



ร่าง แผนปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางราง
(พ.ศ. ๒๕๖๓)

มกราคม ๒๕๖๓

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนา

DRT
Department of **RAIL** Transport

คำนำ

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๒ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามมาตรา ๑๖ วรรคสองที่บัญญัติว่า “ในแต่ละปีงบประมาณ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี โดยให้ระบุสาระสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการปฏิบัติราชการของส่วนราชการ เป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของงาน รวมทั้งประมาณการรายได้และรายจ่ายและทรัพยากรอื่นที่ต้องใช้ เสนอรัฐมนตรีเพื่อความเห็นชอบ” ทั้งนี้ เพื่อนำแผนปฏิบัติราชการประจำปีที่รัฐมนตรีเห็นชอบให้สำนักงานงบประมาณดำเนินการจัดสรรงบประมาณเพื่อปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จในแต่ละภารกิจตามแผนปฏิบัติราชการ

บัดนี้ ขร. ได้จัดทำ ร่าง แผนปฏิบัติราชการ ขร. (พ.ศ. ๒๕๖๓) โดยมีแนวทางในการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง ขร. ซึ่งใช้วิธีการทบทวนสถานการณ์ในปัจจุบันทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ นโยบายรัฐบาล เป็นต้น ตลอดจนสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลงของประเทศ และนำมาวิเคราะห์ประยุกต์ใช้ในการจัดทำ ร่าง แผนปฏิบัติราชการ ขร. (พ.ศ. ๒๕๖๓) ฉบับนี้ เพื่อใช้เป็นทิศทางการปฏิบัติงานภายใน ขร. นำไปสู่การพัฒนาการขนส่งระบบรางของประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางการยุทธศาสตร์ชาติ

กองยุทธศาสตร์และแผนงานในฐานะผู้จัดทำ ร่าง แผนปฏิบัติราชการ ขร. (พ.ศ. ๒๕๖๓) หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ร่าง แผนปฏิบัติราชการ ขร. (พ.ศ. ๒๕๖๓) ฉบับนี้จะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานให้ ขร. ปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศให้มีมาตรฐานการบริการที่ดี และมีความปลอดภัยในระดับสูง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
กรมการขนส่งทางราง
มกราคม ๒๕๖๓

สารบัญ

(หน้า)

- ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร	
๑.๑ โครงสร้างกรมการขนส่งทางราง	๑
๑.๒ ภารกิจ อำนาจหน้าที่ ของกรมการขนส่งทางราง	๑
- ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๐	
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๗
๒.๒ แผนระดับ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)	๗
๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๗
๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ	๙
๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒	๑๐
๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๑๘
- ส่วนที่ ๓ สารสำคัญแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	
๓.๑ ภาพรวม	๒๐
๓.๑.๑ วิสัยทัศน์	๒๐
๓.๑.๒ พันธกิจ	๒๐
๓.๑.๓ ค่านิยม	๒๑
๓.๑.๔ ประเด็นแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางราง	๒๑
๓.๒ แผนปฏิบัติการ	๒๒
๓.๒.๑ แผนปฏิบัติการ เรื่อง การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางราง ให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	๒๒
๓.๒.๒ แผนปฏิบัติการ เรื่อง พัฒนา จัดทำ กำหนดมาตรฐาน กฎระเบียบ ในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานสากลและมีคุณภาพ	๒๔
๓.๒.๓ แผนปฏิบัติการ เรื่อง พัฒนาการองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล	๒๖
๓.๒.๔ แผนปฏิบัติการ เรื่อง พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางราง ให้มีความปลอดภัย	๒๘
๓.๓ ประมาณการวงเงินงบประมาณ (พ.ศ. ๒๕๖๓)	๒๙
๓.๓.๑ ประมาณการวงเงินงบประมาณปี ๒๕๖๓	๒๙
๓.๓.๒ ประมาณการวงเงินงบประมาณตามแผนปฏิบัติการ แยกรายด้าน	๓๘
- ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม กรมการขนส่งทางราง	๔๑

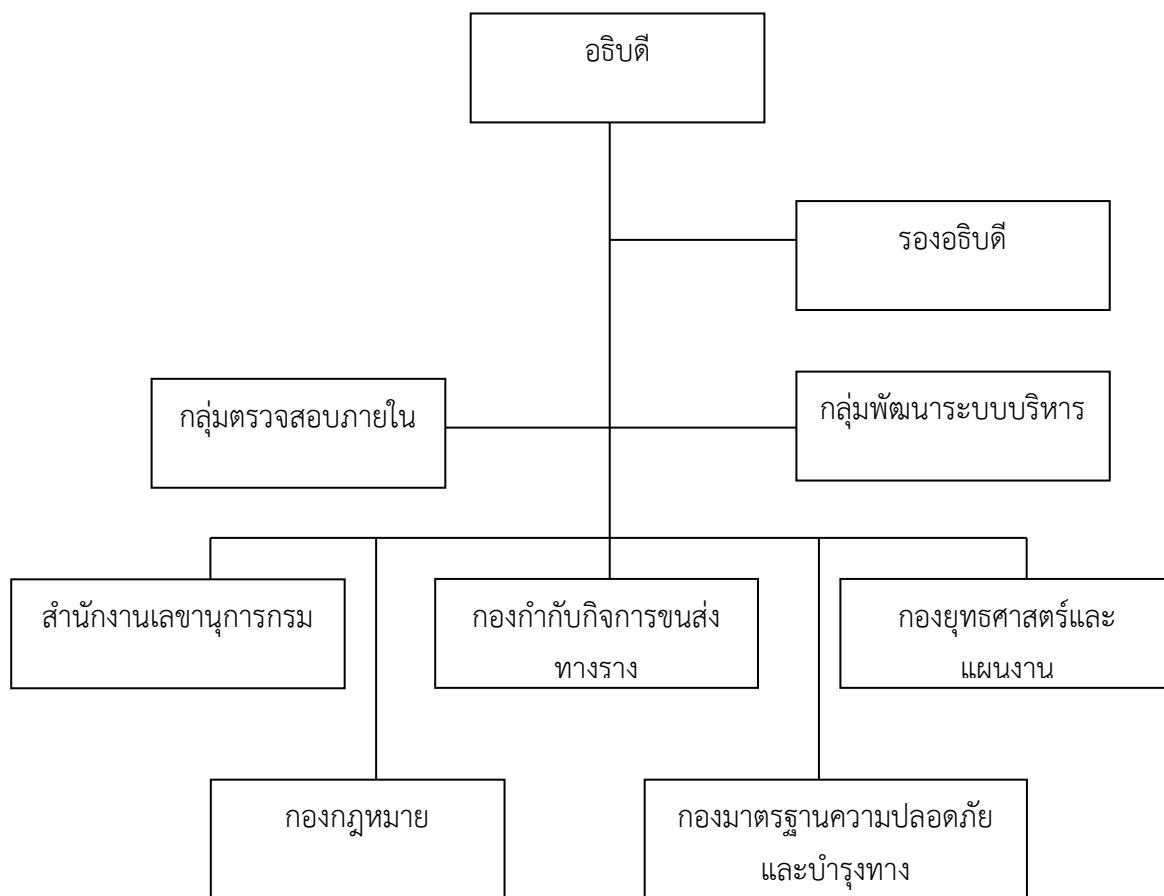
สารบัญ (ต่อ)

(หน้า)

ภาคผนวก ข	สรุปความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางราง กับแผน/ยุทธศาสตร์ระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง	๔๘
ภาคผนวก ค	ความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางรางกับโครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓)	๔๙
ภาคผนวก ง	ความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมกับโครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓)	๕๕

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

๑.๑ โครงสร้างกรมการขนส่งทางราง



๑.๒ ภารกิจ อำนาจหน้าที่ ของกรมการขนส่งทางราง

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ ณ วันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๒ โดยมาตรา ๔ ให้โอนบรรดาหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง และมติคณะรัฐมนตรีของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (คค.) เฉพาะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สรร.) และของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของ สนข. คค. เฉพาะ สรร. ไปเป็นหน้าที่และอำนาจของ ขร. คค. หรือของข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของ ขร. คค. แล้วแต่กรณี

ทั้งนี้ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้ ขร. คค. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแล แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓)

มาตรฐานและระเบียบ ทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่ายพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น
และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้
ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดย ขร. มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- ๑) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ
- ๒) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐาน การบำรุงทาง
มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว
- ๓) กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง
- ๔) ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมการขนส่งทางราง
- ๕) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศ
และต่างประเทศ
- ๖) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรี หรือ
คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

และได้มีการแบ่งส่วนราชการภายใน ขร. ๕ กอง ๒ กลุ่ม โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

- ๑) สำนักงานเลขานุการกรม
มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้
 - ๑.๑) ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไปและปฏิบัติงานสารบรรณของกรม
 - ๑.๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรม
 - ๑.๓) ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่ และ
ยานพาหนะของกรม
 - ๑.๔) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม
 - ๑.๕) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร กิจกรรม ผลการปฏิบัติงาน และความรู้ความเข้าใจ
เกี่ยวกับงานในหน้าที่ของกรม
 - ๑.๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับ
มอบหมาย

๒) กองกฎหมาย

มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

๒.๑) ดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางตามหน้าที่และอำนาจของกรม และตามที่ได้รับมอบหมาย

๒.๒) ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของกรม รวมทั้งงานให้คำปรึกษาแนะนำทางกฎหมายแก่หน่วยงานในสังกัดกรม

๒.๓) ให้คำปรึกษา ตอบปัญหา แนะนำ และชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับที่จำเป็นต่อการควบคุมดูแลการขนส่งทางราง และคำสั่งที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของกรม รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒.๔) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนา กฎ ระเบียบ ประกาศ และข้อบังคับที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม

๒.๕) ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ตลอดจนให้คำปรึกษา และเสนอแนะในการจัดทำอนุสัญญา สนธิสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

๒.๖) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๓) กองกำกับกิจการขนส่งทางราง

มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

๓.๑) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง การให้บริการ อัตราค่าบริการ คุณภาพการให้บริการ มาตรการส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางราง และการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

๓.๒) ออกใบอนุญาตการประกอบกิจการขนส่งทางราง และประเมินความพร้อมในการประกอบกิจการขนส่งทางรางในเส้นทางสายต่างๆ (๓) กำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๔) ส่งเสริมให้ความรู้การประกอบกิจการขนส่งทางรางแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางราง และติดตามแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางรางให้แก่ผู้ประกอบการและประชาชน

๓.๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๔) กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง

มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

๔.๑) ศึกษา พัฒนา เพื่อจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง เพื่อลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งทางราง

๔.๒) กำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ความปลอดภัยและบำรุงทางสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางราง ระบบการขนส่งทางราง รถขนส่งทางราง บุคลากร ผู้ประจำหน้าที่ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๓) กำหนดกลยุทธ์แผนงาน และโครงการด้านความปลอดภัย งานบูรณะ และบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางทั้งระบบ

๔.๔) กำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และวางแผน การบริหารจัดการเชิงกายภาพ ระบบการจราจรและการเคลื่อนที่ของผู้โดยสารภายในและภายนอกสถานี

๔.๕) กำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัย

๔.๖) กำกับดูแลให้มีการบูรณะและบำรุงรักษาระบบราง

๔.๗) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัย

๔.๘) ติดตามและประเมินผลการบูรณะและบำรุงรักษาระบบราง

๔.๙) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับ มอบหมาย

๕) กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

๕.๑) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง ของประเทศ และแผนการปฏิบัติราชการของกรม

๕.๒) ศึกษาและพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่ายการขนส่งทางราง

๕.๓) จัดทำประมาณการกรอบการลงทุน แผนการใช้จ่ายเงิน และกรอบระยะเวลาการ ดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการ เพื่อการพัฒนาการขนส่งทางราง พร้อมทั้งรวบรวมคำขอจัดสรร งบประมาณ

๕.๔) ศึกษา วิเคราะห์ โครงสร้างต้นทุนระบบราง คำนวณค่าใช้จ่ายบริการ ค่าใช้จ่ายราง และค่าสัมปทาน ให้เหมาะสม เป็นธรรม

๕.๕) ดำเนินงานด้านการต่างประเทศ การเจรจาเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศ การจัดทำกรอบความตกลง และข้อตกลงระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบการเจรจาต่างๆ

๕.๖) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนตาม ๕.๑)

๕.๗) ส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

๕.๘) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๕.๙) จัดทำหรือปรับปรุงแผนปฏิบัติการหรือแผนงานของกรมให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน

๕.๑๐) ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม

๕.๑๑) พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำหรือฝึกอบรมการใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม

๕.๑๒) ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง

๕.๑๓) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๖) กลุ่มตรวจสอบภายใน

ทำหน้าที่หลักในการตรวจสอบ การดำเนินงานภายในกรม และสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรม รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดี โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

๖.๑) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม

๖.๒) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๗) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

ทำหน้าที่หลักในการพัฒนาการบริหารของกรมให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดี โดยมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

๗.๑) เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม

๗.๒) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในกรม

๗.๓) ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่างๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม

๗.๔) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

๑) ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

(๑.๑) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน

(๑.๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๒.๑) ประเด็นข้อ ๔.๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ข้อย่อย ๔.๒.๔ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

(๒.๒) ประเด็นข้อ ๔.๓ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ข้อย่อย ๔.๓.๕ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

(๒.๓) ประเด็นข้อ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ข้อย่อย ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ ข้อย่อย ๔.๔.๒ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และข้อย่อย ๔.๔.๓ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีหน้าที่และอำนาจในการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง วางแผนโครงข่ายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้ง มีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและรับภูมิภาค

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑) ประเด็น

โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

● เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ไทยอยู่อันดับที่ ๔๕ ภายในปี ๒๕๖๕

๒) แผนย่อย

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แนวทางการพัฒนา

๑) การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตรและรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อน ที่สอดคล้องการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่าย การเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมือง และพื้นที่พิเศษ พื้นที่ เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจน เพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

๒) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขต กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน สถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของ พื้นที่ ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตรา ค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้า ระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อน บ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและ ภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

๔) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับ ประสิทธิภาพและสร้าง มาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐาน การขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากร เฉพาะทางและการพัฒนา ระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และ บริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถ สร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่าย โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

๕) สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับ การคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจาก ต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจาก ต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า และเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้ง สามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่ทันสมัยมาใช้ในการกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อตอบสนอง

ต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปแบบ last mile delivery เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

- เป้าหมายของแผนย่อย
 - ๑) การขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้น
 - ๒) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพิ่มขึ้น
- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ขร. มีแนวทางในการปฏิบัติงานภายใต้ยุทธศาสตร์ ขร. ซึ่งมียุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับเป้าหมายแผนย่อย ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ มีเป้าหมายเพื่อให้มีแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางในประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพสามารถเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชน และพร้อมสำหรับภาคธุรกิจในการขนส่งสินค้าเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงพัฒนาอุตสาหกรรมทางรางของประเทศ เพื่อลดการนำเข้าอะไหล่ที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงราง และติดตามความคืบหน้าในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้

๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านเศรษฐกิจ

๑) เรื่อง/ประเด็นการปฏิรูป

การปฏิรูปด้านการเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

หัวข้อย่อย ๑.๒ : การรวมกลุ่มในภูมิภาค

ประเด็นการปฏิรูปที่ ๙ : Connectivity พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ

๒) ขั้นตอนการดำเนินงาน

ดำเนินการระหว่างปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา

๓) กิจกรรม

เร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงทางราง เช่น ระหว่างไทยและ CLMV โดยเน้นเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งการผลิตที่สำคัญ เช่น ระบบรางจาก กทม. / EEC สู่กัมพูชา และโฮจิมินห์ซิตี้เพื่อเชื่อมโยงคลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์

๔) เป้าหมายกิจกรรม

(๑) เพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตและตลาดที่สำคัญต่อการสร้างอุตสาหกรรม

เป้าหมายระดับภูมิภาค

(๒) เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่เข้ารับบริการสาธารณสุขนักเรียน/นักศึกษา และดึงดูดบริษัทและบุคลากรชั้นนำต่างๆ

(๓) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และ Hospitality อุตสาหกรรมการสาธารณสุขและอุตสาหกรรมการผลิตในระดับภูมิภาค

(๔) เพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตและตลาดที่สำคัญต่อการสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายระดับภูมิภาค

(๕) เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็น Logistics Hub ที่สำคัญโดยอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและสนับสนุนการสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายระดับภูมิภาค

๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

๑) วัตถุประสงค์หลัก

(๑) เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานใหม่โดยการใช้นวัตกรรมที่เข้มข้นมากขึ้น สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหาร และน้ำ

(๒) เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันทสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา

(๓) เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนาระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

(๔) เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่างๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

๒) เป้าหมายรวม

๒.๑) ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ มีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิตและบริการ ฐานความรู้ขั้นสูงใหม่ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้ง กระจายฐานการผลิตและการให้บริการสู่ภูมิภาคเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

๒.๒) มีระบบบริหารจัดการภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ ทันทสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้ กระจายอำนาจและมีส่วนร่วมจากประชาชน บทบาทภาครัฐในการให้บริการซึ่งภาคเอกชนดำเนินการแทนได้ดีกว่า ลดลง เพิ่มการใช้ระบบดิจิทัลในการให้บริการ ปัญหาคอร์รัปชันลดลง และการบริหารจัดการขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นมีอิสระมากขึ้น โดยอันดับประสิทธิภาพภาครัฐที่จัดทำโดยสถาบันการศึกษานานาชาติและอันดับความยากง่ายในการดำเนินธุรกิจในประเทศดีขึ้น การใช้จ่ายภาครัฐและระบบงบประมาณมีประสิทธิภาพสูง ฐานภาษีกว้างขึ้น และดัชนีการรับรู้การทุจริตดีขึ้น รวมถึงมีบุคลากรภาครัฐที่มีความรู้ความสามารถและปรับตัวได้ทันกับยุคดิจิทัลเพิ่มขึ้น

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓

การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

เป้าหมายที่ ๖ เพิ่มการลงทุนจากความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

• ตัวชี้วัด การลงทุนจากความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานเฉลี่ยปีละ ๔๗,๐๐๐ ล้านบาท

เป้าหมายที่ ๘ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงขึ้น

• ตัวชี้วัด อันดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศโดย IMD เลื่อนขึ้น ไปอยู่ในกลุ่ม ๑ ใน ๒๕ ของประเทศแรกที่ได้รับการจัดอันดับทั้งหมด

๓.๒) แนวทางการพัฒนา

การเสริมสร้างและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ มุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ สร้างรายได้และกระจายรายได้สู่คนในชุมชนอย่างทั่วถึง อันจะนำมาซึ่งความเข้มแข็งของทั้งเศรษฐกิจในภาพรวมและเศรษฐกิจฐานรากตามหลักการพัฒนายั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนา คือ การพัฒนาภาคการค้าและการลงทุน โดยพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๖

การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย

๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

เป้าหมายที่ ๑ ลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และการให้บริการของภาครัฐ และประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจของประเทศ

• ตัวชี้วัด ๑.๑ อันดับประสิทธิภาพภาครัฐ จัดทำโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ อยู่ในอันดับสองของอาเซียน เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒

• ตัวชี้วัด ๑.๓ สัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรของรัฐต่องบประมาณรายจ่ายประจำปีลดลง

เป้าหมายที่ ๓ เพิ่มคะแนนดัชนีการรับรู้การทุจริตให้สูงขึ้น ตัวชี้วัดระดับคะแนนของดัชนีการรับรู้การทุจริตสูงกว่าร้อยละ ๕๐ เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒

• ตัวชี้วัด ระดับคะแนนของดัชนีการรับรู้การทุจริตสูงกว่าร้อยละ ๕๐ เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒

๔.๒) แนวทางการพัฒนา

(๑) ปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงาน บทบาท ภารกิจ และคุณภาพ บุคลากรภาครัฐ ให้มีความ โปร่งใส ทันสมัย คล่องตัว มีขนาดที่เหมาะสม เกิดความคุ้มค่า สามารถให้บริการ ประชาชนในรูปแบบ ทางเลือกที่หลากหลายและมีคุณภาพ ข้าราชการมีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และ ความรับผิดชอบต่อบทบาทหน้าที่ องค์กรมีสมรรถนะสูงและมีความทันสมัย ราชการบริหารส่วนกลางมีขนาด เล็ก gọn และราชการบริหารส่วนท้องถิ่นมี ขนาดที่เหมาะสมกับพื้นที่รับผิดชอบ โดยพัฒนาบุคลากรและปฏิรูป ระบบบริหารจัดการกำลังคนภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ ดังนี้

(๑.๑) สรรหาคนรุ่นใหม่ที่มีความรู้ความสามารถและสมรรถนะ สูงเข้ามาสู่ระบบราชการ โดยให้คำนึงถึงความเสมอภาคและความเท่าเทียมกันทางสังคม

(๑.๒) วางระบบค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทั้งในส่วนราชการ หน่วยงานในกำกับของรัฐ และองค์กรอิสระ ให้เหมาะสมตามลักษณะ งาน ความเชี่ยวชาญ สมรรถนะ ความสลับซับซ้อนของงาน และสอดคล้องกับกลไกตลาด

(๑.๓) กำหนดมาตรการและวิธีการในการแต่งตั้ง โยกย้าย บุคลากรภาครัฐ การพิจารณาบำเหน็จความชอบหรือการลงโทษ และการพิทักษ์ความเป็นธรรม ให้มีความ โปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีความเป็นกลางทางการเมือง โดยยึดหลักคุณธรรมและความรู้ความสามารถ

(๑.๔) พัฒนาบุคลากรภาครัฐในทุกระดับให้ได้รับความรู้ ความสามารถให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล รวมทั้งให้มีการประเมินความคุ้มค่าและ ประสิทธิภาพในการพัฒนาข้าราชการในมิติต่างๆ

(๒) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้ มาตรฐานสากล เพื่อให้ประชาชนและภาคธุรกิจได้รับบริการที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน และอำนวยความสะดวก ตรงตามความต้องการของประชาชนและภาคธุรกิจ ดังนี้

(๒.๑) ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐให้ มีความร่วมมือกันระหว่างรัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม ในลักษณะแบบประชารัฐ

(๒.๒) ส่งเสริมให้มีการแข่งขันในผลงานการจัดบริการสาธารณะ ของรัฐระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกัน และระหว่างหน่วยงานของรัฐกับหน่วยงานภายนอก ภาคประชาสังคม และองค์กรชุมชน โดยมีการกำหนดกฎ กติกา และสิ่งจูงใจให้ชัดเจน รวมทั้งมีการกำกับ ตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐานและความพร้อมของผู้รับงานแทนภาครัฐ

(๒.๓) จัดให้มีกระบวนการและช่องทางสื่อสารกับประชาชน ในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อให้รับทราบและเข้าใจถึงสิ่งที่รัฐกำลังจะดำเนินการและดำเนินการอยู่ พร้อมทั้ง รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน

(๒.๔) ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร โดยการวาง ระบบสารสนเทศ การจัดการแบบออนไลน์ในการประเมินความก้าวหน้า การบริหารการดำเนินงาน ให้มีประสิทธิภาพ สารสนเทศ เกี่ยวกับการบริหาร และเปิดเผยให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถเข้าถึงและสร้าง การมีส่วนร่วมได้ทันทีเมื่อต้องการ รวมทั้ง รมรณรงค์เผยแพร่การพัฒนาพฤติกรรมคุณภาพ และขยายการยอมรับ ออกไปในวงกว้าง

(๒.๕) กำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการของรัฐ ที่เหมาะสมระหว่างประชาชนทั่วไปกับนิติบุคคลที่มาใช้บริการ ตลอดจนประชาชนสามารถตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของรัฐได้

(๒.๖) ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ อาทิ ข้อมูลเชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาคธุรกิจสามารถเข้าถึง นำไปใช้ประโยชน์ และต่อยอดได้ ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการพัฒนาในเชิงนวัตกรรม

(๓) ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อให้สังคมไทยมีวินัย โปร่งใส ยึดมั่น ในความซื่อสัตย์สุจริต และยุติธรรม รวมทั้งสร้างความเข้มแข็ง เป็นภูมิคุ้มกันของสังคมไทย ให้ครอบคลุม ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และภาคประชาชน พร้อมทั้งเพื่อสร้างพลังการขับเคลื่อนค่านิยมต่อต้านการทุจริต โดยการปลูกฝังให้คนไทยไม่โกง ดังนี้

(๓.๑) ขับเคลื่อนคุณธรรมจริยธรรมของภาคธุรกิจเพื่อต่อต้านการทุจริต ผ่านกลไก การบริหารจัดการ การสร้างวัฒนธรรมสุจริต การสร้างความรับผิดชอบที่ต้องมีต่อสังคมและผู้บริโภคให้แก่องค์กร ตลอดจนกำหนดแนวทางการจัดทำข้อตกลงคุณธรรมในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของภาคเอกชนอย่างเป็นระบบ รวมทั้ง การสนับสนุนการกำกับดูแลจากหน่วยงานภายนอก

(๓.๒) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างองค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ ที่มีหน้าที่ต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบและภาคประชาสังคมเป็นภาคีร่วมกันต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมทั้งพัฒนากลไกตรวจสอบบรรณาภิบาลในทุกภาคีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประเทศ

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๗

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(๕.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง

• ตัวชี้วัด ๒.๑ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๔ เป็นร้อยละ ๔ ในปี ๒๕๖๔

• ตัวชี้วัด ๒.๒ สัดส่วนของผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากร้อยละ ๕ เป็นร้อยละ ๑๕ ในปี ๒๕๖๔

(๕.๒) แนวทางการพัฒนา

(๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งทางราง โดย

(๑.๑) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟฟ้าขนาดทาง ๑ เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลัก ในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ด้วยการเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ระบบโทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณ รถจักรและล้อเลื่อน และเริ่มก่อสร้างทางคู่ในแนวเส้นทางรถไฟที่อยู่ภายในรัศมี ๕๐๐ กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร อาทิ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงจिरะ - อุบลราชธานี ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี รวมทั้ง ศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ

(๑.๒) ศึกษาแผนที่นำทาง (Road map) ของการปรับเปลี่ยนไปใช้รถจักรที่ขับเคลื่อน ด้วยไฟฟ้าแทนรถจักรดีเซล เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการให้บริการและบริหารจัดการรถไฟ รวมทั้ง เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการระบบรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

(๑.๓) พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน เพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตรจะทำหน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐาน โดยในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ควรเริ่มพัฒนาโครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐานอย่างน้อย ๑ เส้นทาง และเตรียมแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลักในภูมิภาค ช่วยยกระดับมาตรฐาน การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ และสร้างโอกาสในการเรียนรู้เทคโนโลยีการบริหารจัดการ ระบบรถไฟขั้นสูงให้แก่คนไทย ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศในระยะต่อไป

(๑.๔) จัดทำมาตรฐานระบบรถไฟทั้งขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) และมาตรฐานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ เพื่อยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ และลดข้อจำกัดในการกำหนดคุณสมบัติทางเทคนิคในขั้นตอนการประกวดราคา ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการซ่อมบำรุงระบบรถไฟและรถไฟฟ้า

(๑.๕) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศ และด่านการค้าที่สำคัญ

(๒) การสนับสนุนการพัฒนากระบวนขนส่ง โดยสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมทางราง โดยปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งรถไฟฟ้าและรถจักรให้เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง พร้อมทั้งกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่ผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสถาบันศึกษาเพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากร ปรับปรุงมาตรการส่งเสริมการลงทุนทั้งในระดับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการขนาดกลาง และผู้ประกอบการขนาดย่อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ พร้อมทั้ง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

(๓) พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง ดังนี้

(๓.๑) เร่งจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulatory Unit) ผู้ให้บริการในสาขาการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางราง กำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและระดับคุณภาพการให้บริการ กำหนดมาตรการส่งเสริมการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในกิจการระบบรางของประเทศ และการคุ้มครองผู้ใช้บริการ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

(๓.๒) ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัย และลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาโครงข่ายถนนของภาครัฐ

๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๙

การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

๖.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองนำอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

เพิ่มขึ้น

- ตัวชี้วัด เมืองศูนย์กลางของจังหวัดที่ได้รับการพัฒนาเป็นเมืองนำอยู่

๖.๒) แนวทางการพัฒนา

(๑) การพัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง

(๑.๑) ภาคเหนือ : พัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง

พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความยั่งยืน มีธุรกิจบริการต่อเนื่องกับ การท่องเที่ยวบริการสุขภาพและการศึกษาที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูง โดยพัฒนากลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ได้แก่

(๑.๑.๑) กลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลกในพื้นที่จังหวัดสุโขทัย และกำแพงเพชร โดยพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย - ศรีสัชนาลัย - กำแพงเพชร และเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียง

(๑.๑.๒) กลุ่มท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน น่าน เพชรบูรณ์ และอุทัยธานี โดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

(๑.๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : พัฒนาให้หลุดพ้นจากความยากจนสู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง

ยกระดับการท่องเที่ยวเชิงประเพณีวัฒนธรรม อารยธรรมขอมยุคก่อนประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ และกีฬาสู่นานาชาติ โดยการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง เลย - อุตรดิตถ์ - หนองบัวลำภู - หนองคาย - สปป. ลาว เร่งพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงพื้นที่และเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวระหว่างภาคเอกชนกับชุมชนและท้องถิ่นทั้งในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้านที่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

(๑.๓) ภาคใต้: พัฒนาเป็นฐานการสร้างรายได้ที่หลากหลาย

พัฒนาเศรษฐกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะ โดยนำร่องใน ๓ อำเภอ ได้แก่ เบตง หนองจิก และสุไหงโกลก ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมแล้วจึงขยายผลไปพื้นที่ใกล้เคียง ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงภายในพื้นที่และกับประเทศมาเลเซีย

(๒) การพัฒนาเมือง

(๒.๑) แนวทางการพัฒนาหลัก โดยพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม มีความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก ระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการมีคุณภาพและทั่วถึง และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ความหลากหลาย และศักยภาพของเมืองบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม โดยส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจร และให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมืองภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัย และผู้พิการ รวมทั้ง ส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

(๒.๒) แนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ โดยการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมืองภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้ง ส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท ดังนี้

(๒.๒.๑) ส่งเสริมกรุงเทพมหานคร ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง อาทิ บางซื่อ จัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับความต้องการของประชากรเมืองที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง แก้ไขปัญหาจราจรและมลภาวะทางอากาศ

(๒.๒.๒) พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและบริการทางสังคมกับมาตรการทางผังเมืองในการขึ้นนำให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างมีแบบแผนและเหมาะสม รวมทั้ง การจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัย การเดินทาง และการขนส่ง โดยสะดวกและปลอดภัย รองรับการพัฒนาตัวทางเศรษฐกิจและกิจกรรมต่างๆ ทั้งการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม ธุรกิจการค้า การคมนาคมขนส่ง และการเพิ่มขึ้นของประชากรเมือง

(๒.๒.๓) พัฒนาเมืองเชียงใหม่และเมืองพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลัก สายรองการพัฒนาขนส่งสาธารณะและการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและพื้นที่โดยรอบ

(๒.๒.๔) พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมา ให้เป็นเมืองศูนย์กลาง การค้า การลงทุนการบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่นๆ และรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ

(๒.๒.๕) พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองนำอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

(๒.๒.๖) พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ อาทิ เมืองอยุธยา เมืองนครสวรรค์ เมืองขอนแก่น และเมืองทุ่งสง และบริเวณเมืองชายแดนที่มีศักยภาพ รวมทั้ง บริเวณใกล้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ เมืองเบตง เมืองสะเดา เมืองพุน้ำร้อน เมืองอรัญประเทศ เมืองนครพนม เมืองหนองคาย เมืองเชียงของ

(๒.๓) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ โดยพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ บริการ สังคม และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพและทั่วถึง เพื่อให้สามารถสนับสนุนการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน ควบคู่กับการพัฒนาภาคการผลิตต่างๆ ได้อย่างเกื้อกูลและยั่งยืน ดังนี้

(๒.๓.๑) เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเลเชื่อมโยงอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและตะวันตก เพื่อเพิ่มโอกาสให้นักท่องเที่ยวคุณภาพมีจำนวนมากขึ้น โดยพัฒนาการเดินทางและขนส่งสินค้า และเชื่อมต่อกับระบบรถไฟ ระบบขนส่งทางบก และทางอากาศ

(๒.๓.๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน และรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกรูปแบบให้บูรณาการและเชื่อมโยงกันทั้งระบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง คือสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอู่ตะเภา เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ และอากาศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงสู่พื้นที่โดยรอบและตลาดโลก

๗) ยุทธศาสตร์ที่ ๑๐

ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

(๗.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

เป้าหมายที่ ๓ ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาคอนุภูมิภาค อาเซียน และเอเชีย รวมทั้ง มีการพัฒนาส่วนขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคให้ครอบคลุม ภูมิภาคอาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้

- ตัวชี้วัด ๓.๑ ปริมาณการขนส่งสินค้าและบริการเพิ่มขึ้น

(๗.๒) แนวทางการพัฒนา

พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และภูมิภาคอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้ จะต้องมีการกำหนดกรอบเวลาร่วมกันให้ชัดเจนในการที่จะมีกฎระเบียบมารองรับ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงในภูมิภาค รวมทั้ง ช่วยกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมสู่ภูมิภาคและท้องถิ่นจากการเชื่อมต่อเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจจากภายนอกสู่พื้นที่การพัฒนาภายในประเทศไทย ดังนี้

(๗.๒.๑) พัฒนาความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนให้มีความต่อเนื่องและเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ รวมทั้งแผนความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคในอาเซียนและอนุภูมิภาคข้างเคียง โดยคำนึงถึงยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาของประเทศมหาอำนาจของโลกและขั้วอำนาจใหม่ในเอเชีย ในประเทศเพื่อนบ้านของไทยและแผนงานของประเทศเพื่อนบ้าน โดยที่รัฐเป็นผู้ลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจควบคู่ไปกับการส่งเสริมการร่วมลงทุนจากภาคเอกชนอย่างเป็นรูปธรรม

(๗.๒.๒) พัฒนารูปแบบและบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากลในทางรถไฟ ตลอดจนการพัฒนาด้านศุลกากรชายแดนและการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ปรับปรุงประสิทธิภาพ ความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งคนและสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เพื่อใช้ศักยภาพของการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานมาสนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจต่างๆ โดยจะต้องบูรณาการการเชื่อมโยงในแต่ละแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละอนุภูมิภาคและระหว่างอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงการเชื่อมต่อกับภายในประเทศที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาเชิงพื้นที่ ภาค และเมือง

(๗.๒.๓) พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยในการให้บริการและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ทักษะภาษาต่างประเทศ รวมถึงความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเพิ่มมูลค่าธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

(๗.๒.๔) เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดนเขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างแหล่งปัจจัยการผลิต ฐานการผลิต ตลอดห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย และพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน บนพื้นฐานของการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของบริการหลายสาขาของประเทศไทยและจากมาตรการส่งเสริมการเป็นที่ตั้งของบริษัทแม่หรือศูนย์ปฏิบัติการประจำภูมิภาคในประเทศไทยที่ได้ประกาศใช้ไปแล้วให้เต็มศักยภาพ

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง (หากมี)

- นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕ ของกระทรวงคมนาคม
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม
- แผนพัฒนาบุคลากรคมนาคมดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ของกระทรวงคมนาคม

- แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ ของกรมการขนส่งทางราง
- นโยบายรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แลกงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ส่วนที่ ๓ สารสำคัญแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓)

๓.๑ ภาพรวม

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นหน่วยงานราชการจัดตั้งใหม่ ซึ่งมีหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางของประเทศ ดังนั้น แนวคิดและหลักการของแผนปฏิบัติการ ขร. (พ.ศ. ๒๕๖๓) ในช่วงปีงบประมาณแรก จึงมุ่งเน้นในการปฏิบัติผลักดัน และสนับสนุนให้ ขร. ดำเนินการในบทบาทหน่วยงานกำกับดูแลให้มีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย และมีการบริการที่ดีด้วยนวัตกรรมและธรรมาภิบาล โดยได้นำแนวคิดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และหลักการทรงงาน ๒๓ ข้อของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร มาประยุกต์ใช้เป็นวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม และแนวทางในการปฏิบัติการของบุคลากร ขร. ดังนี้

๓.๑.๑ วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการระดับสากล”

“องค์กรกำกับดูแล” หมายถึง หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางรางมาตรฐาน และออกกฎหมาย เพื่อมุ่งในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้มีคุณภาพการให้บริการที่ดี และปฏิบัติงานตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีตัวชี้วัดประสิทธิผลการเป็น “องค์กรกำกับดูแล” ดังตารางแสดงตัวชี้วัด ขร.

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			การดำเนินงานที่สะท้อนความสำเร็จ
	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
ร้อยละความสำเร็จของการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยและการให้บริการ	๖๐	๗๐	๗๕	คค. ให้ความเห็นชอบ (ร่าง) มาตรฐานและความปลอดภัย และการให้บริการการขนส่งทางราง

๓.๑.๒ พันธกิจ

- ๑) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
- ๒) พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ๓) กำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกฎหมาย
- ๔) พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
- ๕) ปฏิบัติงานด้วยหลักธรรมาภิบาล ตอบสนองผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

๓.๑.๓

ค่านิยม

U = Unity = เอกภาพ

H = Harmonize = สามัคคี

T = Team work = ทำงานเป็นทีม

๓.๑.๔

ประเด็นแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางราง

แผนปฏิบัติการราชการที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

แนวทางการพัฒนาที่ ๑.๑ การกำหนดแผนพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทย เพื่อวางแนวทางการปฏิบัติงานสู่เป้าหมายการพัฒนาขนส่งทางรางของประเทศ

แนวทางการพัฒนาที่ ๑.๒ ส่งเสริมงานวิจัยเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากล และราคาที่แข่งขันได้

แนวทางการพัฒนาที่ ๑.๓ การติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

แผนปฏิบัติการราชการที่ ๒ พัฒนา จัดทำ กำหนดมาตรฐาน กฎระเบียบในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานสากลและมีคุณภาพ

แนวทางการพัฒนาที่ ๒.๑ ส่งเสริมให้มีแนวทาง/คู่มือ/กฎระเบียบ เพื่อมีคุณภาพที่ดีในการให้บริการการขนส่งทางรางภายในประเทศ

แนวทางการพัฒนาที่ ๒.๒ ส่งเสริมผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟและส่งเสริมประชาชนให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพิ่มขึ้น

แผนปฏิบัติการราชการที่ ๓ พัฒนางองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล

แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๑ ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของ ขร. เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้/นวัตกรรม/เทคโนโลยีในโครงการที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ตามตำแหน่งของบุคลากร ขร. เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๒ จัดงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ทางเทคโนโลยี เพื่อให้บุคลากร ขร. มีอุปกรณ์เทคโนโลยี ระบบ Internet และอุปกรณ์สำนักงานที่จำเป็นใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ

บุคคลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเข้ารับราชการสังกัด ขร.
แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๓ บรรจุ คัดเลือก หรือรับโอน

เพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง
แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๔ ส่งเสริมพัฒนาระบบราชการ

**แผนปฏิบัติการราชการที่ ๔ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้
มีความปลอดภัย**

แนวทางการพัฒนาที่ ๔.๑ กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย
และบำรุงรักษาของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกันง่ายต่อการตรวจสอบและบำรุงรักษา

แนวทางการพัฒนาที่ ๔.๒ กำกับให้การขนส่งทางราง
เป็นไปตามมาตรฐานและสร้างแนวทางเพื่อลดอุบัติเหตุทางราง

๓.๒ แผนปฏิบัติราชการ

๓.๒.๑ แผนปฏิบัติราชการ เรื่อง การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้เป็นระบบ
ขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

๑) เป้าประสงค์

กำหนดให้มีแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางในประเทศ เพื่อใช้เป็น
แนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ให้สามารถเป็นทางเลือกในการเดินทาง
ของประชาชน และสำหรับภาคธุรกิจในการขนส่งสินค้า เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมติดตาม
ความคืบหน้าในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่ง
ทางรางที่กำหนดไว้

๒) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ปีฐาน	ระยะเวลา ดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๑. ความสำเร็จการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง	ร้อยละ	ไม่มี	→	กยร./กทร./กมป.
๒. ความสำเร็จในการส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากล	ร้อยละ	ไม่มี	→	กยร./กมป.
๓. จำนวนระยะทางของโครงข่ายรถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้น	จำนวนระยะทางที่เพิ่มขึ้น	๒๕๖๒	↔	กยร.
๔. จำนวนระยะทางของโครงข่ายรถไฟทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	จำนวนระยะทางที่เพิ่มขึ้น	๒๕๖๒	↔	กยร.
๕. อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดย IMD (ความหนาแน่นของโครงข่ายทางราง)	ผลอันดับที่สูงขึ้น	๒๕๖๑	↔	กยร.

๓) แนวทางการพัฒนา

๓.๑) การกำหนดแผนพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทย เพื่อวางแนวทางการปฏิบัติงานสู่เป้าหมายการพัฒนาขนส่งทางรางของประเทศ

๓.๒) ส่งเสริมงานวิจัยเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้

๓.๓) การติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

๔) แผนงานหรือโครงการที่ดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

๔.๑) แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย

๔.๒) กรอบความตกลงและข้อตกลงระหว่างประเทศในกรอบการเจรจาต่างๆ

๔.๓) ประสานงานร่วมมือกับสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและอุตสาหกรรมขนส่งทางรางทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อร่วมศึกษาวิจัย และพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง รวมถึงดำเนินงานด้านต่างประเทศ

๔.๔) สำรวจพื้นที่เพื่อติดตามและประเมินผลโครงการพัฒนาระบบราง

๔.๕) การจัดการประชุมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาระบบรางเพื่อติดตามความก้าวหน้าโครงการด้านระบบราง

๓.๒.๒ แผนปฏิบัติการราชการ เรื่อง พัฒนา จัดทำ กำหนดมาตรฐาน กฎระเบียบในการกำกับดูแล การขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานสากลและมีคุณภาพ

๑) เป้าประสงค์

พัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศให้มีมาตรฐานและกฎระเบียบเดียวกัน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี การเดินทางมีระบบสากลเหมือนกันทั่วประเทศ การคิดอัตราค่าโดยสารไม่ซ้ำซ้อน มีความเหมาะสม และเป็นธรรมกับผู้รับบริการ

๒) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ปีฐาน	ระยะเวลา ดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๑. ความสำเร็จในการจัดทำ แนวทาง/กฎระเบียบขั้นตอน/ ระบบการติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพมาตรฐานการ บริการเพื่อกำกับดูแลกิจการ ขนส่งทางราง	ร้อยละ	ไม่มี	—————>	กกร.
๒. ความสำเร็จในการจัดทำ หลักเกณฑ์/แนวทางการพัฒนา โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร/ อัตราค่าบริการการขนส่งทางราง	ร้อยละ	ไม่มี	—————>	กยร./กกรม.
๓. สัดส่วนผู้ใช้บริการรถไฟต่อ ปริมาณการเดินทางโดยรถไฟ ทางคู่เพิ่มขึ้น	ร้อยละของผู้ใช้บริการ รถไฟต่อปริมาณการ เดินทางโดยรถไฟทางคู่	๒๕๖๒	←—————>	กกร.
๔. สัดส่วนปริมาณขนส่งสินค้า ทางรางต่อปริมาณการขนส่ง สินค้าทั้งหมดในประเทศเพิ่มขึ้น	ร้อยละของปริมาณ ขนส่งสินค้าทางรางต่อ ปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งหมดในประเทศ	๒๕๖๐	←—————>	กกร.
๕. ปริมาณผู้โดยสารระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งโครงข่ายที่เพิ่มขึ้น	ร้อยละของปริมาณ ผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลทั้งโครงข่าย	๒๕๖๒	←—————>	กกร.

๓) แนวทางการพัฒนา

๓.๑) ส่งเสริมให้มีแนวทาง/คู่มือ/กฎระเบียบ เพื่อมีคุณภาพที่ดีในการให้บริการ การขนส่งทางรางภายในประเทศ

๓.๒) ส่งเสริมผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

๓.๓) ส่งเสริมประชาชนให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพิ่มขึ้น

๔) แผนงานหรือโครงการที่ดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

- ๔.๑) จัดทำร่างคู่มือกำหนดขั้นตอนการออกใบอนุญาตและกรอบระยะเวลาดำเนินการ
- ๔.๒) จัดทำร่างหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง
- ๔.๓) ร่างหลักเกณฑ์การกำหนดโครงสร้างต้นทุนระบบราง อัตราค่าใช้บริการ ค่าใช้จ่ายทางราง โครงสร้างอัตราค่าโดยสารทางราง ค่าสัมปทานและค่าธรรมเนียมการขนส่งทางราง เพื่อกำหนดมาตรฐานอัตราค่าบริการของการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่เหมาะสมต่อการดำเนินกิจการ
- ๔.๔) จัดทำแนวทาง/ข้อเสนอแนะในการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าตามนโยบาย คค. ในการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน พร้อมรายงานผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
- ๔.๕) จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร/อัตราค่าบริการการขนส่งทางรางเพื่อส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางราง
- ๔.๖) วิเคราะห์/เสนอแนะแนวทางการดำเนินงานและพัฒนาด้านกำกับบริการและสภาพแวดล้อม
- ๔.๗) สํารวจ เก็บรวบรวมข้อมูลประสานหน่วยงานเพื่อรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลข้อร้องเรียน ประเด็นปัญหา
- ๔.๘) โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบ เพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ
- ๔.๙) โครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางสำหรับประเทศไทย
- ๔.๑๐) การประเมินระดับคุณภาพสถานีขนส่งทางราง “สถานีดีพร้อม”
- ๔.๑๑) โครงการติดตามแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

๓.๒.๓ แผนปฏิบัติการ เรื่อง พัฒนาองค์กร องค์ความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล

๑) เป้าประสงค์

เพิ่มบุคลากรที่มีคุณภาพเข้าสู่ ขร. และพัฒนาบุคลากร ขร. ให้มีความรู้ด้านระบบรางที่ทันสมัยให้ทันต่อเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ และส่งเสริม ขร. ให้มีการบริหารจัดการกรมในแนวการบริหารสมัยใหม่

๒) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ปีฐาน	ระยะเวลาดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๑. ความสำเร็จในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการของ ขร.	ร้อยละ	ไม่มี	—————>	สตร./กยร./กกร./กมป.
๒. ความสำเร็จในการบริหารจัดการอุปกรณ์ทางเทคโนโลยีเพื่อพร้อมใช้ในการทำงานของบุคลากรของ ขร.	จำนวนอุปกรณ์ทางเทคโนโลยี/ผู้ปฏิบัติงาน (คอมพิวเตอร์, เครื่องพิมพ์งาน, เครื่องถ่ายเอกสาร, ระบบอินเทอร์เน็ต)	ไม่มี	—————>	กยร.
๓. ความสำเร็จในการเพิ่มบุคลากรของ ขร.	ร้อยละของจำนวนผู้ปฏิบัติงาน	๒๕๖๒	←—————	สตร.
๔. ความสำเร็จของการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบราชการขององค์กร	ร้อยละ	ไม่มี	—————>	กพบ.

๓) แนวทางการพัฒนา

๓.๑) ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของ ขร. เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้/นวัตกรรม/เทคโนโลยี ในโครงการที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ตามตำแหน่งของบุคลากร ขร. เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

๓.๒) จัดงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ทางเทคโนโลยี เพื่อให้บุคลากร ขร. มีอุปกรณ์เทคโนโลยี ระบบ Internet และอุปกรณ์สำนักงานที่จำเป็นใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ

๓.๓) บรรจุ คัดเลือก หรือรับโอน บุคคลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเข้ารับราชการสังกัด ขร.

๓.๔) ส่งเสริมพัฒนาระบบราชการ เพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง

๔) แผนงานหรือโครงการที่ดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

๔.๑) แผนปฏิบัติการราชการของกรมการขนส่งทางราง

๔.๒) งบประมาณการกรอบการลงทุนแผนการใช้จ่ายเงิน และกรอบระยะเวลาการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาการขนส่งทางราง

๔.๓) โครงการฝึกอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการ

๔.๔) เสนอแนวทางและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในองค์กร เพื่อให้การพัฒนาการบริหารราชการเกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า

๔.๕) ติดตามประเมินผล เพื่อจัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบราชการขององค์กรและรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ

๔.๖) ส่งเสริมการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการและแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐภายในองค์กร

๔.๗) โครงการฝึกอบรมการจัดทำแผนปฏิบัติการของ ขร.

๔.๘) การจัดอบรมเพิ่มความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ขร.

๔.๙) วางแผนในการบริหารบุคคลเพื่อขอเพิ่มอัตรากำลังของ ขร. จาก คค. หรือ ก.พ.

๔.๑๐) จัดการสอบบรรจุ คัดเลือก หรือรับโอนบุคคลเพื่อเข้ารับราชการในอัตราว่างที่มีอยู่

๔.๑๑) โครงการจัดหาและบริหารจัดการครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์

๔.๑๒) โครงการจ้างเหมาเดินสายสัญญาณเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ขร.

๔.๑๓) โครงการจัดทำห้องปฏิบัติการศูนย์ข้อมูลกลาง (Data Center) ขร.

๔.๑๔) โครงการระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (MailGoThai) ขร.

๓.๒.๔ แผนปฏิบัติการราชการ เรื่อง พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย

๑) เป้าประสงค์

การคมนาคมขนส่งทางรางมีมาตรฐานความปลอดภัยทางโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ผู้รับบริการมั่นใจในความปลอดภัยในการขนส่งทางรางของประเทศ ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุการขนส่งทางรางของประเทศ

๒) ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัด	หน่วยนับ	ปีฐาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
			๒๕๖๓	
๑. ความสำเร็จในการจัดทำมาตรฐานของการขนส่งทางราง	ร้อยละ	ไม่มี	→	กมป.
๒. จำนวนอุบัติเหตุต่อการเดินทางระยะทางกิโลเมตรลดลง	ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุต่อการเดินทางระยะทางกิโลเมตร	๒๕๖๒	↔	กมป./กกร.

๓) แนวทางการพัฒนา

๓.๑) กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงรักษาของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกันง่ายต่อการตรวจสอบและบำรุงรักษา

๓.๒) กำกับให้การขนส่งทางรางเป็นไปตามมาตรฐานและสร้างแนวทางเพื่อลดอุบัติเหตุทางราง

๔) แผนงานหรือโครงการที่ดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๓

๔.๑) จัดทำร่างมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง

๔.๒) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ ระยะที่ ๑ (โครงข่ายรถไฟสายประธานของประเทศไทย)

๔.๓) โครงการศึกษา วิเคราะห์ ประเภทและคุณลักษณะของรถขนส่งทางราง ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง

๔.๔) งานสำรวจมาตรฐานระบบราง

๔.๕) งานสำรวจวิเคราะห์ ประมวลผล ตรวจสอบรายการคำนวณ ตรวจสอบแบบแปลน

๔.๖) โครงการศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง

๔.๗) โครงการศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีความปลอดภัย ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและรถยนต์

๓.๓ ประมาณการวงเงินงบประมาณ (พ.ศ. ๒๕๖๓)

๓.๓.๑ เงินงบประมาณปี ๒๕๖๓.....๓๘.๓๓..... ล้านบาท

แผนปฏิบัติการ		วงเงิน งบประมาณ ปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
					ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๑. การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	รวม	-	-				
	แนวทางการพัฒนาที่ ๑.๑ การกำหนดแผนพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทย เพื่อวางแนวทางการปฏิบัติงานสู่เป้าหมายการพัฒนาขนส่งทางรางของประเทศ						
	แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย	-	-	-	-	-	
	การจัดทำกรอบความตกลง และข้อตกลงระหว่างประเทศในกรอบการเจรจาต่างๆ	-	-	-	-	-	ขอ ๒.๕ ลบ./ปีจากงบเจรจา ของ คค.
	แนวทางการพัฒนาที่ ๑.๒ ส่งเสริมงานวิจัยเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้						
ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษาภาคอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อร่วมศึกษา วิจัย และพัฒนา นวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง	-	-	-	-	-		

แผนปฏิบัติการราชการ	วงเงิน งบประมาณ ปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
				ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๑. การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ (ต่อ)	แนวทางการพัฒนาที่ ๑.๓ การติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง					
	สำรวจพื้นที่เพื่อติดตามและประเมินผลโครงการพัฒนาระบบราง	-	-	-	-	-
	การจัดการประชุมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาระบบรางเพื่อติดตามความก้าวหน้าโครงการด้านระบบราง	-	-	-	-	-

แผนปฏิบัติการราชการ		วงเงิน งบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
					ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๒. พัฒนา จัดทำ กำหนด มาตรฐาน กฎระเบียบในการ กำกับดูแลการขนส่งทางราง ให้ได้มาตรฐานสากลและมี คุณภาพ	รวม	๑๓.๕๑	๑๓.๕๑				
	แนวทางการพัฒนาที่ ๒.๑ ส่งเสริมให้มีแนวทาง/คู่มือ/กฎระเบียบ เพื่อมีคุณภาพที่ดีในการให้บริการการขนส่งทางรางภายในประเทศ						
	จัดทำร่างคู่มือกำหนดขั้นตอนการออก ใบอนุญาตและกรอบระยะเวลาดำเนินการ	-	-	-	-	-	
	จัดทำร่างหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับ รถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง	-	-	-	-	-	
	จัดทำร่างหลักเกณฑ์การกำหนดโครงสร้าง ต้นทุนระบบราง อัตราค่าใช้บริการ ค่าใช้จ่าย ทางราง โครงสร้างอัตราค่าโดยสารทางราง ค่า สัมปทานและค่าธรรมเนียมการขนส่งทางราง เพื่อกำหนดมาตรฐานอัตราค่าบริการของการ ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่เหมาะสมต่อ การดำเนินกิจการ	-	-	-	-	-	
จัดทำแนวทาง/ข้อเสนอแนะในการปรับลด อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าตามนโยบาย คค. ในการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน พร้อม รายงานผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	-	-	-	-	-		

แผนปฏิบัติการราชการ		วงเงิน งบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
					ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๒. พัฒนา จัดทำ กำหนด มาตรฐาน กฎระเบียบในการ กำกับดูแลการขนส่งทางราง ให้ได้มาตรฐานสากลและมี คุณภาพ (ต่อ)	จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างอัตราค่า โดยสาร/อัตราค่าบริการการขนส่งทางรางเพื่อ ส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางราง	-	-	-	-	-	
	โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์ราง และจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่ง ทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและ ระหว่างประเทศ	๔.๐๔	๔.๐๔	-	-	-	
	วิเคราะห์/เสนอแนะแนวทางการดำเนินงานและ พัฒนาต่อกำกับบริการและสภาพแวดล้อม	-	-	-	-	-	
	แนวทางการพัฒนาที่ ๒.๒ ส่งเสริมผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ						
	โครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่ง ทางรางสำหรับประเทศไทย	๙.๔๗	๙.๔๗	-	-	-	งบฯ ผูกพันปี๒๕๖๒ รวม เป็นเงิน ๑๕.๘ ลบ.
	โครงการติดตามแก้ไขปัญหาอุปสรรค ในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	-	-	-	-	-	

แผนปฏิบัติการ	วงเงินงบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณแผ่นดิน	รายได้หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ	
				ในประเทศ	ต่างประเทศ		
๒. พัฒนา จัดทำ กำหนดมาตรฐาน กฎระเบียบในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานสากลและมีคุณภาพ (ต่อ)	แนวทางการพัฒนาที่ ๒.๓ ส่งเสริมประชาชนให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพิ่มขึ้น						
	สำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูลประสานหน่วยงานเพื่อรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูล ข้อร้องเรียน ประเด็นปัญหา	-	-	-	-	-	
	การประเมินระดับคุณภาพสถานีขนส่งทางราง “สถานีดีพร้อม”	-	-	-	-	-	
๓. พัฒนาองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล	รวม	๑๕.๐๒	๑๕.๐๒	-	-	-	
	แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๑ ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของ ขร. เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้/นวัตกรรม/เทคโนโลยี ในโครงการที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ตามตำแหน่งของบุคลากร ขร. เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน						
	โครงการฝึกอบรมการจัดทำแผนปฏิบัติการของ ขร.	-	-	-	-	-	
	การจัดอบรมเพิ่มความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ขร.	๑.๓๘	๑.๓๘	-	-	-	งบฝึกอบรมสัมมนาและฝึกอบรม
	แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๒ จัดงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ทางเทคโนโลยี เพื่อให้บุคลากร ขร. มีอุปกรณ์เทคโนโลยี ระบบ Internet และอุปกรณ์สำนักงานที่จำเป็นใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ						
โครงการจัดหาและบริหารจัดการครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	๑๐.๖๘	๑๐.๖๘	-	-	-	งบลงทุน (ค่าครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์)	

แผนปฏิบัติการราชการ	วงเงินงบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณแผ่นดิน	รายได้หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ	
				ในประเทศ	ต่างประเทศ		
๓. พัฒนางองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล (ต่อ)	โครงการจัดทำห้องปฏิบัติการศูนย์ข้อมูลกลาง (Data Center) ขร.	๒.๑๘	๒.๑๘	-	-	-	งบลงทุน (ค่าที่ดินและสิ่งก่อสร้าง)
	โครงการจ้างเหมาเดินสายสัญญาณเครือข่ายคอมพิวเตอร์	๐.๗๘	๐.๗๘	-	-	-	งบลงทุน (ค่าครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์)
	โครงการระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (MailGoThai)	-	-	-	-	-	
	แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๓ บรรจุ คัดเลือก หรือรับโอน บุคคลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเข้ารับราชการสังกัด ขร.						
	จัดการสอบบรรจุ คัดเลือก หรือรับโอนบุคคลเพื่อเข้ารับราชการในอัตราว่างที่มีอยู่	-	-	-	-	-	
	วางแผนในการบริหารบุคคลเพื่อขอเพิ่มอัตรากำลังของ ขร. จาก คค. หรือ ก.พ.	-	-	-	-	-	
	แนวทางการพัฒนาที่ ๓.๔ ส่งเสริมพัฒนาระบบราชการ เพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง						
เสนอแนวทางและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในองค์กรเพื่อให้การพัฒนาการบริหารราชการเกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า	-	-	-	-	-		

แผนปฏิบัติการราชการ		วงเงิน งบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
					ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๓. พัฒนางค์กร องค์กรความรู้ ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทาง เทคโนโลยี นวัตกรรม และ การบริหารจัดการในระดับ สากล (ต่อ)	ติดตามและประเมินผล เพื่อจัดทำรายงานผล การดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบราชการ ขององค์กร และรายงานผลการดำเนินงาน ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติการราชการ	-	-	-	-	-	
	ส่งเสริมการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ การพัฒนาระบบราชการและแนวทางการพัฒนา คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐภายในองค์กร	-	-	-	-	-	
	แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	-	-	-	-	-	
	ประมาณการกรอบลงทุน แผนการใช้ จ่ายเงินและกรอบระยะเวลาการดำเนินการ ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการเพื่อ พัฒนาการขนส่งทางราง	-	-	-	-	-	
	โครงการการฝึกอบรมเพื่อสร้างความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการ	-	-	-	-	-	

แผนปฏิบัติการ		วงเงิน งบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
					ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๔. พัฒนาและส่งเสริมระบบ การขนส่งทางรางให้มีความ ปลอดภัย	รวม	๙.๘	๙.๘	-	-	-	
	แนวทางการพัฒนาที่ ๔.๑ กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงรักษาของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกันง่ายต่อการตรวจสอบ และบำรุงรักษา						
	จัดทำร่างมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง	-	-	-	-	-	
	โครงการการจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและ ระบบอาณัติสัญญาณระยะที่ ๑ (โครงข่าย รถไฟสายประธานของประเทศไทย)	๒.๘๖	๒.๘๖	-	-	-	
	ศึกษาและวิเคราะห์ประเภทและคุณลักษณะ ของรถขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง	๑.๙๔	๑.๙๔	-	-	-	
	แนวทางการพัฒนาที่ ๔.๒ กำกับให้การขนส่งทางรางเป็นไปตามมาตรฐานและสร้างแนวทางเพื่อลดอุบัติเหตุทางราง						
	สำรวจมาตรฐานระบบราง	-	-	-	-	-	
	สำรวจวิเคราะห์ ประมวลผล ตรวจสอบ รายการคำนวณ ตรวจสอบแบบแปลน	-	-	-	-	-	

แผนปฏิบัติการราชการ		วงเงิน งบประมาณปี ๒๕๖๓	งบประมาณ แผ่นดิน	รายได้ หน่วยงาน	เงินกู้		หมายเหตุ
					ในประเทศ	ต่างประเทศ	
๔. พัฒนาและส่งเสริมระบบ การขนส่งทางรางให้มีความ ปลอดภัย (ต่อ)	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแล ความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่ง ทางราง	๕	๕	-	-	-	
	ศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้ มีความปลอดภัย ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัดทางรถไฟและรถยนต์	-	-	-	-	-	-
รวมทั้งสิ้น		๓๘.๓๓	๓๘.๓๓	-	-	-	

๓.๓.๒ สรุปประมาณการวงเงินงบประมาณประจำปี ๒๕๖๓ ตามแผนปฏิบัติการ แยกรายด้าน

๑) การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

ล้านบาท

แผนปฏิบัติการ	วงเงินรวม	หมายเหตุ
เงินงบประมาณแผ่นดิน	-	-
เงินรายได้ของหน่วยงาน	-	-
เงินกู้ในประเทศ	-	-
เงินกู้ต่างประเทศ	-	-
อื่นๆ	-	-

๒) พัฒนา จัดทำ กำหนดมาตรฐาน กฎระเบียบในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานสากล และมีคุณภาพ

ล้านบาท

แผนปฏิบัติการ	วงเงินรวม	หมายเหตุ
เงินงบประมาณแผ่นดิน	๑๓.๕๑	งบฯ ปี ๒๕๖๓ มีงบผูกพัน ๑ โครงการ เป็นเงิน ๙.๔๗ ลบ. แต่เงินรวมทั้งสิ้น ๑๕.๘ ลบ.
เงินรายได้ของหน่วยงาน	-	-
เงินกู้ในประเทศ	-	-
เงินกู้ต่างประเทศ	-	-
อื่นๆ	-	-

๓) พัฒนาองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล

ล้านบาท

แผนปฏิบัติการ	วงเงินรวม	หมายเหตุ
เงินงบประมาณแผ่นดิน	๑๕.๐๒	-
เงินรายได้ของหน่วยงาน	-	-
เงินกู้ในประเทศ	-	-
เงินกู้ต่างประเทศ	-	-
อื่นๆ	-	-

๔) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย

ล้านบาท

แผนปฏิบัติการ	วงเงินรวม	หมายเหตุ
เงินงบประมาณแผ่นดิน	๙.๘	-
เงินรายได้ของหน่วยงาน	-	-
เงินกู้ในประเทศ	-	-
เงินกู้ต่างประเทศ	-	-
อื่นๆ	-	-

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ขร.

แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ

ขร. ได้นำทฤษฎียุทธศาสตร์ในการจัดทำร่างแผนปฏิบัติการ ขร. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) และแนวคิดของนักวิชาการทางด้านยุทธศาสตร์มาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำ โดยมีหลักในการวิเคราะห์เป็น ๕ ขั้นตอนที่สำคัญ (วัฒนา วงศ์เกียรติรัตน์ ,๒๕๔๖ อ้างอิงจากศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) ดังนี้

๑) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environment Analysis) โดยพิจารณา “จุดแข็ง – จุดอ่อน” ภายในองค์กร และ “โอกาส – ภัยอุปสรรค” จากภายนอกองค์กร ซึ่งเป็นปัจจัยเงื่อนไขที่มีอิทธิพลต่อการบรรลุความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์กร ทั้งที่เป็นเงื่อนไขในระยะเวลาที่ผ่านมา และที่จะเป็นปัจจัยเงื่อนไขในอนาคต

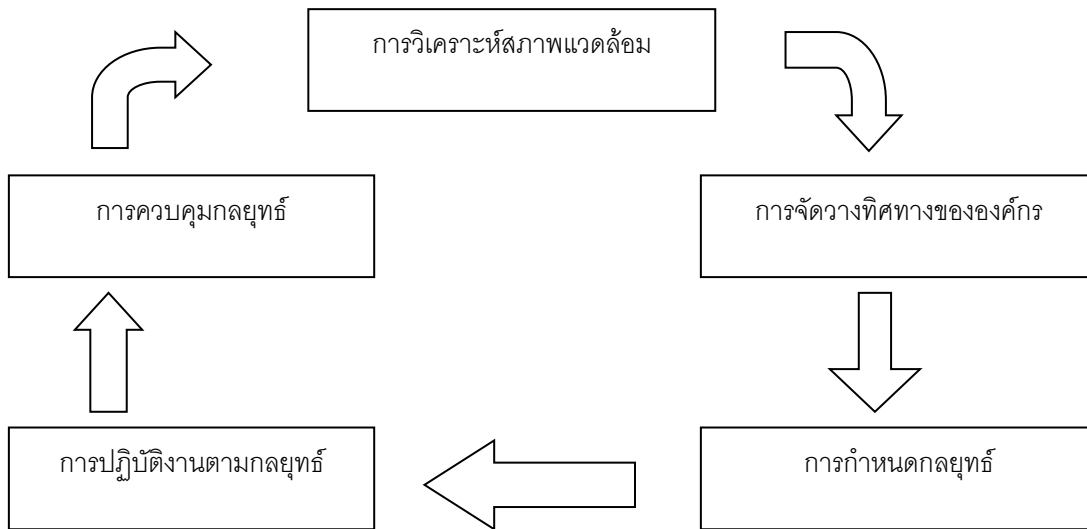
๒) การจัดวางทิศทางขององค์กร (Establishing Organization Direction) ในขั้นตอนนี้ จะมีการวางทิศทางขององค์กรภาครัฐ จะมีมุมมองที่ต่างกัน

๓) การกำหนดกลยุทธ์ (Strategy Formulation) โดยพิจารณาออกแบบและเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงจากการวิเคราะห์ทางเลือกด้วยเทคนิคต่างๆ โดย ขร. จะพิจารณาภารกิจขององค์กร (Organizational Mission) ซึ่งเน้นเหตุผลในการมีองค์กร และเป้าประสงค์ขององค์กร (Organizational Objectives) ซึ่งเน้นประโยชน์ที่ได้รับจากการมีองค์กร พร้อมทั้งพิจารณากำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กร (Organizational Vision) ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางที่องค์กรต้องการไปให้ถึงภารกิจขององค์กร (Organizational Mission) และวัตถุประสงค์ขององค์กร (Organizational Objectives) ตามลำดับ

๔) การปฏิบัติงานตามกลยุทธ์ (Strategy Implementation) โดยดำเนินงานตามแผนปฏิบัติงานตามกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ให้เป็นไปอย่างราบรื่น โดยคำนึงถึงโครงสร้างขององค์กร (Organizational Structure) และวัฒนธรรมขององค์กร (Organizational Culture) เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จตามที่พึงประสงค์

๕) การควบคุมกลยุทธ์ (Strategic Control) โดยวิธีการติดตามผลการปฏิบัติงานและวิธีการประเมินผลสำเร็จขององค์กร

ทั้งนี้ ขร. จะใช้แนวทางการวิเคราะห์ SWOT Analysis มาเป็นแนวทางการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environment Analysis) เมื่อได้ผลการวิเคราะห์ในขั้นที่ ๑ แล้วจะนำไปสู่การนำผลที่ได้มาจัดวางทิศทาง ขร. และกำหนดพันธกิจวิสัยทัศน์ของ ขร. ในขั้นที่ ๒ และ ๓ จากนั้นจะดำเนินการเสนอแผนปฏิบัติการ ขร. ฉบับที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางรางพิจารณาเพื่อให้กองภายใต้สังกัด ขร. นำแผนปฏิบัติการ ขร. ไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจที่ตั้งไว้ โดยจะมีการติดตามผลการปฏิบัติงานและประเมินผลสำเร็จ โดยนำกระบวนการ PDCA (Deming Cycle) มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายใน ขร. ให้ดียิ่งขึ้น ดังภาพแสดงขั้นตอนการจัดทำแผนกลยุทธ์ตามแนวคิดการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์ ๕ ขั้นตอน



ภาพแสดงขั้นตอนการจัดทำแผนกลยุทธ์ตามแนวคิดการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์ ๕ ขั้นตอน (วัฒนา วงศ์เกียรติรัตน์, ๒๕๔๖)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ขร.

ขร. มีหน้าที่อำนาจตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้แก่ ๑) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ ๒) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐาน การบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว ๓) กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมการขนส่งทางราง ๔) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่า ขร. เป็นหน่วยงานราชการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่กำกับให้การขนส่งระบบราง มีคุณภาพการให้บริการที่ติดต่อการคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ลักษณะการให้บริการที่มีคุณภาพจะมีตัวแปรที่นำมาใช้ในการกำหนดคุณภาพของบริการ (จรัส สุวรรณมาลา อ้างถึงใน สุนันทา ทวีผล, ๒๕๕๐) ได้แก่

- ๑) ความถูกต้องตามกฎหมาย หมายถึง บริการที่จัดให้มีขึ้นตามกฎหมาย โดยเฉพาะบริการที่บังคับให้ประชาชนต้องมาใช้บริการ เช่น บริการรับชำระภาษีอากรจำเป็นต้องควบคุมให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ
- ๒) ความเพียงพอ หมายถึง บริการที่มีจำนวนและคุณภาพเพียงพอกับความต้องการของผู้รับบริการ

๓) ความทั่วถึง เท่าเทียม ไม่มีข้อยกเว้น ไม่มีอภิสิทธิ์ หมายถึง บริการที่ดีต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนในทุกพื้นที่ กลุ่มอาชีพ เพศ วัย ได้ใช้บริการประเภทเดียวกัน คุณภาพเดียวกันได้อย่างทั่วถึงเท่าเทียมกัน

๔) ความสะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ หมายถึง การให้บริการที่ดีมีคุณภาพนั้น จะต้องมึลักษณะที่สำคัญ คือ ผู้ใช้บริการจะต้องได้รับความสะดวก ความรวดเร็ว และความน่าเชื่อถือได้ของระบบบริการ

๕) มีมาตรฐานทางเทคนิคหรือมาตรฐานทางวิชาการ หมายถึง การให้บริการ ประเภทที่ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญทางเทคนิคหรือทางวิชาการ บริการดังกล่าวนี้จะมีคุณภาพดีก็ต่อเมื่อมีบุคลากรและกระบวนการให้บริการที่ได้มาตรฐานทางเทคนิคและวิชาการ

๖) การเรียกเก็บค่าบริการที่เหมาะสมและมีต้นทุนการให้บริการต่ำ หมายถึง การให้บริการของรัฐประเภทที่มีการเรียกเก็บค่าบริการจากผู้รับบริการต้องมีค่าบริการที่เหมาะสมและต้องมีระบบ การจัดบริการที่มีประสิทธิภาพ มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำ เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพ ดี และมีค่าบริการที่ไม่สูงเกินไป

ซึ่ง ขร. ได้มีการจัดส่วนงานภายในองค์กรให้พร้อมรับการเป็นองค์กรในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง โดยมีการแบ่งส่วนเป็นกองที่ลักษณะงานที่แตกต่างกัน แต่มีก็ทำงานเชื่อมโยงกัน ได้แก่ สำนักงานเลขานุการกรม มีหน้าที่ในการบริหารจัดการภายใน ขร. กองกฎหมาย มีหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการพัฒนากฎหมายด้านการขนส่งทางราง สัญญาและนิติกรรมที่เกี่ยวกับคมนาคมทางราง และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง กองกำกับกิจการขนส่งทางราง มีหน้าที่กำกับมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง การให้บริการ อัตราค่าบริการ คุณภาพ การให้บริการ มาตรการส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางรางและคุ้มครองผู้ใช้บริการให้ความรู้การประกอบกิจการขนส่งทางรางแก่ผู้ประกอบการ กำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน การให้บริการ กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง มีหน้าที่จัดทำมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทางราง เพื่อลดอุบัติเหตุ และกองยุทธศาสตร์และแผนงาน มีหน้าที่จัดทำแผนนโยบาย/แผนพัฒนาด้านขนส่งทางราง วิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนระบบราง คำนวณค่าใช้จ่ายบริการ ค่าใช้จ่ายราง และค่าสัมปทานให้เหมาะสมเป็นธรรม โดย ขร. จะวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ขร. โดยจะพิจารณาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ภายในหน่วยงานกองได้สังกัด ขร. แยกเป็น ๓ ด้านที่สำคัญประกอบด้วย ด้านโครงสร้างองค์กร ด้านภารกิจหน้าที่ และด้านบุคลากร ดังตารางแสดงจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค กรมการขนส่งทางราง

ด้าน	จุดอ่อน	จุดแข็ง	โอกาส	อุปสรรค
โครงสร้างองค์กร	<ul style="list-style-type: none"> ▪ อุปกรณ์สำนักงานมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ ▪ ขร. เป็นหน่วยงานที่ตั้งใหม่ ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบรางไม่เชื่อมั่น ▪ ระบบการบริหารภายใน ขร. ไม่ยังสมบูรณ์ เพราะยังขาดเทคโนโลยีที่ช่วยในการจัดการงานภายในองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เป็นหน่วยงานราชการทำให้มีเอกภาพสูง ▪ โครงสร้าง ขร. มีกองที่สามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจ ขร. ได้ครบถ้วนตามอำนาจหน้าที่ ขร. ▪ ขร. เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ทำให้สามารถมองภาพรวมปัญหาเกี่ยวกับระบบรางได้ทุกด้าน และสามารถนำมาเป็นแนวทางจัดโครงสร้าง ขร. เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ขร. มีโครงสร้างองค์กรขนาดเล็ก ทำให้มองโครงสร้างได้อย่างชัดเจน และสามารถปรับปรุงโครงสร้างได้งาน ▪ สื่อสังคม และหน่วยงานภาคคมนาคม มีทัศนคติที่ดีต่อโครงสร้าง ขร. พร้อมให้การสนับสนุน ▪ ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ▪ ปัจจุบันสังคมตื่นตัวต่อปัญหาฝุ่นละออง PM ๒.๕ ซึ่งทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งมวลชนมีมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ด้วย ขร. เป็นหน่วยงานใหม่ทำให้ไม่มีงบประมาณต้องตั้งของประมาณใหม่ ซึ่งเกิดความล่าช้า ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง ▪ กฎระเบียบเกี่ยวกับหน่วยงานภาครัฐมีมาก ทำให้หน่วยงานที่จัดตั้งใหม่ซึ่งไม่มีข้อมูลพื้นฐานตั้งต้นจัดทำข้อมูลให้ครบถ้วนตามระเบียบได้ยาก ต้องใช้เวลาดำเนินการนาน ▪ มีความทับซ้อนระหว่างงานประเภทนโยบาย ระหว่าง สนข. และ ขร. ▪ ขร. เป็นหน่วยงานตั้งใหม่ทำให้ไม่เป็นที่รู้จักในเวทีนานาชาติ ทำให้ไม่ถูกรับเชิญเข้าประชุมงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระบบราง ▪ สภาพแรงงานของหน่วยงานที่ปฏิบัติงานด้านระบบรางบางแห่งไม่เข้าใจโครงสร้างการทำงานของ ขร. ทำให้เกิดความเข้าใจผิดในภาระหน้าที่ ขร.

ด้าน	จุดอ่อน	จุดแข็ง	โอกาส	อุปสรรค
ด้านภารกิจหน้าที่	<ul style="list-style-type: none"> ■ มีการประสานสัมพันธ์กับหน่วยงานที่คอยให้คำปรึกษาน้อย ■ มีการประสานเพื่อร่วมมือแลกเปลี่ยนความรู้ด้านการกำกับ การขนส่งทางระบบรางระหว่างประเทศน้อย และมีการร่วมมืองานด้านระบบรางเพียงบางประเทศเท่านั้น ทำให้ขาดความหลากหลาย ■ มีเอกสารมาตรฐาน/คู่มือสากลเพื่อนำไปใช้อ้างอิงในการทำงานน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ขร. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลซึ่งมีสามารถกำหนดมาตรฐานบริการขนส่งทางรางของประเทศ ■ สามารถเสนอแนะนโยบายและแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลการขนส่งทางรางต่อรัฐบาล ■ มีกองที่จัดทำคู่มือ/มาตรฐานด้านความปลอดภัยทางรางเพื่อให้หน่วยงานระบบรางนำมาใช้เป็นมาตรฐานเดียวกันได้ ■ ภาระหน้าที่ ขร. ซึ่งเป็นงานด้านการกำกับ/ดูแลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบรางทั้งระบบ ทำให้สะดวกในการติดตามและแก้ไขสถานการณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ มีโครงการฝึกอบรมที่หน่วยงานภายนอกจัดขึ้น เพื่อให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเพื่อให้ความรู้พื้นฐาน พร้อมชี้แจงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการทำงาน ■ สามารถเตรียมออกกฎหมายลำดับรองไประหว่างรอการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง ซึ่งจะทำให้มีเวลาในการพิจารณากลับกรองเนื้อหาภายในกฎหมายลำดับรองละเอียดมากขึ้น ■ ภาระงานในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การขนส่งทางราง ทำให้มีส่วนร่วมในการเข้ารับฟังการ ■ รัฐบาล รัฐมนตรี และ คค. มีนโยบายส่งเสริมงานด้านระบบราง ทำให้การพัฒนาของระบบรางของประเทศเดินหน้าได้ต่อเนื่อง โดยเฉพาะงานโครงสร้างพื้นฐานทางราง การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน การใช้ตัวร่วม รวมถึง TOD 	<ul style="list-style-type: none"> ■ การออก พ.ร.บ. การขนส่งทางรางต้องใช้เวลาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขออนุญาตกฎหมายพิจารณา ซึ่งไม่สามารถกำหนดเวลาการพิจารณาให้แล้วเสร็จได้ มีผลต่อการปฏิบัติงานด้านการออกกฎหมายลำดับรอง ■ งบประมาณที่ขอลูกตัด/ถูกลด ทำให้เหลืองบประมาณในการปฏิบัติงานในกิจกรรม/โครงการน้อยมีผลต่อผลลัพธ์ของผลงาน ■ เสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศที่อาจส่งผลกระทบต่อนโยบายการลงทุน ■ สภาวะทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงของค่าเงินบาทที่อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออก และการใช้บริการขนส่งทางราง

ด้าน	จุดอ่อน	จุดแข็ง	โอกาส	อุปสรรค
บุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> ■ บุคลากรมีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน ■ บุคลากรส่วนใหญ่เป็นข้าราชการใหม่ ไม่มีประสบการณ์ในตำแหน่งที่ปฏิบัติงาน ■ กลุ่มงานขาดหัวหน้ากลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญที่ให้คำปรึกษาในหลายด้าน ■ บุคลากรขาดความรู้พื้นฐานด้านระบบราง โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการ ■ บุคลากรขาดทักษะทางภาษาต่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ บุคลากรใน ขร. มีจำนวนน้อยซึ่งมีข้อดีคือ ทำให้ประสานงานข้อมูลได้ง่าย ■ บุคลากรมีความตั้งใจในการปฏิบัติงาน ■ ผู้บริหาร ขร. เป็นผู้มีความชำนาญด้านการวิเคราะห์งานระบบราง ■ ทำงานเป็นทีม ■ บุคลากรมีความหลากหลายในสายงาน ทำให้สามารถประยุกต์ในงานด้านระบบรางได้อย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> ■ มีบุคลากรจาก สนข. มาช่วยสนับสนุนให้คำปรึกษาและช่วยเหลือในงานด้านบริหารภายใน ขร. ■ บุคลากร ขร. ส่วนใหญ่มีอายุน้อย สามารถพัฒนาความรู้ด้านระบบรางได้ และสามารถปฏิบัติงานได้ในระยะยาว 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ขร. เป็นหน่วยงานที่มีความต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ระบบรางเป็นอย่างดี ซึ่งหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวมีจำนวนน้อยในประเทศไทย และหากมีก็จะอยู่องค์กร ที่มีรายได้สูงกว่าหน่วยงานราชการ

จากการวิเคราะห์แสดงจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค กรมการขนส่งทางราง จะพบว่า

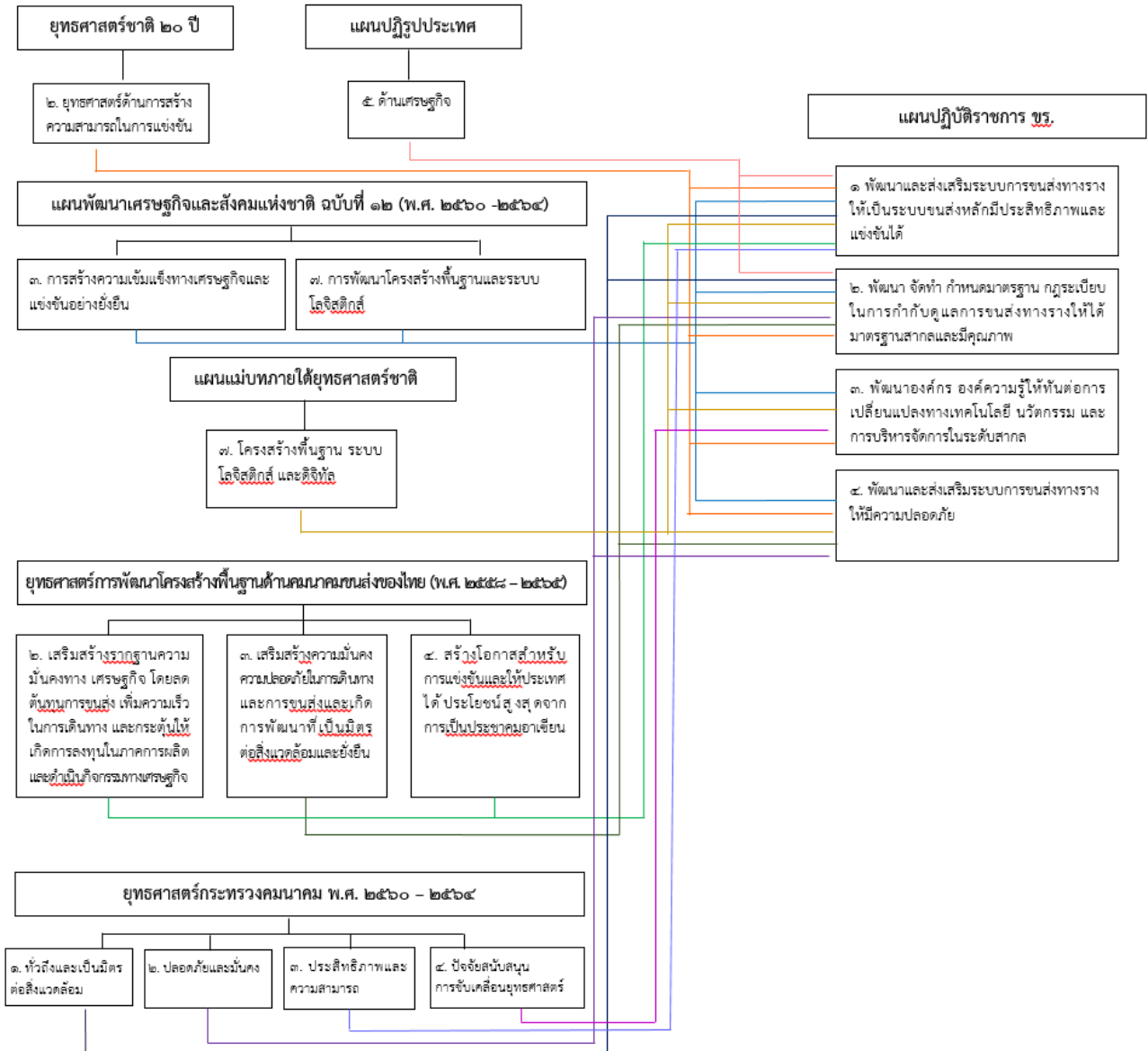
๑) มีจำนวนบุคลากรน้อย ไม่เพียงพอต่อการทำงาน ขาดประสบการณ์ในระดับปฏิบัติการ แต่บุคลากรโดยรวมมีความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ทำงานเป็นทีม ประสานงานกันทั้งแนวตั้งและแนวนอนทำให้งานประสบความสำเร็จตามระยะเวลาที่ตั้งไว้ โดยมีหัวหน้ากลุ่ม ผู้บริหาร ขร. และผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ ช่วยให้คำปรึกษาและแนวทางที่จะทำงานให้สำเร็จ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญด้านต่างๆ เปิดโอกาสให้บุคลากร ขร. เข้ารับการอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

๒) เป็นหน่วยงานจัดตั้งขึ้นใหม่ทำให้มีอุปสรรคในการทำงานในช่วง ๕ ปีแรก เนื่องจากยังเป็นหน่วยงานใหม่ข้อมูลและงบประมาณต้องดำเนินการตามระเบียบราชการซึ่งทำให้ล่าช้าเพราะต้องจัดเตรียมข้อมูลใหม่ อัตรากำลังคนมีน้อยอุปกรณ์สำนักงานมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อการทำงานของแต่ละกอง และบุคลากรที่ทำงานมีประสบการณ์ด้านระบบรางน้อยส่งผลให้เกิดความไม่เชื่อมั่นใน ขร. จากหน่วยงานด้านระบบรางที่ก่อตั้งมานานกว่า ชื่อเสียงหน่วยงานยังไม่ติดตลาดของสังคมไทยและหน่วยงานต่างประเทศที่เข้ามาประสานสัมพันธ์ด้านระบบรางกับประเทศไทย

๓) ขร. มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยด้านการขนส่งทางราง ทำให้การจัดทำกฎหมายลำดับรองมีบทบาทสำคัญในการกำกับควบคุมมาตรฐานระบบรางในประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยกฎหมายลำดับรองจะต้องเป็นกฎหมายที่กฎหมายแม่ให้อำนาจ ไม่มีปัญหาขัดต่อรัฐธรรมนูญ สามารถเติม/อุดช่องว่างให้กฎหมายแม่ให้เต็มกฎหมายทำหน้าที่คล้ายกฎหมายแม่บท ซึ่งมีความสำคัญต่องานระบบรางอย่างมาก ทั้งนี้ ปัจจุบันยังมีอุปสรรคกรณี พ.ร.บ. การขนส่งทางราง ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการกั้นกรองกฎหมาย ซึ่งไม่สามารถระบุระยะเวลาออก พ.ร.บ. ได้ ดังนั้น จึงทำให้การออกกฎหมายลำดับรองมีปัญหาไม่สามารถออกใช้บังคับ/กำกับงานได้ระบบรางได้ เนื่องจากกฎหมายแม่ยังไม่ได้บังคับใช้ตามกฎหมาย ซึ่งมีข้อดี คือ ในระหว่างที่หน่วยงานภายนอกดำเนินการพิจารณา ร่าง พ.ร.บ. ทำให้ ขร. สามารถดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองคู่ขนานไปโดยทำให้มีเวลาในการเชิญหน่วยงานต่างๆ เข้าร่วมกั้นกรองกฎหมายให้มีความถูกต้องและเหมาะสม

ภาคผนวก ข

สรุปความเชื่อมโยงสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติราชการ ขร. กับแผน/ยุทธศาสตร์ระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง



ภาคผนวก ค

ความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางรางกับโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

ประเด็นแผนปฏิบัติการที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งทางรางให้เป็นระบบขนส่งหลัก

แนวทางการพัฒนา	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณรวม (ล้านบาท)	ดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๑.๑ กำหนดแผนพัฒนาเพื่อกำหนดโครงข่ายการขนส่งทางราง	แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย	-	√	กยร.
	การจัดทำกรอบความตกลง และข้อตกลงระหว่างประเทศในกรอบการเจรจาต่างๆ	-	√	กยร.
๑.๒ ส่งเสริมงานวิจัยเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้	ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อร่วมศึกษา วิจัยและพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง ดำเนินงานด้านต่างประเทศ	-	√	กมล./กยร.
๑.๓ การติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง	สำรวจพื้นที่เพื่อติดตามและประเมินผลโครงการพัฒนาระบบราง	-	√	กยร.
	การจัดการประชุมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาระบบรางเพื่อติดตามความก้าวหน้าโครงการด้านระบบราง	-	√	กยร.

ประเด็นแผนปฏิบัติการที่ ๒ พัฒนา จัดทำ กำหนดมาตรฐาน กฎระเบียบในการกำกับดูแลการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานสากลและมีคุณภาพ

แนวทางการพัฒนา	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณรวม (ล้านบาท)	ดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๒.๑ ส่งเสริมให้มีแนวทาง/คู่มือ/กฎระเบียบ เพื่อมีคุณภาพที่ดีในการให้บริการการขนส่งทางรางภายในประเทศ	จัดทำร่างคู่มือกำหนดขั้นตอนการออกใบอนุญาตและกรอบระยะเวลาดำเนินการ	-	√	กกร.
	จัดทำร่างหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง	-	√	กมป.
	จัดทำร่างหลักเกณฑ์การกำหนดโครงสร้างต้นทุนระบบราง อัตราค่าบริการ ค่าใช้จ่ายทางราง โครงสร้างอัตราค่าโดยสารทางราง ค่าสัมปทานและค่าธรรมเนียมการขนส่งทางราง เพื่อกำหนดมาตรฐานอัตราค่าบริการของการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่เหมาะสมต่อการดำเนินกิจการ	-	√	กยร./กกรม.
	จัดทำแนวทาง/ข้อเสนอแนะในการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟ ตามนโยบาย คค. ในการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน พร้อมรายงานผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	-	√	กยร.
	จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร/อัตราค่าบริการการขนส่งทางรางเพื่อส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางราง	-	√	กยร.
	โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ	๒๐.๒	√ (๔.๐๔)	กกร.
	วิเคราะห์/เสนอแนะแนวทางการดำเนินงานและพัฒนาด้านกำกับบริการและสภาพแวดล้อม	-	√	กกร.

แนวทางการพัฒนา	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณรวม (ล้านบาท)	ดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๒.๒ ส่งเสริมผู้ประกอบการใน การขนส่งสินค้าทางรถไฟ	โครงการศึกษาระบบกำกับดูแล กิจการขนส่งทางรางสำหรับ ประเทศไทย	๙.๔๗ (งบผูกพันปี ๒๕๖๒-๒๕๖๓ ๑๕.๘ ลบ.)	√ (๙.๔๗)	กกร.
	โครงการติดตามแก้ไขปัญหา อุปสรรคในการประกอบกิจการ ขนส่งสินค้าทางรถไฟ	-	√	กกร.
๒.๓ ส่งเสริมประชาชนให้ใช้ ระบบขนส่งสาธารณะทางราง เพิ่มขึ้น	สำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูลประสาน หน่วยงานเพื่อรวบรวมวิเคราะห์ ข้อมูล ข้อร้องเรียน ประเด็นปัญหา	-	√	กกร.
	การประเมินระดับคุณภาพสถานี ขนส่งทางราง “สถานีดีพร้อม”	-	√	กกร.

ประเด็นแผนปฏิบัติการที่ ๓ พัฒนาองค์กร องค์กรความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการในระดับสากล

แนวทางการพัฒนา	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๓.๑ ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหรือประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของ ขร. เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้/นวัตกรรม/เทคโนโลยี ในโครงการที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ตามตำแหน่งของบุคลากร ขร. เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน	โครงการฝึกอบรมการจัดทำแผนปฏิบัติการของ ขร.	-	√	กยร.
	การจัดอบรมเพิ่มความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ขร.	๔.๙๔	√ (๑.๓๘)	สสร.
๓.๒ จัดงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ทางเทคโนโลยี เพื่อให้บุคลากร ขร. มีอุปกรณ์เทคโนโลยี ระบบ Internet และอุปกรณ์สำนักงานที่จำเป็นใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ	โครงการจัดหาและบริหารจัดการครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	๑๖.๓๘	√ (๑๐.๖๘)	กยร.
	โครงการจ้างเหมาเดินสายสัญญาณเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ขร.	๐.๗๘	√ (๐.๗๘)	กยร.
	โครงการจัดทำห้องปฏิบัติการศูนย์ข้อมูลกลาง (Data Center) ขร.	๒.๑๘	√ (๒.๑๘)	กยร.
	โครงการระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (MailGoThai) ขร.	-	√	กยร.
๓.๓ บรรจุ คัดเลือก หรือรับโอนบุคคลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเข้ารับราชการสังกัด ขร.	จัดการสอบบรรจุ คัดเลือก หรือรับโอนบุคคลเพื่อเข้ารับราชการในอัตราว่างที่มีอยู่	-	√	สสร.
	วางแผนในการบริหารบุคคลเพื่อขอเพิ่มอัตรากำลังของ ขร. จาก คค. หรือ ก.พ.	-	√	สสร.
๓.๔ ส่งเสริมพัฒนาระบบราชการเพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง	ส่งเสริมการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการและแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐภายในองค์กร	-	√	กพบ.
	เสนอแนะและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในองค์กรเพื่อให้การพัฒนาการบริหารราชการเกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า	-	√	กพบ.

แนวทางการพัฒนา	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ ปี ๒๕๖๓	ผู้รับผิดชอบ
๓.๔ ส่งเสริมพัฒนาระบบราชการ เพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง (ต่อ)	ติดตามและประเมินผล เพื่อจัดทำ รายงานผลการดำเนินงานด้านการ พัฒนาระบบราชการขององค์กร และรายงานผลการดำเนินงานตาม มาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพใน การปฏิบัติราชการ	-	√	กพบ.
	โครงการฝึกอบรมเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ ราชการ	-	√	กพบ.
	แผนปฏิบัติราชการ ขร.	-	√	กยร.
	ประมาณการกรอบการลงทุนแผนการ ใช้เงินและกรอบระยะเวลาการ ดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติ ราชการเพื่อพัฒนาการขนส่งทางราง	-	√	กยร.

ประเด็นแผนปฏิบัติการที่ ๔ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางรางให้มีความปลอดภัย

แนวทางการพัฒนา	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณรวม (ล้านบาท)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
			ปี ๒๕๖๓	
๔.๑ กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงรักษาของโครงสร้างพื้นฐาน งานขบวนรถและเครื่องกลภายในสถานีรถไฟ และระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกันง่ายต่อการตรวจสอบและบำรุงรักษา	จัดทำร่างมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง	-	√	กมป.
	โครงการการจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ระยะที่ ๑ (โครงข่ายรถไฟสายประธานของประเทศไทย)	๑๔.๓๒	√ (๒.๘๖)	กมป.
	ศึกษาและวิเคราะห์ประเภทและคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง	๙.๗๑	√ (๑.๙๔)	กมป.
๔.๒ กำกับให้การขนส่งทางรางเป็นไปตามมาตรฐานและสร้างแนวทางเพื่อลดอุบัติเหตุทางราง	สำรวจมาตรฐานระบบราง	-	√	กมป.
	สำรวจวิเคราะห์ ประมวลผล ตรวจสอบรายการคำนวณ ตรวจสอบแบบแปลน	-	√	กกร.
	ศึกษาการพัฒนาระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง	๒๕	√ (๕)	กมป.
	ศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีความปลอดภัยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและรถยนต์	-	√	กกร.

ภาคผนวก ง

ความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมกับโครงการ/กิจกรรม
ภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางราง (พ.ศ. ๒๕๖๓)

หน่วย : ล้านบาท

แผนปฏิบัติราชการ	ความสอดคล้อง					ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓			หมายเหตุ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผน แม่บท	แผน แม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล			งปม.	นอก งปม.	รวม		
ด้านทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม : การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม												
ไม่มี												
รวม												

หน่วย : ล้านบาท

แผนปฏิบัติการราชการ	ความสอดคล้อง					ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓			หมายเหตุ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผน แม่บท	แผน แม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล			งปม.	นอก งปม.	รวม		
ด้านปลอดภัยและมั่นคง : การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง												
๑. โครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางสำหรับประเทศไทย	๒	๗	๓.๑		๕	๑๔ เดือน	๑๕.๘	๙.๔๗	-	๙.๔๗		กกร.
๒. โครงการศึกษาการพัฒนาาระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑		๕	๑๕ เดือน	๒๕	๕	-	๕		กมป.
รวม							๔๐.๘	๑๔.๔๗		๑๔.๔๗		ขร.

หน่วย : ล้านบาท

แผนปฏิบัติการ	ความสอดคล้อง					ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓			หมายเหตุ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผน แม่บท	แผน แม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล			งปม.	นอก งปม.	รวม		
ด้านประสิทธิภาพและขีดความสามารถ : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน												
๑. โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ	๒	๗	๓.๑	๕	๕	๑๒ เดือน	๒๐.๒	๔.๐๔	-	๔.๐๔		กกร.
๒. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ระยะที่ ๑ (โครงข่ายรถไฟสายประธานของประเทศไทย)	๒	๗	๓.๑		๕	๘ เดือน	๑๔.๓๒	๒.๘๖	-	๒.๘๖		กมป.
๓. โครงการศึกษา วิเคราะห์ ประเภทและคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑		๕	๘ เดือน	๙.๗	๑.๙๔	-	๑.๙๔		กมป.
งานตามภารกิจพื้นฐาน												
การจัดทำรอบความตกลงและข้อตกลงระหว่างประเทศในกรอบการเจรจาต่างๆ	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กยร.
แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย	๒	๗	๓.๑			งานประจำ	-	-	-	-		กยร.
ติดตามแก้ไขปัญหา อุปสรรคในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	๒	๗	๓.๑	๕	๕	งานประจำ	-	-	-	-		กกร.
จัดทำร่างคู่มือกำหนดขั้นตอนการออกใบอนุญาตและกรอบระยะเวลาดำเนินการ	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กกร.
จัดทำร่างหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขั้วรถไฟ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กมป.
จัดร่างมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กมป.
สำรวจมาตรฐานระบบราง	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กมป.
สำรวจวิเคราะห์ ประมวลผลตรวจสอบรายการคำนวณ ตรวจสอบแบบแปลน	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กกร.
รวม							๔๔.๒๒	๘.๘๔	-	๘.๘๔		ขร.

แผนปฏิบัติการ	ความสอดคล้อง					ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓			หมายเหตุ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผน แม่บท	แผน แม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล			งปม.	นอก งปม.	รวม		
ด้านปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ												
๑. โครงการฝึกอบรมการจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑			๒ วัน	-	-	-	-		กยร.
๒. โครงการที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ทางเทคโนโลยี ระบบ Internet และอุปกรณ์สำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของกรมการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑			๓ ปี	๓๑.๐๔	๑๓.๖๔	-	๑๓.๖๔		กยร.
แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางราง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๒	๗	๓.๑			๖ เดือน	-	-	-	-		กยร.
งานตามภารกิจพื้นฐาน												
ประมาณการรอบการลงทุน แผนการใช้จ่ายเงินและกรอบระยะเวลาการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑			งานประจำ	-	-	-	-		กยร.
การประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัย สถาบันศึกษา ภาควิชาวิศวกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อร่วมศึกษาวิจัยและพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	-	-	-	-		กยร./ กมป.
การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลภายใต้โครงสร้างภายในกรมการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑			งานประจำ	-	-	-	-		สสร.

แผนปฏิบัติราชการ	ความสอดคล้อง					ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินรวม โครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓			หมาย เหตุ	หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ยุทธศาสตร์ชาติ	แผน แม่บท	แผน แม่บท ย่อย	แผนปฏิรูปฯ	นโยบาย รัฐบาล			งปม.	นอก งปม.	รวม		
ด้านปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ												
โครงการจัดอบรมเพิ่มความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง	๒	๗	๓.๑		๕	งานประจำ	๔.๙๔	๑.๓๘	-	๑.๓๘		สจร.
การส่งเสริมพัฒนาระบบราชการ เพื่อมุ่งสู่องค์กรที่มีสมรรถนะสูง	๒	๗	๓.๑			งานประจำ	-	-	-	-		กพบ.
รวม							๓๕.๙๘	๑๕.๐๒	-	๑๕.๐๒		ขร.