



บท ๕๕๙
วันที่ 15 ธ.ค.
เวลา 16.00

72/21
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
เลขรับที่ Ab15
วันที่ 8 ธ.ค. 66 / 18 ธ.ค. 66
เวลา 16.33 / 13.59

กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 24996
วันที่ 8 ธ.ค. 66 / 12 ธ.ค. 66
เวลา 15.54 / 11.36

รปค.ชส 3502
วันที่ 13 ธ.ค. 66 / 20 ธ.ค. 66
เวลา 17.37 / 15.48

บันทึกข้อความ

ทรศ.

รชค.สรพวงษ์ 648 ส่วนราชการ กรมการขนส่งทางราง กองยุทธศาสตร์และแผนงาน โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๒๐๒
วันที่ 18 ธ.ค. 66 ที่ คค ๐๙๐๕/๒/๑๖๖๕ วันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๖
เวลา ๐๘.๔1 เรื่อง แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กรมการขนส่งทางราง
รับที่ 5180
วันที่ ๒๒ ธ.ค. ๒๕๖๖
เวลา 10.52

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
รับที่ 2500
วันที่ ๒๒ ธ.ค. ๒๕๖๖
เวลา 11.48 น.

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
รับที่ 8964
วันที่ 15 ธ.ค. 66
เวลา 16.34

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ปลัดกระทรวงคมนาคม สั่งการทำหนังสือ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (กยผ.สปค.) ที่ คค ๐๒๐๘/กยผ ๙๘๗ ลงวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ เรื่อง สรุปผลการประชุมสภาความมั่นคงแห่งชาติ และการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารสถานการณ์วิกฤติเศรษฐกิจ โดยมอบหมายให้กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) จัดทำแผนการส่งเสริมการใช้ระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น และให้ ขร. รายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ให้กระทรวงคมนาคม (คค.) ภายในวันที่ ๒๐ ของทุกเดือน

๑.๒ คค. ได้มีหนังสือที่ คค ๐๒๐๘/กยผ ๘๓๘ ลงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ เรื่อง สรุปผลการประชุมเพื่อพิจารณาผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) และ แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยมีมติที่ประชุมสรุปได้ดังนี้ (เอกสารแนบ)

๑.๒.๑ ให้ ขร. ปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นที่ประชุมในส่วนของ การจัดลำดับความสำคัญโครงการ การเพิ่มเติมรายละเอียดทั้งด้านการเงิน การลงทุน และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เป็นต้น

๑.๒.๒ ให้ ขร. ทบทวนแผนงานให้มีความสอดคล้องกับแผนงานอื่นๆ ของ คค. เพื่อให้เกิดการบูรณาการในภาพรวม

๒. ข้อเท็จจริง

ตามผลการประชุมฯ ในข้อ ๑.๒ มติที่ประชุมไม่มีการแก้ไขเนื้อหาสาระสำคัญของ แผนปฏิบัติการฯ โดยสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ สรุปได้ดังนี้

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

ขร. ดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) โดยได้นำผลการศึกษามาจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และ ขร. ได้มีคำสั่งที่ ๕/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๖ แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้จัดประชุมคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการฯ ๓ ครั้ง สรุปสาระสำคัญดังนี้ (เอกสารแนบ ๑)

๒.๑ วัตถุประสงค์ ...

๒.๑ วัตถุประสงค์

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๘๐) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม โดยได้รวบรวมแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องได้แก่

- ๑) แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)
- ๒) แผนปฏิบัติการราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)
- ๓) แผนปฏิบัติการการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
- ๔) แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย)
- ๕) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

๒.๒ พันธกิจ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ประกอบด้วย พันธกิจ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ โดยดำเนินการในรูปแบบโครงการ จำนวน ๖๓ โครงการ วงเงิน ๓๒๕,๑๑๙.๓๔ ล้านบาท รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ พันธกิจ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์

พันธกิจ	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง และเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความจุทาง และรองรับการขนส่งทางรางในอนาคต	๑.๑) โครงข่ายระบบราง/เส้นทาง	๒๓ โครงการ	๒๙๕,๗๕๖.๘๔	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)/ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)/ การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
		๑.๒) สิ่งอำนวยความสะดวก/การเข้าถึง	๑๓ โครงการ	๑๖,๐๕๑.๐๗	
		๑.๓) โรงซ่อมบำรุง	๓ โครงการ	-	
โครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ๑. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (รฟท.) ๒. โครงการรถไฟทางคู่ ชุมพร - สุราษฎร์ธานี (รฟท.) ๓. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (รฟท.) ๔. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (รฟท.) ๕. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (รฟท.) ๖. โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง ๗. โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี ๘. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๑๘๔ แห่ง (สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออกและสายแยกย่อย) (รฟท.) ๙. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๒๘๗ แห่ง (สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายแยกย่อย) (รฟท.) ๑๐. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๓๘๔ แห่ง (สายใต้) (รฟท.)					

๑๑. โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมเหล็กบางสะพาน ระยะที่ ๑ (รฟท./ขร.)
 ๑๒. โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ – CY กฟผ. แม่เมาะ (รฟท./ขร.)
 ๑๓. โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง (รฟท./ขร.)
 ๑๔. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (ขบ.)
 ๑๕. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของจังหวัดเชียงราย (ขบ.)
 ๑๖. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) (กทท.)
 ๑๗. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒ (กทท.)
 ๑๘. การขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมศักยภาพ (ขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sale, พัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม) (รฟท.)
 ๑๙. โครงการพัฒนา ICD เชียงรายน้อย (รฟท.)
 ๒๐. โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา (รฟท.)
- ทั้งนี้ ไม่รวมโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ ลำดับที่ ๑-๙ โครงการรถไฟสายใหม่ระยะที่ ๑ ลำดับที่ ๑๖ - ๑๗ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ ลำดับที่ ๓๒ และโครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักร ลำดับที่ ๓๗ - ๓๙ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณแล้ว

พันธกิจ	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๒. การบริหารจัดการ	พัฒนาการบริหารจัดการ โดยการพัฒนาระบบนิเวศการขนส่งทางราง ให้มีความน่าเชื่อถือ สะดวก รวดเร็ว และแข่งขันได้ทั้งในด้านเวลาและราคา การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบเพื่อยกระดับการขนส่งทางรางและอำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออกสินค้า รวมถึงการเตรียมรถจักรล้อเลื่อนให้เพียงพอต่อความต้องการของภาคเอกชน	๑.๑) ความน่าเชื่อถือ	๑ โครงการ	-	รฟท./กรมศุลกากร
		๑.๒) การติดตามและตรวจสอบ	๒ โครงการ	๑,๐๔๔.๐๐	
		๑.๓) พิธีการศุลกากร	๑ โครงการ	-	
		๑.๔) การพัฒนาบุคลากร	๑ โครงการ	๒๐.๐๐	
		๑.๕) การปรับปรุงรถจักร/ล้อเลื่อน	๔ โครงการ	๑๒,๐๕๔.๔๘	
โครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘					
๑. โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่ายการช่างโยธา รฟท. (รฟท.)					
๒. โครงการปรับปรุงรถจักร GE ๓๖ คัน และ โครงการปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน (รฟท.)					
๓. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน (ขนส่งสินค้า) (ทดแทน) (รฟท.)					
๔. โครงการจัดหารถ บต. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่ (รฟท.)					

พันธกิจ	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๓. การบริหารจัดการ ความต้องการ	ปรับปรุงและพัฒนาให้ผู้ให้บริการสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งระบบรางได้โดยง่าย รวมถึงการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น การปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าบริการการขนส่งสินค้าทางรางให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ รวมถึงการนำระบบ IT มาช่วยในการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง การกำหนดมาตรการหรือโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ	๑.๑ การเข้าถึง	๑ โครงการ	-	รฟท./กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
		๑.๒ การตลาด	๔ โครงการ	๗.๐๐	
		๑.๓ ราคา	๑ โครงการ	๑๘.๐๐	
โครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง (ขร.)					

พันธกิจ	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ	พัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทยให้มีกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานเดียวกัน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่มีความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบ/ข้อบังคับที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าทางราง	๑.๑ การปรับปรุงกฎข้อบังคับ	๓ โครงการ	๕๐.๐๐	รฟท./ ขร.
		๑.๒ เทคโนโลยีระบบราง	๑ โครงการ	-	
		๑.๓ การเปิดเสรีการขนส่งทางราง	๒ โครงการ	๔๔.๐๐	
		๑.๔ มาตรฐาน	๓ โครงการ	๗๓.๙๕	
โครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ๑. จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่ (รฟท.) ๒. พัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider (รฟท.) ๓. โครงการศึกษาและประเมินความเหมาะสมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของทางในโครงข่ายหลักในประเทศและระหว่างประเทศ (ขร.) ๔. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสภาพรถขนส่งทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง (ขร.) ๕. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard Identification And Alert System) (ขร.) ๖. โครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) (ขร.)					
รวม (๔ พันธกิจ)			๖๓	๓๒๕,๑๑๙.๓๔	

๒.๓ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

จากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ซึ่งในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับและสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ ในรูปแบบต่าง ๆ พร้อมทั้งพัฒนากระบวนการและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนายกระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในระดับที่แข่งขันได้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ สนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคายและเชียงรายได้ รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ให้สามารถเข้าสู่จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงได้โดยสะดวก

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) โดยมีเป้าหมายสำคัญประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น

จากยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งปัญหาจากการให้บริการรถไฟ ทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สะท้อนถึงความพร้อมของโครงข่ายทางรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ รวมถึงหัวรถจักรหรือแคร่บรรทุกสินค้า อุปกรณ์ยกขนต่างๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมีสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ภาคเอกชนและผู้ใช้บริการไม่มั่นใจที่จะมาใช้บริการ กระทรวงคมนาคมโดย ขร. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว

ที่ผ่านมา ขร. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ และได้ประชุมร่วมกับ รฟท. ในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนา แบ่งเป็น ๔ ด้าน ประกอบด้วย ๑) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ๒) ด้านการบริหารจัดการ ๓) ด้านบุคลากร และ ๔) ด้านการตลาด โดยผลจากการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปี ๒๕๖๕

เมื่อเปรียบเทียบกับ ...

เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๔ ลดลงจำนวน ๖๙๑,๗๑๙ ต้น คิดเป็นร้อยละ ๕.๘๗ เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ รวมถึงโครงการอื่นๆ เช่น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน การปรับปรุงโรงซ่อมบำรุง มีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้าและเกิดการขาดแคลนหัวรถจักรและล้อเลื่อน มาให้บริการกับผู้ประกอบการ การขาดแคลนบุคลากรของ รฟท. ในการให้บริการ ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid-๑๙) ทำให้สถานการณ์เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เกิดภาวะซบเซาและชะลอตัว รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ปีงบประมาณ พ.ศ.	ปริมาณ (ล้านตัน)
๒๕๖๓	๑๑.๐๒๙
๒๕๖๔	๑๑.๗๗๖
๒๕๖๕	๑๑.๐๘๔

สำหรับแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้อ้างอิงการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจากผลการศึกษาโครงการ R-map ซึ่งพิจารณาแยกความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคตออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

๒.๓.๑ ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟ
อยู่ในปัจจุบัน

ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ได้จากรฟท. พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางรวมทั้ง ๑๐.๕๐ ล้านตัน เมื่อพิจารณาแยกประเภทของกลุ่มสินค้าพบว่า สินค้าคอนเทนเนอร์มีส่วนการขนส่งโดยน้ำหนักสูงที่สุด ประมาณร้อยละ ๖๒ รองลงมาคือ ปูนซีเมนต์ และกลุ่มสินค้าพลังงาน มีสัดส่วนการขนส่งใกล้เคียงกันประมาณร้อยละ ๑๘ ส่วนสินค้าประเภทอื่นๆ มีสัดส่วนการขนส่งรวมกันเพียงร้อยละ ๑ สำหรับการคาดการณ์สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่งทางรถไฟ โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์แนวโน้มอัตราการเติบโตของสินค้าคอนเทนเนอร์จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคาดการณ์ไปยังปีอนาคต สำหรับการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ ใช้สมมติฐานเส้นแนวโน้มแบบเส้นตรง โดยคาดการณ์แนวโน้มของสัดส่วนการใช้งานตามแนวโน้มของข้อมูลสถิติช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา จะได้ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ดังตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แสดงผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์

ปี พ.ศ.	ปริมาณการใช้ปูนซีเมนต์ในประเทศ (ล้านตัน)	การขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟ	
		ล้านตัน	สัดส่วนต่อปริมาณการใช้งาน (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๓๐.๘๖	๒.๒๖	๗.๓๑
๒๕๗๐	๓๒.๕๑	๒.๗๘	๘.๕๕
๒๕๗๕	๓๔.๑๗	๓.๓๔	๙.๗๙
๒๕๘๐	๓๔.๙๙	๓.๘๖	๑๑.๐๓
๒๕๘๕	๓๕.๘๒	๔.๓๙	๑๒.๒๗

สำหรับ ...

สำหรับการคาดการณ์สินค้ากลุ่มพลังงาน ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และก๊าซ LPG โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์โดยใช้สมมติฐานว่าการใช้พลังงานในอนาคตเทคโนโลยีจะมุ่งเน้นไปสู่พลังงานรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและมีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานมากขึ้น การขนส่งน้ำมันจึงจะไม่เพิ่มขึ้นมากนัก และมีการขยายโครงข่ายการขนส่งน้ำมันทางท่อมากขึ้น จึงลดความจำเป็นในการขนส่งทางรถไฟลง นอกจากนี้โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์ความต้องการการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานจากต้นทาง-ปลายทางใหม่ที่จะมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟในอนาคต เช่น การขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจากจังหวัดระยองส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานทางรถไฟดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ แสดงผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงาน

ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)			
	น้ำมันสำเร็จรูป (Petrol)	น้ำมันดิบ (Crude Oil)	ก๊าซธรรมชาติ (LPG)	รวม
๒๕๗๐	๐.๖๙	๑.๐๗	๐.๗๑	๒.๔๗
๒๕๗๕	๐.๗๓	๑.๑๘	๐.๗๓	๒.๖๔
๒๕๘๐	๐.๗๘	๑.๓๐	๐.๗๕	๒.๘๓
๒๕๘๕	๐.๘๘	๑.๕๒	๐.๘๒	๓.๒๒

สำหรับการคาดการณ์สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ส่วนที่ใช้การขนส่งทางรถไฟอยู่แล้ว ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าหลักที่ใช้การขนส่งทางรถไฟ มีปริมาณการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เท่ากับ ๖.๖๖ ล้านตัน มีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑-๓ ต่อปี โดยเพิ่มเป็น ๘.๑๒ ๙.๑๘ ๑๐.๓๙ และ ๑๑.๗๕ ล้านตัน ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ ๒๕๘๐ และ ๒๕๘๕

๒.๓.๒ สินค้าศักยภาพที่เปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากการปรับปรุงและการสร้างทางรถไฟสายใหม่ในอนาคต

ด้วยคุณลักษณะของระบบการขนส่งทางรางที่เป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากในเที่ยวเดียวโดยต้นทุนต่อหน่วยจะยิ่งถูกลงหากยังมีปริมาณการขนส่งมาก แต่มีข้อด้อยเรื่องที่ไม่เป็นการขนส่งแบบ Door-to-door ต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในการเชื่อมต่อกับแหล่งผลิต/แหล่งบริโภค รวมทั้ง มีความถี่และความยืดหยุ่นในการให้บริการที่เป็นรองการขนส่งทางถนน การขนส่งทางรางจึงเหมาะสมและมีประโยชน์ในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าทางไกล (Long Haul) โดยเฉพาะสินค้าที่มีน้ำหนักมาก สินค้าที่มีการขนส่งในปริมาณมาก และสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งด่วน

สำหรับสินค้าศักยภาพที่มีโอกาสปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรางโครงการ R-MAP ประเมินจากการทบทวนลักษณะการขนส่งของกลุ่มสินค้าแต่ละประเภทรวมไปถึงการสำรวจความเห็นจากผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของสินค้า สมาคมผู้ประกอบการสินค้าชนิดต่างๆ สมาคมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และผู้ให้บริการตัวแทนการขนส่ง สามารถสรุปกลุ่มสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟดังตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ แสดงสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ

ลำดับ	สินค้า	ลักษณะการขนส่งที่เปลี่ยนรูปแบบมาใช้ทางรถไฟ	
		ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ
๑	ข้าว		✓
๒	ข้าวโพด		✓
๓	ปาล์มน้ำมัน		✓
๔	ยางพารา		✓
๕	มันสำปะหลัง		✓
๖	น้ำตาล		✓
๗	ไม้ยางพารา		✓
๘	ปุย		✓
๙	เหล็ก อลูมิเนียม		✓
๑๐	ผลไม้		✓
๑๑	เนื้อสัตว์แช่แข็งและแปรรูป		✓
๑๒	กระดาษ เยื่อกระดาษ		✓
๑๓	วัสดุก่อสร้าง	✓	
๑๔	สินค้าอุปโภคบริโภค	✓	
๑๕	สินแร่		✓
๑๖	ถ่านหิน		✓

๒.๓.๓ สินค้าที่มีความต้องการใหม่เพื่อใช้ขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากการปรับปรุงและสร้างสายทางใหม่ในอนาคต

การคาดการณ์สินค้าที่มีความต้องการใหม่เพื่อมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากการปรับปรุงและสร้างทางใหม่ในอนาคต ได้แก่

๑) การขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้านำเข้า-ส่งออก ระหว่าง ไทย/ลาว/จีน โดยในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางรถไฟจากจีนมายังนครหลวงเวียงจันทน์ของลาว ซึ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยคาดว่าจะมีการขนส่งสินค้านี้ระหว่างลาวและจีนเพิ่มขึ้นอย่างมาก

๒) การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟสายใหม่ ชุมพร-ระนอง มีกลุ่มสินค้าเป้าหมายแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มหลัก ดังนี้

๒.๑) กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยรวมถึงสินค้าหลังท่าของท่าเรือระนอง จากการเปรียบเทียบทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ในกรณีที่มีความถี่ของเรือเหมือนท่าเรือหลักของประเทศในปัจจุบันจะทำให้มีความได้เปรียบในการขนส่งสินค้า เนื่องจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดจะถูกลดจากการไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา ส่วนท่าเรือชุมพรจะเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในพื้นที่ SEC และภาคใต้ในการใช้เป็นท่าเรือรวบรวมและกระจายสินค้าที่มาจากประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายลำที่ช่องแคบมะละกาหรือไม่จำเป็นต้องขนส่งมาจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในเรื่องต้นทุนค่าขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ท่าเรือชุมพรจะมีสินค้าเพิ่มมากขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการ Transshipment ของสินค้า และใช้ประโยชน์ของ Space บนเรือและความถี่ของเรือที่เข้าเทียบท่า

๒.๒) กลุ่มสินค้า ...

๒.๒) กลุ่มสินค้า Transshipment/Transit ระหว่างประเทศที่อยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก มีสมมติฐานคือ สินค้าที่ Transshipment/Transit ที่มีการถ่ายลำบริเวณช่องแคบมะละกาเพื่อส่งต่อประเทศที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียหรือฝั่งตะวันตกของไทยทั้งเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา ยุโรปซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะมาจากอาเซียน ออสเตรเลีย มีปริมาณเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ของเรือแม่สำหรับกลุ่มสินค้า Transshipment/Transit จะใช้งานบนระบบรางสำหรับกลุ่มสินค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ

โดยจากการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้ง ๓ กลุ่ม ที่กล่าวไปข้างต้น คาดว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ จะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ๓๒.๒๔ ล้านตัน สามารถจำแนกตามประเภทสินค้าและรูปแบบการขนส่งดังตารางที่ ๖ - ๗

ตารางที่ ๖ ผลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง จำแนกตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. ๒๕๗๐

ประเภทสินค้า	ปริมาณ (ล้านตัน)
๑. สินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าอื่นๆ	๑๗.๕๒
๒. ปูนซีเมนต์	๒.๗๘
๓. ชิ้นส่วนคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป (Segment)	๐.๓๕
๔. สินค้ากลุ่มพลังงาน	๒.๔๗
๕. สินค้าแร่ เหล็ก แร่โปแตส	๒.๐๐
๖. ถ่านหิน	๓.๐๐
๗. นิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม	๔.๑๒
รวมทั้งหมด	๓๒.๒๔

ตารางที่ ๗ ผลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปี พ.ศ. ๒๕๗๐

รูปแบบการขนส่ง	ระยะทางรวมของการขนส่งสินค้า (ล้านตัน-กม.)	
	พ.ศ. ๒๕๖๖	พ.ศ. ๒๕๗๐
ทางถนน	๑๕๖,๕๔๕	๑๗๑,๘๖๑
ทางราง	๒,๗๘๓	๑๓,๓๐๔
ทางน้ำ	๒๐,๐๔๓	๒๑,๐๘๘
ทางอากาศ	๓๙	๓๙
รวม	๑๗๙,๔๑๐	๒๐๖,๒๙๒
สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (%)	๑.๕๕	๖.๔๕

๓. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นำมาปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นควรเสนอมอบหมายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ขบ. รฟท. และ กทท. รับทราบและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยขอรับจัดสรรงบประมาณและแหล่งเงินเพื่อดำเนินโครงการได้ตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง และเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนเป็นระบบราง ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

๒) เรียงน รปค.(ขส.)

๑. รปค.(ขส.) เป็นประธานการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สศช. สนช. รพท. และ ขร. (ฝ่ายเลขานุการฯ) โดยที่ประชุมได้มีมติ (เอกสารแนบ) ดังนี้

๑.๑ ให้ ขร. ปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นที่ประชุมในส่วนของการจัดลำดับความสำคัญโครงการ การเพิ่มเติมรายละเอียดทั้งด้านการเงิน การลงทุน และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องข้อกับโครงการ เป็นต้น

๑.๒ ให้ ขร. ทบทวนแผนงานให้มีความสอดคล้องกับแผนงานอื่นๆ ของ คค. เพื่อให้เกิดการบูรณาการในภาพรวม

๒. ขร. ได้เสนอเรื่อง แผนปฏิบัติการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ที่ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมในข้อ ๑ แล้ว โดย ขร. พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นำมาปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นควรเสนอมอบหมายหน่วยงานในสังกัด คค. ได้แก่ ขบ. รพท. และ กทท. รับทราบและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าว โดยขอรับจัดสรรงบประมาณและแหล่งเงินเพื่อดำเนินโครงการได้ตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง และเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนเป็นระบบราง ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป จึงเห็นสมควรพิจารณา ดังนี้

๒.๑ ให้ความเห็นชอบ “แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐”

๒.๒ มอบหมาย ขบ. รพท. และ กทท. ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าว และจัดทำคำของบประมาณรายจ่ายงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ เพื่อดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ และขับเคลื่อนโครงการให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป

๒.๓ ลงนามในร่างหนังสือถึง สศช. เพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการฯ เป็นแผนระดับที่ ๓ ต่อไป
พร้อมนี้ ขร. ได้ร่างหนังสือถึง สศช. มาเพื่อพิจารณาด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอ ปกค. เพื่อนำเรียน รชค.(นายสุรพงษ์ฯ) เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ ก่อน รปค.(ขส.) ลงนามในร่างหนังสือถึง สศช. และมีบัญชาให้ ขร. รพท. และ กทท. ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ โดยจัดทำคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ เพื่อดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าวและขับเคลื่อนโครงการให้เกิดผลในทางปฏิบัติและให้ สนช. ทราบด้วย หากชอบด้วยคำริ

(นายวราญ ประทีปเสนา)
ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
๑๓ ธ.ค. ๒๕๖๖

Om ... ๒๐๒๕-๒๐๒๖ ... ๒๕-๑๒-๒๕๖๖

๓) เรียงน รปค

เพื่อทำเร็นน รชค (นายสุรพงษ์)
เพื่อโปรดพิจารณา (โปรดพิจารณาเห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ ก่อนดำเนินการต่อไป หากกรณีขอด้วยคำริ)

ร.ป.ค.
(นายสุรพงษ์ ไพชุกรย์พงษ์)
รปค.(ขส.)
๑๓ ธ.ค. ๒๖

๔) เรียงน รชค. (นายสุรพงษ์)

เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ก่อนดำเนินการต่อไป

(นายมนตรี เดชasingulsum)
รปค.(คพ.)/รค.ปกค.
๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๖

๕) เรียงน รปค.(ขส.)

- เห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ

(นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ)
รชค.
๑๙ ธ.ค. ๒๕๖๖

๓๑
กองสารวัตรฯ ศรีธรรม
พ.ศ.๒๕๖๖
๒๐ ธ.ค. ๒๖

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา หากขอด้วยคำริ ขอดีโปรด

๓.๑ เห็นชอบแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผ่านรัฐมนตรีช่วยว่าการ กระทรวงคมนาคม (นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ) เพื่อโปรดทราบ

๓.๒ มอบหมายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ขบ. รพท. และ กทท. ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยจัดทำคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ เพื่อดำเนินการตามแผนฯ และขับเคลื่อนโครงการให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป

๓.๓ มอบหมายรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง ลงนามในร่างหนังสือถึงสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (เอกสารแนบ ๒) เพื่อพิจารณา แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นแผนระดับที่ ๓ ต่อไป จะขอบคุณยิ่ง

๕) เรียบ **ผยร. ๒๒๖ ๒๒๖** ^{แล้ว}
ทราบ/มอบหมาย กยร. ๒๒๖ กยร.
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
(นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์)
รชร. พรท. อชร.
๒๕ ธ.ค. ๒๕๖๖



เอกสารแนบ ๑

(นายพิเชฐ कुमारรรักษ์)
อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

๖) เรียบ **๑๖ร. ๒๑๖ ๒๑๖** ^{แล้ว}
๒๑ ธ.ค. ๒๕๖๖
๒๑ ธ.ค. ๒๕๖๖
๒๑ ธ.ค. ๒๕๖๖

- เสร็จทราบ, กทท. (๕)
- ความคืบหน้า
- ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๕) เรียบ **๒๒๖ ๒๒๖** ^{แล้ว}
- มอบหมาย กยร. ๒๒๖
- มอบหมาย กยร. ดำเนินการ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล
ผยร.
๒๖ ธ.ค. ๒๕๖๖

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
๒๐ ธ.ค. ๒๕๖๖

๖) เรียบ **๑๖ร. ๒๑๖ ๒๑๖**
เมื่อโปรดทราบ รชร. ๒๑๖ กยร. (๕) (๖) (๗)
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (๒๑ ธ.ค. ๒๕๖๖)
นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล
ผยร. ๒๑ ธ.ค. ๒๕๖๖

สำเนา

ที่ คค ๐๙๐๕.๒/๑๐๑๐๗

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๒

ธันวาคม ๒๕๖๖

เรื่อง แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

เรียน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

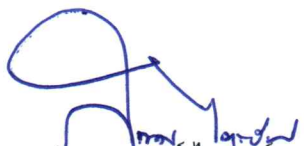
สิ่งที่ส่งมาด้วย แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

ด้วย กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง การประกอบกิจการ และวางแผนโครงข่าย เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศ มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ขร. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (แผนปฏิบัติการฯ) เพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๘๐) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งให้แผนปฏิบัติการฯ ได้รับการขับเคลื่อน อย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นสมควรเสนอให้แผนปฏิบัติการฯ เป็นแผนระดับที่ ๓ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

ปฏิบัติราชการแทน ปลัดกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖
โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙



อชร.
รอง อชร.
ผอ.กอง
หน.กลุ่ม
จนท.

สิ่งที่ส่งมาด้วย

ที่ คค ๐๙๐๕.๒/๑๐๑๐๓



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๖

เรื่อง แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

เรียน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

ด้วย กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง การประกอบกิจการ และวางแผนโครงข่าย เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศ มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ขร. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (แผนปฏิบัติการฯ) เพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๘๐) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งให้แผนปฏิบัติการฯ ได้รับการขับเคลื่อน อย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นสมควรเสนอให้แผนปฏิบัติการฯ เป็นแผนระดับที่ ๓ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายสรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์)

รองปลัดกระทรวงพาณิชย์
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
ปฏิบัติราชการแทน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

กรมการขนส่งทางราง
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖
โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙



สิ่งที่ส่งมาด้วย



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

รปค.ขส. ๕๙๑๖
วันที่ ๑๔ ต.ค. ๖๕๖๖
เวลา ๑๖:๒๙ / ๑๐:๓๓

ส่วนราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงาน โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๕๖

ที่ คค ๐๒๐๘/กยผ ๘๓๘ วันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๖

เรื่อง สรุปผลการประชุมเพื่อพิจารณาผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) และแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๑) เรียน รปค.(ขส.)

ตามที่ รปค. (ขส.) ได้เป็นประธานการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สศช. สนข. รฟท. และ ขร. (ฝ่ายเลขานุการฯ) เพื่อพิจารณาผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) และแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เมื่อวันที่ ๑๘ ต.ค. ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุมราชรถ ๒ คค. ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

ทั้งนี้ ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา โดยได้มีมติที่เกี่ยวข้องรายละเอียด สรุปได้ ดังนี้

๑. ให้ ขร. ปรับปรุงรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นที่ประชุมในส่วนของการจัดลำดับความสำคัญโครงการเพิ่มเติมรายละเอียดทั้งด้านการเงิน การลงทุน และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เป็นต้น

๒. ให้ ขร. ทบทวนแผนงานให้มีความสอดคล้องกับแผนงานอื่นๆ ของ คค. เพื่อให้เกิดการบูรณาการในภาพรวม

พร้อมนี้ กยผ. ได้ร่างหนังสือถึง สศช. มาเพื่อพิจารณาด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาลงนามในร่างหนังสือจัดส่งบันทึกช่วยจำที่ ขร. ได้จัดทำขึ้นถึง สศช. และมีบัญชาให้ ขร. พิจารณาดำเนินการตามมติที่ประชุมก่อนเสนอ คค. เพื่อพิจารณาต่อไป หากชอบด้วยคำริ

(นายวราวุธ ประทีปเสนา)

ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
๒๐ ต.ค. ๒๕๖๖

๒) เรียน อจร. แลว ๘๔๗. - แล้ว

- ลงนามแล้ว
- ดำเนิน กยผ. ใน ส่วนที่ ๑๘๖๓๐๖๑๖

(นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
๒๗ ต.ค. ๒๕๖๖

ทิน ทธ.

(นายวราวุธ ประทีปเสนา)

ผยผ.

๒๗ ต.ค. ๒๕๖๖

Om ๑๖