



07

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



ความมั่นคง



การสร้างความสามารถในการแข่งขัน



การสร้างโอกาสและคุณภาพชีวิตที่ดี



การพัฒนาและธรรมาภิบาลในการบริหารราชการแผ่นดิน

“โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนา ต่อยอดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม ยกระดับผลผลิตของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล”



แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล โดยมีการลงทุนเพื่อการพัฒนาที่เพิ่มขึ้นให้มีโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง รวมถึงสามารถเข้าถึงความต้องการของประชาชนในระดับครัวเรือน และทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีเป้าหมายประเด็นคือ **ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น** ทั้งนี้แผนแม่บทประเด็นดังกล่าว สนับสนุนการบรรลุผลสัมฤทธิ์การพัฒนาตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะ 20 ปีข้างหน้าให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ

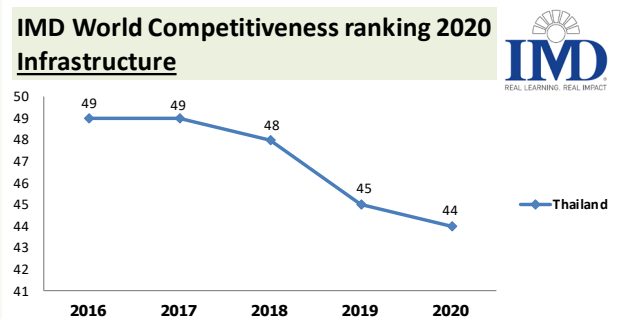
การประเมินผลลัพธ์การดำเนินการที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

070001

ปี 2562

ปี 2563

ตามแผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ได้กำหนดตัวชี้วัด คือ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นอันดับที่ 45 ในปี 2565 ปัจจุบัน ปี 2563 มีผลเป็นอันดับที่ 44 บรรลุกว่าอันดับที่กำหนดไว้ตามเป้าหมายในปี 2565 ในขณะเดียวกันเป้าหมายในระดับแผนย่อยของแผนแม่บท ยังคงที่เป็นความท้าทายอย่างรอบด้าน ทั้งด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ด้านพลังงาน และด้านดิจิทัล ที่ต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมาย ส่งผลต่อความสามารถการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม



จากการดำเนินการที่ผ่านมาสามารถบรรลุได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ตั้งแต่ปี 2562 และมีผลการจัดอันดับที่ดีขึ้นจากปีก่อนหน้าในปี 2563 โดยมีอันดับเป็นอันดับที่ 44 จากการจัดอันดับจาก 63 ประเทศทั่วโลก อย่างไรก็ตามการดำเนินการในระยะต่อไป ยังเป็นประเด็นท้าทายที่จะต้องรักษาอันดับความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค ยกกระดับผลิตภาพของภาคการผลิต และบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ ปรับตัวได้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต



แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

ประกอบด้วย 10 เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย ซึ่งมีสถานการณ์บรรลุเป้าหมายดังนี้

รหัส	เป้าหมายแผน	สถานะ การบรรลุเป้าหมาย	
		ปี 2562	ปี 2563
070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ 12 โดยปี 2563 จากสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 13.4 ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 13.5 ในปี 2561 ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต	2562	2563
070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 อันดับหรือคะแนนดีขึ้น (Logistics Performance Index : LPI) อยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน โดยในปี 2563 ยังไม่มีรายงานเนื่องจาก LPI มีการประเมินผลทุก ๆ 2 ปี ในปี 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 32 มีค่าคะแนน 3.41 คะแนน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยอาจสามารถเทียบเคียงได้จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานปี 2563 ของ International Institute for Management Development (IMD) อยู่ที่อันดับที่ 44 ดีขึ้นจากปี 2562 อยู่ที่อันดับ 45 ทำให้มีสถานะการบรรลุเป้าหมายดีขึ้นอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมาย	2562	2563
070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4 โดยปี 2563 จากสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 1.66 ใกล้เคียงกับปี 2561 ที่มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 1.67 แต่ยังไม่ห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต	2562	2563



รหัส

เป้าหมายแผน

สถานะ
การบรรลุเป้าหมาย

ปี 2562

ปี 2563

070104

เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และ ปริมณฑลไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในเมืองหลักในภูมิภาค

2562

2563

โดยปี 2563 จากสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 17.90 ลดลงจากร้อยละ 20 ในปี 2560 สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคนั้น ปัจจุบันยังไม่มีการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต

070105

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

2562

2563

โดยในปี 2563 มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 26.98 คนต่อประชากร 1 แสนคน ลดลงจากปี 2562 อยู่ที่ 30.53 คน ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต

070201

การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ

2562

2563

โดยในปี 2563 มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ร้อยละ 56.35 ซึ่งลดลงร้อยละ 1.11 จากปี 2562 ที่มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ร้อยละ 57.46 ส่งผลให้มีสถานะบรรลุค่าเป้าหมายตามที่กำหนดไว้

070202

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ เป็นร้อยละ 15 - 18 ของพลังงานขั้นสุดท้าย

2562

2563

โดยในปี 2563 สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย จากข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม - กรกฎาคม 2563 มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ประมาณร้อยละ 16.22 และมีสัดส่วนการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 16.49 ในปี 2562 ส่งผลให้มีสถานะบรรลุค่าเป้าหมายตามที่กำหนดไว้



รหัส	เป้าหมายแผน	สถานะการบรรลุเป้าหมาย	
		ปี 2562	ปี 2563
070203	ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) ไม่เกิน 7.4 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท โดยในปี 2563 จากข้อมูลในไตรมาสที่ 1 และ 2 ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศ มีค่าความเข้มข้น 7.8 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2562 มีการใช้พลังงาน 7.85 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ซึ่งยังคงมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมาย	2562	2563
070204	การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า อย่างน้อย 8 โครงการ โดยในปี 2563 มีการดำเนินโครงการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด จำนวนรวม 19 โครงการ เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ที่ดำเนินการรวม 10 โครงการ ส่งผลให้มีสถานะบรรลุค่าเป้าหมายตามที่กำหนดไว้บรรลุค่าเป้าหมายตามที่กำหนดไว้	2562	2563
070301	ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่จะต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2565 อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70 โดยปี 2563 จากอัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ต ในปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 74.6 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ที่มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 67.7 ส่งผลให้มีสถานะบรรลุค่าเป้าหมายตามที่กำหนดไว้	2562	2563



ปี 2562

ปี 2563

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070101

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
น้อยกว่าร้อยละ 12

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นการประเมินต้นทุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการประกอบด้วยต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้ได้ตามเป้าหมายขึ้นอยู่กับปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน และศักยภาพการให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้ การดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงที่ผ่านมา ยังมีความท้าทายในประเด็นสำคัญ คือ การนำโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบรางที่เป็นโครงข่ายหลักมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่รูปแบบที่ประหยัดพลังงานการลดข้อจำกัดของงบประมาณในการจัดทำแผนงาน/โครงการภายใต้

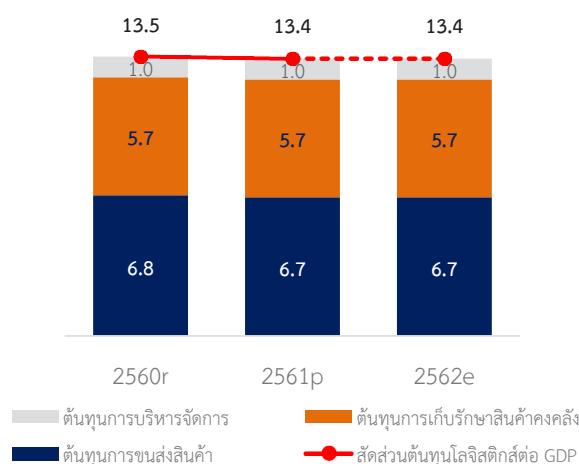
การลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ อาทิ การใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาบุคลากร





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ในปี 2561 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,190.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.4 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 13.5 ต่อ GDP ของปี 2560 ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 6.7 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 5.7 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์มีสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP ทั้งนี้ ในปี 2562 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มคงที่อยู่ที่ร้อยละ 13.4 ต่อ GDP เมื่อพิจารณาแนวโน้มการลดลงของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา พบว่ายังคงห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องเร่งรัดการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการ รวมทั้งต้องเร่งสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการลดต้นทุนและการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม





การดำเนินการที่ผ่านมา

ในปี 2562 – 2563 หน่วยงานภาครัฐได้ขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาผ่านโครงการปรับปรุงและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทั้งระบบราง ถนน น้ำ และอากาศ อาทิ การปรับปรุงซ่อมแซมถนน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเรือกรุงเทพ การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำที่สำคัญทางเศรษฐกิจ การพัฒนาศูนย์บริหารการจราจรทางอากาศ รวมทั้งมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ อาทิ การพัฒนาระบบ National Single Window และการพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

จากสถานการณ์การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกและสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้การนำเข้าส่งออกสินค้าลดลงและผู้ประกอบการมีสินค้าคงคลังมากขึ้น ประกอบกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ปรับเปลี่ยนและนิยมการซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น รวมทั้งการนำโครงสร้างพื้นฐานที่มีการปรับปรุงและพัฒนามาใช้ประโยชน์จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการซึ่งจะสะท้อนผลการพัฒนาในระยะถัดไปส่งผลกระทบต่อการลงทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จำเป็นที่จะต้องผลักดันให้มีการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบรางเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) รวมทั้งการกำหนดมาตรการทางการเงิน แนวทางการพัฒนาบุคลากร การแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เป็นอุปสรรค





ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายในการลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศจำเป็นต้องมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยภาครัฐควรเร่งรัดและผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนที่มีต้นทุนต่อหน่วยสูงมาสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้การขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก (Backbone) ซึ่งมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าและประหยัดพลังงาน และใช้การขนส่งทางถนนเป็นโครงข่ายสนับสนุน (Feeder) ให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ศูนย์กระจายสินค้า และประตูการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งเร่งรัดการแก้ไขปัญหาในการบริหารจัดการและ พัฒนาปัจจัย

สนับสนุน อาทิ การพัฒนาท่าเรือเพื่อการจัดหาอุปกรณ์ สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางราง การเร่งจัดหาผู้มาบริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหาร การเร่งรัดการปรับลดเอกสารและขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าให้เป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ การบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า การกำหนดเส้นทางการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์สำรองเพื่อรองรับกรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งผลักดันให้ผู้ประกอบการมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจและกิจกรรมโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ การใช้ประโยชน์จาก Application หรือ Platform Online ในการขนส่งสินค้า และบริหารจัดการคลังสินค้า เพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)





ปี 2562

ปี 2563

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070102

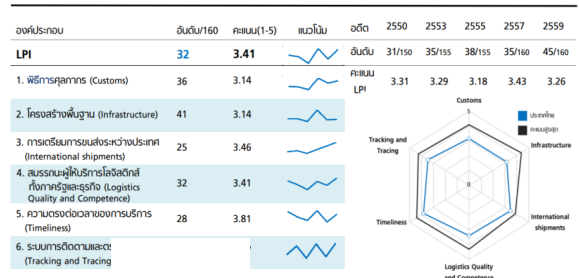
ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

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

ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index: LPI) มีอันดับหรือคะแนนดีขึ้น อยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน ภายในปี 2565 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่สะท้อนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดย LPI มีเกณฑ์ 6 ด้าน ประกอบด้วย พิจารณาศุลกากร โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ความตรงต่อเวลาของการบริการ และระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า ซึ่งการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายสิ่งที่ควรให้ความสำคัญต่อความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน และการบูรณาการการบริหารจัดการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน การดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายมีปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี 2561



การบริการด้านโลจิสติกส์ ปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์และสภาพแวดล้อมของการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยในช่วงที่ผ่านมาประเด็นท้าทายที่สำคัญ คือ การพัฒนาประสิทธิภาพการบริการด้านพินิจการศุลกากรโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานในรูปแบบ G2G และ G2B การปรับลดขั้นตอนการดำเนินการนำเข้า-ส่งออก และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพและการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

เนื่องจาก LPI มีการประเมินผลทุก ๆ 2 ปี โดยวิธีการจัดเก็บข้อมูลด้วยการสอบถามความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าเป็นหลัก ซึ่งปี 2563 ยังไม่มีรายงานของธนาคารโลก โดยปี 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ปรับตัวสูงขึ้นจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 ซึ่งประเด็นที่ท้าทายต่อการบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ในปี 2565 ที่ตั้งไว้ที่อยู่ใน 25 อันดับแรก ขึ้นอยู่กับความน่าเชื่อถือในการดำเนินธุรกิจในประเทศ โดยมีเกณฑ์การชี้วัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและพิธีการศุลกากรเป็นเกณฑ์ชี้วัดที่จะต้องให้ความสำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพสูงสุด อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยอาจสามารถเทียบเคียงได้จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ด้านโครงสร้างพื้นฐานปี 2563 ของ International Institute for Management Development (IMD) อยู่ที่อันดับที่ 44 ดีขึ้นจากปีก่อนหน้า 1 อันดับ (ปี 2562 อยู่ที่อันดับ 45)

การดำเนินการที่ผ่านมา

การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายในช่วงที่ผ่านมา มีความก้าวหน้าด้านระบบศุลกากรที่ดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมโยงการนำเข้า-ส่งออกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ของข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีจำนวนรหัสพิกัดสินค้าทั้งหมด 9,871 รายการ และการพัฒนาระบบให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อบริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบ B2G B2B เช่น e-Payment และ e-Guarantee ของธนาคารพาณิชย์ เป็นต้น สำหรับการพัฒนาระบบ Asean Single Window (ASW) สามารถเชื่อมโยงข้อมูล ATIGA e-FORM D กับประเทศสมาชิกอาเซียน ได้ครบทั้ง 10 ประเทศ และเริ่มทดสอบเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืชแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto Certificate) ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมา เป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายในการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานเป็น หลัก และการบูรณาการการบริหารจัดการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน





ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินงานยังมีข้อจำกัดของแต่ละหน่วยงานในการจัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการระบบ NSW และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพและการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐเร่งการสร้างสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม อาทิ การพัฒนาองค์ความรู้และศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายส่งเสริมการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การแก้ไขอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศด้วยการมุ่งเน้นการเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศในเชิงรุก เร่งรัดการพัฒนาประสิทธิภาพระบบ NSW เพื่อให้บริการรูปแบบใหม่เพิ่มเติม เช่น ระบบชำระเงินแบบ e-Payment การขยายการเชื่อมโยงระบบสู่ระบบ Port Community System ที่ประตูการค้าหลักเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบกำกับภาษีสินค้าผ่านระบบ NSW แบบ B2B เป็นต้น รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอนกระบวนการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก เพื่อลดต้นทุน ระยะเวลาให้แก่ผู้ประกอบการ ตลอดจนการพัฒนาการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากนี้จำเป็นต้องเร่งสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยโดยการจัดทำระบบฐานข้อมูลกลางและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพที่สามารถติดตามผลและสะท้อนผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญอย่างต่อเนื่องและสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนการดำเนินงานในระยะต่อไป ตลอดจนจะเป็นประโยชน์ต่อการเผยแพร่ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับนานาชาติ



โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070103

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4

การเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางรางจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และลดมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นในภาคขนส่ง ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมและสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานทางราง การบริหารจัดการ การกระตุ้นอุปสงค์ และสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางในช่วงที่ผ่านมามีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) รวมถึงความพร้อมของจำนวนรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตลอดจนความชัดเจนของกฎหมายที่ใช้ในการกำกับกิจการขนส่งทางราง ส่งผลให้การบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2565 ยังเป็นประเด็นท้าทายที่ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ปี 2562 มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 1.66 ใกล้เคียงกับปี 2561 ที่มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 1.67 แต่ยังห่างจากค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 4 ในปี 2565 จึงทำให้เป็นประเด็นที่มีความท้าทายสูง อย่างไรก็ตาม สาเหตุสำคัญที่ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางมีแนวโน้มลดลง ส่วนใหญ่เกิดจากปัญหาการขาดความชัดเจนของการให้เอกชนผู้บริหารสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง การก่อสร้างและการสรรหาเอกชนเข้าดำเนินการในศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่มีการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟของประเทศในช่วงที่ผ่านมา รวมถึงปัญหาการก่อสร้างรถไฟทางคู่จำนวน 7 เส้นทาง ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2563 (ขณะนี้ รฟท. ได้เปิดให้บริการแล้วใน 2 เส้นทางและคาดว่าจะเปิดให้บริการครบทุกเส้นทางในปี 2566) ทำให้ยังไม่สามารถควบคุมระดับการให้บริการโดยเฉพาะด้านความตรงต่อเวลา จึงยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้

การดำเนินการที่ผ่านมา

ภาครัฐให้ความสำคัญกับการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบราง โดยเน้นการพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางสายใหม่ รวม 9 เส้นทาง เพื่อแก้ปัญหาความจุทางและขยายความครอบคลุมโครงข่ายระบบราง ซึ่งคาดว่าจะทยอยแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป และยังได้พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transport) ไปพร้อมกัน อาทิ การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์จังหวัดเชียงราย การพัฒนาศูนย์การขนส่งชายแดน จ. นครพนม นอกจากนี้ ในปี 2563 รฟท. ได้ปรับลดอัตราค่าระวางการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่าง ไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 - 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าทางรางในช่วงระยะเวลาดังกล่าวปรับเพิ่มขึ้นได้ และนอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว รัฐบาลยังได้สนับสนุนให้จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เพื่อกำกับดูแลกิจการระบบขนส่งทางรางให้เป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพ



การกระยะเร่งด่วน

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร

- 1 ช่วงชุมทางมะเขือเทศ-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย
- 2 ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
- 3 ช่วงขอนแก่น-ชุมทางถนนจิระ
- 4 ช่วงลำพูน-ปากน้ำโพ
- 5 ช่วงนครปฐม-หัวหิน
- 6 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
- 7 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

การกระยะที่ 2

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร

- 1 ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
- 2 ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
- 3 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
- 4 ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี
- 5 ช่วงอุบลราชธานี-สุราษฎร์ธานี
- 6 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
- 7 ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปัตตานี

การรถไฟสายใหม่

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร

- 1 ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
- 2 ช่วงบ้านใหม่-ภูคาคำ-นครพนม

ซึ่งปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางรางก็ได้เตรียมความพร้อมในการออกประกาศและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล มาตรฐานและความปลอดภัย การประกอบกิจการขนส่งทางราง และการวิจัยและพัฒนา เพื่อรองรับการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย แม้ว่าปัจจุบัน รฟท. จะเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ 2 เส้นทางแล้วแต่ก็ยังไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ ขณะที่การก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางสายใหม่อีก 7 เส้นทางมีแนวโน้มที่จะล่าช้ากว่าแผนไปมาก เนื่องจากปัญหาขาดความยอมรับของประชาชนตามแนวเส้นทางของโครงการฯ ประกอบกับ รฟท. ยังไม่สามารถปรับเพิ่มจำนวนขบวนรถได้ตามที่ประมาณการไว้ ซึ่งเป็นผลจากปัญหาขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ทำให้การลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางของภาครัฐยังไม่สามารถนำมาใช้สนับสนุนให้ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นได้อย่างเต็มศักยภาพ ในขณะที่ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาทำให้ยังไม่สามารถกำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการมาตรฐานและระดับการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วม (Public Private Partnership; PPP) ในกิจการขนส่งทางรางของประเทศเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมาย



ข้อเสนอแนะในการบรรลุเป้าหมาย การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางในระยะต่อไป นอกจากภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเร่งก่อสร้างทางคู่ระยะที่ 1 และทางสายใหม่ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อดึงดูดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ควบคู่กับการจัดการรถจักรและล้อเลื่อนตลอดจนเร่งผลักดันให้ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้กรมการขนส่งทางราง สามารถทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการระบบขนส่งทางราง รวมถึงการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการให้บริการในกิจการระบบขนส่งทางรางได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป





ปี 2562

ปี 2563

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070104

เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ
และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และ ปริมณฑลไม่น้อยกว่า
ร้อยละ 30 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในเมืองหลักในภูมิภาค

การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานในภาคขนส่งและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของเมือง เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานขนส่งมวลชน สิ่งอำนวยความสะดวก การอำนวยความสะดวก การกระตุ้นอุปสงค์ และสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีเพียงกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็นระบบรถโดยสารประจำทางที่ไม่สามารถควบคุมระดับการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ระบบขนส่งส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชันได้ถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้สัดส่วนการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ยังคงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้บรรลุเป้าหมายในปี 2565 จึงเป็นประเด็นที่มีความท้าทายสูง



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ปี 2561 มีสัดส่วนการการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล อยู่ที่ร้อยละ 17.90¹ ลดลงจากร้อยละ 20 ในปี 2560 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากระดับการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ลดลงจากสภาพรถโดยสารที่ทรุดโทรม เส้นทางเดินรถที่ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน ในขณะที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งส่วนบุคคลได้ในอัตราที่ยอมรับได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการก่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ จะมีความล่าช้ากว่าแผนค่อนข้างมาก แต่ที่ผ่านมาก็ได้มีการทยอยเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ปี 2561) สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ปี 2562) ทำให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 1 ล้านคนต่อวัน เป็นประมาณ 1.25 ล้านคนต่อวัน

แต่ยังคงต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ส่งผลให้การบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2565 ที่ร้อยละ 30 ยังคงมีความท้าทายสูง **สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคนั้น** ปัจจุบันยังไม่มีกรรวบรวมข้อมูลดังกล่าวอย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนา/ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางในพื้นที่ อาทิ เมืองพัทยา จังหวัดสงขลา อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีเมืองหลักใดที่ได้ดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองแล้วเสร็จ ทำให้การบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2565 ที่ร้อยละ 20 ยังคงมีความท้าทายสูง

Bangkok Mass Transit



¹ข้อมูลจาก สนข. ทั้งนี้ข้อมูลปี 2562-2563 ยังอยู่ระหว่างการจัดทำ



การดำเนินการที่ผ่านมา

ปัจจุบันภาครัฐอยู่ระหว่างเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 10 เส้นทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จครบทุกเส้นทางในปี 2569 ซึ่งจะทำให้โครงข่ายรถไฟฟ้ามีระยะทางการให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 136.80 กม. เป็น 361.46 กม. และมีความครอบคลุมพื้นที่การบริการเพิ่มขึ้น รวมถึงการปรับลดอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมเพื่อจูงใจให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างการศึกษาจัดทำแผนการกำกับบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งคาดว่าจะการดำเนินการดังกล่าวจะมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป **สำหรับการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค** เนื่องจากส่วนใหญ่ยังอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและโครงการนำร่อง ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มเห็นผลเป็นรูปธรรมได้ตั้งแต่ปี 2567 ใดๆก็ดี ภาคเอกชนได้เริ่มหันมาให้ความสนใจในการพัฒนารถโดยสารสาธารณะในเมืองต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น เช่น การพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น เป็นต้น



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

แม้ว่าภาครัฐจะเร่งการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และเปิดให้บริการแก่ประชาชนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแล้ว แต่ยังคงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าเส้นทางต่าง ๆ อย่างไร้รอยต่อ พร้อมทั้งพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนในการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพิ่มขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางในระบบรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกเพิ่มขึ้นควบคู่กับการเร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบ



โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ เพื่อทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชนระดับรองให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าในการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งจะช่วยให้สามารถจูงใจให้ประชาชนปรับพฤติกรรมหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมาย **สำหรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค** แม้ว่าภาคเอกชนจะเริ่มหันมาให้ความสนใจกับการพัฒนาระบบรถโดยสาร สาธารณะในเมือง

ต่าง ๆ แต่เนื่องจากการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มีความสะดวกมากกว่าและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำกว่า ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดกลยุทธ์ที่จะช่วยกระตุ้นให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างจริงจัง อาทิ อายุผู้ขับขี่ การห้ามจอดในที่สาธารณะ และการปรับเส้นทางการให้บริการที่สอดคล้องความต้องการเดินทางของประชาชนในเขตเมือง

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐควรเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตกรุงเทพฯ ที่ได้รับอนุมัติ จาก ครม. ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายควบคู่ไปกับการเร่งปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางให้เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder) และจัดการรถโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเดิมที่มีสภาพทรุดโทรมจากการใช้งานมานาน การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ การดำเนินการมาตรการส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Demand Road Management) ในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในเขตชุมชน (Road Pricing) รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างจริงจัง และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาแอปพลิเคชันที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น



ปี 2562

ปี 2563

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070105

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

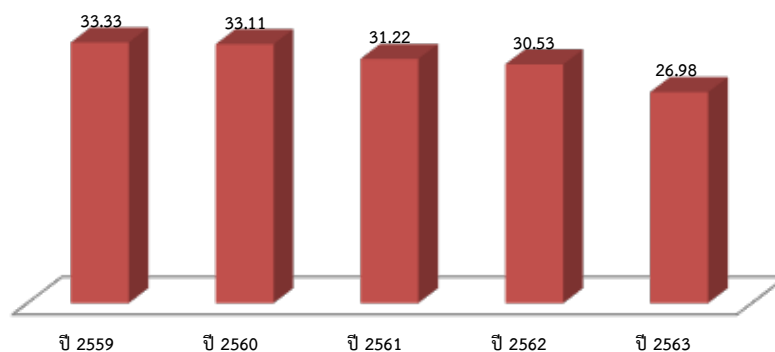
ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็น 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งเป็นค่าเป้าหมายตามปฏิญญาบราซิลที่กำหนดให้ทุกประเทศลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณร้อยละ 50 ภายในปี 2563 เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้และประสบการณ์ของ คน องค์กร และหน่วยงาน ความพร้อมของถนนและยานพาหนะ วินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และการช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่ช่วยลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากร

■ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ที่มา : IDCC : Injury Data Collaboration Center



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนใน ปี 2563 อยู่ที่ 26.98 ลดลงจากปี 2562 อยู่ที่ 30.53 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งใกล้เคียงจากระดับ 31.22 คนต่อประชากร 1 แสนคนในปี 2561 แต่ยังคงอยู่ห่างจากค่าเป้าหมายประมาณร้อยละ 60 จึงมีความท้าทายสูงในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้อยู่ในระดับที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติจากระบบข้อมูล 3 ฐาน (IDCC) ของกระทรวงสาธารณสุขพบว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 60 เกิดจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ และผู้เสียชีวิตกว่าร้อยละ 60 จากอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากมีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ 32.68) รองลงมาคือ การขับเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 29.00) และมีบางส่วนที่เกิดจากปัญหาสภาพภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (ร้อยละ 7.98) โดยมีพฤติกรรมหลักที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิต คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 56.12) แสดงให้เห็นว่าภาครัฐจำเป็นต้องเร่งดำเนินการปลูกฝังจิตสำนึกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

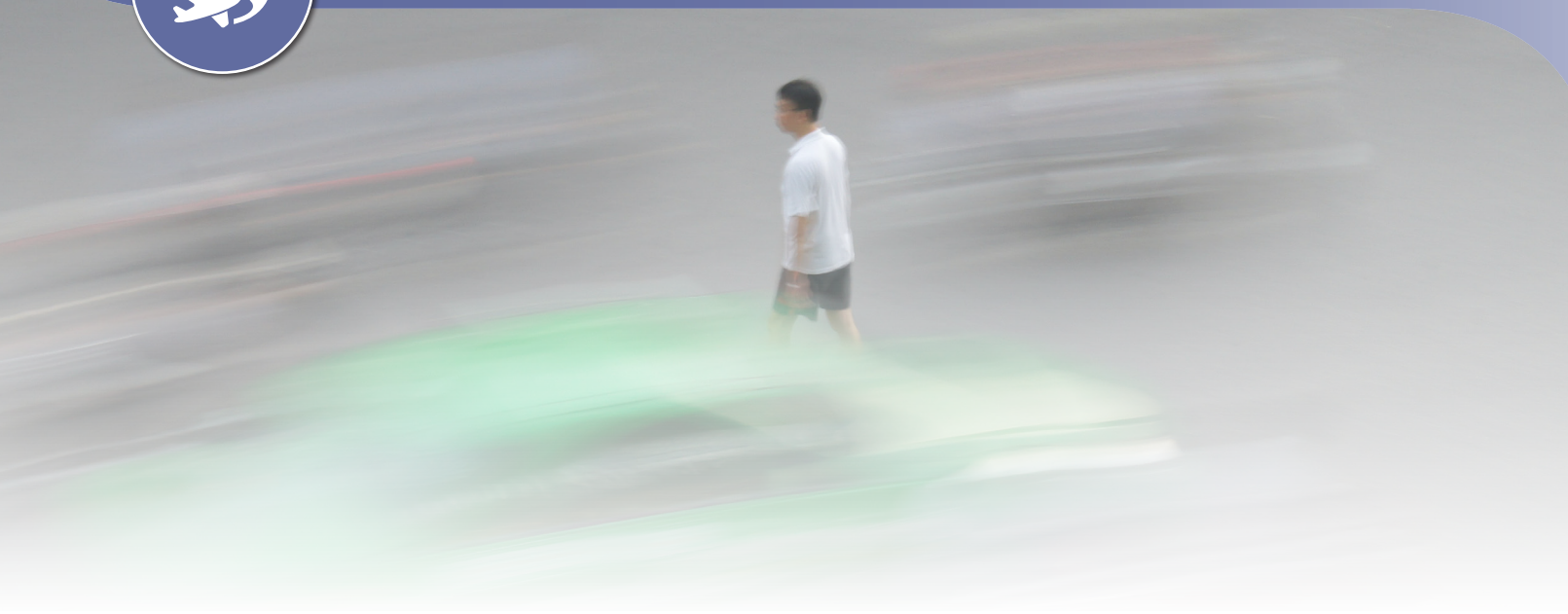
การดำเนินการที่ผ่านมา

การดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐเพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายในช่วงปี 2562 ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงานรับ ผิดชอบ ประกอบด้วย (1) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตรายทางถนน (2) การจัดหาอุปกรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามพฤติกรรมรถขับที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (3) สร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนแก่ผู้ขับขี่ (4) การพัฒนาระบบขนส่งทางราง

เพื่อลดการพึ่งพาการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนน อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 ภาครัฐได้ส่งเสริมบทบาทของท้องถิ่นให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน โดยให้ผู้นำชุมชน/ท้องถิ่นดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดกิจกรรมด้านชุมชนในช่วงเทศกาลสำคัญ อาทิ เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลปีใหม่ ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน และให้ความร่วมมือกับการปฏิบัติตามมาตรการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น



¹ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2563 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

แม้ว่าที่ผ่านมาภาครัฐจะกำหนดให้การขับเคลื่อนความปลอดภัยเป็นวาระแห่งชาติ และได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2561 แล้วก็ตามแต่ก็ยังไม่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ตามเป้าหมาย ซึ่งเป็นผลจากการที่การเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศยังคงพึ่งพาระบบขนส่งทางถนนเป็นหลัก ประกอบกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด อาทิ การใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด การดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป ภาครัฐต้องให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี โดยปลูกฝังวินัยและจิตสำนึกในการใช้ยานพาหนะบนท้องถนน เพื่อสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งต่อตนเองและผู้อื่น ซึ่งจะนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทย โดยอาจเร่งดำเนินการปรับปรุงหลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน รวมทั้งเพิ่มความเข้มงวดในการออกใบอนุญาตขับขีโดยเฉพาะประเภทรถจักรยานยนต์ ผู้ที่มีปัญหาทางสุขภาพหรือมีประวัติซ้ำซากเกี่ยวกับการขับขีเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ ยังต้องให้ความสำคัญในการจัดทำแผนปฏิบัติการภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัย พ.ศ. 2561 - 2564 เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะในส่วนของการผลักดันให้ประชาชนหันมาเดินทางในระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ตระหนักรู้ถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งต่อตนเองและผู้อื่น รวมถึงการปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเยาวชน และบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด การบูรณาการการทำงานและงบประมาณร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน รวมถึงกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน



โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070201

การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ไม่เกินร้อยละ 60 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ

ที่ผ่านมาประเทศไทยมีการพึ่งพาแหล่งเชื้อเพลิงจากก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงานไฟฟ้าในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง (ประมาณร้อยละ 65) ซึ่งจะทำให้เกิดความเสี่ยงและความไม่มั่นคงต่อการให้บริการด้านพลังงานของประเทศ จึงต้องสร้างความสมดุลด้วยการกระจายประเภทเชื้อเพลิง เพื่อลดความเสี่ยงและเสริมระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีความมั่นคง และลดการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลให้สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้ายังอยู่ในระดับที่กำหนดไว้ในเป้าหมาย ประกอบด้วย การจัดทำนโยบายและแผนงานที่สนับสนุนการใช้ทรัพยากรอื่น ๆ ในการผลิตไฟฟ้า รวมถึงการเร่งขับเคลื่อนโรงไฟฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและแปรรูปพลังงาน และการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการเพื่อเร่งแก้ไขอุปสรรคต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการดำเนินงานในระยะต่อไป

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

จากการประเมินสถานการณ์การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าในปี 2563 พบว่ามีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ร้อยละ 56.35 ซึ่งลดลงร้อยละ 1.11 จากปี 2562 ที่มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ร้อยละ 57.46 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการใช้ไฟฟ้าในภาคครัวเรือนเพิ่มขึ้น แต่ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของประเทศในภาพรวมลดลง ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่กำหนดให้มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าไม่เกินร้อยละ 60 ในปี 2565 อย่างไรก็ดี ในระยะต่อไปยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติให้คงที่อย่างต่อเนื่องหรือไม่เพิ่มขึ้นไปจากปัจจุบัน เพื่อให้สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าเฉลี่ยยังคงเป็นไปตามกรอบเป้าหมายที่กำหนดไว้



การดำเนินการที่ผ่านมา

ภาครัฐได้มีการดำเนินนโยบายการพัฒนาพลังงานทดแทนเพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงประเภทอื่น ๆ ที่สามารถผลิตภายในประเทศนอกจากก๊าซธรรมชาติ อาทิ โครงการเสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงาน เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานทดแทนที่เป็นพลังงานสะอาด เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทดแทนการใช้ก๊าซธรรมชาติ และมาตรการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทน โดยการกำหนดราคารับซื้อไฟฟ้าที่จูงใจให้มีการปรับเปลี่ยนมาผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนมากขึ้น เป็นต้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนเป้าหมายในการลดสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าได้อีกทางหนึ่ง



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย แม้ว่าขณะนี้สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าจะยังคงอยู่ในกรอบเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่มีแนวโน้มว่าในระยะต่อไปอาจมีการนำก๊าซธรรมชาติกลับมาใช้ในการผลิตไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นเพื่อรองรับปริมาณความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งเป็นผลจากนโยบายเปิดเสรีด้านพลังงานของภาครัฐที่จะส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในตลาดก๊าซธรรมชาติ ในขณะที่การใช้พลังงานทางเลือกยังมีต้นทุนอยู่ในระดับสูง ประกอบกับขณะนี้ยังมีปัญหาการต่อต้านจากประชาชนในการก่อสร้างโรงไฟฟ้าจากแหล่งเชื้อเพลิงอื่น อาทิ ถ่านหินและขยะ





ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐต้องให้ความสำคัญกับการพิจารณากำหนดสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศอย่างรอบคอบ โดยควรปรับสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ณ ปี 2580 ที่ร้อยละ 53 ของแผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ พ.ศ. 2561-2580 ให้สอดคล้องกับค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดให้สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ณ ปี 2580 ไม่เกินร้อยละ 50 ของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าในภาพรวมของประเทศ พร้อมทั้งควรให้ความสำคัญกับการ ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ และ ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาโรงไฟฟ้าจากแหล่งเชื้อเพลิงอื่น และลดการต่อต้านจากประชาชน เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของแหล่งเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยให้เกิดความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ ตลอดจนให้ความสำคัญกับการพัฒนาพลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้าเนื่องจากเป็นพลังงานที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากที่สุด พร้อมทั้งเร่งศึกษาและดำเนินโครงการพัฒนาเทคโนโลยีด้านพลังงานโดยเฉพาะเทคโนโลยีระบบกักเก็บพลังงาน เนื่องจากเป็นส่วนประกอบหลักที่ทำให้เกิดเสถียรภาพในการบริหารจัดการการผลิตและการใช้พลังงานจากพลังงานทดแทน



ปี 2562

ปี 2563

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070202

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ
เป็นร้อยละ 15 - 18 ของพลังงานขั้นสุดท้าย

การเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ อาทิ พลังงานแสงอาทิตย์ เชื้อเพลิงชีวภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นหนึ่งในสาเหตุหลักของการเกิดปัญหาภาวะโลกร้อน โดยมีปัจจัยที่จะทำให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ได้แก่ การจัดทำกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้และผลิตพลังงานทดแทนมากยิ่งขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตพลังงานทดแทน

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยในปี 2563 จากข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม - กรกฎาคม 2563 มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายประมาณร้อยละ 16.22 และมีสัดส่วนการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากร้อยละ 15.48 ในปี 2561 และร้อยละ 16.49 ในปี 2562 ซึ่งบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว ทั้งนี้ การใช้พลังงานทดแทนจะอยู่ในรูปของพลังงานความร้อนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.30 รองลงมา คือไฟฟ้า และเชื้อเพลิงชีวภาพ คิดเป็นร้อยละ 22.90 และ 16.80 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐยังคงจำเป็นต้องส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานทดแทนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายได้ถึงร้อยละ 18 ตามเป้าหมายของแผนเมื่อสิ้นสุดแผนในระยะ 5 ปีแรก (ปี 2561-2565)



การดำเนินการที่ผ่านมา

ปัจจุบันเทคโนโลยี วิศวกรรมทางด้านพลังงานที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้นทุนพลังงานหมุนเวียนมีราคาถูกลงและสามารถเข้าถึงได้จากหลายแหล่ง ทั้งนี้ แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2561 - 2580 (Alternative Energy Development Plan 2018 : AEDP 2018) ได้กำหนดเป้าหมายการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการสร้างความมั่นคงและยั่งยืนทางพลังงานให้เกิดขึ้นต่อไปในอนาคต โดยที่ผ่านมาได้มีการผลักดันให้มีการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานทดแทนภายในประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ โรงไฟฟ้าชุมชนเพื่อเศรษฐกิจฐานรากเพื่อสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วม ในการบริหารจัดการพลังงานในพื้นที่ของตนเอง และส่งเสริมให้ผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนตามศักยภาพเชิงเพลิงที่มีอยู่ในพื้นที่และคาดว่าจะเริ่มเปิดรับซื้อไฟฟ้าได้ในปี 2564 สำหรับด้านเชื้อเพลิง

ชีวภาพภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันไบโอดีเซลเพิ่มมากขึ้น โดยส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 ในภาคขนส่งผ่านมาตรการจูงใจด้านราคา ซึ่งนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ที่ภาครัฐดำเนินการล้วนส่งผลทำให้สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้





ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

แม้ว่าขณะนี้สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมาย แต่ยังพบปัญหาบางประการในการนโยบายนโยบายไปสู่การปฏิบัติ อาทิ การขอใบอนุญาตสำหรับการผลิตไฟฟ้าที่จำเป็นต้องดำเนินการผ่านหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดความยุ่งยาก อย่างไรก็ตาม การใช้พลังงานทดแทนที่มีประสิทธิภาพยัง จำเป็นต้องคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศของประเทศที่อาจเปลี่ยนไปตามภาวะโลกร้อนหรือฤดูกาล เพื่อลดความเสี่ยงจากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากเพิ่มขึ้นหรือลดลงของทรัพยากรธรรมชาติที่ใช้ในการนำมาผลิตพลังงานทดแทนในแต่ละช่วงเวลา

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐควรเร่งให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรมภายในประเทศ เพื่อให้การผลิตพลังงานด้วยพลังงานทดแทนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงมาตรฐานและความปลอดภัยของระบบไฟฟ้า รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการลงทุนรูปแบบใหม่เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน อาทิ การร่วมทุนระหว่างชุมชน รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน หรือสนับสนุนให้ชุมชนรวมกลุ่มกันเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้สามารถระดมทุนและดำเนินโครงการได้อย่างยั่งยืน





โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070203

ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) ไม่เกิน 7.4 พันตัน
เทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศโดยการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่ามากขึ้น จากการใช้พลังงานน้อยลงในการผลิตสินค้าและบริการในปริมาณที่เท่ากัน ซึ่งจะช่วยลดภาระการลงทุนจัดหาพลังงานในภาคส่วนต่าง ๆ และเพิ่มอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานพลังงานของประเทศในภาพรวม โดยปัจจัยที่ทำให้การดำเนินการดังกล่าวจะประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่สำคัญ คือ การดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดการใช้พลังงาน อาทิ การใช้พลังงานในภาคขนส่ง กฎหมาย และกฎระเบียบรองรับการปฏิบัติตามแผนอนุรักษ์พลังงาน มาตรการส่งเสริมและสนับสนุน และการพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ในไตรมาสที่ 1 และ 2 ของปี 2563 ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศ มีค่าความเข้มข้น 7.8 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2561 ที่มีการใช้พลังงาน 7.87 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท และปี 2562 มีการใช้พลังงาน 7.85 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาทจากสถานการณ์แนวโน้มดังกล่าว จึงคาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายในปี 2565 ที่กำหนดไว้ว่าควรมีการใช้พลังงานประมาณ 7.4 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาทได้แต่อยู่บนเงื่อนไขที่สำคัญว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามมาตรการอนุรักษ์พลังงานที่กำหนดไว้เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะการอนุรักษ์พลังงานในภาคการขนส่งในช่วงเวลาดังกล่าว เนื่องจากที่ผ่านมาภาคการขนส่งมีส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายมากที่สุด ทั้งนี้ ความต้องการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของประเทศเพิ่มสูงขึ้นถึง 181,238 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ ในปี 2580 บนสมมติฐานที่สามารถลดความเข้มข้นของการใช้พลังงานลง ร้อยละ 30



การดำเนินการที่ผ่านมา

ภาครัฐมีการดำเนินงานในปี 2561 - 2563 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน ทั้งใน**ภาคอุตสาหกรรม** อาทิ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพหม้อน้ำในภาคอุตสาหกรรม โครงการวิศวกรรมเชิงลึกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานความร้อนในโรงงานอุตสาหกรรม และการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงานของกรมโรงงานอุตสาหกรรม โดยในปี 2562 มีโครงการภายใต้การดำเนินงานอยู่ทั้งสิ้น 10 โครงการ เป้าหมายผลประหยัด 5.2 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ปี และอยู่ระหว่างการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง **ภาคการขนส่ง** ได้ดำเนินการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะและระบบราง โดยการลงทุนโครงการต่างๆ เพื่อขยายการให้บริการให้



ครอบคลุมในหลายพื้นที่ อาทิ โครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ **การบังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์พลังงาน** ในปี 2561 กระทรวงพลังงานได้เริ่มบังคับใช้กฎกระทรวงกำหนดประเภทหรือขนาดของอาคารและหลักเกณฑ์วิธีการในการออกแบบอาคารเพื่ออนุรักษ์พลังงาน (BEC) กับอาคารที่จะก่อสร้างใหม่หรือดัดแปลงอย่างจริงจัง และในปี 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ กฎกระทรวงกำหนดประเภท หรือขนาดของอาคาร และมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และวิธีการในการออกแบบอาคารเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. (Building Energy Code) โดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน อยู่ระหว่างการเตรียมการเพื่อออกกฎกระทรวง และคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ได้ในเดือนธันวาคม 2563 รวมทั้งได้กำหนดมาตรการบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐานอนุรักษ์พลังงานสำหรับผู้ผลิตและผู้จำหน่ายพลังงาน (EERS)

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

การใช้พลังงานของประเทศส่วนใหญ่จะถูกใช้ในกิจกรรมในภาคขนส่งทำให้ความสำเร็จของการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศตามเป้าหมายจะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินการตามมาตรการอนุรักษ์พลังงานในภาคการขนส่งเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งสินค้าทางรางที่ปัจจุบันหน่วยงานรับผิดชอบยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและปรับปรุงการให้บริการ ในขณะที่การเดินทางส่วนบุคคลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล ทำให้คาดว่าจะอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศที่กำหนดไว้ได้



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการตามมาตรการอนุรักษ์พลังงานในภาคการขนส่งโดยเฉพาะการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในภาคส่วนต่าง ๆ ให้ความสำคัญกับการติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีประหยัดพลังงานภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในภาคครัวเรือนสามารถจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานภายในครัวเรือน นอกจากนี้ควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์ให้ประชาชนทุกภาคส่วนให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศในภาพรวมได้อย่างยั่งยืนต่อไป



โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070204

การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพ
ด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้
งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า อย่างน้อย 8 โครงการ

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชาชนจากผู้ใช้ไฟฟ้า (Consumer) เป็นผู้ผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) ส่งผลให้การพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะหรือโครงข่ายสมาร์ทกริดเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ผ่านการประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยี ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวบรรลุตามเป้าหมาย จึงมีปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีโครงข่ายสมาร์ทกริด และการติดตามประเมินผลการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพเป็นไปตามแผน ตลอดห่วงโซ่อุปทานของระบบไฟฟ้า ตั้งแต่การผลิตไฟฟ้า การส่งไฟฟ้า การจำหน่ายไฟฟ้า ไปจนถึงการบริโภคไฟฟ้า





สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ในปี 2563 มีการดำเนินโครงการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด จำนวนรวม 19 โครงการ ซึ่งบรรลุเป้าหมายของปี 2563 ที่ตั้งไว้จำนวน 8 โครงการแล้ว แต่เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นเพียงลักษณะโครงการนำร่องเท่านั้น ดังนั้น ภาครัฐจึงควรให้ความสำคัญกับการติดตามและประเมินผลของการนำเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด เพื่อนำไปปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่จะช่วยสนับสนุนให้สามารถใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดังกล่าวในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบไฟฟ้าได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะก่อให้เกิดการผลิตและการใช้ไฟฟ้าอย่างสมดุล และนำมาซึ่งการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

การดำเนินงานที่ผ่านมา

ภาครัฐได้ริเริ่มดำเนินการตามมาตรการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมาร์ตกริดของประเทศไทยในระยะสั้น (พ.ศ. 2560 – 2564) ซึ่งเป็นระยะของการพัฒนาโครงการนำร่องเพื่อทดสอบความเหมาะสมทางเทคนิคและความคุ้มค่าของการลงทุนในแต่ละเทคโนโลยี อาทิ โครงการพัฒนาโครงข่ายอัจฉริยะในพื้นที่เมืองพัทยา โดยเป็นการเปลี่ยนมิเตอร์เก่าให้เป็นสมาร์ตมิเตอร์ทั้งหมด 116,308 เครื่อง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2563 โครงการศึกษาวิจัย Power Pack ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบกักเก็บพลังงานซึ่งจะติดตั้งในบ้าน เพื่อรองรับการติดตั้งโซลาร์รูฟท็อปของประชาชน โครงการนำร่องระบบบริหารจัดการพลังงานในอาคารที่ทำการของกรมการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับระบบสมาร์ตกริด โครงการนำร่องการตอบสนองด้านโหลดและกลไกราคาในพื้นที่ เพื่อให้ผู้ใช้ไฟฟ้ามีส่วนร่วมต่อการบริหารจัดการระบบพลังงานของประเทศ การพัฒนาระบบไมโครกริด (Microgrid) และระบบกักเก็บพลังงาน (Energy Storage System: ESS) ที่ได้ดำเนินโครงการนำร่องในพื้นที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา และ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน รวมทั้งการพัฒนาระบบโครงกริดบนพื้นที่ห่างไกลในพื้นที่เกาะพะลวย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยการดำเนินโครงการจะทำให้ทราบถึงวิธีการทำงานของระบบไมโครกริด ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของระบบ ซึ่งจะนำมาวิเคราะห์และขยายผลการพัฒนาระบบไมโครกริดในพื้นที่ที่เหมาะสมทั่วประเทศต่อไป



ประเด็นท้าทายที่ส่งต่อการบรรลุเป้าหมาย

แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถบรรลุเป้าหมายการปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดผ่านการดำเนินโครงการต่าง ๆ แต่ปัจจุบันสถานการณ์ด้านพลังงานยังคงมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อาทิ มีการผลิตไฟฟ้าใช้เอง (Prosumer) และการซื้อขายไฟฟ้าระหว่างกัน (Peer-to-Peer) มากขึ้น ทำให้โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าที่รัฐวิสาหกิจลงทุนในบางพื้นที่ไม่ถูกใช้งานอย่างเต็มศักยภาพ และไม่สามารถรองรับได้ทันต่อเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ประกอบกับกฎระเบียบด้านพลังงานในปัจจุบันยังไม่เอื้อต่อการพัฒนารูปแบบพลังงานในอนาคต รวมทั้งเทคโนโลยีที่สนับสนุนการทำงานของระบบสมาร์ทกริด โดยเฉพาะแบตเตอรี่กักเก็บพลังงาน (ESS) และระบบควบคุมการทำงานระบบโครงข่ายไฟฟ้าแบบอัตโนมัติยังคงมีราคาค่อนข้างสูง เนื่องจากต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ส่งผลให้การพัฒนาเทคโนโลยีสมาร์ทกริดยังคงมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

การดำเนินการในระยะต่อไป หน่วยงานด้านการไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยคำนึงถึงความสมดุลระหว่างการรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าอย่างเพียงพอ และการรองรับเทคโนโลยีโครงข่ายสมาร์ทกริด รวมทั้งปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านพลังงานในปัจจุบัน ตลอดจนหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านพลังงานควรมีการทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการใช้ไฟฟ้าที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต นอกจากนี้ ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับ ระบบสมาร์ทกริดในประเทศไทย โดยเฉพาะระบบกักเก็บพลังงาน (ESS) และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพด้วยระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดมีต้นทุนต่ำลง และสามารถขยายผลการดำเนินการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริดได้อย่างกว้างขวางมากขึ้นในอนาคต



ปี 2562

ปี 2563

แผนแม่บทย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย

070301

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น

ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายในปี 2565

อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70

ประชาชนมีความสามารถเข้าถึงบริการภาครัฐ เพื่อลดความเหลื่อมล้ำของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกล จากการมีช่องทางการสร้างรายได้เพิ่มขึ้น โดยปัจจัยสำคัญเพื่อบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานอินเทอร์เน็ตที่มีโครงข่ายอินเทอร์เน็ตที่ได้มาตรฐานครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศและระหว่างประเทศ เนื้อหาบนอินเทอร์เน็ตที่ครอบคลุมและมีความหลากหลาย การเข้าถึงผ่านอุปกรณ์ที่รองรับการใช้งานอินเทอร์เน็ต รวมทั้งประชาชนและผู้ใช้งานที่มีทักษะและความเข้าใจในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการติดต่อสื่อสาร การค้าและพาณิชย์ และการบริการจากภาครัฐและเอกชน

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ในปี 2562 มีครัวเรือนที่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตคิดเป็นร้อยละ 74.6 (21.583 ล้านครัวเรือน) เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ที่มีสัดส่วนดังกล่าวประมาณร้อยละ 67.7 ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 ที่ร้อยละ 70 ของครัวเรือนทั้งประเทศแล้ว โดยครัวเรือนที่มีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตส่วนใหญ่ในอินเทอร์เน็ตแบบไร้สายเคลื่อนที่ (Mobile broadband) ร้อยละ 74.7 และแบบไร้สายประจำที่ (Fixed broadband) ร้อยละ 20.9





การดำเนินการที่ผ่านมา

ภาครัฐได้เร่งดำเนินการพัฒนาโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้ครอบคลุมหมู่บ้านในพื้นที่ห่างไกลและพื้นที่ชายขอบ (โซน C และ C+) จำนวน 44,352 หมู่บ้านภายใต้โครงการเน็ตประชารัฐ และโครงการการจัดให้มีบริการโทรคมนาคมพื้นฐานโดยทั่วถึงและบริการเพื่อสังคม (USO) โดยปัจจุบันมีความคืบหน้าในการให้บริการประมาณร้อยละ 99.98 ในส่วนที่เหลือประมาณ 30,635 หมู่บ้าน (โซน A และ B) นั้น เป็นพื้นที่ในเมืองและพื้นที่ศักยภาพที่มีการให้บริการโดยเอกชนอยู่แล้ว ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้มีจำนวนครัวเรือนที่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมาย



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

แม้ว่าภาครัฐจะเร่งดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่สามารถให้บริการระบบอินเทอร์เน็ตได้อย่างครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถบรรลุเป้าหมายการให้อัตราส่วนของครัวเรือนที่มีการใช้อินเทอร์เน็ตร้อยละ 70 ได้แล้วก็ตาม แต่จะเห็นว่าที่ผ่านมาแนวโน้มของอัตราส่วนครัวเรือนที่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตยังอยู่ในระดับคงที่ ซึ่งเป็นผลจากการที่ประชาชนโดยเฉพาะในเขตภูมิภาคยังไม่เห็นถึงความคุ้มค่าในการเข้าถึงระบบอินเทอร์เน็ต โดยส่วนหนึ่งอาจจะเป็นผลจากอัตราค่าใช้บริการอินเทอร์เน็ตยังอยู่ในระดับที่เกินกำลังซื้อเมื่อเทียบกับค่าครองชีพ



และไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้อย่างแท้จริง อาทิ การซื้อขายสินค้าออนไลน์ (e-commerce) ใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้อย่างแท้จริง อาทิ การซื้อขายสินค้าออนไลน์ (e-commerce) ทั้งนี้ ประชาชนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.6) ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อกิจกรรมส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน Social Network เป็นหลัก



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลและความเข้าใจในการเข้าถึงเทคโนโลยี (Digital Literacy) ของประชาชนโดยเฉพาะในเขตภูมิภาคสามารถใช้ประโยชน์จากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจชุมชนและปัจเจกบุคคลได้ นอกจากนี้กระทรวงการคลังอาจจะพิจารณาแนวทางในการสนับสนุนให้ประชาชนกลุ่มเปราะบางสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัลได้อย่างครอบคลุม ซึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกลจากการมีช่องทางการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้