

บทที่ 4

บทวิเคราะห์

ภาคกลางตอนบนซึ่งประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดชัยนาท จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดอ่างทอง และ จังหวัดอยุธยา จากการศึกษาในรายละเอียดถึงสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจและ สังคม พบว่า มีระดับการพัฒนาที่ไม่เท่าเทียมกัน โดยยังพบความเหลื่อมล้ำที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมความเจริญเติบโตของจังหวัด ซึ่งการวิเคราะห์ทางด้านความเหลื่อมล้ำ 6 จังหวัดในภาคกลางตอนบนนี้ จะเป็นพื้นฐานของการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการรองรับการขยายกิจการของรัฐวิสาหกิจซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์ในบทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ ต่อไป

4.1 เกณฑ์ในการวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำของ 6 จังหวัดภาคกลางตอนบน

การวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำของการศึกษานี้ จะใช้วิธีการพิจารณา โดยให้ค่าคะแนนการพัฒนาในแต่ละปัจจัยประกอบด้วย กายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม แล้วนำค่าที่ได้มาเปรียบเทียบ เพื่อหาความแตกต่างของระดับการพัฒนาในแต่ละจังหวัด โดยการวิเคราะห์มีหลักเกณฑ์เพื่อใช้เป็นตัวบ่งชี้ระดับการพัฒนา ดังนี้

4.1.1 ด้านกายภาพ

4.1.1.1 ด้านการใช้ที่ดิน

(1) ประเภทอุตสาหกรรม โดยใช้ข้อมูลจากตารางที่ 3.3- 3.8 เป็นฐานในการให้ค่าคะแนน ซึ่งเกิดจากการเปรียบเทียบ ตัวเลขในปี 2537 และ ปี 2544 แล้วนำตัวเลขการเติบโตที่ได้เทียบกับการเติบโตในภาพรวมระดับภาค โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ค่าคะแนนระหว่าง	0 – 4.9	แทนค่า	1
ค่าคะแนนระหว่าง	5 – 9.9	แทนค่า	2
ค่าคะแนนระหว่าง	10 – 14.9	แทนค่า	3
ค่าคะแนนระหว่าง	15 – 19.9	แทนค่า	4
ค่าคะแนนระหว่าง	20 – 24.9	แทนค่า	5
ค่าคะแนนระหว่าง	25 – 29.9	แทนค่า	6
ค่าคะแนนระหว่าง	30 – 34.9	แทนค่า	7

ค่าคะแนนระหว่าง	35 – 39.9	แทนค่า	8
ค่าคะแนนระหว่าง	40 – 44.9	แทนค่า	9
ค่าคะแนนระหว่าง	45 – 49.9	แทนค่า	10
ค่าคะแนนระหว่าง	50 – 54.9	แทนค่า	11

(2) ประเภทพหุนิชยกรรม โดยใช้ข้อมูลจากตารางที่ 3.3-3.8 เป็นฐานในการให้ค่าคะแนน ซึ่งเกิดจากการเปรียบเทียบ ตัวเลขในปี 2537 และ ปี 2544 แล้วนำตัวเลขการเติบโตที่ได้เทียบกับการเติบโตในภาพรวมระดับภาค โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ค่าคะแนนระหว่าง	0 – 4.9	แทนค่า	1
ค่าคะแนนระหว่าง	5 – 9.9	แทนค่า	2
ค่าคะแนนระหว่าง	10 – 14.9	แทนค่า	3
ค่าคะแนนระหว่าง	15 – 19.9	แทนค่า	4
ค่าคะแนนระหว่าง	20 – 24.9	แทนค่า	5
ค่าคะแนนระหว่าง	25 – 29.9	แทนค่า	6
ค่าคะแนนระหว่าง	30 – 34.9	แทนค่า	7
ค่าคะแนนระหว่าง	35 – 39.9	แทนค่า	8
ค่าคะแนนระหว่าง	40 – 44.9	แทนค่า	9
ค่าคะแนนระหว่าง	45 – 49.9	แทนค่า	10
ค่าคะแนนระหว่าง	50-54.9	แทนค่า	11

(3) ประเภทเกษตรกรรม โดยใช้ข้อมูลจากตารางที่ 3.2-3.8 เป็นฐานในการให้ค่าคะแนน ซึ่งเกิดจากการเปรียบเทียบ ตัวเลขในปี 2537 และ ปี 2544 แล้วนำตัวเลขการเติบโตที่ได้เทียบกับการเติบโตในภาพรวมระดับภาค โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ค่าคะแนนระหว่าง	0 – 4.9	แทนค่า	1
ค่าคะแนนระหว่าง	5 – 9.9	แทนค่า	2
ค่าคะแนนระหว่าง	10 – 14.9	แทนค่า	3
ค่าคะแนนระหว่าง	15 – 19.9	แทนค่า	4
ค่าคะแนนระหว่าง	20 – 24.9	แทนค่า	5
ค่าคะแนนระหว่าง	25 – 29.9	แทนค่า	6
ค่าคะแนนระหว่าง	30 – 34.9	แทนค่า	7

ค่าคะแนนระหว่าง	35 – 39.9	แทนค่า	8
ค่าคะแนนระหว่าง	40 – 44.9	แทนค่า	9
ค่าคะแนนระหว่าง	45 – 49.9	แทนค่า	10
ค่าคะแนนระหว่าง	50–54.9	แทนค่า	11

4.1.1.2 โครงข่ายคมนาคมและการขนส่ง

(1) เส้นทางหลวงหมายเลข 1 ผ่านพื้นที่ การที่มีเส้นทางคมนาคมทางบกผ่านพื้นที่ถือว่าเป็นศักยภาพที่ดีอย่างหนึ่งของพื้นที่ ซึ่งเส้นทางคมนาคมโดยรถยนต์ดังกล่าวสามารถแบ่งตามเกณฑ์ของกรมทางหลวง ได้ดังนี้

ถนนทางหลวงหมายเลข 1 หลัก	แทนค่า	3
ถนนทางหลวงหมายเลข 2 หลัก	แทนค่า	2
ถนนทางหลวงหมายเลข 3 - 4 หลัก	แทนค่า	1

(2) เส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่ เช่นเดียวกับกับระบบถนนเมื่อมีเส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่ ย่อมส่งผลดีต่อการพัฒนาพื้นที่ซึ่งถือว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพสูงต่อการพัฒนา พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมประเภทต่างๆได้เป็นอย่างดี เช่น กิจกรรมด้านการขนส่งสินค้า ขนส่งน้ำมัน เป็นต้น ดังนั้นจึงมีเกณฑ์ในการวิเคราะห์พื้นที่ดังนี้

มีเส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่	แทนค่า	3
มีเส้นทางรถไฟผ่านระยะใกล้เคียง	แทนค่า	2
เส้นทางรถไฟไม่ผ่านพื้นที่	แทนค่า	1

(3) มีการขนส่งทางท่อ การขนส่งทางท่อเป็นการขนส่งประเภทหนึ่งที่มีการลงทุนสูง ขณะเดียวกันก็มีความสะดวกและรวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูง โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งของเหลว ก๊าซ เป็นต้น ซึ่งในประเทศไทยนิยมใช้ระบบนี้กันมากในวงการอุตสาหกรรมหนัก ได้แก่ อุตสาหกรรมเซรามิกส์ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมผลิตปูนซีเมนต์ เป็นต้น ดังนั้นจึงมีเกณฑ์ในการวิเคราะห์โดยให้ค่าคะแนน ดังนี้

เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณการใช้บริการประเภทนี้อยู่แล้วอย่างหนาแน่นแทนค่า	6
เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณการใช้บริการประเภทนี้อยู่แล้วปานกลาง	แทนค่า 5
เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณการใช้บริการประเภทนี้อยู่แล้วน้อย	แทนค่า 4
เป็นพื้นที่ที่มีแนวท่อผ่านพื้นที่อยู่แล้ว	แทนค่า 3
เป็นพื้นที่ที่มีแนวท่อผ่านพื้นที่อยู่แล้วแต่อยู่ไกลมาก	แทนค่า 2
เป็นพื้นที่ที่ไม่มีแนวท่อผ่านพื้นที่เลย	แทนค่า 1

4.1.1.3 ทำเลที่ตั้ง

(1) ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร การเป็นพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากแรงดึงดูดขนาดใหญ่ เช่น กรุงเทพฯ นั้น จะส่งผลให้เกิดการกระจายตัวของแหล่งงาน การกระจายบริการสาธารณะด้านต่างๆ เพื่อให้ประชาชนในภูมิภาคได้รับบริการอย่างเท่าเทียมกัน ดังนั้นการพิจารณาจึงใช้ระยะทางที่ห่างจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดต่างๆ ในภาคกลางตอนบน ซึ่งได้แสดงรายละเอียดไว้แล้ว ตามตารางที่ 3.1 โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณามีดังนี้

ระยะทางอยู่ในช่วงระหว่าง	1 ถึง 50 กม.	แทนค่า 1
ระยะทางอยู่ในช่วงระหว่าง	51 ถึง 99 กม.	แทนค่า 2
ระยะทางอยู่ในช่วงระหว่าง	100 ถึง 150 กม.	แทนค่า 3
ระยะทางอยู่ในช่วงระหว่าง	151 ถึง 199 กม.	แทนค่า 4
ระยะทางอยู่ในช่วงระหว่าง	200 ถึง 250 กม.	แทนค่า 5

(2) มีศักยภาพเป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนา การเป็นเมืองศูนย์กลางของการขนส่ง หรือการเป็นพื้นที่ซึ่งมีโอกาสของการพัฒนาอยู่ในลำดับสูง โดยอาศัยปัจจัยต่างๆ ร่วมในการวิเคราะห์ ได้แก่ สภาพที่ตั้ง การมีอยู่ของทรัพยากรที่จะนำมาใช้ในการผลิต จำนวนของสถานอุตสาหกรรม จำนวนแรงงาน จำนวนแหล่งของสถาบันการศึกษา และการสาธารณสุข ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ที่กระจายอยู่ในพื้นที่จังหวัดต่างๆ จะส่งผลให้พื้นที่นั้นมีความเหมาะสมต่อการรองรับการพัฒนาในด้านต่างๆ โดยอัตโนมัติ ซึ่งสามารถใช้เป็นเกณฑ์ ในการพิจารณาถึงโอกาสในการพัฒนาของจังหวัดต่างๆ ได้ ดังนั้นจึงมีเกณฑ์ในแบ่งตามลำดับศักยภาพของโอกาสในการพัฒนาของจังหวัดต่างๆ ได้ดังนี้

เมืองลำดับศักราชที่ 1	1	แทนค่า	6
เมืองลำดับศักราชที่ 2	2	แทนค่า	5
เมืองลำดับศักราชที่ 3	3	แทนค่า	4
เมืองลำดับศักราชที่ 4	4	แทนค่า	3
เมืองลำดับศักราชที่ 5	5	แทนค่า	2
เมืองลำดับศักราชที่ 6	6	แทนค่า	1

(3) อยู่ในเขตการส่งเสริมอุตสาหกรรม เนื่องจากปัญหาการกระจุกตัวของการพัฒนาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการกระจุกตัวในการผลิตของภาคอุตสาหกรรมที่มีความหนาแน่นในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล อันนำมาซึ่งปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาการจราจรแออัด ปัญหาสภาพแวดล้อมเป็นพิษ ปัญหาความเสื่อมโทรมของสังคมเมืองฯลฯ ดังนั้นภาครัฐจึงมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมให้กระจายไปจัดตั้งในเขตภูมิภาคให้อยู่ห่างไกลจากเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยอาศัยมาตรการทางภาษีเป็นตัวบังคับและชักนำ ให้โรงงานเข้าไปอยู่ในพื้นที่ ที่ภาครัฐได้กำหนดไว้ ดังนั้นจึงมีเกณฑ์ในการพิจารณาให้ค่าคะแนนระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของจังหวัดต่างๆ จากมาตรการส่งเสริมการลงทุนโดยภาครัฐเพื่อให้เกิดการรองรับการเป็นพื้นที่ฐานเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมแห่งใหม่ กระจายสู่ภูมิภาคได้ดังนี้

อยู่ในเขตส่งเสริมที่ 1	1	แทนค่า	1
อยู่ในเขตส่งเสริมที่ 2	2	แทนค่า	2
อยู่ในเขตส่งเสริมที่ 3	3	แทนค่า	3

โดยเขตส่งเสริมที่ 1 มีข้อห้ามตั้งโรงงานขนาดใหญ่ หรืออุตสาหกรรมหนักต่างๆ เขตส่งเสริมที่ 2 มีข้อห้ามอุตสาหกรรมบางประเภทที่จะเกิดผลกระทบต่อประชาชนโดยรอบ และเขตส่งเสริมที่ 3 สามารถตั้งโรงงานได้ในทุกประเภท (ตามระเบียบข้อบังคับของมาตรการส่งเสริมการลงทุน)

4.1.2 ด้านเศรษฐกิจ

4.1.2.1 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นการวิเคราะห์โดยอาศัยตัวเลขจากตารางที่ 3.4-3.9 ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ถึงผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด และ อัตราการขยายตัวของสาขาการผลิตโดยพิจารณาแยกเป็นรายจังหวัดเปรียบเทียบระหว่างปี 2537 กับ ปี 2544 การวิเคราะห์ส่งผลให้เห็นถึงแนวโน้มการขยายตัวในภาพรวมของเศรษฐกิจในจังหวัดต่างๆ ซึ่งมีเกณฑ์ในการวิเคราะห์โดยให้ค่าคะแนนดังนี้

มีช่วงการเติบโตอยู่ในช่วงระหว่าง	-0.5 ถึง 1	แทนค่า	1
มีช่วงการเติบโตอยู่ในช่วงระหว่าง	1.01 ถึง 2.5	แทนค่า	2
มีช่วงการเติบโตอยู่ในช่วงระหว่าง	2.51 ถึง 4	แทนค่า	3
มีช่วงการเติบโตอยู่ในช่วงระหว่าง	4.01 ถึง 5.5	แทนค่า	4
มีช่วงการเติบโตอยู่ในช่วงระหว่าง	5.51 ถึง 6.5	แทนค่า	5

4.1.2.2 รายได้ต่อหัวประชากร (GPP) เป็นการวิเคราะห์โดยอาศัยตัวเลขจากตารางที่ 3.10 ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบรายได้ต่อหัวประชากรในปี 2544 การวิเคราะห์ให้สะท้อนให้เห็นถึงมาตรฐานการครองชีพในแต่ละจังหวัด ที่ยังคงมีความไม่เท่าเทียมกัน ซึ่งมีเกณฑ์ในการวิเคราะห์โดยให้ค่าคะแนน ดังนี้

รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ในช่วง	25,001 ถึง 45,000	แทนค่า	1
รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ในช่วง	45,001 ถึง 65,000	แทนค่า	2
รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ในช่วง	65,001 ถึง 85,000	แทนค่า	3
รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ในช่วง	85,001 ถึง 105,000	แทนค่า	4
รายได้ประชากรต่อหัวอยู่ในช่วง	105,001 ถึง 125,000	แทนค่า	5

4.1.2.3 ปริมาณการจ้างงาน เป็นการวิเคราะห์ตัวเลขจากการเก็บสถิติของแต่ละจังหวัดปี 2544 จากตารางที่ 3.11 พบว่าเมื่อนำตัวเลขมาเปรียบเทียบกัน ทำให้ทราบว่าในแต่ละพื้นที่มีปริมาณการจ้างงานที่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อระดับการพัฒนาในด้านการเพิ่มมูลค่าการผลิตของจังหวัดต่างๆ โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์มีดังนี้

(ตัวเลข x 1,000 คน)

มีประชากรที่ใช้แรงงานในช่วงระหว่าง	1 ถึง 99	แทนค่า	1
มีประชากรที่ใช้แรงงานในช่วงระหว่าง	100 ถึง 199	แทนค่า	2
มีประชากรที่ใช้แรงงานในช่วงระหว่าง	200 ถึง 299	แทนค่า	3
มีประชากรที่ใช้แรงงานในช่วงระหว่าง	300 ถึง 399	แทนค่า	4
มีประชากรที่ใช้แรงงานในช่วงระหว่าง	400 ถึง 499	แทนค่า	5
มีประชากรที่ใช้แรงงานในช่วงระหว่าง	500 ถึง 599	แทนค่า	6

4.1.3 ด้านสังคม

4.1.3.1 จำนวนประชากรวัยแรงงาน เมื่อวิเคราะห์ทางด้านประชากรพบว่าตัวเลขประชากรวัยแรงงาน จะส่งผลในด้านบวกต่อการพัฒนาจังหวัด เนื่องจากประชากรวัยแรงงานเป็นประชากรที่มีผลิตภาพในการผลิตสูง ซึ่งจะส่งผลโดยรวมให้จังหวัดมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีระดับการพัฒนาดีขึ้น โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์พิจารณาจากตารางที่ 3.14 มาเป็นฐานในการให้ค่าคะแนนเปรียบเทียบ ดังนี้

(ตัวเลข x 1,000 คน)

มีจำนวนประชากรวัยแรงงานอยู่ในช่วงระหว่าง	1 ถึง 10	แทนค่า	1
มีจำนวนประชากรวัยแรงงานอยู่ในช่วงระหว่าง	11 ถึง 20	แทนค่า	2
มีจำนวนประชากรวัยแรงงานอยู่ในช่วงระหว่าง	21 ถึง 30	แทนค่า	3
มีจำนวนประชากรวัยแรงงานอยู่ในช่วงระหว่าง	31 ถึง 40	แทนค่า	4
มีจำนวนประชากรวัยแรงงานอยู่ในช่วงระหว่าง	41 ถึง 50	แทนค่า	5
มีจำนวนประชากรวัยแรงงานอยู่ในช่วงระหว่าง	51 ถึง 60	แทนค่า	6

4.1.3.2 จำนวนแห่งสถาบันอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา จากฐานข้อมูลสถิติจังหวัด ปี 2544 พบว่ามีสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา กระจุกตัวกันอยู่บางพื้นที่เท่านั้น ส่งผลให้บางจังหวัดมีศักยภาพสูงในการรองรับการพัฒนาทั้งในด้านแรงงาน การศึกษา แตกต่างกัน โดยการวิเคราะห์ที่ใช้ข้อมูลจากตารางที่ 3.16 ซึ่งเมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า มีความแตกต่างกันตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ดังนี้

มีสถานศึกษารวมกันอยู่ในช่วง	1 ถึง 5	แทนค่า	1
มีสถานศึกษารวมกันอยู่ในช่วง	6 ถึง 10	แทนค่า	2
มีสถานศึกษารวมกันอยู่ในช่วง	11 ถึง 15	แทนค่า	3
มีสถานศึกษารวมกันอยู่ในช่วง	16 ถึง 20	แทนค่า	4
มีสถานศึกษารวมกันอยู่ในช่วง	21 ถึง 25	แทนค่า	5

4.1.3.3 อัตราส่วนจำนวนสถานพยาบาลต่อจำนวนเตียง จากฐานข้อมูลสถิติ จังหวัด ปี 2544 พบว่าจังหวัดต่างๆ มีทรัพยากรสาธารณสุขที่ให้บริการประชาชนไม่เท่าเทียมกัน โดยใช้ข้อมูลจากตารางที่ 3.17 มาเป็นฐานการวิเคราะห์เพื่อหาค่าความแตกต่างของการให้บริการทางสาธารณสุขในระดับจังหวัด โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

อัตราส่วนอยู่ระหว่าง	50 ถึง 69	แทนค่า	1
อัตราส่วนอยู่ระหว่าง	70 ถึง 89	แทนค่า	2
อัตราส่วนอยู่ระหว่าง	90 ถึง 119	แทนค่า	3
อัตราส่วนอยู่ระหว่าง	120 ถึง 139	แทนค่า	4
อัตราส่วนอยู่ระหว่าง	140 ถึง 159	แทนค่า	5

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำของ 6 จังหวัดภาคกลางตอนบน

ลำดับ	ปัจจัย	สระบุรี (คะแนน)	ลพบุรี (คะแนน)	สิงห์บุรี (คะแนน)	ชัยนาท (คะแนน)	อ่างทอง (คะแนน)	อุทัยธานี (คะแนน)
	ด้านกายภาพ	41	30	19	24	20	38
1	การใช้ที่ดิน	18	12	5	8	7	21
1.1	ประเภทอุตสาหกรรม	8	1	1	1	1	11
1.2	ประเภทพาณิชยกรรม	4	5	2	3	3	6
1.3	เกษตรกรรม	6	6	2	4	3	4
2	โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง	12	7	5	6	5	9
2.1	ทางหลวงหมายเลข 1 ผ่านพื้นที่	3	3	3	3	3	3
2.2	ทางรถไฟผ่านพื้นที่	3	3	1	1	1	3
2.3	มีการขนส่งทางท่อในพื้นที่	6	1	1	1	1	3
3	ทำเลที่ตั้ง	11	11	9	10	8	8
3.1	ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร	3	4	3	4	3	1
3.2	มีศักยภาพเป็นเมืองศูนย์กลางเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ	6	4	3	3	2	5
3.3	อยู่ในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรม	2	3	3	3	3	2
	ด้านเศรษฐกิจ	9	8	6	6	8	13
1	อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ	1	2	2	3	3	4
2	รายได้ประชากรต่อหัว (GPP)	5	2	2	1	3	5
3	ปริมาณการจ้างงาน	3	4	2	2	2	4
	ด้านสังคม	13	14	7	7	6	11
1	จำนวนประชากรวัยแรงงาน	5	6	2	3	2	6
2	จำนวนเตียงของสถานพยาบาล	5	4	3	3	3	1
3	สถาบันการศึกษาอุดมศึกษา	3	4	2	1	1	4
	รวม	63	52	32	36	34	62

ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากตารางที่ 4.1 แสดงการวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำ 6 จังหวัดภาคกลางตอนบน พบว่า จังหวัดสระบุรีมีค่าคะแนนของปัจจัยที่เป็นตัวบ่งชี้ระดับการพัฒนาอยู่ในเกณฑ์ดีที่สุด โดยมีระดับค่าคะแนน 63 คะแนน รองลงมาคือ จังหวัดอยุธยา 62 คะแนน จังหวัดลพบุรี 52 คะแนน จังหวัดชัยนาท 36 คะแนน จังหวัดอ่างทอง 34 คะแนน และจังหวัดที่มีค่าคะแนนที่เป็นตัวบ่งชี้ระดับการพัฒนาต่ำสุดคือ จังหวัดสิงห์บุรี โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 32 คะแนน

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดโดยแยกการวิเคราะห์ในแต่ละระดับการพัฒนาออกเป็น ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และ สังคม พบว่า **ด้านกายภาพ** จังหวัดสระบุรีมีระดับค่าคะแนนของการพัฒนาอยู่ในเกณฑ์ดีที่สุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 41 คะแนน รองลงมาคือ จังหวัดอยุธยา 38 คะแนน จังหวัดลพบุรี 30 คะแนน จังหวัดชัยนาท 24 คะแนน จังหวัดอ่างทอง 20 คะแนน และ จังหวัดสิงห์บุรี 19 คะแนน โดยการพิจารณาด้านกายภาพ สามารถแยกวิเคราะห์ ได้เป็น (1) การใช้ที่ดิน (2) โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง และ (3) ทำเลที่ตั้ง ซึ่งจากข้อมูลพบว่า **ด้านการใช้ที่ดิน** จังหวัดอยุธยามีระดับค่าคะแนนการพัฒนาดีที่สุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 21 คะแนน รองลงมาคือ จังหวัดสระบุรี 18 คะแนน จังหวัดลพบุรี 12 คะแนน จังหวัดชัยนาท 8 คะแนน จังหวัดอ่างทอง 7 คะแนน และ จังหวัดสิงห์บุรี 5 คะแนน **ด้านโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง** จังหวัดสระบุรีมีระดับค่าคะแนนการพัฒนาดีที่สุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 12 คะแนน รองลงมาคือ จังหวัดอยุธยา 9 คะแนน จังหวัดลพบุรี 7 คะแนน จังหวัดชัยนาท 5 คะแนน ส่วนจังหวัดสิงห์บุรี และ จังหวัดอ่างทอง มีค่าคะแนนการพัฒนาด้านโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งน้อยที่สุดโดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 5 คะแนน **ด้านทำเลที่ตั้ง** จังหวัดสระบุรีและจังหวัดลพบุรี มีระดับค่าคะแนนการพัฒนาดีที่สุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนาเท่ากัน คือ 11 คะแนน รองลงมาคือจังหวัดชัยนาท 10 คะแนน จังหวัดสิงห์บุรี 9 คะแนน ส่วนจังหวัดอ่างทองและจังหวัดอยุธยามีค่าคะแนนการพัฒนาด้านทำเลที่ตั้งอยู่ในระดับต่ำสุด โดยทั้ง 2 จังหวัดนี้มีค่าคะแนนการพัฒนาเท่ากัน 8 คะแนน

ด้านเศรษฐกิจ จังหวัดอยุธยา มีระดับค่าคะแนนของการพัฒนาอยู่ในลำดับดีที่สุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 13 คะแนน รองลงมาคือ จังหวัดสระบุรี 9 คะแนน จังหวัดลพบุรี และ อ่างทอง มีค่าคะแนนเท่ากันคือ 8 คะแนน ส่วนจังหวัดชัยนาทและสิงห์บุรีมีค่าคะแนนของการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอยู่ในเกณฑ์ต่ำสุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 6 คะแนน

ด้านสังคม จังหวัดลพบุรีมีค่าคะแนนการพัฒนาด้านสังคมอยู่ในระดับสูงสุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 14 คะแนน รองลงมาคือ จังหวัด สระบุรี 13 คะแนน จังหวัดอยุธยา 11 คะแนน จังหวัดสิงห์บุรี และ ชัยนาทมีระดับค่าคะแนนการพัฒนาเท่ากัน คือ 7 คะแนน ส่วนจังหวัดอ่างทอง มีค่าคะแนนการพัฒนาด้านสังคมน้อยที่สุด โดยมีค่าคะแนนการพัฒนา 6 คะแนน

4.2 ผลการวิเคราะห์

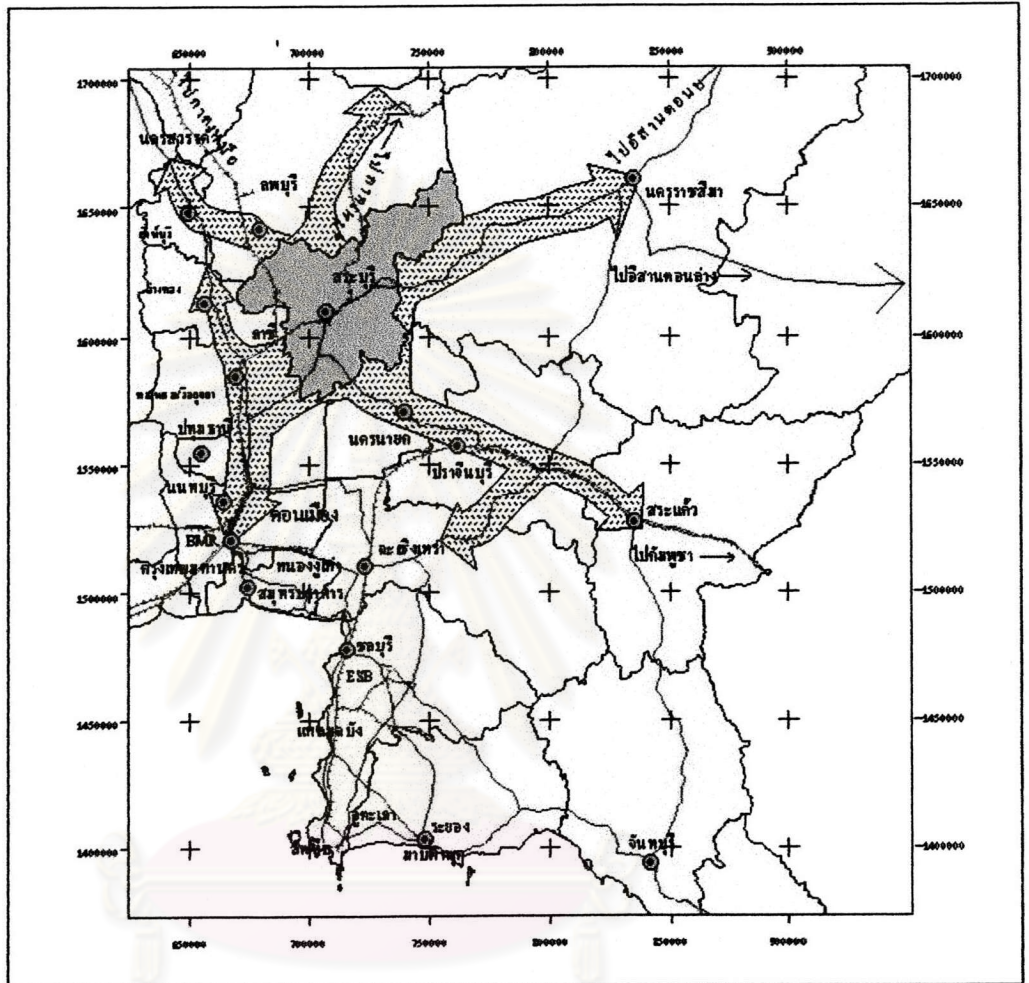
การวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำ 6 จังหวัดภาคกลางตอนบน สรุปได้ว่า จังหวัดสระบุรีเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพสูงสุดเหมาะสมต่อการรองรับการเจริญเติบโตและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางความเจริญของภูมิภาค (new growth centre) โดยตัวบ่งชี้สำคัญที่ทำให้จังหวัดสระบุรีมีความเหมาะสมต่อการรองรับการพัฒนา คือ ความได้เปรียบเรื่องที่ตั้งในระดับภูมิภาค ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้ คือ (แผนที่ 4.1) ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ และเป็นทางผ่านสำหรับการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคเหนือ และ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบกับการมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อจาก กรุงเทพฯ ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ เส้นทางรถไฟจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ผ่านคลอง 19 อำเภอ องครักษ์ จังหวัดนครนายก และ อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ทำให้สามารถย่นระยะทางจากสระบุรี (แก่งคอย) ไปยัง ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้มาก โดยไม่ต้องผ่านเส้นทางของกรุงเทพฯ นอกจากนี้จังหวัดสระบุรียังอยู่ห่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพฯ คิดเป็นระยะทาง 80 กิโลเมตร ทำให้การขนถ่ายสินค้าระหว่างจังหวัดสระบุรีกับกรุงเทพฯ มีความสะดวกเหมาะสมในการพัฒนาเป็นแหล่งรวบรวมและกระจายสินค้าที่สำคัญของภูมิภาค และ ของประเทศและในประการสำคัญ การมีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางท่อ ซึ่งในระยะข้างหน้า จะมีบทบาทอย่างสำคัญในการพัฒนาประเทศ โดยมีจังหวัดสระบุรีเป็นแหล่งแจกจ่ายพลังงานที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนให้จังหวัดสระบุรีเป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรมแห่งใหม่ของภาคกลาง พัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจแนวหน้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคกลางได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น


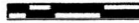



อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาด้านเศรษฐกิจ กลับพบว่า จังหวัดสระบุรีเป็นจังหวัดที่มีสถานะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำสุดเมื่อเปรียบเทียบกับทั้งหมด 6 จังหวัดในภาคกลางตอนบน ทั้งในด้านอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด อัตราการขยายตัวของการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม อัตราการขยายตัวของการผลิตในสาขาก่อสร้าง ซึ่งส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยต่อหัวประชากรมีอัตราการขยายตัวต่ำที่สุดตามไปด้วย ดังนั้น การพัฒนาจังหวัดสระบุรีให้เป็นศูนย์กลางความเจริญเติบโตแห่งใหม่ของภูมิภาค (new growth centre) ความจำเป็นเร่งด่วนลำดับแรก ควรกระตุ้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจให้จังหวัดสระบุรีมีความเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางหนึ่งที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้กลไกของภาครัฐเป็นเครื่องมือในการบริการงานพัฒนา คือ ให้ภาครัฐส่งเสริมการลงทุนในการจัดหาปัจจัยการผลิตขั้นพื้นฐาน เพื่อช่วยลดต้นทุนการผลิตของภาคอุตสาหกรรม เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนนำการลงทุนไปประกอบกิจการในจังหวัดสระบุรีให้สูงเพิ่มขึ้น เป็นการกระตุ้นภาคเศรษฐกิจของจังหวัดสระบุรีให้มีการเจริญเติบโตมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่พร้อมรองรับต่อการเป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ของภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่จังหวัดต่างๆ ในภูมิภาคโดยทั่วกัน

การศึกษาในบทต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์ถึงบทบาทของรัฐวิสาหกิจต่อการพัฒนาภาคกลางตอนบนเพื่อศึกษาถึงศักยภาพของรัฐวิสาหกิจด้านโครงสร้างพื้นฐานว่า มีความสัมพันธ์ต่อการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้เกิดการพัฒนาขึ้นได้ในภูมิภาค ซึ่งบทสรุปที่ได้จะนำไปสู่ข้อวิเคราะห์ของการเสนอแนวทางเพื่อขยายกิจการของรัฐวิสาหกิจเพื่อพัฒนาภาคกลางตอนบนต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



<p>แผนที่ 4.1</p>	<p>การเชื่อมโยงแนวถนนในภูมิภาคต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงกับสระบุรี</p>	<p>มาตราส่วน</p>
<p>สัญลักษณ์</p>	<p>● รุมนเมือง  เส้นทางหลวงแผ่นดินสายหลัก</p>	<p>10 0 10 20 กิโลเมตร</p> 
<p> ทิศทางการเชื่อมโยงจากพื้นที่สระบุรี</p>		<p> </p> <p>สำนักงานโครงการพัฒนาระบบขนส่ง กรุงเทพมหานคร</p>
<p>ที่มา : จากการวิเคราะห์</p>	<p>หน่วยงานวิจัยทางวิศวกรรมจราจร เพื่อพัฒนาการจราจร</p>	