

เอกสารประกอบคำอธิบาย เป้าหมาย และตัวชี้วัด

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
(พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับประเด็น (Y2)						
รหัส Y2	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070001	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	การพัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบเพื่อสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในด้านต่าง ๆ โดยสนับสนุนการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขั้นพื้นฐานของประเทศ ให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับโลกได้มากขึ้น ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานขั้นพื้นฐาน	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ ภายในปี 2570/2575/2580) ที่มา: รายงานผลการจัดอันดับ IMD World Competitive Yearbook 2020 จัดทำโดย สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) คำอธิบาย: ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของ IMD มีปัจจัยย่อย ประกอบด้วย 1. โครงสร้างพื้นฐานขั้นพื้นฐาน 2. โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี 3. โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ 4. โครงสร้างพื้นฐานด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม 5. โครงสร้างพื้นฐานด้านการศึกษา วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลการจัดอันดับของความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง ทั้งนี้ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย มีค่าลดลงสะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยค่าเป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยจะต้องมีอันดับไม่เกินค่าเป้าหมายในปีสุดท้ายของห่วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570: ไม่เกินอันดับที่ 38 ของโลก ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571-2575: ไม่เกินอันดับที่ 31 ของโลก ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576-2580: ไม่เกินอันดับที่ 25 ของโลก ภายในปี 2580	สถานการณ์ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานดังนี้ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2568) อยู่ในอันดับที่ 41 ของโลก พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) อยู่ในอันดับที่ 43 ของโลก พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) อยู่ในอันดับที่ 43 ของโลก พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) อยู่ในอันดับที่ 44 ของโลก ทั้งนี้ การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานมีการจัดอันดับทุกปี

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ ลดลง	โลจิสติกส์ของประเทศไทย จะประกอบด้วย 1. การขนส่งทางราง 2. การขนส่งทางน้ำ 3. การขนส่งทางอากาศ 4. การขนส่งทางถนน ซึ่งการลดต้นทุนดังกล่าวจะ สะท้อนถึงการพัฒนา ระบบขนส่ง การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ และศักยภาพ การให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมาก ขึ้น ทั้งนี้ ยังสามารถ ตอบสนองต่อความต้องการ ของภาคการผลิต การค้า และการบริโภคได้อย่าง เหมาะสม	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) ที่มา: รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คำอธิบาย: ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประกอบด้วย 1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า 2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 3. ต้นทุนการบริหารจัดการ วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ จากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง ทั้งนี้ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมีค่าลดลงสะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยค่าเป้าหมายสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ จะต้องมีส่วนเฉลี่ยร้อยละในแต่ละห่วงโซ่ 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570: น้อยกว่าร้อยละ 11 ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571-2575: น้อยกว่าร้อยละ 10 ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576-2580: น้อยกว่าร้อยละ 9 ภายในปี 2580	สถานการณ์สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ดังนี้ สถานการณ์ พ.ศ. 2566-2568 มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.99 พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 13.51 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 14.10 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 14.00 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2564) ร้อยละ 14.00 ทั้งนี้ ข้อมูลมีความล่าช้ากว่า 1 ปี เช่น สถานการณ์ พ.ศ. 2567 ใช้ข้อมูล พ.ศ. 2566

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	มุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการคมนาคม ยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าและเพิ่มสมรรถนะบุคลากรด้านโลจิสติกส์ พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างรัฐและเอกชน และปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และยกระดับภาพลักษณ์ของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน ภายในปี 2570/2575/2580) ที่มา: ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ประมวลผลโดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีเกณฑ์ชี้วัด 6 ด้าน ประกอบด้วย 1. พิธีการศุลกากร 2. โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ 3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ 4. สมรรถนะการให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ 5. ความตรงต่อเวลาของการบริการ 6. ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า คำอธิบาย: เพื่อจัดอันดับและเปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ในแต่ละประเทศทั่วโลก โดยให้คะแนนช่วง 1.00-5.00 วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง ทั้งนี้ ค่าดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยค่าเป้าหมายประสิทธิภาพด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยดีขึ้น จะต้องมียกอันดับไม่น้อยกว่าหรือคะแนนไม่น้อยกว่าค่าเป้าหมายในปีสุดท้ายของห้วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570: ไม่น้อยกว่าอันดับ 25 ของโลก หรือคะแนนไม่น้อยกว่า 3.60 ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571-2575: ไม่น้อยกว่าอันดับ 20 ของโลก หรือคะแนนไม่น้อยกว่า 3.70 ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576-2580: ไม่น้อยกว่าอันดับ 20 ของโลก หรือคะแนนไม่น้อยกว่า 3.80 ภายในปี 2580	สถานการณ์ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ดังนี้ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34 และมีคะแนน 3.50 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34 และมีคะแนน 3.50 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) อันดับที่ 34 และมีคะแนน 3.50 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2561) อันดับที่ 32 และมีคะแนน 3.41 ทั้งนี้ ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ มีการประเมินผล 2 ปี และจากการที่ไม่มีการรายงานข้อมูลจากธนาคารโลกตั้งแต่ พ.ศ. 2562-2565 ส่งผลให้สถานการณ์ พ.ศ. 2565 ต้องใช้ข้อมูล พ.ศ. 2561

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	มุ่งปรับเปลี่ยนโครงสร้างระบบโลจิสติกส์ ด้วยการลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนสูง และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรางที่มีต้นทุนต่ำ จะช่วยให้ผู้ประกอบการผลิตสินค้าและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) ที่มา: รายงานข้อมูลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) คำอธิบาย: ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทุกรูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง คำนวณหาค่าสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละของ R $AVG. Ratio(R) = \frac{R_{N1} + R_{N2} + \dots + R_{N5}}{N_1 + N_2 + \dots + N_5}$ โดยที่ R_N = สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด N₅ = จำนวนในแต่ละปี ในห้วง 5 ปีนั้น ๆ ทั้งนี้ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้น สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะต้องมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละในแต่ละห้วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570 : เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 พ.ศ. 2571-2575 : เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 8 พ.ศ. 2576-2580 : เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 10	สถานการณ์สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ดังนี้ สถานการณ์ พ.ศ. 2566-2568 มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 1.41 พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 1.52 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 1.39 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 1.33 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2564) ร้อยละ 1.39 ทั้งนี้ ข้อมูลมีความล่าช้ากว่า 1 ปี เช่น สถานการณ์ พ.ศ. 2567 ใช้ข้อมูล พ.ศ. 2566

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070104	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	การส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยการพัฒนาและยกระดับคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะให้มีจำนวนที่เพียงพอและโครงข่ายที่ครอบคลุม อีกทั้งสามารถรองรับประชาชนทุกกลุ่ม ทุกช่วงวัย รวมถึงการมีมาตรฐานความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและตรงต่อเวลา	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (1) กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และ (2) เมืองหลักในภูมิภาค* (เฉลี่ยร้อยละ) ที่มา: รายงานข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด จัดทำโดย สำนักงานการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยใช้ 1. ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 2. ปริมาณการเดินทางในเมืองทั้งหมด คำอธิบาย: ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ BTS MRT ARL รถตู้ รถประจำทาง และเรือ หมายเหตุ: *เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี 2566-2570 ได้แก่ เชียงใหม่นครราชสีมา และภูเก็ต ระหว่างปี 2571-2575 และ 2576-2580 ได้แก่ เชียงใหม่นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา	-	โดยค่าเป้าหมายสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ (2) เมืองหลักในภูมิภาค จะต้องมีส่วนเฉลี่ยร้อยละในแต่ละหัวง 5 ปีนั้น ๆ พ.ศ. 2566-2570 : (1) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และ (2) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 พ.ศ. 2571-2575 : (1) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 และ (2) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 พ.ศ. 2576-2580 : (1) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 และ (2) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20	สถานการณ์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ (2) เมืองหลักในภูมิภาค ดังนี้ สถานการณ์ พ.ศ. 2566-2568 มีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ (1) ร้อยละ 11.99 (2) ร้อยละ 1.40 พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล ร้อยละ 11.71 (2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ร้อยละ 2.63 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล ร้อยละ 14.46

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล					
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)					
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ ที่มาและคำอธิบาย	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี) ที่มาและคำอธิบาย	
			วิธีการคำนวณ $R = \left(\frac{A}{B} \right) \times 100$ R = สัดส่วนปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ) A = ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ B = ปริมาณการเดินทางในเมืองทั้งหมด คำนวณหาค่าสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละของ R $\text{AVG. Ratio(R)} = \frac{R_{N1} + R_{N2} + \dots + R_{N5}}{N_1 + N_2 + \dots + N_5}$ โดยที่ R_N = สัดส่วนปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ) N = จำนวนในแต่ละปี ในห้วง 5 ปีนั้น ๆ ทั้งนี้ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดเพิ่มขึ้นสะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น		(2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ร้อยละ 0.72 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขต กทม. และปริมณฑล ร้อยละ 9.79 (2) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ร้อยละ 0.82 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2564) (1) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขต กทม. และปริมณฑล ร้อยละ 8.27 (2) ไม่มีข้อมูลเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งนี้ ข้อมูลมีความล่าช้ากว่า 1 ปี เช่น สถานการณ์ พ.ศ. 2567 ใช้ข้อมูล พ.ศ. 2565

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	มุ่งปกป้องชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน โดยการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีความปลอดภัยบนท้องถนน ได้แก่ การปรับปรุงและพัฒนาถนน สัญญาณไฟจราจร และการออกแบบสภาพแวดล้อม และรูปแบบการเดินทางจากการใช้รถให้ปลอดภัยมากขึ้น เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทาง ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงการจัดระบบฉุกเฉินและการแพทย์ฉุกเฉิน หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี 2570/2575/2580) ที่มา: รายงานข้อมูลอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จัดทำโดยศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ คำอธิบาย: เพื่อวัดระดับความปลอดภัยบนถนนของประเทศ วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง ทั้งนี้ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงสะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	ค่าเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จะต้องไม่เกิน 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ของปีสุดท้ายของห่วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566–2570 : ไม่เกิน 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571–2575 : ไม่เกิน 8 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576–2580 : ไม่เกิน 5 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี 2580	สถานการณ์อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน) ดังนี้ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2568) 20.04 คนต่อประชากร 1 แสนคน (ต.ค. 2567-มิ.ย. 2568) พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) 26.44 คนต่อประชากร 1 แสนคน พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) 27.22 คนต่อประชากร 1 แสนคน พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) 26.60 คนต่อประชากร 1 แสนคน ทั้งนี้ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีการจัดเก็บทุกปี

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070201	การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง	การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง เป็นการปรับโครงสร้างพลังงานของประเทศ ให้มีความหลากหลาย และยั่งยืนมากขึ้น เป็นการกระจายความเสี่ยงด้านพลังงานเพื่อช่วยสร้างความมั่นคงทางพลังงาน จากความเสี่ยงของราคาก๊าซธรรมชาติที่ผันผวนในตลาดโลก อีกทั้งยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจากการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการผลิตไฟฟ้า	สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า (เฉลี่ยร้อยละ) ที่มา: รายงานข้อมูลสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าจัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) คำอธิบาย: เชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหินและลิกไนต์ น้ำมัน พลังงานน้ำ การนำเข้าและพลังงานหมุนเวียน วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง คำนวณหาค่าสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละของ R $\text{AVG. Ratio(R)} = \frac{R_{N1} + R_{N2} + \dots + R_{N5}}{N_1 + N_2 + \dots + N_5}$ โดยที่ R_N = สัดส่วนของปริมาณก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าต่อปริมาณเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าทั้งหมด N = จำนวนในแต่ละปี ในห้วง 5 ปีนั้น ๆ ทั้งนี้ สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยค่าเป้าหมายสัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าจะต้องมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละแต่ละห้วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570 : เฉลี่ยไม่เกินกว่าร้อยละ 60 พ.ศ. 2571-2575 : เฉลี่ยไม่เกินกว่าร้อยละ 50 พ.ศ. 2576-2580 : เฉลี่ยไม่เกินกว่าร้อยละ 50	สถานการณ์สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า ดังนี้ สถานการณ์ พ.ศ. 2566-2568 มีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 57.33 พ.ศ. 2568 (ข้อมูล ณ มิ.ย. 2568) ร้อยละ 56.00 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 58.00 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 58.00 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 53.10 ทั้งนี้ สัดส่วนของการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้ามีการจัดเก็บทุกปี

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070202	การใช้พลังงาน ทดแทนที่ผลิตได้ ภายในประเทศ เพิ่มมากขึ้น	การใช้พลังงานทดแทนที่ สามารถผลิตได้ ภายในประเทศ ประกอบด้วย พลังงาน แสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ ชีวมวล ก๊าซชีวภาพ ขยะ และเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล ไบโอดีเซลและ น้ำมันโพลีโพรพิลีน) เพื่อลด การพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล และเพิ่มโอกาสทาง เศรษฐกิจผ่านอุตสาหกรรม พลังงานทดแทน	สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทน ที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิต ไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิง ชีวภาพต่อการใช้พลังงาน ขั้นสุดท้าย (เฉลี่ยร้อยละ) ที่มา: รายงานข้อมูลสัดส่วนการใช้ พลังงานทดแทนของประเทศไทย จัดทำโดย กรมพัฒนาพลังงาน ทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) คำอธิบาย: ใช้เพื่อวัดระดับการพึ่งพา พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ ภายในประเทศ ซึ่งสามารถชี้ให้เห็น ถึงความสามารถของประเทศในการ พึ่งพาแหล่งพลังงานทดแทนของ ตนเอง วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลสัดส่วน ของการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อ การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ที่คำนวณ จากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง คำนวณหาค่าสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ ของ R $AVG. Ratio(R) = \frac{R_{N1} + R_{N2} + \dots + R_{N5}}{N_1 + N_2 + \dots + N_5}$	-	โดยค่าเป้าหมายสัดส่วนของการใช้พลังงาน ทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิต ไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อ การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ต้องมีสัดส่วน เฉลี่ยร้อยละในแต่ละหัว 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570 : มีสัดส่วนเฉลี่ยอยู่ ระหว่างร้อยละ 19-22 พ.ศ. 2571-2575 : มีสัดส่วนเฉลี่ยอยู่ ระหว่างร้อยละ 23-25 พ.ศ. 2576-2580 : มีสัดส่วนเฉลี่ยอยู่ ระหว่างร้อยละ 26-30	สถานการณ์สัดส่วนของการใช้ พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อ การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ดังนี้ สถานการณ์ พ.ศ. 2566-2568 มีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 14.95 พ.ศ. 2568 (ข้อมูล ณ มิ.ย. 2568) ร้อยละ 16.49 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ ธ.ค. 2567) ร้อยละ 15.08 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 14.62 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 14.06 ทั้งนี้ สัดส่วนของการใช้พลังงาน ทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศใน การผลิตไฟฟ้า ความร้อน และ เชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้น สุดท้าย มีการจัดเก็บทุกปี

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ ที่มาและคำอธิบาย	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี) ที่มาและคำอธิบาย		
			โดยที่ R_N = สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย N = จำนวนในแต่ละปี ในห้วง 5 ปี นั้น ๆ ทั้งนี้ สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตได้ภายในประเทศในการผลิตไฟฟ้า ความร้อน และเชื้อเพลิงชีวภาพต่อการใช้พลังงานเพิ่มขึ้น สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น			

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070203	ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น	ประเทศไทยมีการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยสามารถผลิตสินค้าและบริการทางเศรษฐกิจได้เพิ่มขึ้นโดยใช้พลังงานในปริมาณเท่าเดิมหรือลดลง ซึ่งสะท้อนถึงการพัฒนาเทคโนโลยี กระบวนการผลิต และพฤติกรรมการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นในทุกภาคส่วน ทั้งภาคอุตสาหกรรมขนส่ง พาณิชยกรรม และครัวเรือน ส่งผลให้เกิดการลดต้นทุนพลังงาน และลดพึ่งพาการนำเข้า ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสะอาด	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ภายในปี 2570/2575/2580) ที่มา: รายงานข้อมูลค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย จัดทำโดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) คำอธิบาย: พลังงานขั้นสุดท้าย คือ พลังงานที่ผู้บริโภคใช้โดยตรง ไม่รวมเชื้อเพลิงที่นำไปใช้ในการผลิตพลังงานอีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเป็นตัวชี้วัดสำคัญที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศ วิธีการคำนวณ : ใช้ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง ทั้งนี้ ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายลดลง สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยค่าเป้าหมายของค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายจะต้องไม่เกินของค่าเป้าหมายในปีสุดท้ายของห่วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570 : ไม่เกิน 6.85 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571-2575 : ไม่เกิน 6.40 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576-2580 : ไม่เกิน 5.98 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ภายในปี 2580	สถานการณ์ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท) ดังนี้ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล ณ มิ.ย. 2568) 7.57 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) 7.58 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) 7.64 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) 7.68 พินตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ทั้งนี้ ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย มีการจัดเก็บทุกปี

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ ที่มาและคำอธิบาย	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี) ที่มาและคำอธิบาย		
070204	การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด	สมาร์ทกริด ประกอบด้วย - ระบบบริหารจัดการพลังงาน (Energy Management System: EMS) - การตอบสนองด้านการใช้ไฟฟ้า (Demand Response : DR) - ระบบไมโครกริด (Microgrid) - ระบบกักเก็บพลังงาน (Energy Storage System : ESS) - การพยากรณ์ไฟฟ้าที่เกิดจากพลังงานหมุนเวียน (RE forecast) โดยสมาร์ทกริดสามารถเพิ่มความมั่นคงและเสถียรภาพในระบบไฟฟ้า ลดการสูญเสียพลังงานระหว่างส่งและจำหน่ายไฟฟ้า กักเก็บพลังงานส่วนเกินในช่วงที่มีความต้องการต่ำ และลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงเนื่องจากสมาร์ทกริด	จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ (แผนงาน/โครงการ ภายในปี 2570/2575/2580) ที่มา: รายงานข้อมูลจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา/โครงการนำร่อง/โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ จัดทำโดยสำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) คำอธิบาย: ตัวชี้วัดนี้ครอบคลุมแผนงานหรือโครงการในทุกระยะ เพื่อติดตามความคืบหน้าเชิงปริมาณของการปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา / โครงการนำร่อง / โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ	-	โดยค่าเป้าหมายจำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา / โครงการนำร่อง / โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ จะต้องไม่น้อยกว่าของค่าเป้าหมายในปีสุดท้ายของห้วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570 : ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571-2575 : ไม่น้อยกว่า 3 แผนงาน/โครงการ ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576-2580 : ไม่น้อยกว่า 5 แผนงาน/โครงการ ภายในปี 2580	สถานการณ์จำนวนแผนงาน และ/หรือโครงการที่กำลังพัฒนา / โครงการนำร่อง / โครงการที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะ ดังนี้ รวมจำนวนแผนงาน/โครงการ (พ.ศ. 2566-2568 เป็นจำนวน 8 แผนงาน/โครงการ) พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2568) จำนวน 1 โครงการ พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) จำนวน 5 โครงการ พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) จำนวน 2 โครงการ พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) จำนวน 22 โครงการ

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บทฯ ที่มาและคำอธิบาย	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี) ที่มาและคำอธิบาย		
		สามารถบริหารจัดการไฟฟ้า มาจากแหล่งพลังงาน หมุนเวียนได้อย่างมี ประสิทธิภาพ	ระยะ ที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำ โดยตรง ทั้งนี้ จำนวนแผนงาน และ/หรือ โครงการที่กำลังพัฒนา / โครงการนำ ร่อง / โครงการที่มีการใช้งานที่ เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบไฟฟ้าในแต่ละระยะเพิ่มขึ้น สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น			ทั้งนี้ จำนวนแผนงาน และ/หรือ โครงการที่กำลังพัฒนา / โครงการนำ ร่อง / โครงการที่มีการใช้งานที่ เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบไฟฟ้า มีการจัดเก็บทุกปี

แผนแม่บทประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล						
เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y1)						
รหัส Y1	เป้าหมาย	คำอธิบายเป้าหมาย	ตัวชี้วัด		ค่าเป้าหมาย 2570/2575/2580	ข้อมูลฐาน และสถานการณ์ปัจจุบัน
			ตัวชี้วัดตาม แผนแม่บท	ตัวชี้วัดเทียบเคียง (หากมี)		
			ที่มาและคำอธิบาย	ที่มาและคำอธิบาย		
070301	ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น	การจัดทำโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ประกอบด้วย เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โครงข่ายอินเทอร์เน็ตที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ บุคลากรดิจิทัล รวมถึงกฎหมาย เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการอินเทอร์เน็ตได้อย่างทั่วถึง สะดวก รวดเร็ว และมีคุณภาพ อีกทั้งยังรองรับการเปลี่ยนผ่านไปสู่เศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีศักยภาพและเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต	อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร (ร้อยละภายใน 2570/2575/2580) ที่มา: รายงานข้อมูลอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) คำอธิบาย: อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงพิจารณาจาก อินเทอร์เน็ตที่มีความเร็วการดาวน์โหลดขั้นต่ำ 100 เมกะบิตต่อวินาที และความเร็วในการอัปโหลดขั้นต่ำ 20 เมกะบิตต่อวินาที วิธีการคำนวณ : ใช้ข้อมูลอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรที่คำนวณจากหน่วยงานผู้จัดทำโดยตรง ทั้งนี้ อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น สะท้อนสถานการณ์ที่ดีขึ้น	-	โดยค่าเป้าหมายอัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากรจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละของค่าเป้าหมายในปีสุดท้ายของห่วง 5 ปีนั้น ๆ ดังนี้ พ.ศ. 2566-2570 : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 ภายในปี 2570 พ.ศ. 2571-2575 : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25.5 ภายในปี 2575 พ.ศ. 2576-2580 : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ภายในปี 2580	สถานการณ์อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร ดังนี้ พ.ศ. 2568 (ข้อมูล พ.ศ. 2568) ร้อยละ 16.45 พ.ศ. 2567 (ข้อมูล พ.ศ. 2567) ร้อยละ 16.03 พ.ศ. 2566 (ข้อมูล พ.ศ. 2566) ร้อยละ 17.09 พ.ศ. 2565 (ข้อมูล พ.ศ. 2565) ร้อยละ 19.01 ทั้งนี้ อัตราการเข้าถึงของบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อจำนวนประชากร มีการจัดเก็บทุกปี

หน่วยงานเจ้าภาพแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

รหัส	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	เจ้าภาพระดับ	หน่วยงาน
07	แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	จ.1	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
070001	ความสามารถในการแข่งขัน ด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	จ.2	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	จ.3	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	จ.3	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	จ.3	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
070104	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลัก ในภูมิภาคเพิ่มขึ้น	จ.3	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	จ.3	กระทรวงมหาดไทย
070201	การใช้ก๊าซธรรมชาติ ในการผลิตไฟฟ้าลดลง	จ.3	กระทรวงพลังงาน
070202	การใช้พลังงานทดแทนที่ผลิตภายในประเทศ	จ.3	กระทรวงพลังงาน
070203	ประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศเพิ่มขึ้น	จ.3	กระทรวงพลังงาน
070204	การปรับปรุงและพัฒนาระบบไฟฟ้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีระบบโครงข่ายสมาร์ทกริด	จ.3	กระทรวงพลังงาน
070301	ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้น	จ.3	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม