



แผนแม่บท

07



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนา ต่อยอดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มยกระดับประสิทธิภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท

07

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศทั้งทางด้านคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ พลังงานและดิจิทัล ซึ่งถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สามารถรองรับและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยในระยะ 20 ปี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศจะให้ความสำคัญในมิติต่าง ๆ ดังนี้ **ด้านคมนาคม ระบบโลจิสติกส์** มุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ และรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ตลอดจนการพัฒนากระบวนการและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง และลดมลพิษที่เกิดจากการพึ่งพาการเดินทางทางถนนเป็นหลัก **ด้านพลังงาน** มุ่งเน้นการจัดหาและสร้างความมั่นคงด้านพลังงานให้มีความมั่นคง ทันสมัย รองรับความต้องการใช้พลังงานของประเทศ และมีการกระจายชนิดเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า เพื่อให้สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อให้มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน **ด้านดิจิทัล** มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลให้สามารถบริการประชาชนทุกภาคส่วนได้อย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดิจิทัล สามารถรองรับเป้าหมายการพัฒนาประเทศไปสู่ประเทศที่ขับเคลื่อนด้วยสังคมและเศรษฐกิจดิจิทัล รวมถึงการเป็นศูนย์กลางบริการดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียน

โดยมีเป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ คือ **ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น** ซึ่งแผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศสามารถสนับสนุนและรองรับการพัฒนาประเทศตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ คือ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาเมืองให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งยังมีส่วนช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม และด้านการปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ

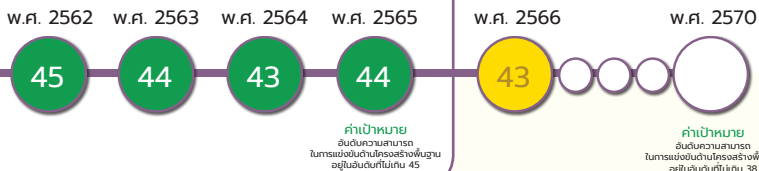


โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

การประเมินผลลัพธ์การดำเนินการที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

เป้าหมายระดับประเด็น
แผนแม่บทฯ (Y2)

070001



เป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ (Y2) 070001 ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

คำเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570



อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในอันดับที่ไม่เกิน 38

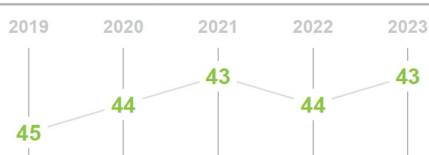
เป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ (Y2) 070001 ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น อยู่ในอันดับที่ไม่เกิน 38

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) ซึ่งสถานการณ์ พ.ศ. 2566 อยู่ที่อันดับที่ 43 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้อยู่ที่อันดับที่ 42 คิดเป็นร้อยละ 97.67 จึงต่ำกว่าที่เป้าหมายกำหนด อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในส่วนของปัจจัยย่อย พบว่า ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากอันดับที่ 34 เป็นอันดับที่ 25 (ดีขึ้น 9 อันดับ) ในขณะที่ปัจจัยย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ และด้านสุขภาพกับสิ่งแวดล้อม ได้รับการจัดอันดับลดลงเป็นอันดับที่ 39 และ 53 ตามลำดับ

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 อยู่ในอันดับที่ 43 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าเป้าหมายไว้อยู่ในอันดับที่ 38 คิดเป็นร้อยละ 88.37 ส่งผลให้มีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง) ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ในอันดับที่ 44 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.27



INFRASTRUCTURE



SUB-FACTOR RANKINGS :		2022	2023
Basic Infrastructure		22	22
Technological Infrastructure		34	25
Scientific Infrastructure		38	39
Health & Environment		51	53
Education		53	54

ที่มา : IMD World Competitive Yearbook 2023

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท

07

การยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น มีประเด็นท้าทายที่สำคัญในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านโลจิสติกส์ อาทิ อุปสรรคในการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้เอกสารอย่างเต็มรูปแบบ ด้านคมนาคม อาทิ ความพร้อมและความสามารถในการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากการลงทุนที่ได้ดำเนินการแล้ว และความล่าช้าในขั้นการก่อสร้างโครงการ ด้านพลังงาน อาทิ การรักษาสัดส่วนและประเภทเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า และมาตรการการค้าเพื่อลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ รวมถึงด้านดิจิทัล อาทิ การส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง เพื่อช่วยให้การทำธุรกรรมดิจิทัล ดังนั้น หน่วยงานเจ้าภาพทั้งสามระดับและหน่วยงานหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ควรเร่งดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของทั้ง 10 เป้าหมายย่อยตามแผนแม่บทฯ อาทิ การเชื่อมโยงข้อมูลและการใช้บริการผ่านระบบ National Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window (ASW) แบบไร้เอกสารอย่างเต็มรูปแบบครอบคลุมครบทุกกระบวนการ การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนไว้เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) การผลักดันให้ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว การเร่งปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะและกำกับมาตรฐานการให้บริการในเขตเมืองเพื่อปรับบทบาทของรถโดยสารประจำทางให้ทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า การส่งเสริมวินัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและ นวัตกรรมที่จะช่วยยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงสำหรับการผลิตไฟฟ้า การบริหารจัดการข้อมูลและระบบสารสนเทศ ด้านพลังงานทดแทน รวมถึงการพัฒนาทักษะการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

สถานการณ์บรรลุเป้าหมายประจำ พ.ศ. 2566

แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประกอบด้วย 10 เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1) ซึ่งมีสถานะการบรรลุเป้าหมายสรุปได้ ดังนี้

การแสดงสถานะการบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) และเป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ (Y2)

Y2

เป้าหมายระดับ
ประเด็นแผนแม่บทฯ

070001

Y1

เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย

070101

070102

070103

070104

070105

070201

070202

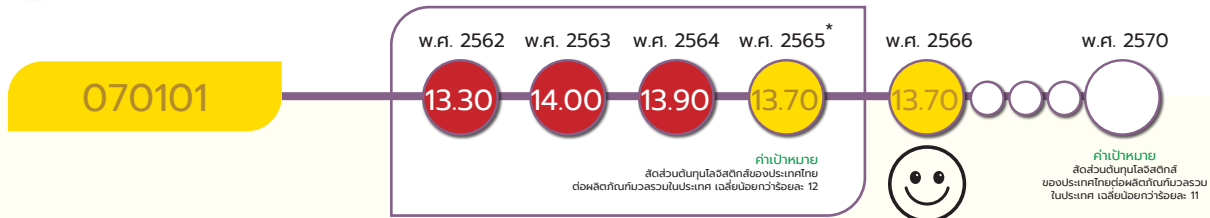
070203

070204

070301



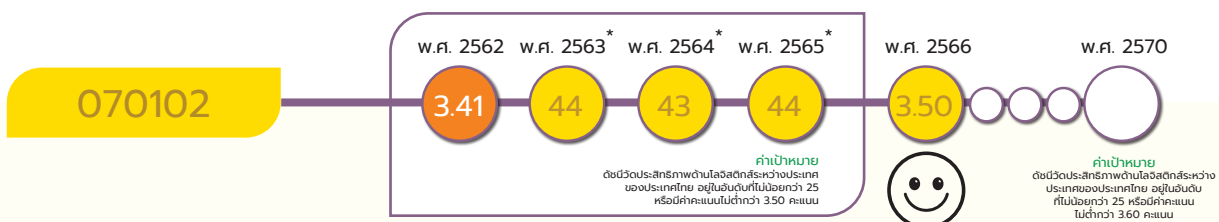
โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



* หมายเหตุ : เป้าหมาย 070101 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) *มีการปรับค่าใน พ.ศ. 2565 จากสีแดง เป็นสีเหลือง เนื่องจากปรับกระบวนการคำนวณ โดยสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) พ.ศ. 2566 ใช้ข้อมูลของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีล่าสุดที่มีข้อมูล

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 2,388,220,000 ล้านบาท ขณะที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี อยู่ที่ 17,370,236 ล้านบาท ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 13.70 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้มีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11 แสดงให้เห็นค่าสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 80.29 ของค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุดที่มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.90 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นเป็นร้อยละ 1.43** ซึ่งยังคงมีความท้าทายในการบรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการ ทำให้การใช้ประโยชน์จากโครงข่ายขนส่งสินค้าที่มีระบบรางให้เป็นระบบหลักของประเทศยังคงไม่เป็นไปตามที่คาดหวังไว้ รวมทั้งได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่มีความไม่แน่นอน อาทิ ราคาน้ำมันตลาดโลกที่มีความผันผวน และการเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานของเศรษฐกิจโลก

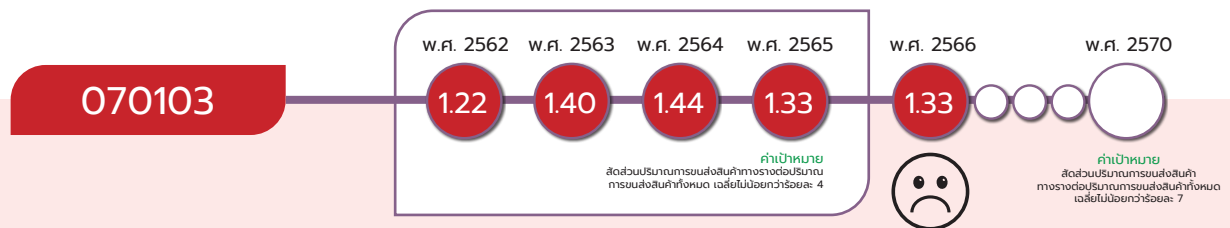


* หมายเหตุ : เป้าหมาย 070102 ใน พ.ศ. 2562 ใช้ค่าคะแนนที่ธนาคารโลกประกาศใน พ.ศ. 2561 โดยมีค่าคะแนนอยู่ที่ 3.41 คะแนน และยังไม่ได้มีการประกาศอันดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ใน พ.ศ. 2563 ยังไม่มีการรายงาน เนื่องจาก Logistics Performance Index (LPI) มีการประเมินผลทุก ๆ 2 ปี ดังนั้น จึงใช้ตัวชี้วัดเทียบเคียง โดยใช้ข้อมูลเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานของ พ.ศ. 2563 จาก International Institute for Management Development (IMD) ใน พ.ศ. 2564 ยังไม่มีการรายงาน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด -19 ดังนั้น จึงใช้ตัวชี้วัดเทียบเคียง โดยใช้ข้อมูลเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ด้านโครงสร้างพื้นฐานของ พ.ศ.2564 จาก International Institute for Management Development (IMD) ใน พ.ศ. 2565 ยังไม่มีการรายงาน ดังนั้น จึงใช้ตัวชี้วัดเทียบเคียง โดยใช้ข้อมูลเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานของ พ.ศ. 2565 จาก International Institute for Management Development (IMD) ดังนั้น ใน พ.ศ. 2563 – พ.ศ. 2565 จึงไม่สามารถแสดงตัวเลขสถานการณ์การพัฒนาในวงกลมแสดงสถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับหรือคะแนนดีขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ไม่น้อยกว่า 25 หรือ มีค่าคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากผลการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 34 จาก 139 ประเทศทั่วโลก และมีคะแนน 3.50 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายภายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ให้อยู่ในอันดับที่ไม่น้อยกว่า 25 หรือค่าคะแนนไม่น้อยกว่า 3.60 แสดงให้เห็นค่าสถานการณ์ พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุดอยู่ในอันดับที่ 32 และมีค่าคะแนน 3.41 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 2.64** แสดงให้เห็นถึงโอกาสในการบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ในระยะต่อไปยังคงมีความท้าทายที่จะต้องผลักดันการพัฒนาให้มีความต่อเนื่องเพื่อยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพและสามารถอำนวยความสะดวกรองรับการขยายตัวของการค้าและการลงทุนของโลกรวมถึงสถานการณ์และบริบทต่าง ๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะส่งผลให้บรรลุค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ได้เร็วยิ่งขึ้น

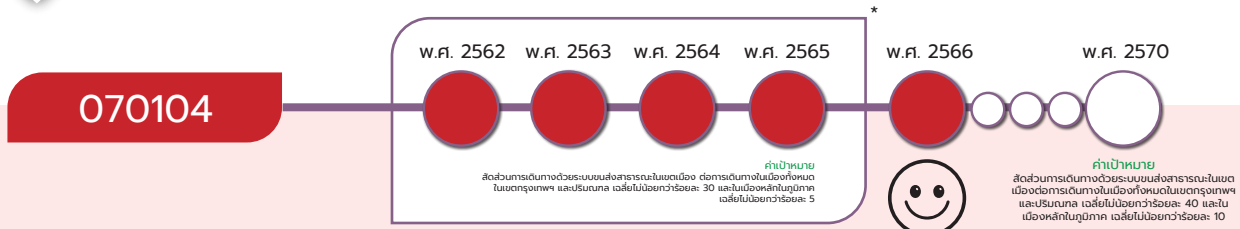


การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยมีค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ที่ร้อยละ 1.33 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดอยู่ที่ร้อยละ 7 แสดงให้เห็นค่าสถานการณ์ พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 19.00 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 1.44 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลงร้อยละ 7.64** ซึ่งยังคงมีความท้าทายในการบรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้อยู่ที่ร้อยละ 7 ค่อนข้างมากเช่นเดียวกัน ทำให้การจะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวในหัวที่ 2 ภาครัฐจำเป็นต้องกำหนดมาตรการที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบรางที่มีผลชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจกรรมการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง การกำหนดมาตรฐานระดับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในมิติของระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



* หมายเหตุ : เป้าหมาย 070104 ใช้ (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีการเก็บข้อมูลเฉพาะใน พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นข้อมูลล่าสุด (2) ข้อมูลปริมาณการเดินทางในพื้นที่เมืองหลักส่วนภูมิภาคได้มีการจัดเก็บข้อมูลเฉพาะใน พ.ศ. 2565 เท่านั้น อยู่ที่ร้อยละ 0.82 ดังนั้นเป้าหมายนี้จึงไม่สามารถแสดงตัวเลขสถานการณ์การพัฒนาในวงกลมแสดงสถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย เนื่องจากเป็นกรณี 2 ตัวชี้วัด

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และในเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจาก 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) คิดเป็นร้อยละ 9.79 เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 คิดเป็นร้อยละ 24.48 และ (2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ที่ร้อยละ 0.82 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 คิดเป็นร้อยละ 8.20 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาภาพรวมการพัฒนาของเป้าหมายที่เป็นการเฉลี่ยจากตัวชี้วัดทั้ง 2 ตัว มีค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 16.34 ส่งผลให้มีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง) ทั้งนี้ เนื่องจากข้อมูลปริมาณการเดินทางในพื้นที่เมืองหลักส่วนภูมิภาคได้มีการจัดเก็บข้อมูลเฉพาะใน พ.ศ. 2565 เท่านั้น การเปรียบเทียบสถานะการบรรลุเป้าหมายของห้วงปีก่อนหน้าจึงจะพิจารณาเฉพาะปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 8.27 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 18.37

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท
07

070105

ว.ศ. 2562 ว.ศ. 2563 ว.ศ. 2564 ว.ศ. 2565

30.53

27.07

26.86

26.60

ว.ศ. 2566

26.55

ว.ศ. 2570

ค่าเป้าหมาย
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คน
ต่อประชากร 1 แสนคน



ค่าเป้าหมาย
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน

หมายเหตุ : เป้าหมาย 070105 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 มีจำนวน 26.55 คนต่อประชากร 1 แสนคน เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน โดยคิดเป็นร้อยละ 45.19 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด โดยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 26.60 คน ต่อประชากร 1 แสนคน สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 0.18

070201

ว.ศ. 2562 ว.ศ. 2563 ว.ศ. 2564 ว.ศ. 2565

57.50

55.30

53.90

53.10

ว.ศ. 2566

58.20

ว.ศ. 2570

ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า
ไม่เกินร้อยละ 60



ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า
ไม่เกินร้อยละ 60

หมายเหตุ : เป้าหมาย 070201 ใน พ.ศ. 2566 เป็นข้อมูลในสามไตรมาสแรกของปี (ข้อมูลตามปีปฏิทิน) โดยใช้ สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า (เฉลี่ยร้อยละ)

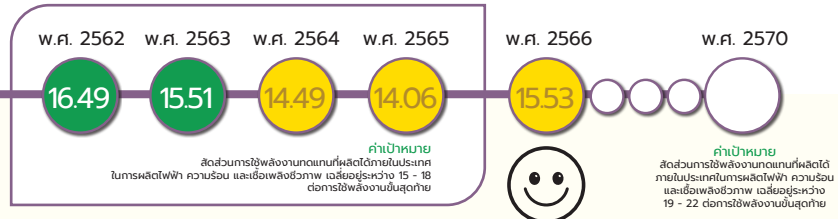
การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก) อยู่ที่ร้อยละ 58.20 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ไม่เกินร้อยละ 60 โดยคิดเป็นร้อยละ 103 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 53.10 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่งร้อยละ 9.60



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070202

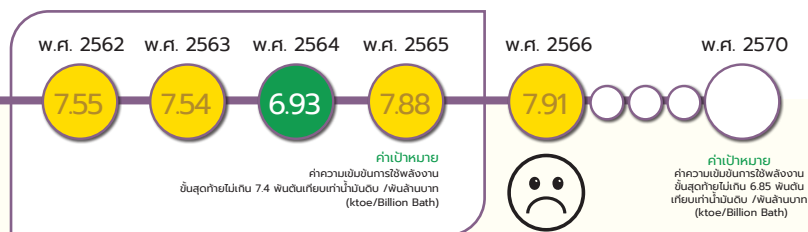


หมายเหตุ : เป้าหมาย 070202 ใน พ.ศ. 2566 เป็นข้อมูลเดือนมกราคม - เดือนกรกฎาคมของปี (ข้อมูลตามปีปฏิทิน) โดยใช้สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และ เชื้อเพลิงชีวภาพ (เฉลี่ยร้อยละ)

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 - 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนมกราคม - กรกฎาคม) อยู่ที่ร้อยละ 15.53 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 19 - 22 คิดเป็นร้อยละ 81.74 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบกับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด ที่มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย อยู่ที่ร้อยละ 14.06 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 1.47

070203



หมายเหตุ : เป้าหมาย 070203 ใน พ.ศ. 2566 เป็นข้อมูลในสองไตรมาสแรกของปี (ข้อมูลตามปีปฏิทิน) โดยใช้ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท)

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายต้องไม่เกิน 6.85 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท (ktoe/Billion Bath)

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล 2 ไตรมาสแรก) มีค่าไม่เกิน 7.91 ktoe/พันล้านบาท หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายไม่เกิน 6.85 ktoe/พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.60 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบกับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุดที่ไม่เกิน 7.88 ktoe/พันล้านบาท สะท้อนให้เห็นว่า**สถานการณ์การพัฒนาที่แยลงร้อยละ 0.38**

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



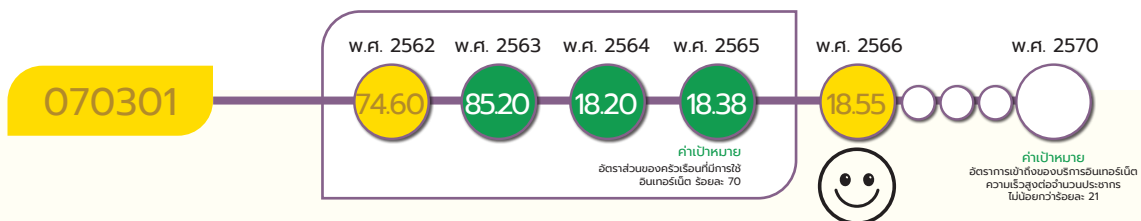
แผนแม่บท
07



หมายเหตุ : เป้าหมาย 070204 เป็นข้อมูลเดือนมกราคม - เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ข้อมูลจำนวนโครงการสะสมตามปีปฏิทิน) ใช้จำนวนแผนงานและ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา / โครงการนำร่อง / โครงการที่มีการใช้งาน ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ (แผนงาน/โครงการ) ข้อมูลล่าสุด พ.ศ. 2565 (โดยข้อมูลแสดงเป็นตัวเลขสะสม)

การปรับปรุงและพัฒนา ระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนาโครงการนำร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากจำนวนแผนงาน และโครงการที่กำลังพัฒนา หรือโครงการนำร่องโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า ในแต่ละระยะ โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนมกราคม - พฤศจิกายน) เพิ่มขึ้น **จำนวน 4 แผนงาน** เปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ให้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน คิดเป็นร้อยละ 133 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้สถานะ**บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด ที่มีโครงการเพิ่มขึ้นอยู่ที่ จำนวน 1 โครงการ โดยมีจำนวนแผนงาน และโครงการที่กำลังพัฒนา หรือโครงการนำร่องที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าจำนวน 22 แผนงาน สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 300**



หมายเหตุ : เป้าหมาย 070301 เป้าหมายมีการปรับเปลี่ยนตัวชี้วัด จากในหัวข้อที่ 1 ได้กำหนดตัวชี้วัด คือ ภาพรวมอัตราส่วนของความเร็วสูงต่อการเปิดใช้งานอินเทอร์เน็ตเป็นอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร และมีค่าเป้าหมายคืออัตราส่วนความเร็วสูงต่อการเปิดใช้งานอินเทอร์เน็ตโดยเฉลี่ย 70 เป็นอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570 คือ อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากอัตราการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 ที่มีอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรอยู่ที่ร้อยละ 18.55 หากเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 คิดเป็นร้อยละ 88.33 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูล อยู่ที่ร้อยละ 18.38 สะท้อนให้เห็นว่า**สถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 0.92**



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070101

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์



* หมายเหตุ : เป้าหมาย 070101 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) *มีการปรับค่าใน พ.ศ. 2565 จากสีแดง เป็นสีเหลือง เนื่องจากปรับกระบวนการคำนวณ โดยสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) พ.ศ. 2566 ใช้ข้อมูลของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีล่าสุดที่มีข้อมูล

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เป็นการประเมินมูลค่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม และกระจายสินค้า ซึ่งแบ่งเป็น 3 องค์ประกอบ ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ ประสิทธิภาพของกระบวนการผลิต การขนส่ง และการกระจายสินค้าของภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รูปแบบการขนส่งและประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงความครอบคลุมและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070101 ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท

07

070101

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2560 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล 070101 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศลดลง	หมวดหมู่ที่ 5  ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ ของภูมิภาค เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 3. ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ของภูมิภาค	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070101 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2560 - 2570) **หมวดหมู่ที่ 5** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **เป้าหมายที่ 3** ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

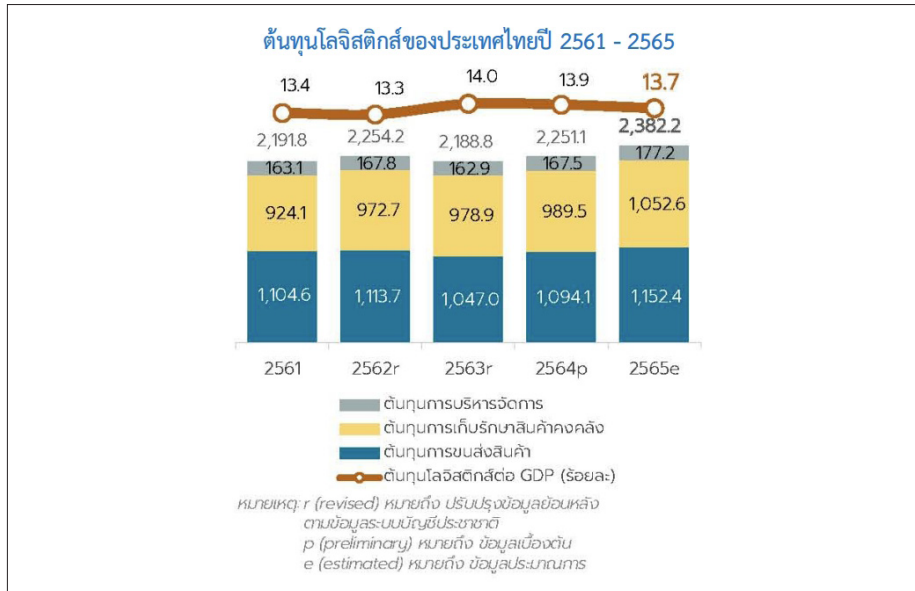
สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ภาพรวมสถานการณ์บรรลุเป้าหมาย สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการปรับตัวดีขึ้น โดย พ.ศ. 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.70 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากปีก่อนหน้า และมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 6.60 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 6.10 และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ 1.0 ทั้งนี้ มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2564 ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศจากภาคบริการและการท่องเที่ยว การอุปโภคบริโภค และการลงทุนของภาคเอกชน



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070101



ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2565

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 2,388,220,000 ล้านบาท ขณะที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี อยู่ที่ 17,370,236 ล้านบาท ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อยู่ที่ร้อยละ 13.70 และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 11 คิดเป็นร้อยละ 80.29 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 2,388,220,000 ล้านบาท ขณะที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย ณ ราคาประจำปี อยู่ที่ 17,370,236 ล้านบาท ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อยู่ที่ร้อยละ 13.70 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้มีค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 11 แสดงให้เห็นค่าสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 80.29 ของค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ส่งผลให้ **สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุดที่มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.90 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นเป็น **ร้อยละ 1.43** ซึ่งยังคงมีความท้าทายในการบรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการ ทำให้การใช้ประโยชน์จากโครงข่ายขนส่งสินค้าที่มีระบบรางให้เป็นระบบหลักของประเทศยังคงไม่เป็นไปตามที่คาดหวังไว้ รวมทั้งได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่มีความไม่แน่นอน อาทิ ราคาน้ำมันตลาดโลกที่มีความผันผวน และการเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานของเศรษฐกิจโลก





070101

การดำเนินงานที่ผ่านมา

พ.ศ. 2565 – 2566 หน่วยงานภาครัฐได้ขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาผ่านการพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพลดเอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อาทิ ระบบ Customs Pass และการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืชผ่านระบบ National Single Window (NSW) และระบบ ASEAN Single Window (ASW) การพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รวมถึงการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางยุทธศาสตร์ พื้นที่เศรษฐกิจ และประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเรือ การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเศรษฐกิจ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การปรับปรุงถนนเพื่อขนส่งผลผลิตทางการเกษตร การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าและสถานีขนส่งสินค้า การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้า และการพัฒนาทักษะองค์ความรู้บุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยการลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ได้ตามเป้าหมายในระยะต่อไป ยังคงมีข้อจำกัดที่เป็นประเด็นท้าทายในการขับเคลื่อนการพัฒนา โดยเฉพาะสถานการณ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจโลกอย่างสหรัฐอเมริกาและจีนที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานโลก แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้อ และความผันผวนของราคาพลังงานและค่าระวางเรือที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นการพัฒนาที่สำคัญจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาพัฒนาจึงจะสามารถใช้ประโยชน์และ

สะท้อนผลการลดต้นทุนสัดส่วนโลจิสติกส์ของประเทศได้ โดยการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ ควรให้ความสำคัญกับประเด็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและสร้างมูลค่าเพิ่ม ในกิจกรรมโลจิสติกส์ การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารอย่างเต็มรูปแบบ การผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐลงทุนไว้ได้เต็มศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมสนับสนุนที่เอื้อต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ภาครัฐควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้แล้วเสร็จตามแผน พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนการดำเนินงานให้เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งจากแหล่งผลิตในพื้นที่อุตสาหกรรมและการเกษตรจนถึงประตูการค้าที่สำคัญ โดยให้ความสำคัญกับการสนับสนุนและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พร้อมทั้งผลักดันให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการ และกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและการใช้บริการผ่านระบบ NSW และ ASW แบบไร้เอกสารอย่างเต็มรูปแบบครอบคลุมครบทุกกระบวนการ และปรับลดขั้นตอนการทำงานที่ไม่จำเป็น รวมทั้งผลักดันภาคการเกษตร ในการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อลดความสูญเสียในการกระบวนการคัดแยกและขนส่งสินค้าเกษตรตั้งแต่แหล่งผลิตจนถึงปลายทางและ พัฒนาการใช้ระบบโซ่ความเย็น และผลักดันผู้ให้บริการโลจิสติกส์นำเทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาพัฒนาการให้บริการที่ทันสมัยเพื่อลดความผิดพลาดและต้นทุนการดำเนินงานในกิจกรรมโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

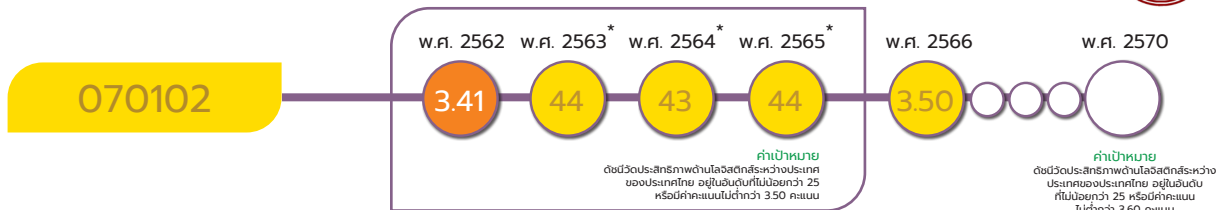


แผนแม่บท
07

070102

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



* หมายเหตุ : เป้าหมาย 070102 ใน พ.ศ. 2562 ใช้ค่าคะแนนที่ธนาคารโลกประกาศใน พ.ศ. 2561 โดยมีค่าคะแนนอยู่ที่ 3.41 คะแนน และยังไม่ได้มีการประกาศอันดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ใน พ.ศ. 2563 ยังไม่มีการรายงาน เนื่องจาก Logistics Performance Index (LPI) มีการประเมินผลทุก ๆ 2 ปี ดังนั้น จึงใช้ตัวชี้วัดเทียบเคียง โดยใช้ข้อมูลเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานของ พ.ศ. 2563 จาก International Institute for Management Development (IMD) ใน พ.ศ. 2564 ยังไม่มีการรายงาน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด -19 ดังนั้น จึงใช้ตัวชี้วัดเทียบเคียง โดยใช้ข้อมูลเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ด้านโครงสร้างพื้นฐานของ พ.ศ.2564 จาก International Institute for Management Development (IMD) ใน พ.ศ. 2565 ยังไม่มีการรายงาน ดังนั้น จึงใช้ตัวชี้วัดเทียบเคียง โดยใช้ข้อมูลเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานของ พ.ศ. 2565 จาก International Institute for Management Development (IMD) ดังนั้น ใน พ.ศ. 2563 - พ.ศ. 2565 จึงไม่สามารถแสดงตัวเลขสถานการณ์การพัฒนาในวงกลมแสดงสถานะการบรรลุเป้าหมาย

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับหรือคะแนนดีขึ้น อยู่ในอันดับที่ไม่น้อยกว่า 25 หรือมีค่าคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์ โดยพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ที่จะช่วยลดอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการติดตามผลการดำเนินงาน โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีด้านระบบโลจิสติกส์และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070102 ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับหรือคะแนนดีขึ้น อยู่ในอันดับที่ไม่น้อยกว่า 25 หรือมีค่าคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 คะแนน





โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070102

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

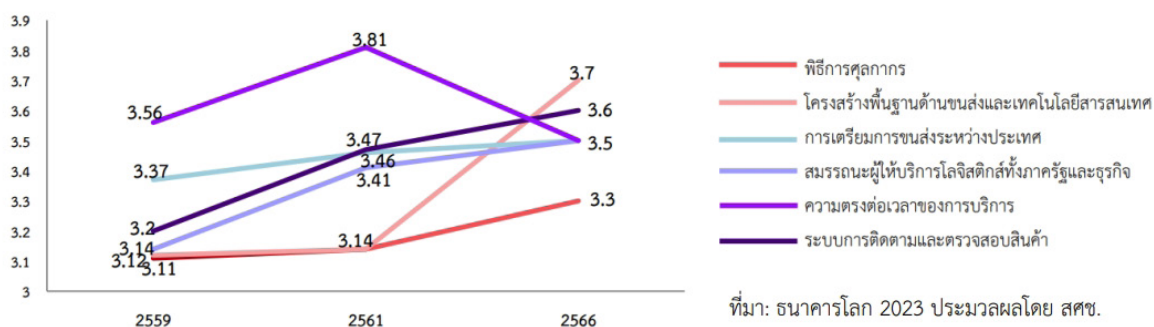
เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 070102 ประสิทธิภาพด้านระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 3. ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070102 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากผลการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : International LPI) ซึ่งจัดทำโดยธนาคารโลก โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 ประเทศไทยได้รับการจัดอยู่ในอันดับที่ 34 จาก 139 ประเทศทั่วโลก โดยมีคะแนนรวมเพิ่มขึ้นเป็น 3.50 คะแนน เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2566 ที่กำหนดค่าเป้าหมายไว้อยู่ที่ 3.50 คะแนน

เปรียบเทียบคะแนนประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ในแต่ละด้าน ระหว่าง พ.ศ. 2559 2561 และ 2566





070102

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากผลการประเมิน LPI โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 34 จาก 139 ประเทศทั่วโลก และมีคะแนน 3.50 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายภายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ให้อยู่ในอันดับที่ไม่น้อยกว่า 25 หรือคะแนนไม่น้อยกว่า 3.60 แสดงให้เห็นค่าสถานการณ์ พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุดอยู่ในอันดับที่ 32 และมีค่าคะแนน 3.41 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาดียิ่งขึ้นร้อยละ 2.64** แสดงให้เห็นถึงโอกาสในการบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ดี ในระยะต่อไปยังคงมีความท้าทายที่จะต้องผลักดันการพัฒนาให้มีความต่อเนื่องเพื่อยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพและสามารถอำนวยความสะดวกรองรับการขยายตัวของการค้าและการลงทุนของโลกรวมถึงสถานการณ์และบริบทต่าง ๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะส่งผลให้บรรลุค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ได้เร็วยิ่งขึ้น



การดำเนินงานที่ผ่านมา

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 ในลักษณะบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีความก้าวหน้าการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร รวมถึงวางแผนการพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่เพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า การพัฒนาท่าเรือและการบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือที่เป็นประตูการค้าสำคัญเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางน้ำ อีกทั้งพัฒนาโครงข่ายทางถนนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการโครงข่ายและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญและรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น มีการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน การก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS และการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบการขนส่งสินค้า และผลักดันให้มีมาตรฐานการขนส่งรองรับการขยายตัวด้านการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศและของภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้ภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกและพิธีการศุลกากรอย่างต่อเนื่องโดยได้ทบทวนกระบวนการเฉพาะการนำเข้าส่งออกในแต่ละครั้ง (ราย Shipment) และพัฒนาให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลดังกล่าวให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ได้แล้วจำนวน 443 กระบวนการ คิดเป็นร้อยละ 94.25 (จากจำนวน 470



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070102

กระบวนการ) สำหรับการพัฒนาระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate และการเชื่อมโยงข้อมูล ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) กับประเทศสมาชิกอาเซียนแล้ว 7 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และบรูไน พร้อมทั้งได้ปรับลดเอกสารและกระบวนการที่ไม่จำเป็น และปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายด้านการให้บริการ การควบคุมเคลื่อนย้าย และการตรวจสอบสินค้าเพื่อลดระยะเวลาในกระบวนการศุลกากร นอกจากนี้ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นองค์กรผู้ให้บริการระบบ NSW (NSW Operator) ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ระบบ NSW โดยปรับลดอัตราค่าบริการเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ใช้บริการผ่านระบบ NSW มากยิ่งขึ้น ซึ่งจากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับปัจจัยสู่ความสำเร็จในการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน ซึ่งมีความสำคัญต่อการสร้างบรรยากาศและสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

การพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ยังคงมีความท้าทายที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเนื่องจากบริบทภายนอกประเทศและภายในประเทศที่มีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อาทิ ข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบาย การบริหารจัดการ หรือวิธีปฏิบัติในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการเจรจาข้อตกลงในการเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และข้อจำกัดด้านกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ

อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่พัฒนาอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา ความสามารถในการเข้าถึงระบบฐานข้อมูล และแนวคิด Green logistics ที่มีการติดตามผลิตภัณฑ์หรือบริการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำเพื่อวัดผลกระทบจากกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อระบบสิ่งแวดล้อมตลอดโซ่อุปทาน (Carbon footprint) ตลอดจนข้อจำกัดของการจัดสรรงบประมาณในการจัดทำแผนงาน/โครงการ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ภาครัฐต้องสร้างความต่อเนื่องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้แล้วเสร็จตามกำหนด กำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และพิจารณาความเชื่อมโยงของโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน รวมทั้งเร่งเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างไร้รอยต่อและเร่งรัดการปรับแก้หรือกำหนดระเบียบกฎหมายที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... พร้อมทั้ง



070102

พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ครอบคลุมการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทั้งระหว่างภาครัฐและเอกชน (B2G) และระหว่างภาคเอกชนและภาคเอกชน (B2B) ในการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ได้ตลอดกระบวนการ และการชำระเงินแบบ e-Payment ผ่านระบบ NSW นอกจากนี้ การดำเนินการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศในเชิงรุก เพื่อจัดอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้เป็นไปตามข้อตกลงและข้อกำหนด เฉพาะต่างๆ ที่จะเป็นกรอบแนวทางการสร้างมาตรฐานใหม่ทางการค้าและการขนส่งทั้งในเรื่อง ของกระบวนการดำเนินงานตลอดโซ่อุปทานที่มุ่งเน้นการประหยัดพลังงานและการรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งเร่งยกระดับสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้มีศักยภาพเทียบเคียงกับมาตรฐานผู้ให้บริการ ระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับและให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการดำเนินงานทั้งในการผลิตและการขนส่ง ตลอดจนภาครัฐควรจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินงาน และอาจมีการพิจารณาโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วนลักษณะ Quick Win เพื่อผลักดันให้เกิด การพัฒนาที่รวดเร็วขึ้น ควบคู่ไปกับเร่งการสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์ประเทศโดยเพิ่ม การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับนานาชาติเพื่อนำเสนอผล การพัฒนาที่สำคัญอย่างต่อเนื่อง



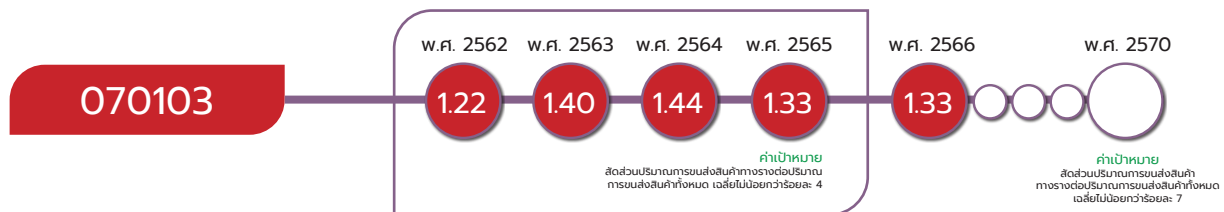


โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070103

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน รถจักรและล้อเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ ย่านกองเก็บตู้สินค้า และระบบบริหารจัดการที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) ที่มีระบบรางเป็นโครงข่ายหลักเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในทางด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่าย รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางราง โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญได้แก่ ความเพียงพอของจำนวนหัวรถจักรและล้อเลื่อน การดึงดูดการลงทุน กฎหมาย/มาตรการและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070103 ยังคงมีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท
07

070103

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล 070103 การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 2. ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค 3. ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ของภูมิภาค	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070103 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) **หมวดหมู่ที่ 5** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **เป้าหมายที่ 2** ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค และ**เป้าหมายที่ 3** ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ โดยมีสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ที่ 855.67 ล้านตันต่อปี ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางอยู่ที่ 11.37 ล้านตันต่อปี ทำให้สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ โดยมีสถานการณ์ พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 1.33 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 คิดเป็นร้อยละ 33.25 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ภาครัฐจำเป็นต้องกำหนดมาตรการที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบรางที่มีผลชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจกรรมการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง การกำหนดมาตรฐานระดับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการโดยเฉพาะในมิติของระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ที่ร้อยละ 1.33 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดอยู่ที่ร้อยละ 7 แสดงให้เห็นว่าสถานการณ์ พ.ศ. 2566 คิดเป็น





โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070103

ร้อยละ 19.00 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 1.44 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่แย่งร้อยละ 7.64** ซึ่งยังคงมีความท้าทายในการบรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ร้อยละ 7ค่อนข้างมากเช่นเดียวกัน ทำให้การจะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวในหัวขั 2 ที่กำหนดให้มีสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 7 ใน พ.ศ. 2570 นั้น ภาครัฐจำเป็นต้องกำหนดมาตรการที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบรางที่มีผลชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจกรรมการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง การกำหนดมาตรฐานระดับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในมิติของระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ที่ผ่านมาภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการเร่งลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางราง โดยได้ดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่รวมถึงการก่อสร้างปรับปรุงย่านกองเก็บตู้สินค้าบริเวณสถานีรถไฟควบลูไปด้วย ซึ่งประกอบด้วยระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว 4 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น (เปิดให้บริการ พ.ศ. 2562) ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบกี้ – แก่งคอย (เปิดให้บริการ พ.ศ. 2563) ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ (เปิดให้บริการ พ.ศ. 2565) และช่วงนครปฐม – หัวหิน (เปิดให้บริการ พ.ศ. 2566) ที่เหลืออีก 3 เส้นทาง ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2568 และทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ระยะทาง 322 กิโลเมตร และสายบ้านไผ่ – มุกดาหาร – นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและก่อสร้างงานโยธาของโครงการ โดย รฟท. คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการภายใน พ.ศ. 2571 ซึ่งภายหลัง

การดำเนินการดังกล่าวจะทำให้โครงข่ายรถไฟมีความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 47 จังหวัด เป็น 54 จังหวัด นอกจากนี้ ในช่วง พ.ศ. 2565 – 2566 รฟท. ได้รับมอบรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดพล 16 ตัน/เพลลา พร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน¹ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนรถจักรในการให้บริการและรองรับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าภายหลังจากการเปิดให้บริการทางคู่ ระยะที่ 1 ได้ในระดับหนึ่ง

ตารางแสดงแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

¹ มีสมรรถนะในการลากจูงขบวนรถโดยสารได้ความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. และลากจูงขบวนรถสินค้าได้ความเร็วสูงสุด 70 กม./ชม.



นอกจากนี้ ภาครัฐยังได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมให้สามารถเอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าทางราง อาทิ การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย² และศูนย์การขนส่งสินค้าชายแดน จังหวัดนครพนม³ เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์บริการโลจิสติกส์และเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย - สปป.ลาว - จีน และเตรียมพร้อมรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเข้าสู่ทางรางในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ที่ผ่านมาภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการจัดหารถจักรและล้อเลื่อนเพื่อสนับสนุนให้โครงข่ายรถไฟเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง และขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งในภาพรวมของการดำเนินการดังกล่าวมีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมาก ส่วนใหญ่เป็นผลจากปัญหาความล่าช้าในขั้นการก่อสร้าง ความพร้อมและความสามารถในการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากการลงทุนที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าขึ้น - ลง (double - handling) จากระบบถนนเข้าสู่ระบบราง นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ในเส้นทางสายตะวันออก ระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland

Container Depot: ICD) ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนใหญ่ยังคงพึ่งพาการขนส่งทางรถยนต์เป็นหลัก ในขณะที่มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีเพียงประมาณร้อยละ 32 เท่านั้น (ข้อมูล พ.ศ. 2566) เนื่องจากปัญหาความล่าช้าในการดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในสถานี ICD ลาดกระบังของ รฟท. ทำให้ขาดความพร้อมของเครื่องมือยกขน ประกอบกับการบริหารจัดการตู้สินค้า ณ ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มศักยภาพ ทำให้ที่ผ่านมาภาครัฐยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่ำกว่าเป้าหมาย

² ในปี พ.ศ. 2564 ได้เปิดให้บริการโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้บริหารจัดการเอง ซึ่งจะมีการให้บริการเช่าพื้นที่ขนถ่ายสินค้า อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน โรงอาหาร รวมถึง Reefer Plug สำหรับตู้สินค้าห้องเย็น และขณะนี้ ขบ. อยู่ระหว่างการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในโครงการ (PPP) เพื่อให้บริการและซ่อมแซมและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ โดยคาดว่าจะสามารถจัดหาเอกชนร่วมลงทุนและเปิดให้บริการโครงการอย่างเต็มรูปแบบได้ในปี พ.ศ. 2567 และ ขบ. อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ 2 ซึ่งคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2568

³ ปัจจุบัน ขบ. อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567 โดย ขบ. ได้ลงนามในสัญญากับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการแล้วเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2566



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางในห้วงระยะเวลาถัดไป ภาครัฐควรเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 และทางคู่สายใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ควบคู่ไปกับการกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากการลงทุนดังกล่าวได้อย่างเต็มศักยภาพ อาทิ การปรับตารางเดินรถให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่ง การจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมถึงเร่งผลักดันให้ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางสามารถทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการระบบขนส่งทางราง และสนับสนุนให้มีการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการให้บริการในกิจการระบบขนส่งทางรางได้อย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ภาครัฐควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อร่วมกันพิจารณาแนวทางการบูรณาการการพัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การให้บริการ และการจัดเก็บค่าบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จตั้งแต่จุดต้นทาง-ปลายทาง เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางให้มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งสินค้าทางถนน โดยเริ่มต้นจากเส้นทางยุทธศาสตร์ของประเทศที่สำคัญ อาทิ ช่วงโอซีดีลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง และช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย ซึ่งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นตามเป้าหมายต่อไป



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

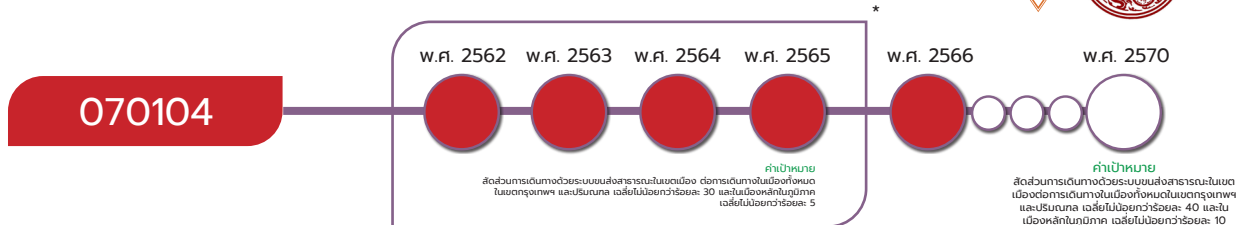


แผนแม่บท
07

070104

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



* หมายเหตุ : เป้าหมาย 070104 ใช้ (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีการเก็บข้อมูลเฉพาะใน พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นข้อมูลล่าสุด (2) ข้อมูลปริมาณการเดินทางในพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาคได้มีการจัดเก็บข้อมูลเฉพาะใน พ.ศ. 2565 เท่านั้น อยู่ที่ร้อยละ 0.82 ดังนั้นเป้าหมายนี้จึงไม่สามารถแสดงตัวเลขสถานการณ์การพัฒนาในวงกลมแสดงสถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย เนื่องจากเป็นกรณี 2 ตัวชี้วัด

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และในเมืองหลักในภูมิภาคเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10

มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความหนาแน่นของเมือง อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดของการเดินทางให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สามารถแข่งขันได้กับการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการ ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมของเมืองให้เหมาะสมกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ ความครอบคลุมของโครงข่าย สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสาธารณะได้มาตรฐาน ระบบการขนส่งและการจราจรอัจฉริยะ โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม รวมทั้งการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะจากภาครัฐ

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070104 ยังคงมีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และในเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070104

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 070104 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น	หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 3. การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070104 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายที่ 3 การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจาก (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ที่ร้อยละ 9.79 โดยมีปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็น 2.94 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นปริมาณการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า รวมถึงรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารสาธารณะที่ได้มีการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะการจัดหายานพาหนะใหม่มาให้บริการ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้ร้อยละ 30 โดยคิดเป็นร้อยละ 32.63 ซึ่งยังคงต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากแนวเส้นทางให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้ายังไม่สามารถครอบคลุมการเดินทางจากต้นทาง - ปลายทาง ทำให้ประชาชนยังต้องพึ่งพาระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว ในการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่สถานี/จุดให้บริการ ทำให้เกิดความไม่สะดวกรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนและก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายที่สูง ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก (2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่าในสถานการณ์ พ.ศ. 2565 (ข้อมูลล่าสุด) ปริมาณการเดินทางในเขตเมืองของเมืองภูมิภาค 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และ จังหวัดอุบลราชธานี มีปริมาณการเดินทางรวมทั้งสิ้น 2.04 ล้านคน - เที่ยวต่อวัน หากพิจารณาโดยเปรียบเทียบจากสัดส่วน

ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) เดือนตุลาคม 2566



070104

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดใน พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) คิดเป็นร้อยละ 0.82 เทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 2 คิดเป็นร้อยละ 41 ซึ่งยังต่ำกว่าที่ค่าเป้าหมายกำหนด อย่างไรก็ตาม ข้อมูลดังกล่าวอาจเกิดขึ้นจากความไม่ครบถ้วนของข้อมูลที่ได้รับ เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่บางรายไม่ได้จัดเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารไว้ และมีระยะเวลาในการจัดเก็บข้อมูลที่จำกัด ทำให้ใน พ.ศ. 2567 สนข. มีแผนจะลงพื้นที่สำรวจข้อมูลปริมาณการเดินทางในเขตเมืองของจังหวัดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนเพียงพอในการนำมาใช้ในการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลตัวชี้วัดดังกล่าวต่อไป

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจาก 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) คิดเป็นร้อยละ 9.79 เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 คิดเป็นร้อยละ 24.48 และ (2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ



ในเมืองหลักในภูมิภาค โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ที่ร้อยละ 0.82 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 คิดเป็นร้อยละ 8.20 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาภาพรวมการพัฒนาของเป้าหมายที่เป็นการเฉลี่ยจากตัวชี้วัดทั้ง 2 ตัว มีค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 16.34 ส่งผลให้มีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง) ทั้งนี้ เนื่องจากข้อมูลปริมาณการเดินทางในพื้นที่ในเมืองหลักในภูมิภาคได้มีการจัดเก็บข้อมูลเฉพาะใน พ.ศ. 2565 เท่านั้น การเปรียบเทียบสถานะการบรรลุเป้าหมายของหัวปีก่อนหน้าจึงจะพิจารณาเฉพาะปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เมื่อเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 8.27 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 18.37

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ที่ผ่านมาภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) จำนวน 10 เส้นทาง เพื่อเพิ่มความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการจาก 193.72 กม. เป็น 464 กม. โดยปัจจุบันได้มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าแล้วจำนวน 8 เส้นทาง ระยะทางรวม 276.84 กม. (รถไฟฟ้าหมอชิตสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เปิดให้บริการเดือนกรกฎาคม 2566 และรถไฟฟ้าหมอชิตสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เปิดให้บริการเดือนธันวาคม 2566) ประกอบกับตั้งแต่เดือนตุลาคม 2566 เป็นต้นมา รัฐบาลได้มีมาตรการรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย โดยนำร่อง 2 เส้นทาง คือ สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และระบบรถไฟฟ้าในเมืองสายสีแดง ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ที่ผ่านมานายกรัฐมนตรีได้มีนโยบายให้หน่วยงานรับผิดชอบอยู่ระหว่างการดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ๆ ทั้งในส่วนของการโดยสารประจำทางและเรือโดยสารสาธารณะ โดยการพัฒนา/ปรับปรุงระบบการให้บริการให้มีคุณภาพและมาตรฐาน โดยการปรับปรุงเส้นทางให้บริการเพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน และพัฒนา/ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางทั้งระบบจากล้อ - ราง - เรือ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสาร



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070104

เข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า ควบคู่ไปกับการกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการขนส่งรักษาระดับการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐาน และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการให้บริการ ทั้งนี้ ปัจจุบันมีการให้บริการรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) จำนวน 1,250 คัน ครอบคลุมเส้นทางให้บริการ 237 เส้นทาง และการเปิดเส้นทางให้บริการเรือโดยสารไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม และเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 หมายความว่า 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ สำหรับการพัฒนา



ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคยังไม่มี ความคืบหน้าเท่าที่ควร โดยที่ผ่านมา สนข. ร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้ศึกษา และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศในพื้นที่ต่าง ๆ โดยมีพื้นที่นำร่อง 6 จังหวัด แบ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดนครราชสีมา และพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของท้องถิ่น 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) ซึ่งปัจจุบันหน่วยงานรับผิดชอบ ยังอยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนเทคโนโลยีของระบบที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดภาระทางการเงินแก่ภาครัฐ ในระยะยาว อย่างไรก็ตาม ใน พ.ศ. 2566 สนข. ได้มีการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลการเดินทางในพื้นที่เมืองภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำตัวชี้วัดสัดส่วน การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค และทำการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการเดินทาง ของประชาชนในแต่ละพื้นที่เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาระบบขนส่ง สาธารณะและแผนการพัฒนาระบบการจราจรในเมืองภูมิภาคต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีภาครัฐได้มีการศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนเพื่อสนับสนุนให้เกิด การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development : TOD) และการพัฒนาระบบบัตร โดยสารร่วมและการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมา เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น โดยในเบื้องต้น คาดว่าจะเริ่มนำร่องในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล



070104

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และในพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาค ยังคงต้องพึ่งพาการเดินทางเชื่อมต่อจากระบบขนส่งต่าง ๆ อาทิ รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์สาธารณะ เพื่อเข้าถึงจุดหมายปลายทาง เนื่องจากการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐาน และรูปแบบการอยู่อาศัยในแนวราบ ทำให้การเดินทางมีระยะทางไกล เกิดความไม่สะดวกและก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายจากการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ในขณะที่ปัจจุบันแนวโน้มการพัฒนาขนส่งส่วนบุคคล โดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มราคาต่ำลง ประกอบกับปัจจุบันได้มีการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการเดินทางผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์มต่าง ๆ (Car-sharing) จึงถือเป็นความท้าทายที่อาจจะมีผลต่อความสำเร็จในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนอกจากนี้ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ยังคงไม่มีความคืบหน้าตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยปัจจุบันหน่วยงานรับผิดชอบยังอยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนรูปแบบของระบบขนส่งที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะตามที่ได้มีการศึกษาออกแบบไว้เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่แต่มีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับต่ำ ทำให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) จำเป็นต้องพึ่งพาเงินสนับสนุนการลงทุนจากส่วนกลาง อีกทั้งยังขาดความพร้อมในการบริหาร ดำเนินการและบำรุงรักษาระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างยั่งยืน





โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070104

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

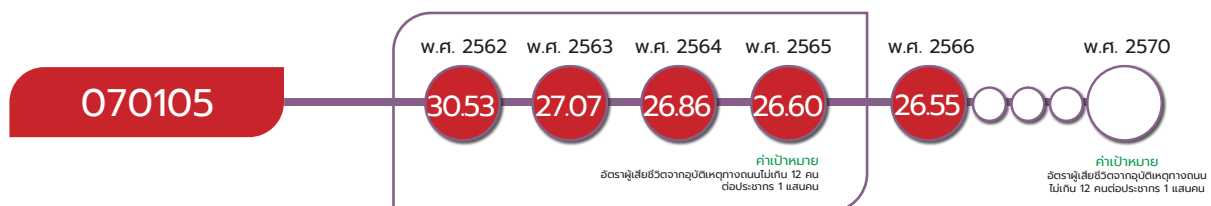
เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐควรเร่งดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนกรโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยเร่งปรับปรุงเส้นทางเดินรถและกำกับมาตรฐานการให้บริการเพื่อปรับบทบาทของรถโดยสารประจำทางให้ทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าโดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่โดยรอบเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตเมืองให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งเร่งพิจารณาแนวทางการพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็วโดยนำร่องในระบบรถไฟฟ้าที่เป็นโครงข่ายหลักของการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นได้

สำหรับการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ภาครัฐควรร่วมกับอปท. ในการศึกษาโครงการนำร่องให้ได้ข้อยุติ โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองเป้าหมาย (จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดนครศรีธรรมราช) ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาในพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป พร้อมทั้ง กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ ควรร่วมกันศึกษากรอบแนวทางการให้การสนับสนุนทางการเงินให้แก่ท้องถิ่นเพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนกรขนส่งมวลชนสาธารณะให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

070105

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์



หมายเหตุ : เป้าหมาย 070105 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคนใน พ.ศ. 2570

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท

07

070105

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดมูลค่าความสูญเสีย (ทุนมนุษย์) จากอุบัติเหตุทางถนนและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นวาระแห่งชาติของทุกประเทศรวมถึงประเทศไทย ซึ่งจะต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ วินัยในการขับขี่ การเพิ่มความรู้/ทักษะและประสบการณ์การใช้รถใช้ถนน ความพร้อม/ความปลอดภัยของถนน มาตรฐานของยานพาหนะ รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ คือ สมรรถนะและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน และการประสานงานและการแจ้งเหตุเพื่อบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุลง

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070105 ยังคงมีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 070105 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	ไม่มี	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070105 ไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และประเด็นการปฏิรูปโดยตรง

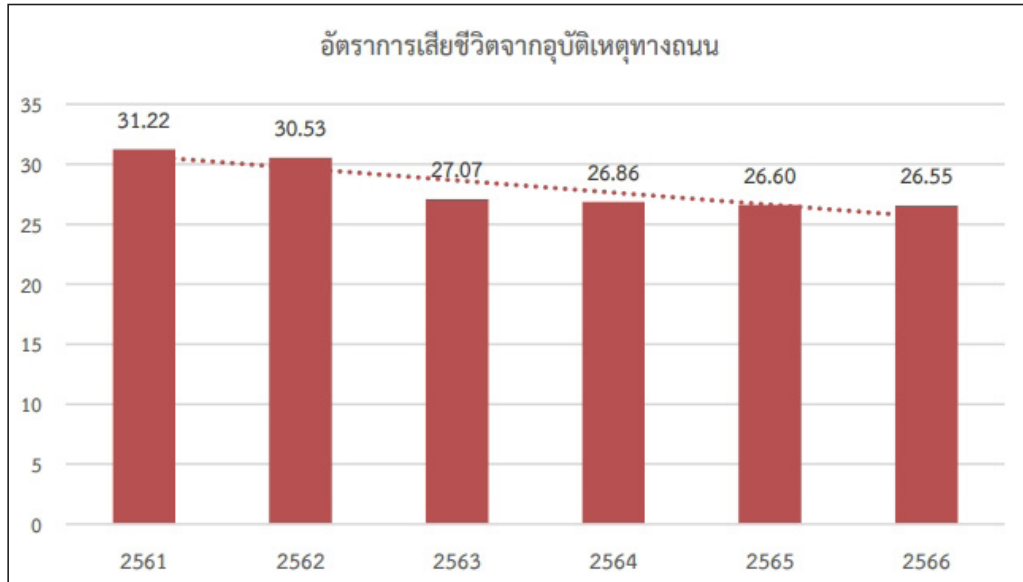
สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 จำนวน 26.55 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งเป็นข้อมูลสถิติของระบบข้อมูล 3 ฐาน (Injury Data Collaboration: IDCC) ของกระทรวงสาธารณสุข โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และมีอายุระหว่าง 20 - 24 ปี ซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด และผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ยานพาหนะ อาทิ การขับเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 ที่กำหนดค่าเป้าหมายของอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไว้อยู่ที่ 18 คน ต่อประชากร 1 แสนคน โดยคิดเป็นร้อยละ 67.80 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070105



ที่มา : Injury Data Collaboration Center (IDCC)

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจาก อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 มีจำนวน 26.55 คน ต่อประชากร 1 แสนคน เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้มีอัตรา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน โดยคิดเป็นร้อยละ 45.19 ส่งผลให้ **สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด ที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน มีจำนวน 26.60 คน ต่อประชากร 1 แสนคน สะท้อนให้เห็น **สถานการณ์ การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 0.18**



การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินงานโดยใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 เป็นแนวทาง โดยมีเป้าประสงค์และผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องเนื่อง ดังนี้ (1) ลดอัตราการสูญเสีย จากอุบัติเหตุทางถนน มีการดำเนินงาน อาทิ การเฝ้าระวังการใช้รถใช้ถนนในช่วงวันเทศกาลและวันหยุด การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน (2) พัฒนาสภาพแวดล้อมทางถนนที่ปลอดภัย และมีทางเลือกรูปแบบการสัญจรที่ยั่งยืน มีการดำเนินงาน อาทิ การเพิ่มความปลอดภัยทางถนนและลดอุบัติเหตุ



070105

บริเวณจุดเสี่ยง การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และ (3) วางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ มีการดำเนินงานและโครงการสำคัญ อาทิ โครงการการพัฒนาศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และ โครงการการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยใช้ TSY Program: Thailand Safe Youth Program ของกรมควบคุมโรค การพัฒนาแอปพลิเคชัน “ขับดี KHUB DEE” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) เพื่อเพิ่มช่องทางในการติดตามคะแนนการขับขี่ การตรวจสอบใบสั่ง การชำระค่าปรับออนไลน์ คู่มือการขับขี่

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ที่ผ่านมาภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนจากระดับนโยบายไปสู่ระดับพื้นที่ และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้มีความเหมาะสมตามบริบทในปัจจุบัน รวมถึงมีการประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายแล้ว แต่ยังไม่สามารถช่วยให้มีอัตราผู้เสียชีวิตลดลงตามเป้าหมายที่กำหนดได้

โดยมีสาเหตุหลักจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด อาทิ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถเร็วเกินกำหนด โดยมีผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีอายุระหว่าง 20 - 24 ปี

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การขับเคลื่อนเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ จำเป็นต้องกำหนดกลไกกำกับผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแล อาทิ การส่งเสริมวินัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน การส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีด้านดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการกำหนดให้มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรทั้งในรูปแบบปกติและระบบแอปพลิเคชันให้เข้มข้นและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การจัดการความเร็วในการใช้ถนนให้ปลอดภัย การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการศึกษา การบังคับใช้กฎหมายจราจร และคมนาคมขนส่ง จึงมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนข้อเสนอแนะดังกล่าว นอกจากนี้ การส่งเสริมภาคเอกชนและภาคประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน จะช่วยลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในห้วงเวลาต่อไปได้

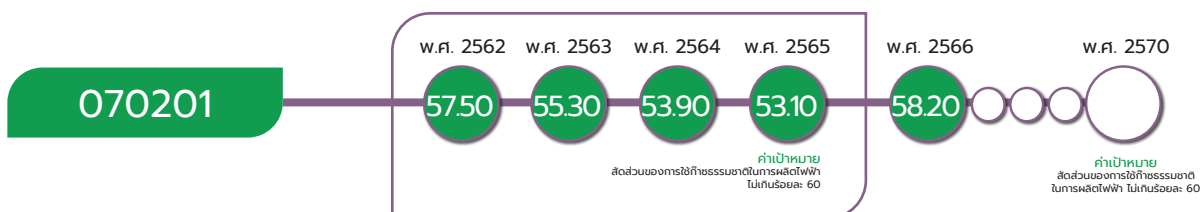


โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070201

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

กระทรวงพลังงาน
MINISTRY OF ENERGY

หมายเหตุ : เป้าหมาย 070201 ใน พ.ศ. 2566 เป็นข้อมูลในสามไตรมาสแรกของปี (ข้อมูลตามปีปฏิทิน) โดยใช้ สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า (เฉลี่ยร้อยละ 60)

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

การใช้ก๊าซธรรมชาติการผลิตไฟฟ้าลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการพึ่งพาการผลิตไฟฟ้าจากก๊าซธรรมชาติ และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน เนื่องจากที่ผ่านมาประเทศไทยพึ่งพาแหล่งเชื้อเพลิงจากก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงานไฟฟ้าในสัดส่วนค่อนข้างสูง จึงจำเป็นต้องกระจายประเภทเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตพลังงานไฟฟ้า เพื่อลดความเสี่ยงและเพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศและลดการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ ประสิทธิภาพการจัดการและการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070201 ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าไม่เกินร้อยละ 60

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท

07

070201

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล 070201 การใช้ก๊าซธรรมชาติ การผลิตไฟฟ้าลดลง	หมวดหมู่ที่ 10  ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ	ไม่มี
	เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 1. การเพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียน และการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ 3. การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070201 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายที่ 1 การเพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียน และการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และเป้าหมายที่ 3 การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

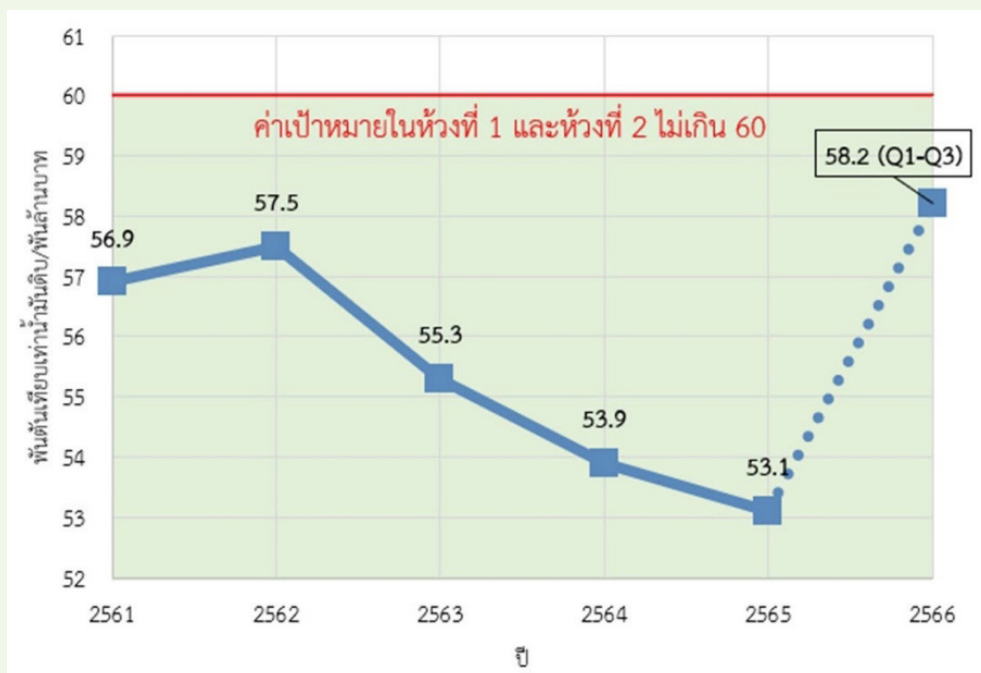




สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากสัดส่วนในการใช้ก๊าซธรรมชาติผลิตไฟฟ้า โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก) อยู่ที่ร้อยละ 58.20 เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 60 คิดเป็นร้อยละ 103.09 ซึ่งต่ำกว่าที่ค่าเป้าหมายกำหนด สะท้อนให้เห็นว่าสถานการณ์ดังกล่าวปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยบวกจากความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการผลิตพลังงานไฟฟ้า เพื่อให้บรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนของประเทศภายใน ค.ศ. 2050 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ในปี ค.ศ. 2065

สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า พ.ศ. 2561 - 2566



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล 3 ไตรมาสแรก) อยู่ที่ร้อยละ 58.20 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้ไม่เกินร้อยละ 60 โดยคิดเป็นร้อยละ 103 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้สถานะ**บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 53.10 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่แย่งร้อยละ 9.60**





การดำเนินงานที่ผ่านมา

ในช่วงที่ภาครัฐดำเนินมาตรการเพื่อบริหารจัดการด้านพลังงานในสถานการณ์วิกฤตราคาพลังงานจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย - ยูเครน ในช่วงเดือนมกราคม 2566 ถึงเดือนเมษายน 2566 โดยมีมาตรการที่สำคัญ อาทิ มาตรการใช้น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาในการผลิตไฟฟ้า การเพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ การเจรจาเพื่อลดการรับซื้อไฟฟ้าภาคสมัครใจจาก SPP Firm ประเภท Co-generation ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ นอกจากนี้ ภาครัฐได้ปรับแผนการเพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนภายใต้แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2561 – 2580 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 (PDP2018 Rev.1) ในช่วงปี พ.ศ. 2564 – 2573 (ปรับปรุงเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) โดยมีปริมาณรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนเพิ่มเติมรวม 3,668.5 เมกะวัตต์ ทำให้สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าของประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนการสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน ภายใต้อาติ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และมีส่วนช่วยในการปรับโครงสร้างกิจการไฟฟ้าและธุรกิจก๊าซธรรมชาติเพื่อเพิ่มการแข่งขัน ตามการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ปัจจุบันประเทศไทยโดยกระทรวงพลังงานอยู่ระหว่างจัดทำแผนพัฒนากำลังไฟฟ้าของประเทศไทยฉบับใหม่ เพื่อให้มีกำลังการผลิตไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และพิจารณาสัดส่วนและประเภทเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า โดยคำนึงถึงเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนของประเทศไทยใน ค.ศ. 2050 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ในปี ค.ศ. 2065 และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน

ประเทศไทยใช้โรงไฟฟ้าพลังความร้อนที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงเป็นโรงไฟฟ้าฐานเพื่อรักษาความมั่นคงของระบบไฟฟ้า ประกอบกับที่ผ่านมา ภาครัฐได้สนับสนุนการพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจการก๊าซธรรมชาติ อาทิ ท่อส่งก๊าซ โรงแยกก๊าซ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวอาจจะมีผลต่อความสำเร็จของการลดสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในระยะต่อไป ภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน และปรับปรุงระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้มีความมั่นคงรองรับพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน รวมถึงความเหมาะสมของอัตราค่าไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นการลงทุนและพัฒนาดังกล่าว ควบคู่กับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จะช่วยยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงสำหรับการผลิตไฟฟ้า ซึ่งจะมีส่วนช่วยลดสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าให้อยู่ในเป้าหมายที่ไม่เกินร้อยละ 60 นอกจากนี้ ควรวางแผนการจัดสรรการใช้ก๊าซธรรมชาติในกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ อย่างเหมาะสม ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติซึ่งจะมีส่วนช่วยลดสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าได้อย่างยั่งยืน



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

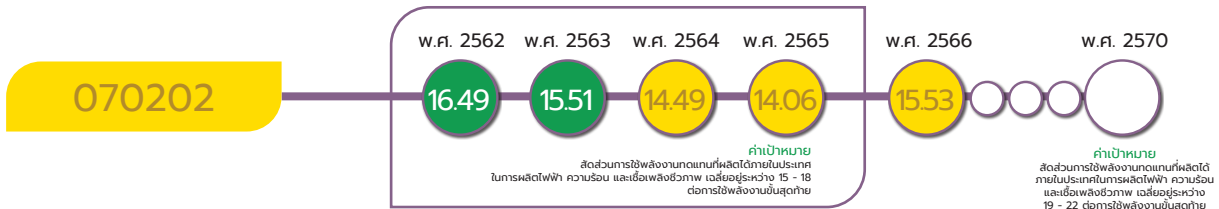
070202

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน



กระทรวงพลังงาน
MINISTRY OF ENERGY



เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 - 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศสามารถพึ่งพาพลังงานไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพของตนเองได้อย่างยั่งยืน อีกทั้งยังช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากภาคพลังงาน รวมทั้งช่วยให้ประเทศมีความพร้อมในการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการค้า โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ การปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดทำกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้และผลิตพลังงานทดแทนมากขึ้น การบริหารจัดการวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตพลังงานทดแทน และการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตพลังงานทดแทน

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070202 ยังคงมีตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 - 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย

Renewable Energy

พลังงานทดแทน

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท
07

070202

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 070202 การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ	หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 3. การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070202 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) **หมวดหมู่ที่ 10** ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ **เป้าหมายที่ 3** การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนมกราคม - กรกฎาคม) อยู่ที่ร้อยละ 15.53 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายของ พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้ให้อยู่ในช่วงร้อยละ 15 - 17 โดยคิดเป็นร้อยละ 103.53 ซึ่งสูงกว่าที่ค่าเป้าหมายกำหนดไว้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากมาตรการสนับสนุนการผลิตและรับซื้อพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนตามนโยบายรัฐบาล โดยการใช้พลังงานทดแทนจะอยู่ในรูปของพลังงานความร้อนมากที่สุดร้อยละ 56.37 รองลงมา ได้แก่ ไฟฟ้า และเชื้อเพลิงชีวภาพ ที่ร้อยละ 28.14 และ 15.49 ตามลำดับ



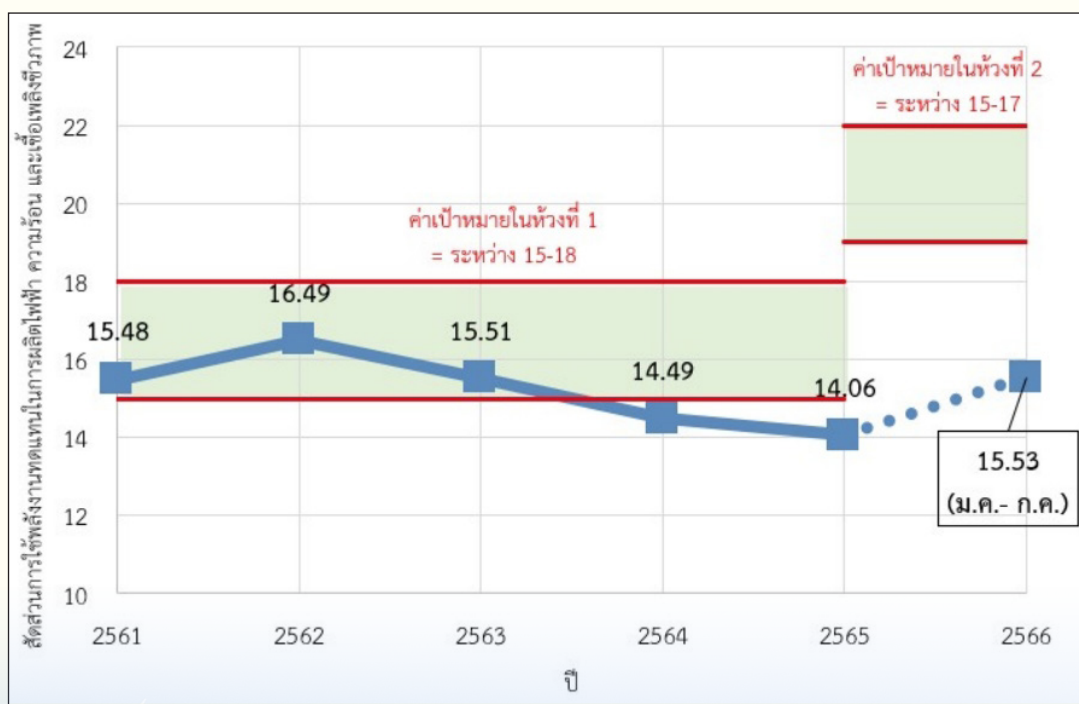
โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070202

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนมกราคม - กรกฎาคม) อยู่ที่ร้อยละ 15.53 หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 19 - 22 คิดเป็นร้อยละ 81.74 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงกับการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด ที่มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย อยู่ที่ร้อยละ 14.06 สะท้อนให้เห็น**สถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 1.47**



สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ พ.ศ. 2561 - 2566



ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน



070202

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ที่ผ่านมาภาครัฐให้ความสำคัญกับการดำเนินมาตรการสนับสนุนการผลิตและรับซื้อพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน อาทิ โครงการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนในรูปแบบ Feed-in Tariff (FIT พ.ศ. 2565 – 2573 สำหรับกลุ่มโรงไฟฟ้าประเภทไม่มีต้นทุนเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 รวมถึงปรับปรุงเพิ่มสัดส่วนการผสมน้ำมันไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลจากเดิมที่กรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดให้ใช้สัดส่วนการผสมน้ำมันไบโอดีเซลที่ร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 6.6 ทำให้ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพในภาพรวมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้การกลับมาฟื้นตัวของเศรษฐกิจหลังผ่านพ้นสถานการณ์โควิด-19 ทำให้ปริมาณเชื้อเพลิงชีวมวลในตลาดมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น อาทิ กากอ้อย จึงถูกนำมาใช้ในภาคความร้อนมากขึ้น ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนในภาคความร้อนจึงมีการปรับตัวสูงขึ้นเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วที่ร้อยละ 2.3 และเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มสูงขึ้นใน พ.ศ. 2566 ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการใช้สร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน ตามหมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ปัจจุบันประเทศไทยสามารถบรรลุค่าเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย พ.ศ. 2566 แล้ว แต่การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายที่กำหนดไว้ใน พ.ศ. 2570 ยังคงมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างแน่นอน เนื่องจากปริมาณวัตถุดิบและทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตพลังงานทดแทน อาทิ อ้อย ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ปัจจุบันประเทศที่เป็นคู่ค้า

สำคัญของไทยเริ่มดำเนินมาตรการทางการค้าเพื่อลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ อาทิ มาตรการปรับราคาคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดนของสหภาพยุโรป (Carbon Border Adjustment Mechanism : CBAM) ทำให้ผู้ประกอบการในประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทขนาดใหญ่มีความต้องการการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มแรงกดดันให้ภาครัฐจำเป็นต้องบรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย พ.ศ. 2566 ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาพลังงานทดแทนตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่ ซึ่งจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการข้อมูลและระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประสานให้เกิดความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้การบริหารจัดการพลังงานตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับกับปริมาณความต้องการใช้พลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละช่วงเวลาได้อย่างเหมาะสม และมีราคาที่เป็นธรรมต่อผู้ใช้พลังงาน ตลอดจนพิจารณามาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนมาร่วมลงทุนพัฒนาพลังงานทดแทน เพื่อใช้ในกิจการตนเองได้อย่างครบวงจร นอกจากนี้ ควรเร่งพัฒนาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถสนับสนุนการผลิตพลังงานทดแทนทั้งในส่วนของการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ อาทิ คาร์บอนเครดิต ผังเมือง



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท
07

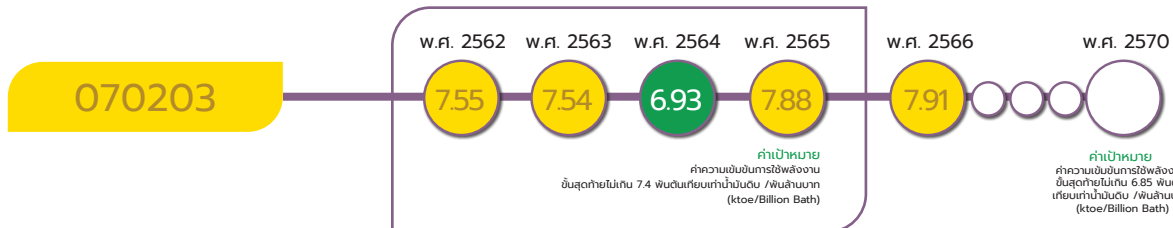
070203

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน



กระทรวงพลังงาน
MINISTRY OF ENERGY



เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (Energy Intensity: EI) ไม่เกิน 6.85 พีดันเทียบเท่า
น้ำมันดิบ/พันล้านบาท (ktoe/Billion Bath)

มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศในทุกภาคส่วน ลดภาระการลงทุนในการจัดหาพลังงาน ลดปริมาณการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกระบวนการผลิตพลังงานของประเทศในภาพรวม อาทิ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูงขึ้น และการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ กฎหมายที่ไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน โดยปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และแนวปฏิบัติด้านงบประมาณ และการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ การอนุรักษ์พลังงานในภาคเกษตรกรรมเพื่อนำไปสู่การเป็นเกษตรอัจฉริยะ และการติดตามและประเมินผลการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070203 ยังคงตัวชี้วัดเดิม คือ ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย แต่มีการปรับค่าเป้าหมาย จากเดิม ที่ไม่เกิน 6.93 พีดันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท เป็น ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ไม่เกิน 6.85 พีดันเทียบเท่ากับค่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท



ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 070203 ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น	หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 1. การเพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียน และการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ 2. การอนุรักษ์ พลัง และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070203 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ เป้าหมายที่ 1 การเพิ่มมูลค่าจากเศรษฐกิจหมุนเวียน และการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และเป้าหมายที่ 2 การอนุรักษ์ พลัง และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับประเด็นการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน ซึ่งมีเป้าหมายในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านพลังงานของประเทศ และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (Energy Intensity : EI) โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล 2 ไตรมาสแรก) มีค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย เท่ากับ 7.91 ktoe/พันล้านบาท โดยภาคการขนส่งมีปริมาณการใช้พลังงานมากที่สุด 16,872 ktoe รองลงมาในภาคอุตสาหกรรมการผลิต 16,801 ktoe เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2566 อยู่ที่ 7.28 ktoe/พันล้านบาท โดยคิดเป็นร้อยละ 92.03 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนด

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล 2 ไตรมาสแรก) มีค่าไม่เกิน 7.91 ktoe/พันล้านบาท หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายไม่เกิน 6.85 ktoe/พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.60 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ใน

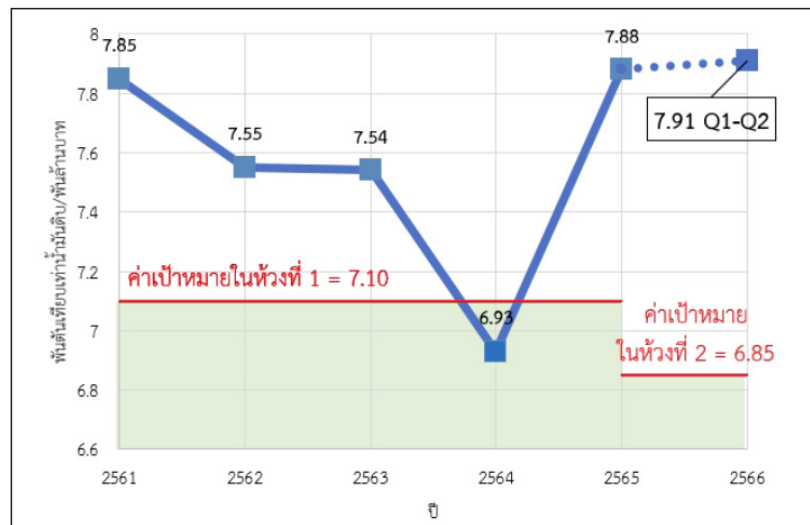




070203

ระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง) ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด ที่ไม่เกิน 7.88 ktoe/พันล้านบาท สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่งร้อยละ 0.38

ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย พ.ศ. 2561 - 2566



ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ผลการดำเนินงานใน พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมามีภาครัฐได้ดำเนินมาตรการและนโยบายเพื่อสนับสนุนการประสิทธิภาพและอนุรักษ์พลังงานที่สำคัญ อาทิ การส่งเสริมเครื่องจักรอุปกรณ์ประสิทธิภาพสูงและวัสดุเพื่อการอนุรักษ์พลังงานโดยการติดตามผลตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2550) จำนวน 38 ผลิตภัณฑ์ (อาทิ เตาหุงต้มในครัวเรือนใช้แก๊สปิโตรเลียมเหลว อุปกรณ์ปรับความเร็วรอบมอเตอร์ มอเตอร์เหนี่ยวนำสามเฟส) รวมถึงยังอยู่ระหว่างร่างกฎกระทรวงกำหนดเครื่องจักร อุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพสูง และวัสดุเพื่อการอนุรักษ์พลังงานเพิ่มเติม จำนวน 17 ผลิตภัณฑ์ (อาทิ หลอดแอลอีดี รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า เครื่องดูดฝุ่นชนิดลากพื้น) โดยการดำเนินการดังกล่าวเป็นการกระตุ้นให้ผู้ผลิตยกระดับประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์ให้สูงขึ้น เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถใช้พลังงานในชีวิตประจำวันได้อย่างคุ้มค่า นอกจากนี้ ภาครัฐได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานในอาคารควบคุมภาครัฐตามเกณฑ์มาตรฐาน BEC (Building Energy Code) การกำกับอนุรักษ์พลังงานตามกฎหมายสำหรับโรงงานควบคุม (กลุ่มอุตสาหกรรมเคมี, โลหะมูลฐาน, ไม้ และแก๊ส) และการสื่อสารและประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจนโยบายด้านพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวเป็นการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในภาคอุตสาหกรรมและครัวเรือนให้มีการใช้พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีส่วนช่วยสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพตามหมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และการใช้มาตรการบริหารจัดการพลังงานในภาครัฐตามแผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

การขับเคลื่อนการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืนนั้นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ในภาคขนส่ง จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปใช้ระบบที่มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงานมากขึ้น อาทิ การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งสินค้าด้วยระบบราง อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชน จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลานานจึงจะเกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม แต่หากสามารถขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรมจะช่วยลดการใช้พลังงานในภาคขนส่งได้อย่างยั่งยืน นอกจากนี้ การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ต้องอาศัยการปรับปรุงหรือจัดหาเครื่องจักรอุปกรณ์และอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงขึ้นให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่มีอยู่และจำเป็นต้องอาศัยวงเงินลงทุนที่ค่อนข้างสูง จึงอาจเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมบางรายที่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งทุนสำหรับดำเนินการดังกล่าว และไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในกิจการของตนได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาพรวม ภาครัฐจะต้องมีมาตรการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่สูงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมาภาครัฐได้ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาคคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่อง อาทิ การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง

ซึ่งบางส่วนได้มีการเปิดให้บริการแล้ว แต่ยังมีอัตราการใช้งานต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ นอกจากนี้ สำหรับภาคอุตสาหกรรม ภาครัฐจำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะกิจการขนาดเล็ก สามารถเข้าถึงแหล่งทุนในการปรับเปลี่ยน หรือจัดหา และติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานดียิ่งขึ้น

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



แผนแม่บท
07

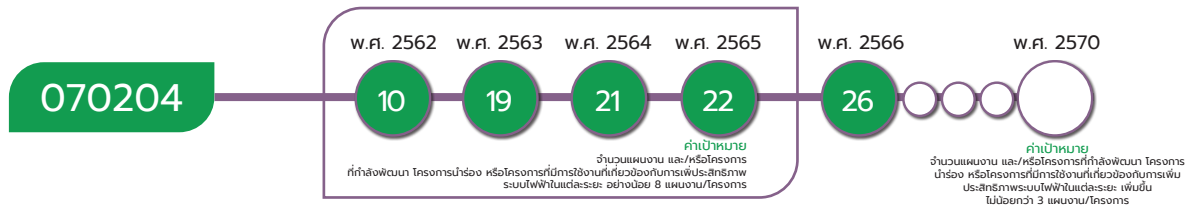
070204

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน



กระทรวงพลังงาน
MINISTRY OF ENERGY



หมายเหตุ : เป้าหมาย 070204 ข้อมูลใน พ.ศ. 2566 เป็นข้อมูลเดือนมกราคม - เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ข้อมูลจำนวนโครงการสะสมตามปีปฏิทิน) ใช้จำนวนแผนงานและ/หรือโครงการที่ กำลังพัฒนา / โครงการนำร่อง / โครงการที่มีการใช้งาน ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ (แผนงาน/โครงการ) ข้อมูลล่าสุด พ.ศ. 2565 (โดยข้อมูลที่แสดงเป็นตัวเลขสะสม)

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

มีจำนวนแผนงาน และโครงการที่กำลังพัฒนา โครงการนำร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ

มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัย สามารถรองรับการเปลี่ยนผ่านโครงสร้างตลาดพลังงานในประเทศ โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ ระบบกักเก็บพลังงาน โครงสร้างพื้นฐานระบบไฟฟ้ารองรับการเชื่อมต่อ High EV รวมทั้งกฎหมายมาตรการนโยบายที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070204 ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมตามที่ปรากฏในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่เผยแพร่ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ มีจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา โครงการนำร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ





โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070204

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล 070204 การปรับปรุงและพัฒนาาระบบไฟฟ้า ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ ด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่าย สมรรถกрит	หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคม คาร์บอนต่ำ เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 3. การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070204 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) **หมวดหมู่ที่ 10** ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ **เป้าหมายที่ 3** การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากจำนวนแผนงาน โครงการที่กำลังพัฒนา และโครงการนำร่องหรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าของประเทศในแต่ละระยะให้มีประสิทธิภาพด้วยระบบโครงข่ายสมรรถกритที่มีจำนวนโครงการที่เกี่ยวข้อง โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนมกราคม - พฤศจิกายน) มีจำนวน 26 โครงการ เพิ่มขึ้น จำนวน 4 โครงการ จาก พ.ศ. 2565 ที่มีจำนวน 22 โครงการ หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายของ พ.ศ. 2566 ที่กำหนดไว้จำนวนอย่างน้อย 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 400 ซึ่งสูงกว่าที่ค่าเป้าหมายกำหนด โดยการดำเนินการส่วนใหญ่เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและรูปแบบการใช้ไฟฟ้าจากปกติของผู้ใช้ไฟฟ้า ด้านอุปสงค์ (Demand Response) และการพัฒนาระบบไฟฟ้าแรงดันต่ำ (Low Voltage) ขนาดเล็กที่รวมระบบผลิตไฟฟ้า การใช้ไฟฟ้า ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ระบบกักเก็บพลังงาน และระบบควบคุมอัตโนมัติเข้าไว้ด้วยกัน (ระบบไมโครกริด)

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากจำนวนแผนงาน โครงการที่กำลังพัฒนา โครงการนำร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าของประเทศในแต่ละระยะให้มีประสิทธิภาพด้วยระบบโครงข่ายสมรรถกрит โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนมกราคม - พฤศจิกายน) มีจำนวน 4 แผนงาน เปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดไว้



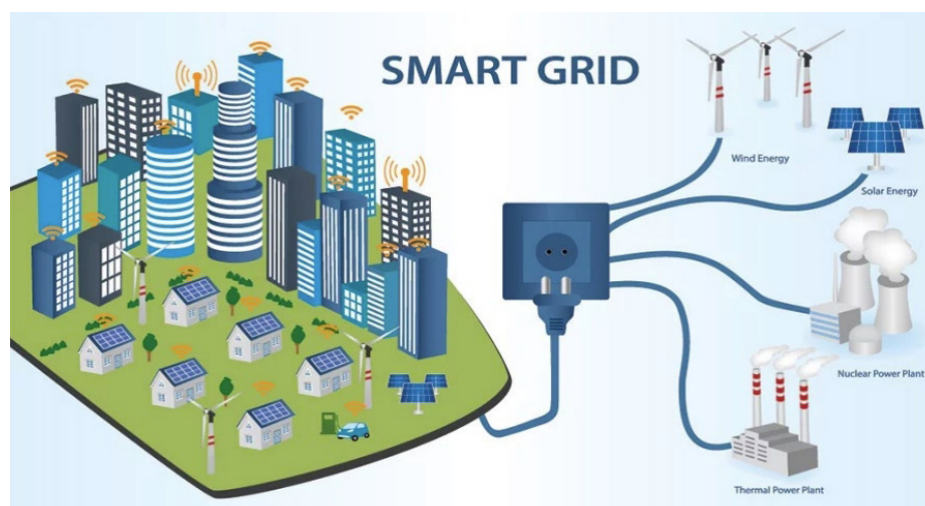


070204

ให้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน คิดเป็นร้อยละ 133 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้สถานะ **บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด มีโครงการเพิ่มขึ้นอยู่ที่ จำนวน 1 โครงการ โดยมีจำนวนแผนงาน โครงการที่กำลังพัฒนา และโครงการนาร่อง หรือโครงการที่มีการใช้งาน ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด จำนวน 22 แผนงาน สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้นร้อยละ 300

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ผลการดำเนินงานใน พ.ศ. 2566 ภาครัฐได้ดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ด้านสมาร์ตกริดของประเทศไทยทั้งระยะสั้นและระยะปานกลาง ซึ่งมุ่งเน้นการดำเนินโครงการนาร่อง และทบทวนความเหมาะสม เพื่อนำไปพัฒนาขยายผลในพื้นที่อื่นต่อไป อาทิ โครงการจัดตั้งศูนย์สั่งการ การดำเนินการตอบสนองด้านโหลด (Demand Response Control Center : DRCC) ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต แห่งประเทศไทย โครงการนาร่องการตอบสนองด้านโหลดและกลไกราคาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และโครงการนาร่องระบบไมโครกริด ของการไฟฟ้านครหลวง และโครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าแบบโครงข่าย ไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (ระบบไมโครกริด) ที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค นอกจากนี้ แผนดังกล่าวยังให้ความสำคัญกับการปรับนโยบายและกฎระเบียบในการพัฒนาสมาร์ตกริดขั้นสูง รวมทั้งสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบสมาร์ตกริด โดยเฉพาะระบบพยากรณ์ไฟฟ้าที่ผลิตได้จากพลังงานหมุนเวียนซึ่งจะมีส่วนสำคัญต่อการบริหารระบบส่ง และจำหน่ายที่เชื่อมต่อของโรงไฟฟ้าพลังงานทดแทนได้อย่างมีประสิทธิภาพ แผนดังกล่าวจึงมีส่วนช่วย สนับสนุนการสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืนตามหมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคม คาร์บอนต่ำของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และทิศทางของการเปลี่ยนผ่านพลังงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เนื่องจากระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด





ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ปัจจุบัน การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมรรถกิริยาระบบไฟฟ้าในมิติเชิงปริมาณแล้ว แต่ยังคงจำเป็นต้องมีการดำเนินการตามผลการดำเนินการของโครงการนำร่องด้านเทคโนโลยีสมรรถกิริย เพื่อที่สามารถนำผลการศึกษาของโครงการนำร่องไปขยายผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมเต็มรูปแบบ เพื่อให้การพัฒนาระบบไฟฟ้าสามารถรองรับพฤติกรรมของผู้ใช้ไฟฟ้า และเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อาทิ การใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนที่มีความผันผวนสูง การผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน 3 การไฟฟ้าอยู่ระหว่างการลงทุนพัฒนาระบบโครงข่ายสมรรถกิริยและที่เกี่ยวข้อง อาทิ สถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งหากขาดการวางแผนการพัฒนาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานรับผิดชอบ อาจทำให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อนและเป็นไปภาระส่วนเกินต่อประชาชนได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐควรเร่งดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมรรถกิริยของประเทศไทยในระยะปานกลาง โดยควรมุ่งเน้นการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานด้านพลังงานในการกำหนดแผนการพัฒนาระบบสมรรถกิริยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ (Interoperability) เพื่อลดความซ้ำซ้อนของการลงทุนพัฒนาระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมรรถกิริย นอกจากนี้ ภาครัฐควรเร่งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการแข่งขันในตลาดไฟฟ้าเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าครอบคลุมทั่วประเทศ และการเปิดใช้ระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้แก่บุคคลที่สาม (Third Party Access : TPA) เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ผลิตไฟฟ้า โดยรวมถึงผู้ผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) ในการจำหน่ายไฟฟ้าผ่านระบบโครงข่ายไฟฟ้าหลักของประเทศ ซึ่งจะทำให้โครงข่ายไฟฟ้ามีการใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ภาครัฐจะต้องพิจารณาผลกระทบของการดำเนินการดังกล่าวควบคู่ไปกับความมั่นคงของระบบไฟฟ้าด้วย

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

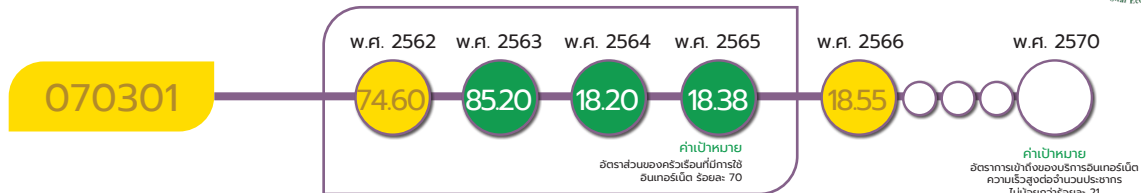


แผนแม่บท
07

070301

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล



หมายเหตุ : เป้าหมาย 070301 เป้าหมายนี้มีการปรับเปลี่ยนตัวชี้วัด จากในครั้งที่ 1 ได้กำหนดตัวชี้วัด คือ ภาพรวมอัตราส่วนของครัวเรือนที่ใช้อินเทอร์เน็ตเป็นอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร และมีค่าเป้าหมายคืออัตราส่วนครัวเรือนที่ใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70 เป็นอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2570

อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 21

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการดำรงชีวิตและประกอบธุรกิจ รวมถึงบริการภาครัฐ ตามแนวทางการพัฒนาประเทศสู่สังคมและเศรษฐกิจดิจิทัล อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเพิ่มขึ้นจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีความครอบคลุมพื้นที่ การนำเสนอรูปแบบและอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับประชาชนในแต่ละกลุ่ม การพัฒนาทักษะความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัล การสร้างภูมิคุ้มกันและรู้เท่าทันสื่อให้กับประชาชนอย่างทั่วถึง โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาระดับทักษะความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการดำรงชีวิตและประกอบธุรกิจ

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070301 มีการปรับตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย จากเดิม อัตราส่วนครัวเรือนที่ใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 80 เนื่องจาก พ.ศ. 2563 ประเทศไทยมีอัตราส่วนอินเทอร์เน็ตร้อยละ 85.20 ซึ่งบรรลุเป้าหมายดังกล่าวแล้ว เป็น อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070301

ความสอดคล้องของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 หมวด 16 ตามมาตรา 258
 070301 ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น	หมวดหมู่ที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน เป้าหมายระดับหมวดหมู่ 1. เศรษฐกิจดิจิทัลภายในประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น	ไม่มี

เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) 070301 เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) **หมวดหมู่ที่ 6** ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน **เป้าหมายที่ 1** เศรษฐกิจดิจิทัลภายในประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น และไม่ปรากฏความเชื่อมโยงกับประเด็นการปฏิรูปประเทศโดยตรง

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566 พิจารณาจากอัตราการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร จากผลการสำรวจข้อมูลการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง¹ ของสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) โดยสถานการณ์ พ.ศ. 2566² มีจำนวนผู้ลงทะเบียนใช้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเป็นร้อยละ 18.55 ของจำนวนประชากรทั้งหมด เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายของ พ.ศ. 2566 ที่กำหนดให้มีอัตราการเข้าถึงฯ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 โดยคิดเป็นร้อยละ 97.63 ซึ่งต่ำกว่าที่ค่าเป้าหมายกำหนด

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 พิจารณาจากอัตราการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร โดยสถานการณ์ใน พ.ศ. 2566 ที่มีอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรอยู่ที่ร้อยละ 18.55 หากเทียบกับค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ที่กำหนดให้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 คิดเป็นร้อยละ 88.33 ของค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)** ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบสถานการณ์ของ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) กับสถานการณ์ของ พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่มีการจัดเก็บข้อมูลล่าสุด อยู่ที่ร้อยละ 18.38 สะท้อนให้เห็นว่า**สถานการณ์การพัฒนาดังกล่าวดีขึ้นร้อยละ 0.92**



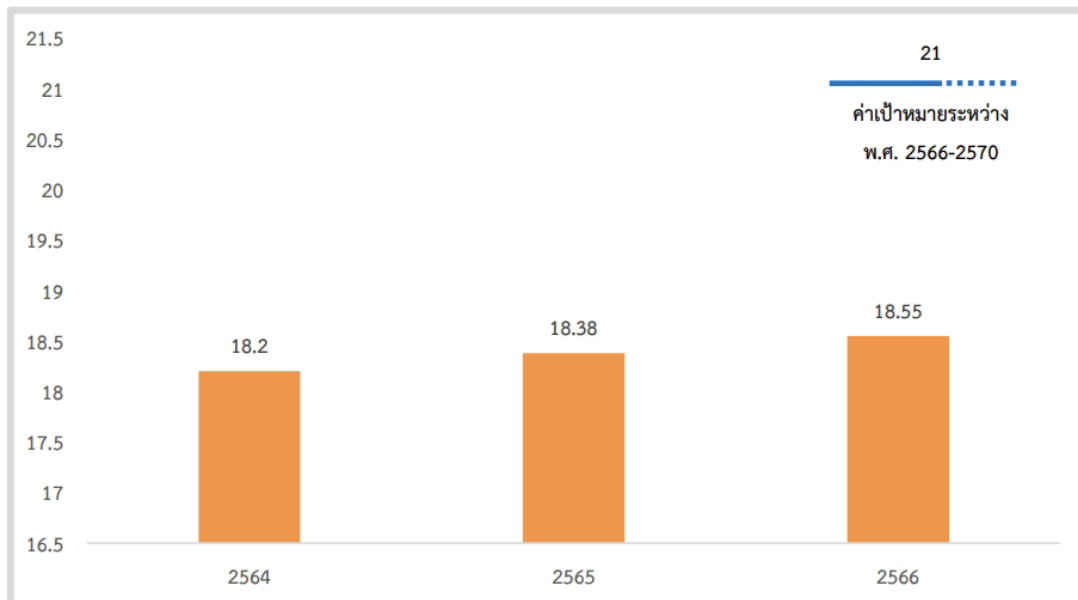
¹อินเทอร์เน็ตประจำที่

²https://ttid.nbct.go.th/internet_pop เข้าถึงข้อมูลในเดือนธันวาคม 2566



070301

อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร
และค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด (หน่วย : ร้อยละ)



ที่มา : สำนักงาน กสทช. เดือนธันวาคม พ.ศ. 2566





โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

070301

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2566 สำนักงาน กสทช. ได้ดำเนินงานตามแผนการจัดให้มีบริการโทรคมนาคมพื้นฐานโดยทั่วถึงและบริการเพื่อสังคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2565) และ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2566) ได้แก่ (1) โครงการจัดให้มีสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่และบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในพื้นที่ห่างไกล 15,423 หมู่บ้าน และ (2) โครงการจัดให้มีสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่และบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในพื้นที่ชายขอบ 3,874 หมู่บ้าน และสำนักงาน กสทช. ได้สนับสนุนเงินงบประมาณในการดำเนินงานให้บริการและบำรุงรักษาต่อเนื่องระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่มีการแจ้งเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ ใน พ.ศ. 2567 สำนักงาน กสทช. มีแผนการขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้ครอบคลุมพื้นที่ชายขอบ (46 หมู่บ้าน) และพื้นที่ห่างไกล (309 หมู่บ้าน) ทั่วประเทศเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะมีส่วนช่วยสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาของหมวดหมายที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียนภายใต้แผนพัฒนาฉบับที่ 13 (เศรษฐกิจดิจิทัลภายในประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น)

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ใน พ.ศ. 2566 ประชาชนส่วนใหญ่ใช้บริการอินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยมีการถือครองโทรศัพท์เคลื่อนที่ประมาณ 117.95 ล้านคน³ (หรือคิดเป็น 2 เลขหมายต่อคน) ประกอบกับที่ผ่านมารัฐบาลมีนโยบายเร่งรัดและผลักดันการพัฒนาเทคโนโลยี 5G ทำให้ประชาชนสามารถทำธุรกรรมดิจิทัลผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม

การส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงจะช่วยให้การทำธุรกรรมดิจิทัลได้ง่ายขึ้น กว้างขวางขึ้น และสามารถรับส่งข้อมูลจากโครงข่ายอินเทอร์เน็ตได้หลากหลายประเภท ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม อาทิ การศึกษา และการแพทย์ทางไกล

³ https://ttid.nbt.go.th/mobile_sub



070301

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐจำเป็นต้องมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการทั้งภาคเอกชนและภาครัฐให้ความสำคัญกับการเร่งพัฒนาแอปพลิเคชันหรือให้บริการผ่านระบบดิจิทัล รวมถึงการพัฒนาทักษะการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในการประกอบธุรกิจ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้มีปริมาณความต้องการใช้งานอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันสำนักงาน กสทช. ควรเร่งดำเนินแผนงานขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้ครอบคลุมพื้นที่ชายขอบ (46 หมู่บ้าน) และพื้นที่ห่างไกล (309 หมู่บ้าน) ทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจให้เป็นไปตามเป้าหมาย เพื่อช่วยเพิ่มโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวสามารถเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตสูง ซึ่งจะช่วยให้มีอัตราการเข้าถึงฯ บรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป

