



ข้อมูลเศรษฐกิจที่สำคัญ

ปี 2564





ข้อมูลเศรษฐกิจที่สำคัญ ปี 2564



เรื่อง	ข้อมูลเศรษฐกิจที่สำคัญ ปี 2564		
ฉบับที่	10/2565		
จัดพิมพ์ครั้งที่	1/2565		
จำนวนหน้า	42 หน้า		
จำนวนพิมพ์	750 เล่ม		
จัดทำโดย	สำนักงานประมาณของรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร 1111 ถนนสามเสน แขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300		
ที่ปรึกษา	นายนพรัตน์	ทวี	ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณของรัฐสภา
คณะผู้จัดทำ	นางสาวปิยวรรณ	เงินคล้าย	นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการพิเศษ
	นางสาวอุมาพร	บึงมุ่ม	นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการพิเศษ
	นายวีรวัฒน์	พิลากุล	นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการ
	นางสาวนันทิยา	แสนโกศิก	นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการ
กลั่นกรองโดย	คณะกรรมการอ่านและตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารวิชาการ สำนักงานประมาณของรัฐสภา		
พิมพ์ที่	สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร 1111 ถนนสามเสน แขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300 โทรศัพท์ 0-2242-5900 ต่อ 5421		



คำนำ

สำนักงานประมาณของรัฐสภา มีหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านวิชาการให้กับฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อให้การพิจารณาอนุมัติร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีมีประสิทธิภาพ จึงได้รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ ปี 2564 ที่มีความจำเป็นประกอบการพิจารณารายจ่ายประจำปี ประกอบด้วย ข้อมูลด้านเกษตร ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านอุตสาหกรรม ด้านพลังงาน ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ และด้านดิจิทัล เพื่อให้สมาชิกรัฐสภา คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี

สำนักงานประมาณของรัฐสภา หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อสมาชิกรัฐสภา และผู้ที่สนใจใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป

สำนักงานประมาณของรัฐบาล

พฤษภาคม 2565



สาระสังเขป

การรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกรัฐสภา บุคคลในวงงาน และผู้สนใจใช้ประกอบการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี โดยได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจไว้ 6 ด้าน ได้แก่ ด้านการเกษตร ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านอุตสาหกรรม ด้านพลังงาน ด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ และด้านดิจิทัล ซึ่งสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID - 19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัจจัยสำคัญด้านต่าง ๆ อย่างไรก็ตามแม้ว่า สถานการณ์จะดีขึ้นจากการผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ของภาครัฐ และการปรับตัวของภาคส่วนต่าง ๆ ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกลับมาดำเนินต่อไปได้ ทั้งนี้ ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมครอบคลุมทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มเปราะบางทางสังคม

ส่วนที่ 1 ด้านการเกษตร

ภาวะเศรษฐกิจการเกษตรขยายตัวร้อยละ 1.5 โดยมีสาขาที่ขยายตัวได้แก่ สาขาพืช สาขาบริการทางการเกษตร สาขาปศุสัตว์ และสาขาที่มีการหดตัวได้แก่ สาขาประมง และ สาขาปศุสัตว์ ด้านมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ของไทย ปี 2564 เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ร้อยละ 30.1 สินค้าเกษตรส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ข้าว และมันสำปะหลัง โดยดัชนีราคาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนดัชนีมูลค่าและดัชนีปริมาณลดลงในปี 2562 และ 2563 แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2564 คาดว่าน่าจะเกิดจากสถานการณ์โรคระบาด COVID -19 ที่ส่งผลกระทบต่อกระจายสินค้าจากพื้นที่ โรงงานแปรรูปบางแห่งหยุดดำเนินการ และกำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง สำหรับแนวโน้มเศรษฐกิจด้านการส่งออกผลิตผลการเกษตร พ.ศ.2565 คาดว่าเศรษฐกิจการเกษตรจะขยายตัวอยู่ในช่วงร้อยละ 2.0 - 3.0 โดยสาขาประมงน่าจะมีการขยายตัวต่ำที่สุด อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง เช่น ความแปรปรวนสภาพอากาศ ต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น การพัฒนาให้การเกษตรมีความก้าวหน้าและเติบโตอย่างยั่งยืน การแก้ปัญหาหนี้สินเกษตรกร จำเป็นต้องใช้แนวคิดที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าให้สินค้าเกษตรอย่างเต็มประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การใช้การตลาดนำการผลิต โดยต้องบูรณาการกับทุกภาคส่วน

ส่วนที่ 2 ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปริมาณขยะมูลฝอยในปี พ.ศ. 2563 ลดลงจากปีก่อนหน้า แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID - 19 เป็นสาเหตุให้มีการเพิ่มขึ้นของขยะจำนวนมากทั้งขยะปนเปื้อนและขยะทั่วไป ดังนั้น จึงต้องมีการจัดการอย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในปัจจัยของการพัฒนาเศรษฐกิจให้เกิดความยั่งยืน ซึ่งนอกจากจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบแล้ว จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการจัดการสิ่งแวดล้อมในด้านการป้องกันแก้ไข เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการใช้ทรัพยากร รักษาความสมดุลธรรมชาติ ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า มีการจัดการของเสียและวัสดุเหลือทิ้งอย่างเป็นระบบ ดังนั้น การสร้างความตระหนัก และรับผิดชอบทั้งในระยะสั้นและระยะยาวจึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนทั้งในเชิงนโยบาย



จากภาครัฐ และความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อสังคมและชุมชนอย่างยั่งยืน

ส่วนที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยในช่วง พ.ศ.2560 - 2564 มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมมีการชะลอตัวลง แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2564 สินค้าที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลักยังคงเป็นสินค้าในอุตสาหกรรมเดิม เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และสินค้าเกษตรแปรรูป ด้านสถิติโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนไว้กับกระทรวงอุตสาหกรรม มีแนวโน้มลดลงอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นกิจการเดิม หรือ กิจการที่จดทะเบียนใหม่ การลดลงของจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมส่งผลโดยตรงต่อการจ้างแรงงาน ด้านการผลิต และส่งออกรถยนต์และรถจักรยานยนต์ลดลงอย่างชัดเจน ด้านการส่งเสริมการลงทุน พบว่า จำนวนโครงการ เงินลงทุน และการจ้างงานมีแนวโน้มลดลง จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 การแข่งขันระหว่างประเทศ การย้ายฐานการผลิต การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ทำให้ภาคอุตสาหกรรมมีแนวโน้มชะลอตัวลง ดังนั้น แม้ว่าเศรษฐกิจโลกจะมีแนวโน้มค่อย ๆ ฟื้นตัว ภาครัฐควรจัดทำนโยบายการลงทุนที่สร้างแรงจูงใจโดยมีต้นทุนนโยบายที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ ส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้มีศักยภาพ พัฒนาแรงงานให้มีทักษะตรงต่อความต้องการของผู้ประกอบการ

ส่วนที่ 4 ด้านพลังงาน

ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปปี 2563 มีการใช้ลดลงทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเบนซิน และแก๊สโซฮอล์ น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันเตา และ LPG เป็นผลจากการระบาดของ COVID-19 ทำให้มีการลดการเดินทางลงอย่างมาก การใช้พลังงานในอุตสาหกรรมการผลิตก็หดตัวเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ด้านราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเกือบทุกผลิตภัณฑ์ ไม่ว่าจะเป็น เบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ 95 และดีเซล ซึ่งจะส่งผลต่อต้นทุนการผลิต และการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้น ด้านการใช้พลังงานไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรมมีปริมาณการใช้ไฟฟ้าสูงที่สุด รองลงมาเป็นภาคธุรกิจ และบ้านอยู่อาศัย อัตราการใช้ไฟฟ้าต่อหัวประชากร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับการปล่อยปล่อยก๊าซ CO₂ พบว่า การผลิตไฟฟ้ามีการปล่อยก๊าซสูงสุด รองลงมาคือสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ และขนส่ง หากเปรียบเทียบสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่ามีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหัวประชากร และอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลง

ส่วนที่ 5 ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

ปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ทั้งในส่วนของการขนส่งสินค้าและการขนส่งคนยังประสบปัญหาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากประเทศไทยยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยสัดส่วนการขนส่งสินค้าเกือบร้อยละ 90 ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลากซึ่งใช้ทางร่วมกับการเดินทางของคนส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนนมีมากกว่าความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาด้าน



คมนาคมขนส่ง 1) การจราจรติดขัด 2) อุบัติเหตุทางถนน 3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูง ต่อเนื่องมาอย่างยาวนาน แม้ว่ารัฐบาลมีความพยายามที่จะพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อผลักดันให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน ซึ่งใช้งบประมาณในแต่ละปีค่อนข้างสูง โดยมุ่งหวังให้ระบบรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลสถิติด้านคมนาคมขนส่งพบว่า สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะยังมีแนวโน้มลดลง ทั้งการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง และการเดินทางระหว่างเมืองมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะลดลงจากปีที่ผ่านมาเช่นกัน สำหรับสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมา คือ ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเท่ากับร้อยละ 14.1 ของ GDP เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2562 ถึงแม้ว่าค่าต้นทุนโลจิสติกส์จะปรับตัวลดลงตามการหดตัวของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการหยุดชะงักของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงในหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย แต่เศรษฐกิจในประเทศก็มีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง

ส่วนที่ 6 ด้านดิจิทัล

ในปี 2564 ประเทศไทยมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตราว 48.59 ล้านคน เพิ่มขึ้น 3.4 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 โดยตัวเลขการซื้อของออนไลน์ของคนไทยมีปริมาณที่ค่อนข้างสูงมาก ส่วนใหญ่เป็นเรื่องของการเดินทาง ท่องเที่ยว และโรงแรม สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าประเภทอาหารและของใช้ส่วนบุคคล โดยสัดส่วนของผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตที่ซื้อสินค้า/บริการผ่านช่องทางออนไลน์ในช่วงที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากจากร้อยละ 38.6 ในปี 2563 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 78.5 ในปี 2564 เป็นผลจากการระบอบ COVID-19 ทำให้ผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้จ่ายผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น ดังนั้น ภาครัฐควรเร่งพัฒนาธุรกิจ e-Commerce โดยมุ่งเสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการทั้งรายเก่าและรายใหม่ให้มีความรู้ปรับปรุงกฎหมายและนโยบายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล เพื่อเป็นการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมที่จะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในการวัดสมรรถนะทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่าง ๆ และรวมถึงการใช้เป็นตัวชี้วัดความน่าสนใจในการลงทุนจากนักลงทุนต่างประเทศด้วย



สารบัญ

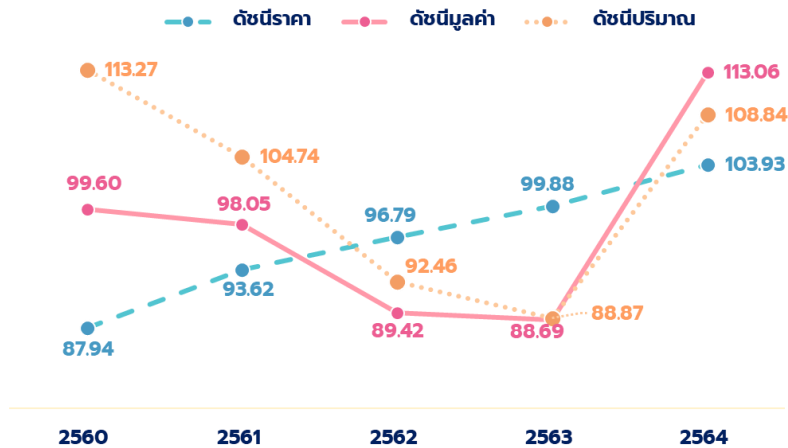
	หน้า
คำนำ	ก
สารสังเขป	ข
สารบัญ	จ
ส่วนที่ 1 ด้านการเกษตร	1
ส่วนที่ 2 ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	6
ส่วนที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม	8
ส่วนที่ 4 ด้านพลังงาน	12
ส่วนที่ 5 ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	17
ส่วนที่ 6 ด้านดิจิทัล	21
บรรณานุกรม	26



ส่วนที่ 1 ด้านการเกษตร

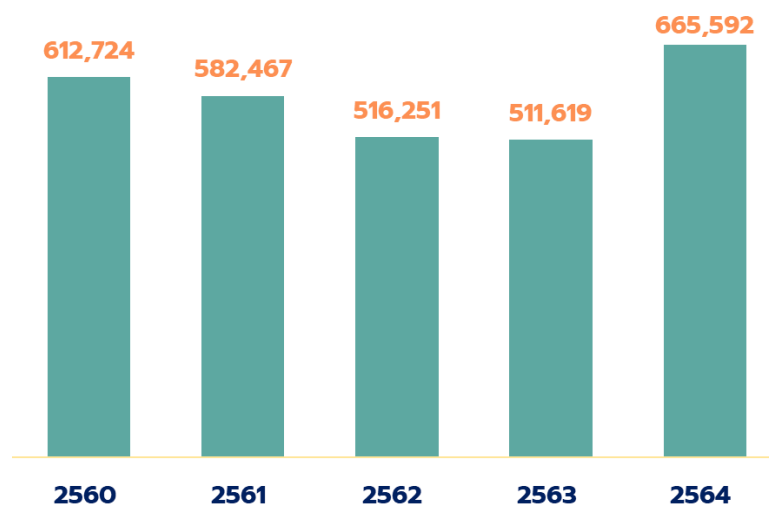
การส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ของไทย ปี 2564 มูลค่า 665,592 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 จำนวน 153,973 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 ภาพรวมดัชนีที่เกี่ยวข้องกับสินค้าเกษตร ประกอบด้วย ดัชนีราคา ดัชนีมูลค่า และดัชนีปริมาณ เพิ่มขึ้นจากปี 2563 มูลค่าสินค้าเกษตรส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ข้าว และมันสำปะหลัง โดยดัชนีราคาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก ราคาสินค้าทางการเกษตรหลายชนิดมีราคาสูงจูงใจให้เกษตรกรเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูก เช่น ข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน ทูเรียน ส่วนดัชนีมูลค่าและดัชนีปริมาณลดลงในปี 2562 และ 2563 แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2564 คาดว่าน่าจะเกิดจากสถานการณ์โรคระบาด COVID -19 ที่ส่งผลต่อการกระจายสินค้าจากพื้นที่ โรงงานแปรรูปบางแห่งหยุดดำเนินการ และกำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง

1. ดัชนีส่งออกสินค้าเกษตร



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

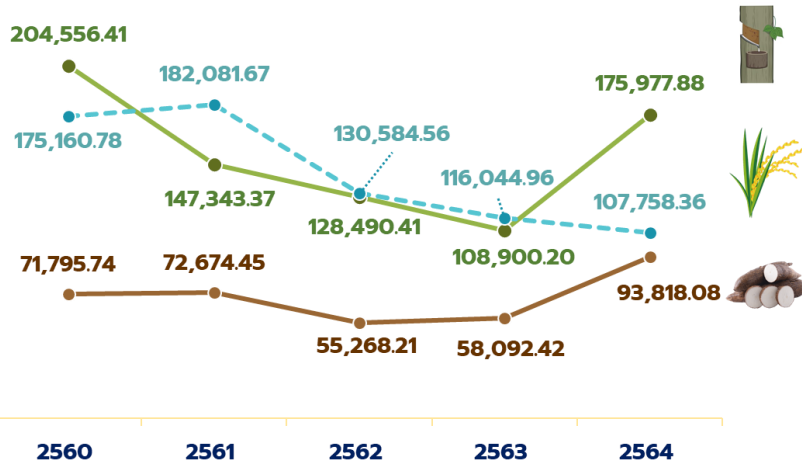
2. มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

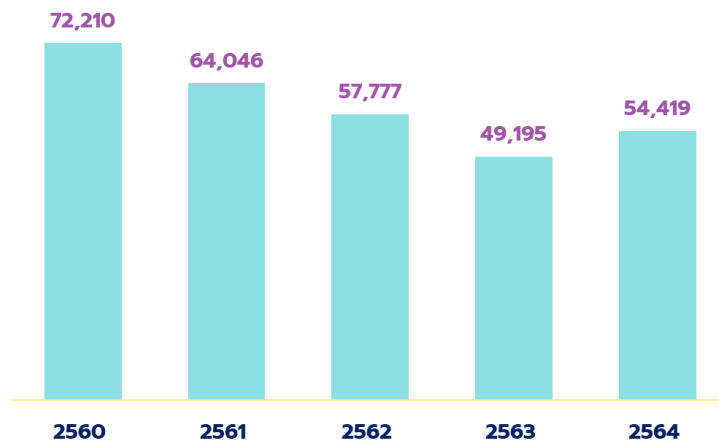


3. มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรสำคัญ 3 อันดับแรก



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

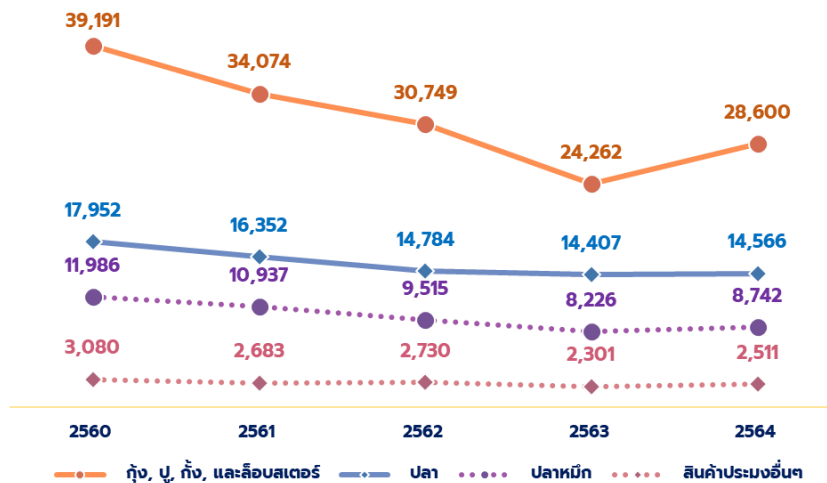
4. มูลค่าการส่งออกสินค้าประมง



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

5. มูลค่าการส่งออกสินค้าประมงสำคัญ

หน่วย: ล้านบาท



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย



สำหรับผลผลิตข้าวซึ่งเป็นผลผลิตสำคัญ ช่วงปี พ.ศ. 2559-2563 พบว่า เนื่องจากการเพาะปลูกข้าวนาปีไม่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่การปลูกข้าวนาปรังมีพื้นที่ลดลง ด้านผลผลิตต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว พบว่า ช่วง 5 ปีที่ผ่านมาผลผลิตเฉลี่ยต่อเนื้อที่การเก็บเกี่ยวไม่มีความแตกต่างกัน

6. การปลูกข้าวนาปี: เนื้อที่ ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ พ.ศ. 2559 - 2563

รายการ	2559	2560	2561	2562	2563f
เนื้อที่เพาะปลูก (พันไร่)	58,645	59,221	59,981	61,197	61,702
เนื้อที่เก็บเกี่ยว (พันไร่)	56,546	54,963	55,627	54,108	56,832
ผลผลิต ^{1/} (พันตัน)	25,236	24,934	25,178	24,064	25,314
ผลผลิตเฉลี่ยต่อเนื้อที่เพาะปลูก (กก.)	430	421	420	393	410
ผลผลิตเฉลี่ยต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว ^{1/} (กก.)	446	454	453	445	445

หมายเหตุ: 1/ข้าวเปลือก f คือ ตัวเลขจากการคาดคะเน

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

7. การปลูกข้าวนาปรัง: เนื้อที่ ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ พ.ศ. 2560 - 2564

รายการ	2560	2561	2562	2563	2564f
เนื้อที่เพาะปลูก (พันไร่)	10,457	12,067	10,995	7,342	7,157
เนื้อที่เก็บเกี่ยว (พันไร่)	10,403	12,035	10,922	7,221	7,027
ผลผลิต (พันตัน)	6,621	7,964	7,170	4,554	4,242
ผลผลิตเฉลี่ยต่อเนื้อที่เพาะปลูก (กก.)	633	660	652	620	593
ผลผลิตเฉลี่ยต่อเนื้อที่เก็บเกี่ยว (กก.)	636	662	656	631	604

หมายเหตุ: 1/ข้าวเปลือก f คือ ตัวเลขจากการคาดคะเน

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ภาวะเศรษฐกิจการเกษตรขยายตัวร้อยละ 1.5 โดยสาขาพืช ขยายตัวร้อยละ 3.3 เนื่องจากปริมาณน้ำเพิ่มขึ้นและสภาพอากาศที่เอื้ออำนวย และปศุสัตว์หดตัวร้อยละ 2.4 โดยสินค้าหลัก สุกรและไก่เนื้อ ชะลอการเลี้ยงจากการแพร่ระบาดของ COVID -19 ต้นทุนอาหารสัตว์ปรับตัวสูงขึ้น และความไม่แน่นอนทางการตลาด ทำให้เกษตรกรลดการเลี้ยงสัตว์ลง สาขาประมงหดตัวร้อยละ 3.0 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ราคากุ้งที่ไม่พอใจทำให้เกษตรกรลดการเลี้ยง รวมถึงสภาพอากาศแปรปรวน และการขาดแคลนแรงงาน สาขาบริการทางการเกษตรขยายตัวร้อยละ 3.7 เนื่องจากมีการเพิ่มกิจกรรมทางการเกษตรตามผลผลิตทางการเกษตรที่เพิ่มขึ้น สาขาป่าไม้ขยายตัวร้อยละ 1.5 เนื่องจากมีผลผลิตไม้ยูคาลิปตัส รั้งนกและถ่านไม้เพิ่มขึ้นจากความต้องการตลาดต่างประเทศ ภาพรวมปี 2564 การผลิตด้านการเกษตรยังคงเพิ่มขึ้น เนื่องจาก เศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าเริ่มฟื้นตัว จึงเป็นปัจจัยหนุนให้ภาคการเกษตรกลับมาฟื้นตัวในด้านปริมาณและมูลค่า

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจด้านการส่งออกผลิตผลการเกษตร พ.ศ. 2565 คาดว่าเศรษฐกิจการเกษตรจะขยายตัวอยู่ในช่วงร้อยละ 2.0 - 3.0 โดยสาขาบริการทางการเกษตรขยายตัวร้อยละ 3 - 4 สาขาพืช ขยายตัวร้อยละ 2.7 - 3.7 สาขาป่าไม้ ขยายตัวร้อยละ 1.5 - 2.5 สำหรับสาขา



ประมง คาดการณ์ว่าจะขยายตัวเพียงร้อยละ 0.2-1.2 เนื่องจากความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เศรษฐกิจโลกและไทยปรับตัวดีขึ้น การใช้นวัตกรรมที่ทันสมัย พัฒนาระบบโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง ได้แก่ ภัยธรรมชาติ ความแปรปรวนสภาพอากาศ สถานการณ์โรคระบาดระลอกใหม่ ความผันผวนอัตราแลกเปลี่ยน การแข่งขัน ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้น และความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ดังนั้น การพัฒนาให้การเกษตรมีความก้าวหน้าและเติบโตอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องใช้แนวคิดที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าให้สินค้าเกษตรอย่างเต็มประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การใช้การตลาดนำการผลิต โดยต้องบูรณาการกับทุกภาคส่วน

ด้านรายได้ ค่าใช้จ่ายของเกษตรกรช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2562 พบว่า รายได้เฉลี่ยของเกษตรกรเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 ในขณะที่ค่าใช้จ่าย เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16.0 โดยค่าใช้จ่ายสำคัญที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.4 ค่าใช้จ่ายด้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้อยละ 9.6 และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินทางร้อยละ 5.0

8. รายได้และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของครัวเรือนเกษตรกร

หน่วย: บาทต่อเดือน

รายการ	2554	2556	2558	2560	2562
รายได้ทั้งสิ้น	19,380	20,914	20,504	20,824	20,838
ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	14,222	14,930	16,029	15,910	15,582
ค่าใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภค (ร้อยละ)	88.8	89.5	89.2	88.6	89.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอาหารและเครื่องดื่ม (ร้อยละ)	38.0	35.8	38.4	35.9	38.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย (ร้อยละ)	18.3	18.3	18.4	19.9	20.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินทาง (ร้อยละ)	18.3	21.2	19.0	18.0	17.5

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

สำหรับด้านหนี้สินเกษตรกรช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2562 พบว่า ครัวเรือนที่มีรายได้หลักจากการทำเกษตร (ครัวเรือนเกษตรกร) มีสัดส่วนการเป็นหนี้ลดลงจากร้อยละ 70.3 ในปี พ.ศ. 2554 เป็น ร้อยละ 62.8 ในปี พ.ศ. 2562 โดยมีมูลค่าหนี้เฉลี่ยต่อครัวเรือน พ.ศ. 2562 เท่ากับ 253,295 บาท ซึ่งเกษตรกรส่วนใหญ่เป็นหนี้ในระบบกับธ.ก.ส. และกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง ส่วนใหญ่กู้มาเพื่อทำการเกษตร เมื่อพิจารณามูลค่าหนี้เฉลี่ยต่อครัวเรือนกับการเป็นเจ้าของที่ดินปี พ.ศ. 2562 พบว่า เกษตรกรร้อยละ 75.3 มีที่ดินเป็นของตนเอง โดยเกษตรกรส่วนใหญ่ร้อยละ 28.8 เป็นเจ้าของที่ดิน 10-20 ไร่ มีมูลค่าหนี้เฉลี่ย 188,492 บาทต่อครัวเรือน รองลงมาคือร้อยละ 17.3 ที่เป็นเจ้าของที่ดิน 40 ไร่ขึ้นไปมีมูลค่าหนี้เฉลี่ย 503,605 บาท ต่อครัวเรือน โดยหนี้สินส่วนใหญ่เกิดจากการกู้ยืมเพื่อทำการเกษตร



9. แหล่งเงินกู้ของครัวเรือนเกษตรกรที่เป็นหนี้

หน่วย: ร้อยละ

แหล่งเงินกู้	2554	2556	2558	2560	2562
ในระบบ	91.0	94.9	93.9	93.6	94.9
นอกระบบ	2.5	1.9	2.3	2.4	2.4
ในระบบและนอกระบบ	6.6	3.2	3.8	4.0	2.7

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

10. ร้อยละของครัวเรือนเกษตรกรที่เป็นหนี้ และมูลค่าหนี้สินเฉลี่ยของครัวเรือนเกษตรกรที่เป็นหนี้ จำแนกตามจำนวนพื้นที่ทำการเกษตร พ.ศ. 2554 - 2562

พื้นที่ทำการเกษตร	2554		2556		2558		2560		2562	
	จำนวนครอบครัว (ร้อยละ)	มูลค่าหนี้ (บาท/ครัวเรือน)	จำนวนครอบครัว (ร้อยละ)	มูลค่าหนี้ (บาท/ครัวเรือน)	จำนวนครอบครัว (ร้อยละ)	มูลค่าหนี้ (บาท/ครัวเรือน)	จำนวนครอบครัว (ร้อยละ)	มูลค่าหนี้ (บาท/ครัวเรือน)	จำนวนครอบครัว (ร้อยละ)	มูลค่าหนี้ (บาท/ครัวเรือน)
รวม	100	140,404	100	168,119	100	200,689	100	239,034	100	253,295
น้อยกว่า 2 ไร่	5.3	63,005	5	66,267	5.9	122,198	8.5	99,057	7.7	142,329
2-5 ไร่	4.1	84,972	4.5	99,400	3.4	164,730	4	124,070	4	181,213
5-10 ไร่	13.4	98,506	13	99,647	13	97,810	14.3	133,090	15	134,442
10-20 ไร่	29.1	106,479	29.2	127,730	27.3	131,053	27.7	184,384	28.8	188,492
20-40 ไร่	32.1	148,185	31.4	185,501	30.7	208,931	28.2	258,835	27.1	269,996
40 ไร่ ขึ้นไป	15.9	263,680	17	305,957	19.7	382,266	17.3	479,723	17.3	503,605

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

เนื่องจากการทำการเกษตรในแต่ละพื้นที่จะมี วิถีชีวิต ภูมิประเทศ และภูมิอากาศที่แตกต่างกัน การแก้ไขปัญหาหนี้สินให้กับเกษตรกรจึงต้องมีเหมาะสมกับพื้นที่ โดยมีประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาคือ

1. การส่งเสริมให้เข้าถึงปัจจัยการผลิต แหล่งน้ำ ที่ดิน และแหล่งทุนที่เหมาะสม โดยให้ความรู้เกี่ยวกับการบริหารเงินทุน
2. การส่งเสริมการผลิต หรือแปรรูปสินค้าที่มีนวัตกรรม มีมูลค่าสูง
3. ให้ความรู้ด้านการตลาดกับเกษตรกร เพิ่มช่องทางการขาย การใช้สื่อออนไลน์ต่าง ๆ รวมถึงสนับสนุนระบบโลจิสติกส์สินค้าการเกษตรที่เหมาะสม ทันเวลา
4. สนับสนุนให้มีการบูรณาการแก้ไขปัญหาหนี้สินอย่างเป็นระบบให้กับเกษตรกร เพื่อลดบทบาทซ้ำซ้อน



ส่วนที่ 2 ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยของการพัฒนาเศรษฐกิจให้เกิดความยั่งยืน นอกจากจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบแล้ว จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการจัดการสิ่งแวดล้อม ในด้านการป้องกันแก้ไข เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการใช้ทรัพยากร รักษาความสมดุลธรรมชาติ ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า มีการจัดการของเสียและวัสดุเหลือทิ้งอย่างเป็นระบบ ดังนั้น การสร้างความตระหนัก และรับผิดชอบทั้งในระยะสั้นและระยะยาวจึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนทั้งในเชิงนโยบายจากภาครัฐ และความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อสังคมและชุมชนอย่างยั่งยืน

1. ทรัพยากรน้ำ

ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ และขนาดกลาง พ.ศ. 2559 - 2563

หน่วย: ล้านลูกบาศก์เมตร

พ.ศ.	ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่		ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำขนาดกลาง	
	ปริมาณน้ำ	ปริมาตรน้ำใช้	ปริมาณน้ำ	ปริมาตรน้ำใช้
2559	39,705	16,203	2,432	2,161
2560	49,170	25,643	3,325	3,023
2561	58,096	34,552	4,511	4,114
2562	54,288	30,746	3,453	3,066
2563	44,144	20,691	2,848	2,464

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

2. สิ่งแวดล้อม

ปริมาณขยะมูลฝอย จำแนกตามภาคและจังหวัด พ.ศ. 2559 - 2563

หน่วย: ตันต่อวัน

ภาคและจังหวัด	2559	2560	2561	2562	2563
ทั่วราชอาณาจักร	74,130	74,998	76,529	78,665	69,322
กรุงเทพมหานคร	11,530	13,327	13,240	13,583	12,281
ภาคกลาง	21,737	21,140	21,561	22,704	21,457
ภาคเหนือ	11,570	10,950	10,811	10,229	8,799
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	19,999	20,025	21,316	21,420	17,720
ภาคใต้	9,294	9,556	9,601	10,729	9,065

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ



สัดส่วนปริมาณขยะมูลฝอยต่อทั่วประเทศ จำแนกตามภาคและจังหวัด พ.ศ. 2559 - 2563

หน่วย: ร้อยละ

ภาคและจังหวัด	2559	2560	2561	2562	2563
ทั่วราชอาณาจักร	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
กรุงเทพมหานคร	26.6	30.7	30.5	31.3	28.3
ภาคกลาง	50.1	48.7	49.6	52.3	49.4
ภาคเหนือ	5.4	5.6	5.6	5.4	5.4
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	14.0	11.1	10.4	6.4	12.4
ภาคใต้	3.9	3.9	3.9	4.6	4.5

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ภาคกลางมีสัดส่วนของขยะมูลฝอยสูงที่สุด รองลงมาคือ กรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาพรวมทั้งประเทศปริมาณขยะในปี พ.ศ. 2563 จะมีจำนวนลดลง แต่ขยะที่เกิดจากวัสดุหรือเครื่องมือทางการแพทย์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาโรคระบาดโควิด -19 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ดังนั้น การจัดการขยะแต่ละประเภทจึงต้องมีการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เช่น การเผา ฝังกลบ การนำกลับมาใช้ใหม่

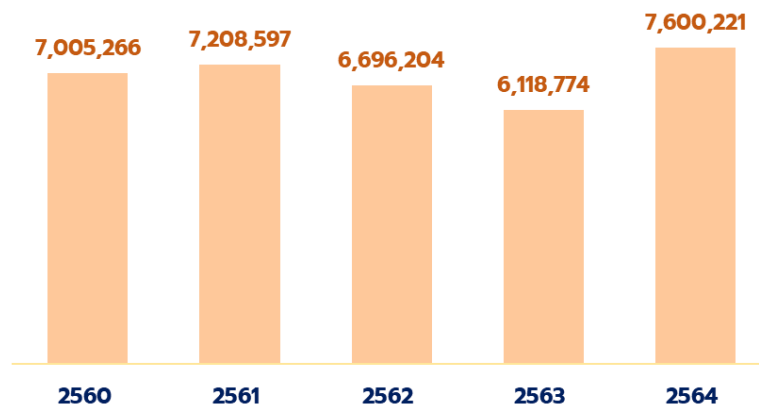


ส่วนที่ 3 ด้านอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมถือว่ามีสัดส่วนเกือบสามในสี่ส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ มีมูลค่าการส่งออกมากกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด โดยในช่วง พ.ศ.2560 – 2564 มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมมีทั้งการเติบโตและการชะลอลงในปี พ.ศ.2562 และ 2563 โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2564 อย่างไรก็ตาม ขนาดการเติบโตที่ช้าลงรวมถึงการชะลอตัวส่วนหนึ่งเป็นผลจากความสามารถด้านการแข่งขัน โดยสินค้าที่ยังเป็นตัวขับเคลื่อนหลักยังคงเป็นสินค้าในอุตสาหกรรมเดิม เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และสินค้าเกษตรแปรรูป

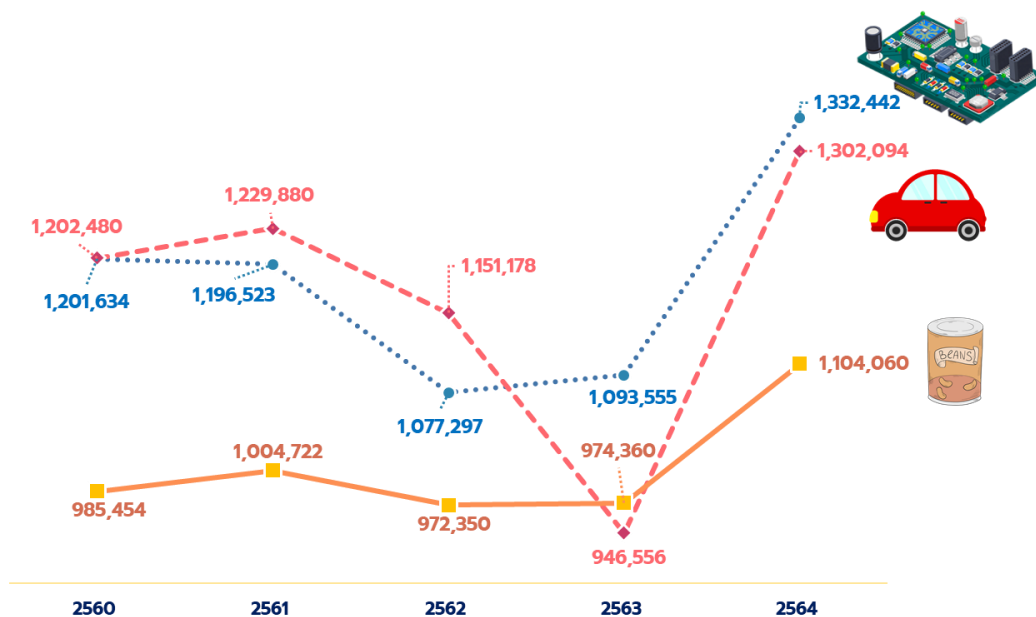
1. มูลค่าสินค้าอุตสาหกรรม

หน่วย: ล้านบาท



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

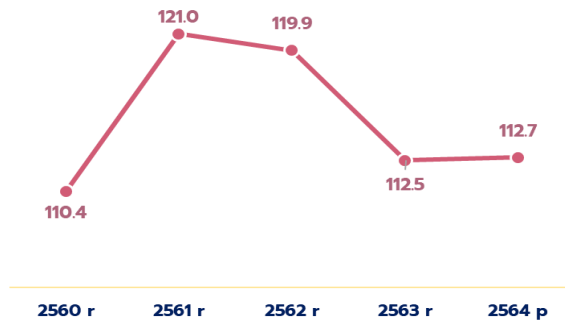
2. มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญ 3 อันดับแรก



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย



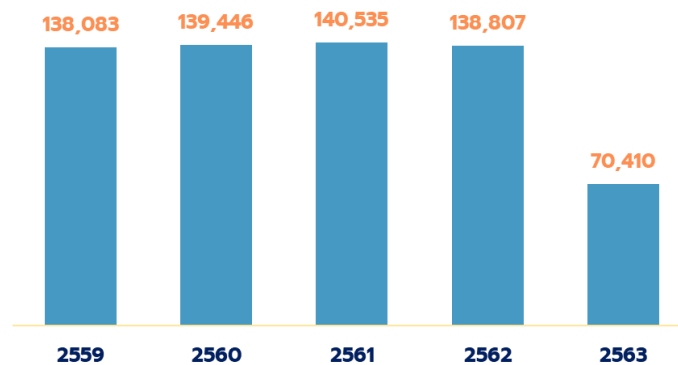
3. ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมปรับฤดูกาล



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ด้านสถิติโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนไว้กับกระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ และสถิติโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการใหม่ (ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535) พ.ศ. 2559 - 2563 พบว่า มีแนวโน้มลดลงอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2563 กิจการเดิมลดลงจาก 138,807 โรงงาน เป็น 70,410 โรงงาน หรือ ร้อยละ 49 กิจการใหม่ลดลงจาก 3,175 โรงงาน เป็น 2,633 โรงงาน หรือ ร้อยละ 17 ซึ่งกระจายไปยังทุกภาค โดยเฉพาะภาคกลาง ซึ่งมีสัดส่วนโรงงานสูงที่สุด นอกจากนี้ การลดลงของจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมยังส่งผลต่อการจ้างแรงงาน โดยคนงานปี พ.ศ.2562 เท่ากับ 4.0175 ล้านคน ปี พ.ศ. 2563 เท่ากับ 3.7195 ล้านคน ลดลง 0.2980 ล้านคน หรือร้อยละ 7

4. โรงงานอุตสาหกรรม ที่จดทะเบียนไว้กับกระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ (ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535) พ.ศ. 2559 - 2563

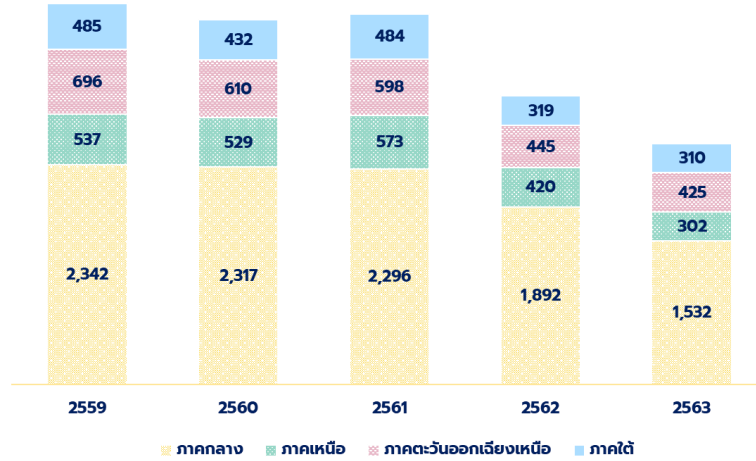


รายการ	2559	2560	2561	2562	2563
จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	138,083	139,446	140,535	138,807	70,410
เงินทุน (ล้านบาท)	7,149,436.79	7,397,526.20	7,673,391.31	7,840,601.02	7,656,785.69
คนงานรวม (คน)	3,974,005	4,008,922	4,041,694	4,017,476	3,719,525
คนงานชาย	2,265,931	2,284,726	2,303,949	2,286,098	2,082,269
คนงานหญิง	1,708,074	1,724,611	1,737,745	1,731,378	1,637,256

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ



5. สถิติโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการใหม่ (ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535) จำแนกตามภาค และจังหวัด ปี พ.ศ. 2559 – 2563



ภาค	รายการ	2559	2560	2561	2562	2563
ทั่วราชอาณาจักร	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	4,253	4,077	4,115	3,175	2,633
	เงินทุน (ล้านบาท)	310,075	322,194	231,539	301,418	171,054
	คนงานรวม (คน)	106,655	111,690	107,192	96,492	86,797
ภาคกลาง	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	2,342	2,317	2,296	1,892	1,532
	เงินทุน (ล้านบาท)	203,911	236,427	152,019	240,747	117,785
	คนงานรวม (คน)	72,731	80,407	70,602	72,697	63,493
ภาคเหนือ	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	537	529	573	420	302
	เงินทุน (ล้านบาท)	41,631	13,732	16,139	17,628	17,539
	คนงานรวม (คน)	9,914	7,898	8,864	7,307	4,518
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	696	610	598	445	425
	เงินทุน (ล้านบาท)	41,596	41,897	32,363	29,348	19,485
	คนงานรวม (คน)	10,164	9,213	8,671	8,903	9,964
ภาคใต้	จำนวนโรงงาน (โรงงาน)	485	432	484	319	310
	เงินทุน (ล้านบาท)	15,634	23,231	24,307	9,812	13,314
	คนงานรวม (คน)	8,716	9,752	14,811	5,060	6,285

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ด้านการผลิต การขายภายในประเทศ การส่งออกรถยนต์ และการขายรถจักรยานยนต์ พบว่า การผลิตรถยนต์ การขายรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ภายในประเทศช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2563 ลดลงอย่างมาก โดยรถยนต์ลดลง 586,435 คัน หรือร้อยละ 29 รถจักรยานยนต์ลดลง 202,491 คัน หรือร้อยละ 12 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ลดลง 7,212 ล้านบาทหรือร้อยละ 40



6. การผลิต การขายภายในประเทศ การส่งออกรถยนต์ และการขายรถจักรยานยนต์

รายการ	2559	2560	2561	2562	2563
การผลิตรถยนต์ (คัน)	1,944,417	1,988,823	2,167,694	2,013,710	1,427,275
การขายรถยนต์ภายในประเทศ (คัน)	768,788	871,650	1,041,739	1,007,552	792,146
การส่งออกรถยนต์ (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	18,424	18,282	19,184	17,981	10,769
การขายรถจักรยานยนต์ (คัน)	1,738,231	1,810,771	1,788,323	1,718,587	1,516,096

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ด้านการส่งเสริมการลงทุน การออกบัตรส่งเสริมการลงทุนมีจำนวนโครงการ เงินลงทุน และการจ้างงานลดลงในช่วง พ.ศ. 2559 - 2563 อย่างไรก็ตาม การขอรับการส่งเสริมการลงทุน ปี พ.ศ. 2564 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเป็น 1,674 โครงการ มูลค่าการลงทุน 642.680 ล้านบาท โดยคำขอรับการส่งเสริมในอุตสาหกรรมเป้าหมายมูลค่า 340,490 ล้านบาท หรือเท่ากับ ร้อยละ 53 ของมูลค่าการขอรับการส่งเสริมการลงทุน โดย 3 อันดับแรกที่ลงทุนสูงสุด ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การแพทย์ และปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์

7. การส่งเสริมการลงทุน โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในประเทศไทย พ.ศ. 2559 - 2563

รายการ	การส่งเสริมการลงทุน	2559	2560	2561	2562	2563
การขอรับการส่งเสริมการลงทุนสุทธิ	จำนวนโครงการ (ราย)	1,499	1,571	1,490	1,523	1,717
	เงินลงทุน (พันล้านบาท)	528	629	484	691	481
	การจ้างงาน (คน)	112,358	184,095	140,545	177,763	178,465
การอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน	จำนวนโครงการ(ราย)	1,732	1,330	1,470	1,500	1,501
	เงินลงทุน (พันล้านบาท)	868	631	550	447	361
	การจ้างงาน (คน)	141,395	80,244	77,085	94,258	94,153
การออกบัตรส่งเสริมการลงทุน	จำนวนโครงการ(ราย)	1,611	1,377	1,427	1,327	1,320
	เงินลงทุน (พันล้านบาท)	501	737	709	358	431
	การจ้างงาน (คน)	113,402	104,036	87,633	72,723	100,244

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักนายกรัฐมนตรี

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า จากสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID 19 การแข่งขันระหว่างประเทศ การย้ายฐานการผลิต การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม จึงเป็นความท้าทายของภาคอุตสาหกรรม และเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อภาคอุตสาหกรรมในระยะต่อไป

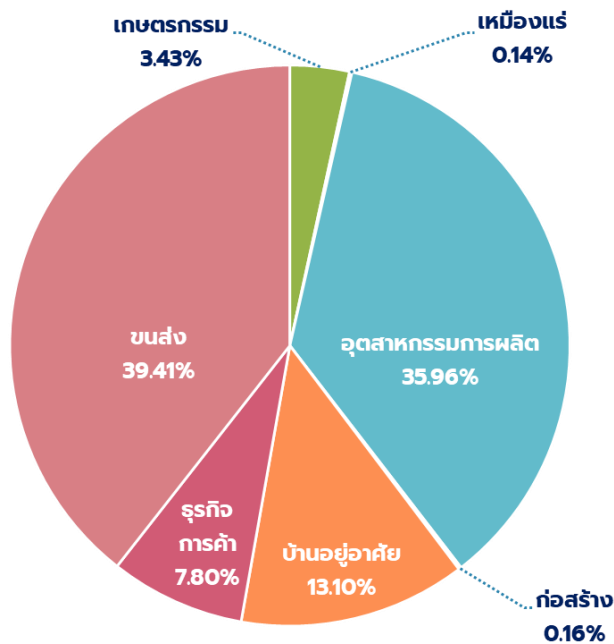
แม้ว่าเศรษฐกิจโลกจะมีแนวโน้มค่อย ๆ ฟื้นตัว แต่การฟื้นตัวแต่ละภูมิภาคของโลกอาจมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึงต้องปรับตัว ซึ่งแนวทางที่ควรดำเนินการ เช่น นโยบายการลงทุนที่สร้างแรงจูงใจโดยมีต้นทุนนโยบายที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ ส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้มีศักยภาพ ส่งเสริมให้มีการวิจัยพัฒนา และนวัตกรรม พัฒนาแรงงานให้มีทักษะตรงต่อความต้องการของผู้ประกอบการ



ส่วนที่ 4 ด้านพลังงาน

ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปปี 2563 มีการใช้ลดลงทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันเตา และ LPG เป็นผลจากการระบาดของ COVID-19 ทำให้มีการลดการเดินทางลงอย่างมาก การใช้พลังงานในอุตสาหกรรมการผลิตก็หดตัวเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ด้านราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเกือบทุกผลิตภัณฑ์ ไม่ว่าจะเป็น เบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ 95 และดีเซล ซึ่งจะส่งผลต่อต้นทุนการผลิต และการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มขึ้น ด้านการใช้พลังงานไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรมมีปริมาณการใช้ไฟฟ้าสูงที่สุด รองลงมาเป็นภาคธุรกิจ และบ้านอยู่อาศัย อัตราการใช้ไฟฟ้าต่อหัวประชากร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับการปล่อยปล่อยก๊าซ CO₂ พบว่า การผลิตไฟฟ้ามีการปล่อยก๊าซสูงสุด รองลงมาคือสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ และขนส่ง หากเปรียบเทียบสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่ามีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหัวประชากร และอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลง

1. สัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายรายภาคเศรษฐกิจ ปี 2563



ที่มา: รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย 2564



2. ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป

หน่วย: ล้านลิตรต่อวัน

ชนิด	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง		
					2561	2562	2563
เบนซินและแก๊สโซฮอล์	30.0	31.1	32.2	31.7	3.3	3.7	-1.2
ดีเซล	63.6	64.7	67.4	65.5	1.5	4.2	-2.7
เครื่องบิน*	18.4	19.5	19.6	7.5	5.2	0.8	-61.66
น้ำมันเตา	5.8	6.1	5.4	4.8	4.2	-10.2	-10.9
LPG**	21.6	20.9	19.6	17.7	-3.4	-6.3	-9.2

หมายเหตุ *น้ำมันเครื่องบินและน้ำมันก๊าด ** ไม่รวมการใช้ LPG ที่เป็น Feed stock ในปิโตรเคมี

ที่มา: รายงานสถิติพลังงานของประเทศไทย 2564

3. ราคาน้ำมัน

ชนิด	2560	2561p	2562	2563	2564p	2565 (ณ 2 พ.ค.65)*
น้ำมันและก๊าซ (1 ลิตร)						
เบนซิน 95	34.26	36.11	35.09	29.34	35.86	47.06
แก๊สโซฮอล์ 95	27.15	28.96	27.68	21.93	28.45	39.65
ดีเซล	25.63	28.35	26.46	22.56	27.97	31.94

หมายเหตุ *อ้างอิงราคาของ ปตท.

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนกระทรวงพลังงาน

4. การใช้พลังงานในสาขาอุตสาหกรรมการผลิต จำแนกตามประเภทพลังงาน พ.ศ. 2559 – 2563

หน่วย: พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ

ประเภทพลังงาน	2559	2560	2561	2562	2563
รวม	29,206	28,210	30,191	30,855	28,599
ถ่านหิน	5,313	5,327	6,865	7,116	7,983
น้ำมันสำเร็จรูป	6,409	5,063	4,737	4,642	3,881
ก๊าซธรรมชาติ	3,592	3,622	3,832	3,858	3,723
ไฟฟ้า	6,717	6,885	6,848	6,724	6,306
พลังงานหมุนเวียน	7,175	7,313	7,909	8,515	6,706

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ



5. ปริมาณการจัดการพลังงาน จำแนกตามแหล่งพลังงาน พ.ศ. 2559 – 2563

หน่วย: พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ

แหล่งพลังงาน	2559	2560	2561	2562	2563
รวมปริมาณการจัดการพลังงาน	142,255	137,935	138,411	140,027	129,182
พลังงานเชิงพาณิชย์	111,816	111,412	111,564	111,629	105,165
ถ่านหิน	13,326	12,953	14,338	14,452	15,331
ปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	96,923	96,472	95,047	95,246	87,538
ไฟฟ้า	1,567	1,987	2,179	1,931	2,296
พลังงานใหม่และหมุนเวียน	28,334	24,121	24,236	25,567	21,231
เชื้อเพลิงชีวภาพ	1,742	1,929	2,111	2,361	2,378
พลังงานอื่น ๆ	363	473	500	470	408

หมายเหตุ: ปริมาณการจัดการพลังงานขั้นต้น = การผลิตภายในประเทศ + การนำเข้า - การส่งออก +/- ส่วนเปลี่ยนของสต็อก

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

6. ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน จำแนกตามประเภทพลังงาน พ.ศ. 2559 - 2563

หน่วย: บาท

ประเภทของพลังงาน	2559	2560	2561	2562	2563
ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานทั้งสิ้น	2,160	2,132	2,279	2,173	2,245
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	1,427	1,435	1,551	1,448	1,465
น้ำมันเบนซิน	77	75	72	72	53
น้ำมันดีเซล	473	448	514	470	498
แก๊สโซฮอล์	765	805	860	814	810
แก๊สสำหรับยานพาหนะ	29	24	20	17	13
แก๊สใช้ในครัวเรือน	78	80	81	72	88
น้ำมันไบโอดีเซลและพลังงานทดแทนประเภทอื่น ๆ	5	3	4	3	3
ผลิตภัณฑ์อื่น	733	697	728	725	780
ไฟฟ้า	697	666	695	697	749
ถ่านไม้และฟืน	36	31	33	28	31

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ



7. การใช้พลังงานไฟฟ้า

7.1 การใช้พลังงานไฟฟ้า จำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ

หน่วย: ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง

สาขาเศรษฐกิจ	2559	2560	2561	2562	2563
รวม	190,504	193,860	197,214	203,714	196,706
บ้านอยู่อาศัย	44,128	44,614	45,382	49,393	53,063
ธุรกิจ ⁽¹⁾	64,768	65,216	68,263	72,028	66,415
อุตสาหกรรม ⁽²⁾	80,211	82,057	81,617	80,172	75,218
ขนส่ง	113	245	216	215	218
เกษตรกรรม	267	298	365	469	417
อื่น ๆ ⁽³⁾	1,017	1,430	1,371	1,437	1,375

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

7.2 การใช้ไฟฟ้าต่อหัวประชากร

หน่วย: KWh/หัวประชากร

พ.ศ.	ปริมาณ
2559	2,770
2560	2,796
2561	2,821
2562	2,856
2563	2,826

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

8. การปล่อยก๊าซ CO₂8.1 การปล่อยก๊าซ CO₂ รายสาขา

หน่วย: พันตัน

พ.ศ.	การผลิตไฟฟ้า		ขนส่ง		อุตสาหกรรม		อื่น ๆ		รวม	
	ปริมาณ	+/- (%)	ปริมาณ	+/- (%)	ปริมาณ	+/- (%)	ปริมาณ	+/- (%)	ปริมาณ	+/- (%)
2559	98,404	-	66,230	-	77,978	-	16,080	-	258,692	-
2560	94,676	-3.8	73,633	11.2	75,166	-3.6	14,996	-6.7	258,470	-0.1
2561	93,918	-0.8	75,167	2.1	78,447	4.4	15,902	6.1	263,434	1.9
2562	94,354	0.5	76,672	2.0	70,438	-10.2	15,984	0.5	257,449	-2.3
2563	90,878	-3.7	74,586	-2.7	69,567	-1.2	13,460	-15.8	248,491	-3.5
2564	88,279	-2.9	69,056	-7.4	76,460	9.9	13,130	-2.5	246,925	-0.6

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

8.2 การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหัวประชากร

หน่วย: ตันต่อหัวประชากร

พ.ศ.	ปริมาณ
2559	3.92
2560	3.91
2561	3.97
2562	3.87
2563	3.75
2564	3.73

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

8.3 การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP

หน่วย: ตันต่อล้านบาท

พ.ศ.	ปริมาณ
2559	26.27
2560	25.19
2561	24.64
2562	23.57
2563	24.19
2564	23.73

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

ภาคเศรษฐกิจที่มีการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายสูงสุด พบว่า ภาคขนส่งร้อยละ 39 และภาคอุตสาหกรรม การผลิต ร้อยละ 37 บ้านอยู่อาศัย ร้อยละ 13 ส่วนภาคการเกษตรกรรมใช้เพียงร้อยละ 0.03 ด้านปริมาณการใช้ น้ำมันสำเร็จรูปปี 2563 มีการใช้ลดลงทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันเตา และ LPG เป็นผลจากการระบาดของ COVID 19 ทำให้มีการลดการเดินทางลงอย่างมาก การใช้พลังงานในอุตสาหกรรมการผลิตปี 2563 เทียบกับปี 2562 ก็หดตัวเช่นเดียวกัน สำหรับราคาน้ำมัน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเกือบทุกผลิตภัณฑ์ ไม่ว่าจะเป็น เบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ 95 และดีเซล ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต และการขนส่ง ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน ระหว่างปี 2559 – 2563 ส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จาก 2,160 บาทต่อครัวเรือน เป็น 2,245 บาทต่อครัวเรือน ในปี 2563 และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในปี 2565

จากข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้าจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจระหว่างปี 2559 – 2563 ภาคอุตสาหกรรม มีปริมาณการใช้ไฟฟ้าร้อยละ 38 ภาคธุรกิจร้อยละ 34 และบ้านอยู่อาศัยร้อยละ 27 โดยภาคการเกษตรมีการใช้พลังงานไฟฟ้าเพียงร้อยละ 0.2 ด้านอัตราการใช้ไฟฟ้าต่อหัวประชากร ระหว่างปี 2559 – 2553 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปี 2563 ปริมาณการใช้ไฟฟ้าต่อหัวเท่ากับ 2,826 KWh



ด้านปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ปี 2564 สาขาการผลิตไฟฟ้ามีการปล่อยก๊าซสูงสุด เท่ากับร้อยละ 36 รองลงมาคือสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 31 ขนส่งร้อยละ 28 อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2559 – 2564 ส่วนใหญ่มีแนวโน้มการปล่อยก๊าซ CO₂ ลดลง สอดคล้องกับปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหัวประชากร และอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงด้วยเช่นกัน โดยลดลงจาก 26.27 ตัน CO₂/ล้านบาท ในปี 2559 เป็น 23.73 ตัน CO₂/ล้านบาท ในปี 2562 หรือลดลงร้อยละ 9.6



ส่วนที่ 5 ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

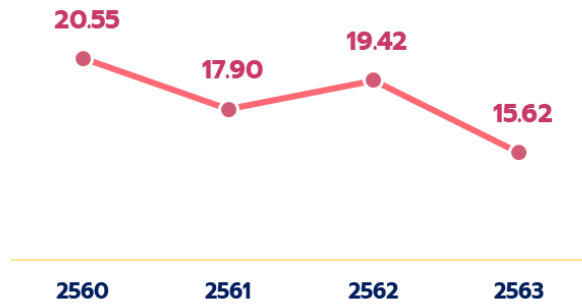
ปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ทั้งในส่วนของการขนส่งสินค้าและการขนส่งคนยังประสบปัญหาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากประเทศไทยยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยสัดส่วนการขนส่งสินค้าเกือบร้อยละ 90 ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลากซึ่งใช้ทางร่วมกับการเดินทางของคนส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนนมีมากกว่าความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง 1) การจราจรติดขัด 2) อุบัติเหตุทางถนน 3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูง ต่อเนื่องมาอย่างยาวนาน

ที่ผ่านมา รัฐบาลจึงมีความพยายามที่จะพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อผลักดันให้ประชาชนหันไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นที่มีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งทางถนน ซึ่งใช้งบประมาณในแต่ละปีค่อนข้างสูง โดยมุ่งหวังให้ระบบรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ

อย่างไรก็ตาม เมื่อได้วิเคราะห์ข้อมูลสถิติด้านคมนาคมขนส่งพบว่า สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะยังมีแนวโน้มลดลง ทั้งการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2563 มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ 15.62 ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 และการเดินทางระหว่างเมืองมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 34.49 ลดลงจากปีที่ผ่านมาเช่นกัน ในส่วนของข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้ามากที่สุด รองลงมา คือ ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ โดยมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าเป็นร้อยละ 85.12 13.66 1.21 และ 0.01 ตามลำดับ สำหรับ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,215.7 พันล้านบาท ลดลง 16.6 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 ต่อ GDP ซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2562

1. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

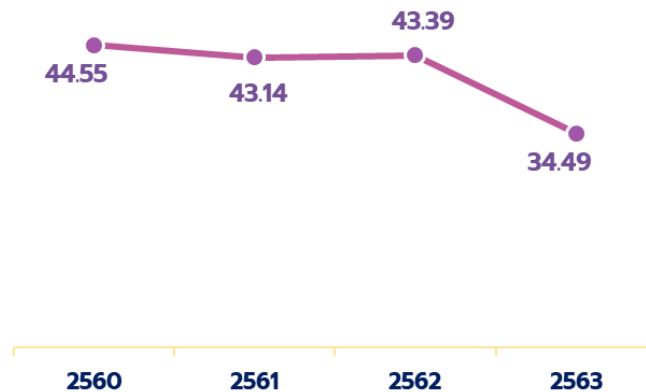
การเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณการเดินทางรวม 9,580.02 ล้านเที่ยวต่อปี ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 980.05 ล้านเที่ยวต่อปี เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งภาครัฐได้ออกมาตรการควบคุมการแพร่เชื้อ เช่น การให้บุคลากรปฏิบัติงานที่บ้าน (Work from Home) การลดการแออัดในการโดยสารหรืองดการเดินทางที่ไม่จำเป็น ส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2563 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ 15.62 ลดลงจากร้อยละ 19.42 ในปี พ.ศ. 2562



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า พบว่า ในปี พ.ศ. มีสัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล จำนวนร้อยละ 3.94 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.41 ในปี พ.ศ. 2562

การเดินทางระหว่างเมือง ในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณการเดินทางลดลง โดยมีปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดจำนวน 843.39 ล้านคน-เที่ยว ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 242.05 ล้านคน-เที่ยว ส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะลดลงเป็นร้อยละ 34.49 และมีปริมาณลดลงในทุกรูปแบบการเดินทางสาธารณะ (รถโดยสาร รถไฟ เครื่องบิน)



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

2. ปริมาณการขนส่งสินค้า

ปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม 862.24 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2561 ที่มีปริมาณขนส่งสินค้าจำนวน 848.91 ล้านตัน โดยการขนส่งสินค้าทางถนนมีปริมาณสูงสุด จำนวน 733.97 ล้านตัน ลำดับถัดไป ได้การการขนส่งสินค้าทางน้ำ ราง อากาศ โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวน 117.77 ล้านตัน 10.44 ล้านตัน และ 0.06 ล้านตัน ตามลำดับ



รูปแบบ การขนส่งสินค้า	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตันต่อปี)		
	2560	2561	2562
ถนน	709.03	721.09	733.97
ร้อยละ	87.57	84.94	85.12
ราง	10.16	10.22	10.44
ร้อยละ	1.25	1.20	1.21
น้ำ	90.43	117.54	117.77
ร้อยละ	11.17	13.85	13.66
อากาศ	0.06	0.06	0.06
ร้อยละ	0.01	0.01	0.01
รวม	809.68	848.91	862.24

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพียงอย่างเดียวไม่สามารถที่จะจูงใจให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าได้ ภาครัฐจำเป็นต้องมีการสนับสนุน พัฒนาองค์ประกอบของการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้า อาทิ การพัฒนาการให้บริการเดินขบวนรถตู้สินค้า การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า การพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งทางราง และการสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรูปแบบรางเชื่อมสู่รูปแบบอื่น เป็นต้น

3. ต้นทุนโลจิสติกส์

ชนิดต้นทุนโลจิสติกส์	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e
ต้นทุนค่าขนส่ง	850.3	932.2	953.4	994.9	1,016.3	1,078.3	1,049.5	1,105.3	1,101.7	1,021.8
ทางท่อ	36.5	39.4	35.6	49.6	43.6	51.9	62.4	67.2	61.1	53.8
ทางราง	1.9	2.1	2.1	1.8	1.9	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9
ทางถนน	511.6	554.5	562.3	577.1	590.9	631.0	559.0	567.6	563.9	518.7
ทางน้ำ	167.8	201.8	203.6	205.0	220.4	224.3	233.2	243.0	238.6	232.0
ทางอากาศ	42.3	41.4	41.1	39.5	36.4	39.7	42.4	46.1	38.9	13.0
บริการเกี่ยวกับการ ขนส่ง	70.6	76.1	87.1	97.9	99.8	103.9	113.7	131.3	139.0	144.5
บริการไปรษณีย์ และพัสดุภัณฑ์	19.6	16.9	21.6	24.0	23.4	25.4	36.7	48.2	58.2	57.8
ต้นทุนการเก็บรักษา คลัง	662.7	682.9	713.9	711.2	724.1	743.1	880.4	924.1	964.5	1,029.1
ต้นทุนการถือครอง สินค้า	650.6	668.1	696.2	696.8	709.2	730.1	689.0	732.3	773.4	839.4
ต้นทุนบริหาร คลังสินค้า	12.1	14.8	17.7	14.4	14.9	13.0	191.4	191.8	191.0	189.7
ต้นทุนบริหารจัดการ	151.3	161.5	166.7	170.6	174.0	182.1	155.2	163.2	166.1	164.9
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,664.3	1,776.6	1,834.0	1,876.7	1,914.5	2,003.5	2,085.0	2,192.6	2,232.3	2,215.7



ข้อมูลเศรษฐกิจที่สำคัญ ปี 2564

ชนิดต้นทุนโลจิสติกส์	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	11,300.5	12,349.0	12,921.2	13,230.3	19,743.5	14,554.6	15,488.7	16,368.7	16,898.1	15,702.9
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.5	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	6.8	6.8	6.5	6.5
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	5.9	5.5	5.5	5.4	5.2	5.1	5.7	5.6	5.7	6.5
ต้นทุนการบริหารจัดการต่อ GDP	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.1
ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	14.7	14.4	14.2	14.2	13.9	13.8	13.5	13.4	13.2	14.1

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ในปี พ.ศ. 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,215.7 พันล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 จำนวน 16.6 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 ต่อ GDP ซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้านี้มีมูลค่า 1,021.8 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมูลค่า 1,029.1 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 164.9 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.1 ต่อ GDP

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าค่าต้นทุนโลจิสติกส์จะปรับตัวลดลงตามการหดตัวของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการหยุดชะงักของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงในหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย แต่เศรษฐกิจในประเทศก็มีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง



ส่วนที่ 6 ด้านดิจิทัล

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยทุกภาคส่วน อย่างไรก็ตาม ผลจากสถานการณ์โรคติดเชื้อ COVID-19 ได้ก่อให้เกิดความปกติในรูปแบบใหม่ (New Normal) ขึ้นในสังคมไทย เช่น สังคมไร้เงินสด การทำงานทางไกล การเรียนการสอนออนไลน์ ซึ่งเป็นโอกาสในการปรับเปลี่ยนเศรษฐกิจและสังคมไทย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในแง่มุมต่าง ๆ มากขึ้น เช่น การซื้อ-ขายสินค้าผ่านระบบออนไลน์ การทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การทำงานจากบ้าน (Work from Home) และการเรียนการสอนผ่านระบบออนไลน์ เป็นต้น

เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญ ในการก่อให้เกิด New Normal ในสังคมไทย โดยเทคโนโลยีดิจิทัลได้ถูกนำมาเป็นเครื่องมือในการบรรเทาความรุนแรงของสถานการณ์ สร้างความรู้ความเข้าใจ และช่วยเหลือประชาชนให้สามารถดำเนินชีวิตหรือทำกิจกรรมทางกายภาพได้อย่างใกล้เคียงกับสถานการณ์ปกติ

1. ดัชนีเชื่อมั่นอุตสาหกรรมดิจิทัล ปี 2564

ดัชนีความเชื่อมั่นในภาพรวมอยู่ที่ระดับ 52.5 คาดว่าเป็นผลมาจากการที่ภาครัฐผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 รวมทั้งนโยบายกระตุ้นการบริโภค การท่องเที่ยว และแผนการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว ตลอดจนประชาชนได้รับวัคซีนป้องกัน COVID-19 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลดีต่อกำลังซื้อผลิตภัณฑ์ดิจิทัล ทั้งกลุ่มลูกค้าบุคคลและลูกค้าองค์กร

จำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรม

กลุ่มอุตสาหกรรม	Q1/2564	Q2/2564	Q3/2564	Q4/2564
Digital Service	50.6	48.9	52.9	58.5
Software	46.4	49.5	45.4	55.1
Digital Content	42.9	42.0	46.3	53.8
Telecommunication	46.1	40.7	44.7	49.2
Hardware & Smart Device	45.8	42.3	41.6	48.3

หมายเหตุ: ดัชนีความเชื่อมั่น > 50 หมายถึง ผู้ประกอบการมีความเชื่อมั่นต่ออุตสาหกรรมดีขึ้นกว่าไตรมาสก่อนหน้า

ดัชนีความเชื่อมั่น < 50 หมายถึง ผู้ประกอบการมีความเชื่อมั่นต่ออุตสาหกรรมแย่ลงกว่าไตรมาสก่อนหน้า

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล



จำแนกตามองค์ประกอบ

องค์ประกอบ	Q1/2564	Q2/2564	Q3/2564	Q4/2564
ด้านผลประกอบการ	36.6	35.5	32.9	53.4
ด้านปริมาณการผลิต/การค้า/การบริการ	42.5	40.1	40.5	55.5
ด้านคำสั่งซื้อ/โครงการที่ได้ทำ/ทำงานร่วมกับพันธมิตร/ลูกค้า	46.7	44.4	46.1	53.2
ด้านการจ้างงาน	51.6	55.4	53.0	57.0
ด้านการลงทุนเพื่อประกอบการ	57.1	54.2	54.7	57.9
ด้านต้นทุนประกอบการ*	44.1	43.9	42.6	38.1

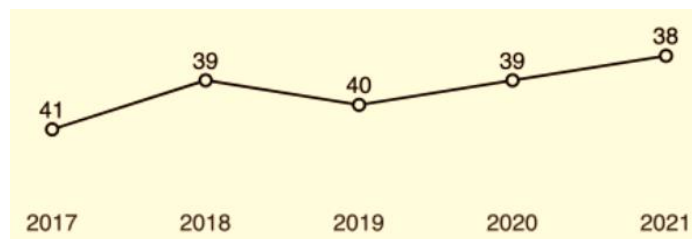
หมายเหตุ * การอ่านค่า ดัชนี > 50 หมายความว่า ต้นทุนปรับตัวลดลง หากดัชนี < 50 หมายความว่า ต้นทุนปรับตัวเพิ่มขึ้น

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล

จากข้อมูลข้างต้น ภาครัฐควรเร่งผลักดันให้เกิด National Platform และกระตุ้นการบริโภคผลิตภัณฑ์ดิจิทัลภายในประเทศทดแทนการส่งออก เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ อีกทั้งควรเป็นหน่วยงานต้นแบบในการปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กร (Transform) ส่งเสริมดิจิทัล ตลอดจนส่งเสริมความรู้และทักษะดิจิทัลขั้นสูง (Professional Expert) พร้อมดำเนินการเปิดเผยฐานข้อมูลและแชร์ข้อมูลที่ถูกต้อง เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจต่อไปได้ และควรเร่งปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบให้มีความชัดเจนโดยเร็ว เพื่อให้ไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อมาตรการช่วยเหลือด้านการลงทุนแก่ผู้ประกอบการ

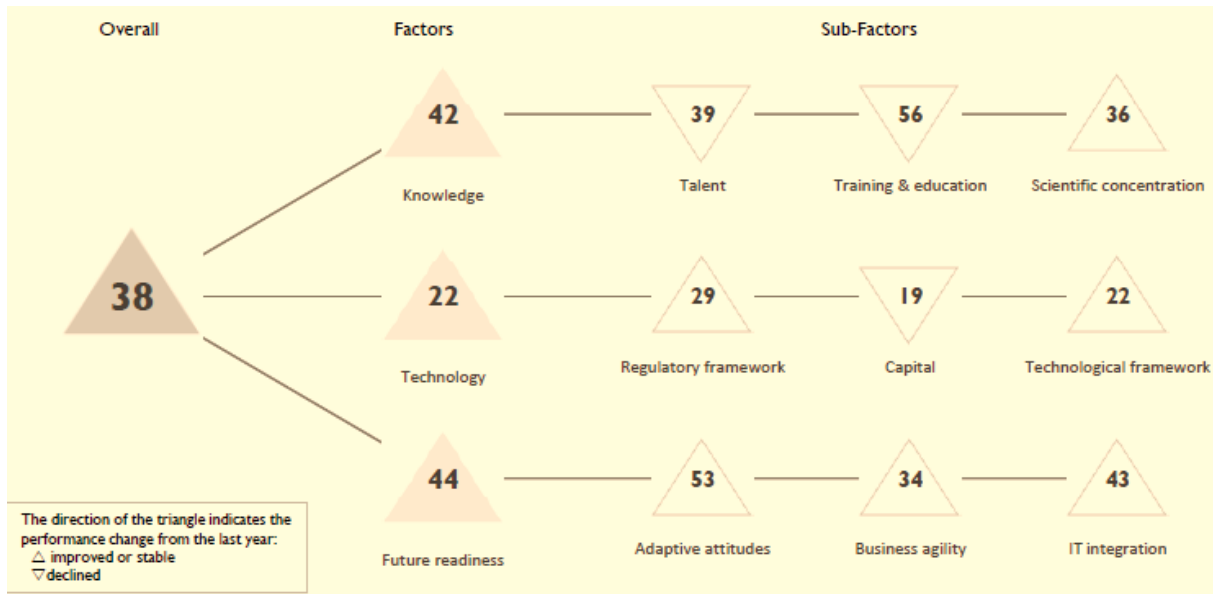
2. ความสามารถในการแข่งขันทางดิจิทัล (World Competitiveness Digital Ranking)

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางดิจิทัล ประจำปี 2564 โดย IMD (2021 IMD World Digital Competitiveness Ranking) คะแนนโดยรวม ไทยเลื่อนอันดับขึ้นจาก 39 ในปี 2563 เป็นอันดับที่ 38 ในปี 2564 (จากทั้งหมด 64 ประเทศ)





โดยองค์ประกอบที่ใช้พิจารณาเพื่อจัดอันดับแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ องค์ความรู้ เทคโนโลยี และ ความพร้อมในอนาคต



ปี	2563	2564
อันดับรวม	39	38
1. ความรู้	43	42
1.1 ความสามารถพิเศษ	36	39
1.2 การฝึกอบรมและการศึกษา	55	56
1.3 ความเข้มข้นทางวิทยาศาสตร์	37	36
2. เทคโนโลยี	22	22
2.1 โครงสร้างการควบคุม	31	29
2.2 เงินทุน	17	19
2.3 โครงสร้างเทคโนโลยี	25	22
3. ความพร้อมในอนาคต	45	44
3.1 ทักษะที่ปรับตัวได้	53	53
3.2 ความคล่องตัวทางธุรกิจ	44	34
3.3 การรวมกันของเทคโนโลยีสารสนเทศ	43	43

ที่มา: IMD World Digital Competitiveness Ranking 2021



เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยของการจัดอันดับ พบว่า ปัจจัยย่อยที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างมากซึ่งมีทั้งอันดับต่ำ คือ 1) ปัจจัยย่อยการฝึกอบรมและการศึกษา อยู่ภายใต้ปัจจัยความรู้ ที่เลื่อนอันดับลง 1 อันดับ จากอันดับ 55 ในปี 2563 เป็นอันดับ 56 ในปี 2564 และ 2) ปัจจัยย่อยทัศนคติที่ปรับตัวได้ อยู่ภายใต้ปัจจัยความพร้อมในอนาคต มีอันดับ 53

จากข้อมูลข้างต้น สรุปได้ว่า ไทยต้องพัฒนาอีกหลายองค์ประกอบหรือตัวชี้วัดเพื่อพัฒนาบุคลากรให้เป็นบุคลากรที่มีทักษะดิจิทัล เปิดรับการเรียนรู้และความเปลี่ยนแปลงในอนาคต

3. ข้อมูลการใช้ดิจิทัลในประเทศไทย

3.1 การใช้งาน

ประเทศไทยมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตราว 48.59 ล้านคน เพิ่มขึ้น 3.4 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 โดยตัวเลขการซื้อของออนไลน์ของคนไทยมีปริมาณที่ค่อนข้างสูงมาก ส่วนใหญ่เป็นเรื่องของการเดินทาง ท่องเที่ยว และโรงแรม สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าประเภทอาหารและของใช้ส่วนบุคคล



ที่มา: Digital Stat Thai 2021, We Are Social

และจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้มีการสั่งอาหารผ่านแอปถึง 9.97 ล้านคน โดยคิดเป็นเงินรวมกว่า 9,000 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.2 จากปีที่แล้ว โดยยอดในการสั่งเฉลี่ยประมาณ 1,000 บาทต่อคน

3.2 สัดส่วนของผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตที่ซื้อสินค้า/บริการผ่านช่องทางออนไลน์

สัดส่วนของผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตที่ซื้อสินค้า/บริการผ่านช่องทางออนไลน์ในช่วงระยะเวลา 12 เดือนที่ผ่านมา มีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากจากร้อยละ 38.6 ในปี 2563 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 78.5 ในปี 2564 เป็นผลจากการระบาด COVID-19 ทำให้ผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้จ่ายผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น



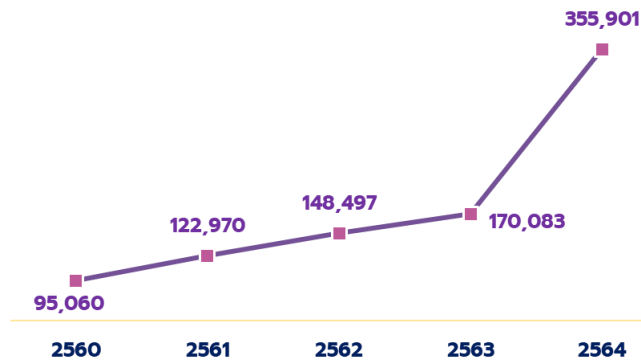
ที่มา: Thailand digital outlook 2021

ทำให้รูปแบบการชำระเงินมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Digital Payment มากขึ้น โดยในปี 2564 มูลค่าธุรกรรมการชำระเงินผ่านช่องทางดิจิทัลเฉลี่ยต่อคน อยู่ที่ 1,009,801 บาท แบ่งเป็นช่องทาง Internet banking จำนวน 434,981 บาท และช่องทาง Mobile banking 574,820 บาท



3.3 จำนวนสถานประกอบการที่ขายสินค้าและบริการทางอินเทอร์เน็ต

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน รวมทั้งสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้วิธีการทำงานรวมถึงการค้าทางธุรกิจ และรายขายปลีกต้องปรับตัวมากขึ้น และยังคงรักษารายได้ไว้ จึงต้องปรับตัวเข้าสู่การขายออนไลน์ รวมทั้งกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกที่การค้าขายออนไลน์มีบทบาทเข้ามาในชีวิต พฤติกรรมผู้บริโภคที่นิยมซื้อของออนไลน์มากขึ้น ส่งผลหลายภาคธุรกิจ รวมถึงร้านค้าปลีกต่างเริ่มปรับตัวที่จะลงมาเปิดตลาดด้านนี้เป็นอย่างมากขึ้น



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ดังนั้น ภาครัฐควรเร่งพัฒนาธุรกิจ e-Commerce โดยมุ่งเสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการทั้งรายเก่าและรายใหม่ให้มีความรู้และทักษะด้าน e-Commerce อย่างรอบด้าน รวมถึงปรับปรุงกฎหมายและนโยบายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปรับบทบาทภาครัฐให้กลายเป็นผู้อำนวยความสะดวก ให้เงินอุดหนุนในรายการที่จำเป็น และให้การคุ้มครองผู้บริโภค



บรรณานุกรม

- กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน. (ม.ป.ป.). **สถิติและข้อมูลพลังงาน**. สืบค้น 31 มีนาคม 2565 จาก https://www.dede.go.th/ewt_news.php?nid=42079
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). **มูลค่าและปริมาณสินค้าออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต**. สืบค้น 20 เมษายน 2565 จาก https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=747&language=th
- สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564). **Thailand digital outlook 2021**. สืบค้น 31 มีนาคม 2565 จาก <https://datacatalog.onde.go.th/dataset/thailand-digital-outlook1-1/resource/592ae576-dbee-41ea-9b3b-f485690f85e2>
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (ม.ป.ป.). **รายงานสถิติและภาวะส่งเสริมการลงทุนตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก https://www.boi.go.th/un/statistics_condition_promotion?newpage=true
- สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน. (2564). **รายงานสถิติพลังงานรายปี 2564**. สืบค้น 31 มีนาคม 2565 จาก <http://www.eppo.go.th/index.php/th/information-services/ct-menu-item-56>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). **สถิติประชากรศาสตร์ ประชากรและเคหะ**. สืบค้น 20 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/01.aspx>
- _____. (ม.ป.ป.). **สถิติเกษตรและประมง**. สืบค้น 20 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/11.aspx>
- _____. (ม.ป.ป.). **สถิติอุตสาหกรรม**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/12.aspx>
- _____. (ม.ป.ป.). **สถิติพลังงาน**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/13.aspx>
- _____. (ม.ป.ป.). **สถิติสถิติการขนส่งและโลจิสติกส์**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/15.aspx>
- _____. (ม.ป.ป.). **สถิติเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/16.aspx>
- _____. (ม.ป.ป.). **สถิติทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/21.aspx>



_____. (ม.ป.ป.). **หนี้สินของครัวเรือนเกษตร พ.ศ. 2562**. สืบค้น 30 เมษายน 2565 จาก
[http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/pubs/e-
book/Agri_Household_Deb62/10/index.html](http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/pubs/e-book/Agri_Household_Deb62/10/index.html)

International Institute for Management Development. (2021). **IMD World Digital
Competitiveness Ranking 2021**. Retrieved March 31, 2022 from
https://www.imd.org/globalassets/wcc/docs/release-2021/digital_2021.pdf

We are social. (2021). **Digital Stat Thai 2021**. Retrieved March 31, 2022 from
<https://datareportal.com/reports/digital-2021-thailand>



สำนักงบประมาณของรัฐสภา
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
www.parliament.go.th/pbo
โทรศัพท์ 0 2242 5900 ต่อ 7420

PBO วิเคราะห์งบประมาณอย่างมืออาชีพ เป็นกลาง และสร้างสรรค์