แผนแม่บท
07

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนา ต่อยอดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
กระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม ยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ
ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล

จ.1

สศช.

ถึงแม้การดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐที่ผ่านมาจะส่งผลให้ผลิตภาพด้านพลังงานและไฟฟ้าของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้นจากเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดและการลดการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ทำให้ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน อย่างไรก็ตาม ยังจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานทดแทนภายในประเทศ การยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศในแบบองค์รวม ทั้งในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้ครอบคลุมเพื่อให้ประชาชนเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง การลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยยกระดับความสามารถด้านการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยให้เทียบเท่าสากลได้ต่อไปให้สูงขึ้น

ตารางสรุปสถานะการบรรลุเป้าหมายของเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) และเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

Y2	ชื่อเป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2570
070001	ความสามารถด้านการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ไม่เกินอันดับที่ 38 ภายในปี 2570

Y1	ชื่อเป้าหมายแผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2570
070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11 ต่อปี
070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ไม่น้อยกว่าอันดับที่ 25 หรือคะแนนไม่น้อยกว่า 3.60 คะแนน ภายใน พ.ศ. 2570
070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณขนส่งสินค้าทั้งหมด เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปี
070104	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ต่อปี และ (2) ในเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี
070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ภายใน พ.ศ. 2570

Y1	ชื่อเป้าหมายแผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2570
070201	การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง	สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 60 ต่อปี
070202	การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น	สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้าความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 – 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย
070203	ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายไม่เกิน 6.85 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาทภายใน พ.ศ. 2570
070204	การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด	จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ระยะ ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการภายใน พ.ศ. 2570
070301	ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น	อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 ภายใน พ.ศ. 2570

สรุปแผนระดับที่ 3 ที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ประเด็นที่ (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลมีแผนระดับที่ 3 ที่สามารถช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานของแผนแม่บทฯ ที่สำคัญ อาทิ

แผนปฏิบัติราชการ	หน่วยงานเจ้าของแผน
- แผนปฏิบัติราชการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 -2567) และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567	กรมขนส่งทางบก
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2565 - 2570) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางราง (ฉบับปรับปรุง) ประจำปี พ.ศ. 2567	กรมการขนส่งทางราง
- แผนปฏิบัติราชการรายกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567	กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน
- แผนปฏิบัติราชการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567	สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

แผนปฏิบัติการด้าน...	หน่วยงานเจ้าของแผน
- แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ ของกรมการขนส่งทางราง ระยะที่ พ.ศ. 2560 ถึง พ.ศ. 2579	กรมการขนส่งทางราง
- แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2561 – 2580 (AEDP 2018) ของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน	กรมพัฒนาพลังงานทดแทน และอนุรักษ์พลังงาน
- แผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2561-2580 (EEP 2018) ของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานระยะ	
- แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 – 2572)	สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร
- แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 – 2576) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	

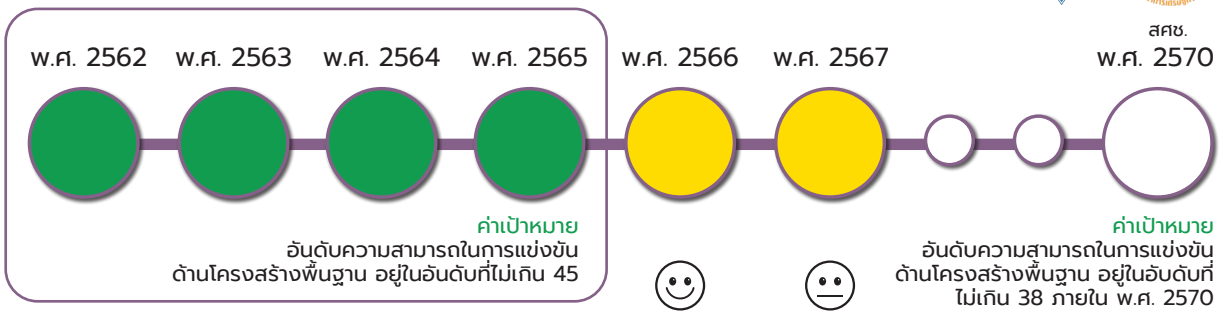
ทั้งนี้ สามารถเข้าดูรายละเอียดเพิ่มเติมของแผนระดับที่ 3 ข้างต้น ได้จากในระบบ eMENSCR ตามรายละเอียดวิธีการเข้าใช้งานที่แสดงไว้ในภาคผนวก

เป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ (Y2)

070001

ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

จ.2



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ)				
070001	สถานการณ์ปีก่อนหน้า (เป็นปีของการรายงาน)		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) อันดับที่ 44	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 43	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) อันดับที่ 43	ไม่เกิน อันดับที่ 42	ไม่เกิน อันดับที่ 38
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		ดีขึ้น ร้อยละ 2.27	คงเดิม		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 97.67 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 88.37 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย

ความสามารถด้านการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานดีขึ้น พิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน จัดทำโดย สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 43 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่อยู่ในอันดับที่ 43 สะท้อนให้เห็นว่าสถานการณ์การพัฒนาคงเดิม อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่เกินอันดับที่ 42) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 97.67 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่เกินอันดับที่ 38) มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 88.37 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**

ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	2022	2023	2024
Overall ranking	44	43	43
โครงสร้างพื้นฐานขั้นพื้นฐาน (Basic Infrastructure)	22	22	23
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	34	25	25
โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	38	39	40
โครงสร้างพื้นฐานด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health & Environmental)	51	53	55
โครงสร้างพื้นฐานด้านการศึกษา (Education)	53	54	54

ที่มา : IMD World Competitive Yearbook 2024

ประเด็นท้าทายและข้อเสนอแนะ

ความท้าทายในการความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้นประกอบด้วย 3 ด้าน ดังนี้ **(1) ด้านคมนาคมขนส่ง การขาดความพร้อมของรถจักร ล้อเลื่อนและบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย** ที่ทำให้อาจยังไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับที่ผ่านมาประเทศไทยพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางจนถึงมือผู้รับ (Door to Door Delivery) ขณะที่การขนส่งสินค้าทางรางจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ในลักษณะการบูรณาการทั้งในส่วนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ความสามารถรักษา**ระดับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ**ให้มีมาตรฐานอาจยังไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ได้ รวมถึงการขาด**ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก**ให้กับประชาชนเดินทางเชื่อมต่อในระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ การพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม นอกจากนี้ เร่งพัฒนา**กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้นำเอาเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการจัดการจราจร**อาจยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง **(2) ด้านพลังงาน การจัดหาพลังงานหมุนเวียนที่เหมาะสมสำหรับผลิตไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ไฟฟ้า** รวมถึงการสนับสนุนให้ใช้พลังงานทางเลือกที่เหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่และความต้องการใช้พลังงาน เนื่องจาก**ความผันผวนของแหล่งพลังงานหมุนเวียน** ซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่เหนือการควบคุมของมนุษย์ ประกอบกับการพัฒนาแหล่งกักเก็บพลังงาน ที่ช่วยลดความผันผวนของแหล่งพลังงานหมุนเวียนยังอยู่ระหว่างการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องทำให้ยังมีต้นทุนที่สูงอาจส่งผลต่อต้นทุนการจัดหาพลังงานทางเลือกต่าง ๆ ได้ **(3) ด้านดิจิทัล** แนวทางการส่งเสริมให้ภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาชนสามารถ**ประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัล**เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลเพิ่มขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง**ในด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์** อาทิ การสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการเดินรถภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เช่น การกำหนดอัตราค่าใช้ประโยชน์รางและการจัดสรรความถี่ในการเดินรถ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงระบบขนส่งกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้อย่างไร้รอยต่อ โดยอาจจะเริ่มดำเนินการนำร่องในเส้นทางระหว่างสถานีไอซีดีลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง การ**ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อสนับสนุนให้ผู้โดยสารเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าที่เป็นโครงข่ายหลักในกรุงเทพฯ และปริมณฑล** ควบคู่กับการ**พัฒนาระบบขนส่งเสริม (Feeder System)** พร้อมกับเร่งจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เพื่อขับเคลื่อนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม **ด้านพลังงาน** อาทิ การ**เพิ่มสัดส่วนกำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาด**ให้เป็นไปตามเป้าหมายของ (ร่าง) แผน PDP2024 ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านพลังงาน พ.ศ. 2567-2580 รวมถึงสนับสนุนให้ภาครัฐและเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและผลิต

พลังงานทดแทนที่มีศักยภาพ พร้อมทั้ง**ปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้สามารถนำเอาพลังงานทดแทนไปใช้ได้ในทุกภาคกิจกรรมทางเศรษฐกิจ** และใน**ด้านดิจิทัล** อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัลให้เป็นไปตามหลักการ Open Access Network และ**สนับสนุนให้ผู้ประกอบการเข้ามาเชื่อมต่อโครงข่ายเน็ตประชารัฐควบคู่กับการพัฒนาทักษะ ความสามารถในการเข้าใจ เข้าถึง และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้กับประชาชน** ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการเรียนรู้และประกอบอาชีพรวมถึงเป็นการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้แล้วได้อย่างเต็มศักยภาพ

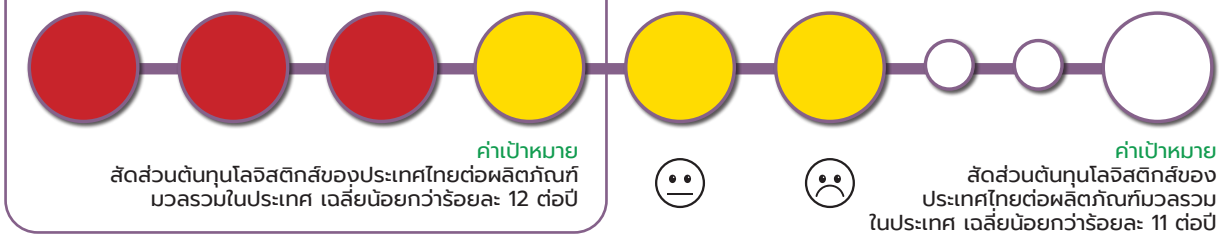
070101

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070101

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

จ.3

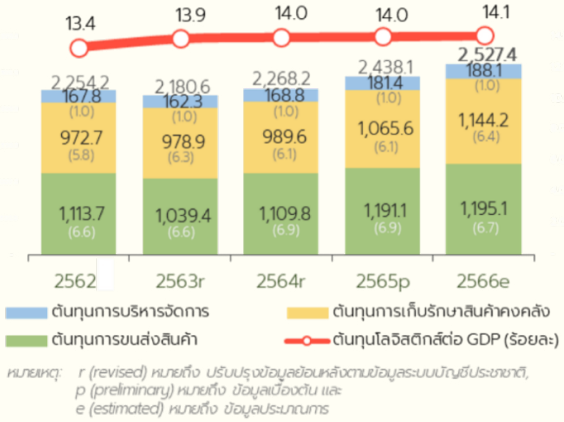


หมายเหตุ : * เป้าหมาย 070101 พิจารณาจากสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2566

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)				
070101	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2564) ต้นทุนโลจิสติกส์ รวม 2,268.2 พันล้านบาท ต่อ GDP 16,187.2 พันล้านบาท **ร้อยละ 14.0** (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ต้นทุนโลจิสติกส์ รวม 2,438.1 พันล้านบาท ต่อ GDP 17,382.5 พันล้านบาท **ร้อยละ 14.0** (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ต้นทุนโลจิสติกส์ รวม 2,527.4 พันล้านบาท ต่อ GDP 17,925.1 พันล้านบาท **ร้อยละ 14.10** (Revised)*	น้อยกว่า **ร้อยละ 11**	เฉลี่ยน้อยกว่า **ร้อยละ 11 ต่อปี**
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		คงเดิม 😐	แย่ลง 😞 **ร้อยละ 0.71**		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566-2567) เฉลี่ยร้อยละ **14.05**	ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ **78.01** ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ **78.29** ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ลดลง พิจารณาจากสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ข้อมูล พ.ศ. 2566) จากรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2566 พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,527.4 พันล้านบาท ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี อยู่ที่ 17,925.1 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.10 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ประเทศไทยต่อ GDP คิดเป็นร้อยละ 14.0 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลง คิดเป็นร้อยละ 0.71 ในขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (น้อยกว่าร้อยละ 11) มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 78.01 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พบว่า (เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11 ต่อปี) มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ในช่วง พ.ศ. 2566 - 2567 เฉลี่ยร้อยละ 14.05 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 78.29 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**



ที่มาของข้อมูล: รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2566

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง อาทิ การพัฒนาระบบรางให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ การก่อสร้างถนนและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางจากแหล่งผลิตกับประตูการค้าที่สำคัญรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง Shift Mode และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport รวมทั้งการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออกสินค้า และเพิ่มประสิทธิภาพ ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 อาทิ (1) **โครงการพัฒนาระบบการให้บริการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์** ของกรมประมงที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการให้บริการเพื่อเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าประมงกับหน่วยงานภาครัฐผ่านระบบ National Single Window (NSW) (2) **โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของ**

070101

ประเทศไทย ของกรมการขนส่งทางบก โดยได้มุ่งพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการ ที่ได้รับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ให้สามารถบริหารทรัพยากรต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ได้เร่งพัฒนา**โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวย**ความสะดวกให้สำเร็จตามแผน เพื่อรองรับการ**ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ทางหน่วยงานได้ริเริ่มนำ**เทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ (AI)** มาประยุกต์ใช้พัฒนางานบริการโครงข่ายโลจิสติกส์ประเภทสินค้าเกษตรให้เกิดความทันสมัยยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ให้บรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่ต้องให้ความสำคัญ อาทิ การลดต้นทุนในส่วนการขนส่งสินค้าจากการส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การปรับปรุงกระบวนการขนส่งและ**บริหารจัดการสินค้าคงคลัง**เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ ยังอาจจะมีความเสี่ยงจากปัจจัยทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์ อาทิ **สถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์**ที่เกิดการแบ่งฝ่ายขั้วประเทศมหาอำนาจที่อาจนำไปสู่การกีดกันทางการค้าและส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทานโลก การปรับทิศทาง**นโยบายการเงิน**ของประเทศเศรษฐกิจหลัก แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ความผันผวนของราคาพลังงานและค่าระวางเรือ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

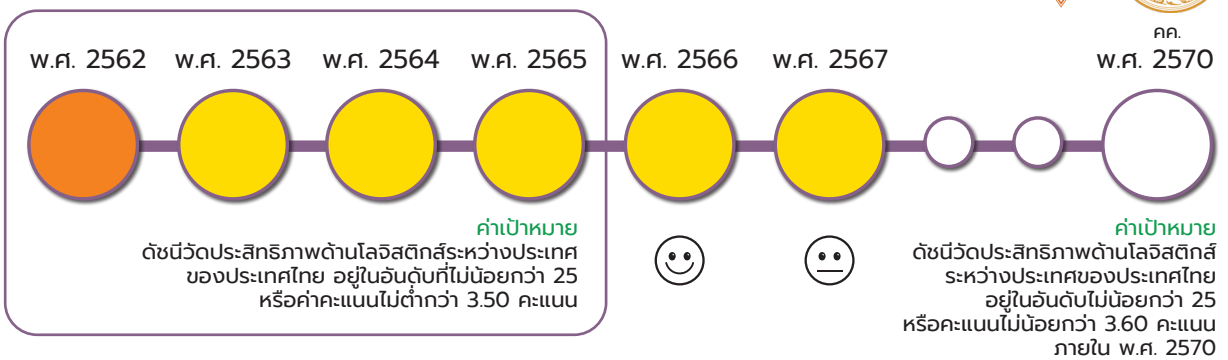
เพื่อให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมบรรลุเป้าหมาย ภาครัฐควรเร่งผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จากท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่งเสริมให้เกิดการ**ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง**จากถนนสู่ทางรางและน้ำอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการจัดหาหัวรถจักร แคร่ อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการดำเนินงานให้เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่งสินค้าทางราง ผลักดันให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการ รวมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางและทางน้ำที่ภาครัฐดำเนินการแล้วเสร็จอย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งกำหนด**มาตรการทางภาษี**หรือจัดหาแหล่งทุนเพื่อสนับสนุนให้**ผู้ประกอบการภาคเกษตรและอุตสาหกรรม** โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อยในการ**นำเทคโนโลยีดิจิทัล** และปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาใช้ยกระดับมาตรฐานและควบคุมคุณภาพสินค้า ปรับปรุง และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อลดความสูญเสียในกระบวนการรวบรวมและขนส่งสินค้าเกษตร รวมถึงปรับปรุงระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าให้มีความทันสมัย รวมทั้งควรส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานควบคู่กับการลดต้นทุนซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070102

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

จ.3



หมายเหตุ : * ข้อมูลประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ไม่มีการประกาศข้อมูลของ พ.ศ. 2562 และ พ.ศ. 2564 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับหรือคะแนน)				
070102	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2561) อันดับที่ 32 หรือ 3.41 คะแนน*	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34 หรือ 3.50 คะแนน*	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34 หรือ 3.50 คะแนน*	ไม่น้อยกว่าอันดับที่ 25 หรือไม่น้อยกว่า 3.50 คะแนน	ไม่น้อยกว่าอันดับที่ 25 หรือไม่น้อยกว่า 3.60 คะแนน
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		ดีขึ้น ร้อยละ 2.64	คงเดิม		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				เท่ากับค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 100 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย

หมายเหตุ : * ในการพิจารณาภาพรวมของสถานการณ์การพัฒนาของเป้าหมายใช้ค่าคะแนนที่มีค่าเข้าใกล้การบรรลุค่าเป้าหมายพ.ศ. 2570 มากกว่าอันดับ

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น พิจารณาจากดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: International LPI) จัดทำโดยธนาคารโลก ซึ่งมีการประกาศผลการประเมินทุก 2 ปี ทำให้สถานการณ์การพัฒนา พ.ศ. 2567 ยังจำเป็นต้องใช้ผลการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) พบว่า ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 34 หรือคะแนนรวม 3.50 คะแนน และเมื่อเทียบกับปีที่ก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่อยู่ในอันดับที่ 34 และมีคะแนนรวม 3.50 คะแนน สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่คงเดิม ในขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่น้อยกว่าอันดับที่ 25 หรือ

070102

ไม่น้อยกว่า 3.50 คะแนน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 100 ซึ่งเท่ากับค่าเป้าหมาย และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่น้อยกว่าอันดับที่ 25 หรือไม่น้อยกว่า 3.60 คะแนน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมาย ทั้งนี้ ในการพิจารณาภาพรวมของสถานการณ์การพัฒนาของเป้าหมายใช้ค่าคะแนนที่มีค่าเข้าใกล้การบรรลุค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 มากกว่าอันดับ ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**

ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ตามเกณฑ์ชี้วัด 6 ด้าน

	2566		2561		2559	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
ผลรวม	3.5	34	3.41	32	3.26	45
พิธีการศุลกากร	3.3	31	3.14	36	3.11	46
โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.7	25	3.14	41	3.12	46
การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.5	22	3.46	25	3.37	38
สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.5	38	3.41	32	3.14	49
ความตรงต่อเวลาของการบริการ	3.5	46	3.81	28	3.56	52
ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.6	34	3.47	33	3.20	50

ที่มาของข้อมูล: ประมวลผลโดย กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมและโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง อาทิ การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร การก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ เพื่อให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า เช่น โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-นครพนม เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต การพัฒนาธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าส่งออกให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW การพัฒนาการให้บริการขอรับใบอนุญาต/ใบรับรองในรูปแบบ Single Submission โดยนำร่องกลุ่มสินค้าเกษตร การเชื่อมโยง ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) กับ 8 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สิงคโปร์มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย บรูไน และเวียดนาม การเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) กับฟิลิปปินส์ และผ่าน IPPC Hub กับประเทศภาคี 4 ประเทศ ได้แก่ โมร็อกโก ฝรั่งเศส เกาหลีใต้ และนิวซีแลนด์ รวมทั้งการยกระดับสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้มีศักยภาพเทียบเคียงกับมาตรฐานผู้ให้บริการระหว่างประเทศ โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 อาทิ (1) **โครงการพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (2) โครงการยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)** ของกรมขนส่งทางบก ที่ให้ความสำคัญกับกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนเพื่อยกระดับมาตรฐานและสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (3) **โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต** ของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ที่มุ่งพัฒนาบุคลากรในสาขาอาชีพโลจิสติกส์ให้มีความเชี่ยวชาญในการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศ และยกระดับมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ทัดเทียมนานาชาติ นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ได้ดำเนินงาน**พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก**ด้านคมนาคม เพื่อผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐลงทุนอย่างเต็มศักยภาพ โดยดำเนินการพัฒนาปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบ**ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** เช่น อุปกรณ์ เครื่องจักรทุนแรง แรงงานทักษะเฉพาะ เป็นต้น เพื่อนำร่องการเพิ่มประสิทธิภาพ ยกระดับสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่ต้องให้ความสำคัญ อาทิ การ**พัฒนาระบบ NSW ให้ครอบคลุมการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทั้งระหว่างภาครัฐและเอกชน (B2G)** และระหว่างภาคเอกชนและภาคเอกชน (B2B) ในการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ตลอดกระบวนการ การปรับปรุงการให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ การเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน **การปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง**กับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผลักดันให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมใน**การลงทุนพัฒนาและให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก**ด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและให้บริการโลจิสติกส์ **เพิ่มความตรงต่อเวลาของการบริการ** และให้สามารถดำเนินงานรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น การ**พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** การขนส่งที่ประหยัดพลังงานและการพัฒนา**กิจกรรมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม** เพื่อให้สามารถดำเนินการบรรลุเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ เพื่อลดความเสี่ยงจากการถูก**เรียกเก็บภาษี**และการสูญเสียทางการค้าในตลาดต่างประเทศจากมาตรการกีดกันทางการค้าด้านสิ่งแวดล้อมจากประเทศคู่ค้า อาทิ มาตรการการจัดเก็บภาษีคาร์บอนข้ามพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) ของสหภาพยุโรป

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ภาครัฐควรเร่งผลักดันการ**พัฒนาระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชน (B2G) และระหว่างภาคเอกชนและภาคเอกชน (B2B)** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริม**ภาคเอกชนให้ปรับปรุงการให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์**เพื่อให้สามารถติดตามตรวจสอบสินค้าได้ตลอดกระบวนการ เจรจาเชิงรุกกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อลดอุปสรรคทางการค้า และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แก้ปัญหาให้ผู้ประกอบการไทยให้สามารถขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างสะดวกรวดเร็วและสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างไร้รอยต่อ เร่งรัดการปรับแก้**กฎหมาย กฎ ระเบียบที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** รวมถึงขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำ และเปิดโอกาสให้**ภาคเอกชนเข้าร่วมในการลงทุนพัฒนาแลให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ** รวมทั้งควรส่งเสริมการนำ**เทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่**มาปรับปรุงกระบวนการผลิตการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

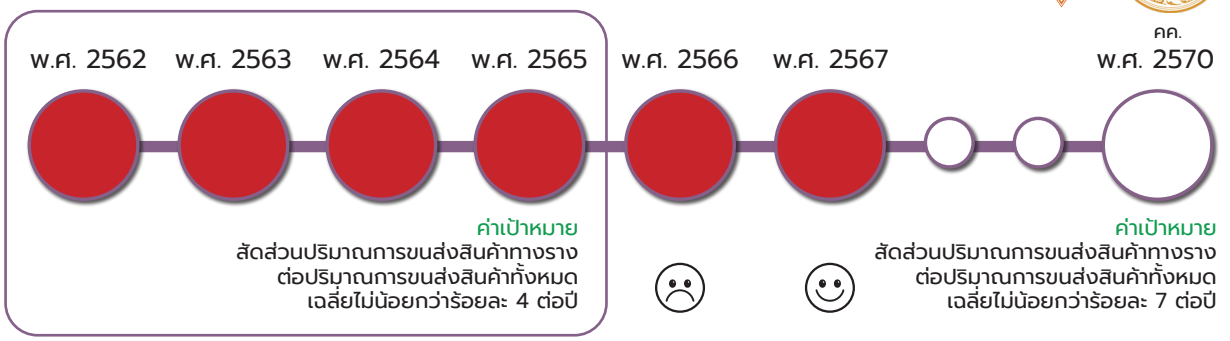
070103

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย (Y1)
070103

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

จ.3



หมายเหตุ : * เป้าหมาย 070103 พิจารณาจากการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2566

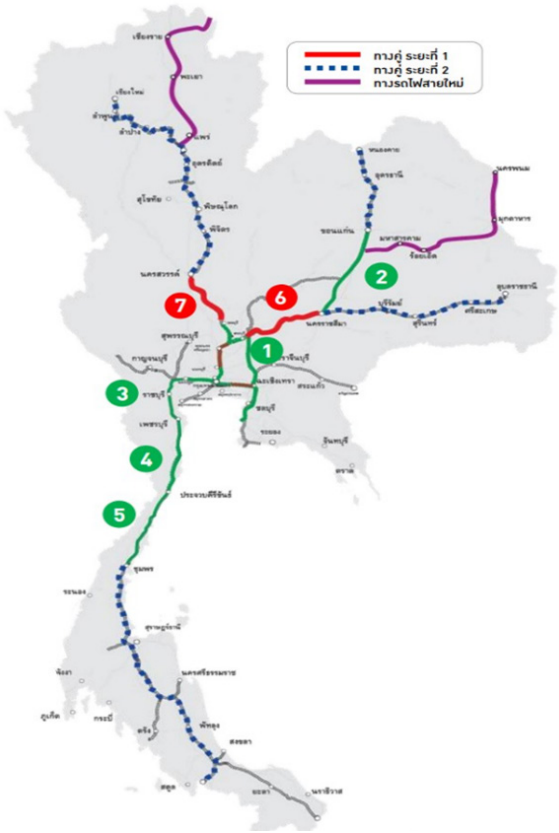
สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)				
070103	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2564) ปริมาณขนส่งทางราง 11.08 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ทั้งหมด 795.83 ล้านตัน ร้อยละ 1.39 (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ปริมาณขนส่งทางราง 11.37 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ทั้งหมด 855.67 ล้านตัน ร้อยละ 1.33 (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ปริมาณขนส่งทางราง 12.12 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ทั้งหมด 871.94 ล้านตัน ร้อยละ 1.39 (Revised)*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 7	เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ 7 ต่อปี
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		แย่ลง ☹ ร้อยละ 4.32	ดีขึ้น ☺ ร้อยละ 4.51		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 - 2567) เฉลี่ยร้อยละ 1.36	ต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 19.86 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 19.43 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับวิกฤต ในการบรรลุเป้าหมาย

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น พิจารณาจากสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล พ.ศ. 2566) พบว่า ปริมาณการขนส่งทางราง 12.12 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่งทั้งหมดในประเทศ 871.94 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.39 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.33 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 4.51 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 19.86 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่น้อยกว่า

ร้อยละ 7 ต่อปี) พบว่า สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในช่วง พ.ศ. 2566 - 2567 เฉลี่ยร้อยละ 1.36 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 19.43 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)**

การดำเนินงานที่ผ่านมา



การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างต่อเนื่อง อาทิ การก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง (ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 713 กม.) การก่อสร้างทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 677 กม. และทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 1 เส้นทาง ระยะทาง 167 กม. ทำให้โครงข่ายทางรถไฟมีความครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 49 จังหวัดเป็น 54 จังหวัด การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์บริการโลจิสติกส์และรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางราง โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ได้แก่ (1) **โครงการการจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ เฟส 2** ของสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ซึ่งจะมีส่วนช่วยพัฒนายกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางราง โดยโครงการอยู่ระหว่างการเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... พิจารณาตามขั้นตอน (2) **โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย** ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ต่อเนื่องสู่ภาคอื่นที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 **ภาครัฐเร่งก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ให้แล้วเสร็จ เพื่ออำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งสินค้าทางรางอย่างต่อเนื่อง** อีกทั้งดำเนินการบริหารจัดการส่วนที่เกี่ยวข้องต่างๆ ให้สอดคล้องและสามารถใช้ประโยชน์จากทุนดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

070103

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางให้บรรลุเป้าหมายสำคัญ ได้แก่ การส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์**โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากภายหลังจากก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จและทยอยเปิดให้บริการจำนวน 5 เส้นทางตั้งแต่ พ.ศ. 2562 เป็นต้นมา แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางยังไม่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นได้ตามเป้าหมาย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ขาดความพร้อมของ**รถจักรและล้อเลื่อน**รวมถึง**บุคลากร** ทำให้ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ที่ผ่านมาประเทศไทยพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางจนถึงมือผู้รับเป็นหลัก ทำให้โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึง**โครงสร้างอัตราค่าบริการขนส่งภายในประเทศส่วนใหญ่ถูกออกแบบให้รองรับการขนส่งทางถนนเป็นหลัก** ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่จำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะในจุดต้นทาง (Origin)/จุดปลายทาง (Destination) ไปยังย่านสถานีขนส่งตู้สินค้า หรือที่เรียกว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ซึ่งการขนส่งรูปแบบดังกล่าวจำเป็นต้องมีการบูรณาการทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

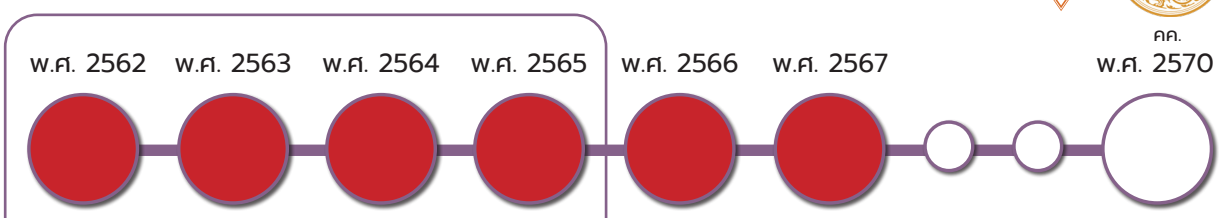
เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรางมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ภาครัฐควรเร่งผลักดันให้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ที่มีการ**กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขต่าง ๆ** ที่จะช่วย**ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในกิจการขนส่งระบบราง**ของประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ การ**กำหนดอัตราค่าใช้ประโยชน์ราง**และ**การจัดสรรความถี่ในการเดินรถ ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว** ควบคู่กับการเร่งพัฒนาให้เกิดกลไกการ**บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการขนส่งที่มี**ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลัก** และสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างไร้รอยต่อ โดยอาจจะเริ่มดำเนินการนำร่องในเส้นทางระหว่างสถานีไอซีดีลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปริมาณมากเป็นลำดับแรก เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งทางรางอย่างเต็มศักยภาพซึ่งจะช่วยให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายต่อไป

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย (Y1)
070104

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

จ.3



ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่า 30 และในเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 5ต่อปี

ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และ (2) เมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน
(1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)
(2) เมืองหลักในภูมิภาค (ร้อยละ)

070104	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน พ.ศ. 2565	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน พ.ศ. 2566	สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	(ข้อมูล พ.ศ. 2564) (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 705.19 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 8,522.10 ล้านคน-เที่ยว/ปี **ร้อยละ 8.27** (2) เมืองหลักในภูมิภาค - ไม่มีข้อมูล –	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 968.26 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 9,892.42 ล้านคน-เที่ยว/ปี **ร้อยละ 9.79** (2) เมืองหลักในภูมิภาค ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 16,789 คน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 2.04 ล้านคน - เที่ยว/ปี **ร้อยละ 0.82**	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 1,226.39 ล้านคน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 8,479.94 ล้านคน-เที่ยว/ปี **ร้อยละ 14.46** (2) เมืองหลักในภูมิภาค ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 22,857 คน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 3.17 ล้านคน -เที่ยว/ปี **ร้อยละ 0.72**	(1) ไม่น้อยกว่า **ร้อยละ 40** (2) ไม่น้อยกว่า **ร้อยละ 10**	(1) เฉลี่ยไม่น้อยกว่า **ร้อยละ 40 ต่อปี** (2) เฉลี่ยไม่น้อยกว่า **ร้อยละ 10 ต่อปี**
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		(1) ดีขึ้นร้อยละ 18.37 ☺ (2) ไม่สามารถเปรียบเทียบสถานการณ์การพัฒนาได้	(1) ดีขึ้นร้อยละ 47.70 ☺ (2) แย่ลงร้อยละ 12.20 ☹		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566-2567) (1) เฉลี่ยร้อยละ **12.13** (1) เฉลี่ยร้อยละ **0.77**	(1) ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ **36.15** ของค่าเป้าหมาย (2) ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ **7.20** ของค่าเป้าหมาย	(1) คิดเป็นร้อยละ **30.33** ของค่าเป้าหมาย (2) คิดเป็นร้อยละ **7.7** ของค่าเป้าหมาย
หมายเหตุ : โดยมีวิธีคำนวณ $\frac{30.33+7.7}{2} = 19.02$			ภาพรวมสถานการณ์บรรลุเป้าหมาย พ.ศ. 2570 มีค่าเฉลี่ยของทั้ง 2 ตัวชี้วัดอยู่ที่		คิดเป็นร้อยละ **19.02** ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย

070104

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น โดยพิจารณาจาก 2 ตัวชี้วัด ดังนี้

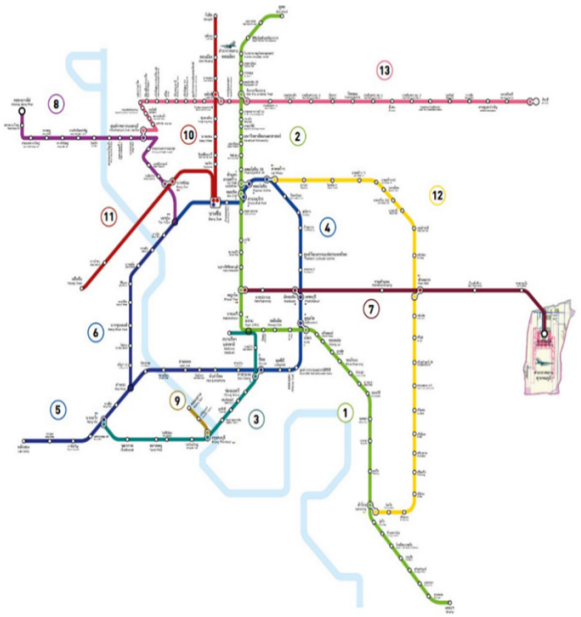
(1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จัดทำโดยสำนักงานการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล พ.ศ. 2566) พบว่า ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 1,226.39 ล้านคน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 8,479.94 ล้านคน - เที่ยว/ปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.46 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ที่คิดเป็นร้อยละ 9.79 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 47.70 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 36.15 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ต่อปี) พบว่า สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในช่วง พ.ศ. 2566 – 2567 เฉลี่ยร้อยละ 12.13 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 30.33 ของค่าเป้าหมาย

(2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จัดทำโดยสำนักงานการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล พ.ศ. 2566) พบว่า ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 22,857 คน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 3.17 ล้านคน - เที่ยว/ปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.72 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ที่มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.82 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลง คิดเป็นร้อยละ 12.20 ในขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 7.20 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ10 ต่อปี) พบว่า สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในช่วง พ.ศ. 2566 – 2567 เฉลี่ยร้อยละ 0.77 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 7.7 ของค่าเป้าหมาย

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาภาพรวมของสถานการณ์การพัฒนาเป้าหมายที่เป็นการเฉลี่ยทั้ง 2 ตัวชี้วัดมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 19.02 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)**

070104

การดำเนินงานที่ผ่านมา



การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง โดยที่ผ่านมาภาครัฐได้ลงทุนก่อสร้างรถไฟฟ้าภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าแล้วจำนวน 13 เส้นทางระยะทางรวม 276.84 กม. และอยู่ระหว่างการก่อสร้างจำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 84.30 กม. ประกอบกับรัฐบาลได้มีการดำเนิน**นโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท ตลอดสาย** โดยนำร่องในระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต (สายธานีรัถยา) และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน (สายนครวิถี) ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงได้มีการพัฒนายกระดับคุณภาพการให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารสาธารณะให้มีมาตรฐานโดยจัดให้มี**ยานพาหนะรุ่นใหม่ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle)** ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการให้บริการควบคู่กับการปรับปรุงเส้นทางให้บริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนและพัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางล้อ - ราง - เรือ ภายใต้แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ดำเนินการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (W-Map) ของ สนข. เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า และเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2567 กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ให้บริการระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ระยะเวลาสัญญาจ้าง 5 ปี โดยได้นำรถโดยสารไฟฟ้ามาใช้ให้บริการและเพิ่มจุดรับส่งอีก 2 สถานี คือ สถานีถนนจันทน์เหนือ และสถานีถนนจันทน์ใต้ ทำให้ภาพรวมปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ภาครัฐอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2567 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ซึ่งเป็นการกำหนดมาตรฐานการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมถึงการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมให้มีความสอดคล้องกัน โดยนำร่องในระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. พร้อมทั้งได้มีการจัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) โดยนำร่องเมืองที่มีศักยภาพจำนวน 17 แห่ง ทั่วประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ สำหรับเป้าหมายนี้ **ไม่มี** โครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

070104

อย่างไรก็ตาม จากการติดตามข้อเสนอแนะ เพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ภาครัฐเร่งพัฒนา**ยกระดับคุณภาพการให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารสาธารณะ**ให้มีมาตรฐาน จัดให้มี**ยานพาหนะรุ่นใหม่ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า** เพื่อให้บริการควบคู่กับการ**ปรับปรุงเส้นทางให้บริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน** ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนนำร่องเมืองที่มีศักยภาพ เพื่อสนับสนุนระบบการ**ขนส่งสาธารณะเพื่อเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**อย่างยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการพัฒนาเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองทั้งในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น อาทิ การขาด**ประสิทธิภาพในการเดินทางเชื่อมต่อในระบบขนส่งสาธารณะ** ทำให้เกิดความไม่สะดวกรวดเร็วและเกิดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ในขณะที่**การพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม**ในระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร การเข้าถึงสถานีรถไฟ/รถไฟฟ้ายังขาดระบบขนส่งเสริม การให้บริการรถโดยสารประจำทาง รวมถึงเรือโดยสารสาธารณะ และรถตู้สาธารณะ ไม่สามารถรักษาระดับการให้**บริการให้มีคุณภาพตามมาตรฐาน**ที่กำหนดไว้ได้โดยเฉพาะยังไม่สามารถ**จัดหารถโดยสารใหม่** และการ**ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง/เส้นทางเดินเรือ**ให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนได้ตามเป้าหมาย ในขณะเดียวกันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเมืองภูมิภาคยังคงไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร โดยหน่วยงานรับผิดชอบยังอยู่ระหว่างการปรับ**รูปแบบของระบบและขนาดการลงทุนให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่** เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) สามารถรับภาระการดำเนินงานและ**ซ่อมแซมบำรุงรักษา**โครงการได้ในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดภาระงบประมาณของภาครัฐในระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น ภาครัฐควรเร่งพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง**เชื่อมต่อในระบบขนส่งสาธารณะ**เพื่อให้ประชาชนสามารถ**เดินทางได้อย่างต่อเนื่องและมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม** โดยควรเร่งพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าที่เป็นโครงข่ายหลักของการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งเสริม เพื่ออำนวยความสะดวกของประชาชนในการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟ/สถานีรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเร่งจัดทำ**กฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....** ให้สามารถขับเคลื่อนการ**ระบบบัตรโดยสารร่วม**และ**โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม**ในระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นได้ นอกจากนี้ ควรเร่งศึกษา**ทบทวนและบูรณาการการจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองในภูมิภาค**โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองเป้าหมาย (จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดนครราชสีมา) เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาในพื้นที่อื่น ๆ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมืองในภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน

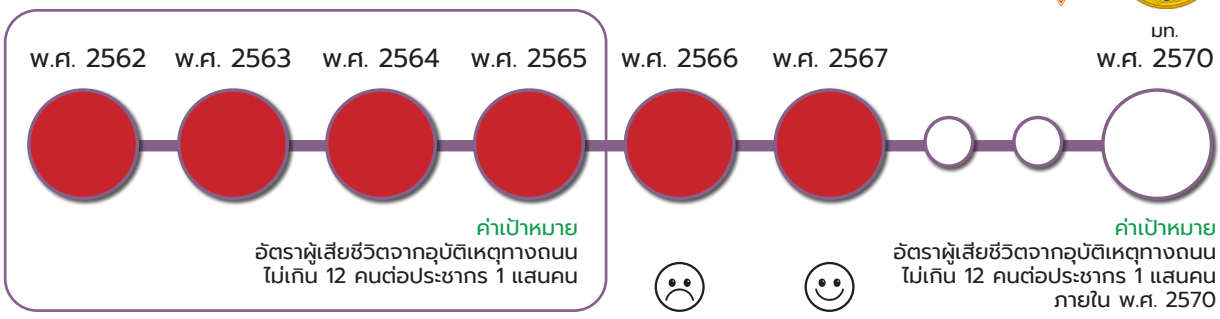
070105

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย (Y1)
070105

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

จ.3

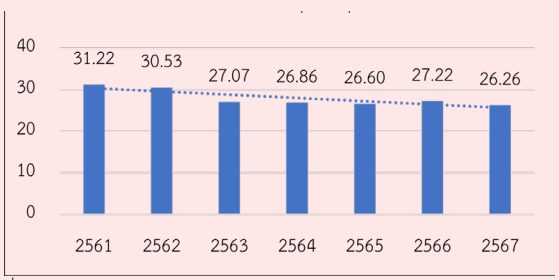


สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)				
070105	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) จำนวน 26.60 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) จำนวน 27.22 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) จำนวน 26.26 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	ไม่เกิน 15.64 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	ไม่เกิน 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		แย่ลง ร้อยละ 2.33	ดีขึ้น ร้อยละ 3.53		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 59.56 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 45.70 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับวิกฤต ในการบรรลุเป้าหมาย

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง พิจารณาจาก สัดส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งเป็นข้อมูลสถิติของระบบ 3 ฐาน (Injury Data Collaboration : IDCC) จัดทำโดยกระทรวงสาธารณสุข (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ค่าเท่ากับ 26.26 คนต่อประชากร 1 แสนคน และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่มีค่าเท่ากับ 27.22 คนต่อประชากร 1 แสนคน

อัตรการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ที่มา: ข้อมูลจากระบบ Injury Data Collaboration Center ของกระทรวงสาธารณสุข

070105

สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 3.53 อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่เกิน 15.64 คนต่อประชากร 1 คน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 59.56 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน) พบว่า มีสถานการณ์ คิดเป็นร้อยละ 45.70 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)**

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมเป็นการมุ่งเน้นการขับเคลื่อนแนวทางที่สำคัญอยู่ 2 ด้าน ตามแนวทางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ได้แก่ **(1) ด้านการส่งเสริมและสนับสนุนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี** โดยศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และการเตรียมความพร้อมของระบบสาธารณสุขเพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตหลังการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งได้มีการขับเคลื่อนมาตรการทางสังคม - ชุมชน - องค์กรเพื่อร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับคนในองค์กรชุมชนและท้องถิ่น โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศ ซึ่งเป็นการร่วมมือของหน่วยงานท้องถิ่นและประชาชน ดำเนินการดูแลความปลอดภัยทางท้องถนนตระหนักถึงอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นในจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ ถนนชำรุด ถนนทางโค้งที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เขตชุมชน โรงเรียน **(2) ด้านมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด** โดยกระทรวงมหาดไทยร่วมกับกรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงคมนาคม เพื่อป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นในช่วงเทศกาลและวันหยุด โดยให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุทางถนนและมีมาตรการรองรับกรณีหลังจากเกิดอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบและมืออาชีพ โดยส่งเสริมให้ประชาชนรวมทั้งเด็กและเยาวชนมีความรู้ในการตอบสนองและแก้ไขสถานการณ์ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ได้แก่ (1) **โครงการการจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินนอกสถานพยาบาลในกรณีอุบัติเหตุทางถนน** ของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนให้ทันต่อการช่วยชีวิตและ (2) **โครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน** ของกรปควบคุมโรค ซึ่งเป็นการให้ความรู้และตระหนักถึงวิธีการช่วยชีวิตจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างไม่ขาดฝันทางถนนแก่ประชาชนทั่วไป กลุ่มเด็กและเยาวชน เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตทางถนน นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนท้องถนนการปรับปรุงแก้ไขสัญญาณไฟจราจร/ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร การแก้ไขกฎหมายและระเบียบเพื่อการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลร่วมกับการบังคับใช้กฎหมาย โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมขนส่งทางบกร่วมกันพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบสั่งจราจรระหว่างกันเพื่อให้อำนาจกรมการขนส่งทางบกสามารถรับชำระค่าปรับที่ค้างชำระใบสั่งแทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งผู้ค้างค่าปรับต้องชำระให้เรียบร้อยถึงจะสามารถต่อภาษีรถยนต์ประจำปีได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางตามข้อเสนอแนะ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวยังมีปัญหาในทางปฏิบัติทำให้มาตรการดังกล่าวยังไม่มีผลบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการขับเคลื่อนความปลอดภัยเพื่อให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ในช่วงที่ผ่านมาหน่วยงานที่รับผิดชอบมีการกำหนดให้มี**กลไกการขับเคลื่อนจากระดับนโยบายไปสู่ระดับพื้นที่** รวมถึงการปรับปรุงแก้ไข**กฎหมายและระเบียบเพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายด้านการขนส่งและการจราจร**เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแล้ว แต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ เนื่องจากการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศยังคงพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ประกอบกับการ**แก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนเส้นทางต่าง ๆ** มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ นอกจากนี้ การเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรโดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลยังคงมีปัญหาการบูรณาการระหว่างข้อกฎหมายและแนวปฏิบัติระหว่างหน่วยงาน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายอาจยังไม่มีประสิทธิภาพ เมื่อพิจารณาจากสถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับรถหลับในและเมาสุรา การใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถและการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร/เครื่องหมายจราจร ขณะที่ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บหนักจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ส่วนหนึ่งเกิดจาก**พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งคนขับและผู้โดยสาร** ดังนั้น การส่งเสริมมาตการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพยังคงเป็นประเด็นท้าทายที่ต้องเร่งรัดขับเคลื่อนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้ลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ภาครัฐควรเร่ง**ส่งเสริมเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบราง**เพื่อลดปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน และเร่งรัดการดำเนินการตามแนวทางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ได้แก่ การ**ขับเคลื่อนมาตการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน** (การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร/เครื่องหมายจราจร การไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่) โดยมุ่งเน้นการนำ**เทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์**เข้ามาช่วยในการกำกับดูแลการจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งอาจพิจารณานำบทเรียนที่ดีของกรุงเทพมหานครที่ใช้ระบบ**บังคับใช้กฎหมายจราจรอัตโนมัติ (Automation Traffic Enforcement: ATE)** มาใช้ควบคู่เพื่อป้องปรามการฝ่าฝืนกฎหมาย ลดการเกิดอุบัติเหตุ และปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยต่อประชาชน ทั้งนี้ ควรมีการปรับปรุงกฎหมายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำความผิดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งดำเนินกิจกรรมเพื่อปลูกฝังวินัยจราจรและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยควรร่วมกับสถานศึกษาในการเสริมสร้าง**ความรู้ความเข้าใจในข้อบังคับกฎหมายจราจร การสร้างวินัยจราจร การปลูกฝังความคิดและสร้างจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายจราจร** ตั้งแต่วัยเด็ก ครอบครัว โรงเรียน และชุมชน อันนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและวัฒนธรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยและช่วยลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ตามเป้าหมาย

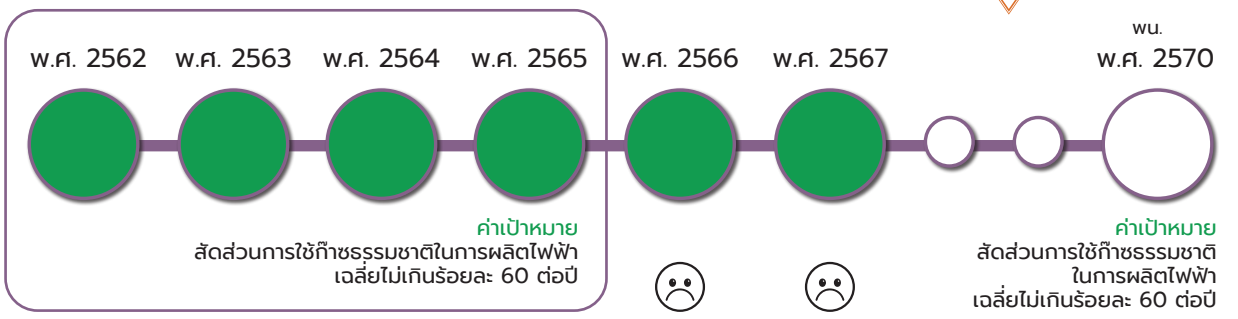
070201

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย (Y1)
070201

การใช้ก๊าซธรรมชาติผลิตไฟฟ้าลดลง

จ.3 กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY



หมายเหตุ : * เป้าหมาย 070201 พิจารณาจากการสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลัง ส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2566

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า (เฉลี่ยร้อยละ)				
070201	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) การผลิตไฟฟ้าด้วยก๊าซธรรมชาติ 114,636.80 GWh ต่อ การผลิตไฟฟ้ารวม 215,837.80 GWh ร้อยละ 53.10 (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) การผลิตไฟฟ้าด้วยก๊าซธรรมชาติ 129,402.00 GWh ต่อ การผลิตไฟฟ้ารวม 223,283.30 GWh ร้อยละ 58.00 (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก (ม.ค. – ส.ค. 2567) การผลิตไฟฟ้าด้วยก๊าซธรรมชาติ 106,409.30 GWh ต่อ การผลิตไฟฟ้ารวม 180,375.00 GWh ร้อยละ 59.00 (Revised)*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 60	เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ 60 ต่อปี
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		แย่ลง ร้อยละ 9.23	แย่ลง ร้อยละ 1.72		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566-2567) เฉลี่ยร้อยละ 58.5	สูงกว่าค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 101.67 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 102.56 ของค่าเป้าหมาย บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้

การใช้ก๊าซธรรมชาติผลิตไฟฟ้าลดลง พิจารณาจากสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า จัดทำโดย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน สถานการณ์ พ.ศ. 2567 ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก (ม.ค. - ส.ค. พ.ศ. 2567) พบว่า มีการผลิตไฟฟ้าด้วยก๊าซธรรมชาติ 106,409.30 GWh ต่อการผลิตไฟฟ้ารวม 180,375 GWh คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.00 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่มีสัดส่วนร้อยละ 58.00 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลง คิดเป็นร้อยละ 1.72 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (ไม่เกินร้อยละ 60) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 101.67 ของค่าเป้าหมาย

ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 60 ต่อปี) พบว่า สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าต่อการผลิตไฟฟ้ารวม ในช่วง พ.ศ. 2566 - 2567 เฉลี่ยร้อยละ 58.5 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 102.56 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)**

สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า พ.ศ. 2561 - 2567

ที่มาของข้อมูล : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการบริหารจัดการด้านพลังงานในสถานการณ์วิกฤตราคาพลังงาน เพื่อตอบสนองความต้องการพลังงานไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นทุกปีควบคู่กับการปรับเปลี่ยนเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าจากก๊าซธรรมชาติที่มีราคาสูงเป็นเชื้อเพลิงอื่นที่มีต้นทุนต่ำกว่าเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน อาทิ เพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ หน่วยที่ 8 นำโรงไฟฟ้าแม่เมาะ หน่วยที่ 4 ที่ต้องปลดระวางกลับมาผลิตไฟฟ้า รับซื้อไฟฟ้าระยะสั้นจากพลังงานทดแทนเพิ่ม รับซื้อไฟฟ้าพลังงานน้ำระยะสั้นเพิ่มเติมจาก สปป. ลาว (โครงการเทินหินบุน) และรับซื้อไฟฟ้าโซลาร์หลังคาภาคอุตสาหกรรมเพิ่มเติม รวมถึงการเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนได้ตามแผนการเพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาดภายใต้แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2561 – 2580 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 (PDP2018 Rev.1) ในช่วงปี พ.ศ. 2564 – 2573 (ปรับปรุงเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) โดยปรับปรุงหลักการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนเพิ่มเติม สำหรับกลุ่มที่ไม่มีต้นทุนเชื้อเพลิง และขยะอุตสาหกรรม ในรูปแบบ Feed-in Tariff (FiT) สำหรับปี 2565 – 2573 อัตราการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ส่วนเกินจากกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมและอาคารธุรกิจ และการปรับเลื่อนกำหนดวันเริ่มต้นซื้อขายไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ (SCOD) สำหรับโครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลม และดำเนินโครงการนำร่องการซื้อขายไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนในรูปแบบการทำสัญญาซื้อขายพลังงานไฟฟ้าได้โดยตรง (Direct Power Purchase Agreement: Direct PPA) ผ่านการขอใช้บริการระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้แก่บุคคลที่สาม (Third Party Access: TPA) โดยกำหนดปริมาณกรอบเป้าหมายการดำเนินการ Direct PPA ไม่เกิน 2,000 เมกะวัต และยังให้ความสำคัญด้านการศึกษาและพัฒนาการใช้พลังงานสาขาขนส่งเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีด้านพลังงาน โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมาย

070201

ตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 คือ **โครงการศึกษาและพัฒนาแบบจำลองด้านพลังงานสาขาขนส่งเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีด้านพลังงานในอนาคต** ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน โดยมุ่งเน้นการคิดค้น และพัฒนาด้านพลังงานในการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ได้เร่งบริหารจัดการด้านพลังงาน เพื่อตอบสนองความต้องการของการพลังงานไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นควบคู่กับการปรับเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากก๊าซธรรมชาติที่มีราคาสูงเป็นเชื้อเพลิงอื่นที่มีต้นทุนต่ำกว่า เช่น ดำเนินการรับซื้อไฟฟ้าระยะสั้นจากพลังงานทดแทน เพิ่มปรับปรุงหลักการรับซื้อไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มการผลิตไฟฟ้าพลังงานสะอาดเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นกรอบสำคัญการดำเนินการปรับเปลี่ยนลดใช้พลังงานก๊าซธรรมชาติ **ส่งเสริมการผลิต การซื้อขายเชิงพาณิชย์**เพิ่มขึ้นของผู้ผลิตไฟฟ้า**พลังงานหมุนเวียน รับซื้อพลังงานแสงอาทิตย์ส่วนเกิน**จากภาคโรงงานอุตสาหกรรรม อาคารธุรกิจ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลงได้อย่างต่อเนื่องและมีผลสัมฤทธิ์ที่ยั่งยืนที่ต้องให้ความสำคัญ อาทิ **การผลิตการจัดหาพลังไฟฟ้าส่วนเพิ่มจากพลังงานหมุนเวียน**ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ไฟฟ้า และกาปรับปรุงระบบ**โครงข่ายไฟฟ้าให้มีความมั่นคง**รองรับพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนที่มีความผันผวนสูง นอกจากนี้ การ**จัดสรรการใช้ก๊าซธรรมชาติ**ภายใต้แนวการส่งเสริมการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติ ระยะที่ 2 ยังคงเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการลดการใช้ก๊าซธรรมชาติผลิตไฟฟ้าลดลง เนื่องจากที่ผ่านมา ภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานในภาพรวมให้แก่ประเทศ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

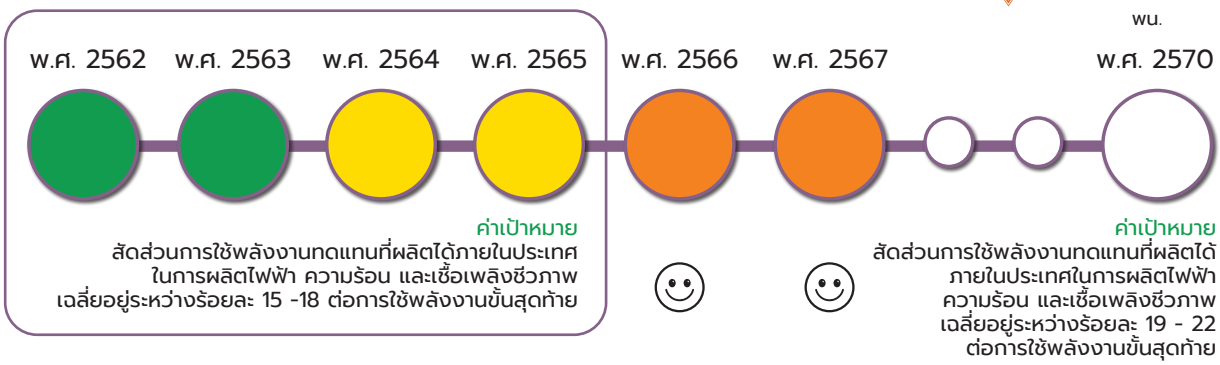
ถึงแม้สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติผลิตไฟฟ้าจะลดลง บรรลุตามค่าเป้าหมายที่กำหนดแล้ว หากแต่ใน พ.ศ. 2567 ที่มีสถานการณ์แย่ลงกว่าปีก่อนหน้า ดังนั้น เพื่อให้ยังคงสามารถบรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน ภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญในการเพิ่ม**สัดส่วนกำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาด**ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ใน (ร่าง) แผน PDP2024 ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านพลังงาน พ.ศ. 2567 – 2580 ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงเร่งศึกษาการเปิดใช้ระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้แก่บุคคลที่สาม (Third Party Access: TPA) ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และพิจารณากำหนด**อัตราค่าบริการใช้หรือเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge)** ที่สะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริงและเป็นภาระแก่ผู้ใช้ไฟฟ้าเท่าที่จำเป็น

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070202

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น

จ.3 กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY



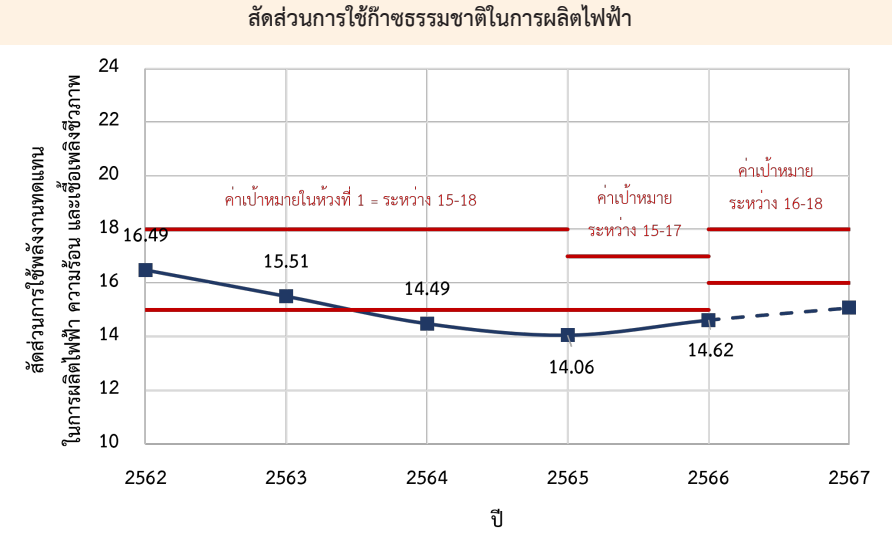
หมายเหตุ : * เป้าหมาย 070202 พิจารณาจากสัดส่วนใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลัง ส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2566

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (เฉลี่ยร้อยละ)				
070202	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) การใช้พลังงานทดแทน 11,523.64 ktoe ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 81,947.95 ktoe ร้อยละ 14.06	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) การใช้พลังงานทดแทน 12,156.41 ktoe ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 83,151.97 ktoe ร้อยละ 14.62 (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) (เดือนม.ค. -ส.ค.) การใช้พลังงานทดแทน 8,465.15 ktoe ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 56,120.99 ktoe ร้อยละ 15.08	เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 16-18 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยมีค่าเฉลี่ย ร้อยละ 17	เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 - 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยมีค่าเฉลี่ย ร้อยละ 20.50
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		ดีขึ้น ร้อยละ 3.98	ดีขึ้น ร้อยละ 3.15		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566-2567) เฉลี่ยร้อยละ 14.85	ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 88.71 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 72.44 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมาย

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น พิจารณาจาก สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย จัดทำโดย กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) (ข้อมูล ม.ค. – ส.ค. 2567) พบว่า การใช้พลังงานทดแทน 8,465.15 ktoe ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 56,120.99 ktoe คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.08 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.62 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์

การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 3.15 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (เฉลี่ยระหว่างร้อยละ 16 - 18 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 88.71 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 - 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นตอนสุดท้าย) พบว่า สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายในช่วง พ.ศ. 2566 -2567 เฉลี่ยร้อยละ 14.85 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 72.44 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมาย (สีส้ม)**



ที่มาของข้อมูล : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุน การปรับมาตรการจูงใจ การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และส่งเสริมงานวิจัยในการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกทั้งในภาคไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ อาทิ การต่ออายุสัญญาโครงการโรงไฟฟ้าชีวมวล ที่เปลี่ยนจากรูปแบบ Adder เป็น Feed-in Tariff (FiT) เพื่อส่งเสริมการผลิตพลังงานทดแทนและกระตุ้นเศรษฐกิจฐานรากจากการรับซื้อวัสดุเหลือใช้ทางการเกษตรจากเกษตรในแต่ละพื้นที่ การส่งเสริมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพในน้ำมันดีเซล เพื่อบริหารจัดการและการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพให้มีปริมาณและราคาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์พลังงาน การดำเนินโครงการควบคุมงานระบบผลิตไฟฟ้าแบบผสมผสานพลังงานแสงอาทิตย์บนทุ่นลอยน้ำกับโรงไฟฟ้าพลังน้ำในพื้นที่อ่างเก็บน้ำเขื่อนบ้านพลวง (ระยะที่ 1) 5 เมกะวัตต์ เพื่อส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานหมุนเวียนแบบผสมผสานระหว่างพลังงานแสงอาทิตย์กับพลังงานน้ำให้มีความยั่งยืนในพื้นที่ โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 อาทิ (1) **โครงการศึกษาราคาแนะนำสำหรับพัฒนาตลาดซื้อขายเชื้อเพลิงชีวมวล** ของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน โดยมุ่งเน้นศึกษาราคาที่เหมาะสมของเชื้อเพลิงชีวมวล เพื่อนำไปประกาศใช้เป็นราคาแนะนำสำหรับการซื้อขายเชื้อเพลิงชีวมวลในการผลิตพลังงานได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ซื้อและผู้ขายสามารถนำราคาแนะนำไปใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการซื้อขายส่งผลให้มีการซื้อขายในเชิงพาณิชย์มากขึ้น

(2) **โครงการควบคุมงานระบบผลิตไฟฟ้าแบบผสมผสานพลังงานแสงอาทิตย์บนทุ่นลอยกับตำบลพลวง อำเภอเขาคิชฌกูฏ จังหวัดจันทบุรี** ของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งเป็นการดำเนินงานผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานหมุนเวียนแบบผสมผสานระหว่างแสงอาทิตย์กับน้ำ เพื่อการผลิตความยั่งยืน ซึ่งเป็นการศึกษา รวมถึงการติดตามและประเมินผลเพื่อเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 หน่วยงานได้ดำเนินการผลักดันกิจกรรมการดำเนินเพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้**พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก** และบริหารจัดการการ**ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ**ให้มีปริมาณและราคาที่เหมาะสม โดยอุดหนุนซื้อวัสดุเหลือใช้ชีวมวล**ของเกษตรกรครอบคลุมแต่ละพื้นที่**เพื่อเพิ่มการสร้างแหล่งผลิตพลังงานทดแทน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการขับเคลื่อนให้มีการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ การ**ผลิตพลังงานทดแทน**และ**พลังงานทางเลือกที่เหมาะสมกับศักยภาพ**และ**ความต้องการใช้พลังงานในแต่ละพื้นที่** การกำหนดอัตราการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนที่เหมาะสมกับการลงทุน และปริมาณวัตถุดิบและทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตพลังงานทดแทนที่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม รวมถึง**อัตราค่าไฟฟ้า**ของประเทศที่ต้องเป็นอัตราเดียวทั่วประเทศ (Uniform tariff) นอกจากนี้ การปรับลดการจ่ายเงินชดเชย**น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ**ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 – 2569 ตามประกาศคณกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่อง **หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และมาตรการ** เพื่อลดการจ่ายเงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพจะทำให้ราคาน้ำมันที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อปริมาณการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการผลิตพลังงานจากวัตถุดิบพลังงานทดแทนที่มีอยู่ภายในประเทศให้ได้เต็ม**ตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่** โดยส่งเสริมภาครัฐและเอกชนให้มีการพัฒนาศักยภาพการผลิต**พลังงานทดแทนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย** เพื่อให้สามารถรองรับกับ**ปริมาณความต้องการใช้พลังงาน**ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละช่วงเวลาได้อย่างเหมาะสม และมีราคาที่เป็นธรรมต่อผู้ใช้พลังงาน รวมทั้งควรเร่งพัฒนาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถสนับสนุนการผลิตพลังงานทดแทนทั้งในส่วนของการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ นอกจากนี้ ควรพิจารณากำหนดแนวทางในการ**รองรับการเปลี่ยนผ่านของน้ำมัน**ที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ โดยดำเนินการหารือสร้างความร่วมมือระหว่าง**ภาครัฐบาล ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**ทุกภาคส่วน เพื่อผลักดันและสร้างความรู้ความเข้าใจในการ**ต่อยอดอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ**ให้สามารถประยุกต์ในการใช้ร่วมกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) พลาสติกชีวภาพ ยาเครื่องสำอาง และอุตสาหกรรมเคมี เป็นต้น

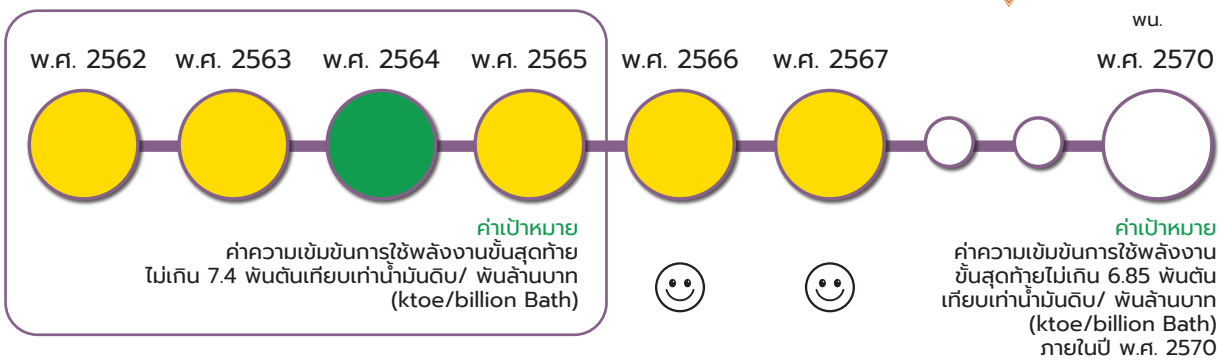
070203

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070203

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น

จ.3 กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY



หมายเหตุ : * เป้าหมาย 070203 พิจารณาจากค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการ ตายุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2566

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (Energy Intensity: EI)				
	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
070203	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 81,948 ktoe ต่อ GDP 10,676 พันล้านบาท EI 7.68 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/Billion Bath) (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 83,152 ktoe ต่อ GDP 10,878 พันล้านบาท EI 7.64 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/Billion Bath) (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก ม.ค. – ส.ค. 2567 การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 62,445 ktoe ต่อ GDP 8,238 พันล้านบาท EI 7.58 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/Billion Bath)	EI ไม่เกิน 7.06 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/ Billion Bath)	EI ไม่เกิน 6.85 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/ Billion Bath)
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		ดีขึ้น ☺ ร้อยละ 0.52	ดีขึ้น ☺ ร้อยละ 0.72		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 93.14 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 90.37 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น พิจารณาจาก ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (Energy Intensity: EI) จัดทำโดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก ม.ค. – ส.ค. 2567) พบว่า การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 62,445 ktoe ต่อ GDP 8,238 พันล้านบาท มีค่าเท่ากับ 7.58 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่มีค่า 7.64 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.79 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (EI ไม่เกิน 7.06 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้าน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 93.14 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเปรียบเทียบค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (EI ไม่เกิน 6.85 พันตันเทียบกับน้ำมันดิบ/พันล้านบาท) มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 90.37 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้ **สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**

ค่าความเข้มการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย พ.ศ. 2561-2567

ที่มาของข้อมูล : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินมาตรการภาคบังคับ ส่งเสริม และสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและอนุรักษ์พลังงานครอบคลุมสาขาอุตสาหกรรมและธุรกิจการค้า บ้านที่อยู่อาศัย เกษตรกรรม และการขนส่ง อาทิ การบังคับใช้มาตรฐานการจัดการพลังงานในโรงงาน/อาคารควบคุมสำหรับอาคาร/โรงงานที่มีขนาดเครื่องวัดไฟฟ้าตั้งแต่ 1,000 กิโลวัตต์ขึ้นไป หม้อแปลงไฟฟ้าตั้งแต่ 1,175 กิโลโวลท์แอมป์ขึ้นไป หรือการใช้พลังงานรวมตั้งแต่ 20 ล้านเมกะจูลต่อปีขึ้นไป การบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอาคารด้านพลังงาน (Building Energy Code) สำหรับอาคารที่ก่อสร้างใหม่หรือดัดแปลงขนาดตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป การส่งเสริมเกณฑ์มาตรฐานอุปกรณ์และฉลากของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานและการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โครงการสนับสนุนการลงทุนเพื่อปรับเปลี่ยนปรับปรุง เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ เพื่อการอนุรักษ์พลังงาน นอกจากนี้ ในปัจจุบันภาครัฐมีกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานเป็นหนึ่งในกลไกในการขับเคลื่อนการอนุรักษ์พลังงานผ่านการให้เงินสนับสนุนทั้งในภาครัฐ รัฐวิสาหกิจเอกชน ซึ่งที่ผ่านการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 คือ **โครงการการสร้างความเข้าใจและเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอาคารด้านพลังงานตามกฎหมายสำหรับบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น** ของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งมุ่งเน้นให้บุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตก่อสร้างอาคารในระดับท้องถิ่นมีความเข้าใจ มีทักษะในการปฏิบัติงานที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ และสามารถบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอาคารด้านพลังงานได้อย่างเหมาะสมถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุป

การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ภาครัฐได้ปรับปรุงดำเนินมาตรการภาคบังคับ ส่งเสริม และสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและอนุรักษ์พลังงานครอบคลุมสาขาอุตสาหกรรมและธุรกิจการค้า บ้านที่อยู่อาศัย เกษตรกรรม เร่งดำเนินการจัดตั้งหลักเกณฑ์กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้มีความเหมาะสมและรัดกุมมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ การเข้าถึงแหล่งเงินทุนเพื่อปรับปรุงหรือจ**ัดหาเครื่องจักรอุปกรณ์และอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพ**การใช้พลังงานสูงขึ้นทั้งในสาขาอุตสาหกรรมและธุรกิจการค้า บ้านที่อยู่อาศัย เกษตรกรรม และการขนส่ง และการปรับเปลี่ยน**พฤติกรรมการใช้พลังงานจำเป็นต้องอาศัย**ระยะเวลาจึงจะเกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม ประกอบกับยังมีปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ซึ่งอาจมีผลต่อการปรับพฤติกรรมการใช้พลังงาน อาทิ **ภาวะเศรษฐกิจและการผันผวนของสภาพภูมิอากาศ** อย่างไรก็ดี หากภาครัฐสามารถขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้จะสามารถช่วยลดการใช้พลังงานได้อย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น ภาครัฐควรเร่งดำเนินการตามแผน**อนุรักษ์พลังงาน** พ.ศ. 2561-2580 โดยควรมุ่งเน้นการ**ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก**อย่างต่อเนื่อง ผ่านการสนับสนุนทั้งด้านเทคโนโลยีและการเงิน อาทิ การให้เงินทุนสนับสนุนดอกเบี้ยต่ำสำหรับการ**ปรับปรุงเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพ** พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการ**บังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอาคารด้านพลังงาน (Building Energy Code)** เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังควรให้ความสำคัญกับการศึกษาการ**ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประหยัดพลังงาน**ให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในแต่ละช่วงเวลาต่อไป

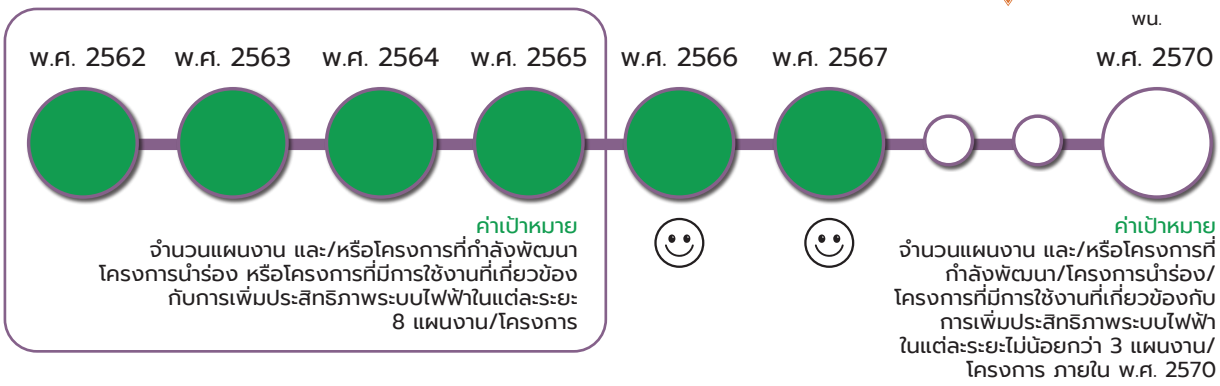
070204

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)
070204

การปรับปรุงและการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด

จ.3 กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY



หมายเหตุ : * เป้าหมาย 070204 พิจารณาจากการจำนวนแผนงาน และโครงการที่กำลังพัฒนา พัฒนา โครงการนำร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า (แผนงาน/โครงการ) ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2566

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	จำนวนแผนงาน และโครงการที่กำลังพัฒนา โครงการนำร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า (แผนงาน/โครงการ)				
070204	สถานการณ์ปีก่อนหน้า (เป็นปีของการรายงาน)		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) จำนวน 22 โครงการ เพิ่มขึ้น 1 แผนงาน/โครงการ	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) จำนวน 25 โครงการ เพิ่มขึ้น 3 แผนงาน/โครงการ (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) (ข้อมูลเดือน ม.ค. – ก.ย.) จำนวน 30 โครงการ เพิ่มขึ้น 5 แผนงาน/โครงการ	ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ	ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		ดีขึ้น ☺ ร้อยละ 300	ดีขึ้น ☺ ร้อยละ 60		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				สูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 166.67 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 166.67 ของค่าเป้าหมาย บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้

070204

การปรับปรุงและการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด พิจารณาจาก จำนวนแผนงานและโครงการที่กำลังพัฒนา โครงการนำร่องหรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (ข้อมูล พ.ศ. 2567) (ม.ค. – ก.ย. 2567) พบว่า มีจำนวนโครงการ 30 โครงการ (เพิ่มขึ้น 5 แผนงาน/โครงการ) เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) มีจำนวนโครงการ 25 โครงการ (เพิ่มขึ้น 3 โครงการ) สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 60 ในขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 และ พ.ศ. 2570 ซึ่งมีค่าเป้าหมายเดียวกัน (ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 166.67 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)**

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการดำเนินโครงการนำร่องเพื่อทดสอบความเหมาะสมทางเทคนิคและความคุ้มค่าในการนำไปพัฒนาในพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด อาทิ **โครงการนำร่องการตอบสนองด้านโหลดและระบบบริหารจัดการพลังงาน (Demand Response: DR)** และประเมินผลความสำเร็จของโครงการนำร่อง DR ปี 2566 โดยทดลองดำเนินการลดการใช้ไฟฟ้าในผู้ใช้ไฟฟ้าขนาดใหญ่ในช่วงเวลาที่ความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศสูง (Peak Shifting) โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 อาทิ (1) **โครงการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการใช้อัตราค่าไฟฟ้าแบบพลวัต (Dynamic Pricing) เพื่อการอัดประจุยานต์ไฟฟ้า** ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)กระทรวงพลังงาน โดยได้ศึกษาและการพัฒนาการใช้พลังงานอย่างเหมาะสม เพื่อรองรับอุตสาหกรรมไฟฟ้าในอนาคต (2) **โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดพลังงานไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ และคุณภาพไฟฟ้าระดับมาตรฐานอ้างอิงแห่งชาติเพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของประเทศไทย** ของสถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติ (มว.) โดยให้ความสำคัญกับวัดพลังงาน เพื่อวัดมาตรฐานคุณภาพการพัฒนาของพลังงานแห่งอนาคต (3) **โครงการสนับสนุนการบริหารแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมาร์ทกริดของประเทศไทย** ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน โดยมุ่งให้ความสำคัญการบริหารเพื่อพัฒนาระบบสมาร์ทกริดของประเทศให้ทันสมัยและมีมาตรฐาน นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ภาครัฐได้มุ่งเน้น**พัฒนาโครงการระบบสมาร์ทกริด** ได้ดำเนินการ**ปรับโครงสร้างพื้นฐาน**ร่วมกับภาคีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งจำเป็นสำหรับการเปลี่ยนผ่านให้พร้อมก่อนเข้าสู่ระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ถึงแม้ว่าปัจจุบันภาครัฐสามารถดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ดกริดได้ตามเป้าหมายที่กำหนดแล้ว อย่างไรก็ตาม ภาครัฐยังคงจำเป็นต้อง **ปรับปรุงและยกระดับการพัฒนาเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ดกริด** รวมถึงการ**บูรณาการระหว่าง 3 การไฟฟ้า**ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการ**เชื่อมโยงระบบและข้อมูลในการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า** ตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมาร์ทกริดของประเทศไทย ระยะปานกลาง พ.ศ. 2565 - 2574 เพื่อให้สามารถรองรับตลาดการซื้อขายไฟฟ้าเสรี

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้การปรับปรุงและการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดบรรลุเป้าหมาย ใน พ.ศ. 2567 ได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน ภาครัฐควรเร่งดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินการงานด้านสมาร์ทกริดของประเทศไทย ระยะปานกลาง พ.ศ. 2565 - 2574 โดยมุ่งเน้น **การบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานด้านพลังงานในการกำหนดแผนการพัฒนาระบบสมาร์ทกริด**ให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ และเชื่อมโยงข้อมูลของ 3 การไฟฟ้าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยให้การบริหาร**จัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและมีความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า** รวมทั้ง**รองรับการผลิตและใช้พลังงานหมุนเวียน**ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ภาครัฐควรเร่งปรับปรุงกฎหมาย**ระเบียบที่เกี่ยวข้อง**เพื่อรองรับแนวทางการพัฒนาการ**จัดการแหล่งพลังงานแบบกระจายศูนย์ในรูปแบบเชิงพาณิชย์**และการเปลี่ยนผ่านพลังงานในเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ และการแข่งขันในตลาดไฟฟ้าเสรีในอนาคต

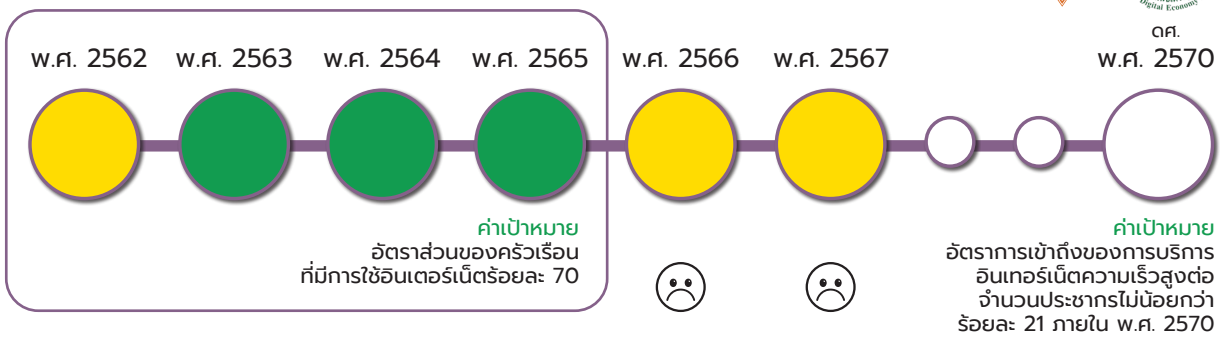
070301

แผนแม่บทย่อย | โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)
070301

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น

จ.3



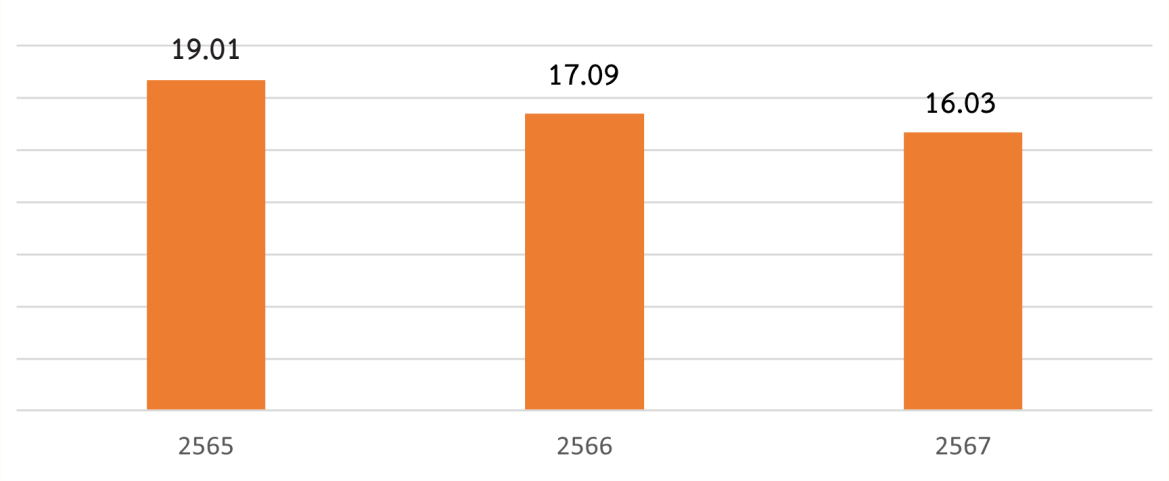
หมายเหตุ : * เป้าหมายแผนย่อย 070301 พิจารณาจากอัตราการเข้าถึงของบริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลัง ส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 – 2566

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร (ร้อยละ)				
070103	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูง 12,563,799.30 ล้านคน ต่อประชากร 66,090,475 ล้านคน **ร้อยละ 19.01** (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูง 11,288,391.19 ล้านคน ต่อประชากร 66,052,615 ล้านคน **ร้อยละ 17.09** (Revised)*	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูง 10,571,978.96 ล้านคน ต่อประชากร 65,951,210 ล้านคน **ร้อยละ 16.03** (Revised)*	มากกว่าหรือเท่ากับ **ร้อยละ 19.16**	มากกว่าหรือเท่ากับ **ร้อยละ 21**
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)		แย่ลง ☹ **ร้อยละ 10.10**	แย่ลง ☹ **ร้อยละ 6.20**		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2567 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ **83.66** ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ **76.33** ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น พิจารณาจากข้อมูลอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร โดยใช้ข้อมูลเฉพาะบริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูงประจำที่ จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า มีผู้ลงทะเบียนการใช้บริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูง 10,571,978.96 ล้านคน ต่อประชากร 65,951,210 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 16.03 โดยจำนวนตัวเลขผู้ลงทะเบียนใช้บริการอินเตอร์เน็ตความเร็วสูงดังกล่าวยังไม่รวมอินเตอร์เน็ตตามโครงการเน็ตประชารัฐ ซึ่งครอบคลุมประชากร 20 ล้านคน และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.09 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลง คิดเป็นร้อยละ 6.20 ในขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2567 (มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 19.16) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 83.66 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (มากกว่าหรือ เท่ากับ ร้อยละ 21) ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 76.33 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**

อัตราการเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร และค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด (หน่วย : ร้อยละ)



ที่มา : สำนักงาน กสทช. เดือนธันวาคม 2567

070301

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2567 โดยภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาขยายความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่ (Fixed Broadband) ในพื้นที่ห่างไกล (Zone C) และพื้นที่ชายขอบ (Zone C+) เนื่องจากมีความหนาแน่นของประชากรต่ำทำให้ไม่คุ้มค่ากับการขยายการให้บริการของผู้ประกอบการภาคเอกชน โดยปัจจุบันกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) และสำนักงาน กสทช. ได้ดำเนินการจัดให้มีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่ครบทุกหมู่บ้านในพื้นที่ตามเป้าหมายแล้ว ได้แก่ หมู่บ้านที่อยู่ในพื้นที่ Zone C จำนวน 40,432 หมู่บ้าน (ดำเนินการโดย ดศ. 24,700 หมู่บ้าน และสำนักงาน กสทช. 15,732 หมู่บ้าน) และพื้นที่ Zone C+ จำนวน 3,920 หมู่บ้าน โดยได้ดำเนินการ**ขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง**และปรับปรุงโครงข่ายที่เป็นเทคโนโลยีแบบเก่าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วยเคเบิ้ลใยแก้วนำแสง ไปยังโรงเรียนและโรงพยาบาลของรัฐที่ไม่มีโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึง และปัจจุบันมีการเปิดโครงข่ายดังกล่าวให้เป็นแบบ Open Access Network ซึ่งเป็นการเปิดพอร์ตให้ผู้ให้บริการโทรคมนาคมเข้าใช้โครงข่ายโดยเชื่อมต่อจากโครงการเน็ตประชารัฐไปยังครัวเรือนปลายทางได้ เพื่อให้การใช้โครงข่ายที่มีอยู่เดิมเกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุดและเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการเข้าถึงการให้บริการขั้นพื้นฐาน สอดคล้องกับแผนการจัดให้มีบริการโทรคมนาคมพื้นฐาน

รูปแบบตลาดค้าปลีกบริการ (หน่วย: ล้านบาท)	2560 (Q4)	2561 (Q4)	2562 (Q4)	2563 (Q4)	2564 (Q4)	2565 (Q4)	2566 (Q4)	2567 (Q1)
อินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์ประจำที่	15,700	16,900	18,100	18,800	19,600	19,200	16,500	15,400
อินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์เคลื่อนที่	31,592	34,923	47,231	52,788	50,410	56,434	55,897	58,683
รวม	**47,292**	**51,823**	**65,331**	**71,588**	**70,010**	**75,634**	**72,397**	**74,083**
อัตราเติบโต เพิ่มขึ้น (ลดลง) ร้อยละ		9.58	26.07	9.58	(2.20)	8.03	(4.28)	2.33

ที่มา : รายงานสภาพตลาดโทรคมนาคม สำนักงาน กสทช. ปี 2560 - 2565
และรายงานข้อมูลกำกับดูแลกิจกรรมโทรคมนาคมไตรมาส 1 ปี 2567

โดยทั่วถึงและบริการเพื่อสังคม ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2566) (ที่แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) อย่างไรก็ตามเนื่องจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในปัจจุบันที่มีการพัฒนาการอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้นทุนการให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบเคลื่อนที่ต่ำลงมาก ส่งผลให้ประชาชนมีแนวโน้มการใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่ลดลงและเปลี่ยนไปใช้**บริการอินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่เพิ่มขึ้น** กล่าวคือ ตลาดค้าปลีกบริการอินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์ประจำที่มีขนาดลดลง ในขณะที่ตลาดค้าปลีกบริการอินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์เคลื่อนที่ มีส่วนแบ่งการตลาดที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยมีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 คือ **โครงการยกระดับมาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของไทยสู่สากล** ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล โดยมุ่งพัฒนามาตรฐานการคุ้มครองข้อมูลของประเทศไทยเพื่อให้เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐาน EU Adequacy Decisions ที่กำหนดไว้ในระเบียบการคุ้มครองข้อมูลทั่วไป (GDPR) นอกจากนี้ จากการติดตามการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2566 พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เร่งพัฒนาเพื่อขยายความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่ในพื้นที่ห่างไกลและพื้นที่ชายขอบ เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และได้เร่งเพิ่มองค์ความรู้ให้แก่ประชาชนทุกเพศทุกวัยให้มีทักษะด้านดิจิทัลและการใช้งานอินเทอร์เน็ต ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางในการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ความสามารถในการ**ประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัล**ของภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนเพื่อสนับสนุนให้เกิดการ**พัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลเพิ่มขึ้น** เนื่องจากผลสำรวจพฤติกรรมการใช้งานอินเทอร์เน็ตของคนไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ใน พ.ศ. 2567 พบว่า มีการใช้งานเฉลี่ยวันละ 9 ชั่วโมง 20 นาที เพิ่มจากปีก่อนหน้าที่เฉลี่ยวันละ 7 ชั่วโมง 25 นาที โดยการใช้งานส่วนใหญ่ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อการติดต่อสื่อสาร การทำธุรกรรมทางการเงิน และเพื่อความบันเทิงเท่านั้น

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้การขับเคลื่อนให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่ (Fixed Broadband) ต่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ภาครัฐควรส่งเสริมการ**ดำเนินการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัลให้เป็นไปตามหลักการ Open Access Network** รวมถึงสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ**เชื่อมต่อกับโครงข่ายเน็ตประชารัฐเพิ่มขึ้น**อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ครัวเรือนมีตัวเลือกในการเข้าถึงการให้บริการอินเทอร์เน็ตอย่างเท่าเทียม ซึ่งจะเกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลที่ลงทุนอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ภาครัฐและภาคเอกชนควรให้ความสำคัญกับ**การประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัล**มาใช้ในการให้บริการและหรือการดำเนินธุรกิจ ควบคู่กับ**การเพิ่มทักษะความสามารถในการเข้าใจ เข้าถึงและการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Literacy)** ของประชาชน ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านการเรียนรู้ การประกอบอาชีพ และการเข้าถึงบริการของหน่วยงานภาครัฐที่เป็นประโยชน์ต่อไป