

แผนแม่บท

07



โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



“โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนา ต่อยอดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม ยกระดับประสิทธิภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล”



แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และดิจิทัล โดยมีการลงทุนเพื่อการพัฒนาที่เพิ่มขึ้นและให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพที่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง สามารถเข้าถึงความต้องการของประชาชนได้ทุกพื้นที่ และรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม โดยมีเป้าหมายระดับประเด็น คือ **ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น** ทั้งนี้ แผนแม่บทประเด็นดังกล่าว สนับสนุนการบรรลุผลสัมฤทธิ์ การพัฒนาตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันตามที่กำหนดไว้ รวมถึงมีส่วนสนับสนุนต่อยุทธศาสตร์ชาติ ด้านความมั่นคง ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

การประเมินผลลัพธ์การดำเนินการที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

เป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

070001

ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

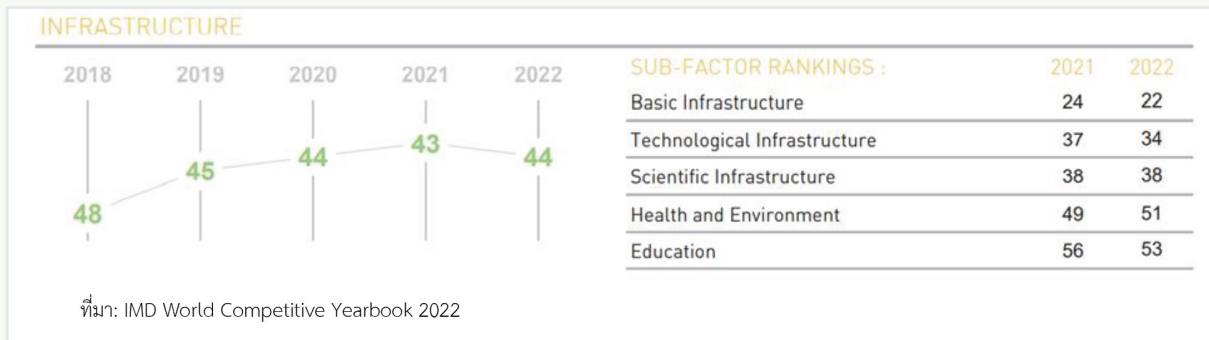


อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในอันดับที่ 45

- สรุปสถานการณ์บรรลุเป้าหมาย พ.ศ. 2565 พิจารณาการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) พ.ศ. 2565 พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 44 ลดลง จาก พ.ศ. 2564 ที่อยู่ในอันดับที่ 43 อย่างไรก็ตาม **ยังคงบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ใน พ.ศ. 2565** โดยในส่วนของปัจจัยย่อยของโครงสร้างพื้นฐานด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม มีอันดับลดลงเล็กน้อยที่อันดับที่ 51 จาก 49 และปัจจัยย่อยที่มีอันดับที่ดีขึ้น ได้แก่ ด้านสาธารณสุขพื้นฐาน มีอันดับที่ดีขึ้นจาก 22 เป็นอันดับที่ 24 และด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีที่มีอันดับที่ดีขึ้นเป็นอันดับที่ 34 จาก 37 ในปีก่อนหน้า ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ยังคงอันดับที่ 38



- สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 – 2565 ภาพรวมความสามารถด้านการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยมีอันดับดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง พบว่า พ.ศ. 2561-2565 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ได้พัฒนาจากอันดับที่ 48 ใน พ.ศ. 2561 มาอยู่ในอันดับที่ 44 พ.ศ. 2565 โดยใน พ.ศ. 2564 มีอันดับที่ดีที่สุดอยู่ที่อันดับที่ 43 ของการดำเนินการในห่วงแรกของยุทธศาสตร์ชาติ แสดงให้เห็นถึงความสามารถของประเทศไทยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้



ที่มา: IMD World Competitive Yearbook 2022

- สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ยังคงเป้าหมายตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายเดิม ที่กำหนดให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยจะต้องอยู่ภายในอันดับที่ 38 ภายใน พ.ศ. 2570 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์การจัดอันดับความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ใน พ.ศ. 2565 ที่อยู่อันดับที่ 44 ถึงแม้ว่าจะมีอันดับที่เกินเป้าหมายตามที่กำหนดไว้แล้ว แต่ก็ยังห่างไกลจากค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ใน พ.ศ. 2570 จึงสามารถสรุปสถานะการบรรลุเป้าหมายที่อยู่ในระดับวิกฤต

ทั้งนี้ การเลื่อนอันดับลงของปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน เป็นผลมาจากการเลื่อนอันดับลงของปัจจัยย่อยด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนและการให้ความสำคัญด้านปัญหาสิ่งแวดล้อมของรัฐบาลซึ่งในช่วงที่ผ่านมายังคงมีปัญหาด้านการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 และปัญหาด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม เพื่อให้มีอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเป้าหมายแผนแม่บทระดับประเด็น (y2) จะมีพัฒนาการที่ดี แต่เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (y1) บางเป้าหมายอาจไม่ส่งผลต่อเป้าหมายระดับประเด็น (y2) โดยตรง จึงเป็นประเด็นท้าทายที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วต่ออัตราการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและระบบปฏิบัติการอัตโนมัติเข้ามาเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความยืดหยุ่นในการปรับสภาพของโครงสร้างพื้นฐานในกิจกรรมทางเศรษฐกิจช่วยลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับภูมิภาคอย่างเป็นระบบ และปรับตัวได้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต

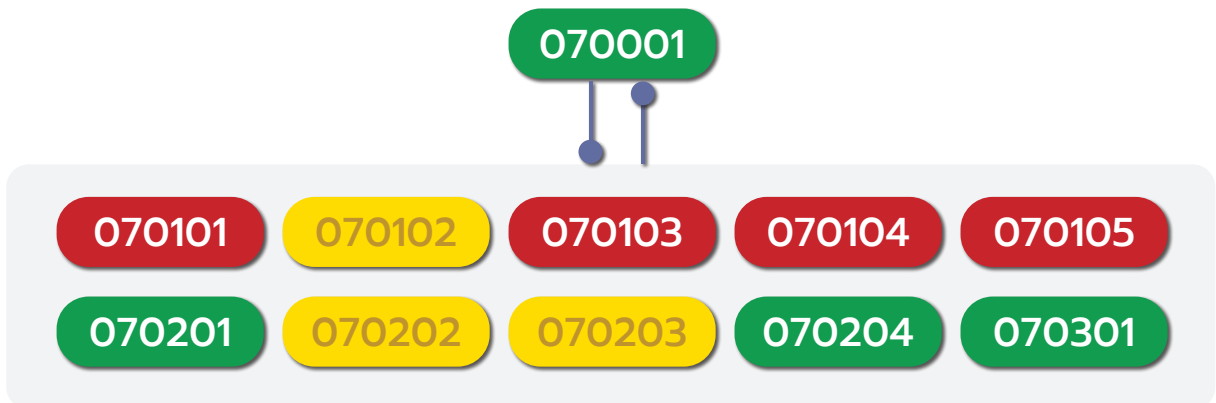
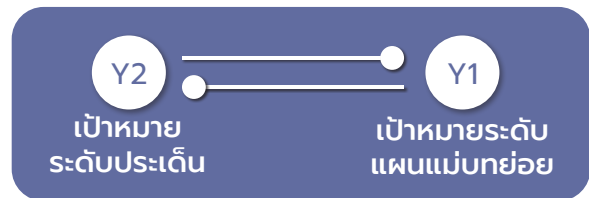


นอกจากนี้ เพื่อสนับสนุนการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐควบคู่ไปด้วย

แผนแม่บทฯ ประเด็น 07 โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

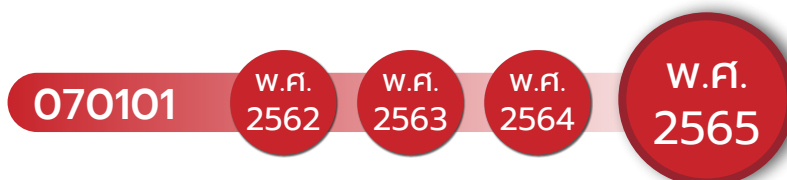
ประกอบด้วย 10 เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย ซึ่งมีสถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย ดังนี้

ความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1) กับเป้าหมายระดับประเด็น (Y2)



*สถานการณ์บรรลุเป้าหมายประจำปี พ.ศ. 2565

*เป้าหมาย y1 อาจไม่ส่งผลต่อ เป้าหมาย y2 โดยตรง

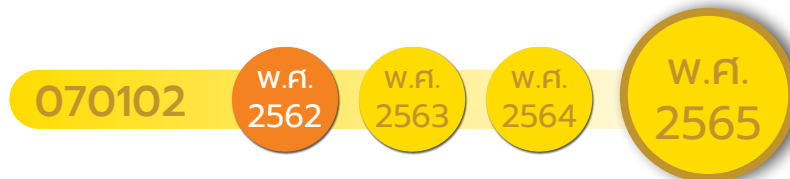


ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) น้อยกว่าร้อยละ 12

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมีการปรับตัวดีขึ้น แต่ยังห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงและความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้น ได้แก่ สงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ที่ส่ง

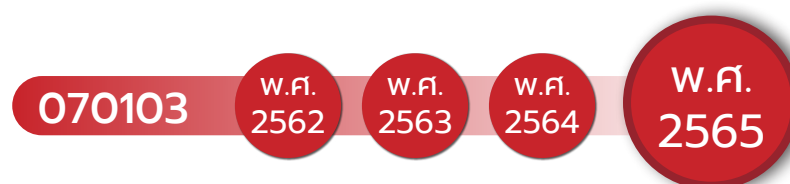


ผลกระทบอย่างรุนแรงต่อสถานะเศรษฐกิจโลกรวมทั้งประเทศไทย โดยใน พ.ศ. 2563 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 13.2 ใน พ.ศ. 2562 และใน พ.ศ. 2564 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มดีขึ้น ลดลงจากปีก่อนหน้าอยู่ที่ร้อยละ 13.8 ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤตที่กำหนดให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) น้อยกว่าร้อยละ 12



ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 อันดับหรือคะแนนดีขึ้น (Logistics Performance Index : LPI) อยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้น สะท้อนจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันประจำปี ของสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) พบว่าในช่วง พ.ศ. 2561 - 2564 มีสถานการณ์ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีผลการจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐาน ลดลงจากอันดับที่ 43 ใน พ.ศ. 2564 มาอยู่ที่อันดับ 44 แต่เมื่อพิจารณาปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน พบว่า ในภาพรวมปรับตัวดีขึ้นจากอันดับที่ 24 ใน พ.ศ. 2564 มาอยู่ในอันดับที่ 22 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการพัฒนาเสนอแนวทางการคมนาคมผ่านการลงทุนก่อสร้างถนนและระบบรางอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีสถานการณ์อยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดให้อันดับหรือคะแนน LPI ดีขึ้น อยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน



การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น แต่สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดลดลง โดยในช่วง พ.ศ. 2561 - 2564 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มสูงขึ้น จาก 10.22 ล้านตันต่อปี ใน พ.ศ. 2561 เป็น 11.46 ล้านตันต่อปี ใน พ.ศ. 2564 (ข้อมูลล่าสุด) หรือเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.04 ต่อปี ทำให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.24 ใน พ.ศ. 2561 เป็นร้อยละ 1.44 ใน พ.ศ. 2564 แต่ยังคงต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 4 ใน พ.ศ. 2565 ค่อนข้างมาก ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤตที่ได้กำหนดให้สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4



070104

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในเมืองหลักในภูมิภาค

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วง พ.ศ. 2561 - 2564 พบว่า สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดลดลง จาก 33.18 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ใน พ.ศ. 2561 เป็น 25.83 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ใน พ.ศ. 2564 (ข้อมูลล่าสุด) หรือลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.46 ต่อปี โดยใน พ.ศ. 2564 มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ร้อยละ 8.27 ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดจากเชื้อโควิด-19 ของภาครัฐ ทำให้ประชาชนบางส่วนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล (รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะส่วนบุคคล) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาทั้ง 2 ตัวชี้วัดร่วมกัน จึงส่งผลให้มีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ใน**ระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต**ที่ได้กำหนดให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในเมืองหลักในภูมิภาค

070105

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ยังอยู่ใน**ระดับวิกฤตต่อการบรรลุเป้าหมาย** พิจารณาจากอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 20.18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งแม้ว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 9.8 ต่อปี ในช่วง พ.ศ. 2561-2565 ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ใน**ระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต**ที่ได้กำหนดให้อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน



070201

พ.ศ.
2562พ.ศ.
2563พ.ศ.
2564พ.ศ.
2565

การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า (เฉลี่ยร้อยละ) ไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลงอย่างต่อเนื่อง พิจารณาจากสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า โดยใน พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง ร้อยละ 54.8 จาก พ.ศ. 2560 ที่มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าร้อยละ 60.2 เป็นผลให้อยู่ใน**ระดับการบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดให้** สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ

070202

พ.ศ.
2562พ.ศ.
2563พ.ศ.
2564พ.ศ.
2565

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ (เฉลี่ยร้อยละ) ร้อยละ 15 - 18 ของพลังงานขั้นสุดท้าย

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพลดลง โดยในช่วง พ.ศ. 2560-2564 การใช้พลังงานทดแทนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ภายหลังจากที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 พบว่า สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศมี**แนวโน้มลดลง** ซึ่งเป็นผลจากการลดลงของการบริโภคของภาคประชาชน การผลิตของภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ทำให้ภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้เชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตพลังงานทดแทน อาทิ ชยะชุมชน กากอ้อย มีแนวโน้มลดลงตามปริมาณการบริโภคและผลิตที่ลดลงตามไปด้วย โดยใน พ.ศ. 2565 มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ประมาณร้อยละ 14.06 ลดลงจาก พ.ศ. 2560 ที่ร้อยละ 0.47 ซึ่งมีสถานะการอยู่ใน**ระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนด** ให้สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ เป็นร้อยละ 15 - 18 ของพลังงานขั้นสุดท้าย

070203

พ.ศ.
2562พ.ศ.
2563พ.ศ.
2564พ.ศ.
2565

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) ไม่เกิน 7.4 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศลดลง โดย



ในช่วง พ.ศ. 2561 – 2564 มีค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานดีขึ้น โดยใน พ.ศ. 2564 มีค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน เท่ากับ 6.90 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน เป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 7.4 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท อย่างไรก็ตาม ไตรมาสที่ 3 ของ พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่ากับ 8.24 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท จึงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดให้ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) ไม่เกิน 7.4 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท

070204

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

การปรับปรุงและพัฒนาาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. 2565 จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า อย่างน้อย 8 โครงการ

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมการปรับปรุงและพัฒนาาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริดดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง พิจารณาจากจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า โดยตั้งแต่ พ.ศ. 2561 – 2565 มีจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการ ฯ เพิ่มขึ้น โดยใน พ.ศ. 2565 มีการดำเนินโครงการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริดเพิ่มขึ้น 1 โครงการ จาก พ.ศ. 2564 ทำให้มีโครงการเพิ่มขึ้นเป็น 22 โครงการ ซึ่งมีสถานะในระดับการบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดให้จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า อย่างน้อย 8 โครงการ

070301

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่จะต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70

สถานการณ์ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2565 ภาพรวมประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น พิจารณาจากอัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต จากร้อยละ 67.7 ใน พ.ศ. 2561 เป็นร้อยละ 87.00 ใน พ.ศ. 2565 (ไตรมาส 3) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการควบคุมและป้องกันสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ของภาครัฐ เช่น การปฏิบัติงานในสถานที่พัก การจัดการเรียนการสอนในรูปแบบออนไลน์ โดยใน พ.ศ. 2565 มีครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตจำนวน 21.06 ล้านครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 89.90 ของจำนวนครัวเรือนทั้งประเทศ (23.43 ล้านครัวเรือน) เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวนครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 87.7 หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.50 ซึ่งมีสถานะอยู่ในระดับการบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดให้อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70



แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 12

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เป็นการประเมินมูลค่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการที่เกิดจากการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม และกระจายสินค้า แบ่งเป็น 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศให้ได้ตามเป้าหมายมีปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญ ประกอบด้วย ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ศักยภาพการให้บริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยสนับสนุนในภาพรวม

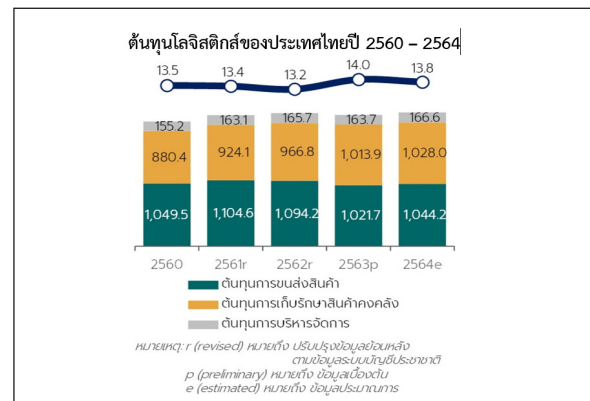




สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ พบว่าสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในห้วง 5 ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติมีการปรับตัวดีขึ้นแต่ยังห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงและความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้น อาทิ สงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ที่ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานเศรษฐกิจโลก รวมทั้งประเทศไทย โดยใน พ.ศ. 2563 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 13.2 ต่อ GDP ใน พ.ศ. 2562 ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP และใน พ.ศ. 2564 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มดีขึ้น ลดลงจากปีก่อนหน้าอยู่ที่ร้อยละ 13.8 ต่อ GDP ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีสัดส่วน ร้อยละ 6.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษา

สินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศจากการผ่อนคลายมาตรการด้านการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกลับมาฟื้นตัว โดย GDP มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นมากกว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ทำให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงจากปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ยังคงน้อยกว่าค่าเป้าหมายส่งผลให้สถานะการดำเนินการอยู่ในระดับวิกฤตต่อการบรรลุเป้าหมาย



ที่มา: รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2564

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 ได้แก่ โครงการการพัฒนาขีดความสามารถในการทดสอบผลิตภัณฑ์ด้านป้องกันการระเบิดและปะทุไฟ ตามมาตรฐาน IECEx และ ATEX สำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดด้านความเข้ากันได้ของอุปกรณ์

(EMC) และด้านคลื่นรบกวนความถี่สูงมิลลิเมตรเวฟเพื่อรองรับการพัฒนาาระบบราง (ในตู้ดีการ) และโครงการพัฒนาขีดความสามารถทางการสอบเทียบผลกระทบสัญญาณรบกวน (Noise) ความถี่สูงต่อสมรรถนะการสื่อสาร/และการสื่อสารของรถยนต์ในอนาคต ในการสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลงในห้วงถัดไป ทั้งนี้ ในช่วง พ.ศ. 2564 – 2565 หน่วยงานภาค



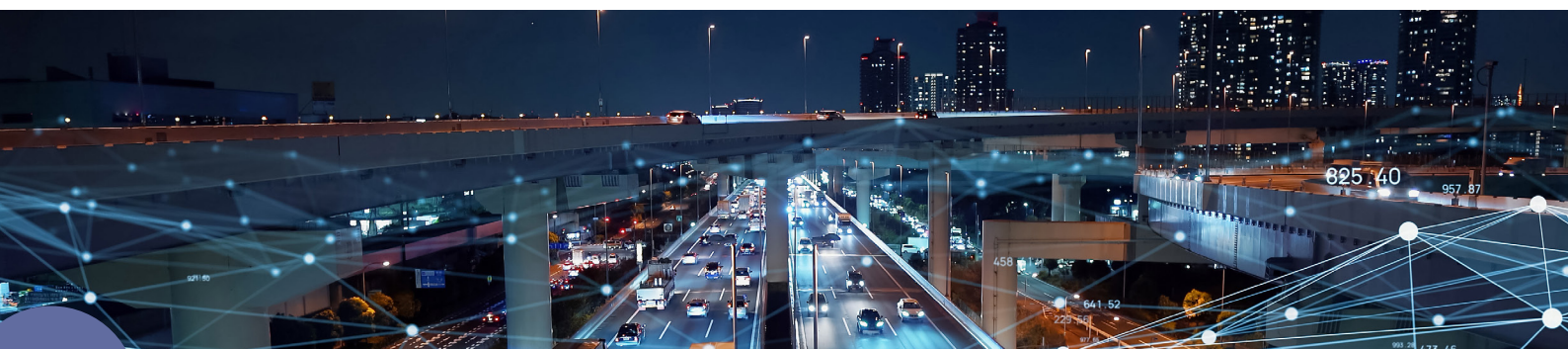
รัฐได้ขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาผ่านการดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW เพื่อลดเอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อาทิ ข้อมูลใบอนุญาตใบรับรองการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ประมง สินค้าปศุสัตว์ และอุปกรณ์เครื่องมือเพื่อใช้ในกิจการปิโตรเลียม ข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) และการพัฒนาระบบ ASEAN Single Window (ASW) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม อาทิ การบริหารจัดการวัตถุดิบ การแก้ปัญหาการถกเถียงเปล่า

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยการลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ได้ตามเป้าหมายในระยะต่อไป ยังคงมีข้อจำกัดที่เป็นประเด็นท้าทายในการขับเคลื่อนการพัฒนา โดยเฉพาะภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ที่รูปแบบในการดำเนินธุรกิจมีการปรับเปลี่ยนไปรวมทั้งการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จำเป็นต้องพัฒนาและปรับวิธีการดำเนินงานให้ทันต่อสถานการณ์ ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นโครงการสำคัญจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ ถึงจะสามารถใช้ประโยชน์และสะท้อนผล

การยกระดับมาตรฐานการทดสอบผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะในเส้นทางยุทธศาสตร์และประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 การก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การปรับปรุงถนนเพื่อขนส่งผลผลิตทางการเกษตร การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเศรษฐกิจที่สำคัญ การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) และการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า

การลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้โดยการดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมาย จึงควรให้ความสำคัญกับประเด็นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐลงทุนให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) การเข้าถึงข้อมูลภาครัฐที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจได้ทันต่อสถานการณ์ และปัจจัยแวดล้อมสนับสนุนที่เอื้อต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม





ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนา ภาครัฐควรเร่งพัฒนาความเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยาน พื้นที่เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญเร่งพัฒนาและผลักดันการใช้ประโยชน์ท่าเรือและระบบรางให้เกิดประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอต่อความต้องการ ผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW ให้ครอบคลุมครบ

ทุกกระบวนการ พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-logistic) และปรับลดขั้นตอนการดำเนินงานที่ไม่จำเป็นผลักดันภาคการเกษตรเพื่อลดความสูญเสียในการกระบวนการคัดแยกและขนส่งสินค้าเกษตร พัฒนาการใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) และผลักดันให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม อาทิ ระบบบริหารจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติ Smart GPS และ Digital Sensors มาพัฒนาการให้บริการในกิจกรรมโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลง **ยังคงตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายเดิม** ที่กำหนดให้มี สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) **เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11 ภายใน พ.ศ. 2570** โดยสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ระหว่างพ.ศ.2560-2564ที่ผ่านมา มีค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 13.58 **ทำให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย** การลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ในห่วงโซ่อุปทานของการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติดังนั้น การดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐการต้องเร่งใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกของกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ โดยจะต้องบูรณาการการดำเนินการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการจัดการ พัฒนาระบบ NSW รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) และระบบ Port Community System (PCS) และพัฒนาการเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งผลักดันให้ภาคเอกชนนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการผลิต การบริหารสินค้าคงคลัง และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง ยกกระดับการให้บริการในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน พัฒนารูปแบบธุรกิจสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) และการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับ หรือคะแนนดีขึ้น (Logistics Performance Index : LPI) อยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index : LPI) มีเกณฑ์ชี้วัด 6 ด้าน ประกอบด้วย พิจารณาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศความตรงต่อเวลาของการบริการและระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า โดยมีปัจจัยสำคัญสู่การบรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย การพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์ โดยพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบุคลากร และปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ที่จะช่วยลดอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการติดตามผลการดำเนินงาน





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สะท้อนเทียบเคียงจากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันประจำปี ของสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) ภาพรวม พ.ศ. 2561 – 2564 มีสถานการณ์ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2565 ประเทศไทย มีผลการจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ลดลงจากอันดับที่ 43 (ใน พ.ศ. 2564) มาอยู่ที่อันดับ 44 แต่เมื่อพิจารณาปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) พบว่า ในภาพรวมปรับตัวดีขึ้น

จากอันดับที่ 24 (พ.ศ. 2564) มาอยู่ในอันดับที่ 22 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการพัฒนาเสนอแนวทางการคมนาคมผ่านการลงทุนก่อสร้างถนนและระบบรางอย่างต่อเนื่องเป็นผลให้มีสถานะการดำเนินการอยู่ในระดับใกล้เคียงกับการบรรลุเป้าหมาย โดยยังคงมีความท้าทายในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการกระจายสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รวมถึงการพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า – ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

INFRASTRUCTURE



SUB-FACTOR RANKINGS :

	2021	2022
Basic Infrastructure	24	22
Technological Infrastructure	37	34
Scientific Infrastructure	38	38
Health and Environment	49	51
Education	56	53

ที่มา: IMD World Competitive Yearbook 2022

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 ได้แก่การพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้มีการขับเคลื่อนผ่าน โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐานการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน

(TDSC) และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม นอกจากนี้ ยังมีการขับเคลื่อนแผนการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติผ่านกลไกระดับนโยบายโดยคณะกรรมการบริหารการจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ และความร่วมมือในลักษณะบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีความก้าวหน้าการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนากระบวนการในการให้บริการ นำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์



ให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน National Single Window (NSW) สำหรับประกอบพิธีศุลกากร (ราย Shipment) โดยสามารถให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้วจำนวน 444 กระบวนงาน คิดเป็นร้อยละ 93.67 (จากจำนวน 473 กระบวนงาน) รวมทั้งการพัฒนาระบบ NSW ที่ได้จัดให้มีระบบคอมพิวเตอร์ทดแทนระบบคอมพิวเตอร์ NSW เดิมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้เพียงพอกับปริมาณการใช้บริการ และพัฒนาระบบศูนย์กลางของประเทศ ระบบ Gateway และระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ สำหรับการพัฒนาระบบ Asean Single Window (ASW) ได้พัฒนาระบบรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน(ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) และการเชื่อมโยงข้อมูล e-Phyto Certificate รวมทั้งเตรียมความพร้อมเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (e-CO) กับประเทศนอกอาเซียน ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ อีกทั้งได้กำหนดพิกัตศุลกากรและรหัสสถิติใหม่เพิ่มเติมเพื่อให้เป็นไปตามพิกัตศุลกากรในระบบฮาร์โมนีอาเซียนฉบับใหม่ ค.ศ. 2022 (HS2022) จำนวนทั้งสิ้น 11,009 รายการ มีรายการที่เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW แล้ว 10,970 รายการ คิดเป็นร้อยละ 99.65

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

การพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายในปี 2565 ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ยังคงมีความท้าทายจากข้อจำกัดทั้งในเรื่องกฎระเบียบในการอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ความร่วมมือของหน่วยงานในการขับเคลื่อนกันในลักษณะบูรณาการในการจัดทำและขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินแผนงาน/โครงการ/มาตรการและหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการดำเนินงาน

นอกจากนี้ ภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ โดยการพัฒนาเส้นทางให้เกิดความเชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบและสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศได้ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก โดยดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งชายแดน (อาทิจังหวัดนครพนม) ที่จะเป็นการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการและสามารถเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก ที่เป็นการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการตรวจประเมินคุณภาพโดยผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐานทั้งในระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการ และคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นจะสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ รวมทั้งส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ

และการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมาย จึงควรให้ความสำคัญในการปรับปรุงกฎระเบียบควบคู่ไปกับการเร่งดำเนินการลงทุนในโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการจัดทำกรอบความตกลงกับประเทศต่าง ๆ ตลอดจนการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการขับเคลื่อนร่วมกันเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าของประเทศ



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ภาครัฐต้องให้ความสำคัญเร่งสนับสนุนสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยส่งเสริมการอำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างไร้รอยต่อควบคู่ไปกับการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สามารถรองรับการดำเนินการดังกล่าว รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window และกระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความสมบูรณ์และเกิดประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐและเอกชน (B2G) และระหว่างภาคเอกชนและภาคเอกชน (B2B) ในการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ได้ตลอดกระบวนการ พร้อมทั้งเตรียมพร้อมรองรับการเชื่อมโยงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยาน (ระบบ Air PCS) และผ่านท่าเรือ (ระบบ Sea PCS) และพัฒนาระบบเชื่อมโยงเพื่อการชำระเงินออนไลน์ให้เกิดความน่าเชื่อถือ รวมถึงควรมุ่งเน้นการเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศในเชิงรุก เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการเร่งดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Trade Facilitation: TFA) และให้ความสำคัญในการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์โดยร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรมและการรับ แลกเปลี่ยน ถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อลดการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานการบริการเทียบเคียงกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศและให้ความสำคัญในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับนานาชาติ

สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น **ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมที่กำหนดให้มีดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับหรือคะแนนดีขึ้น อยู่ในอันดับที่ 25 หรือมีคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 ภายใน พ.ศ. 2570** ซึ่งหากพิจารณาจากผลการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index : LPI) ล่าสุดเมื่อ พ.ศ. 2561 ซึ่งประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 32 และมีคะแนน

ที่ 3.41 ทำให้สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุค่าเป้าหมาย ซึ่งจะมีความท้าทายที่จะผลักดันการพัฒนาให้มีความต่อเนื่องโดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการกระจายสินค้าให้สามารถตอบสนองการใช้บริการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ การใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อยกระดับกิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศที่เป็นสากลและทันต่อสถานการณ์การพัฒนา



แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4

การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนโดยมีปัจจัยสำคัญสู่การบรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

และการปรับปรุงระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) ความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ทางรางได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางพบว่าในช่วงพ.ศ. 2561-2564 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มสูงขึ้นจาก 10.22 ล้านตันต่อปี ใน พ.ศ. 2561 เป็น 11.46 ล้านตันต่อปี ใน พ.ศ. 2564 (ข้อมูลล่าสุด) หรือเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.04 ต่อปี ทำให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.24 ใน พ.ศ. 2561 เป็นร้อยละ 1.44 ใน พ.ศ. 2564 แต่ยังคงต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 4 ใน

พ.ศ. 2565 ค่อนข้างมาก สะท้อนถึงสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายที่อยู่ในระดับวิกฤตซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากความล่าช้าในการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 5 เส้นทาง และเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ประกอบกับ รฟท. ยังคงประสบปัญหาขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อนในการให้บริการ ทำให้ รฟท. ไม่สามารถปรับเพิ่มขบวนรถสินค้าได้ตามความต้องการของผู้ประกอบการได้



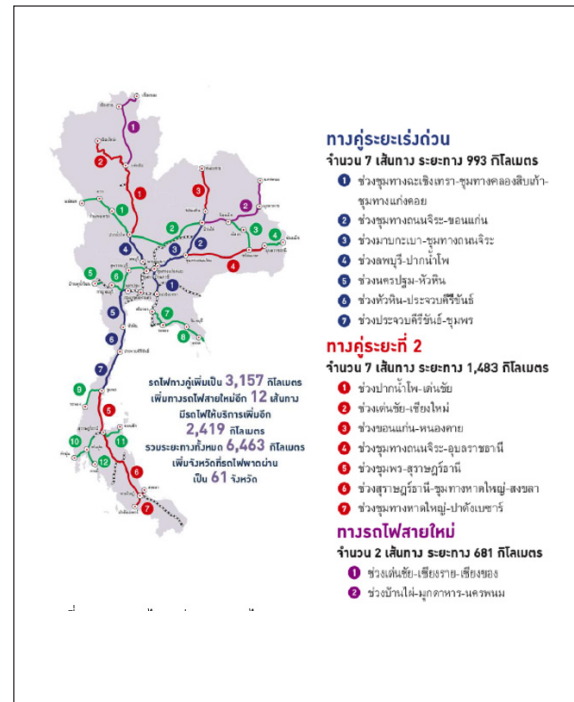
การดำเนินงานที่ผ่านมา

ภาครัฐได้เร่งลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางราง โดยปัจจุบันได้เปิดให้บริการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น (เปิดให้บริการ พ.ศ. 2562) ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบก้า – แก่งคอย (เปิดให้บริการ พ.ศ. 2563) และช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์(ก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม 2565) และอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางคู่สายใหม่รวม 4 เส้นทาง คาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการครบทุกเส้นทางใน พ.ศ. 2566 (ยกเว้นช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจิระ ที่คาดว่าจะเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2570) ซึ่งภายหลังการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้โครงข่ายรถไฟมีความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 47 จังหวัด เป็น 54 จังหวัด และมีการพัฒนาปรับปรุงย่านกองเก็บตู้สินค้าบริเวณสถานีรถไฟ 32 แห่งทั่วประเทศให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้สนับสนุนให้มีการบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) บริเวณทางรถไฟ อาทิ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย (เปิดให้บริการแล้ว) ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง) ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อสนับสนุนให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า

สำหรับการพัฒนาสภาพแวดล้อมเพื่อให้เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าทางรานั้น ที่ผ่านมามีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางเพื่อส่งเสริมให้

ตารางแสดง แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

เกิดการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีเกี่ยวกับระบบราง สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ และลดการพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และมีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อเตรียมความพร้อมในการกำกับกิจการขนส่งทางราง และอยู่ระหว่างการเสนอร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง ... เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางสามารถทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลมาตรฐานการประกอบการขนส่งทางราง อาทิ ค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าใช้ประโยชน์ราง รวมทั้งการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจการขนส่งสินค้าได้อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ที่ผ่านมาภาครัฐได้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนให้โครงข่ายรถไฟเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าของประเทศที่ผ่านมาได้พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้มีสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเข้าถึงจุดต้นทาง-ปลายทางได้อย่างสะดวก ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่ไม่สามารถเข้าถึงจุด

ต้นทาง-ปลายทางได้ ทำให้ผู้ประกอบการเกิดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ซ้ำซ้อนจากการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง ดังนั้น หากภาครัฐไม่สามารถเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางให้มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งสินค้าทางถนนก็จะไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมาย

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางในระยะต่อไป ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และทางคู่สายใหม่ การจัดการรถจักรและล้อเลื่อน รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พร้อมทั้งเร่งผลักดันให้ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางสามารถทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการระบบขนส่งทางรางและสนับสนุนให้มีการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน

ในการให้บริการในกิจการระบบขนส่งทางรางได้อย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ภาครัฐควรกำหนดให้มีคณะทำงานที่ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหและการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางให้มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งสินค้าทางถนน โดยเริ่มต้นจากเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าหลักของประเทศเป็นลำดับแรก





สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย การขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้น **ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิม**ที่กำหนดให้มี สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยมีค่าเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 เป็น เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ภายใน พ.ศ. 2570 ทั้งนี้ เมื่อเทียบสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด

จาก พ.ศ. 2564 ที่มีค่าเท่ากับร้อยละ 1.44 ทำให้ **สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤต**ในการบรรลุเป้าหมาย ดังนั้น เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ภาครัฐต้องดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้โครงข่ายรถไฟเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในระบบราง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด



แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในเมืองหลักในภูมิภาค

การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลรวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความหนาแน่นของเมือง โดยมีปัจจัยสำคัญสู่การบรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย การส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดของการเดินทางให้ได้มาตรฐานปลอดภัย ตรงต่อเวลา และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สามารถแข่งขันได้กับการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการ ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมของเมืองให้เหมาะสมกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ในช่วง พ.ศ. 2561 – 2564 ที่ผ่านมา พบว่าปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 33.18 ล้านคน-เที่ยวต่อวันใน พ.ศ. 2561 เป็น 25.83 ล้านคน-เที่ยวต่อวันใน พ.ศ. 2564 (ข้อมูลล่าสุด) หรือลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.46 ต่อปี โดยใน พ.ศ. 2564 มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ร้อยละ 8.27 ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ของภาครัฐ ทำให้ประชาชนบางส่วนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล (รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะส่วนบุคคล) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นการลดลงของปริมาณผู้โดยสารของระบบรถโดยสารสาธารณะจาก 6.75 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ใน พ.ศ. 2561 เป็น 2.21 ล้านคน-เที่ยว

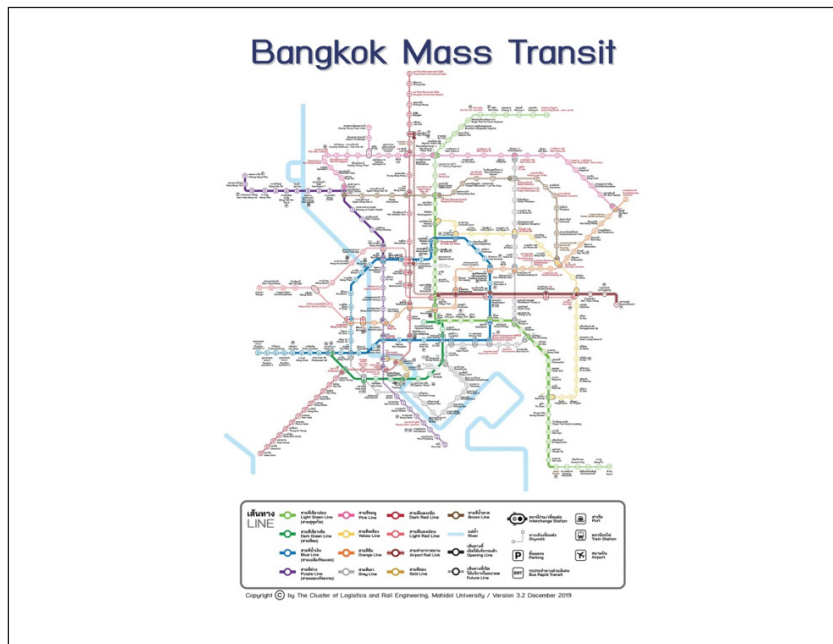
ต่อวันใน พ.ศ. 2564 สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำข้อมูลตัวชี้วัดดังกล่าว โดยนำร่องในเมืองหลักของภูมิภาค 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดภูเก็ต และใน พ.ศ. 2566 จะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดเก็บข้อมูลในเมืองหลักอื่น ๆ เพิ่มเติมอีก 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ในช่วง พ.ศ. 2563 -2564 ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคทั้งภาครัฐและภาคเอกชนหลายจังหวัด อาทิ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดขอนแก่น ได้หยุดการให้บริการเนื่องจากประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้คาดว่าสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 อาทิ โครงการพัฒนาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาค เพื่อเป็นการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคของประเทศไทย โดยเป็นการออกแบบและพัฒนาแอปพลิเคชัน (Application) รองรับการนำเข้าสู่สัญญาณตำแหน่งพิกัดจีพีเอส (GPS)

จากโทรศัพท์เคลื่อนที่ของ ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ และสามารถแสดงผลการแจ้งตำแหน่ง GPS ของผู้รับบริการผ่านแอปพลิเคชันได้ เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลบริการระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการโดยภาครัฐและเอกชน ที่สามารถสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ที่ผ่านมาภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง โดยปัจจุบันได้มีการเปิด

¹ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey: TDS) ปี 2560



ให้บริการรถไฟฟ้าแล้วจำนวน 6 เส้นทางระยะทางรวม 211.94 กม. และอยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 135.8 กม. ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล(M-Map) จำนวน 10 เส้นทาง เพื่อเพิ่มความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการจาก 193.72 กม. เป็น 464 กม. การดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนา ระบบรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยการกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่จะขอรับใบอนุญาตเดินรถจำเป็นต้องมีการจัดการรถโดยสารที่มีสภาพดีมาให้บริการ ควบคู่กับการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้เป็นระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder) ให้แก่ระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development : TOD) การพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล หันมาเดิน

ทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น **สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค** ที่ผ่านมาสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศในพื้นที่ต่าง ๆ อาทิ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดสงขลา จังหวัดพิษณุโลก อุตรดิตถ์ จังหวัดนครราชสีมา และกลุ่มจังหวัดในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง แล้วเสร็จ โดยขณะนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดนครราชสีมา อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบเทคโนโลยีที่จะใช้ในระบบขนส่งสาธารณะที่มีขนาดการลงทุนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดภาระทางการเงินแก่ภาครัฐในระยะยาว ทำให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคยังไม่มีความก้าวหน้าเท่าที่ควร



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในช่วงที่ผ่านมา มีความก้าวหน้าอย่างชัดเจน โดยเฉพาะการทยอยเปิดให้บริการรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประชาชนโดยเฉพาะคนรุ่นใหม่ได้มีการปรับรูปแบบและวิถีชีวิตให้สามารถเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกเพิ่มขึ้น ประกอบกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัลทำให้มีการพัฒนาแพลตฟอร์ม (Platform) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าไม่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางตั้งแต่จุดต้นทาง - ปลายทาง เช่นเดียวกันกับการเดินทางด้วยรถยนต์ และจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบระบบรถโดยสารสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อจากระบบรถไฟฟ้าไปยังจุดต้นทาง - ปลายทาง ซึ่งที่ผ่านมาการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของระบบรถโดยสารสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกับการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้า ในขณะที่ที่ผ่านมา แนวโน้มการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาลดลง และการเริ่มพัฒนาแอปพลิเคชันที่ทำให้เกิดการทำธุรกรรมตามแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing

Economy) ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่อาจจะมีผลต่อความสำเร็จในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล สำหรับการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนรูปแบบและขนาดการลงทุนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ จึงยังไม่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาส่วนใหญ่ พบว่า การดำเนินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะมีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับต่ำและจำเป็นต้องพึ่งพาการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐ ในขณะที่หน่วยงานรับผิดชอบในระดับพื้นที่บางแห่งขาดความสามารถในการสนับสนุนทางการเงิน ประกอบกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นยังไม่สามารถส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะได้ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการภาคเอกชนในจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดภูเก็ต จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (City Bus) เพื่อเป็นโครงการนำร่องก่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มรูปแบบต่อไป



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐควรเร่งดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนกรโดยสารประจำทางทั้งด้านการปฏิรูปเส้นทางเดินรถและการจัดการรถโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเดิม เพื่อปรับบทบาทของรถโดยสารประจำทางให้ทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางต่าง ๆ อาทิ การปรับปรุงทางเดินเท้า การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมจากระบบรถไฟฟ้าไปยังจุดต้นทาง – ปลายทาง ได้อย่างสะดวกและมีค่าใช้จ่ายที่แข่งขันได้กับการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล พร้อมทั้งพิจารณาดำเนินการมาตรการส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Demand Road Management) ในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

ในเขตชุมชน (Road Pricing) การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างจริงจัง และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาแอปพลิเคชันที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น สำหรับการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ภาครัฐควรพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นที่จะช่วยส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะได้ รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์ในการสนับสนุนทางการเงินให้แก่องค์กรส่วนท้องถิ่นเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะต่อไป





สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น **ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมที่กำหนดให้มี** ส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล และในเมืองหลัก ในภูมิภาคในเขตเมืองเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ภายในปี 2570 ซึ่งเมื่อเทียบกับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขต

กรุงเทพฯ และปริมณฑล ใน พ.ศ. 2564 เท่ากับ ร้อยละ 8.27 ทำให้**สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤต**ในการบรรลุเป้าหมาย โดยเฉพาะด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมือง ภูมิภาคที่ปัจจุบันยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร ดังนั้นภาครัฐจึงควรเร่งผลักดันและขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนในพื้นที่เขตเมืองหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้ตามเป้าหมายในห้วงระยะเวลาต่อไป





แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน
ใน พ.ศ. 2565

เป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศถือเป็นวาระแห่งชาติของทุกประเทศรวมถึงประเทศไทย ซึ่งการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนจะต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ การเพิ่มความรู้ทักษะและประสบการณ์การใช้รถใช้ถนนของคน

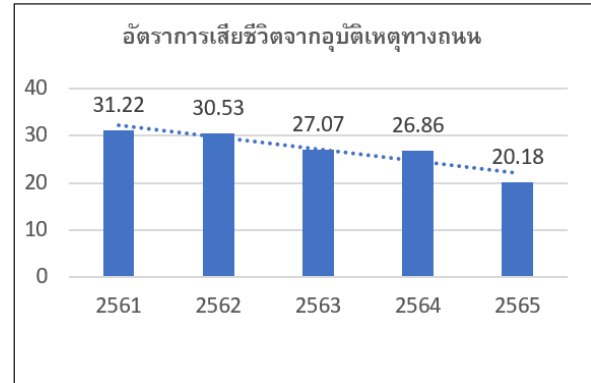
ความพร้อมและความปลอดภัยของถนนและมาตรฐานของยานพาหนะ การส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ขับรถใช้ถนนมีวินัยในการขับขี่ รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่จะช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศในภาพรวม ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ภาพรวมตั้งแต่ พ.ศ. 2561 – 2565 พบว่ามีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2565 พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 20.18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งแม้ว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 9.8 ต่อปี แต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดให้มีการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ใน พ.ศ. 2565 ได้ โดยมีสถานะการบรรลุเป้าหมายในระดับวิกฤตต่อการบรรลุเป้าหมาย นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติจากระบบข้อมูล 3ฐาน(IDCC)ของกระทรวงสาธารณสุขพบว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ที่เกิดอุบัติเหตุ



จากการขับขี่รถจักรยานยนต์และส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15 – 19 ปี ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเสียชีวิต อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติประจำปี พ.ศ. 2565 ได้แก่ โครงการ “ขับเคลื่อนการแก้ปัญหการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์” โครงการ “การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน (Community Based on Road Safety Management)” และ โครงการ “พัฒนามาตรฐานผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับต้น (Inspector) ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในการเดินทาง เยาวชน ผู้นำชุมชนและคนในชุมชน รวมถึงการดำเนินการของภาครัฐตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ 1) การแก้ไขปัญหาลดเสี่ยงและจุดอันตรายบนท้องถนน

2) การจัดหาอุปกรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามพฤติกรรมรถขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ การจัดตั้งด่านตรวจในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง 3) การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานพาหนะ อาทิ การกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ “ทุกที่นั่ง” ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาขณะโดยสาร หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท รวมถึงเพิ่มอัตราโทษปรับสำหรับความผิดที่อาจเป็นปัจจัยให้เกิดอุบัติเหตุ อาทิ ขับรถเร็วเกินกำหนด การให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการขอแพทย์ตรวจระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตจากผู้ขับขี่ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร โดยขณะนี้กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติร่วมกันพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบสั่งจราจรระหว่างกัน



เพื่อให้อำนาจกรรมการขนส่งทางบกสามารถรับชำระค่าปรับที่ค้างชำระใบสั่งแทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมทั้ง 4) การขับเคลื่อนนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนไปสู่ระดับพื้นที่ผ่านกลไกคณะกรรมการระดับนโยบาย (คณะกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ) คณะกรรมการอำนวยการ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด) และคณะกรรมการปฏิบัติการ (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น) อย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ผู้ประกอบการภาคเอกชนได้เข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนผ่านกิจกรรมเพื่อสังคม และการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทยทุกระดับในรูปแบบต่าง ๆ เพิ่มขึ้น อาทิ การจัดกิจกรรมแจกหมวกนิรภัย การพัฒนาศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการความปลอดภัยทางถนนของชุมชนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของประเทศในช่วงที่ผ่านมาได้มีความพยายามทั้งในด้านการกำหนดให้มีกลไกการขับเคลื่อนจากระดับนโยบายไปสู่ระดับพื้นที่ และการปรับปรุงแก้ไขระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายด้านการขนส่งและจราจรอย่างจริงจัง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแล้ว แต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคนภายในพ.ศ.2565ได้เนื่องจากการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศยังคงพึ่งพาการขนส่ง

ทางถนนเป็นหลัก โดยใน พ.ศ. 2564 มีสัดส่วนการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนนมากกว่าร้อยละ 80 ในขณะที่ภาครัฐมีงบประมาณที่จำกัดทำให้ไม่สามารถแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนท้องถนน และจัดหาอุปกรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามพฤติกรรมรถซิ่งที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรให้เหมาะสมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนของประเทศ อันจะนำไปสู่การลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามเป้าหมายได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การขับเคลื่อนเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้บรรลุเป้าหมายไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในห้วงที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 – 2570) ภายใน พ.ศ.2570 ควรให้ความสำคัญกับการเร่งจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 โดยกำหนดความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานผ่านกลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนไปสู่ระดับพื้นที่ให้มีความชัดเจนเพื่อ

ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจัดสรรงบประมาณได้อย่างเพียงพอ พร้อมทั้งเร่งส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบเดินทางและขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบรางเพื่อลดปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน การสนับสนุนให้เกิดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการบังคับใช้ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรได้อย่างทั่วถึงและเข้มงวด ซึ่งจะช่วยให้



ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามวินัยจราจรอย่างจริงจังตลอดจนปลูกฝังวินัยและจิตสำนึกในการใช้ยานพาหนะบนท้องถนน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถ

จักรยานยนต์ เพื่อสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนให้แก่กลุ่มเยาวชนรุ่นใหม่โดยการปรับปรุงหลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน

สถานการณ์ปี 2565 เทียบกับค่าเป้าหมายปี 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง **ยังคงตัวชีวิตและค่าเป้าหมายเดิม** โดยใน พ.ศ. 2570 ตั้งค่าเป้าหมาย อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนใน พ.ศ. 2565 จำนวน 20.18 คนต่อประชากร 1 แสนคน ทำให้สถานะการบรรลุ

เป้าหมายอยู่ในระดับยังคงมีความเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมาย ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของประเทศโดยเฉพาะในส่วนของกลไกการขับเคลื่อนจากนโยบายสู่ระดับพื้นที่ การสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนให้แก่กลุ่มเยาวชนรุ่นใหม่ รวมถึงการเข้มงวดกวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามวินัยจราจรอย่างจริงจังเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในห้วงเวลาต่อไปได้





แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562พ.ศ.
2563พ.ศ.
2564พ.ศ.
2565

การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ

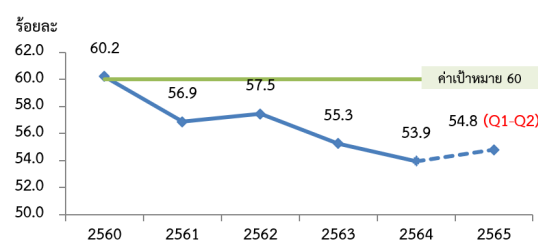
ที่ผ่านมาประเทศไทยพึ่งพาแหล่งเชื้อเพลิงจากก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงานไฟฟ้าในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง ทำให้เกิดความเสี่ยงและความไม่มั่นคงต่อการให้บริการด้านพลังงานของประเทศ จึงจำเป็นต้องกระจายประเภทเชื้อเพลิง เพื่อลดความเสี่ยงและเสริมระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีความมั่นคงและลดการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยปัจจัยสำคัญที่จะส่งผล

ให้สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงานไฟฟ้าลดลงตามเป้าหมาย ได้แก่ ความต่อเนื่องในการเพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าใหม่จากพลังงานหมุนเวียน การจัดลำดับการรับซื้อไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงอื่นที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติเข้าระบบการใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานเดิม โดยการสนับสนุนการจัดสรรการใช้ก๊าซธรรมชาติในอุตสาหกรรมต่าง ๆ อย่างเหมาะสม

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ภาพรวมตั้งแต่ พ.ศ. 2561 – 2565 พบว่ามีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าร้อยละ 54.8 ลดลงจาก พ.ศ. 2560 ที่มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าร้อยละ 60.2 ซึ่งบรรลุตามค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ไม่เกินร้อยละ 60 ใน พ.ศ. 2565 โดยเป็นผลจากการเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาดภายในประเทศ และการจัดหาพลังงานไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านตามนโยบายรัฐบาล

สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ในปี 2560 - 2565



ที่มา: การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม



การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 ได้แก่โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสำนักงานพลังงานจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้ประกอบการในพื้นที่ โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการและเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และแผนงาน และโครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านการประเมินศักยภาพเชื้อเพลิงธรรมชาติ เพื่อการกำกับดูแลการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม และการเตรียมการเปิดให้ยื่นขอสิทธิสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ซึ่งเป็นการดำเนินการเพื่อให้มีระบบบริหารจัดการด้านการประเมินศักยภาพเชื้อเพลิงธรรมชาติของประเทศที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย รวมถึงระบบบริหารจัดการและเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และแผนงาน นอกจากนี้ภาครัฐได้ดำเนินการจัดการกำลังผลิตไฟฟ้าตามแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2561-2580 ฉบับปรับปรุง

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลการบรรลุเป้าหมาย

ใน พ.ศ. 2565 มีสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าร้อยละ 54.8 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ช่วงปลาย พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นผลมาจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยที่เริ่มฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ทำให้จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนเพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศให้เพียงพอ

ครั้งที่ 1 (PDP2018 Rev.1) ที่ได้มีการกำหนดสัดส่วนประเภทเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าให้กระจายในหลายเชื้อเพลิงอย่างสมดุลเพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ และได้กำหนดเป้าหมายให้มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าไม่เกินร้อยละ 60 ประกอบกับการดำเนินมาตรการบริหารจัดการการจัดหาและการใช้พลังงานในช่วงที่ราคาพลังงานเชื้อเพลิงมีความผันผวนอย่างมาก อันเนื่องจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคยุโรปตั้งแต่ช่วงต้น พ.ศ.2565 ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องลดปริมาณการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าและเพิ่มสัดส่วนการซื้อไฟฟ้าจากแหล่งเชื้อเพลิงที่มีต้นทุนในการผลิตพลังงานไฟฟ้าต่ำกว่า อาทิ การรับซื้อไฟฟ้าระยะสั้นจากพลังงานทดแทน และพลังงานน้ำระยะสั้นเพิ่มเติมจาก สปป.ลาว รวมถึงการเจรจาเพื่อลดการรับซื้อไฟฟ้าภาคสมัครใจจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) ประเภทโรงไฟฟ้าโคเจนเนอเรชัน (Cogeneration) ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ ส่งผลให้มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลงได้อีกทางหนึ่ง

กับแนวโน้มความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับที่ผ่านมามาตรัฐได้มีนโยบายเปิดเสรีด้านพลังงานโดยส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในตลาดก๊าซธรรมชาติ และการสนับสนุนให้มีการพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมเพิ่มเติมควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจการก๊าซธรรมชาติ ซึ่งทั้งสองปัจจัยดังกล่าวอาจจะส่งผลต่อความสำเร็จในการปรับลดสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าตามเป้าหมายให้เป็นไปอย่างยั่งยืนได้



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้มีสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนเป้าหมายดังกล่าวให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยการเพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงในแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทยในระยะต่อไป ควรส่งเสริมให้มีการเพิ่มสัดส่วนการผลิตพลังงานจากพลังงานทางเลือก

ตามความศักยภาพของแต่ละพื้นที่ ควบคู่กับการวางแผนการจัดสรรการใช้ก๊าซธรรมชาติในกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านก๊าซธรรมชาติที่ลงทุนไปแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจะช่วยลดสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งยังสามารถสนับสนุนนโยบายเปิดเสรีด้านพลังงานโดยการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในตลาดก๊าซธรรมชาติของประเทศ





สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิม โดยใน พ.ศ. 2570 ตั้งค่าเป้าหมาย สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ ซึ่งเมื่อเทียบกับสถานการณ์ ปี 2565 ที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าร้อยละ 54.8 ทำให้สถานการณ์

บรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการจัดการกำลังผลิตไฟฟ้าเพื่อให้เกิดความมั่นคง โดยการเพิ่มสัดส่วนประเภทเชื้อเพลิงอื่นนอกจากการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าเพื่อให้มีการกระจายแหล่งเชื้อเพลิงอย่างสมดุล ซึ่งจะช่วยให้ประเทศมีความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและวิกฤติการณ์พลังงานในระยะต่อไป





แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ คิดเป็นร้อยละ 15 - 18 ของพลังงานขั้นสุดท้าย

การเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ อาทิ พลังงานแสงอาทิตย์ ก๊าซชีวภาพ จะช่วยให้ประเทศสามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases: GHG) ที่เกิดจากภาคพลังงาน โดยมีปัจจัยที่จะทำให้การ

เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ได้แก่ การจัดทำกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้และผลิตพลังงานทดแทนมากขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตพลังงานทดแทน

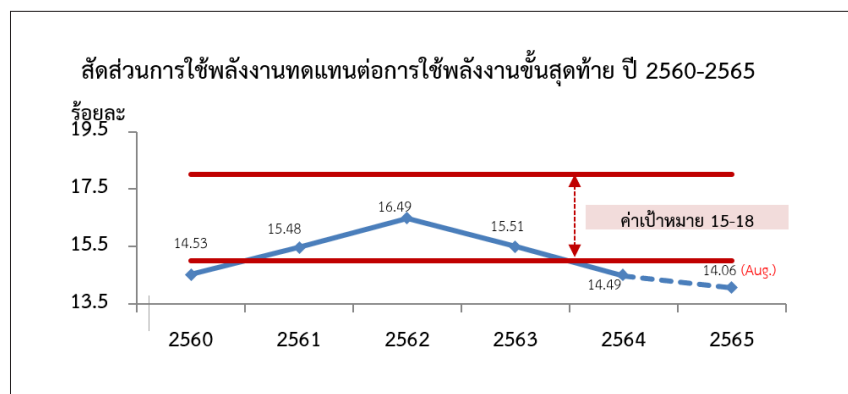




สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ พบว่า ในช่วง พ.ศ. 2560-2562 การใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ (ร้อยละ 15 - 18 ของพลังงานขั้นสุดท้าย) อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ในช่วง พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา พบว่าสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการลดลงของการบริโภคของภาคประชาชน การผลิตของภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม อันเนื่องจากการดำเนินมาตรการเพื่อควบคุมและป้องกันการ

แพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ทำให้ภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศมีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้เชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตพลังงานทดแทน อาทิ ชยะชุมชน กากอ้อย มีแนวโน้มลดลงตามปริมาณการบริโภคและผลิตที่ลดลงไปด้วย โดยใน พ.ศ. 2565 มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ประมาณร้อยละ 14.06 ลดลงจาก พ.ศ. 2560 ที่ร้อยละ 0.47 สะท้อนสถานะของ**การบรรลุเป้าหมายในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมาย** โดยการใช้พลังงานทดแทนจะอยู่ในรูปของพลังงานความร้อนมากที่สุดร้อยละ 55.54 รองลงมาคือไฟฟ้า และเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอลและไบโอดีเซล) ร้อยละ 28.62 และ 16.84 ตามลำดับ



ที่มา: กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 อาทิ โดยมีโครงการการสร้างต้นแบบระบบเก็บกักพลังงานแบตเตอรี่เพื่อชดเชยคุณภาพไฟฟ้าสำหรับอาคารที่มีลักษณะโหลดการใช้ไฟฟ้าแบบพิเศษ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาแบบแหล่งเก็บกักพลังงานต้นแบบที่ได้มาตรฐานของ

ประเทศ ที่จะมีส่วนในการสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติในห้วงปีถัดไป รวมถึงภาครัฐได้ดำเนินการส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนทั้งภาคไฟฟ้า ภาคความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพผ่านมาตรการที่สำคัญ อาทิ การสนับสนุนเงินลงทุนให้แก่กลุ่มเกษตรกร วิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการในการจัดหาเครื่องจักร อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการผลิต/แปรรูป



และการใช้เชื้อเพลิงชีวมวลในภาคความร้อน การปรับเปลี่ยน/ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อผลิตก๊าซชีวภาพ การรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน โดยกำหนดนโยบายการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนในรูปแบบ Feed-in Tariff (FiT) ที่เหมาะสม การกำหนดส่วนผสมเชื้อเพลิงชีวภาพที่เหมาะสม เพื่อเป็นเชื้อเพลิงหลัก การส่งเสริมการปลูกพืช พลังงานทดแทนในภาคอุตสาหกรรมและโรงไฟฟ้า การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลการบรรลุเป้าหมาย

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ ซึ่งเป็นผลจากการได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่ได้ผลกระทบจากการสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ในขณะที่การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าวยังเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนภายใน ค.ศ. 2050 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการ ข้อมูลและสารสนเทศด้านพลังงานทดแทนที่เป็นปัจจุบัน เพื่อให้ภาครัฐสามารถนำไปออกแบบและกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามศักยภาพของพื้นที่ พิจารณามาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนหันมาลงทุนพัฒนาพลังงานทดแทนเพื่อใช้ในกิจการตนเองอย่างเต็มรูปแบบ

ด้านพลังงานทดแทนให้มีประสิทธิภาพสูง การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจ ด้านพลังงานทดแทน ทำให้บรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศแล้ว ในช่วง พ.ศ. 2560-2562 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง มีองค์ความรู้ เทคโนโลยี และเครื่องจักรอุปกรณ์ ที่จะช่วยสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าวแล้ว

(Net Zero) ในปี 2065 ตลอดจนการดำเนินการเพื่อรองรับมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Barriers) อาทิ มาตรการปรับราคาคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดนของสหภาพยุโรป (Carbon Border Adjustment Mechanism : CBAM) แสดงให้เห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาดังกล่าว เป็นเรื่องที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาในหลายมิติ อาทิ การเกษตร อุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อม การค้าระหว่างประเทศ ทำให้จำเป็นต้องกำหนดนโยบายและมาตรการในการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าวที่มีความสมดุลและไม่ก่อให้เกิดภาระกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

เพิ่มขึ้น และการพัฒนาโครงสร้างระบบสมาร์ทกริด (Smart Grid) และระบบกักเก็บพลังงาน (Energy Storage System : ESS) ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการลงทุนวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงานภายในประเทศ การดำเนินมาตรการบริหารจัดการด้านอุปสงค์ (Demand Response : DR) และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผังเมืองให้มีความทันสมัยและสามารถสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้สามารถเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและไม่ก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ซื้อไฟฟ้า



สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย การใช้พลังงาน ทดแทนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น **ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมที่มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 - 22 ภายใน พ.ศ. 2570** ทั้งนี้ ปี 2565 มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายประมาณร้อยละ 14.06 ทำให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับยังคงมีความเสี่ยงในการบรรลุค่า

เป้าหมาย ทำให้การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวยังคงมีความท้าทาย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตพลังงานทดแทนมีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง ทำให้เครื่องจักรและอุปกรณ์มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและมีแนวโน้มราคาที่ลดลง ทำให้ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ สามารถเข้าถึงได้ง่ายยิ่งขึ้น ประกอบกับเป้าหมายของประเทศในการมุ่งไปสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายใน ค.ศ. 2050 (พ.ศ. 2593) จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้





แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

ค่าความเข้มการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (Energy Intensity: EI) ไม่เกิน 7.4 พันตัน
เทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท (ktoe/Billion Baht)

การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศจะช่วยลดภาระการลงทุนในการจัดหาพลังงาน ลดปริมาณการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกระบวนการผลิตพลังงานของประเทศในภาพรวมโดยปัจจัยที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนเป้าหมายดังกล่าว ได้แก่ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าในภาคขนส่ง และการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยี และประยุกต์ใช้ ในกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกภาคส่วน

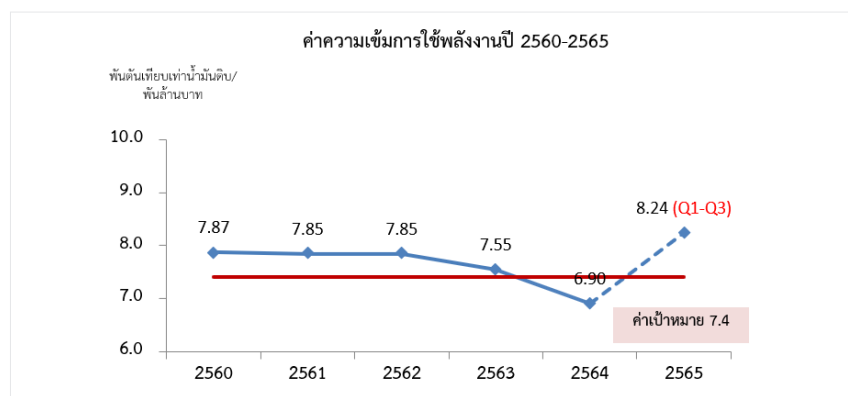




สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากค่าความเข้มการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (EI) ภาพรวมตั้งแต่ พ.ศ. 2561 – 2564 พบว่ามีประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2564 มีค่า EI เท่ากับ 6.90 พลังงานเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พลังงานบาท ลดลงจาก พ.ศ. 2560 ที่เท่ากับ 7.87 พลังงานเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พลังงานบาท ซึ่งใกล้เคียงกับค่า EI เป้าหมายที่กำหนดไว้ที่เท่ากับ 7.4 พลังงานเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พลังงานบาท อย่างไรก็ตาม ไตรมาสที่ 3 ของ พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีค่า EI เพิ่มขึ้นเป็น

เท่ากับ 8.24 พลังงานเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พลังงานบาท สะท้อนถึงสถานะการบรรลุเป้าหมายในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมาย เนื่องจากความต้องการใช้พลังงานเริ่มกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติ ในขณะที่สถานะเศรษฐกิจอยู่ระหว่างการฟื้นตัวภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 โดยใน พ.ศ. 2565 มีสัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายมากที่สุดคือภาคขนส่งร้อยละ 38 และรองลงมาคือภาคอุตสาหกรรมการผลิตร้อยละ 37



ที่มา: กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 ได้แก่ โครงการ “จัดทำแผนการพัฒนาศถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อรองรับเป้าหมายการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศ” และโครงการยกระดับระบบจัดการข้อมูลสารสนเทศของห้องปฏิบัติการทดสอบคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ 4.0 ระยะที่ 2 นอกจากนี้ ภาครัฐได้ดำเนินมาตรการที่สำคัญ ประกอบด้วย (1) การสนับสนุนด้านการเงินและสร้างแรงจูงใจในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงาน โดยการสร้าง

แรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจ และภาคครัวเรือน อาทิ โครงการส่งเสริมการลงทุนด้านอนุรักษ์พลังงาน และพลังงานทดแทน (ESCO Fund) มาตรการส่งเสริมการลงทุน เพื่อการประหยัดพลังงานของบีโอไอ (BOI) มาตรการสนับสนุนด้านภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco Car) และการติดฉลากอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน ผลจากการดำเนินมาตรการต่าง ๆ ตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2561 - 2580 (EEP2018) ส่งผลให้ใน พ.ศ. 2564 เกิดผลประหยัดพลังงานจากประสิทธิภาพการใช้พลังงานภาพรวม



ของประเทศเท่ากับ 16,792 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) (2) การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและระบบราง ซึ่งมีความล่าช้ากว่ามาตรการด้านพลังงาน และการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาคอื่น ๆ เนื่องจากเป็นการดำเนินงานที่ต้องบูรณาการร่วมกันหลายหน่วยงาน (3) การบังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์พลังงาน อาทิ การบังคับใช้กฎ

กระทรวงกำหนดประเภทหรือขนาดของอาคาร และหลักเกณฑ์วิธีการในการออกแบบอาคาร เพื่ออนุรักษ์พลังงาน (Building Energy Code: BEC) กับอาคารที่จะก่อสร้างใหม่หรือดัดแปลงอย่างจริงจัง รวมทั้ง ได้กำหนดมาตรการบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอนุรักษ์พลังงานสำหรับผู้ผลิตและผู้จำหน่ายพลังงาน (Energy Efficiency Resources Standard: EERS) ในระยะที่สอง (พ.ศ. 2566 - 2579)

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

การขับเคลื่อนการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืนจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากประชาชนทุกภาคส่วนในการให้ความสำคัญกับการลงทุนติดตั้งอุปกรณ์หรือนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ รวมถึงปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานทั้งในระดับปัจเจกบุคคลและธุรกิจ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่ง

สินค้าในภาคขนส่ง ซึ่งการดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดความยุ่งยากและมีภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นทันที ในขณะที่ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยระยะเวลานานจึงจะเกิดผลสัมฤทธิ์ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนาดังกล่าวยังขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจและการผันผวนของสภาพภูมิอากาศในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ใน พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีค่าความเข้มการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (EI) เพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่ากับ 8.24 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท สูงกว่าค่า EI เป้าหมายที่กำหนดไว้ที่เท่ากับ 7.4 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพิจารณากำหนดมาตรการสนับสนุนด้านการเงินการคลังรูปแบบใหม่ ๆ ที่จะช่วยจูงใจให้ประชาชนทุกภาคส่วนหันมาลงทุนติดตั้งอุปกรณ์หรือนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ รวมถึงปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานทั้งในระดับปัจเจกบุคคลและธุรกิจได้อย่างเป็นรูปธรรม

ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และแนวปฏิบัติด้านงบประมาณและการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นในหน่วยงานภาครัฐ และส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน สำหรับเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ ในกระบวนการผลิต การดำเนินธุรกิจ และการดำรงชีวิต เพื่อพัฒนาไปสู่การกำหนดเกณฑ์มาตรฐานที่ครอบคลุมทั้งในภาคอุตสาหกรรม ธุรกิจ และครัวเรือน เพื่อการนำไปใช้อย่างแพร่หลาย



สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บททยอย ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น **ยังคงตัวชี้วัดเดิม** ค่าความเข้มการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย แต่ได้มีการ **ปรับเปลี่ยนค่าเป้าหมาย** เพื่อให้สะท้อนเป้าหมายมากยิ่งขึ้น จาก เดิม ค่าความเข้มการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ที่ไม่เกิน 7.40 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท เป็น ไม่เกิน 6.85 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ภายใน พ.ศ. 2570 โดยในไตรมาสที่ 3 ของ พ.ศ. 2565 ประเทศไทย มีค่า EI เท่ากับ 8.24 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ทำให้สถานะการบรรลุเป้าหมาย

อยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุค่าเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทำให้มีการผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานมีประสิทธิภาพสูงขึ้นและราคามีแนวโน้มลดลง ทำให้ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ สามารถเข้าถึงได้ง่าย ประกอบกับเป้าหมายของประเทศในการมุ่งไปสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายใน ค.ศ. 2050 ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งดำเนินการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้





แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

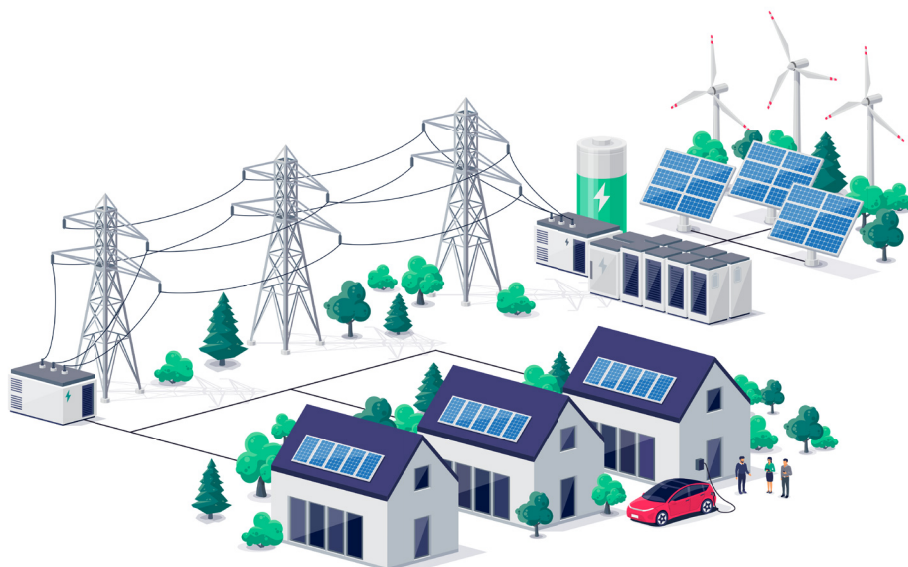
การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพ
ด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการ
ที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า อย่างน้อย 8 โครงการ

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของ
ประชาชนจากผู้ใช้ไฟฟ้า (Consumer) เป็นผู้ผลิต
ไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) และการผลิตไฟฟ้า
จากพลังงานหมุนเวียนแบบกระจายศูนย์ที่เพิ่มขึ้น
ส่งผลให้การพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะหรือ
โครงข่ายสมาร์ทกริด (Smart Grid) เข้ามามีบทบาท
ในการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน
พลังงานให้มีความทันสมัยและสามารถรองรับ
เทคโนโลยีระบบไฟฟ้าในอนาคต โดยมีปัจจัยสำคัญ

สู่การบรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย การวางแผน
การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยี
โครงข่ายสมาร์ทกริดที่ต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ
ที่เกี่ยวข้องตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานของระบบไฟฟ้า
ตั้งแต่การผลิตไฟฟ้า การส่งไฟฟ้า การจำหน่ายไฟฟ้า
ไปจนถึงการบริโภคไฟฟ้า รวมถึงการกำหนดให้มี
ระบบติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่าง
เป็นระบบ (Grid Modernization of Transmission
and Distribution)





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากจำนวนแผนงาน และ/หรือ โครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า โดยตั้งแต่ พ.ศ. 2561 – 2565 มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ใน พ.ศ. 2565 มีการดำเนินโครงการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดเพิ่มขึ้น 1 โครงการ จาก พ.ศ. 2564 ทำให้มีโครงการเพิ่มขึ้นเป็น 22 โครงการ ซึ่งบรรลุเป้าหมายของ พ.ศ. 2565 ที่ตั้งไว้จำนวน 8 โครงการแล้ว การดำเนินโครงการ

ส่วนใหญ่เป็นการศึกษา เตรียมการ และสาธิตรูปแบบการบริหารจัดการระบบไฟฟ้าภายใต้โครงข่ายสมาร์ทกริด อย่างไรก็ตาม หน่วยงานรับผิดชอบได้เริ่มดำเนินโครงการนำร่องในพื้นที่ขนาดใหญ่มากขึ้น อาทิ โครงการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี และโครงการติดตั้งระบบมิเตอร์อัจฉริยะ (AMI) สำหรับผู้ใช้ไฟฟ้ารายใหญ่ ซึ่งจะช่วยให้สามารถนำผลการดำเนินโครงการไปใช้ในการพัฒนาโครงข่ายสมาร์ทกริดของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 อาทิ โครงการ “ศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตระบบกักเก็บพลังงานประเภทแบตเตอรี่” ซึ่งจะก่อให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตระบบกักเก็บพลังงานประเภทแบตเตอรี่ในประเทศ ต่อยอดการสร้างห่วงโซ่อุปทานและมูลค่าเพิ่มในประเทศจากอุตสาหกรรมส่วนประกอบแบตเตอรี่ ที่เป็นส่วนประกอบพื้นฐานในผลิตภัณฑ์และอุตสาหกรรมต่าง ๆ รวมถึงเกิดการใช้งานระบบกักเก็บพลังงานประเภทแบตเตอรี่ในภาคพลังงานไฟฟ้า ที่สามารถลดต้นทุนการผลิตและการใช้ไฟฟ้า และส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน นอกจากนี้ภาครัฐได้ดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมาร์ทกริดของประเทศไทยในระยะสั้น พ.ศ. 2560 – 2564 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงการนำร่องเพื่อทดสอบความเหมาะสมทางเทคนิคและความคุ้มค่าของการลงทุน อาทิ โครงการศึกษาวิจัยเครื่องใช้กำลังกระแสไฟฟ้า (Power Pack) ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบกักเก็บพลังงานซึ่งจะติดตั้งในบ้านเพื่อรองรับการติดตั้งโซลาร์รูฟท็อป (Solar rooftop) ของ

ประชาชน โครงการนำร่องระบบบริหารจัดการพลังงานในอาคารที่ทำการของการไฟฟ้านครหลวงซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับระบบสมาร์ทกริด โครงการนำร่องการตอบสนองด้านโหลด (Load) และกลไกราคาในพื้นที่ เพื่อให้ผู้ใช้ไฟฟ้ามีส่วนร่วมต่อการบริหารจัดการระบบพลังงานของประเทศ การพัฒนาระบบไมโครกริด (Microgrid) และระบบกักเก็บพลังงาน (Energy Storage System: ESS) ที่ได้ดำเนินโครงการนำร่องในพื้นที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา และอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน รวมทั้งการพัฒนาระบบไมโครกริดบนพื้นที่ห่างไกลในพื้นที่เกาะพะลวย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยการดำเนินโครงการจะทำให้ทราบถึงวิธีการทำงานของระบบไมโครกริดตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของระบบ ซึ่งจะนำมาวิเคราะห์และขยายผลการพัฒนาระบบไมโครกริดในพื้นที่ที่เหมาะสมทั่วประเทศต่อไป นอกจากนี้ ภาครัฐได้เริ่มดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมาร์ทกริดของประเทศไทย ระยะปานกลาง พ.ศ. 2565 – 2574 โดยได้เพิ่มเติมประเด็นผู้ผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) และยานยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ รวมถึงการเปลี่ยนผ่านของการพัฒนาเทคโนโลยีในอนาคต



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลการบรรลุเป้าหมาย

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงสร้างกิจการไฟฟ้าแบบระบบผู้ซื้อรายเดียว (Enhanced Single-Buyer Model: ESB) โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เป็นผู้รับซื้อไฟฟ้ารายเดียว (Single buyer) ส่งกระแสไฟฟ้าให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายเป็นลักษณะโครงสร้างระบบไฟฟ้าแบบรวมศูนย์ (Centralized system) และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมการผลิตไฟฟ้าและจำหน่ายให้แก่ กฟผ. และการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย ซึ่งทำให้

ในกรณีที่มีแนวโน้มการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน การผลิตไฟฟ้าแบบกระจายศูนย์ (Distributed Energy Resources: DER) ตลอดจนการผลิตเองใช้เอง (Independent Power Supply: IPS) เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อาจจะเป็นตัวเร่งให้ภาครัฐไม่สามารถดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมรรถกิริยาของประเทศไทยในแต่ละระยะได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐควรเร่งการดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมรรถกิริยาของประเทศไทย ระยะปานกลาง พ.ศ. 2565 – 2574 เพื่อลดผลกระทบของวิกฤตการณ์พลังงานต่อระบบไฟฟ้าของประเทศไทย โดยควรมุ่งเน้นการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานด้านพลังงานในการกำหนดแผนการพัฒนาระบบสมรรถกิริยาให้สามารถเชื่อมต่อและสื่อสารสำหรับการบูรณาการและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ (Interoperability) เพื่อลดความซ้ำซ้อนของการลงทุน รวมทั้งภาครัฐ

ควรพิจารณาจัดทำกฎระเบียบต่างๆ ที่ข้อกำหนดเพื่อเปิดโอกาสให้บุคคลที่สาม (Third Party) สามารถเข้าถึงและใช้งานข้อมูลในมิเตอร์อัจฉริยะ (AMI) ข้อกำหนดสำหรับการรับซื้อการตอบสนองด้านโหลด (Load) เพื่อเป็นการรองรับแนวทางการพัฒนาการจัดการแหล่งพลังงานแบบกระจายศูนย์ (Distributed Energy Resources: DER) ในรูปแบบเชิงพาณิชย์ และการเปลี่ยนผ่านแนวโน้มเทคโนโลยีรูปแบบใหม่ที่จะส่งผลการบริหารจัดการระบบไฟฟ้าในอนาคต





สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย การปรับปรุงและพัฒนาาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด **ยังคงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเดิมที่กำหนดให้มีจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งาน ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ ภายใน พ.ศ. 2570 โดยไม่รวมโครงการสาธิต**

หรือโครงการศึกษาความเหมาะสมซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งใน พ.ศ. 2565 มีการดำเนินโครงการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดเพิ่มขึ้น 1 โครงการ จาก พ.ศ. 2564 ทำให้มีโครงการเพิ่มขึ้นเป็น 22 โครงการ ซึ่งบรรลุเป้าหมายของ พ.ศ. 2565 ที่ตั้งไว้จำนวน 8 โครงการ แล้ว อย่างไรก็ตามแผนงาน/โครงการดังกล่าวส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นโครงการศึกษาเท่านั้น ทำให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมายในห้วงถัดไป



แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

พ.ศ.
2562

พ.ศ.
2563

พ.ศ.
2564

พ.ศ.
2565

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. 2565

อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ทั้งในส่วนของโครงข่ายสื่อสารหลักภายในประเทศ และระหว่างประเทศที่มีความครอบคลุมทุกพื้นที่ มีคุณภาพให้สามารถบริการได้อย่างต่อเนื่องมีเสถียรภาพ สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดิจิทัล และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ทำให้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องคอมพิวเตอร์มีราคาต่ำลง และการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ อาทิ อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of Things: IoT) รวมถึงการขับเคลื่อน

ให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection) ที่สอดคล้องกับหลักมาตรฐานสากล จะช่วยสร้างโอกาสและความเชื่อมั่นให้ประชาชน ภาครัฐและภาคเอกชนหันมาใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล ในการดำรงชีพและการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องภายในประเทศและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

พิจารณาจากอัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต พบว่า สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต ในห้วง 5 ปีแรกของยุทธศาสตร์ชาติมีการปรับตัวดีขึ้น จากร้อยละ 67.7 ใน พ.ศ. 2561 เป็น ร้อยละ 87.00 ใน พ.ศ. 2565 (ไตรมาส 3) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการควบคุมและป้องกันสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ของภาครัฐ อาทิ การปฏิบัติงานในสถานที่พักการจัดการเรียนการสอนในรูปแบบออนไลน์ เมื่อพิจารณาจากอัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต จากผลการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ประจำปีไตรมาสที่ 3 พ.ศ. 2565¹ พบว่ามีจำนวนครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ (ร้อยละ 70) สะท้อนถึงสถานะการบรรลุเป้าหมาย โดยใน พ.ศ. 2565 มีครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตจำนวน 21.06 ล้านครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 89.90 ของจำนวนครัวเรือนทั้งประเทศ (23.43 ล้านครัวเรือน) เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวนครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 87.7 หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.50 รวมถึงผลการสำรวจดังกล่าวพบว่าประชาชนอายุ 6 ปีขึ้นไป จำนวน 65.6 ล้านคน มีการใช้อินเทอร์เน็ต 57 ล้านคน (ร้อยละ 87) ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ 62.3 ล้านคน (ร้อยละ 95) และมีโทรศัพท์เคลื่อนที่ 57.7 ล้านคน (ร้อยละ 88) แสดงให้เห็นว่า ประชาชนส่วนใหญ่เข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตผ่านบริการ

โทรศัพท์เคลื่อนที่ ทั้งนี้ ใน พ.ศ. 2565 การเข้าถึงผ่านอินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์เคลื่อนที่ (Mobile Broadband Internet) มีความเร็วในการดาวน์โหลด (Download) เฉลี่ย 59.90 เมกะบิต (Mbps) (ใกล้เคียงกับระดับค่าเฉลี่ยของโลกที่ 63.15 เมกะบิต) และมีความเร็วในการอัปโหลด (Upload) เฉลี่ย 13.37 เมกะบิต ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ที่ใช้งานอินเทอร์เน็ตผ่านบรอดแบนด์ประจำที่มีความเร็วเฉลี่ย 225.2 เมกะบิต (อยู่อันดับที่ 2 ของภูมิภาคอาเซียน และเป็นอันดับที่ 7 ของโลกใน ปี 2563) นอกจากนี้ จากผลสำรวจของสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ) ใน พ.ศ. 2564 พบว่าการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตของคนไทยส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนเจนเอเรชั่น Z หรือ Gen Z (อายุน้อยกว่า 21 ปี) ที่ใช้อินเทอร์เน็ตเฉลี่ยวันละ 12 ชั่วโมง 5 นาที โดยกิจกรรมออนไลน์ที่ได้รับความนิยมสูงสุดเป็นการติดต่อสื่อสารร้อยละ 77 รองลงมาเป็นกิจกรรมชมรายการโทรทัศน์ ชมคลิป ชมภาพยนตร์ ฟังเพลงออนไลน์ (ร้อยละ 62.4) สืบค้นข้อมูลทางออนไลน์ (ร้อยละ 60.1) อ่านข่าว บทความ หรือหนังสือ (ร้อยละ 54.2) ซื้อสินค้าและบริการ (ร้อยละ 47.7) รับ-ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) (ร้อยละ 45.0) และทำธุรกรรมการเงินออนไลน์ (Internet Banking) (ร้อยละ 41.7) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการใช้ประโยชน์จากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตของคนไทยส่วนใหญ่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนันทนาการ

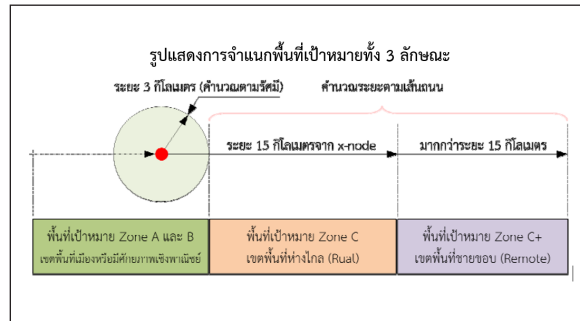
¹รายงานการสำรวจการสำรวจการมีเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในครัวเรือน พ.ศ. 2565 (ไตรมาส 3) ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

²การเข้าถึงผ่านเทคโนโลยี 4G ร้อยละ 69 และการเข้าถึงเทคโนโลยี 3G ร้อยละ 31



การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใน พ.ศ. 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี พ.ศ. 2565 ได้แก่โครงการบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะสู่ชุมชนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โครงการศูนย์ความเป็นเลิศด้านการพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยตั้งแต่ พ.ศ. 2564 เพื่อให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้นรวมทั้งภาครัฐได้ดำเนินโครงการสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงโครงข่ายอินเทอร์เน็ตของประชาชนในพื้นที่โซน C และ โซน C+ ประกอบด้วย (1) โครงการเน็ตประชารัฐ จำนวน 24,700 หมู่บ้าน ของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ) และ (2) โครงการเน็ตประชารัฐในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายขอบ จำนวน 19,652 หมู่บ้าน ของสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ(สำนักงาน กสทช.) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามเป้าหมายแล้วทั้งสิ้นจำนวน 44,352 หมู่บ้านทำให้ใน พ.ศ. 2565 มีจำนวนหมู่บ้านที่มีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึงคิดเป็นร้อยละ 100 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 40.90 ใน พ.ศ. 2559 ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้มีจำนวนครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตบรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดใน พ.ศ. 2565 และช่วยลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตของประชาชนผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่นอกเขตเทศบาลมีแนวโน้มลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีผลต่างระหว่างการใช้อินเทอร์เน็ตในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล



ที่มา: ดศ และสำนักงาน กสทช.

รูปแสดงการเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตของหมู่บ้านในประเทศไทย	
ประเทศไทยมีจำนวนหมู่บ้านทั้งหมด 74,987 หมู่บ้าน แบ่งตามการเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตเป็น 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่โซน A B C และ C+	
พื้นที่โซน A และโซน B	พื้นที่โซน C และโซน C+
สัดส่วนหมู่บ้านที่เป็นพื้นที่บริการอินเทอร์เน็ตครอบคลุมแล้ว จำนวน 30,635 หมู่บ้าน	พื้นที่หมู่บ้านที่มีความครอบคลุมแล้วโดยมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด
1. โครงการเน็ตประชารัฐ จำนวน 24,700 หมู่บ้าน ของ ดศ	2. เน็ตประชารัฐในพื้นที่ชายขอบ จำนวน 19,652 หมู่บ้าน ของสำนักงาน กสทช.
	2.1 เน็ตประชารัฐในพื้นที่ชายขอบ จำนวน 15,732 หมู่บ้าน 2.2 เน็ตประชารัฐในพื้นที่ชายขอบ จำนวน 3,920 หมู่บ้าน
ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี 2560	ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี 2564

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.)

คิดเป็นร้อยละ 7.9 ใน พ.ศ. 2563 และลดลงเหลือร้อยละ 6.6 ในไตรมาสที่ 2 ของ พ.ศ. 2565 นอกจากนี้ ภาครัฐได้มีการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนในการใช้ประโยชน์จากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตที่สำคัญ ได้แก่การกำหนดให้มีความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ “บุคคลธรรมดา” ให้สิทธิ์ในการแก้ไข เข้าถึงหรือ แจ้งลบข้อมูลเพื่อให้ไว้กับองค์กรที่กำหนดมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ประเทศไทยได้บรรลุเป้าหมายการส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต โดยใน พ.ศ. 2565 มีครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต จำนวน 21.06 ล้านครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 89.90 ของจำนวนครัวเรือนทั่วประเทศ สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 70 แล้ว ซึ่งใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา หรือ โออีซีดี (OECD) ที่มีอัตราการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตของประชาชนเฉลี่ยร้อยละ 90 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วได้กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมรูปแบบใหม่ ๆ ที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงการดำเนินธุรกิจและพฤติกรรมของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้จำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัล

ของประเทศให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ในขณะที่การบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการผ่านโครงการลงทุนของภาครัฐ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การพิจารณากำหนดแนวทางให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการจัดให้มีบริการอินเทอร์เน็ตในพื้นที่ที่สามารถรองรับกับความต้องการของภาคส่วนต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะผู้ที่อยู่ในพื้นที่นอกเขตเมืองสามารถเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตที่มีระดับความเร็วที่สามารถรองรับความต้องการใช้ประโยชน์ทางดิจิทัลในราคาที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้อย่างยั่งยืนจึงเป็นเรื่องที่มีความท้าทายอย่างมาก





ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในพ.ศ. 2565 ประเทศไทยได้บรรลุเป้าหมายการส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตพร้อมทั้งได้กำหนดกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงพัฒนาปรับปรุงระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว ดังนั้น เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์จากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้อย่างเป็นรูปธรรม ภาครัฐควรพิจารณาแนวทางการส่งเสริมให้ประชาชนให้ความสนใจกับการพัฒนาทักษะดิจิทัลทั้งในรูปแบบการพัฒนาทักษะเดิมและเพิ่มเติมทักษะใหม่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพ การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและเอกชนมีการประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

ดิจิทัลในการดำเนินธุรกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของธุรกิจ ซึ่งจะช่วยยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมทั้งเสริมสร้างความรู้เท่าทันต่อภัยคุกคามทางไซเบอร์ให้กับประชาชน และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและเอกชนให้ความสำคัญกับการป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์เชิงรุกโดยการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างใกล้ชิด ตลอดจนเตรียมความพร้อมของบุคลากรและระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถบริหารจัดการกับเหตุการณ์ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างมีประสิทธิภาพ





สถานการณ์ พ.ศ. 2565 เทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) เป้าหมายแผนแม่บทย่อย ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น ได้มีการปรับเปลี่ยนตัวชี้วัด จาก เดิม อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต เป็น อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ซึ่งมีค่าเป้าหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 ภายใน พ.ศ. 2570 โดยใน พ.ศ. 2564 (ข้อมูลล่าสุด) มีอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ต

ความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ร้อยละ 18.20 ทำให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัลเพื่อให้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล ควบคู่กับการพัฒนาองค์ความรู้ และทักษะทางดิจิทัลให้แก่ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลของประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างยั่งยืน

