

แผนแม่บท

07

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนา ต่อยอดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
กระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม
ยกระดับผลผลิตของภาคการผลิตและบริการ
ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล



การดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐที่ผ่านมาส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานมีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยมีการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศ และประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น จากการเพิ่มสัดส่วนกำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน การส่งเสริมประชาชนติดตั้ง Solar rooftop การกำกับดูแลระบบจัดการพลังงานของโรงงานให้มีมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์มีแนวโน้มที่ดีขึ้นแต่ยังมีหลายเป้าหมายที่มีสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตที่ต้องให้ความสำคัญ ทั้งในส่วนของพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้า พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้มีความครอบคลุมเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

ตารางสรุปสถานะการบรรลุเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) และเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1)

Y2

ชื่อเป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2570

070001

ความสามารถด้านการแข่งขัน
ด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ไม่เกินอันดับที่ 38 ภายในปี 2570

Y1

ชื่อเป้าหมายแผนแม่บทย่อย

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2570

070101

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์
มวลรวมในประเทศ เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11

070102

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ของประเทศไทย ไม่เกินกว่าอันดับที่ 25
หรือคะแนนไม่น้อยกว่า 3.60 คะแนน ภายใน พ.ศ. 2570

070103

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง
ต่อปริมาณขนส่งสินค้าทั้งหมด เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7

070104

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน
(1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉลี่ยไม่น้อยกว่า
ร้อยละ 40 และ
(2) ในเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10

070105

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ภายใน พ.ศ. 2570

070201

การใช้ก๊าซธรรมชาติ
ในการผลิตไฟฟ้าลดลง

สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า
เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 60

070202

การใช้พลังงานทดแทน
ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น

สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทน
ที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน
และเชื้อเพลิงชีวภาพ ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย
เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19-22
ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย



Y1

ชื่อเป้าหมายแผนแม่บทย่อย

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี 2570

070203

ประสิทธิภาพการใช้งาน
ของประเทศเพิ่มขึ้นค่าความเข้มข้นการใช้งานขั้นสุดท้าย
ไม่เกิน 6.85 พันตันเทียบเท่า
น้ำมันดิบ/พันล้านบาท ภายใน พ.ศ. 2570

070204

การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้า
ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ
ด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริดจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/
โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งาน
ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า
ในแต่ละปี ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ
ภายใน พ.ศ. 2570

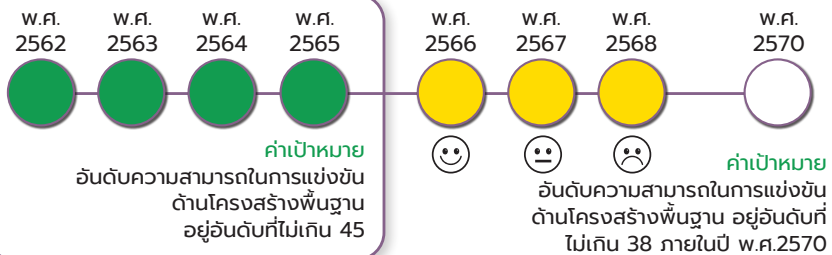
070301

ประชาชนมีความสามารถ
ในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้นอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ต
ความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร
ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 ภายใน พ.ศ. 2570

เป้าหมาย ระดับประเด็น แผนแม่บทฯ

ความสามารถในการแข่งขัน ด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

Y2 070001



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ)				
070001	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 43	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) อันดับที่ 43	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) อันดับที่ 47	ไม่เกิน อันดับที่ 41	ไม่เกิน อันดับที่ 38
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	ดีขึ้น ร้อยละ 2.27 😊	คงเดิม 😊	แย่ลง ร้อยละ 9.30 😞		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 87.23 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 80.85 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียง ในมรรฐลูเป้าหมาย

หมายเหตุ: *อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีค่าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น



ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย พิจารณาจากรายงานความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน จัดทำโดย สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) (ข้อมูล พ.ศ. 2568) พบว่า ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 47 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) ที่อยู่อันดับที่ 43 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่งลง คิดเป็นร้อยละ 9.30 ในขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่เกินอันดับที่ 41) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 87.23 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่เกินอันดับที่ 38) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 80.85 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้ **สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**

ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย (Infrastructure)	2023	2024	2025
Overall ranking	43	43	47
โครงสร้างพื้นฐานขั้นพื้นฐาน (Basic Infrastructure)	22	23	25
โครงสร้างพื้นฐานด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health & Environmental)	53	55	58
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	25	25	32
โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	39	40	37
โครงสร้างพื้นฐานด้านการศึกษา (Education)	54	54	55

ที่มา : IMD World Competitiveness Yearbook 2025

ประเด็นท้าทายและข้อเสนอแนะ

ความท้าทายในการทำให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น อาทิ **ด้านคมนาคมขนส่ง** การขาดความพร้อมของรถจักร ล้อเลื่อน และบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงเป็นข้อจำกัดในการส่งเสริมการขนส่งทางราง ทำให้ประเทศไทยยังคงพึ่งพาการขนส่งทางถนนในสัดส่วนที่สูง ขณะที่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ยังเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการขนส่งทางราง ซึ่งต้องพึ่งพาการบูรณาการทั้งในส่วนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ขณะที่การให้บริการรถไฟโดยสารสาธารณะอย่างทั่วถึงและมีคุณภาพยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ การพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและโครงสร้างค่าโดยสารร่วม ตลอดจนการสนับสนุนให้มีการประยุกต์เทคโนโลยีดิจิทัลในการจัดการจราจรยังขาดประสิทธิภาพ **ด้านพลังงาน** ความเข้มข้นของการใช้พลังงานหรือการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของไทยที่ลดลง แสดงถึงภาพรวมการใช้พลังงานในประเทศยังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากโครงสร้างเศรษฐกิจมีการพึ่งพาอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานมาก และการใช้พลังงานในภาคขนส่งยังคงพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล ขณะที่การจัดการพลังงานหมุนเวียนในต้นทุนที่เหมาะสมควบคู่กับการพัฒนาระบบกักเก็บพลังงานเพื่อลดความผันผวนของการใช้พลังงานหมุนเวียนยังคงเป็นประเด็นที่ท้าทายที่สำคัญ **ด้านดิจิทัล** การส่งเสริมให้ภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาชน สามารถประยุกต์ใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์เพื่อขับเคลื่อนและพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล พร้อมทั้งการลดช่องว่างความเหลื่อมล้ำทางสังคมที่เกิดจากโอกาสในการเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Divide) โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างกลุ่มคนในเขตเมืองและเขตชนบท โดยมีข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน **ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์** ได้แก่ การเร่งจัดทำกฎหมาย



ลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. อาทิ การกำหนดอัตราค่าใช้ประโยชน์รางและการจัดสรรความถี่ในการเดินรถ การเร่งรัดจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อผลักดันการใช้ตัวร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นรูปธรรม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder System) อาทิ รถโดยสารและเรือโดยสาร ตามแนวคิดการเดินทางอย่างไร้รอยต่อเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางให้ผู้โดยสารสามารถเข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้าที่เป็นโครงข่ายหลักได้สะดวก รวมถึงเร่งพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงระบบรางกับรูปแบบอื่น (Multimodal Hubs) โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างสถานีไฮซีดีลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง **ด้านพลังงาน** ได้แก่ ภาครัฐควรรยกระดับประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลในภาคคมนาคมและขนส่งผ่านการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าควบคู่กับการสนับสนุนการผลิตพลังงานหมุนเวียนให้สอดคล้องกับศักยภาพเชิงพื้นที่ และการพัฒนาระบบกักเก็บพลังงานเพื่อเพิ่มเสถียรภาพของระบบไฟฟ้าในระยะยาว **ด้านดิจิทัล** ได้แก่ ภาครัฐควรเร่งรัดขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงผ่านสื่อสัญญาณสายเคเบิลใยแก้วนำแสง (Fiber-To-The-x: FTTx) ให้ครอบคลุมหมู่บ้านเป้าหมายในเขตภูมิภาคพร้อมกับการลดช่องว่างดิจิทัล (Digital Divide) ผ่านการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลในกลุ่มเป้าหมายสำคัญโดยเฉพาะกลุ่มคนในเขตเมืองและเขตชนบท และการส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจและลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่อย่างยั่งยืน

070101

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

Y1 070101

W.ศ. 2562

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 12 ต่อปี

W.ศ. 2563

W.ศ. 2564

W.ศ. 2565

ค่าเป้าหมาย

W.ศ. 2566

W.ศ. 2567

W.ศ. 2568

W.ศ. 2570

ค่าเป้าหมาย

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11

หมายเหตุ: ** เป้าหมาย 070101 พิจารณาจาก สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้คณะกรรมการที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2567

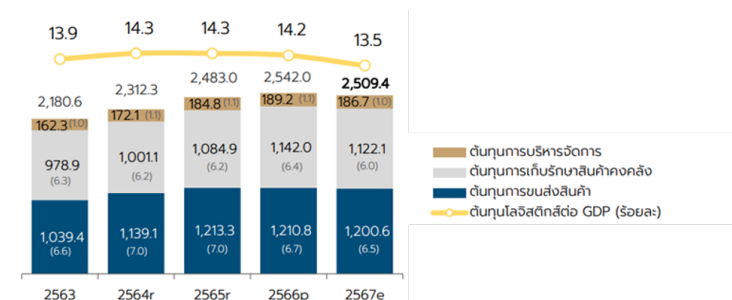


สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ* (เฉลี่ยร้อยละ)				
070101	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของกรรยาจก		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 14.29 ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 2,483 พันล้านบาท ต่อ GDP 17,378 พันล้านบาท (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 14.16 ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 2,542 พันล้านบาท ต่อ GDP 17,955 พันล้านบาท (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 13.51 ต้นทุนโลจิสติกส์รวม 2,509.4 พันล้านบาท ต่อ GDP 18,578.8 พันล้านบาท	น้อยกว่า ร้อยละ 8.85	เฉลี่ยน้อยกว่า ร้อยละ 11
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	คงเดิม ☹️	ดีขึ้น ร้อยละ 0.91 😊	ดีขึ้น ร้อยละ 4.59 😊		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 – 2568) สัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 13.99	ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 65.51 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 78.63 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียง ในการบรรลุเป้าหมาย

หมายเหตุ: * สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่มีค่าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง พิจารณาจากสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,509.4 พันล้านบาท ขณะที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี อยู่ที่ 18,578.8 พันล้านบาท ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP คิดเป็นร้อยละ 13.51 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,542 พันล้านบาท ขณะที่ GDP ณ ราคาประจำปี อยู่ที่ 17,955 พันล้านบาท ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP คิดเป็นร้อยละ 14.16 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 4.59 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (น้อยกว่าร้อยละ 8.85) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 65.51 ของค่าเป้าหมายซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ 11) พบว่า ค่าเฉลี่ยของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ในช่วง พ.ศ. 2566 – 2568 ที่ร้อยละ 13.99 ต่อปี ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 78.63 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)



หมายเหตุ: r (revised) หมายถึง ปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังตามข้อมูลระบบบัญชีประชาชาติ, p (preliminary) หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น และ e (estimated) หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ที่มาของข้อมูล : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2567



070101

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะระบบถนนและระบบรางให้มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้าที่สำคัญ เพื่อให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า รองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ระบบถนนเพื่อครอบคลุมการเข้าถึงพื้นที่ รวมทั้งการอบรมเพื่อยกระดับศักยภาพเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) และการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรแต่ละชนิดเพื่อลดต้นทุนและลดความสูญเสียในห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตร ตลอดจนการเสริมศักยภาพผู้ประกอบการให้สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ระบบอัตโนมัติ และปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในการบริหารจัดการคลังสินค้า การคำนวณเส้นทาง และการวางแผนพื้นที่จัดส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยมีโครงการเพื่อการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 อาทิ **โครงการสร้างเสริมขีดความสามารถการดำเนินธุรกิจให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน** ของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสถานประกอบการในภาคอุตสาหกรรมเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ผ่านกิจกรรมการพยากรณ์และการวางแผนความต้องการลูกค้า การจัดซื้อจัดหา การบริหารสินค้าคงคลัง ไปจนถึงการส่งมอบสินค้าและบริการ **โครงการการเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนด้วยการบริหารจัดการการขนส่งเพื่อการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคและการส่งออกสู่กลุ่มประเทศแม่โขงล้านช้าง** ของสำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม โดยพัฒนาให้ผู้ประกอบการมีความรู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เพื่อยกระดับการบริหารจัดการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่งสินค้าทางราง อาทิ การจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าทดแทนแคร่สินค้าเก่าที่ชำรุดไม่พร้อมใช้งาน รวมถึงการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อเปิดโอกาสในภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและให้บริการขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง มีประเด็นที่สำคัญ อาทิ การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางและน้ำ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งในภาพรวมยังมีข้อจำกัด เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังอยู่ระหว่างการพัฒนา รวมถึงยังไม่สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางรางที่แล้วเสร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ แคร่ รถจักร ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดหา ประกอบกับต้นทุนที่เกิดจากการยกขนสินค้าหลายครั้ง (Double handling) ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำยังไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ จึงยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาสู่ทางรางและทางน้ำได้ ผู้ประกอบการรายย่อยในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ยังมีข้อจำกัดด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุนรวมถึงขาดแรงจูงใจในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการขนส่งและเก็บรักษาสินค้าคงคลัง การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับมาตรฐานในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง บรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องให้ความสำคัญกับการผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ การเร่งจัดหาหัวรถจักร แคร่ รถโบกี้บรรทุก ตู้สินค้า และอุปกรณ์อื่นที่จำเป็นต่อการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งทางรางที่เพิ่มขึ้น การผลักดันการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามาใช้โครงสร้างพื้นฐานของรัฐและให้บริการขนส่งสินค้าทางรางได้ ตลอดจนการกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมเพื่อจูงใจผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการกำหนดมาตรการทางภาษีหรือจัดหาแหล่งทุน เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการรายย่อยในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาใช้ยกระดับมาตรฐานและควบคุมคุณภาพสินค้าปรับปรุง และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อลดความสูญเสียในกระบวนการรวบรวมและขนส่งสินค้าเกษตร รวมถึงปรับปรุงระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าและการให้บริการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ



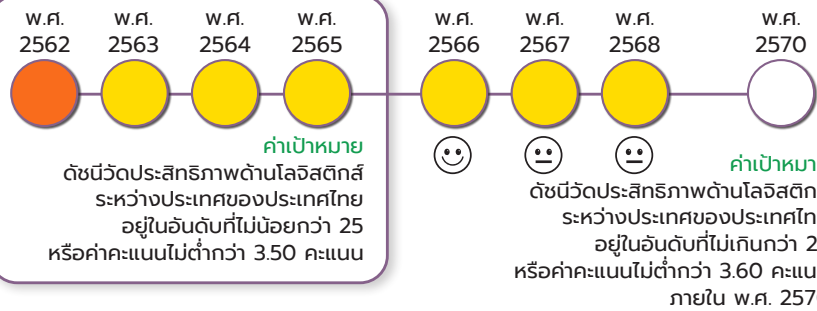
070102

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

Y1 070102



สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย* (อันดับ/คะแนน)				
070102	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34/3.50 คะแนน	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34/3.50 คะแนน	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34 /3.50 คะแนน	ไม่เกินอันดับที่ 32 /ไม่น้อยกว่า 3.53 คะแนน	ไม่เกินอันดับที่ 25 /ไม่น้อยกว่า 3.60 คะแนน
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	ดีขึ้น ร้อยละ 2.64 	คงเดิม 	คงเดิม 		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 94.12 ของค่าเป้าหมาย /คะแนนต่ำกว่า ค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็น ร้อยละ 99.15 ของค่าเป้าหมาย	อันดับคิดเป็นร้อยละ 73.53 ของค่าเป้าหมาย /คะแนนคิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียง ในการบรรลุเป้าหมาย

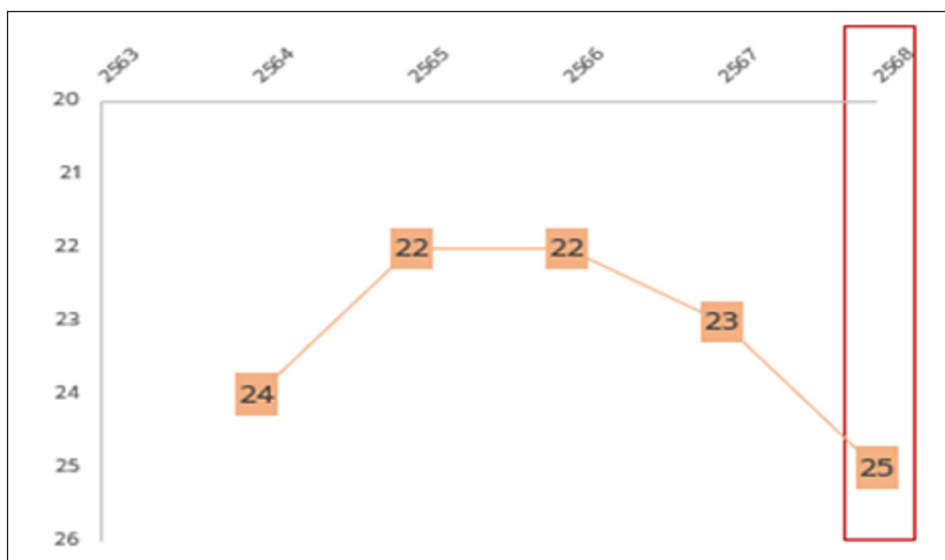
หมายเหตุ: * ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยที่มีค่าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น ((กรณีที่เป้าหมายมีการกำหนดค่าเป้าหมายแบบมีหลายค่า โดยมีการใช้คำว่า หรือ จะพิจารณาใช้ตัวชี้วัดที่มีสถานการณ์ใกล้เคียงค่าเป้าหมายมากที่สุดในการคำนวณสถานะการบรรลุเป้าหมาย (ในกรณี ใช้ค่าร้อยละของคะแนนที่มีสถานการณ์ใกล้เคียงค่าเป้าหมายมากที่สุด คือ 97.22))



ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น พิจารณาจากดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) จัดทำโดยธนาคารโลก เมื่อพิจารณาที่การจัดอันดับ สถานการณ์ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) พบว่า ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับอยู่ 34 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่อยู่ในอันดับที่ 34 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่คงเดิม อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่เกินอันดับที่ 32) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 78.13 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่เกินอันดับที่ 25) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมาย นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาที่ระดับคะแนน พบว่า สถานการณ์ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ประเทศไทยได้รับ 3.50 คะแนน และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่ 3.50 คะแนน สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาที่คงเดิม ขณะเดียวกันเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่น้อยกว่า 3.53 คะแนน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 99.15 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่น้อยกว่า 3.60 คะแนน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 97.22 ของค่าเป้าหมาย ทั้งนี้ ในการคำนวณสถานะการบรรลุเป้าหมายใช้ค่าร้อยละของคะแนนซึ่งมีสถานการณ์ใกล้เคียงค่าเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 มากกว่า ส่งผลให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาเพิ่มเติมจากตัวชี้วัดเทียบเคียง คือ ปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) จัดทำโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) พบว่า ระหว่างปี พ.ศ. 2566 – 2568 มีทิศทางอันดับการพัฒนาที่ลดลงจากอันดับที่ 22 เป็น 23 และ 25 ตามลำดับ จึงอาจสะท้อนทิศทางสถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลง

อันดับของปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานของ IMD



ที่มาของข้อมูล : IMD World Competitive Yearbook 2025



070102

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงกับประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการปรับปรุงระบบ National Single Window (NSW) พิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า ส่งออก และนำผ่านเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ลดระยะเวลา เอกสาร และขั้นตอนการดำเนินงานให้แก่ผู้ประกอบการ อาทิ การพัฒนารัฐกรรมกรให้บริการนำเข้าส่งออกให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW โดยสามารถดำเนินการแล้วร้อยละ 99.79 การพัฒนาระบบการยื่นคำขอใบอนุญาต/ใบรับรองแบบ Single Submission โดยสามารถดำเนินการแล้วในสินค้าที่ควบคุมโดยกรมวิชาการเกษตร สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา และกรมปศุสัตว์ และการปรับพิภักศุลกากรให้สอดคล้องกับพิภักศุลกากรสากลเพื่อรองรับการควบคุมสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งขยายการเชื่อมโยงข้อมูลและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์กับต่างประเทศ อาทิ ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) กับ 9 ประเทศอาเซียน e-Phyto กับอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และจีน และ e-CO ระหว่างไทย-ญี่ปุ่น นอกจากนี้ได้เร่งดำเนินการจัดตั้งศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียว จังหวัดหนองคาย (Nong Khai Border Trade One Stop Service : NKBT OSS) เพื่อเป็นพื้นที่นำร่องในการยกระดับการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการนำเข้า-ส่งออก และยกระดับคุณภาพการบริการ ณ ด่านชายแดนที่มีความสำคัญต่อการเชื่อมโยงการค้ากับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อย่างไรก็ตาม เป้าหมายนี้ไม่มีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ 2568

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออกและถ่ายลำสินค้า อาทิ การแก้ไขระเบียบพิธีการศุลกากร กรณีสินค้าหลายตู้ภายใต้ใบตราส่งเดียว เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การออกประกาศกำหนดพิธีการศุลกากรถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์ (ประกาศกรมศุลกากรที่ 186/2567) เพื่อให้สามารถถ่ายลำตู้สินค้าแบบ Full Container Load ภายในท่าเทียบเรือเดียวกัน การพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชน เช่น ระบบเพื่อการกำกับตัวสินค้า (Cargo Regulatory NSW) และระบบเพื่อการกำกับยานพาหนะ (Land/Maritime/Air Transport Regulatory NSW) ซึ่งช่วยเพิ่มความโปร่งใสลดขั้นตอน และเสริมประสิทธิภาพการติดตามควบคุมสินค้าได้ตามมาตรฐานสากล ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีผลสัมฤทธิ์ที่ยั่งยืน อาทิ **ความล่าช้าในการพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์และการขาดความพร้อมของอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก** ส่งผลให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ **การพัฒนา ระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับระบบหรือแพลตฟอร์มการให้บริการต่าง ๆ** ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติอนุญาต การชำระเงิน และการรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ายังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์และไม่สอดคล้องกับบริบทการค้าสมัยใหม่** อาทิ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตและควบคุมสินค้าที่นำผ่านราชอาณาจักร (ยกเว้นกฎหมายศุลกากร) ที่กำหนดให้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนเช่นเดียวกับสินค้าผ่านแดน (Transit) ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการดำเนินกิจกรรมถ่ายลำในประเทศไทย **การอำนวยความสะดวกในขนส่งสินค้าชายแดนยังมีข้อจำกัด** จากความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้านที่ยังไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานสากล มีกฎระเบียบและวิธีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน รวมถึงการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ประเทศเพื่อนบ้านในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น บรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับการเร่งรัดการพัฒนาและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผน การผลักดันการพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชน (B2G) และระหว่างภาคเอกชนและภาคเอกชน (B2B) ได้อย่างสมบูรณ์ และครอบคลุมคำขอใบรับรองและใบอนุญาตที่จำเป็นและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต ตลอดจนให้ความสำคัญกับการทบทวนและปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์และสอดคล้องกับการค้าสมัยใหม่ โดยเฉพาะประเด็นการอนุญาตและการควบคุมสินค้านำผ่าน (Transit) และการถ่ายลำ (Transshipment) โดยปรับปรุงกฎหมาย อาทิ พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2522 (ของกระทรวงพาณิชย์) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 (ของกรมศุลกากร) ประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้าง ซึ่งวัตถุดิบทรายที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาได้รับผิดชอบ (ของกระทรวงสาธารณสุข) เพื่อให้สามารถยกเว้นการขอใบอนุญาตสำหรับสินค้าที่มีได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการอุปโภคบริโภคหรือจำหน่ายในประเทศ และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และกิจกรรมการค้าถ่ายลำสินค้าในระดับภูมิภาค นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการเจรจาเชิงรุกกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน



070103

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

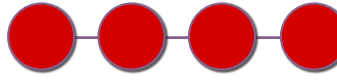
เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

Y1 070103



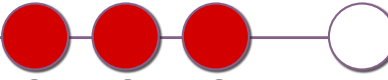
ว.ศ. 2562 ว.ศ. 2563 ว.ศ. 2564 ว.ศ. 2565



ค่าเป้าหมาย

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง
ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 4

ว.ศ. 2566 ว.ศ. 2567 ว.ศ. 2568 ว.ศ. 2570



ค่าเป้าหมาย

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง
ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7
ภายใน พ.ศ. 2570

หมายเหตุ: ** เป้าหมาย 070103 พิจารณาจาก สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 – 2567

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

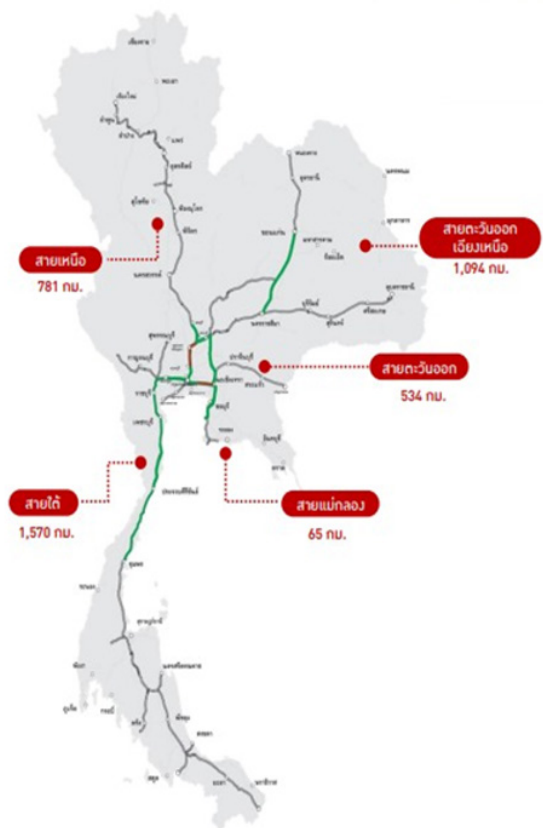
ตัวชี้วัด :	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)				
070103	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 1.33 ปริมาณขนส่งทางราง 11.37 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณ การขนส่งภายในประเทศ ทั้งหมด 855.67 ล้านตัน (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 1.39 ปริมาณขนส่งทางราง 12.12 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณ การขนส่งภายในประเทศ ทั้งหมด 872.92 ล้านตัน (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 1.52 ปริมาณการขนส่งทางราง 13.00 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่ง ภายในประเทศทั้งหมด 854.30 ล้านตัน	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10.76	เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ 7
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	แย้ง ร้อยละ 4.51 ☹️	ดีขึ้น ร้อยละ 4.51 😊	ดีขึ้น ร้อยละ 9.35 😊		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 – 2568) สัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 1.41	ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 14.13 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 20.14 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับวิกฤต ในการบรรลุเป้าหมาย



การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น พิจารณาจากสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า มีปริมาณการขนส่งทางราง 13.00 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด 854.30 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.52 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) มีปริมาณขนส่งทางราง 12.12 ล้านตัน/ปี ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด 872.92 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.39 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 9.35 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10.76) พบว่า มีสถานการณ์โดยคิดเป็นร้อยละ 14.13 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7) พบว่า มีสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเฉลี่ยในช่วง พ.ศ. 2566 – 2568 ที่ร้อยละ 1.41 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 20.14 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)**

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมาย ตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ **การก่อสร้างรถไฟทางคู่** รวมจำนวน 10 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,841 กม. ประกอบด้วย (1) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กม. ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 713 กม. และที่เหลืออีก 2 เส้นทาง อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา/ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2569 - 2571 (2) การก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กม. ได้แก่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงทอง และช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2571 และ (3) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 1 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กม.



โดยการดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลให้โครงข่ายทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นทางคู่ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถให้มีความเร็วและความตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้น และภายหลังจากเปิดให้บริการทางคู่สายใหม่จะทำให้โครงข่ายทางรถไฟของประเทศมีระยะทางเพิ่มขึ้นจาก 4,049 กม. เป็น 4,730 กม. และมีความครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 49 จังหวัด เป็น 54 จังหวัด



070103

นอกจากนี้ ภาครัฐได้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ได้แก่ การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์บริหารโลจิสติกส์ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนกับทางราง (Multimodal Transportation) การจัดการรถบรรทุกตู้สินค้า (บพท.) จำนวน 946 คัน โดยมีแผนการรับมอบรถรอบแรกในเดือนมกราคม พ.ศ. 2571 จำนวน 154 คัน เพื่อนำไปใช้ในเส้นทางระหว่างสถานีไอซีดี ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะช่วยให้ศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางรางให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเตรียมจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. อาทิ การจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการระบบขนส่งทางราง เพื่อให้ภาครัฐสามารถกำกับดูแลการขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการศึกษาเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายลำดับรอง โดยเฉพาะแนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถขนส่งทางราง อาทิ การกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะมีส่วนช่วยสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางราง (Shift Mode) ลดต้นทุนโลจิสติกส์และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ อย่างไรก็ตาม เป้าหมายนี้ไม่มีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปี 2568

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมการประกาศใช้บังคับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. รวมถึงดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น มีประเด็นที่สำคัญ อาทิ การขาดความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อนในการให้บริการขนส่งทางราง ทำให้ไม่สามารถปรับเพิ่มจำนวนขบวนรถสินค้าได้ภายหลังจากเปิดให้บริการทางคู่ ระยะที่ 1 ในขณะที่การขนส่งทางรางยังจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเข้าสู่ทางราง แต่ที่ผ่านมาประสบปัญหาขาดความพร้อมของเครื่องมือ/อุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าและขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้การขนส่งทางรางยังคงไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนที่สามารถเข้าถึงจุดต้นทาง - ปลายทางของสินค้า แม้ว่าจะมีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่าก็ตาม นอกจากนี้ การเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการขนส่งทางรางภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร ในขณะที่คาดว่าจะภายหลังจากประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ภาครัฐและภาคเอกชนจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมให้บริการเดินรถขนส่งทางรางประมาณ 2 - 4 ปี และอาจดำเนินการได้ในบางเส้นทางที่มีความคุ้มค่า ทำให้เป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางยังคงเป็นเป้าหมายที่มีความท้าทายอย่างมาก



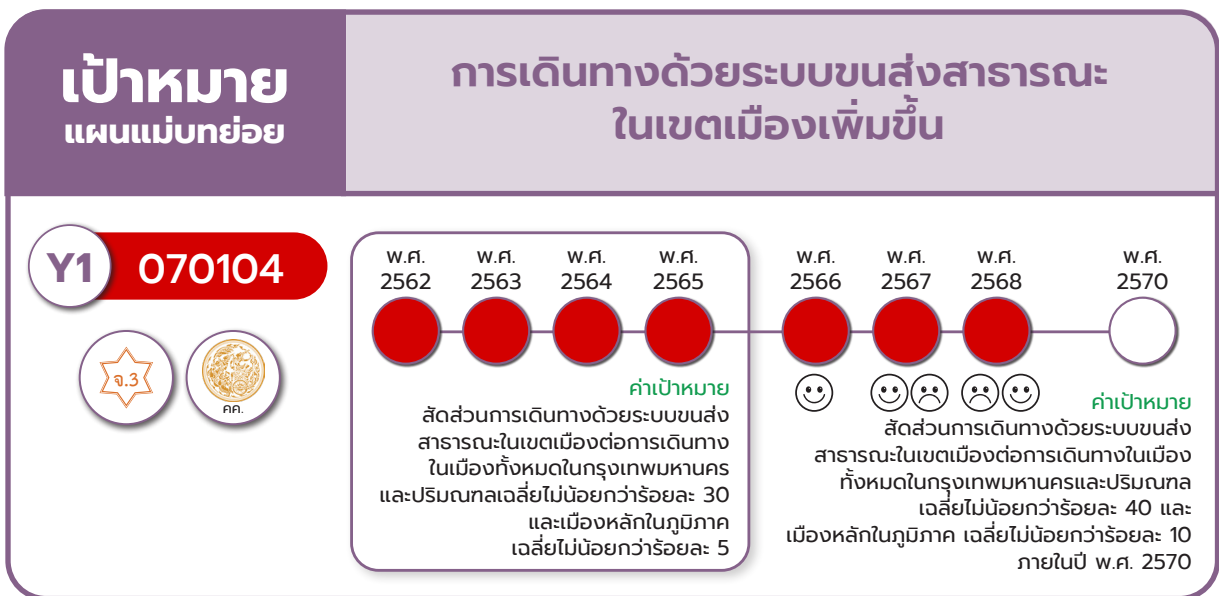
070103

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นบรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด กรมการขนส่งทางราง จำเป็นต้องเร่งผลักดันกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยเฉพาะการจัดสรรตารางการเดินรถเพื่อเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เกิดความชัดเจน โดยเร็ว รพท. ต้องเร่งแก้ไขปัญหาการขาดความพร้อมของรถจักรและล้อเลื่อนในการให้บริการ พร้อมทั้งจัดหาผู้ประกอบการให้บริการยกขนตู้สินค้าที่ย่านกองเก็บตู้สินค้า ควบคู่กับการปรับกลยุทธ์การตลาดและจัดทำแผนธุรกิจเชิงรุกที่ช่วยจูงใจให้มีการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์ระบบรางได้อย่างคุ้มค่า พร้อมทั้งเร่งสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา ในการสนับสนุนการต่อยอดงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านระบบรางไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศที่จะช่วยยกระดับเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

070104

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์



หมายเหตุ : ** 070104 พิจารณาจากสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2) เมืองหลักในภูมิภาค ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลัง ส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2567



070104

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	(1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)				
	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567				
070104	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 9.79 ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 968.26 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 9,892.42 ล้านคน - เที่ยว/ปี	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 14.46 ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1,226.39 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 8,479.94 ล้านคน - เที่ยว/ปี	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 11.71 ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1,068.43 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 9,121.20 ล้านคน - เที่ยว/ปี	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 58.58	เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	ดีขึ้น ร้อยละ 18.38 😊	ดีขึ้น ร้อยละ 47.70 😊	แย่ลง ร้อยละ 19.02 😞		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 – 2568) สัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 11.99	ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 19.99 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 29.98 ของค่าเป้าหมาย
ตัวชี้วัด :	(2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเมืองหลักในภูมิภาค (เมืองหลักในภูมิภาค พ.ศ. 2566 – 2570 ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต) (เฉลี่ยร้อยละ)				
	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567				
070104	(ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 0.82 ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค 16,789 คน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 2.04 ล้านคน - เที่ยว/ปี (เป็นปีเริ่มต้นที่อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและพัฒนาแบบจำลองปริมาณการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค)	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 0.74 ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ระบบขนส่งสาธารณะ 5.54 ล้านคน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 744.70 ล้านคน - เที่ยว/ปี (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 2.63 ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค 30.40 ล้านคน - เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 1,156.59 ล้านคน - เที่ยว/ปี	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 16.15	เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10
การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	ไม่สามารถเปรียบเทียบสถานการณ์พัฒนาได้ เนื่องจากสถานการณ์ พ.ศ. 2566 เป็นข้อมูลปีฐาน	แย่ลง ร้อยละ 9.76	ดีขึ้น ร้อยละ 255.41 😊		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 – 2568) สัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 1.40	ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 16.28 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 14.00 ของค่าเป้าหมาย
ภาพรวมสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 มีค่าเฉลี่ยของทั้ง 2 ตัวชี้วัด อยู่ที่ร้อยละ 23.12 หมายเหตุ: การคำนวณสัดส่วนการบรรลุเป้าหมาย สำหรับเป้า 070104 มี 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ ตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเมืองหลักในภูมิภาค $\text{โดยมีการคำนวณ ดังนี้ } \frac{(29.98+14.00)}{2} = 21.99$					คิดเป็นร้อยละ 21.99 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับกุด ในการบรรลุเป้าหมาย



การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น พิจารณาจาก 2 ตัวชี้วัด ดังนี้

(1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 1,068.43 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 9,121.20 ล้านคน-เที่ยว/ปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.71 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่มีปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 1,226.39 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 8,479.94 ล้านคน-เที่ยว/ปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.46 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่แย่ลง คิดเป็นร้อยละ 19.02 ในขณะเดียวกัน เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 58.58) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 19.99 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40) พบว่า มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉลี่ยในช่วง พ.ศ. 2566 – 2568 ที่ร้อยละ 11.99 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 29.98 ของค่าเป้าหมาย

(2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเมืองหลักในภูมิภาค จัดทำโดย สนข. กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล พ.ศ. 2567) พบว่า ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 30.40 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเขตเมืองในภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 1,156.59 ล้านคน-เที่ยว/ปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.63 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ที่มีปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 5.54 ล้านคน-เที่ยว/ปี ต่อปริมาณการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเมืองหลักในภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 744.70 ล้านคน-เที่ยว/ปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.74 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 255.41 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 16.15) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 16.28 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10) พบว่า มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ในเมืองหลักในภูมิภาค เฉลี่ยในช่วง พ.ศ. 2566 – 2568 ที่ร้อยละ 1.40 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 14.00 ของค่าเป้าหมาย

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาภาพรวมของสถานการณ์การพัฒนาเป้าหมายที่เป็นการเฉลี่ยทั้ง 2 ตัวชี้วัด มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 21.99 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับวิกฤตในการบรรลุเป้าหมาย (สีแดง)**

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครใต้แผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) เพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง โดยปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 14 เส้นทาง ระยะทาง 279.84 กม. และอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา/ติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเดินรถ 3 เส้นทาง ระยะทาง 59.5 กม. ได้แก่ (1) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (กำหนดเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2571) (2) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – บางขุนนนท์ (กำหนดเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2573) และ (3) สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กำหนดเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2573) รวมถึงอยู่ระหว่างการเตรียมประกวดราคาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ส่วนต่อขยาย จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง



070104

รวม 29.30 กม. ได้แก่ (1) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และ (2) ช่วงศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) กำหนดเปิดให้บริการในปี 2572 ทั้งนี้ภายหลังจากเปิดให้บริการครบทุกเส้นทางใน พ.ศ. 2573 จะส่งผลให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 368.64 กม. สำหรับการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารสาธารณะ ที่ผ่านมาผู้ให้บริการได้มีการจัดหายานพาหนะใหม่ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle) ควบคู่กับภาครัฐ (กรมการขนส่งทางบกและกรมเจ้าท่า) ได้มีการปรับปรุงเส้นทางให้บริการ

และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการให้บริการ อาทิ ป้ายรถประจำทาง ท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Bus Terminal and Smart Pier) เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการให้มีมาตรฐาน รวมถึงปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ - ราง - เรือ ภายใต้อาณัติแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (W-Map) ของ สนข. นอกจากนี้ ที่ผ่านมา คค. ได้ดำเนินนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย โดยนำร่องในระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม และอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร โดยปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการเพื่อมิให้เกิดภาระทางการเงินแก่ภาครัฐในระยะยาว อย่างไรก็ตาม คค. ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาในระยะแรกเป็นระบบรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) มาให้บริการให้บริการ เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเดินทางของประชาชนก่อนที่จะพัฒนาเป็นระบบรถไฟฟ้าในระยะต่อไป คาดว่าจะเริ่มดำเนินการในปี 2569 ทั้งนี้ สนข. ได้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) โดยจะนำร่องพัฒนาเมืองที่มีศักยภาพจำนวน 17 แห่ง ทั่วประเทศ ภายใน พ.ศ. 2569 เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน อย่างไรก็ตาม เป้าหมายนี้ไม่มีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปี 2568

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการพัฒนาแบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ โดยได้มีการศึกษาจัดทำกฎหมายลำดับรองเพื่อเพิ่มความพร้อมรองรับการประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งได้มีการศึกษาจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง อาทิ การศึกษาพัฒนาระบบการคมนาคมเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาจุดเชื่อมต่อและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง เพื่อลดระยะเวลาในการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งที่ใช้ร่วมกันได้หรือระบบตัวร่วม รวมถึงเพิ่มความครอบคลุม ลดความทับซ้อน

โครงข่ายรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

14 สายทาง
553.41 กม.
367 สถานี



ที่มา: กรมการขนส่งทางราง



ของรถโดยสาร จัดให้มีการให้บริการอย่างเพียงพอและมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม ตลอดจนการปรับปรุงทางเท้า การเชื่อมต่อ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าหรือสถานีขนส่งสาธารณะไปยัง จุดหมายปลายทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีประเด็นที่สำคัญ อาทิ การจัดทำกฎหมายลำดับรอง ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยเฉพาะมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบบัตรโดยสารร่วม อัตราค่าโดยสารร่วม และการพัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ยังอยู่ระหว่างการศึกษาของ สนข. คาดว่าจะต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษาประมาณ 2 - 3 ปี ทำให้ยังขาดความพร้อมในการขับเคลื่อนระบบตัวร่วมไปสู่การปฏิบัติในระยะอันใกล้ แต่การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าจำเป็นต้องอาศัยระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder System) ในการเดินทางเข้าสู่สถานี แต่ปัจจุบันระบบ feeder ยังไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ รวมถึงระบบรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารส่วนใหญ่ยังคงไม่สามารถรักษาระดับการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐาน

สำหรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค มีประเด็นสำคัญ อาทิ การดำเนินโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคยังคงอยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการ โดยยังไม่มีแผนการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน ในขณะที่รูปแบบการเดินทางของประชาชนทางเลือกในการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลผ่านระบบแอปพลิเคชันต่าง ๆ ทั้งในส่วนของการเดินทางส่วนบุคคล การเดินทางร่วมกัน (shared mobility) ซึ่งมีความสะดวกสบายและมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องมีการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ ส่งผลให้อาจไม่สามารถจูงใจให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการเร่งจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. โดยเฉพาะการพัฒนาเทคโนโลยีของระบบบัตรตัวร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้โดยเร็ว โดยนำร่องในระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน และเร่งพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางและเรือโดยสารให้มีคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder System) ในการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าที่เป็นโครงข่ายหลักของการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล สำหรับการขับเคลื่อนให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคเพิ่มขึ้น คค. ควรเร่งดำเนินการตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค โดยเร่งดำเนินการจัดหาระบบรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) มาให้บริการในระยะแรกโดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ตลอดจนช่วยส่งเสริมท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ



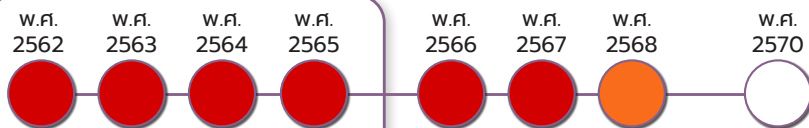
070105

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย
แผนแม่บทย่อย

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

Y1 070105



ค่าเป้าหมาย
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ไม่เกิน 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน

ค่าเป้าหมาย
อัตราผู้เสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุทางถนน ไม่เกิน
12 คนต่อประชากร 1 แสนคน
ภายในปี พ.ศ. 2570

หมายเหตุ: ** เป้าหมาย 070105 พิจารณาจาก อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติประจำปี 2562 - 2567

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

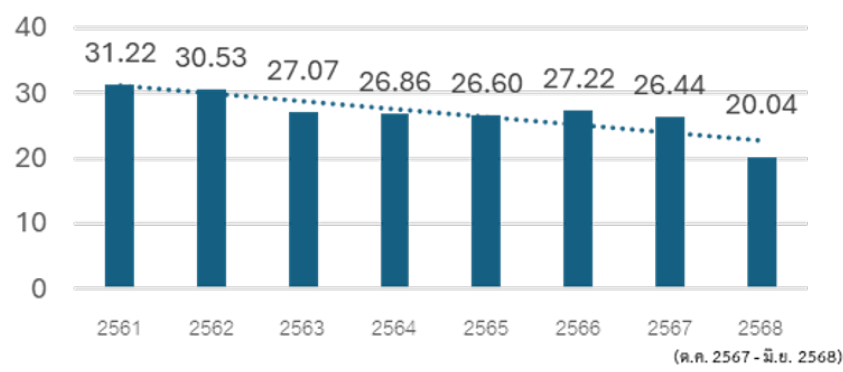
ตัวชี้วัด :	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน* (คนต่อประชากร 1 แสนคน)				
070105	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) จำนวน 27.22 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) จำนวน 26.44 คน ต่อประชากร 1 แสนคน (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) (ต.ค. 2567 - มี.ย. 2568) จำนวน 20.04 คน ต่อประชากร 1 แสนคน	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10.76	เฉลี่ยไม่น้อยกว่า ร้อยละ 7
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	แยกลง ร้อยละ 2.33 ☹️	ดีขึ้น ร้อยละ 2.87 😊	ดีขึ้น ร้อยละ 23.69 😊		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				สูงกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 109.78 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 59.88 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับเสี่ยง ในการบรรลุเป้าหมาย

หมายเหตุ: * อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีค่าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น



ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง พิจารณาจากอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กระทรวงสาธารณสุข (ข้อมูล พ.ศ. 2568 ในช่วงดำเนินการ ต.ค. 2567 - มิ.ย. 2568) พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเท่ากับ 20.04 คนต่อประชากร 1 แสนคน และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567 ในช่วงดำเนินการ ต.ค. 2566 - มิ.ย. 2567) ที่มีค่าเท่ากับ 26.26 คนต่อประชากร 1 แสนคน สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 23.69 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่เกิน 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 109.78 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับ ค่าเป้าหมาย พ.ศ.2570(ไม่เกิน 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็น ร้อยละ 59.88 ของค่าเป้าหมายส่งผลให้ **สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมาย (สีส้ม)**

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ที่มาของข้อมูล : ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กระทรวงสาธารณสุข โดยจัดเก็บข้อมูลตามปีงบประมาณ

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ซึ่งเป็นแผนระดับที่ 3 โดยมีแนวทาง ได้แก่ (1) ด้านการส่งเสริมและสนับสนุนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี และ (2) ด้านมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด ซึ่งการยกระดับมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบผ่านการบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ทั้งการแก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุและจุดอันตราย การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจน ตลอดจนปรับปรุงผิวทาง ระบบระบายน้ำ และระบบไฟส่องสว่างให้ได้มาตรฐาน เพื่อป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน นอกจากนี้ยังได้เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด การตรวจจับความเร็วและการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่เพื่อสร้างวินัยและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนร่วมกับการใช้มาตรการ “ปรับเป็นพินัย” พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและฐานข้อมูลอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อาทิ การจัดทำ



070105

ระบบฐานข้อมูลกลาง การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงคมนาคม เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ วางแผน และกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม เป้าหมายนี้ไม่มีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ 2568

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบรางเพื่อลดปริมาณการเดินทาง โดยเร่งรัดพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้ทั่วถึง ครอบคลุม เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟฟ้าเปิดให้บริการแล้ว 13 เส้นทาง แบ่งเป็นอยู่ระหว่างก่อสร้าง 5 โครงการ รวมทั้งมีการทดสอบนโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด 20 บาท สำหรับรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีแดง ขณะที่กรุงเทพมหานครมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการตรวจสอบและควบคุมการฝ่าฝืน อาทิ ระบบกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ ระบบตรวจจับการฝ่าสัญญาณจราจร ระบบ AI วิเคราะห์การจราจร และระบบเซ็นเซอร์ตรวจจับปริมาณรถ เพื่อขับเคลื่อนมาตรการเชิงป้องกันเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง อาทิ การรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มนิรภัย การลดการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง มีประเด็นที่สำคัญ ประกอบด้วย การบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรและขนส่งอย่างเข้มงวดโดยเฉพาะในจังหวัดที่มีสถิติอุบัติเหตุสูงสุด 10 อันดับแรก เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน ได้แก่ การขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด การดื่มแล้วขับ และการไม่สวมหมวกหรือคาดเข็มนิรภัย รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่มีความเสี่ยงหรือจุดอันตรายภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ/แผนงาน ที่คำนึงถึงสถิติปริมาณผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตหรือความรุนแรงของอุบัติเหตุ นอกจากนี้ระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration: RTIDC) ซึ่งเป็นฐานข้อมูลร่วมของกระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุและกำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตาม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างระบบใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์กับกลไกการนำข้อมูลไปบริหารจัดการในเชิงปฏิบัติ เนื่องจากยังขาดหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนข้อมูลสู่กระบวนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งยังเป็นประเด็นท้าทายสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน



ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง บรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ควรต้องให้ความสำคัญในการดำเนินการปรับปรุงและบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดโดยมุ่งเน้นจังหวัดและพื้นที่ที่สำคัญ โดยเฉพาะการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามากำกับดูแลการจราจร อาทิ กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ กล้องตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ระบบจดจำป้ายทะเบียน การขยายผลการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการตรวจสอบและควบคุมการฝ่าฝืนเพื่อขับเคลื่อนมาตรการเชิงป้องกันเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายที่สำคัญในแต่ละจังหวัดทั่วประเทศ สนับสนุนมาตรการรณรงค์ด้านความปลอดภัยและการจัดอบรมให้ความรู้ด้านจราจรสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัยทางถนนและการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมถึงการบูรณาการฐานข้อมูลอุบัติเหตุร่วม เพื่อยกระดับการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ผ่านการขับเคลื่อนการบังคับใช้กฎหมายเชิงพื้นที่ (Area-based) โดยมุ่งเน้นการจัดลำดับความสำคัญในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง (Black Spot) และพื้นที่เสี่ยงสูง เพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณเป็นไปอย่างคุ้มค่า ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบสามารถวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุแบบเรียลไทม์ โดยมีหน่วยงานกลาง (Single Command) ระดับจังหวัดที่รับผิดชอบอย่างชัดเจนในการประสานงานขับเคลื่อนนโยบายและติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง



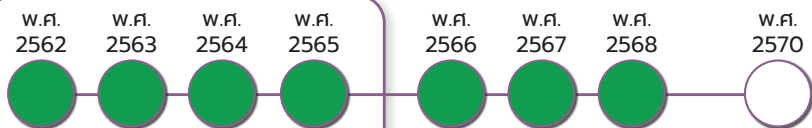
070201

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย

การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง

Y1 070201



ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติ
ในการผลิตไฟฟ้า
เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 60 ต่อปี

ค่าเป้าหมาย
สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติ
ในการผลิตไฟฟ้า
เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 60
ภายในปี พ.ศ. 2570

หมายเหตุ : ** เป้าหมาย 070201 พิจารณาจาก สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 – 2567

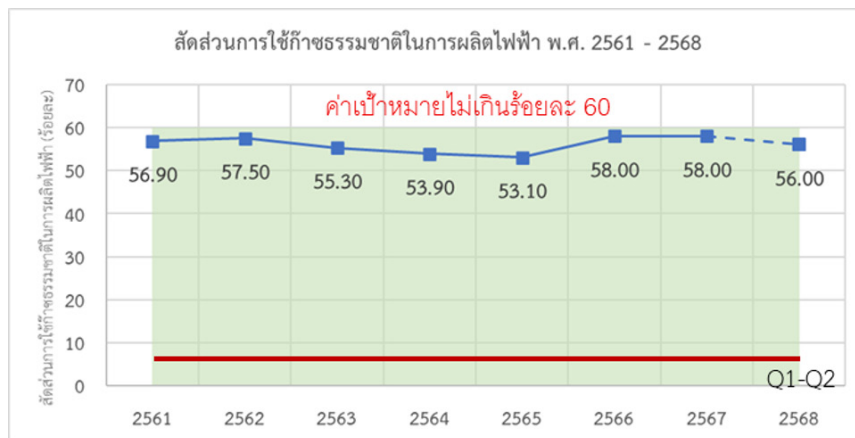
สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า* (เฉลี่ยร้อยละ)				
070201	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 58.00 การผลิตไฟฟ้าด้วย ก๊าซธรรมชาติ 129,402.00 GWh ต่อการผลิตไฟฟ้ารวม 223,283.30 GWh (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) การผลิตไฟฟ้าด้วย ก๊าซธรรมชาติ 136,590.00 GWh ต่อการผลิตไฟฟ้ารวม 235,500 GWh (Revised)** (ข้อมูล ม.ค - มิ.ย 2567) ร้อยละ 61.00* การผลิตไฟฟ้าด้วยก๊าซธรรมชาติ 74,453.94 GWh ต่อการผลิตไฟฟ้ารวม 122,054.00 GWh	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) ร้อยละ 56.00 (ม.ค. - มิ.ย. 2568) การผลิตไฟฟ้าด้วย ก๊าซธรรมชาติ 63,937.44 GWh ต่อ การผลิตไฟฟ้ารวม 114,174 GWh	มีสัดส่วนไม่เกิน ร้อยละ 60	มีสัดส่วนเฉลี่ยไม่เกิน ร้อยละ 60
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	แยลง ร้อยละ 9.23 ☹️	คงเดิม ☹️	ดีขึ้น ร้อยละ 8.20 ☺️		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 – 2568) สัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 57.33	สูงกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 107.14 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 104.66 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับสีเขียว ในการบรรลุเป้าหมาย

หมายเหตุ : * สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าที่มีค่าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น



การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง พิจารณาจากสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าจัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (ข้อมูล พ.ศ. 2568 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - มิ.ย.) พบว่า มีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าอยู่ที่ร้อยละ 56.00 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - มิ.ย.) ที่มีค่าสัดส่วนร้อยละ 61.00 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.20 ในขณะที่ เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 มีสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 60 พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 107.14 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (สัดส่วนเฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 60 ต่อปี) พบว่า ค่าเฉลี่ยของสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ในช่วง พ.ศ. 2566 – 2568 มีสัดส่วนร้อยละ 57.33 ซึ่งมีสถานการณ์สูงกว่าค่าเป้าหมายโดยคิดเป็นร้อยละ 104.66 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)**



ที่มาของข้อมูล : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการพลังงานในสถานการณ์วิกฤตราคาพลังงาน อาทิ **มาตรการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนส่วนเพิ่ม ระยะที่ 2** โดยรับซื้อพลังงานไฟฟ้าเพิ่มเติมจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) และ/หรือผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) จากสัญญาเดิมและนอกเหนือจากกลุ่มสัญญาเดิมในรูปแบบสัญญา Non-Firm **มาตรการการรับซื้อไฟฟ้าโครงการเหินหิมขุนเพิ่มเติม ระยะสั้น 1 ปี การปลดโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เครื่องที่ 8 และ 11 การเพิ่มสัดส่วนกำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน (Renewable energy) ตามแผน** การเพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาดภายใต้แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2561 - 2580 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ในช่วงปี พ.ศ. 2564 – 2573 (ปรับปรุงเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) อย่างไรก็ตาม เป้าหมายนี้ **ไม่มีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ 2568**

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการปรับเพิ่มสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานสะอาด ให้สอดคล้องกับความต้องการใช้ไฟฟ้า รวมถึงอยู่ระหว่างจัดทำระเบียบการเปิดใช้ระบบโครงข่ายไฟฟ้าให้แก่บุคคลที่สาม (Third Party Access: TPA) และพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการใช้หรือเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ



070201

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลงอย่างต่อเนื่องและมีผลสัมฤทธิ์ที่ยั่งยืน อาทิ ก๊าซธรรมชาติที่ยังคงเป็นปัจจัยหลักในการรักษาเสถียรภาพและความมั่นคงของระบบโครงข่ายไฟฟ้า เพื่อรองรับความผันผวนจากการขยายตัวของการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน และการบริหารจัดการปริมาณก๊าซธรรมชาติให้สอดคล้องความต้องการใช้ในภาคการผลิตไฟฟ้าและภาคอุตสาหกรรม การจัดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการซึ่งจะทำให้ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติทุกกลุ่มได้ประโยชน์สูงสุดตามนโยบายการส่งเสริมการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติ ระยะที่ 2

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ถึงแม้เป้าหมายการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง จะบรรลุตามค่าเป้าหมายที่กำหนดแล้ว และสถานการณ์ พ.ศ. 2568 ดีขึ้นกว่าปีก่อนหน้าและสูงกว่าค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 ดังนั้น เพื่อให้ยังสามารถบรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย (PDP) ฉบับใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยมุ่งเน้นการปรับโครงสร้างสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าด้วยการเพิ่มกำลังการผลิตจากพลังงานสะอาด ควบคู่กับการลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล เพื่อเพิ่มเสถียรภาพความมั่นคงทางพลังงานและบริหารจัดการต้นทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ ควรเร่งกำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบว่าด้วยการเปิดให้ใช้ระบบโครงข่ายไฟฟ้าแก่บุคคลที่สาม (Third Party Access Code: TPA Code) และโครงสร้างอัตราค่าบริการในการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า (Wheeling Charge) เพื่อสนับสนุนกลไกการเข้าถึงและการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาดของทุกภาคส่วน อีกทั้งควรเร่งวางแผนบริหารจัดการอุปสงค์การใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ เพื่อรองรับกับนโยบายการส่งเสริมการแข่งขันในกิจการก๊าซธรรมชาติ ระยะที่ 2



แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

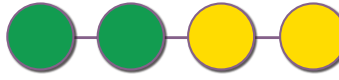
เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น

Y1 070202



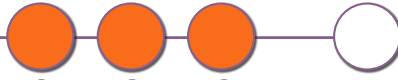
ว.ศ. 2562 ว.ศ. 2563 ว.ศ. 2564 ว.ศ. 2565



ค่าเป้าหมาย

สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน เชื้อเพลิงชีวภาพ เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 15 – 18 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย

ว.ศ. 2566 ว.ศ. 2567 ว.ศ. 2568 ว.ศ. 2570



ค่าเป้าหมาย

สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน เชื้อเพลิงชีวภาพ เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19 – 22 ต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ภายในปี พ.ศ. 2570

หมายเหตุ : ** เป้าหมาย 070202 พิจารณาจาก สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลัง ส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 – 2567

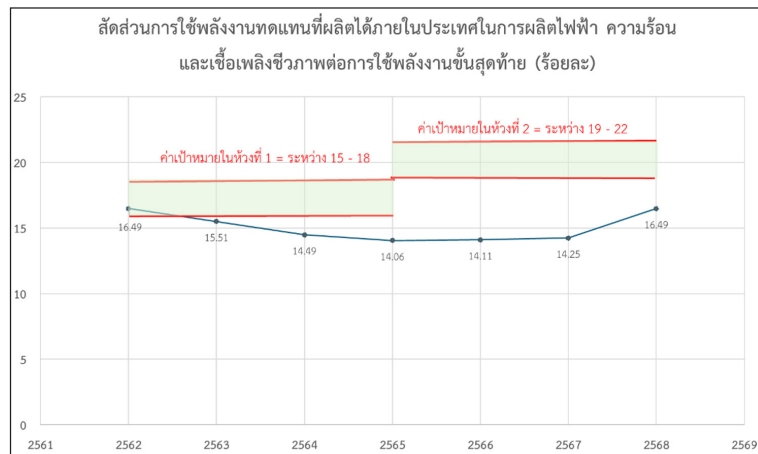
สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (เฉลี่ยร้อยละ)				
	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
070202	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) ร้อยละ 16.49 (ม.ค. - มิ.ย. 2568) การใช้พลังงานทดแทน 8,327.21 ktoe ต่อการใช้ พลังงานขั้นสุดท้าย 50,508.21 ktoe	มีสัดส่วน ร้อยละ 22.21	สัดส่วนเฉลี่ยอยู่ ระหว่าง ร้อยละ 19 - 22 ต่อการใช้ พลังงานขั้นสุดท้าย โดยมีค่าเฉลี่ย ร้อยละ 20.50
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 14.11 การใช้พลังงานทดแทน 11,718.00 ktoe ต่อการใช้ พลังงานขั้นสุดท้าย 83,068.00 ktoe	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 14.25 การใช้พลังงานทดแทน 11,827.53 ktoe ต่อการใช้ พลังงานขั้นสุดท้าย 83,019.99 ktoe (Revised)** <hr/> ร้อยละ 15.72 (ม.ค. - มิ.ย. 2567) การใช้พลังงานทดแทน 7,771.00 ktoe ต่อการใช้ พลังงานขั้นสุดท้าย 49,425.00 ktoe			
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	ดีขึ้น ร้อยละ 0.36 😊	ดีขึ้น ร้อยละ 0.99 😊	ดีขึ้น ร้อยละ 4.90 😊		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 – 2568) สัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 14.95	สูงกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 74.25 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 72.93 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับเสี่ยง ในทราบดีค่าเป้าหมาย



070202

การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น พิจารณาจากสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย จัดทำโดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน (ข้อมูล พ.ศ. 2568 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - มิ.ย.) พบว่า สัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย มีค่าอยู่ที่ร้อยละ 16.49 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - มิ.ย.) ที่มีสัดส่วนร้อยละ 15.72 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.90 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (สัดส่วนร้อยละ 22.21) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 74.25 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (เฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 19–22 ต่อการใช้พลังงานในขั้นสุดท้าย โดยมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.50) พบว่า มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย เฉลี่ยในช่วง พ.ศ. 2566 – 2568 ที่ร้อยละ 14.95 ซึ่งมีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 72.93 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้ **สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมาย (สีส้ม)**



ที่มาของข้อมูล : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายที่ร้อยละ 30 ภายในปี พ.ศ. 2580 ตามแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2561 – 2580 (AEDP2018) อาทิ จัดหาไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนในรูปแบบ Feed-in Tariff (FIT) เพิ่มเติม ส่งเสริมให้ประชาชนติดตั้งระบบ Solar Rooftop ผลิตไฟฟ้าใช้เอง ภายใต้แผนเพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาดในช่วงปี พ.ศ. 2564-2573 รวมถึงสนับสนุนการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ในพื้นที่ที่ระบบไฟฟ้าเข้าไม่ถึง สนับสนุนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ โดยส่งเสริม B7 เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลักในกลุ่มน้ำมันดีเซล และส่งเสริมให้ E10 เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลักในกลุ่มน้ำมันเบนซิน โดยมีโครงการเพื่อการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 คือ โครงการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการข้อมูลด้านไฟฟ้าของประเทศไทยเพื่อใช้ในการจัดทำค่าพยากรณ์



ความต้องการไฟฟ้าระยะยาว ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน โดยศึกษาแนวทางการบริหารจัดการข้อมูลด้านไฟฟ้าของประเทศไทย เพื่อให้การจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าในระยะยาวมีความใกล้เคียงกับความเป็นจริงและสะท้อนสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะช่วยให้ประมาณการความต้องการไฟฟ้าของประเทศทั้งในระบบและนอกระบบมีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการผลิตพลังงานจากวัตุดิบพลังงานทดแทนที่มีอยู่ภายในประเทศให้ได้เต็มตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่ โดยส่งเสริมภาครัฐและเอกชนให้มีการพัฒนาศักยภาพการผลิตพลังงานทดแทนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น มีประเด็นที่สำคัญ อาทิ การขับเคลื่อนนโยบายเพื่อเพิ่มสัดส่วนการผลิตพลังงานทดแทนภายในประเทศเผชิญกับ**ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญ**หลายประการ ได้แก่ ข้อจำกัดด้านศักยภาพของทรัพยากรและพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาโครงการ ตลอดจนเสถียรภาพของแหล่งพลังงานจากลมและแสงอาทิตย์ที่มีความผันผวน ส่งผลต่อความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่ยังไม่พร้อมรองรับการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนในระดับสูงได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ **ต้นทุนของเทคโนโลยีระบบกักเก็บพลังงานและเชื้อเพลิงชีวภาพ** บางประเภทยังคงอยู่ในระดับสูง **การเปลี่ยนแปลงนโยบายและเทคโนโลยี** โดยเฉพาะการสิ้นสุดมาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (มีผลวันที่ 24 กันยายน 2569) **การเปลี่ยนผ่านสู่ยานยนต์ไฟฟ้า (EV Disruption)** ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพในภาคการขนส่งทางถนนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

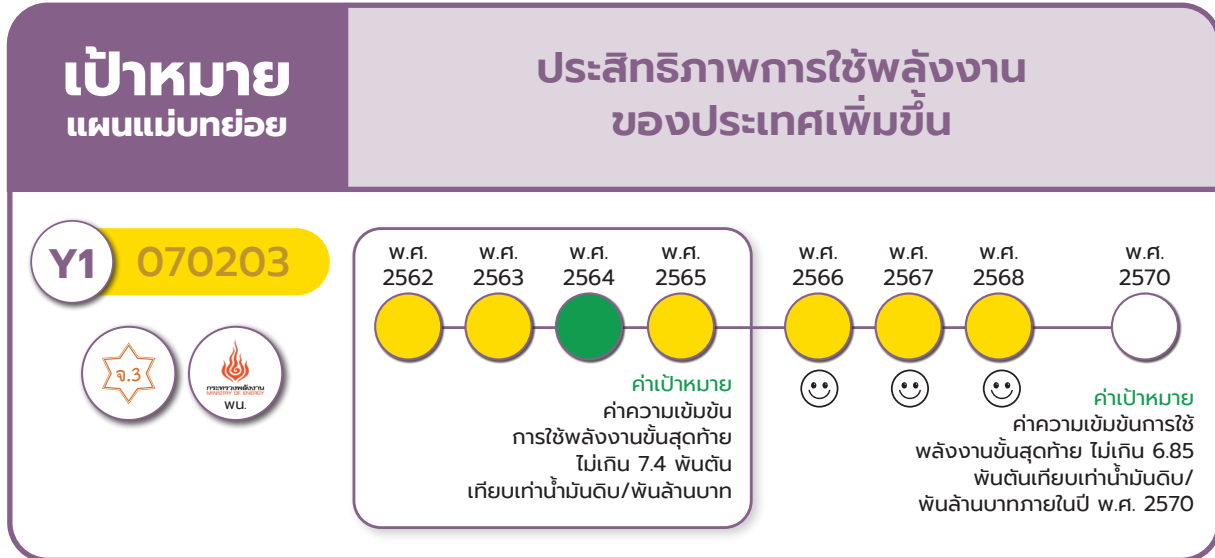
ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น บรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงพลังงาน คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค) ควรต้องให้ความสำคัญกับการพิจารณา**ความเหมาะสมในการลงทุนในการเพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพ**จากพลังงานหมุนเวียนให้สอดคล้องกับศักยภาพในแต่ละพื้นที่ รวมถึง**เร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน** เพื่อรองรับการผลิตและการใช้พลังงานหมุนเวียนอย่างเพียงพอ และการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ **ควรกำหนดมาตรการ/แนวทางการส่งเสริมการลงทุนธุรกิจใหม่ในห่วงโซ่อุปทานน้ำมันเชื้อเพลิง** เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการยกเลิกการอุดหนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง อาทิ **ปิโตรเคมีขั้นปลาย (พลาสติกชีวภาพ) เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) น้ำมันดีเซลชีวภาพสังเคราะห์ (Biodiesel Hydrogenated Diesel: BHD)**



070203

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน



หมายเหตุ : ** เป้าหมาย 070203 พิจารณาจาก ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2567

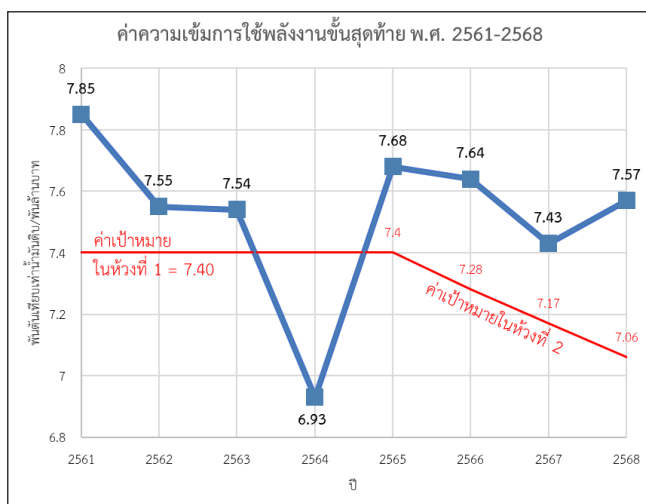
สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย* (Energy Intensity: EI) (พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท)				
070203	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของกรรายนงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) EI 7.64 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/Billion Baht) การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 83,152 ktoe ต่อ GDP 10,902 พันล้านบาท (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) EI 7.43 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/Billion Baht) การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 83,020 ktoe ต่อ GDP 11,180 พันล้านบาท (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) (ม.ค. - มิ.ย 2568) EI 7.57 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/Billion Baht) การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 43,638 ktoe ต่อ GDP 5,762 พันล้านบาท	EI ไม่เกิน 7.24 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/ Billion Baht)	EI ไม่เกิน 6.85 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ/ พันล้านบาท (ktoe/ Billion Baht)
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	ดีขึ้น ร้อยละ 0.52 	ดีขึ้น ร้อยละ 2.75 	ดีขึ้น ร้อยละ 1.30 		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 95.64 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 90.49 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียง ในทรรฐสุเป้าหมาย

หมายเหตุ : * ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายที่มีค่าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น



ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น พิจารณาจากค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย จัดทำโดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน (ข้อมูล พ.ศ. 2568 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - มิ.ย.) พบว่า มีค่าเท่ากับ 7.57 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) /พันล้านบาท (การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 43,638 ktoe ต่อ GDP 5,762 พันล้านบาท) และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - มิ.ย.) ที่มีค่า EI 7.67 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท (การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 42,814 ktoe ต่อ GDP 5,580 พันล้านบาท) สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 1.30 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (EI ไม่เกิน 7.24 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 95.64 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (EI ไม่เกิน 6.85 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 90.49 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**



ที่มาของข้อมูล : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและสนับสนุนด้านอนุรักษ์พลังงานตามแผนอนุรักษ์พลังงาน อาทิ การกำกับดูแลการอนุรักษ์พลังงานสำหรับโรงงานควบคุมให้มีระบบจัดการพลังงานตามมาตรฐานการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็กด้วยการตรวจวิเคราะห์สภาพการใช้พลังงานต่อปริมาณผลผลิต เพื่อให้สถานประกอบการปรับปรุงกระบวนการผลิต การกำกับดูแลให้อาคารควบคุมของรัฐและเอกชนสามารถปฏิบัติตาม พ.ร.บ. การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 ได้อย่างถูกต้อง การส่งเสริมเกณฑ์มาตรฐานและการใช้อุปกรณ์พลังงานของ พพ. (ฉลากประหยัดพลังงานประสิทธิภาพสูง) และ กฟผ. (ฉลากประหยัดไฟฟ้าเบอร์ 5) รวมถึงการให้คำปรึกษาแนะนำการออกแบบก่อสร้าง



070203

อาคารหรือดัดแปลงอาคารเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน และเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการออกแบบอาคารเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน และการจัดการฝึกอบรมด้านการอนุรักษ์พลังงานและอนุรักษ์พลังงานให้แก่ภาคประชาชน อย่างไรก็ตาม เป้าหมายนี้ไม่มีโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกฎหมายและเกณฑ์มาตรฐานเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน ยกกระตือรือร้นการบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานและอาคารขนาดกลางและเล็กทั่วประเทศ รวมถึงการศึกษาและออกแบบมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานเพื่อลดการสูญเสียพลังงานและลดต้นทุนในการผลิต ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น มีประเด็นที่สำคัญ อาทิ ข้อจำกัดในการเข้าถึงเทคโนโลยีและเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพอันเนื่องจากอุปสรรคด้านแหล่งเงินทุน โดยเฉพาะในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่ยังคงพึ่งพาเครื่องจักรและกระบวนการผลิตแบบดั้งเดิม มาตรการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมภาคธุรกิจและการผลิตให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาและการขับเคลื่อนมาตรการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่านิยมและผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น บรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงพลังงาน คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค) ควรต้องให้ความสำคัญในการดำเนินการผลักดันให้เกิดการส่งเสริมการลงทุนและการปรับเปลี่ยนเครื่องจักร อุปกรณ์ประสิทธิภาพสูง และวัสดุเพื่อการอนุรักษ์พลังงานในทุกภาคส่วนผ่านมาตรการจูงใจทางการเงินและการคลัง อาทิ การสนับสนุนเงินทุนหมุนเวียนและการร่วมลงทุนสำหรับการปรับเปลี่ยนเครื่องจักรในภาคอุตสาหกรรม และสิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับค่าใช้จ่ายในการลงทุนด้านอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน รวมถึงยกระดับการกำกับดูแลให้มีความเข้มงวดและครอบคลุมยิ่งขึ้นทั้งมาตรฐานการออกแบบอาคาร และมาตรฐานอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากนี้ ต้องจัดให้มีการบูรณาการข้อมูลพลังงานในระดับประเทศในการติดตามและตรวจสอบการใช้พลังงานทุกภาคส่วนอย่างเป็นระบบ เพื่อใช้ประกอบการกำหนดนโยบายและการวางแผนบริหารจัดการพลังงานของประเทศในระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพ

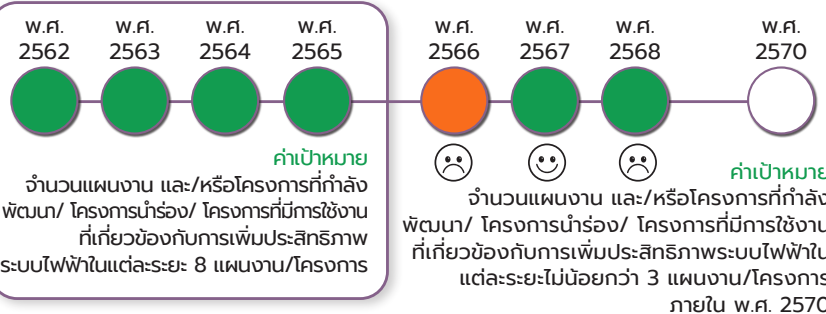


แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย

การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศ ให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยี ระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด

Y1 070204



หมายเหตุ : ** เป้าหมาย 070204 พิจารณาจากจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/ โครงการนำร่อง/ โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2567

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/ โครงการนำร่อง/ โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้า (แผนงาน/โครงการ)				
070204	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของกรรรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	คำเป้าหมาย พ.ศ. 2568	คำเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) จำนวน 2 แผนงาน/โครงการ (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) จำนวน 5 แผนงาน/โครงการ (Revised)** สะสม 7 แผนงาน/ โครงการ	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) จำนวน 1 แผนงาน/โครงการ	ไม่น้อยกว่า 1 แผนงาน/ โครงการ	ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/ โครงการ ภายใน พ.ศ. 2570
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	แย้ง ร้อยละ 90.91 ☹️	ดีขึ้น ร้อยละ 150 😊	แย้ง ร้อยละ 80 ☹️		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ คำเป้าหมาย (ร้อยละ)			(พ.ศ. 2566 - 2568) จำนวนแผนงาน/ โครงการ รวม 8 แผนงาน/โครงการ	บรรลุคำเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 100 ของคำเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 266.67 ของคำเป้าหมาย บรรลุเป้าหมาย ตามที่กำหนด

การปรับปรุงและการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีโครงข่ายสมาร์ทกริด พิจารณาจากจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/ โครงการนำร่อง/ โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ จัดทำโดยสำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน (ข้อมูล พ.ศ. 2568) พบว่า มีจำนวน 1 แผนงาน/โครงการ และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) ที่จำนวน 5 โครงการ สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาแย้ง คิดเป็น



070204

ร้อยละ 80 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่น้อยกว่า 1 แผนงาน/โครงการ) พบว่ามีสถานการณ์บรรลุค่าเป้าหมายโดยคิดเป็นร้อยละ 100 ของค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570 (ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 266.67 ของค่าเป้าหมาย ส่งผลให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ (สีเขียว)

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการดำเนินโครงการนำร่องและการศึกษาแนวทางสนับสนุนการพัฒนา ระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด ตามแผนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสมาร์ตกริดของประเทศไทย ระยะปานกลาง พ.ศ. 2565 – 2574 อาทิ โครงการนำร่องการตอบสนองด้านโหลดและระบบบริหารจัดการพลังงาน (Demand Response: DR) ระยะที่ 2 ศึกษาและออกแบบแนวทางสนับสนุนรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับการลงทุน และใช้งานระบบกักเก็บพลังงานระดับโครงข่าย เพื่อเสริมความสามารถของระบบไฟฟ้าในการรองรับพลังงานหมุนเวียนและการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน จัดทำแนวทางเชื่อมต่อและบูรณาการข้อมูลการอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า ให้สามารถติดตามและนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนบริหารจัดการระบบไฟฟ้าและการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยมีโครงการเพื่อการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ได้แก่ (1) โครงการศึกษานโยบายการส่งเสริมการใช้ระบบกักเก็บพลังงาน ในภาคธุรกิจไฟฟ้าเพื่อรองรับการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน ของ สนพ. เพื่อพิจารณารูปแบบการส่งเสริมหรือรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมกับการลงทุนหรือการจัดการระบบกักเก็บพลังงานในระดับ Grid Scale มาใช้ร่วมกับระบบไฟฟ้า เพื่อให้ระบบไฟฟ้ารองรับการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนเพิ่มขึ้นได้ และรองรับการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน (2) โครงการพัฒนาแนวทางการเชื่อมต่อข้อมูลการอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า ของ สนพ. เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีการบูรณาการการใช้ข้อมูลร่วมกัน ทั้งในด้านการวางแผนบริหารจัดการระบบไฟฟ้า ความสามารถในการติดตามกิจกรรมการอัดประจุไฟฟ้าจากยานยนต์ไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถใช้ข้อมูลดังกล่าวในการวางแผนการลงทุนระบบไฟฟ้าอย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการศึกษาและจัดทำแนวทางสนับสนุนสำหรับระบบกักเก็บพลังงานระดับโครงข่ายสอดคล้องกับข้อเสนอแนะที่ให้ภาครัฐพัฒนากลไกบริหารจัดการพลังงาน เพื่อรองรับการตอบสนองด้านโหลด และเพิ่มศักยภาพระบบไฟฟ้าในการรองรับพลังงานหมุนเวียน ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการขยายผลโครงการนำร่องในพื้นที่ที่มีศักยภาพในอนาคต และการพัฒนาแนวทางเชื่อมต่อและบูรณาการข้อมูลการอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้าช่วยเสริมความพร้อมของระบบไฟฟ้าในการบริหารจัดการข้อมูลใช้งานจริงทั่วประเทศ สนับสนุนการวางแผนระบบอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอแนะที่มุ่งให้หน่วยงานรัฐเตรียมความพร้อมต่อระบบไฟฟ้าที่ทันสมัยและตอบสนองต่อความต้องการในอนาคตซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ



ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้การปรับปรุงและการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีโครงข่ายสมาร์ตกริดดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีผลสัมฤทธิ์ที่ยั่งยืน อาทิ การจัดลำดับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด โดยคำนึงถึงต้นทุนพลังงานไฟฟ้าโดยรวมเป็นสำคัญ **ข้อจำกัดด้านการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการดำเนินงานของเทคโนโลยี** หลักที่จำเป็นต่อการวางแผนและพัฒนาระบบโครงข่ายสมาร์ตกริด เช่น การตอบสนองด้านโหลด (Demand Response) ระบบบริหารจัดการพลังงาน และระบบกักเก็บพลังงาน (Energy Storage System) **ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี** ทั้งด้านอุปกรณ์และอุปกรณ์ด้านไฟฟ้า **พฤติกรรมการใช้พลังงานไฟฟ้า** ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วภายใต้บริบทการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน (Energy Transition) จะส่งผลกระทบต่อเลือกใช้เทคโนโลยีในการวางแผนและการพัฒนาระบบโครงข่ายสมาร์ตกริดของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ถึงแม้การปรับปรุงและการพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีโครงข่ายสมาร์ตกริด จะบรรลุตามค่าเป้าหมายที่กำหนดแล้ว ดังนั้น เพื่อให้ยังสามารถบรรลุเป้าหมายใน พ.ศ. 2570 ได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงพลังงาน คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค) ยังต้องการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการนำผลการศึกษาจากโครงการนำร่องสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่และกลุ่มเป้าหมายที่กว้างขวางขึ้น เพื่อวางรากฐานระบบไฟฟ้าให้มีความยืดหยุ่น และทันสมัย พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตอย่างมั่นคง รวมถึงควรส่งเสริมการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนและบริหารจัดการระบบไฟฟ้าแบบองค์รวม นอกจากนี้ ควรศึกษาแนวทางการปรับโครงสร้างกิจการไฟฟ้าทั้งในมิติของโครงสร้างพื้นฐาน และโครงสร้างอัตราค่าบริการ เพื่อรองรับกระบวนการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน (Energy Transition) ของประเทศให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อประชาชนโดยรวมเป็นสำคัญ



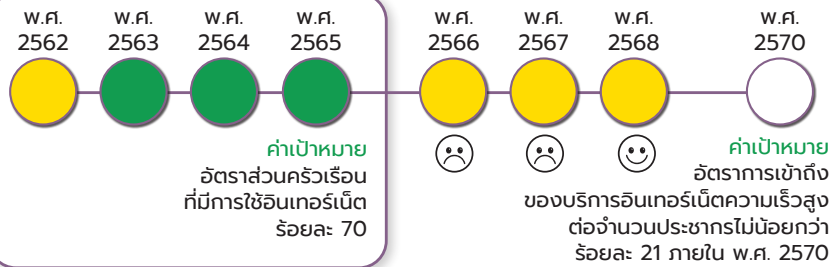
070301

แผนแม่บทย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย

ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึง อินเทอร์เน็ตมากขึ้น

Y1 070301



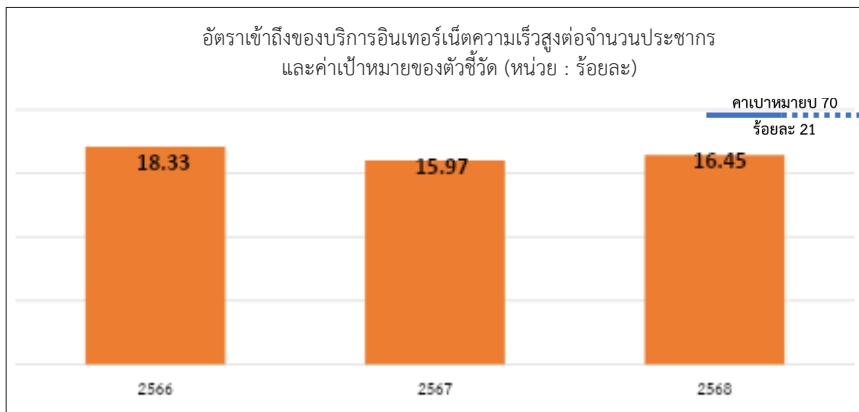
หมายเหตุ : ** เป้าหมาย 070301 พิจารณาจากอัตราการเข้าถึงของอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ทั้งนี้ ด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวมีการปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังส่งผลให้สถานการณ์ที่แสดงไว้ในปีนั้น ๆ อาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปจากที่ปรากฏให้เห็นในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2562 - 2567

สถานการณ์การบรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัด :	อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร (ร้อยละ)				
070301	สถานการณ์ปีก่อนหน้า เป็นปีของการรายงาน		สถานการณ์ พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2570
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567			
	(ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 18.33 ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง 10,403,267 คนต่อประชากร 66,090,475 คน (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 15.97 ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง 10,669,252 คนต่อประชากร 66,052,615 คน (Revised)**	(ข้อมูล พ.ศ. 2568) (ข้อมูล ม.ค. - ก.ย. 2568) ร้อยละ 16.45 ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง 10,917,852 คนต่อประชากร 65,932,105 คน	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 17.65	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 21
	(ข้อมูล พ.ศ. 2567) (ข้อมูล ม.ค. - ก.ย. 2567) ร้อยละ 12.90 ผู้ลงทะเบียนการใช้บริการ อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง 10,577,663 คนต่อประชากร 66,052,615 คน (Revised)**				
การเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (ร้อยละ)	แยลง ร้อยละ 5.12 ☹	แยลง ร้อยละ 12.88 ☹	ดีขึ้น ร้อยละ 3.46 ☺		
สถานการณ์พัฒนา พ.ศ. 2568 เทียบกับ ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)				ต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยคิดเป็นร้อยละ 93.20 ของค่าเป้าหมาย	คิดเป็นร้อยละ 78.33 ของค่าเป้าหมาย อยู่ในระดับใกล้เคียง ในทศวรรษเป้าหมาย



ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น พิจารณาจากอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม (สำนักงาน กสทช.) (ข้อมูล พ.ศ. 2568 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - ก.ย.) พบว่า มีอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบประจำที่ต่อจำนวนประชากร อยู่ที่ร้อยละ 16.45 และเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2568 ในช่วงการดำเนินการ ม.ค. - ก.ย.) ที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.90 สะท้อนให้เห็นสถานการณ์การพัฒนาที่มีแนวโน้มดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 3.46 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2568 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 17.65) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 93.20 ของค่าเป้าหมาย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ.2570 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21) พบว่า มีสถานการณ์คิดเป็นร้อยละ 78.33 ของค่าเป้าหมายส่งผลให้**สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงในการบรรลุเป้าหมาย (สีเหลือง)**



ที่มา: สำนักงาน กสทช.

การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2568 โดยภาพรวมหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลให้กับประชาชนและการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตต่อประชาชน อาทิ การลดความเหลื่อมล้ำทางดิจิทัลระหว่างเมืองกับชนบท โดยการจัดให้มี “ศูนย์ดิจิทัลชุมชน” เพื่อให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง อุปกรณ์ดิจิทัล และบุคลากรสนับสนุน รวมทั้งส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในระดับท้องถิ่นซึ่งกระจายอยู่ใน 77 จังหวัดทั่วประเทศ การพัฒนาทักษะดิจิทัลให้กับประชาชนผ่านหลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร Electronic Data Certification (EDC) และหลักสูตร การฝึกอบรมประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 15,000 คนเพื่อเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสมและพัฒนาทักษะการใช้กฎหมายดิจิทัล โดยมีโครงการเพื่อการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (โครงการสำคัญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 คือ **โครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลให้เท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลง** จัดทำโดยสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดศ.) มุ่งเน้นการสร้างกำลังคนและการสร้างความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัลผ่านหลักสูตรต่าง ๆ ที่ช่วยเพิ่มศักยภาพและพัฒนาทักษะทางด้านดิจิทัล ซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลของประเทศอย่างต่อเนื่อง



070301

นอกจากนี้ จากการติดตามข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมายในรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 หน่วยงานให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการเรียนรู้ การดำเนินธุรกิจ และการประกอบอาชีพเพิ่มมากขึ้น ควบคู่กับการส่งเสริมการพัฒนาทักษะศักยภาพและสมรรถนะในการเข้าใจ เข้าถึง การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Literacy) ของประชาชน อีกทั้งยังได้ขับเคลื่อนการเปิดให้ใช้โครงข่ายแบบเปิด (Open Access Network) เพิ่มเติมโดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเข้ามาเชื่อมต่อกับโครงข่ายเน็ตประชารัฐอย่างต่อเนื่อง โดยในปัจจุบันมีผู้ขอใช้บริการโครงข่ายแบบเปิดรวม 3 ราย มีปริมาณใช้งานรวมทั้งสิ้น 253,095 Port ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

ประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมาย

ความท้าทายในการทำให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น มีประเด็นที่สำคัญ อาทิ **ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Supply)** แม้มีความก้าวหน้าในการเชื่อมต่อและเปิดให้ใช้โครงข่ายแบบเปิด (Open Access Network) มากขึ้น แต่โครงสร้างการบริหารจัดการโครงข่ายยังขาดกฎระเบียบรองรับในบางมิติ อาทิ การกำหนดอัตราค่าการใช้โครงข่าย การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบการบริหารสินทรัพย์ที่ชัดเจน **ด้านการพัฒนาทักษะและความต้องการใช้บริการอินเทอร์เน็ตของประชาชน (Demand)** ยังขาดการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะในประเด็นว่าหลักสูตรและการอบรมที่มีอยู่ในปัจจุบันสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนหรือตลาดแรงงานในปัจจุบันและอนาคตหรือไม่ และผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาการดำเนินธุรกิจ และการประกอบอาชีพได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด

ข้อเสนอแนะเพื่อการบรรลุเป้าหมาย

ในการจะทำให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น บรรลุเป้าหมายได้ตามที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดศ. และสำนักงาน กสทช. ควรให้ความสำคัญกับการกำหนดกฎระเบียบที่รองรับการดำเนินงานภายใต้หลักการ **Open Access Network โดยเร็ว** อาทิ การกำหนดอัตราค่าการใช้โครงข่าย และหน่วยงานรับผิดชอบการบริหารสินทรัพย์ เพื่อสร้างความชัดเจนด้านบทบาท หน้าที่ และกลไกการแข่งขันของผู้ให้บริการในตลาด และเพื่อให้การพัฒนาขยายโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลมีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืน ในด้านมิติของการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลให้กับประชาชน ดศ. ควรประสานงานกับกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อให้การพัฒนาหลักสูตรและรูปแบบการอบรมให้มีความสอดคล้องกับทักษะที่จำเป็นต่อการประกอบอาชีพและทักษะพื้นฐานที่ประชาชนต้องใช้ในชีวิตประจำวัน พร้อมทั้งติดตามประเมินผลการอบรมอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าโครงการพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลต่าง ๆ สามารถยกระดับความสามารถใช้เทคโนโลยีและการต่อยอดการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ตของประชาชนได้

