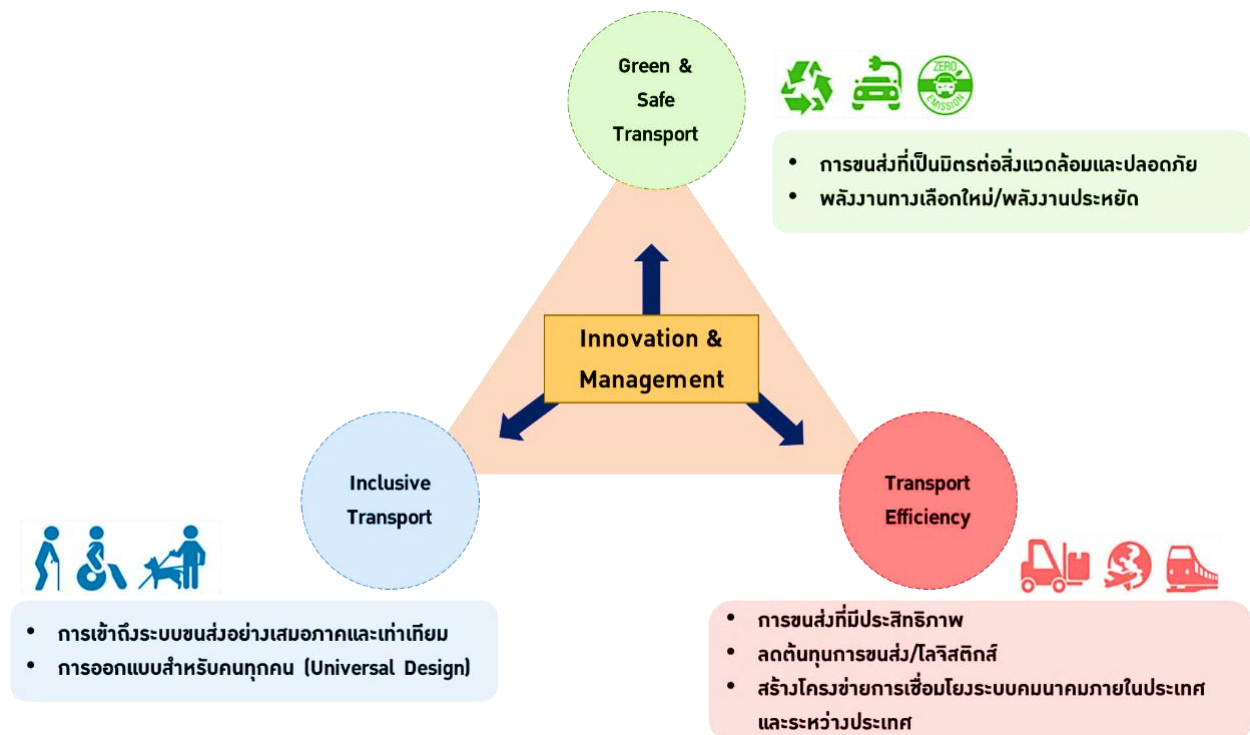
- กลยุทธ์ที่ 4 การสร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากร ให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 4.2 ยกเลิกกฎหมายที่หมดความจำเป็นและพัฒนากฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ตลอดจนปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และ
ตอบโจทย์ประชาชน โดยจะมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติ
ให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐและการบังคับใช้
กฎหมายให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน โดยมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาใน
อนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน ซึ่งมีกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบ
คมนาคมขนส่ง ได้แก่ 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาค
และเท่าเทียม (Inclusive Transport) ดังรูปที่ 2.3-4



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 2.3-1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจน ระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

5) **ยุทธศาสตร์ที่ 5** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้จะมีการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ รวมถึงจะมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน การพัฒนาบุคลากรและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในภาคการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570) จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” โดยแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ประเด็น ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)
- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)
- 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)
- 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

2.3.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) มุ่งเน้นการพัฒนา ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทุกประเภทต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในห่วงโซ่อุปทานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งเสริมต่อการค้าและการลงทุนของประเทศ โดยประกอบด้วย 5 แนวทางการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

- 1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน
- 2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง

3) แนวทางการพัฒนาที่ 3 การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)

4) แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ

5) แนวทางการพัฒนาที่ 5 การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับปรุงพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน รวมถึงจะมีการจัดตั้ง One Stop Service ที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จและครบวงจรบริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้

3. ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความปลอดภัย โดยการจัดตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และเป้าหมายที่ 9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม โดยมีเป้าหมายย่อยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals; SDGs) เป็นภารกิจของมนุษยชาติที่ 193 ประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติตกลงร่วมกันที่จะสร้างความยั่งยืนให้แก่โลก โดยองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) ซึ่งจะใช้เป็นทิศทางการพัฒนาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2573 ครอบคลุมระยะเวลา 15 ปี โดยมีทั้งหมด 17 เป้าหมาย คือ

เป้าหมายที่ 1: ขจัดความยากจน

เป้าหมายที่ 2: ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 3: สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 4: สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียมและสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

เป้าหมายที่ 5: บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และส่งเสริมสร้างพลังแก่สตรีและเด็กหญิง

เป้าหมายที่ 6: สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคนและมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 7: สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา

เป้าหมายที่ 8: ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

เป้าหมายที่ 9: สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

เป้าหมายที่ 10: ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

เป้าหมายที่ 11: ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทานและยั่งยืน

เป้าหมายที่ 12: สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 13: เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

เป้าหมายที่ 14: อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 15: ปกป้อง พื้นฟู และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

เป้าหมายที่ 16: ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรมและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพรับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมายที่ 17: สร้างความเข้มแข็งให้แก่งlobalizationการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากเป้าหมายทั้งหมด 17 เป้าหมาย สามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่ม People ที่ว่าด้วยเรื่องคุณภาพชีวิตของผู้คน (เป้าหมายที่ 1, 2, 3, 4, 5)

กลุ่ม Prosperity ที่ว่าด้วยเรื่องความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและครอบคลุม (เป้าหมายที่ 7, 8, 9, 10, 11)

กลุ่ม Planet ที่ว่าด้วยเรื่องทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เป้าหมายที่ 6, 12, 13, 14, 15)

กลุ่ม Peace ที่ว่าด้วยเรื่อง สันติภาพ สถาบันที่เข้มแข็ง และความยุติธรรม (เป้าหมายที่ 16)

กลุ่ม Partnership ที่ว่าด้วยเรื่องการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 17)



ที่มา: <https://www.sdgmove.com/un-guidelines-use-of-sdgs-logos/>

รูปที่ 3.1-1 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ทั้ง 17 เป้าหมาย

ประเทศไทยในฐานะหนึ่งในสมาชิกที่รับรองข้อตกลงเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการกิจดังกล่าว โดยได้บรรจุให้เรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกรอบแนวคิด ในการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งระบุให้ “การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เห็นชอบให้ทุกส่วนราชการขับเคลื่อนการนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้ เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sufficiency Economy Philosophy for Sustainable Development Goals; SEP for SDGs)

ทั้งนี้ ไทยได้ลงมติรับรองเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนปี พ.ศ. 2559 - 2573 ภายใต้ความร่วมมือของสหประชาชาติในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 โดยต้องบรรลุในอีก 15 ปีข้างหน้า SDGs เป็นวาระการพัฒนาใหม่ของโลกที่จะเป็นแรงกดดันในห่วงโซ่การผลิตในอนาคตที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการ 5Ps ได้แก่ ประชาชน (People) โลก (Planet) ความมั่งคั่ง (Prosperity) สันติภาพ (Peace) และความเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ประกอบด้วยเป้าหมาย 17 เป้าหมาย และเป้าประสงค์ 167 ข้อ ซึ่ง SDGs นับเป็นภูมิทัศน์ใหม่ที่สร้างแนวโน้มนการเปลี่ยนแปลงของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเป็นแรงกระตุ้นและตัวเร่งในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดจนการประกอบธุรกิจขององค์กรทั้งภาคเอกชนและภาครัฐต้องปรับตัว เพื่อก้าวไปสู่ความยั่งยืน ซึ่งประเทศไทยต้องนำเอา SDGs มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ

สำหรับเป้าหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มีดังนี้

เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย โดยตั้งเป้าให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563

เป้าหมายที่ 7 สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา โดยตั้งเป้าเพิ่มอัตราการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานทั่วโลกเป็นสองเท่าภายในปี พ.ศ. 2573 โดยส่งเสริมการเข้าถึงการวิจัยเทคโนโลยีพลังงานสะอาด พลังงานหมุนเวียน ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเทคโนโลยีเชื้อเพลิงฟอสซิลขั้นสูงและสะอาดกว่า และส่งเสริมการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและเทคโนโลยีพลังงานสะอาด

เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อมโยงได้อย่างยั่งยืนและยืดหยุ่น รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและข้ามพรมแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเน้นที่การเข้าถึงที่เท่าเทียมกันสำหรับทุกคน

เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิทัศน์และยั่งยืน โดยตั้งเป้าให้ทุกคนเข้าถึงระบบขนส่งที่ปลอดภัย ราคาไม่แพง เข้าถึงได้ และยั่งยืน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยการขยายระบบขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษกับความต้องการของผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้ทุพพลภาพและผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573

เป้าหมายที่ 13 เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยดำเนินการตามคำมั่นที่ดำเนินการโดยภาคีของประเทศพัฒนาแล้วตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการสร้างความเข้มแข็ง ความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับตัวของภูมิภาคที่มีความเสี่ยง เช่น ประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลและประเทศที่เป็นเกาะ รวมถึงประเทศที่กำลังพัฒนา จำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อพยายามสร้างความตระหนักรู้และบูรณาการมาตรการเข้าไปในนโยบายและกลยุทธ์ระดับชาติ

4. สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉันทกัตน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

4.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทบทวนข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนคมนาคมของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ได้แก่ ข้อมูลประชากร เศรษฐกิจสังคม เกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงข่ายการคมนาคม การจราจรและปริมาณการขนส่ง รวมถึงแผนพัฒนาจังหวัดและแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ นอกจากนี้ ที่ปรึกษายังทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัด (อจร.) และ รายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ในรอบปีล่าสุด เพื่อรับทราบถึงความคืบหน้าล่าสุดของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

4.1.2 การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดประชุมแนะนำโครงการและประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้ง 37 จังหวัด เพื่อรับทราบการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ เกษตรกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน รวมถึงความต้องการและอุปสรรคในการเดินทางและขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ นอกจากนี้ยังรับทราบโอกาสและอุปสรรคต่าง ๆ จากมุมมองของภาคเอกชนและตัวแทนหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้อบังคับ และการคาดการณ์สภาพการณ์ในอนาคต

4.1.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดวิเคราะห์จุดแข็ง 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 โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัดออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

- **S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า** พิจารณาอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ อาทิเช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนการค้า รวมทั้งการทบทวนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่าง ๆ
- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาส่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน
- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมื่อนานาชาติ
- **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 กล่าวว่าประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าครองชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างประเทศ 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 สภาพที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-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 กล่าวว่า ประชากร

ที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร

- T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ พิจารณากิจกรรมคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

3) สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย และตาก มีลักษณะพิเศษเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และมีระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ที่สามารถเชื่อมโยงความร่วมมือภายในประเทศและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและกลุ่มประเทศ BIMSTEC มีถนนเชื่อมโยงไปยังภาคเหนือและภาคกลาง ภาคตะวันออก และตะวันออก ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด

● จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

มีความพร้อมต่อการพัฒนาเชื่อมโยงด้านการค้าและบริการกับนานาประเทศ และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจภาคกลางของประเทศ และเส้นทางตามแนว NSEC North - South Economic Corridor และ EWEC East - West Economic Corridor และเชื่อมโยง One Belt One Road มีช่องทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว

● จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการเติบโตของชุมชนที่รุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ และขาดการจัดตั้งศูนย์เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้า การประสานงานเครือข่ายประเทศคู่ค้าที่มีศักยภาพการบริการและท่องเที่ยว

● โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้เกิดโอกาสในการขยายตลาดการค้า สินค้าเกษตร การท่องเที่ยว และบริการการศึกษานานาชาติ จากการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมตามเส้นทาง One Belt One Road และ GMS ทำให้ภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีโอกาสในการขยายธุรกิจบริการด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

● อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

นโยบายการเปิดการค้าเสรีอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรทางการบริโภคในกลุ่มจังหวัดฯ และการส่งออกสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศ การเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่าง ๆ ประชาคมอาเซียน (AEC) และ One Belt One Road ส่งผลต่อโอกาสการขยายการค้าการลงทุน แต่จะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและบุคคลระหว่างประเทศสมาชิกที่สะดวกขึ้น อาจส่งผลกระทบทางลบในเชิงเศรษฐกิจและสังคม

4.1.4 การจัดทำฉากทัศน์พัฒนา

1) แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้กำหนดฉากทัศน์เพื่อทำการศึกษา 4 ฉากทัศน์ โดยการวิเคราะห์ฉากทัศน์อยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.1) ฉากทัศน์ที่ 1

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 1 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมา ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่ทำการศึกษาที่ดำเนินไปตามอัตราการเติบโตที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างหรือปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจอื่น

1.2) ฉากทัศน์ที่ 2

ฉากทัศน์ที่ 2 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้ radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนความสำคัญของพัฒนาการด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด

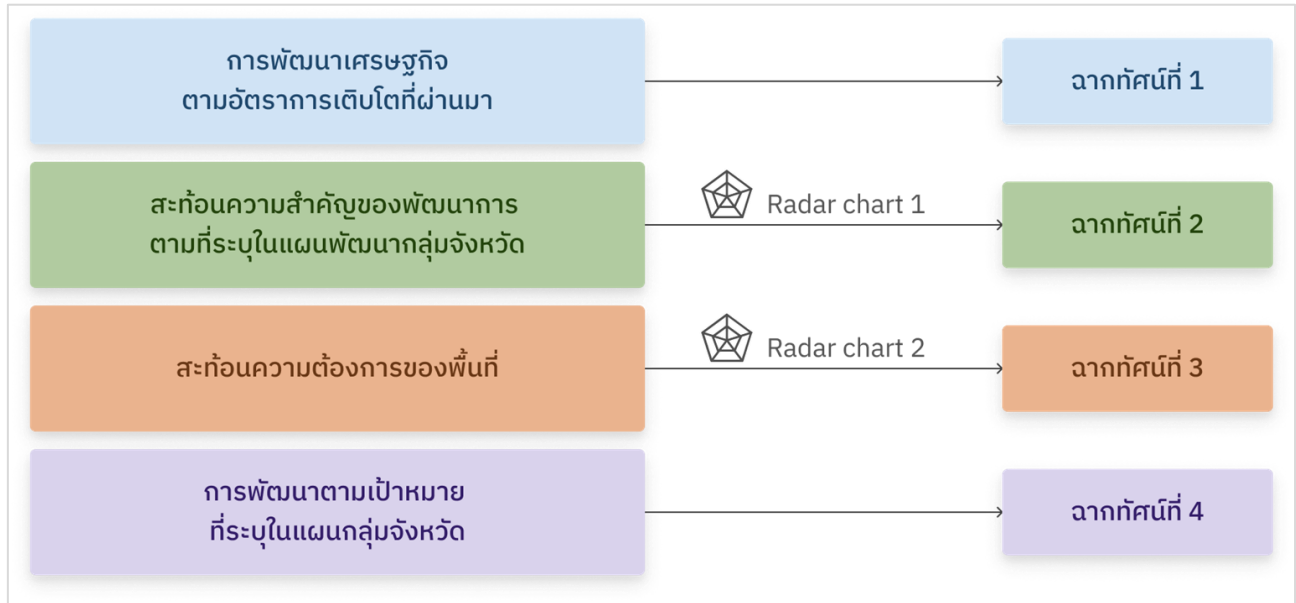
1.3) ฉากทัศน์ที่ 3

ฉากทัศน์ที่ 3 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้ radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ จากความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กล่าวคือฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนความต้องการของพื้นที่สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ

1.4) ฉากทัศน์ที่ 4

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 4 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาซึ่งระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 4 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจตามเป้าหมายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดหรือตามศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด

แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์ดังแสดงรูปที่ 4.1-1 ประกอบด้วย ฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ที่ผ่านมามีของกลุ่มจังหวัด ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนการพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด ฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ตามความต้องการของพื้นที่จากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน และฉากทัศน์ที่ 4 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ตามเป้าหมายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดหรือตามศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด



รูปที่ 4.1-1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์

2) การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำแนกประเด็นการวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์โดยพิจารณาภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

2.1) เศรษฐกิจภาพรวม

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาพรวมเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมทางเศรษฐกิจรวมทุกด้านของกลุ่มจังหวัดโดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.2) ภาคการเกษตร

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคเกษตรเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมการผลิตภาคเกษตรซึ่งประกอบด้วย เกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) ของภาคเกษตร ข้อมูลดังกล่าวจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.3) ภาคอุตสาหกรรม

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมการผลิตภาคนอกเกษตรสาขาอุตสาหกรรมซึ่งประกอบด้วย สาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน สาขาการผลิตอุตสาหกรรม สาขาไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำและระบบปรับอากาศ สาขาการประปาและการจัดการของเสีย โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) การผลิตภาคนอกเกษตร สาขาอุตสาหกรรม ข้อมูลดังกล่าวจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.4) ภาคบริการ

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคบริการเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมการผลิตภาคนอกเกษตร สาขาบริการ ซึ่งประกอบด้วย สาขาการก่อสร้าง สาขาการขายส่งการขายปลีก สาขาการขนส่ง สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร สาขาบริการด้านข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย สาขากิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ สาขากิจกรรมวิชาชีพ สาขากิจกรรมการบริหารและบริการสนับสนุนอื่น ๆ สาขาการศึกษา สาขากิจกรรมด้านสุขภาพ สาขาศิลปะ ความบันเทิงและนันทนาการ และสาขาบริการด้านอื่น ๆ โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) การผลิตภาคนอกเกษตร สาขาบริการ ข้อมูลดังกล่าวจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.5) รายได้การท่องเที่ยว

การวิเคราะห์รายได้การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดพิจารณาข้อมูลรายได้การท่องเที่ยวของกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ที่รวบรวมโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ปรึกษานำปัจจัยด้านรายได้การท่องเที่ยวมาศึกษาวิเคราะห์เนื่องจากแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดระบุนรายได้การท่องเที่ยวเป็นตัวชี้วัดสำหรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดด้วยกัน

3) สรุปผลการวิเคราะห์ฉกทัศน์การพัฒนา

ฉกทัศน์การพัฒนาในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งประกอบด้วย 9 กลุ่มจังหวัด ดังตารางที่ 4.1-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1) ภายใต้ฉกทัศน์ที่ 1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.0

3.2) ภายใต้ฉกทัศน์ที่ 2 หากการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 – 2570 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของ 9 กลุ่มจังหวัดที่การศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

3.3) ภายใต้ฉกทัศน์ที่ 3 หากการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของ 9 กลุ่มจังหวัดที่การศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.0

3.4) ภายใต้ฉกทัศน์ที่ 4 หากการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดปี พ.ศ. 2566 – 2570 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของ 9 กลุ่มจังหวัดที่การศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 5.0

**ตารางที่ 4.1-1 ฉากทัศน์การพัฒนาระดับภาพรวมของ
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และค่าเฉลี่ยของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษา**

หน่วย: ร้อยละ

อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	2.5	10.0	10.0	10.0
ค่าเฉลี่ยของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษา	3.0	6.0	6.0	6.0

หมายเหตุ: 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

จากฉากทัศน์ทั้ง 4 ฉากทัศน์ สามารถนำมากำหนดข้อเสนอฉากทัศน์ของแต่ละพื้นที่การศึกษา และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่งคือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษา ดังแสดงในตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-2 ข้อเสนอฉากทัศน์ตามช่วงเวลา

หน่วย : ร้อยละ

อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา		
	พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	10.0	3.0	3.0
ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษา	6.0	4.0	4.0

หมายเหตุ : 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

ตารางที่ 4.1-2 แสดงข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามช่วงเวลา ได้แก่ (1) ช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (2) ช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และ (3) ช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 6.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0 และในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0

4.1.5 การวิเคราะห์ความต้องการ ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ

การวิเคราะห์ความต้องการ ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพในแต่ละจังหวัด พิจารณาจากศักยภาพและความต้องการในด้านต่าง ๆ ซึ่งนำมาจากข้อมูลด้านนโยบายและสถิติที่มีอยู่ รวมทั้งการลงพื้นที่สอบถามความคิดเห็นจากตัวแทนของจังหวัดในการประชุมกลุ่มย่อย ข้อมูลดังกล่าวได้ถูกแปลงเป็นข้อมูลเชิงปริมาณเพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจนสำหรับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเพื่อสนับสนุนภาคเศรษฐกิจสังคม 5 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน และด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1) การวิเคราะห์ความต้องการของจังหวัด

การวิเคราะห์ความต้องการของจังหวัดแบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ความต้องการที่วิเคราะห์ได้จากแผนพัฒนาจังหวัด และจากการสอบถามผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยของแต่ละจังหวัดแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด

ประกอบด้วยประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด ได้แก่ ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม
ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติ
และสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต การให้คะแนนระดับความสำคัญของการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของจังหวัด
โดยมีเกณฑ์คะแนนดังแสดงในตารางที่ 4.1-3

ตารางที่ 4.1-3 เกณฑ์คะแนนการพัฒนาในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart)

ระดับคะแนน	รายละเอียด
5	ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
4	ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด
3	ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน
2	มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนามากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มียรายละเอียดโครงการงบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด
1	ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากกล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด

ผลการวิเคราะห์การพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัดและระดับจังหวัดในพื้นที่ศึกษาแสดงในตารางที่ 4.1-4

ตารางที่ 4.1-4 คะแนนความต้องการจากแผนพัฒนาจังหวัด

ภาคการพัฒนา	เกษตรกรรม	อุตสาหกรรม	การท่องเที่ยว	การค้าการลงทุน	โครงสร้างพื้นฐาน
พิษณุโลก	5	5	5	5	5
เพชรบูรณ์	5	5	5	5	5
อุตรดิตถ์	5	5	5	5	5
สุโขทัย	5	5	5	5	5
ตาก	5	1	5	5	5

จากตารางที่ 4.1-4 จะเห็นว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีการกำหนดการพัฒนาที่ครอบคลุมทุกด้าน การวิเคราะห์รายจังหวัดพบว่า ในจังหวัดตากไม่มีการส่งเสริมพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

สำหรับการวิเคราะห์ความต้องการของจังหวัด นอกจากจะวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแผนพัฒนาจังหวัดแล้วยังทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยโดยผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยแต่ละท่านจะประเมินความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพื่อรองรับภาคการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละด้าน ประกอบด้วย เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวการค้า การลงทุน และโครงสร้างพื้นฐาน มีการกำหนดเกณฑ์การประเมินระดับ 1 - 5 คะแนน ผลคะแนนที่ได้ของแต่ละจังหวัดถูกนำมาหาค่าเฉลี่ยและใช้เป็นคะแนนความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพื่อรองรับภาคการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้านดังตารางที่ 4.1-5

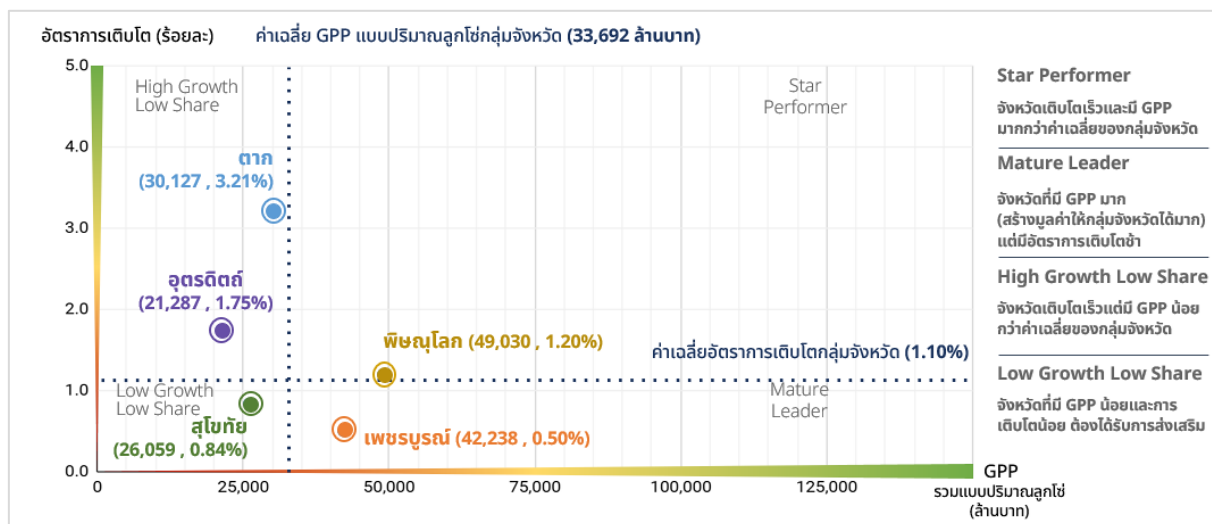
ตารางที่ 4.1-5 คะแนนความต้องการจากแผนพัฒนาจังหวัด

ภาคการพัฒนา	เกษตรกรรม	อุตสาหกรรม	การท่องเที่ยว	การค้าการลงทุน	โครงสร้างพื้นฐาน
พิษณุโลก	3.88	3.38	4.00	4.38	4.63
เพชรบูรณ์	5.00	4.00	4.67	4.50	5.00
อุดรดิตถ์	4.15	3.72	4.29	4.15	4.86
สุโขทัย	3.75	4.00	4.00	3.50	4.25
ตาก	4.50	4.57	4.57	4.69	4.75

จากตารางที่ 4.1-5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ให้ความสำคัญ ด้านการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐาน

2) การประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จากรูปที่ 4.1-2 จะเห็นได้ว่า จังหวัดพิษณุโลกเป็น Star Performer คือ จังหวัดเติบโตเร็วและมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่และค่าเฉลี่ยอัตราการเติบโตกลุ่มจังหวัดมากกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด จังหวัดเพชรบูรณ์เป็น Mature Leader คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า จังหวัดตากและจังหวัดอุดรดิตถ์เป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว และจังหวัดสุโขทัยเป็น Low Growth Low Share คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยและการเติบโตน้อย จะต้องได้รับการส่งเสริม



รูปที่ 4.1-2 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ

4.1.6 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนนซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ทั้งนี้ นิยมใช้กัน คือ วิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยที่ค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญดัดแปลงมาจากหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของ คค. สนข. และ สศข. รวมทั้งโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดลำดับความสำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกกลุ่มปัจจัย โดยกลุ่มปัจจัยหลัก และปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการมีดังต่อไปนี้

(1) กลุ่มปัจจัย (ปัจจัยหลัก) สำหรับจัดลำดับความสำคัญโครงการ

กลุ่มปัจจัยหลักที่เสนอสำหรับใช้ในการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

- (1.1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย
- (1.2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน
- (1.3) ความเหมาะสมด้านการขนส่ง
- (1.4) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- (1.5) ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ
- (1.6) ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

(2) ปัจจัยย่อย สำหรับจัดลำดับความสำคัญโครงการ

ปัจจัยย่อยภายใต้กลุ่มปัจจัยหลักที่เสนอสำหรับใช้ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ ได้แก่

- (2.1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย
 - (2.1.1) ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ
 - (2.1.2) ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
 - (2.1.3) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
- (2.2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน
 - (2.2.1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)
 - (2.2.2) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)
 - (2.2.3) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด
 - (2.2.4) การผูกพันงบประมาณ
- (2.3) ความเหมาะสมด้านการขนส่ง
 - (2.3.1) การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน
 - (2.3.2) การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค
 - (2.3.3) ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ
 - (2.3.4) การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง
 - (2.3.5) การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส
- (2.4) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- (2.5) ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ
 - (2.5.1) ศักยภาพและการกิจของหน่วยงาน
 - (2.5.2) ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ
- (2.6) ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยหลักอ้างอิงมาจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร (สนข. คค., 2554) ซึ่งได้กำหนดน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับความสำคัญของหลักเกณฑ์แต่ละประเภทในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยพิจารณาจากผลการศึกษาในอดีตซึ่งชี้ให้เห็นว่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักควรเป็นดังนี้

ตารางที่ 4.1-6 กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

กลุ่มปัจจัยหลัก	น้ำหนักคะแนน
กลุ่มที่ 1 ความสอดคล้องด้านนโยบาย	ร้อยละ 14
กลุ่มที่ 2 ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน	ร้อยละ 25
กลุ่มที่ 3 ความเหมาะสมด้านการขนส่ง	ร้อยละ 33
กลุ่มที่ 4 ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ร้อยละ 8
กลุ่มที่ 5 ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ	ร้อยละ 16
กลุ่มที่ 6 ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ	ร้อยละ 4
รวม	100

ค่าน้ำหนักของปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยหลัก กลุ่มที่ 1 ความสอดคล้องด้านนโยบาย และกลุ่มที่ 2 ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน ได้มีการปรับปรุงปัจจัยย่อยและให้ค่าน้ำหนักของปัจจัยย่อย โดยคณะผู้เชี่ยวชาญของโครงการฯ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการฯ ในปัจจุบัน และยังคงค่าน้ำหนักของปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยหลัก กลุ่มที่ 3 ความเหมาะสมด้านการขนส่ง กลุ่มที่ 4 ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ 5 ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ และกลุ่มที่ 6 ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติไว้ดังเดิม

ค่าปัจจัยย่อยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยมีความหมายและรายละเอียดของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยที่ใช้ในการจัดลำดับโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.1-7

ตารางที่ 4.1-7 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณ ของปัจจัย
1. ความสอดคล้อง ด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้อง กับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.2 ความสอดคล้อง กับแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	5	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
	1.3 ความสอดคล้องกับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4	สอดคล้องมาก	1.0
			สอดคล้องปานกลาง	0.5
			สอดคล้องน้อย	0.0
2. ความเหมาะสม ด้านเศรษฐกิจ และการเงิน (ร้อยละ 25) ด้าน Hard Side	2.1 ผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง)	1.0
			ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนใน โครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้าง พื้นฐาน)	0.0
	2.2 ผลตอบแทน ทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ)	1.0
			ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่ เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.5
			ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่ เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ)	0.0
	2.3 ผลต่อดุลบัญชี เดินสะพัด	4	ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0
			ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
			ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
	2.4 การผูกพัน งบประมาณ	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 ด้านเศรษฐกิจและ การเงิน (ร้อยละ 25) ด้าน Soft Side	2.1 ผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง หรือความ ปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.5
			ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง และไม่ช่วยด้าน ความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม)	0.0
	2.2 ผลตอบแทน ทางการเงิน (FIRR)	9	สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะ ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง)	1.0
			ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะ ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมีค่าใช้จ่ายลดลง)	0.5
			ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้ เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง)	0.0
		4	ใช้วัสดุในประเทศมาก	1.0

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณ ของปัจจัย
3. ความเหมาะสม ด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	2.3 ผลต่อดุลบัญชี เดินสะพัด		ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง	0.5
			ใช้วัสดุในประเทศน้อย	0.0
	2.4 การผูกพัน งบประมาณ	3	ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี)	1.0
			ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี)	0.5
			สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป)	0.0
	3. ความเหมาะสมด้าน การขนส่ง (ร้อยละ 33)	4	มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก	1.0
			มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง	0.5
			มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ	0.0
	3.2 การเชื่อมต่อโครงข่าย ขนส่งกับประเทศเพื่อน บ้านและภูมิภาค	8	มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง	1.0
			มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทาง และขนส่ง	0.5
			ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง	0.0
3. ความเหมาะสม ด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความ น่าเชื่อถือของบริการ	8	มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการ เดินทางและขนส่ง	1.0
			มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทาง และขนส่งปานกลาง	0.5
			ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง	0.0
	3.4 การขนส่งครั้งละ มาก ๆ/การให้บริการ ที่มีผู้ได้ประโยชน์ ครอบคลุมในวงกว้าง	8	สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความ ครอบคลุมในวงกว้าง	1.0
			สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความ ครอบคลุมปานกลาง	0.5
			สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความ ครอบคลุมน้อย	0.0
	3.5 การให้บริการเพื่อ สังคมและการกระจาย โอกาส	5	มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง	1.0
			มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง	0.5
			มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ	0.0
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		8	ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1.0
			ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)	0.5
			ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA	0.0
5. ความเหมาะสมด้าน บริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและ ภารกิจของหน่วยงาน	8	โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของ หน่วยงานมาก	1.0
			โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของ หน่วยงานปานกลาง	0.5
			โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของ หน่วยงานต่ำ	0.0
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับ ปริมาณผู้ใช้บริการ	8	ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ น้อย	1.0
			ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ ปานกลาง	0.5
			ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก	0.0

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ	ประเด็นพิจารณา	ค่าตัวคูณของปัจจัย
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)	4		ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง	1.0
			เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน	0.5
			ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน	0.0

ที่มา: สนช. และ คค. (2554), โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร โดยมีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน

4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

4.2.1 วัตถุประสงค์

1) เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

2) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีของแผนงานการพัฒนากระบวนโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

4.2.2 เป้าหมาย

เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) กำหนดให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์มีความท้าทาย นำไปสู่การพัฒนา รวมทั้งคำนึงถึงผู้ได้รับผลประโยชน์ และลักษณะของผลประโยชน์ที่ได้รับในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีเป้าหมายแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ เป้าหมายในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดังตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3

กรอบการดำเนินงาน	เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)	
		มิติการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา
ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570)	- แก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน - เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์ - ลดอุบัติเหตุ - ลดต้นทุนการขนส่ง	การเชื่อมโยง (Connectivity)	- การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค - การจัดการความต้องการเดินทางเพื่อลดการติดขัดของจราจร
		การเข้าถึง (Accessibility)	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง - การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม
		ความยืดหยุ่น (Resilience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	- ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย - ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก - การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด
ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	- ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ - พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม	การเชื่อมโยง (Connectivity)	- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ - การพัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน
		การเข้าถึง (Accessibility)	- การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม
		ความยืดหยุ่น (Resilience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ - การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล - การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)	- ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการขนส่งทุกรูปแบบ - ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง	การเชื่อมโยง (Connectivity)	การพัฒนาระบบฐานข้อมูล
		การเข้าถึง (Accessibility)	ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ
		ความยืดหยุ่น (Resilience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	- การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.2.3 ตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ใช้หลักการ SMART ได้แก่ มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) สามารถวัดได้ (Measurable) ได้รับการเห็นชอบจากผู้ปฏิบัติ (Agreed Upon) เป็นจริงได้ (Realistic) และอยู่ในกรอบเวลาที่เหมาะสม (Time Bound) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) รวมทั้งแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ดังนี้

- 1) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)
- 2) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)
- 3) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
- 4) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)
- 5) ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
- 6) อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)
- 7) อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)
- 8) อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)
- 9) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)
- 10) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)

4.2.4 วิสัยทัศน์

"การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน"

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

4.2.5 แนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2568 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง

แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ

แนวทางการพัฒนาที่ 3 : การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์

แนวทางการพัฒนาที่ 4 : การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน

แนวทางการพัฒนาที่ 5 : การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม

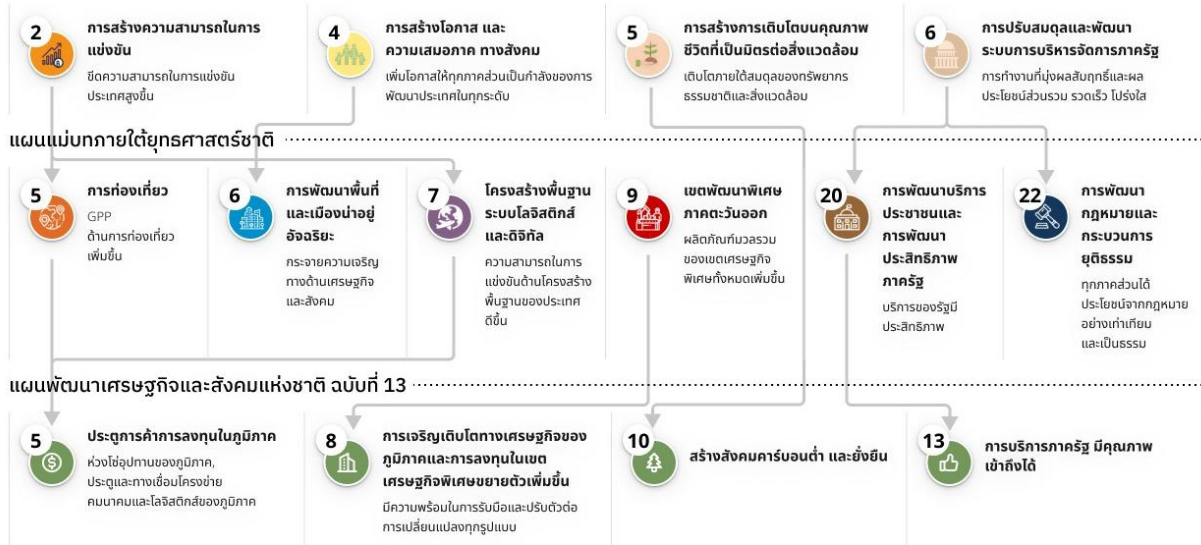
หลักการและเหตุผล ความสอดคล้อง รวมทั้งกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.2-2 แนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายภายใต้แผนการปฏิบัติการฯ

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย (ปี พ.ศ.)		
			2568 - 2570	2571 - 2575	2576 - 2580
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง ลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง (คนต่อประชากร 100,000 คน)	ไม่เกิน 12 คน	ไม่เกิน 8 คน	ไม่เกิน 5 คน
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการ	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	48	49	50

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย (ปี พ.ศ.)		
			2568 - 2570	2571 - 2575	2576 - 2580
บริการระบบขนส่งสาธารณะ	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)	7.5	15	15
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางบก	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างกันตามกลุ่มจังหวัด
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำ	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 0.60	ไม่เกิน 0.56	ไม่เกิน 0.52
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง	ร้อยละ 20	ร้อยละ 40	ร้อยละ 50
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ	จำนวน 5 โครงการ	จำนวน 10 โครงการ	จำนวน 15 โครงการ
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ร้อยละของจำนวนผังเมืองที่ประกาศใช้ใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนด	ร้อยละ 20	ร้อยละ 40	ร้อยละ 50
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ	เพิ่มขึ้นร้อยละ 10	เพิ่มขึ้นร้อยละ 10	เพิ่มขึ้นร้อยละ 10
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง	เพิ่มขึ้นทุกปี	เพิ่มขึ้นทุกปี	เพิ่มขึ้นทุกปี

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)



แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571-2580)



ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS

มิติการพัฒนา CARE	ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)	ตัวชี้วัด (KPI)
การเชื่อมโยง Connectivity	- การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค - การจัดทำความต้องการเดินทางเพื่อการติดต่อของจราจร	- การพัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ - การพัฒนาและยกระดับขนส่งผ่านแดน	การพัฒนาและยกระดับข้อมูล	- ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) - สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (ลดลงร้อยละ)
การเข้าถึง Accessibility	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง - การควบคุมให้ค่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม	- การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม	ส่งเสริมการเข้าถึงบริการขนส่งทุกรูปแบบ	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) - ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดจากการผลิต (ลดลงร้อยละ)
ความยืดหยุ่น Resilience & ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม Environmental Friendly	- ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย - ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก	- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ - การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง	- อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้อีกจากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ) - สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)

รูปที่ 4.2-1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

4.3 โครงการ

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุน
ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2568 - 2580)

แนวทางการพัฒนา	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ลบ.)
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	55	49,779.03
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	2	1,240.00
กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	40	37,092.49
กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	13	11,446.46
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	13	450.00
กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	13	450.00
กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	-	-
กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	8	633.94
กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง	5	553.94
กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	3	80.00
กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	2	4.00
กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	-	-
กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	2	4.00
กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	18	299.00
กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	7	29.00
กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	11	270.00
รวมทั้งหมด (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)	96	51,166.03

4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ไปดำเนินการ (หน่วยงานระดับกรมหรือเทียบเท่าขึ้นไป)

- 1) กรมการขนส่งทางบก
- 2) กรมทางหลวง
- 3) กรมทางหลวงชนบท
- 4) กรมศุลกากร
- 5) กรมเจ้าท่า
- 6) กรมการขนส่งทางราง
- 7) กระทรวงคมนาคม
- 8) กรมท่าอากาศยาน
- 9) การรถไฟแห่งประเทศไทย

5. สรุปงบประมาณ แผนงาน และโครงการของกลุ่มจังหวัด

ตารางที่ 5-1 สรุปงบประมาณแผนงาน/โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์)

หน่วย : ล้านบาท

แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	งบประมาณ (ลบ.)	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2571	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2573	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2578	พ.ศ. 2579	พ.ศ. 2580	หมายเหตุ
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (37 โครงการ)	33,597.55	474.17	474.17	379.17	200.00	-	4,408.32	6,217.38	3,256.23	2,949.88	4,469.96	3,207.41	4,584.51	2,976.35	
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังเส้นทางหลัก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	28,436.87	379.17	379.17	379.17	150.00	-	3,040.32	4,849.38	1,809.06	2,870.71	4,390.79	3,128.24	4,334.51	2,726.35	
กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	5,160.68	95.00	95.00	-	50.00	-	1,368.00	1,368.00	1,447.17	79.17	79.17	79.17	250.00	250.00	
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (11 โครงการ)	350.00	-	-	-	350.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	350.00	-	-	-	350.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	การกำหนดอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะและรถรับจ้างสาธารณะ อยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ไม่มีโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (8 โครงการ)	572.01	86.67	86.67	86.67	200.00	-	-	82.00	15.00	15.00	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก	492.01	86.67	86.67	86.67	150.00	-	-	82.00	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	80.00	-	-	-	50.00	-	-	-	15.00	15.00	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ไม่มีโครงการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (2 โครงการ)	4.00	2.00	2.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับ ทว่าราชอาณาจักร ซึ่งอยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ	4.00	2.00	2.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ไม่มีโครงการพัฒนาปรับปรุงข้อกำหนด การใช้ประโยชน์ที่ดิน
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (18 โครงการ)	299.00	2.00	149.50	147.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	29.00	2.00	14.50	12.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	270.00	-	135.00	135.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5	34,822.56	564.84	712.34	613.34	750.00	-	4,408.32	6,299.38	3,271.23	2,964.88	4,469.96	3,207.41	4,584.51	2,976.35	
รวมงบแผ่นดิน	34,740.56	564.84	712.34	613.34	750.00	-	4,408.32	6,217.38	3,271.23	2,964.88	4,469.96	3,207.41	4,584.51	2,976.35	
รวมงบ PPP	82.00	-	-	-	-	-	-	82.00	-	-	-	-	-	-	

ที่มา: ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2568)

ตารางที่ 5-2 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระยะสั้น พ.ศ. 2568 - 2570

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570	วงเงินรวม พ.ศ. 2568-2570
	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (3 โครงการ)						1,327.50	474.17	474.17	379.17	1,327.50
	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (2 โครงการ)						1,137.50	379.17	379.17	379.17	1,137.50
1	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1065 ช่วง อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน บ.หนองกุลา - อ.บางระกา	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2568-2570	487.50	162.50	162.50	162.50	487.50
2	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง อุตรดิตถ์ - ภูค้อ ตอน อ.น้ำปาด - ต.สองห้อง	อุตรดิตถ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2568-2570	650.00	216.67	216.67	216.67	650.00
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (1 โครงการ)						190.00	95.00	95.00	-	190.00
3	งานปรับปรุงพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และปลายทางวิ่ง และองค์ประกอบอื่น ๆ	พิษณุโลก	กรมท่าอากาศยาน	(3)	งบประมาณ	2568-2569	190.00	95.00	95.00	-	190.00
	แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (1 โครงการ)						260.00	86.67	86.67	86.67	260.00
	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (1 โครงการ)						260.00	86.67	86.67	86.67	260.00
4	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 12	ตาก	กรมทางหลวง	(7)	งบประมาณ	2568-2570	260.00	86.67	86.67	86.67	260.00
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (2 โครงการ)						4.00	2.00	2.00	-	4.00
	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (2 โครงการ)						4.00	2.00	2.00	-	4.00
5	โครงการพัฒนาแพลตฟอร์ม Digital Logistics & Transport Regulations จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(11)	งบประมาณ	2568-2569	2.00	1.00	1.00	-	2.00
6	โครงการพัฒนาแพลตฟอร์ม Digital Logistics & Transport Regulations จังหวัดตาก	ตาก	กรมการขนส่งทางบก	(11)	งบประมาณ	2568-2569	2.00	1.00	1.00	-	2.00
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)						-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (18 โครงการ)						299.00	2.00	149.50	147.50	299.00
	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (7 โครงการ)						29.00	2.00	14.50	12.50	29.00
7	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2568-2569	2.00	1.00	1.00	-	2.00
8	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดตาก	ตาก	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2568-2569	2.00	1.00	1.00	-	2.00
9	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2569-2570	5.00	-	2.50	2.50	5.00
10	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดสุโขทัย	สุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2569-2570	5.00	-	2.50	2.50	5.00
11	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดอุตรดิตถ์	อุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2569-2570	5.00	-	2.50	2.50	5.00
12	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ Freight Forwarder รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2569-2570	5.00	-	2.50	2.50	5.00
13	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ Freight Forwarder รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จังหวัดตาก	ตาก	กรมการขนส่งทางบก	(13)	งบประมาณ	2569-2570	5.00	-	2.50	2.50	5.00

ตารางที่ 5-2 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระยะสั้น พ.ศ. 2568 – 2570 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570	วงเงินรวม พ.ศ. 2568-2570
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (11 โครงการ)						270.00	-	135.00	135.00	270.00
14	โครงการพัฒนาเครือข่ายขนส่งร่วม (Collaborative Transport System) จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	20.00	-	10.00	10.00	20.00
15	โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	20.00	-	10.00	10.00	20.00
16	โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ ในเขตเมือง จังหวัดตาก	ตาก	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	20.00	-	10.00	10.00	20.00
17	โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	20.00	-	10.00	10.00	20.00
18	โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดสุโขทัย	สุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	20.00	-	10.00	10.00	20.00
19	โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดอุตรดิตถ์	อุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	20.00	-	10.00	10.00	20.00
20	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	30.00	-	15.00	15.00	30.00
21	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดตาก	ตาก	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	30.00	-	15.00	15.00	30.00
22	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	30.00	-	15.00	15.00	30.00
23	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดสุโขทัย	สุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	30.00	-	15.00	15.00	30.00
24	โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุตรดิตถ์	อุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางบก	(14)	งบประมาณ	2569-2570	30.00	-	15.00	15.00	30.00

ตารางที่ 5-3 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระยะเวลา พ.ศ. 2571 - 2575

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2571	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2573	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2575	วงเงินรวม พ.ศ. 2571-2575
	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (15 โครงการ)						14,319.40	200.00	-	4,408.32	6,217.38	3,256.23	14,081.93
	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (12 โครงการ)						9,848.72	150.00	-	3,040.32	4,849.38	1,809.06	9,848.72
1	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก	พิษณุโลก	กระทรวงคมนาคม	(2)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - อ.นครไทย ตอน บ.แยง - บ.บ่อโพธิ์	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	1,048.80	-	-	-	524.40	524.40	1,048.80
3	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - บ.หนองกระพัว	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	499.23	-	-	-	249.62	249.62	499.23
4	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ.แยง - ต.ห้วยเอ๋ย	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	279.68	-	-	-	139.84	139.84	279.68
5	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1296 ช่วง บ.หนองยาง - บ.ท่าหนอง	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	431.35	-	-	-	215.68	215.68	431.35
6	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิษณุโลก - อุตรดิตถ์ ตอน ต.หนองแถม - ต.พญาแมน	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	402.77	-	-	-	201.39	201.39	402.77
7	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1063 พิษณุโลก - บางกระทุ่ม	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	493.44	-	-	-	246.72	246.72	493.44
8	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 1065 ช่วง อ.พรานกระต่าย - พิษณุโลก ตอน อ.พรานกระต่าย - บ.หนองกุลา (2 ตอน)	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2574-2575	462.81	-	-	-	231.41	231.41	462.81
9	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 12 และจุดเสี่ยงอันตราย ตอน กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - ตาก	ตาก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2573-2574	3,890.64	-	-	1,945.32	1,945.32	-	3,890.64
10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 21 ช่วง อ.หล่มเก่า - เลย์ ตอน นาซา - บ.น้ำพุ	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2573-2574	2,190.00	-	-	1,095.00	1,095.00	-	2,190.00
11	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	กระทรวงคมนาคม	(2)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
12	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง 4 มรดกโลก (พระนครศรีอยุธยา - ศรีเทพ - หลวงพระบาง-สุโขทัย)	เพชรบูรณ์	กระทรวงคมนาคม	(2)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (3 โครงการ)						4,470.68	50.00	-	1,368.00	1,368.00	1,447.17	4,233.17
13	โครงการทางเลียบเมืองนครไทย (ด้านเหนือ) (*)	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(3)	งบประมาณ	2575-2578	316.68	-	-	-	-	79.17	79.17
14	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาอุโมงค์ทางลอด เส้นทางตะวันออก - ตะวันตก จังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อลดเวลาในการเดินทาง	เพชรบูรณ์	กระทรวงคมนาคม	(3)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
15	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายสุโขทัย - ศรีนคร - สถานีรถไฟบ้านดารา	สุโขทัย	กระทรวงคมนาคม	(3)	งบประมาณ	2573-2575	4,104.00	-	-	1,368.00	1,368.00	1,368.00	4,104.00
	แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (11 โครงการ)						350.00	350.00	-	-	-	-	350.00
	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (11 โครงการ)						350.00	350.00	-	-	-	-	350.00
16	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาศูนย์กลางการเดินทางภาคเหนือตอนล่าง จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กระทรวงคมนาคม	(4)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
17	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะ จังหวัดพิษณุโลก	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	20.00	20.00	-	-	-	-	20.00
18	งานศึกษาทบทวนความเหมาะสม โครงการรถไฟรางคู่ปากน้ำโพ - แม่สอด	ตาก	กรมการขนส่งทางราง	(4)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
19	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดตาก	ตาก	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	20.00	20.00	-	-	-	-	20.00

หมายเหตุ: * คือ โครงการต่อเนื่อง

ตารางที่ 5-3 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระยะเวลา พ.ศ. 2571 – 2575 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2571	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2573	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2575	วงเงินรวม พ.ศ. 2571-2575
20	โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์	เพชรบูรณ์	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	20.00	20.00	-	-	-	-	20.00
21	การทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางรถไฟสายลำน้ำรายณ์-เพชรบูรณ์-หล่มเก่า	เพชรบูรณ์	การรถไฟแห่งประเทศไทย	(4)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
22	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ จังหวัดสุโขทัย	สุโขทัย	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	20.00	20.00	-	-	-	-	20.00
23	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาทางรถไฟสายสวรรคโลกเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว	สุโขทัย	กรมการขนส่งทางราง	(4)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
24	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ จังหวัดอุตรดิตถ์	อุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	20.00	20.00	-	-	-	-	20.00
25	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการรถขนส่งสาธารณะพลังงานไฟฟ้ารอบเมืองอุตรดิตถ์	อุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	20.00	20.00	-	-	-	-	20.00
26	โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้โดยสารและแนวทางปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร	พิษณุโลก	กรมการขนส่งทางบก	(4)	งบประมาณ	2571	30.00	30.00	-	-	-	-	30.00
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (6 โครงการ)						312.00	200.00	-	-	82.00	15.00	297.00
	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (4 โครงการ)						232.00	150.00	-	-	82.00	-	232.00
27	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ (Rest Area) บนทางหลวงหมายเลข 105	ตาก	กรมทางหลวง	(7)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
28	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างจุดพักรถ อำเภอหนองไผ่	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(7)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
29	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางเข้า-ออก CY เพิ่มเติม	อุตรดิตถ์	กรมการขนส่งทางราง	(7)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
30	โครงการก่อสร้าง CY สถานีสิลาอาสน์ (รฟท.ก่อสร้าง เอกชนบริหารในรูปแบบ PPP)	อุตรดิตถ์	การรถไฟแห่งประเทศไทย	(7)	PPP	2574	82.00	-	-	-	82.00	-	82.00
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (2 โครงการ)						80.00	50.00	-	-	-	15.00	65.00
31	โครงการก่อสร้างจุดจอดรถขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนแม่สอด เพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถขนส่งสินค้าบนสะพาน (*)	ตาก	กรมศุลกากร	(8)	งบประมาณ	2575-2576	30.00	-	-	-	-	15.00	15.00
32	โครงการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางเชื่อมโย่งด่านพรมแดนบ้านนากระเซิง เพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้า	เพชรบูรณ์	กระทรวงคมนาคม	(8)	งบประมาณ	2571	50.00	50.00	-	-	-	-	50.00
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: * คือ โครงการต่อเนื่อง

ตารางที่ 5-4 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระยะยาว พ.ศ. 2576 - 2580

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2578	พ.ศ. 2579	พ.ศ. 2580	วงเงินรวม พ.ศ. 2576-2580
	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (19 โครงการ)						18,267.24	2,949.88	4,469.96	3,207.41	4,584.51	2,976.35	18,188.11
	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (17 โครงการ)						17,450.56	2,870.71	4,390.79	3,128.24	4,334.51	2,726.35	17,450.60
1	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 ตอน ศรีมิ่งคล - น้ำอ้อม (กม.ที่ 153+000 - กม.ที่ 160+500)	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2577-2578	279.68	-	139.84	139.84	-	-	279.68
2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3004 ตอน วังพิบูล - ซับสมอทอด (กม.ที่ 91+666 - กม.ที่ 111+889)	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2577-2578	734.16	-	367.08	367.08	-	-	734.16
3	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง สามแยกวังชมพู - ขนแดน	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	943.92	471.96	471.96	-	-	-	943.92
4	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 113 ช่วง ขนแดน - ดงขุย	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2577-2578	952.66	-	476.33	476.33	-	-	952.66
5	โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง อ.หล่มสัก - อ.คอนสาร (*)	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2579-2580	5,452.70	-	-	-	2,726.35	2,726.35	5,452.70
6	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยกระดับมาตรฐานชั้นทาง ทางหลวงหมายเลข 113 ตอน สามแยกวังชมพู - ดงขุย ช่วง ตำบลพุทธบาท - แยกเขาทราย (กม.ที่ 19+000 - กม.ที่ 54+253	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	1,328.48	664.24	664.24	-	-	-	1,328.48
7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 106 ตอน สวรรคโลก - เถิน	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2579-2580	3,216.32	-	-	1,608.16	1,608.16	-	3,216.32
8	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอนแม่สา - นาพูน	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	839.04	419.52	419.52	-	-	-	839.04
9	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสันนาลัย - แม่สา	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	529.99	265.00	265.00	-	-	-	529.99
10	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน ต.ท่าชัย - อ.ศรีสันนาลัย	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	601.66	300.83	300.83	-	-	-	601.66
11	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1180 ช่วง เมืองสวรรคโลก - ในเมือง	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2577-2578	251.71		125.86	125.86	-	-	251.71
12	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย สุโขทัย - อ.เด่นชัย ตอน อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	82.16	41.08	41.08	-	-	-	82.16
13	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1195 ช่วง อ.ศรีสำโรง - อ.สวรรคโลก	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2577-2578	559.36	-	279.68	279.68	-	-	559.36
14	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 101 ช่วง อ.ศรีสันนาลัย - บ.ดอนโก	สุโขทัย	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	513.38	256.69	256.69	-	-	-	513.38
15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1166 ช่วง ตรอน - ท่าวน	อุตรดิตถ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2577-2578	262.57	-	131.29	131.29	-	-	262.57
16	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 102 (แยกหน้าไลต์ตัวอุตรดิตถ์) เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ	อุตรดิตถ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	500.00	250.00	250.00	-	-	-	500.00
17	โครงการปรับปรุงมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง พิษณุโลก -อุตรดิตถ์ ตอน ต.หนองแถม - ต.พญาแมน	อุตรดิตถ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2576-2577	402.77	201.39	201.39	-	-	-	402.77
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (2 โครงการ)						816.68	79.17	79.17	79.17	250.00	250.00	737.51
18	โครงการทางเลี้ยวเมืองนครไทย (ด้านเหนือ) (*)	พิษณุโลก	กรมทางหลวง	(3)	งบประมาณ	2575-2578	316.68	79.17	79.17	79.17	-	-	237.51
19	โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 225 (แยกราหุล) (*)	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(3)	งบประมาณ	2579-2580	500.00	-	-	-	250.00	250.00	500.00

หมายเหตุ: * คือ โครงการต่อเนื่อง

ตารางที่ 5-4 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ระยะยาว พ.ศ. 2576 – 2580 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2578	พ.ศ. 2579	พ.ศ. 2580	วงเงินรวม พ.ศ. 2576-2580
	แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (1 โครงการ)						30.00	15.00	-	-	-	-	15.00
	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (1 โครงการ)						30.00	15.00	-	-	-	-	15.00
20	โครงการก่อสร้างจุดจอดรถขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนแม่สอด เพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถขนส่งสินค้าบนสะพาน (*)	ตาก	กรมศุลกากร	(8)	งบประมาณ	2575-2576	30.00	15.00	-	-	-	-	15.00
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: * คือ โครงการต่อเนื่อง

ตารางที่ 5-5 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดพิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์) ดำเนินโครงการปี พ.ศ. 2581 – 2582

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์	จังหวัด	หน่วยงาน	ตัวชี้วัด	แหล่งเงิน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.)	พ.ศ. 2581	พ.ศ. 2582	วงเงินรวม พ.ศ. 2581 - 2582
	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (6 โครงการ)						27,676.37	15,481.08	12,195.30	27,676.37
	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (0 โครงการ)									
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (5 โครงการ)						24,390.59	12,195.30	12,195.30	24,390.59
1	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1090 ตอน แม่สอด - อุ่มผาง	ตาก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2581-2582	7,683.35	3,841.68	3,841.68	7,683.35
2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1175 ตอน แม่ระมาด - เจดีย์พุทธหัตถ์	ตาก	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2581-2582	4,163.88	2,081.94	2,081.94	4,163.88
3	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง พังนาเลา อ.คอนสาร - หล่มสัก*	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2581-2582	4,292.80	2,146.40	2,146.40	4,292.80
4	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2275 ตอน ชับลึงกา - น้ำตก	เพชรบูรณ์	กรมทางหลวง	(2)	งบประมาณ	2581-2582	6,222.88	3,111.44	3,111.44	6,222.88
5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 102 ตอน ศรีสัชนาลัย - เมืองเก่า	สุโขทัย	สนง.เชียงใหม่	(2)	งบประมาณ	2581-2582	2,027.68	1,013.84	1,013.84	2,027.68
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (1 โครงการ)						3,285.78	3,285.78	-	3,285.78
6	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายทางเลี่ยงเมืองอุตรดิตถ์ จ.อุตรดิตถ์	อุตรดิตถ์	กรมทางหลวง	(3)	งบประมาณ	2581	3,285.78	3,285.78	-	3,285.78
	แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-			-
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)						-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (0 โครงการ)									
	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (0 โครงการ)						-			-
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าน้ำ (0 โครงการ)						-	-	-	-
	แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (จำนวน 0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)									
	แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (0 โครงการ)						-	-	-	-
	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-			-
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)						-	-	-	-

6. ช่องทางติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการ และจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com> ดังตัวอย่างในรูปที่ 6-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 6-2 QR Code Facebook ของโครงการ

สำหรับการติดตามข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม สามารถติดต่อหน่วยงานต่อไปนี้

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

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 ดีเคต 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