



แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ
ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
(ฉบับปรับปรุง)

ธันวาคม ๒๕๖๗
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

บทนำ

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๒ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และเพื่อให้ ขร. มีแนวทางในการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ให้เป็นตามเป้าหมาย จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการปฏิบัติงานของ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศ ให้เป็นไปตามเป้าหมายการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) และสอดคล้องกับทิศทางยุทธศาสตร์ชาติ โดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และขับเคลื่อนโครงการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ สำหรับแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) ฉบับนี้ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การพิจารณาตามความพร้อมของการดำเนินงาน พร้อมทั้งปรับปรุงแผนการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ทั้งนี้ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน ขร. ในฐานะผู้จัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนดังกล่าวจะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานให้ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งทำงานร่วมกันเพื่อนำไปสู่การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศให้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ต่อไป

ธันวาคม ๒๕๖๗

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

กรมการขนส่งทางราง

สารบัญ

(หน้า)

บทนำ

บทนำ	๑
------	---

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

บทสรุปผู้บริหาร	๔
-----------------	---

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)	๕
---	---

๒.๒ แผนระดับ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)	๕
-------------------------------------	---

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๕
------------------------------------	---

๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านเศรษฐกิจ	๖
---------------------------------------	---

๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๗
--	---

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๘
---------------------------------	---

๒.๓.๑ แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)	๘
--	---

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	๘
--	---

๒.๓.๓ แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย)	๙
--	---

๒.๓.๔ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและ เชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)	๑๐
--	----

ส่วนที่ ๓ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)

๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการการส่งเสริม การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)	๑๑
--	----

๓.๑.๑ การวิเคราะห์ความจุทางรถไฟในปัจจุบัน	๑๑
---	----

๓.๑.๒ ปัญหาความสามารถในการรับน้ำหนัก U๒๐ ของสะพานทางรถไฟ	๑๒
--	----

๓.๑.๓ ปัญหาพื้นที่เส้นทางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วม	๑๓
---	----

๓.๑.๔ ปัญหาด้านการให้บริการขนส่งสินค้า	๑๔
--	----

๓.๑.๕ ปัญหาทางด้านการปฏิบัติการเดินรถ	๒๘
---------------------------------------	----

๓.๒ ผลการพัฒนาการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่ผ่านมา	๒๙
---	----

๓.๓ การจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)	๓๒
--	----

สารบัญ

	(หน้า)
๓.๔ แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)	๓๕
๓.๔.๑ วัตถุประสงค์	๓๕
๓.๔.๒ พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)	๓๕
๓.๔.๓ พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management)	๓๗
๓.๔.๔ พันธกิจที่ ๓ การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)	๓๘
๓.๔.๕ พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)	๓๙
๓.๕ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริม การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)	๔๐
๓.๕.๑ การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า	๔๐
๓.๕.๒ สมมติฐานที่ใช้ในแบบจำลองการขนส่งสินค้า	๔๘
๓.๕.๓ ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง	๔๙
๓.๖ มูลค่าการลงทุนโครงการ	๕๐
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ความสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) กับโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	๕๒
ภาคผนวก ข รายละเอียดโครงการแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)	๖๔

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

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ซึ่งก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๒ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศและกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง โดย คค. ได้มอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ผ่านมา ขร. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ และได้หมดอายุในเดือนกันยายน ๒๕๖๕ ประกอบกับผลการประชุมสภาความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๕ และการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารสถานการณ์วิกฤติเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ณ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยที่ประชุมมอบหมายให้ คค. เตรียมการรับมือจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และให้มีการจัดทำแผนและมาตรการรณรงค์เร่งรัดให้มีการใช้การขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการลดใช้พลังงานน้ำมันของประเทศโดยรวม จากเหตุผลความจำเป็นดังกล่าว ขร. จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อให้การดำเนินงานที่ผ่านมามีความต่อเนื่องตามนโยบายของรัฐบาลและเป็นไปตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

สำหรับแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) ได้พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การพิจารณาตามความพร้อมของการดำเนินงาน พร้อมทั้งปรับปรุงแผนการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานในหลายมิติ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบในการขนส่ง ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบการค้าต่างประเทศ ตลอดจนด้านสภาพปัญหา/อุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรางจากผู้ให้บริการ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) ขร. ได้มีการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังความคิดเห็นและนำมาจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) ให้มีความสมบูรณ์และครบถ้วนในทุกมิติ โดยแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) ได้กำหนดแนวทางการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเป็น ๔ พันธกิจ จำนวน ๖๑ โครงการ/กิจกรรม ซึ่งจะต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และได้ใช้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งระดับประเทศ (National Model : NAM) ในการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจาก ๔ พันธกิจ จำนวน ๖๑ โครงการ/กิจกรรม ซึ่งผลที่ได้จากแบบจำลองภายใต้สมมติฐานนอกจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในเส้นทางหลักแล้ว จะมีการพัฒนายานกองเก็บตู้สินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกในการยกขน การแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรางโดยให้สามารถขนส่งสินค้าร่วมกันของผู้ประกอบการรายอื่นด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งสินค้าทางรางต่ำกว่าปัจจุบันร้อยละ ๒๐ โดยผลจากแบบจำลองพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ๑๓,๓๐๔ ล้านตัน-กม.ต่อปี

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

๑) เป้าหมาย

- ๑.๑) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- ๑.๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ๒.๑) ประเด็นข้อ ๔.๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ข้อย่อย ๔.๒.๔ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์
- ๒.๒) ประเด็นข้อ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ข้อย่อย ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ ข้อย่อย ๔.๔.๒ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และข้อย่อย ๔.๔.๓ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ

๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) เป็นการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายหลักที่สมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งอุตสาหกรรม และเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศต่ำลง ส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นและมีเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างยั่งยืน

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ แสดงค่าเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางราง

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
			ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๗๐๑๐๑	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๔	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐

๒) แนวทางการพัฒนา

แนวทางพัฒนาที่ ๑ การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตรและรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

การกำหนดแผนการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟทางสายใหม่ การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไปพร้อมกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในเส้นทางหลักของประเทศที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการเชื่อมต่อทางรถไฟกับแหล่งผลิต แหล่งอุตสาหกรรมโดยตรง การจัดการรถจักรล้อเลื่อนเพื่อรองรับความต้องการของภาคเอกชน ตลอดจนการจัดทำโครงการ/มาตรการในการแก้ไขกฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง เพื่ออำนวยความสะดวกและแก้ไขอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางราง

๒.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

๑) เรื่อง/ประเด็นการปฏิรูป

หัวข้อที่ ๑ : การปฏิรูปด้านการเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

หัวข้อย่อยที่ ๑.๒ : การรวมกลุ่มในภูมิภาค (Regional Integration)

เรื่องและประเด็นการปฏิรูปที่ ๙ Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนับเป็นนโยบายที่สำคัญในการสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมาย เนื่องจากการพัฒนาดังกล่าวจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการลดต้นทุน และอำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนและการทำธุรกิจของภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นจะมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคม ทั้งทางถนนสู่พื้นที่เกษตร และทางรางเพื่อเชื่อมพื้นที่อุตสาหกรรมในภูมิภาค การเร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางราง เช่น ระหว่างไทยและกลุ่ม CLMV (Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Vietnam) โดยเน้นเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งการผลิตที่สำคัญ

๒) เป้าหมาย

๒.๑) เพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตและตลาดที่สำคัญต่อการสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายระดับภูมิภาค

๒.๒) เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็น Logistics Hub ที่สำคัญ โดยอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและสนับสนุนการสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายระดับภูมิภาค

๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนการปฏิรูปฯ

การกำหนดแผนการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟทางสายใหม่ การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไปพร้อมกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในเส้นทางหลักของประเทศที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการเชื่อมต่อทางรถไฟกับแหล่งผลิต แหล่งอุตสาหกรรมโดยตรง การจัดการรถจักรล้อเลื่อนเพื่อรองรับความต้องการของภาคเอกชน ตลอดจน

การจัดทำโครงการ/มาตรการในการแก้ไขกฎหมาย/กฎระเบียบ การจัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง เพื่ออำนวยความสะดวกและแก้ไขอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางราง

๒.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๑) หมายเหตุการพัฒนา

หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ สนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคาย และเชียงราย รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ให้สามารถเข้าสู่จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้โดยสะดวก

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๕ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวก และลดอุปสรรคในการค้าการลงทุน รวมถึงสอดคล้องกับรูปแบบการค้าในอนาคต โดยการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งาน การพัฒนาระบบการให้บริการ การพัฒนาซอฟต์แวร์ การพัฒนา ปรับปรุง หรือผ่อนคลายกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๗ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น โดยการดำเนินการจะต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีการประเมิน ประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน รวมถึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุน และภาคบริการขนส่ง มีบทบาทในการให้บริการมากขึ้น

๒) เป้าหมายของการพัฒนาระดับมหุ้ดหมาย

เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ ๑๑

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑ แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการราชการ ขร. ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ นโยบายรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรี แผนและนโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางรางให้มีมาตรฐานการบริการที่ดี มีความปลอดภัย และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน โดยได้รวบรวมข้อมูล มีการระดมความคิดจากผู้บริหารและบุคลากรในสังกัด ขร. เพื่อร่วมกันกำหนดทิศทางในอนาคต วางกลยุทธ์ แนวทางการพัฒนา และการดำเนินงานในการบริหารจัดการองค์กร การพัฒนาองค์ความรู้และศักยภาพบุคลากร และการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น ๕ พันธกิจ ดังนี้

- ๑) พันธกิจที่ ๑ เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
- ๒) พันธกิจที่ ๒ พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ๓) พันธกิจที่ ๓ กำกับดูแลการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามกฎหมาย
- ๔) พันธกิจที่ ๔ พัฒนาคุณภาพการขนส่งทางรางในการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
- ๕) พันธกิจที่ ๕ ปฏิบัติงานด้วยหลักธรรมาภิบาล ตอบสนองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย และพัฒนาองค์กร องค์ความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี นวัตกรรม และการบริหารจัดการ

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ จัดทำขึ้นภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) และได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) แห่งสหประชาชาติรวมถึงแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ ๒๐ ปี ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนชื่อแผนจาก “แผนยุทธศาสตร์” เป็น “แผนปฏิบัติการ” ตามแนวทางของคู่มือการจัดทำแผนระดับที่ ๓ แผนปฏิบัติการฉบับนี้มีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ได้แก่

- ๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- ๒) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
- ๓) การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
- ๔) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)
- ๕) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

โดยมีเป้าหมายตัวชี้วัดให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP และสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง และประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีการศุลกากรและด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ รวมถึงมีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคทั่วประเทศ เพื่อนำความเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๕

๒.๓.๓ แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย)

รฟท. ได้จัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ให้เป็นรูปธรรมและมีความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ด้วยแนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆ ทั้งจากภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน และการบริหารจัดการโดยมีแนวทางการแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถวางแผนปฏิบัติการด้านการฟื้นฟูกิจการ ที่มุ่งเน้นการขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน และเข้าใจถึงสภาพปัญหาทางด้านการเงินอย่างชัดเจน โดยให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้อย่างมั่นคง การบริหารจัดการต้นทุนเป็นสำคัญ เพื่อแก้ปัญหาผลประกอบการที่ขาดทุน โดยมียุทธศาสตร์และกลยุทธ์สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑: พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage)

กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง

กลยุทธ์ที่ ๑.๒ บริหารการจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน

กลยุทธ์ที่ ๑.๓ ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsource/Out-job

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒: พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

กลยุทธ์ที่ ๒.๒ บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน

กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว

กลยุทธ์ที่ ๒.๔ ขยายพันธมิตรการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)

กลยุทธ์ที่ ๒.๕ พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า

กลยุทธ์ที่ ๒.๖ บริหารโครงการรถไฟฟาสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ ๒.๗ พัฒนาบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓: ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider) ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔: พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non-core Business Enhancement)

กลยุทธ์ที่ ๔.๑ เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่า ทรัพย์สินและที่ดิน
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ สนับสนุนบริษัทลูกในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยาย
ธุรกิจใหม่ เพื่อสร้างรายได้
กลยุทธ์ที่ ๔.๓ พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริม จากการใช้ประโยชน์จาก
ทรัพย์สินของ รฟท.

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕: ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform)

กลยุทธ์ที่ ๕.๑ ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู

กลยุทธ์ที่ ๕.๒ ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี

กลยุทธ์ที่ ๕.๓ บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

๖) ยุทธศาสตร์ที่ ๖: พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation)

กลยุทธ์ที่ ๖.๑ พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย

BCG Model

๒.๓.๔ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

โครงการ R-MAP มีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิมกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนาความเจริญสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยจัดทำแผนการพัฒนาต่างๆ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๕) ดังนี้

- ๑) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่
- ๒) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางสายใหม่
- ๓) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง
- ๔) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมแหล่งอุตสาหกรรม
- ๕) แผนการจัดการจักรและล้อเลื่อน
- ๖) แผนการพัฒนาโรงซ่อมบำรุง
- ๗) แผนงานการพัฒนาระบบการเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า
- ๘) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้า
- ๙) แผนการปรับปรุงสะพานทางรถไฟ
- ๑๐) แผนการพัฒนาท่าเรือบก

ส่วนที่ ๓ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)

๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)

เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรางมีปริมาณมากขึ้น จึงจำเป็นต้องทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน ผ่านการทบทวนรายงานการศึกษาการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้บริการและให้บริการในการขนส่งทางราง โดยผลจากการศึกษาสามารถแบ่งหัวข้อของการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางรางได้ดังต่อไปนี้

๓.๑.๑ การวิเคราะห์ความจุทางรถไฟในปัจจุบัน

ความจุ (Capacity) หมายถึง ปริมาณหรือจำนวนที่มากที่สุดที่สามารถรองรับได้ โดยเมื่อนำคำว่า ความจุ มาใช้กับการคมนาคมขนส่ง จึงเป็นปริมาณ หรือจำนวนการขนส่งที่เครือข่ายการขนส่งนั้นๆ ที่สามารถรองรับได้ Sheffi (๑๙๘๕:๑๗) ได้ให้นิยามของความจุของเส้นทางการขนส่งไว้ว่าเป็นปริมาณจราจรที่มากที่สุดที่สามารถสัญจรผ่านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งได้ ทั้งนี้ในการขนส่งทางราง ความจุการขนส่งทางราง จะหมายถึงปริมาณการจราจรที่มากที่สุดของจำนวนสินค้า หรือยานพาหนะที่ขนส่งทางรถไฟ (หน่วยเป็น ต้น/ขบวน/วัน)

ปัจจุบันเส้นทางรถไฟที่ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางรถไฟทางเดี่ยวถึงร้อยละ ๘๑.๘๕ ในขณะที่สัดส่วนของรถไฟทางคู่มีสัดส่วนร้อยละ ๑๕.๕๐ และรถไฟทางสาม มีสัดส่วนอยู่เพียงร้อยละ ๒.๖๕ จากปัญหาดังกล่าว ทำให้ต้องมีการหยุดรอหลักของขบวนรถไฟ รวมถึงปัญหาทางด้านความสามารถในการรองรับน้ำหนักดเพลลาของเส้นทางรถไฟในบางพื้นที่ ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินรถเฉลี่ย ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความจุของทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทำให้ต้องมีการงดการเดินรถเพื่อปรับเวลาใหม่ ทั้งนี้ การงดการเดินรถดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการให้บริการและความพึงพอใจของลูกค้า เป็นสาเหตุที่ทำให้การให้บริการการขนส่งทางรางลดน้อยลงส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาในการเดินรถและความจุทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ความจุทาง คือความสามารถของเส้นทางในการทำขบวนรถ ในเวลา ๒๔ ชั่วโมง ถัดจากการคำนวณว่าทางในช่วงดังกล่าวใช้เวลาเดินทางช้าเท่าไร สำหรับรถที่ช้าที่สุด

สูตรการคำนวณความจุทาง ตามสูตร Scott's formula ได้ดังนี้

$$\text{ความจุทาง} = \frac{1440 \times \text{นาที่ต่อวัน}}{(T+t)} \times 0.7$$

โดย

T = เวลาวิ่งที่นานที่สุดของขบวนรถระหว่าง ๒ สถานี ในช่วงเส้นทางที่พิจารณา (นาที่)

t = เวลาที่ใช้ในการปฏิบัติของสถานี ในการรับและปล่อยขบวนรถในทางตรงข้ามที่สถานี

ซึ่งโดยปกติกำหนดไว้ ๓ นาที่ แต่ในกรณีที่เป็นสัญญาณไฟสี กำหนดไว้ที่ ๑ นาที่

๐.๗ คือ สัมประสิทธิ์ที่ รฟท. เลือกใช้ในการคำนวณ เมื่อนำการทำขบวนล่าช้ามาคิดเมื่อพิจารณาเส้นทางรถไฟขนาด ๑ เมตร ที่คุณภาพทางดีที่สุดเท่าที่ทำได้ จะให้ความจุทางรางตามประเภทของรางรถไฟ ดังนี้

- เส้นทางรถไฟทางเดี่ยว ให้ความจุทางอยู่ที่ ๘๐ ขบวน/วัน
- เส้นทางรถไฟทางคู่ ให้ความจุทางอยู่ที่ ๓๐๐ ขบวน/วัน
- เส้นทางรถไฟทางสาม ให้ความจุทางอยู่ที่ ๔๐๐ ขบวน/วัน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปริมาณร้อยละของรถไฟทางเดี่ยวมีผลกระทบต่อความจุทางราง ที่การเดินรถไฟจะทำได้ในแต่ละวัน การพัฒนารถไฟทางคู่ในเส้นทางที่มีความหนาแน่นของการเดินรถที่มาก จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยเพิ่มความสามารถในการเดินรถของการขนส่งทางรางได้

๓.๑.๒ ปัญหาความสามารถในการรับน้ำหนัก U๒๐ ของสะพานทางรถไฟ

การเดินรถไฟขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีอัตราความเร็วของการเดินรถเฉลี่ยอยู่ที่ ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีความสามารถในการรองรับได้ ๒๐ ตัน/เพลลา อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการเดินรถผ่านบริเวณสะพานรถไฟ จะทำให้ความเร็วในการเดินรถลดลงเหลือ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากสะพานรถไฟมีความสามารถในการรองรับน้ำหนักได้ ๑๖ ตัน/เพลลา ดังนั้นการปรับปรุงสะพานรถไฟจะสามารถช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินรถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ อย่างไรก็ตามการปรับปรุงสะพานรถไฟในแต่ละพื้นที่จำเป็นต้องพิจารณาถึงลำดับความสำคัญของโครงการโดยพิจารณาถึงความหนาแน่นของขบวนเดินรถในแต่ละเส้นทาง เพื่อให้การปรับปรุงสะพานสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการขนส่งและการเดินรถ รฟท. มีแผนการปรับปรุงสะพานเดิมเพื่อให้รองรับน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าเพิ่ม โดยเมื่อปรับปรุงแล้วเสร็จจะทำให้ความสามารถรองรับน้ำหนักได้ ๒๐ ตัน/เพลลา เช่นเดียวกับรางในเส้นทางประธานที่ได้ปรับปรุงให้รองรับน้ำหนักได้ ๒๐ ตัน/เพลลา ดังนั้น รฟท. จึงได้วางแผนปรับปรุงทางรถไฟเดิม ให้สามารถรับน้ำหนัก U๒๐ เปลี่ยนหมอน เปลี่ยนราง ปรับปรุงสะพานเดิม และปรับปรุงระบบระบายน้ำ บริเวณทางวิ่งและสถานีรถไฟ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะส่งผลให้ความเร็ววิ่งผ่านบริเวณสะพานจาก ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทำให้การขนส่งสินค้ารองรับปริมาณขนส่งสินค้าต่อเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ จากเดิมขบวนละ ๒,๑๐๐ ตัน เพิ่มขึ้นเป็น ๒,๕๐๐ ตัน โดยสถานะการปรับปรุงสะพานรถไฟ ตามรายงานของ ขร. และ รฟท. (๒๗ กันยายน ๒๕๖๕) ดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ตารางแสดงสถานะการปรับปรุงสะพานรถไฟ

ลำดับ	เส้นทางรถไฟ	ปรับปรุงแล้วเสร็จ	รอการปรับปรุง	รวม
๑	สายตะวันออกเฉียงเหนือ สระบุรี - นครราชสีมา - ขอนแก่น - หนองคาย	๘ แห่ง	๐ แห่ง	๘ แห่ง
๒	สายตะวันออก กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง - มาบตาพุด	๑๖ แห่ง	๐ แห่ง	๑๖ แห่ง
๓	สายเหนือ กรุงเทพ - นครสวรรค์ - ลำปาง - เชียงใหม่	๖๓ แห่ง	๒ แห่ง	๖๕ แห่ง
๔	สายใต้ กรุงเทพ - ประจวบ - ชุมพร - สุราษฎร์ธานี - สุโขทัย	๒๘ แห่ง	๗๔๘ แห่ง	๗๗๖ แห่ง

๓.๑.๓ ปัญหาพื้นที่เส้นทางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วม

พื้นที่เส้นทางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วม เป็นอีกหนึ่งปัญหาสำคัญต่อการเดินรถไฟ โดยจากข้อมูลที่ทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลสภาพน้ำท่วมของเส้นทางรถไฟในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ผ่านมาพบว่า มีเส้นทางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วมบริเวณ ๕ พื้นที่ ได้แก่

๑) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ ๒๔๖/๗ ถึง ๒๔๗/๑ ระหว่าง สถานีบำเหน็จณรงค์ - จัตุรัส สภาพทางได้รับความเสียหายปานกลาง

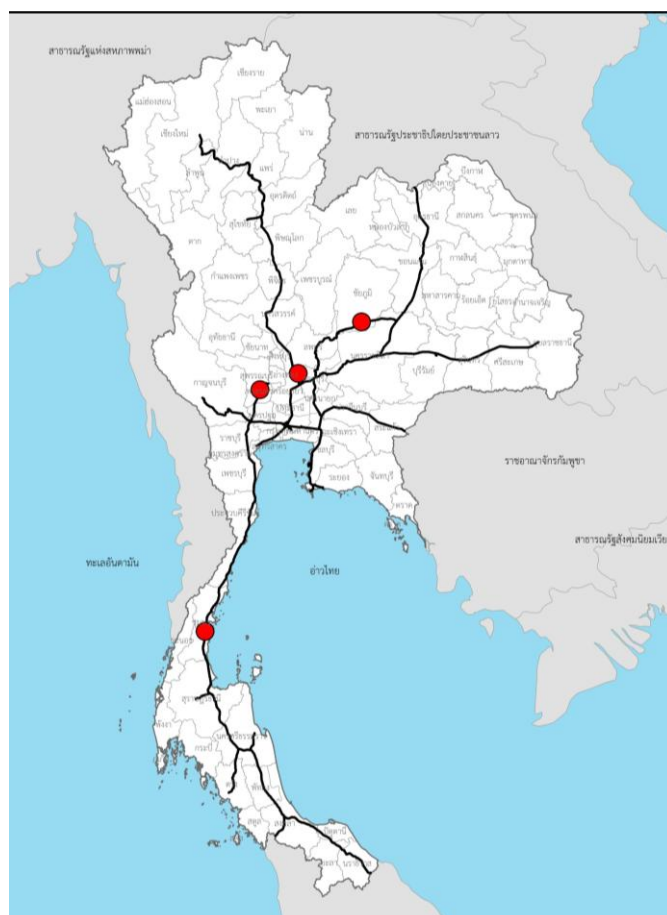
๒) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ ๒๔๔/๑ ถึง ๒๔๕/๑ ระหว่าง สถานีกุดจิก - โคกกรวด พบความเสียหายมาก เนื่องจากหินบนทางรถไฟถูกพัดไปกับกระแสน้ำ

๓) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ ๑๑๓/๕ ถึง ๑๑๖/๑ ระหว่าง สถานีบ้านหมอ - หนองโดน จังหวัดสระบุรี พบความเสียหายมาก เนื่องจากหินบนทางรถไฟถูกพัดไปกับกระแสน้ำ ระบบอาณัติสัญญาณได้รับความเสียหาย

๔) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณเสาโทรเลขที่ ๑๒๑/๒ - ๑๒๕/๔ ระหว่าง ที่หยุดรถดอนสงวน - ที่หยุดรถหนองผักชี ได้รับความเสียหายเล็กน้อย

๕) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ ๕๐๐/๑๕ - ๕๐๑/๘ ระหว่าง สถานีสวี - เขาสวนทุเรียน อำเภอสวี จังหวัดชุมพรมีความเสียหายเล็กน้อย

รายละเอียดแสดงดังรูปที่ ๑



รูปที่ ๑ แสดงตำแหน่งพื้นที่รางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วม

๓.๑.๔ ปัญหาด้านการให้บริการขนส่งสินค้า

๑) ปัญหาด้านห้วงจรจักรและเครื่อที่มีไม่เพียงพอ

ปัจจุบัน รพท. มีจำนวนรถจักรดีเซลที่ใช้ทำขบวน จำนวน ๑๘๗ คัน มีรถจักรที่มีความพร้อมใช้งานประมาณ ๑๓๕ คัน/วัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๒ รถพ่วงที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า ปัจจุบันใช้รถสินค้าชนิด ๘ ล้อ ได้แก่ รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) รถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น (บพค.) และรถโบกี้บรรทุกกากาซ (บทก.) มีจำนวน ๒,๑๗๒ คัน ดังตารางที่ ๓ - ๔

ตารางที่ ๓ ปริมาณรถดีเซลที่ใช้ทำขบวน

ชนิดรถ	จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน (ปี)	จำนวนที่พร้อมใช้งาน (Availability)
QSY	๕๐	๑ - ๒	๔๕
CSR	๒๐	๙	๕
GEA	๓๖	๒๘	๒๖
HID	๒๑	๓๑	๑๕
ALS	๖๐	๓๙ - ๕๐	๔๔
รวม	๑๘๗		๑๓๕

ตารางที่ ๔ ปริมาณรถพ่วงที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า

ชนิดรถ	จำนวน (คัน)
รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.)	๑,๒๕๐
รถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น (บพค.)	๗๙๖
รถโบกี้บรรทุกกากาซ (บทก.)	๑๒๖
รวม	๒,๑๗๒

๒) ปัญหาด้านย่านกองเก็บตู้สินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกขน

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การประชุมหารือกับองค์กรภาคธุรกิจ และผู้ประกอบการขนส่งในการใช้บริการขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ สามารถสรุปประเด็นสำคัญของปัญหาและอุปสรรคได้ดังต่อไปนี้

๒.๑) ขนาดและลักษณะของพื้นที่ย่านกองเก็บตู้สินค้าไม่เหมาะสมและไม่สะดวกในการเข้าถึง ทำให้ผู้ต้องการใช้บริการไม่สามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปพักยังพื้นที่ย่านกองเก็บตู้สินค้าได้

๒.๒) การขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในย่านกองเก็บตู้สินค้า เช่น เครนสำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์ วินช์ (Winch) สำหรับเคลื่อนที่รถโบกี้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (บพต.) และรถ Forklift ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาใช้บริการการขนส่งทางรางได้

๒.๓) การให้บริการไม่สนองตอบกับความต้องการของลูกค้าในบางกลุ่ม กล่าวคือ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะเป็นในลักษณะเหมาขบวน หรือขนส่งครั้งละจำนวนมาก ทำให้สินค้าบางประเภทที่ไม่ได้มีความต้องการในการขนส่งครั้งละเป็นจำนวนมากแต่มีความถี่ในการขนส่งที่บ่อย รวมถึงผู้ประกอบการรายเล็กที่ไม่ได้มีกำลังการผลิตสูง ไม่สามารถมาใช้บริการได้เต็มที่ และยังคงทำให้การขนส่งทางถนน มีต้นทุนที่สูงกว่า

๒.๔) ย่านกองเก็บตู้สินค้า ในปัจจุบันหลายพื้นที่ที่ไม่มีผู้ให้บริการในการขนย้ายสินค้า ผู้ส่งสินค้าจำเป็นต้องดำเนินงานด้วยตัวเอง ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานมีความทับซ้อน

๓) อัตราค่าบริการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางรางจะถูกแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มใหญ่ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสินค้า (Movement) และ ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า (Handling) โดยในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ หรือเป็นการขนส่งสินค้าคราวละมาก ๆ โดย รฟท. มีการกำหนดประเภทและอัตราค่าระวางสินค้าเหมือนกัน จำนวน ๗ ประเภท ซึ่งคิดค่าระวางของสินค้าแตกต่างกันตามประเภทสินค้าที่บรรทุกขนส่ง และมีการจองรถสินค้าล่วงหน้าสำหรับตู้สินค้าหรือคอนเทนเนอร์ การกำหนดอัตราค่าระวางการขนส่ง ดังรูปที่ ๒ โดยกำหนดหน่วยเป็นบาทต่อตู้ต่อเที่ยว

ใบแทรกที่ ๑๐๐๐

ในสมุดอัตราสินค้าเล่ม ๑

ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป การบรรทุกส่งตู้สินค้าหมวดประเภหตุคอนเทนเนอร์ และ ISO Tank ในเส้นทางต่างๆ (ไม่รวมการบรรทุกส่งตู้สินค้าในเส้นทางระหว่าง โอซิติ์ ลาดกระบัง ไปยัง ท่าเรือแหลมฉบัง และขบวนรถ Landbridge) ไม่รวมการบรรทุกส่งสินค้าอันตราย วัตถุและสารเคมีอันตราย (Dangerous Goods) ที่มีรายชื่อตามใบแทรกที่ ๙๙๗ ในสมุดอัตราสินค้าเล่ม ๑/๒๕๕๕ และสินค้าที่มีรายชื่อ ตามบัญชีแนบท้ายนี้ โดยการบรรทุกส่งตู้สินค้าจะต้องมีทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ อาจเป็นเที่ยวเปล่า ๑ เที่ยว และเที่ยวบรรทุก ๑ เที่ยว หรือเที่ยวบรรทุกทั้ง ๒ เที่ยว (ไปและกลับ) ให้คิดอัตราค่าระวางในอัตราเหมาไป - กลับ ตามระยะทาง จากอัตราค่าระวางต่อตู้ต่อเที่ยว ดังนี้

๑. อัตราค่าระวางสำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบรรณ บทด. พิกัด ต่ำกว่า ๖๒ ตัน

ตารางที่ ๑ : อัตราค่าระวางสำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบรรณ บทด. พิกัดต่ำกว่า ๖๒ ตัน หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๑ - ๑๐๐	๕๖๐	๘๕๐	๖๘๐	๙๕๐	๑,๔๒๐	๑,๑๕๐
๑๐๑ - ๑๒๐	๖๕๐	๙๖๐	๗๗๐	๑,๐๗๐	๑,๖๒๐	๑,๓๐๐
๑๒๑ - ๑๔๐	๗๕๕	๑,๑๒๐	๙๐๐	๑,๒๕๐	๑,๘๕๐	๑,๕๒๐
๑๔๑ - ๑๖๐	๘๕๐	๑,๒๘๐	๑,๐๓๐	๑,๔๓๐	๒,๑๖๐	๑,๗๓๐
๑๖๑ - ๑๘๐	๙๖๐	๑,๔๓๕	๑,๑๕๐	๑,๖๑๐	๒,๔๓๐	๑,๙๕๐
๑๘๑ - ๒๐๐	๑,๐๖๕	๑,๕๙๕	๑,๒๘๐	๑,๗๙๐	๒,๖๙๐	๒,๑๖๐
๒๐๑ - ๒๒๐	๑,๑๑๐	๑,๖๗๐	๑,๓๔๐	๑,๘๖๐	๒,๘๑๐	๒,๒๕๐
๒๒๑ - ๒๔๐	๑,๒๑๐	๑,๘๒๐	๑,๔๖๐	๒,๐๓๐	๓,๐๖๐	๒,๔๕๐
๒๔๑ - ๒๖๐	๑,๓๑๐	๑,๙๗๐	๑,๕๘๐	๒,๒๐๐	๓,๓๒๐	๒,๖๖๐
๒๖๑ - ๒๘๐	๑,๔๑๐	๒,๑๒๐	๑,๗๐๐	๒,๓๗๐	๓,๕๗๐	๒,๘๖๐
๒๘๑ - ๓๐๐	๑,๕๑๐	๒,๒๗๐	๑,๘๒๐	๒,๕๔๐	๓,๘๒๐	๓,๐๖๐
๓๐๑ - ๓๒๐	๑,๕๓๕	๒,๓๐๕	๑,๘๕๐	๒,๕๘๐	๓,๘๗๐	๓,๑๐๐
๓๒๑ - ๓๔๐	๑,๖๓๐	๒,๔๕๐	๑,๙๖๐	๒,๗๓๐	๔,๑๑๐	๓,๒๙๐
๓๔๑ - ๓๖๐	๑,๗๒๕	๒,๕๘๕	๒,๐๗๐	๒,๙๐๐	๔,๓๕๐	๓,๔๘๐
๓๖๑ - ๓๘๐	๑,๘๒๐	๒,๗๓๐	๒,๑๙๐	๓,๐๖๐	๔,๕๙๐	๓,๖๘๐
๓๘๑ - ๔๐๐	๑,๙๑๕	๒,๘๗๕	๒,๓๐๐	๓,๒๒๐	๔,๘๔๐	๓,๘๘๐
๔๐๑ - ๔๒๐	๑,๙๓๐	๒,๘๙๐	๒,๓๒๐	๓,๒๔๐	๔,๘๖๐	๓,๘๙๐
๔๒๑ - ๔๔๐	๒,๐๑๐	๓,๐๑๐	๒,๔๑๐	๓,๓๗๐	๕,๐๖๐	๔,๐๕๐
๔๔๑ - ๔๖๐	๒,๐๙๕	๓,๑๔๕	๒,๕๒๐	๓,๕๒๐	๕,๒๙๐	๔,๒๔๐
๔๖๑ - ๔๘๐	๒,๑๙๐	๓,๒๘๐	๒,๖๓๐	๓,๖๘๐	๕,๕๒๐	๔,๔๒๐
๔๘๑ - ๕๐๐	๒,๒๘๐	๓,๔๒๐	๒,๗๔๐	๓,๘๓๐	๕,๗๕๐	๔,๖๐๐
๕๐๑ - ๕๒๐	๒,๒๙๐	๓,๔๔๐	๒,๗๖๐	๓,๘๕๐	๕,๗๘๐	๔,๖๓๐
๕๒๑ - ๕๔๐	๒,๓๘๐	๓,๕๗๐	๒,๘๖๐	๔,๐๐๐	๖,๐๐๐	๔,๘๐๐

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐

หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๕๕๑ - ๕๖๐	๒,๔๗๐	๓,๗๐๐	๒,๙๖๐	๔,๑๔๐	๖,๒๓๐	๔,๙๙๐
๕๖๑ - ๕๘๐	๒,๕๕๕	๓,๘๓๕	๓,๐๗๐	๔,๒๙๐	๖,๔๕๐	๕,๑๖๐
๕๘๑ - ๖๐๐	๒,๖๔๕	๓,๙๖๕	๓,๑๘๐	๔,๔๔๐	๖,๖๘๐	๕,๓๙๐
๖๐๑ - ๖๒๐	๒,๖๖๕	๓,๙๙๕	๓,๒๐๐	๔,๔๘๐	๖,๗๒๐	๕,๓๘๐
๖๒๑ - ๖๔๐	๒,๗๕๐	๔,๑๒๐	๓,๓๐๐	๔,๖๒๐	๖,๙๔๐	๕,๕๖๐
๖๔๑ - ๖๖๐	๒,๘๓๕	๔,๒๕๕	๓,๔๑๐	๔,๗๖๐	๗,๑๖๐	๕,๗๓๐
๖๖๑ - ๖๘๐	๒,๙๒๐	๔,๓๘๐	๓,๕๑๐	๔,๙๑๐	๗,๓๗๐	๕,๙๐๐
๖๘๑ - ๗๐๐	๓,๐๑๐	๔,๕๑๐	๓,๖๑๐	๕,๐๕๐	๗,๕๙๐	๖,๐๘๐
๗๐๑ - ๗๒๐	๓,๐๓๕	๔,๕๕๕	๓,๖๕๐	๕,๐๙๐	๗,๖๕๐	๖,๑๒๐
๗๒๑ - ๗๔๐	๓,๑๒๐	๔,๖๘๐	๓,๗๕๐	๕,๒๓๐	๗,๘๕๐	๖,๒๘๐
๗๔๑ - ๗๖๐	๓,๒๐๕	๔,๘๐๕	๓,๘๕๐	๕,๓๗๐	๘,๐๗๐	๖,๔๖๐
๗๖๑ - ๗๘๐	๓,๒๙๐	๔,๙๓๐	๓,๙๕๐	๕,๕๑๐	๘,๒๙๐	๖,๖๓๐
๗๘๑ - ๘๐๐	๓,๓๗๕	๕,๐๖๐	๔,๐๕๐	๕,๖๖๐	๘,๔๙๐	๖,๘๐๐
๘๐๑ - ๘๒๐	๓,๔๖๕	๕,๑๙๕	๔,๑๙๐	๕,๘๑๐	๘,๕๙๐	๖,๘๘๐
๘๒๑ - ๘๔๐	๓,๕๕๐	๕,๓๓๐	๔,๓๐๐	๕,๙๖๐	๘,๘๐๐	๗,๐๔๐
๘๔๑ - ๘๖๐	๓,๕๗๐	๕,๓๖๐	๔,๓๙๐	๖,๐๐๐	๘,๘๐๐	๗,๒๐๐
๘๖๑ - ๘๘๐	๓,๖๕๕	๕,๔๙๕	๔,๔๙๐	๖,๑๔๐	๘,๙๒๐	๗,๓๗๐
๘๘๑ - ๙๐๐	๓,๗๓๕	๕,๖๐๕	๔,๕๙๐	๖,๒๘๐	๙,๐๔๐	๗,๕๔๐
๙๐๑ - ๙๒๐	๓,๗๗๐	๕,๖๖๐	๔,๕๓๐	๖,๓๔๐	๙,๑๒๐	๗,๖๒๐
๙๒๑ - ๙๔๐	๓,๘๕๕	๕,๗๙๕	๔,๖๓๐	๖,๔๗๐	๙,๒๒๐	๗,๗๘๐
๙๔๑ - ๙๖๐	๓,๙๓๕	๕,๙๐๕	๔,๗๓๐	๖,๖๑๐	๙,๓๓๐	๗,๙๕๐
๙๖๑ - ๙๘๐	๔,๐๒๐	๖,๐๓๐	๔,๘๓๐	๖,๗๕๐	๙,๔๓๐	๘,๐๒๐
๙๘๑ - ๑๐๐๐	๔,๑๐๐	๖,๑๕๐	๔,๙๒๐	๖,๘๘๐	๙,๕๓๐	๘,๑๒๐
๑๐๐๑ - ๑๐๒๐	๔,๑๔๐	๖,๒๑๐	๔,๙๗๐	๖,๙๕๐	๙,๖๔๐	๘,๑๖๐
๑๐๒๑ - ๑๐๔๐	๔,๒๒๐	๖,๓๓๐	๕,๐๗๐	๗,๐๙๐	๙,๖๔๐	๘,๕๒๐
๑๐๔๑ - ๑๐๖๐	๔,๓๐๐	๖,๔๕๐	๕,๑๖๐	๗,๒๓๐	๙,๗๕๐	๘,๖๘๐
๑๐๖๑ - ๑๐๘๐	๔,๓๘๕	๖,๕๗๕	๕,๒๖๐	๗,๓๖๐	๙,๘๕๐	๘,๘๔๐
๑๐๘๑ - ๑๑๐๐	๔,๔๖๕	๖,๖๙๕	๕,๓๖๐	๗,๕๐๐	๙,๙๖๐	๙,๐๑๐
๑๑๐๑ - ๑๑๒๐	๔,๕๑๐	๖,๗๖๐	๕,๔๑๐	๗,๕๗๐	๙,๙๖๐	๙,๐๙๐
๑๑๒๑ - ๑๑๔๐	๔,๕๙๐	๖,๘๘๐	๕,๔๑๐	๗,๖๗๐	๙,๙๖๐	๙,๒๖๐
๑๑๔๑ - ๑๑๖๐	๔,๖๗๐	๗,๐๐๐	๕,๖๐๐	๗,๘๔๐	๙,๙๖๐	๙,๔๒๐
๑๑๖๑ - ๑๑๘๐	๔,๗๕๐	๗,๑๒๐	๕,๗๐๐	๗,๙๘๐	๙,๙๖๐	๙,๕๘๐
๑๑๘๑ - ๑๒๐๐	๔,๘๓๐	๗,๒๔๐	๕,๘๐๐	๘,๑๑๐	๙,๙๖๐	๙,๗๔๐
๑๒๐๑ - ๑๒๒๐	๔,๘๗๐	๗,๓๑๐	๕,๘๕๐	๘,๑๙๐	๙,๙๖๐	๙,๘๔๐
๑๒๒๑ - ๑๒๔๐	๔,๙๕๐	๗,๔๓๐	๕,๙๕๐	๘,๓๒๐	๙,๙๖๐	๑๐,๐๐๐
๑๒๔๑ - ๑๒๖๐	๕,๐๓๐	๗,๕๕๐	๖,๐๔๐	๘,๔๖๐	๙,๙๖๐	๑๐,๑๖๐

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๑๒๖๑ - ๑๒๘๐	๕,๑๑๐	๗,๖๗๐	๖,๑๔๐	๘,๕๘๐	๑๒,๘๙๐	๑๐,๓๒๐
๑๒๘๑ - ๑๓๐๐	๕,๑๙๐	๗,๗๙๐	๖,๒๔๐	๘,๗๒๐	๑๓,๐๙๐	๑๐,๔๘๐
๑๓๐๑ - ๑๓๒๐	๕,๒๔๐	๗,๘๖๐	๖,๒๙๐	๘,๘๐๐	๑๓,๒๑๐	๑๐,๕๗๐
๑๓๒๑ - ๑๓๔๐	๕,๓๒๐	๗,๙๘๐	๖,๓๙๐	๘,๙๓๐	๑๓,๔๑๐	๑๐,๗๓๐
๑๓๔๑ - ๑๓๖๐	๕,๔๐๐	๘,๑๐๐	๖,๔๘๐	๙,๐๖๐	๑๓,๖๑๐	๑๐,๘๙๐
๑๓๖๑ - ๑๓๘๐	๕,๔๗๕	๘,๒๑๕	๖,๕๘๐	๙,๒๐๐	๑๓,๘๑๐	๑๑,๐๕๐
๑๓๘๑ - ๑๔๐๐	๕,๕๕๕	๘,๓๓๕	๖,๖๗๐	๙,๓๓๐	๑๔,๐๑๐	๑๑,๒๑๐
๑๔๐๑ - ๑๔๒๐	๕,๖๐๕	๘,๔๐๕	๖,๗๓๐	๙,๔๒๐	๑๔,๑๓๐	๑๑,๓๑๐
๑๔๒๑ - ๑๔๔๐	๕,๖๘๕	๘,๕๒๕	๖,๘๒๐	๙,๕๔๐	๑๔,๓๓๐	๑๑,๔๗๐
๑๔๔๑ - ๑๔๖๐	๕,๗๖๕	๘,๖๔๕	๖,๙๒๐	๙,๖๘๐	๑๔,๕๓๐	๑๑,๖๓๐
๑๔๖๑ - ๑๔๘๐	๕,๘๔๐	๘,๗๖๐	๗,๐๑๐	๙,๘๑๐	๑๔,๗๓๐	๑๑,๗๙๐
๑๔๘๑ - ๑๕๐๐	๕,๙๒๐	๘,๘๘๐	๗,๑๑๐	๙,๙๔๐	๑๔,๙๓๐	๑๑,๙๕๐
๑๕๐๑ - ๑๕๒๐	๕,๙๗๐	๘,๙๖๐	๗,๑๗๐	๑๐,๐๓๐	๑๕,๐๕๐	๑๒,๐๔๐
๑๕๒๑ - ๑๕๔๐	๖,๐๕๐	๙,๐๗๐	๗,๒๖๐	๑๐,๑๖๐	๑๕,๒๕๐	๑๒,๒๐๐
๑๕๔๑ - ๑๕๖๐	๖,๑๓๐	๙,๑๙๐	๗,๓๖๐	๑๐,๒๙๐	๑๕,๔๕๐	๑๒,๓๖๐
๑๕๖๑ - ๑๕๘๐	๖,๒๑๐	๙,๓๑๐	๗,๔๕๐	๑๐,๔๒๐	๑๕,๖๕๐	๑๒,๕๒๐
๑๕๘๑ - ๑๖๐๐	๖,๒๙๕	๙,๔๒๕	๗,๕๔๐	๑๐,๕๖๐	๑๕,๘๕๐	๑๒,๖๘๐
๑๖๐๑ - ๑๖๒๐	๖,๓๘๕	๙,๕๐๕	๗,๖๑๐	๑๐,๖๔๐	๑๕,๙๘๐	๑๒,๘๔๐
๑๖๒๑ - ๑๖๔๐	๖,๔๑๕	๙,๖๒๕	๗,๗๐๐	๑๐,๗๗๐	๑๖,๑๗๐	๑๒,๙๙๐
๑๖๔๑ - ๑๖๖๐	๖,๔๙๐	๙,๗๔๐	๗,๘๐๐	๑๐,๘๙๐	๑๖,๓๗๐	๑๓,๑๐๐
๑๖๖๑ - ๑๖๘๐	๖,๕๗๐	๙,๘๖๐	๗,๘๙๐	๑๑,๐๑๐	๑๖,๕๖๐	๑๓,๒๕๐
๑๖๘๑ - ๑๗๐๐	๖,๖๕๐	๙,๙๗๐	๗,๙๘๐	๑๑,๑๓๐	๑๖,๗๖๐	๑๓,๔๑๐
๑๗๐๑ - ๑๗๒๐	๖,๗๓๐	๑๐,๐๕๐	๘,๐๔๐	๑๑,๒๕๐	๑๖,๙๖๐	๑๓,๕๖๐
๑๗๒๑ - ๑๗๔๐	๖,๘๑๐	๑๐,๑๗๐	๘,๑๔๐	๑๑,๓๗๐	๑๗,๑๖๐	๑๓,๖๘๐
๑๗๔๑ - ๑๗๖๐	๖,๘๙๕	๑๐,๒๙๕	๘,๒๓๐	๑๑,๔๙๐	๑๗,๓๖๐	๑๓,๘๓๐
๑๗๖๑ - ๑๗๘๐	๖,๙๘๕	๑๐,๔๐๕	๘,๓๓๐	๑๑,๖๑๐	๑๗,๕๖๐	๑๓,๙๙๐
๑๗๘๑ - ๑๘๐๐	๗,๐๑๐	๑๐,๕๒๐	๘,๔๒๐	๑๑,๗๓๐	๑๗,๖๗๐	๑๔,๑๔๐
๑๘๐๑ - ๑๘๒๐	๗,๐๗๐	๑๐,๖๐๐	๘,๔๘๐	๑๑,๘๗๐	๑๗,๘๑๐	๑๔,๒๕๐
๑๘๒๑ - ๑๘๔๐	๗,๑๕๕	๑๐,๗๑๕	๘,๕๘๐	๑๒,๐๐๐	๑๘,๐๐๐	๑๔,๔๐๐
๑๘๔๑ - ๑๘๖๐	๗,๒๒๐	๑๐,๘๓๐	๘,๖๗๐	๑๒,๑๓๐	๑๘,๒๐๐	๑๔,๕๖๐
๑๘๖๑ - ๑๘๘๐	๗,๓๐๐	๑๐,๙๕๐	๘,๗๖๐	๑๒,๒๖๐	๑๘,๔๐๐	๑๔,๗๒๐
๑๘๘๑ - ๑๙๐๐	๗,๓๗๕	๑๑,๐๖๕	๘,๘๖๐	๑๒,๓๙๐	๑๘,๖๐๐	๑๔,๘๘๐
๑๙๐๑ - ๑๙๒๐	๗,๔๓๐	๑๑,๑๕๐	๘,๙๒๐	๑๒,๔๘๐	๑๘,๗๔๐	๑๕,๐๐๐
๑๙๒๑ - ๑๙๔๐	๗,๕๑๐	๑๑,๒๖๐	๙,๐๑๐	๑๒,๖๑๐	๑๘,๙๓๐	๑๕,๑๕๐
๑๙๔๑ - ๑๙๖๐	๗,๕๙๐	๑๑,๓๘๐	๙,๑๑๐	๑๒,๗๔๐	๑๙,๑๒๐	๑๕,๓๐๐

(Signature)

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๑๙๖๑ - ๑๙๘๐	๗,๖๖๕	๑๑,๔๙๕	๙,๒๐๐	๑๒,๘๗๐	๑๙,๓๒๐	๑๕,๔๖๐
๑๙๘๑ - ๒๐๐๐	๗,๗๔๐	๑๑,๖๑๐	๙,๒๙๐	๑๓,๐๐๐	๑๙,๕๑๐	๑๕,๖๑๐

หมายเหตุ - กรณีการบรรทุกตู้สินค้า(บรรจุสินค้า) ทั้งเที่ยวไป และเที่ยวกลับ ให้คิดอัตราค่าระวางเที่ยวบรรทุก สำหรับการบรรทุกตู้สินค้าเที่ยวไป และเที่ยวบรรทุก(เที่ยวที่ ๒) สำหรับการบรรทุกตู้สินค้าเที่ยวกลับ

๒. อัตราค่าระวางสำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบนรถ บทด. พิกัด ๖๒ ต้น

ตารางที่ ๒ : อัตราค่าระวางสำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบนรถ บทด. พิกัด ๖๒ ต้น

หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๑ - ๑๐๐	๗๐๐	๑,๐๕๐	๘๔๐	๙๘๐	๑,๔๗๐	๑,๑๘๐
๑๐๑ - ๑๒๐	๘๐๐	๑,๒๐๐	๙๖๐	๑,๒๕๕	๑,๘๘๐	๑,๕๑๐
๑๒๑ - ๑๔๐	๙๓๕	๑,๔๐๐	๑,๑๒๐	๑,๔๖๐	๒,๑๙๕	๑,๗๖๐
๑๔๑ - ๑๖๐	๑,๐๖๕	๑,๖๐๐	๑,๒๘๐	๑,๔๙๐	๒,๒๔๐	๑,๘๐๐
๑๖๑ - ๑๘๐	๑,๒๐๐	๑,๗๙๕	๑,๔๔๐	๑,๖๗๕	๒,๕๑๕	๒,๐๒๐
๑๘๑ - ๒๐๐	๑,๓๓๐	๒,๐๐๐	๑,๖๐๐	๑,๘๖๕	๒,๗๙๕	๒,๒๔๐
๒๐๑ - ๒๒๐	๑,๓๙๐	๒,๐๘๐	๑,๖๗๐	๑,๙๔๕	๒,๙๑๕	๒,๓๔๐
๒๒๑ - ๒๔๐	๑,๕๑๕	๒,๒๗๐	๑,๘๒๐	๒,๑๒๐	๓,๑๘๐	๒,๕๕๐
๒๔๑ - ๒๖๐	๑,๖๔๐	๒,๔๖๐	๑,๙๗๐	๒,๒๙๕	๓,๔๕๕	๒,๗๖๐
๒๖๑ - ๒๘๐	๑,๗๖๕	๒,๖๕๐	๒,๑๒๐	๒,๔๗๐	๓,๗๓๐	๒,๙๗๐
๒๘๑ - ๓๐๐	๑,๘๙๐	๒,๘๔๐	๒,๒๘๐	๒,๖๕๐	๓,๙๗๐	๓,๑๘๐
๓๐๑ - ๓๒๐	๑,๙๑๕	๒,๘๗๕	๒,๓๐๐	๒,๖๘๕	๔,๐๒๕	๓,๒๒๐
๓๒๑ - ๓๔๐	๒,๐๓๕	๓,๐๕๕	๒,๔๕๐	๒,๘๕๐	๔,๒๘๐	๓,๔๓๐
๓๔๑ - ๓๖๐	๒,๑๕๕	๓,๒๓๕	๒,๕๙๐	๓,๐๒๐	๔,๕๓๐	๓,๖๓๐
๓๖๑ - ๓๘๐	๒,๒๗๕	๓,๔๑๕	๒,๗๔๐	๓,๑๙๐	๔,๗๘๐	๓,๘๓๐
๓๘๑ - ๔๐๐	๒,๓๙๕	๓,๕๙๕	๒,๘๘๐	๓,๓๕๐	๕,๐๓๐	๔,๐๓๐
๔๐๑ - ๔๒๐	๒,๔๑๕	๓,๖๑๕	๒,๙๐๐	๓,๔๓๐	๕,๑๕๐	๔,๑๒๐
๔๒๑ - ๔๔๐	๒,๕๑๐	๓,๗๖๐	๓,๐๑๐	๓,๕๑๐	๕,๒๗๐	๔,๒๒๐
๔๔๑ - ๔๖๐	๒,๖๒๕	๓,๙๓๕	๓,๑๕๐	๓,๖๗๐	๕,๕๑๐	๔,๔๑๐
๔๖๑ - ๔๘๐	๒,๗๓๕	๔,๑๐๕	๓,๒๙๐	๓,๘๓๐	๕,๗๕๐	๔,๖๐๐
๔๘๑ - ๕๐๐	๒,๘๕๐	๔,๒๘๐	๓,๔๓๐	๓,๙๙๐	๕,๙๙๐	๔,๘๐๐
๕๐๑ - ๕๒๐	๒,๙๖๕	๔,๔๖๕	๓,๕๔๐	๔,๐๑๐	๖,๐๒๐	๔,๘๒๐
๕๒๑ - ๕๔๐	๒,๙๗๕	๔,๔๖๕	๓,๕๘๐	๔,๑๖๕	๖,๒๔๕	๕,๐๐๐
๕๔๑ - ๕๖๐	๓,๐๘๕	๔,๖๒๕	๓,๗๐๐	๔,๓๒๐	๖,๔๘๐	๕,๑๙๐
๕๖๑ - ๕๘๐	๓,๑๙๕	๔,๗๙๕	๓,๘๔๐	๔,๔๗๐	๖,๗๑๐	๕,๓๗๐
๕๘๑ - ๖๐๐	๓,๓๐๕	๔,๙๕๕	๓,๙๗๐	๔,๖๓๐	๖,๙๔๐	๕,๕๖๐

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๖๐๑ - ๖๒๐	๓,๓๓๕	๕,๐๐๐	๔,๐๐๐	๔,๖๖๕	๖,๙๙๕	๕,๖๐๐
๖๒๑ - ๖๔๐	๓,๔๔๐	๕,๑๖๐	๔,๑๓๐	๔,๘๑๐	๗,๒๒๐	๕,๗๘๐
๖๔๑ - ๖๖๐	๓,๕๕๐	๕,๓๒๐	๔,๒๖๐	๔,๙๖๕	๗,๔๔๕	๕,๙๖๐
๖๖๑ - ๖๘๐	๓,๖๕๐	๕,๔๘๐	๔,๓๙๐	๕,๑๑๕	๗,๖๗๕	๖,๑๔๐
๖๘๑ - ๗๐๐	๓,๗๖๐	๕,๖๔๐	๔,๕๒๐	๕,๒๖๕	๗,๘๙๕	๖,๓๐๐
๗๐๑ - ๗๒๐	๓,๘๗๐	๕,๘๐๐	๔,๕๕๐	๕,๓๐๕	๗,๙๕๕	๖,๓๗๐
๗๒๑ - ๗๔๐	๓,๙๘๕	๕,๘๕๕	๔,๖๘๐	๕,๔๕๐	๘,๑๘๐	๖,๕๕๐
๗๔๑ - ๗๖๐	๔,๐๐๐	๖,๐๐๐	๔,๘๐๐	๕,๖๐๐	๘,๔๐๐	๖,๗๒๐
๗๖๑ - ๗๘๐	๔,๑๐๕	๖,๑๕๕	๔,๙๓๐	๕,๗๔๕	๘,๖๑๕	๖,๙๐๐
๗๘๑ - ๘๐๐	๔,๒๑๐	๖,๓๑๐	๕,๐๕๐	๕,๘๙๐	๘,๘๔๐	๗,๐๘๐
๘๐๑ - ๘๒๐	๔,๒๕๕	๖,๓๖๕	๕,๑๑๐	๕,๙๔๕	๘,๙๓๕	๗,๑๕๐
๘๒๑ - ๘๔๐	๔,๓๖๐	๖,๕๔๐	๕,๒๔๐	๖,๑๐๕	๙,๑๕๕	๗,๓๓๐
๘๔๑ - ๘๖๐	๔,๔๖๕	๖,๖๙๕	๕,๓๖๐	๖,๒๕๐	๙,๓๗๐	๗,๕๐๐
๘๖๑ - ๘๘๐	๔,๕๗๐	๖,๘๕๐	๕,๔๘๐	๖,๓๙๐	๙,๕๙๐	๗,๖๘๐
๘๘๑ - ๙๐๐	๔,๖๗๐	๗,๐๑๐	๕,๖๑๐	๖,๕๔๐	๙,๘๑๐	๗,๘๕๐
๙๐๑ - ๙๒๐	๔,๗๑๕	๗,๐๗๕	๕,๖๖๐	๖,๖๐๐	๙,๙๐๐	๗,๙๒๐
๙๒๑ - ๙๔๐	๔,๘๒๐	๗,๒๓๐	๕,๗๙๐	๖,๗๔๕	๑๐,๑๑๕	๘,๑๐๐
๙๔๑ - ๙๖๐	๔,๙๒๐	๗,๓๘๐	๕,๙๑๐	๖,๘๙๐	๑๐,๓๓๐	๘,๒๗๐
๙๖๑ - ๙๘๐	๕,๐๒๕	๗,๕๓๕	๖,๐๓๐	๗,๐๓๐	๑๐,๕๕๐	๘,๔๔๐
๙๘๑ - ๑๐๐๐	๕,๑๒๕	๗,๖๘๕	๖,๑๕๐	๗,๑๗๕	๑๐,๗๖๕	๘,๖๒๐
๑๐๐๑ - ๑๐๒๐	๕,๑๗๕	๗,๗๖๕	๖,๒๒๐	๗,๒๔๕	๑๐,๘๖๕	๘,๗๐๐
๑๐๒๑ - ๑๐๔๐	๕,๒๗๕	๗,๙๑๕	๖,๓๔๐	๗,๓๙๐	๑๑,๐๘๐	๘,๘๗๐
๑๐๔๑ - ๑๐๖๐	๕,๓๗๕	๘,๐๖๕	๖,๔๖๐	๗,๕๓๐	๑๑,๒๙๐	๙,๐๔๐
๑๐๖๑ - ๑๐๘๐	๕,๔๘๐	๘,๒๒๐	๖,๕๘๐	๗,๖๗๐	๑๑,๕๑๐	๙,๒๑๐
๑๐๘๑ - ๑๑๐๐	๕,๕๘๐	๘,๓๗๐	๖,๗๐๐	๗,๘๑๐	๑๑,๗๒๐	๙,๓๘๐
๑๑๐๑ - ๑๑๒๐	๕,๖๓๐	๘,๔๕๐	๖,๗๖๐	๗,๘๙๐	๑๑,๘๓๐	๙,๔๗๐
๑๑๒๑ - ๑๑๔๐	๕,๗๓๕	๘,๖๐๕	๖,๘๙๐	๘,๐๓๐	๑๒,๐๔๐	๙,๖๔๐
๑๑๔๑ - ๑๑๖๐	๕,๘๓๕	๘,๗๕๕	๗,๐๑๐	๘,๑๗๐	๑๒,๒๕๐	๙,๘๐๐
๑๑๖๑ - ๑๑๘๐	๕,๙๓๕	๘,๙๐๕	๗,๑๓๐	๘,๓๑๐	๑๒,๔๖๐	๙,๙๗๐
๑๑๘๑ - ๑๒๐๐	๖,๐๓๕	๙,๐๕๕	๗,๒๕๐	๘,๔๕๐	๑๒,๖๗๐	๑๐,๑๔๐
๑๒๐๑ - ๑๒๒๐	๖,๐๙๐	๙,๑๔๐	๗,๓๒๐	๘,๕๓๐	๑๒,๗๙๐	๑๐,๒๔๐
๑๒๒๑ - ๑๒๔๐	๖,๑๙๐	๙,๒๙๐	๗,๔๔๐	๘,๖๗๐	๑๓,๐๐๐	๑๐,๔๐๐
๑๒๔๑ - ๑๒๖๐	๖,๒๙๐	๙,๔๔๐	๗,๕๖๐	๘,๘๑๐	๑๓,๒๑๐	๑๐,๕๗๐
๑๒๖๑ - ๑๒๘๐	๖,๓๙๐	๙,๕๙๐	๗,๖๘๐	๘,๙๕๐	๑๓,๔๒๐	๑๐,๗๔๐
๑๒๘๑ - ๑๓๐๐	๖,๔๙๐	๙,๗๔๐	๗,๘๐๐	๙,๐๙๐	๑๓,๖๓๐	๑๐,๙๑๐
๑๓๐๑ - ๑๓๒๐	๖,๕๕๐	๙,๘๒๐	๗,๘๖๐	๙,๑๗๐	๑๓,๗๕๐	๑๑,๐๐๐

Handwritten signature

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๑๓๒๑ - ๑๓๔๐	๖,๖๕๐	๙,๙๗๐	๗,๙๘๐	๙,๙๙๐	๑๓,๙๖๐	๑๑,๑๗๐
๑๓๔๑ - ๑๓๖๐	๖,๗๕๐	๑๐,๑๒๐	๘,๑๐๐	๙,๙๕๕	๑๔,๑๖๕	๑๑,๓๔๐
๑๓๖๑ - ๑๓๘๐	๖,๘๕๐	๑๐,๒๗๐	๘,๒๒๐	๙,๙๒๐	๑๔,๓๗๐	๑๑,๕๐๐
๑๓๘๑ - ๑๔๐๐	๖,๙๕๕	๑๐,๔๑๕	๘,๓๔๐	๙,๘๘๕	๑๔,๕๘๕	๑๑,๖๗๐
๑๔๐๑ - ๑๔๒๐	๗,๐๖๐	๑๐,๕๖๐	๘,๔๖๐	๙,๘๕๐	๑๔,๗๙๐	๑๑,๘๓๐
๑๔๒๑ - ๑๔๔๐	๗,๑๖๐	๑๐,๖๖๐	๘,๕๖๐	๙,๘๑๕	๑๔,๙๙๐	๑๑,๙๙๐
๑๔๔๑ - ๑๔๖๐	๗,๒๖๐	๑๐,๘๑๐	๘,๖๖๐	๑๐,๐๘๐	๑๕,๑๙๐	๑๒,๑๕๐
๑๔๖๑ - ๑๔๘๐	๗,๓๖๐	๑๐,๙๖๐	๘,๗๖๐	๑๐,๒๔๐	๑๕,๓๙๐	๑๒,๓๑๐
๑๔๘๑ - ๑๕๐๐	๗,๔๖๐	๑๑,๑๑๐	๘,๘๖๐	๑๐,๓๙๐	๑๕,๕๙๐	๑๒,๔๗๐
๑๕๐๑ - ๑๕๒๐	๗,๕๖๐	๑๑,๒๖๐	๘,๙๖๐	๑๐,๕๔๐	๑๕,๗๙๐	๑๒,๖๓๐
๑๕๒๑ - ๑๕๔๐	๗,๖๖๐	๑๑,๔๑๐	๙,๐๖๐	๑๐,๖๙๐	๑๕,๙๙๐	๑๒,๗๙๐
๑๕๔๑ - ๑๕๖๐	๗,๗๖๐	๑๑,๕๖๐	๙,๑๖๐	๑๐,๘๔๐	๑๖,๑๙๐	๑๒,๙๕๐
๑๕๖๑ - ๑๕๘๐	๗,๘๖๐	๑๑,๗๑๐	๙,๒๖๐	๑๐,๙๙๐	๑๖,๓๙๐	๑๓,๑๑๐
๑๕๘๑ - ๑๖๐๐	๗,๙๖๐	๑๑,๘๖๐	๙,๓๖๐	๑๑,๑๔๐	๑๖,๕๙๐	๑๓,๒๗๐
๑๖๐๑ - ๑๖๒๐	๘,๐๖๐	๑๑,๙๖๐	๙,๔๖๐	๑๑,๒๙๐	๑๖,๗๙๐	๑๓,๔๓๐
๑๖๒๑ - ๑๖๔๐	๘,๑๖๐	๑๒,๑๑๐	๙,๕๖๐	๑๑,๔๔๐	๑๖,๙๙๐	๑๓,๕๙๐
๑๖๔๑ - ๑๖๖๐	๘,๒๖๐	๑๒,๒๖๐	๙,๖๖๐	๑๑,๕๙๐	๑๗,๑๙๐	๑๓,๗๕๐
๑๖๖๑ - ๑๖๘๐	๘,๓๖๐	๑๒,๔๑๐	๙,๗๖๐	๑๑,๗๔๐	๑๗,๓๙๐	๑๓,๙๑๐
๑๖๘๑ - ๑๗๐๐	๘,๔๖๐	๑๒,๕๖๐	๙,๘๖๐	๑๑,๘๙๐	๑๗,๕๙๐	๑๔,๐๗๐
๑๗๐๑ - ๑๗๒๐	๘,๕๖๐	๑๒,๖๖๐	๙,๙๖๐	๑๑,๙๙๐	๑๗,๗๙๐	๑๔,๒๓๐
๑๗๒๑ - ๑๗๔๐	๘,๖๖๐	๑๒,๘๑๐	๑๐,๐๖๐	๑๒,๑๔๐	๑๗,๙๙๐	๑๔,๓๙๐
๑๗๔๑ - ๑๗๖๐	๘,๗๖๐	๑๒,๙๖๐	๑๐,๒๑๐	๑๒,๒๙๐	๑๘,๑๙๐	๑๔,๕๕๐
๑๗๖๑ - ๑๗๘๐	๘,๘๖๐	๑๓,๑๑๐	๑๐,๓๖๐	๑๒,๔๔๐	๑๘,๓๙๐	๑๔,๗๑๐
๑๗๘๑ - ๑๘๐๐	๘,๙๖๐	๑๓,๒๖๐	๑๐,๕๑๐	๑๒,๕๙๐	๑๘,๕๙๐	๑๔,๘๗๐
๑๘๐๑ - ๑๘๒๐	๙,๐๖๐	๑๓,๔๑๐	๑๐,๖๖๐	๑๒,๗๔๐	๑๘,๗๙๐	๑๔,๙๓๐
๑๘๒๑ - ๑๘๔๐	๙,๑๖๐	๑๓,๕๖๐	๑๐,๘๑๐	๑๒,๘๙๐	๑๘,๙๙๐	๑๕,๐๙๐
๑๘๔๑ - ๑๘๖๐	๙,๒๖๐	๑๓,๗๑๐	๑๐,๙๖๐	๑๒,๙๙๐	๑๙,๑๙๐	๑๕,๒๕๐
๑๘๖๑ - ๑๘๘๐	๙,๓๖๐	๑๓,๘๖๐	๑๑,๑๑๐	๑๓,๑๔๐	๑๙,๓๙๐	๑๕,๔๑๐
๑๘๘๑ - ๑๙๐๐	๙,๔๖๐	๑๓,๙๖๐	๑๑,๒๖๐	๑๓,๒๙๐	๑๙,๕๙๐	๑๕,๕๗๐
๑๙๐๑ - ๑๙๒๐	๙,๕๖๐	๑๔,๑๑๐	๑๑,๔๑๐	๑๓,๔๔๐	๑๙,๗๙๐	๑๕,๖๓๐
๑๙๒๑ - ๑๙๔๐	๙,๖๖๐	๑๔,๒๖๐	๑๑,๕๖๐	๑๓,๕๙๐	๑๙,๙๙๐	๑๕,๗๙๐
๑๙๔๑ - ๑๙๖๐	๙,๗๖๐	๑๔,๔๑๐	๑๑,๗๑๐	๑๓,๗๔๐	๒๐,๑๙๐	๑๖,๐๑๐
๑๙๖๑ - ๑๙๘๐	๙,๘๖๐	๑๔,๕๖๐	๑๑,๘๖๐	๑๓,๘๙๐	๒๐,๓๙๐	๑๖,๑๗๐
๑๙๘๑ - ๒๐๐๐	๙,๙๖๐	๑๔,๗๑๐	๑๑,๙๖๐	๑๓,๙๙๐	๒๐,๕๙๐	๑๖,๓๓๐

หมายเหตุ - กรณีการบรรทุกตู้สินค้า(บรรจุสินค้า) ทั้งเที่ยวไป และเที่ยวกลับ ให้คิดอัตราค่าระวางเที่ยวบรรทุก สำหรับการบรรทุกตู้สินค้าเที่ยวไป และเที่ยวบรรทุก(เที่ยวที่ ๒) สำหรับการบรรทุกตู้สินค้าเที่ยวกลับ

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

๓. กรณีการคิดอัตราค่าระวางการบรรทุกส่งตู้สินค้าเข้ามาคันบนรถ บทด. พิกัด ๓๙ ต้น ให้คิดอัตราค่าระวางพิกัดต่ำกว่า ๖๒ ต้น

๔. กรณีการบรรทุกตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ (วางกลาง) บนรถ บทด. ให้คิดอัตราค่าระวางเท่ากับการบรรทุกตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต

๕. จำนวนเงินอัตราค่าระวางที่คิดได้ครั้งสุดท้าย(หลักหน่วย) ถ้ามีเศษต่ำกว่า ๕.๐๐ บาท ให้ยกขึ้นเป็น ๕.๐๐ บาท ถ้ามีเศษเกินกว่า ๕.๐๐ บาท ให้ปัดขึ้นเป็น ๑๐.๐๐ บาท

๖. ใบแทรกที่ ๙๘๘ ในสมุดอัตราสินค้าเล่ม ๑/๒๔๙๕ ให้ยกเลิกเสีย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรุงเทพมหานคร

วันที่ ๑๙ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

เอกสารแนบท้าย

รายชื่อสินค้าดังต่อไปนี้ ให้คิดค่าระวางสินค้าเหมาคัน ตามประเภทสินค้าที่บรรทุกส่งและช่วงระยะทางกิโลเมตร ตามใบแทรกที่ ๔๑๐ ในสมุดอัตราสินค้าเล่ม ๑/๒๔๕๕

ชื่อสินค้า	ประเภท ค่าระวาง	รหัสสินค้า
กรดทุกชนิด	๓	๘๙๐๘
กระป๋อง	๔	๙๐๐๑
กระสุน, วัตถุระเบิด, ดินระเบิด	๓	๘๙๐๙
ก้อนหิน, หินเกล็ดปูน	๔	๔๓๐๐
กากข้าวโพด	๔	๗๖๐๐
กากปาล์ม	๔	๘๙๐๗
กากมะพร้าว	๔	๘๙๐๐
กากเมล็ดพะยูน	๔	๘๙๐๗
กำมะถัน	๔	๘๙๓๐
ก๊าซบรรจุทุกในรถ บพก.	G	๗๓๐๐
ก๊าซหุงต้ม	๓	๗๓๐๑
ก๊าซอื่นๆ	๓	๗๓๐๒
ขยะ	๔	๘๙๔๐
ของป่า	๔	๑๙๐๐
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๑๑๐
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุใบยา	C	๙๑๑๑
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุยางพารา	C	๙๑๑๒
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๑๑๓
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ เปล่า	C	๙๑๐๐
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๑๓๐
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๑๓๓
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๑๕๐
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๑๕๓
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๑๗๐
คอนเทนเนอร์ทั่วไปขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๑๗๓
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๙๑๐
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุยางพารา	C	๙๙๑๒
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๙๑๓
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๔ ล้อ เปล่า	C	๙๙๐๐
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๙๓๐
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๙๓๓
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๙๕๐
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๙๕๓
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสินค้า	C	๙๙๗๐
คอนเทนเนอร์ในประเทศขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ บนรถเปิด ๘ ล้อ บรรจุสารเคมี	C	๙๙๗๓
โค	๔	๙๐๐๐
แคลเซียม	๓	๕๙๐๗
เครื่องก่อสร้างทางรถไฟ	๔	๘๐๐๑
เครื่องจักรกลทุกชนิด	๓	๔๘๐๐
เครื่องใช้ในกิจการรถไฟ	๔	๘๐๐๐

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

ชื่อสินค้า	ประเภท ค่าระวาง	รหัสสินค้า
เครื่องใช้ในกิจการตำรวจ	๔	๖๔๐๑
เครื่องใช้ในราชการ, ตำรวจ ประเภทอาวุธยุทธโปกรณ์และสิ่งอันตรายไวไฟเพลิง	๔	๖๔๐๐
เครื่องโลหะทุกชนิด	๓	๘๙๒๙
เงินตราและธนบัตร	๓	๘๙๓๑
งา	๔	๐๖๐๑
เชือกปะทุ, ปะทัด, พลุดอกไม้ไฟเพลิง	๓	๘๙๑๐
ดินประสิว	๓	๘๙๑๐
ถ่านโค้ก	๓	๕๙๐๗
ถ่านไม้	๔	๑๘๐๐
ถังบรรจุก๊าซ	๔	๗๓๐๑
ถังเปล่าสำหรับบรรจุก๊าซ	๔	๗๔๐๐
เถ้าลิกไนต์ (Fly Ash)	๔	๗๐๐๐
ทราย	๔	๗๙๐๐
ท่อบรรจุก๊าซ	๔	๗๓๐๒
นกต่างๆ	๓	๙๐๐๓
น้ำมันเครื่องบิน บรรทุกในรถ ทค. บทค.	P	๕๖๐๐
น้ำมันดิบ บรรทุกในรถ ทค. บทค. บทบ.	P	๕๒๐๐
น้ำมันดีเซลหมุนช้า(ซีโล) บรรทุกในรถ ทค. บทค. บทบ.	P	๕๑๐๑
น้ำมันดีเซล(โซล่า) บรรทุกในรถ ทค. บทค. บทบ.	P	๕๑๐๐
น้ำมันเบนซินบรรทุกในรถ ทค. บทค. บทบ.	P	๕๐๐๐
น้ำมันเตาบรรทุกในรถ ทค. บทค. บทบ.	B	๕๓๐๐
น้ำมันอื่นๆ บรรทุกในรถ ทค. บทค. บทบ.	P	๕๖๐๑
น้ำมันก๊าดบรรทุกในรถอื่นที่ไม่ใช่รถ ทค. บทค. บทบ.	๔	๕๔๐๐
น้ำมันเครื่องหล่อลื่น บรรทุกในรถอื่นที่ไม่ใช่รถ ทค. บทค. บทบ.	๓	๕๕๐๐
น้ำมันดีเซลหมุนช้า(ซีโล) บรรทุกในรถอื่นที่ไม่ใช่รถ ทค. บทค. บทบ.	๔	๕๑๐๓
น้ำมันดีเซล(โซล่า) บรรทุกในรถอื่นที่ไม่ใช่รถ ทค. บทค. บทบ.	๔	๕๑๐๒
น้ำมันเชื้อเพลิงอื่นๆ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	๓	๕๖๐๒
น้ำมันเบนซิน บรรทุกในรถคันอื่นที่ไม่ใช่รถ ทค. บทค. บทบ.	๓	๕๐๐๑
น้ำยาเคมี	๓	๘๙๒๙
ปลา	๔	๒๕๐๐
ปุ๋ยทุกชนิด	๔	๖๗๐๐
ปูนขาว	๔	๘๙๑๒
ปูนซีเมนต์บรรจุถุง	๔	๔๑๐๐
ปูนซีเมนต์ผง	K	๖๙๐๐
ปูนทนไฟ	๓	๘๙๒๙
ปูนพอสเฟส	๔	๘๙๓๐
ปูนเม็ด	๔	๖๐๐๐
ผงคาร์บอน	๓	๘๙๒๙
ผลิตภัณฑ์ซีเมนต์, กระเบื้อง, เสา, แผ่นซีเมนต์	๓	๘๙๑๑
ฝ้าย, ฝ้ายและขนสัตว์	๔	๐๕๐๐
ไม้ซุง	๓	๒๒๐๐
ไม้อื่นๆ	๓	๘๙๐๔
ยาปราบศัตรูพืช	๔	๘๙๓๐

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

ชื่อสินค้า	ประเภท ค่าระวาง	รหัสสินค้า
แวลิกไนท์ (ถ่านหิน)	๔	๕๘๐๐
แวลโปแตช	๔	๕๘๐๑
แวลยิบซัม	๔	๕๗๐๒
แวลโครไมท์	๔	๕๙๐๑
แวลแบไรท์	๔	๕๙๐๒
แวลฟลูอโรสปาร์หรือฟลูออไรท์	๔	๕๙๐๔
แวลเฟลสปาร์	๔	๕๙๐๕
แวลเมงกานีส	๔	๕๙๐๓
แวลโยหิน	๓	๕๙๐๖
แวลเหล็ก	๔	๕๙๐๐
แวลอื่นๆ	๓	๕๙๐๗
ล้อเลื่อนและส่วนประกอบ	๓	๕๙๐๐
ศพ	๓	๘๙๓๒
ศพทหาร ตำรวจ กองรักษาดินแดน	๔	๘๙๓๓
สัตว์ปีก(ไม่รวมนก)	๔	๗๖๐๐
สัตว์มีชีวิตอื่นๆ	๔	๙๐๐๔
สินค้าเกษตรกรรมอื่นๆ ประเภท ๓	๓	๘๙๐๖
สินค้าเกษตรกรรมอื่นๆ ประเภท ๔	๔	๘๙๐๗
สินค้าตัวแทนขนส่ง	๓	๘๙๑๖
สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ ประเภท ๓	๓	๘๙๒๙
สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ ประเภท ๔	๔	๘๙๓๐
สิบล้อรถ	๓	๘๙๒๙
สำลี	๔	๐๕๐๐
หญ้า, ฟาง	๔	๐๗๐๐
หินต่างๆ	๔	๔๓๐๐
หินอ่อน หินแกะสลัก	๓	๔๓๐๑
เหล็กปีก	๔	๘๙๓๐
เหล็กแผ่น, เหล็กม้วน	๔	๘๙๒๒
เหล็กเส้น, เหล็กท่อน	๔	๘๙๒๓
แอลกอฮอล์	๓	๘๙๒๙

หมายเหตุ P หมายถึง ค่าระวางน้ำมันเชื้อเพลิง (ยกเว้นน้ำมันเตา)
 B หมายถึง ค่าระวางน้ำมันเตา
 G หมายถึง ค่าระวาง ก๊าซ แอลพีจี
 C หมายถึง ค่าระวางตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์)
 K หมายถึง ค่าระวางปูนซีเมนต์

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๒ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ (ต่อ)

ทั้งนี้ การคิดอัตราค่าระวางขึ้นอยู่กับปัจจัย ดังนี้

๓.๑) ขนาดพิกัดของรถบรรทุกทุกตู้สินค้า (บพต.) ที่นำมาใช้ในการขนส่ง ประกอบด้วย รถ บพต. พิกัดต่ำกว่า ๖๒ ตัน และรถ บพต. พิกัด ๖๒ ตัน

๓.๒) ขนาดตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) ประกอบด้วย (ขนาด ๒๐ ฟุต และขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต) โดยรถ บพต. ที่สามารถบรรทุกตู้สินค้าได้จำนวน ๑ ตู้ หรือ ๒ ตู้ ต่อคัน

๓.๓) รูปแบบการบรรจุสินค้า ประกอบด้วย เทียบเปล่า เทียบบรรทุก หรือเทียบบรรทุกเที่ยวที่ ๒ โดยการบรรทุกสินค้าจะต้องมีทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ อาจจะเป็น เทียบเปล่า ๑ เทียบ และเทียบบรรทุก ๑ เทียบ หรือเทียบบรรทุกทั้ง ๒ เทียบ

๓.๔) ระยะทางการขนส่งสินค้า

มีวิธีการคิดค่าขนส่งเหมาคัน = (อัตราค่าระวางต่อคัน + อัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันต่อคัน)

ตัวอย่างวิธีการคิดค่าขนส่งสินค้าเหมาคัน เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง ไปยัง สถานีอุบลราชธานี ระยะทาง ๖๔๒ กิโลเมตร สินค้ายางพาราบรรจุตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต น้ำหนัก ๒๓ ตัน(รวมตู้)/ตู้ วาง ๒ ตู้/บทร. บรรทุก บทร. พักบรรทุก ๔๖ ตัน รูปแบบเที่ยวเปล่า ๑ เที่ยว และเที่ยวบรรทุก ๑ เที่ยว (ไป - กลับ) ดังนี้

- อัตราค่าระวางเหมาคัน (บาท/บทร.) สำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบรรทุก บทร. พักต่ำกว่า ๖๒ ตัน ระยะทาง ๖๔๑ - ๖๖๐ กิโลเมตร คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้/บทร. ดังรูปที่ ๓ และตารางที่ ๕

๑. อัตราค่าระวางสำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบรรทุก บทร. พักต่ำกว่า ๖๒ ตัน						
ตารางที่ ๑ : อัตราค่าระวางสำหรับการบรรทุกส่งตู้สินค้าบรรทุก บทร. พักต่ำกว่า ๖๒ ตัน หน่วย : บาทต่อตู้ ต่อเที่ยว						
ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต			คอนเทนเนอร์ขนาดเกินกว่า ๒๐ ฟุต		
	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวบรรทุก (เที่ยวที่ ๒)
๖๔๑ - ๖๖๐	๒,๘๓๕	๔,๒๕๕	๓,๔๑๐	๔,๗๖๐	๗,๑๖๐	๕,๗๓๐

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๓ ใบแทรกที่ ๑๐๐๐ ตารางที่ ๑

ตารางที่ ๕ การคิดอัตราค่าระวางเหมาคัน ตามใบแทรกที่ ๑๐๐๐ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้/บทร. บรรทุก บทร. พักต่ำกว่า ๖๒ ตัน

ระยะทาง (กิโลเมตร)		ระยะทาง (กม.)	อัตราค่าระวางเหมาคัน			
			เที่ยวเปล่า (๑)	เที่ยว บรรทุก (๒)	บาท/ตู้ (๑)+(๒) = (๓)	บาท/บทร. (๓) x ๒
ท่าเรือ แหลมฉบัง	อุบล ราชธานี	๖๔๒	๒,๘๓๕	๔,๒๕๕	๗,๐๙๐	<u>๑๔,๑๘๐</u>

- อัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันเหมาคัน (บาท/บทร.) สำหรับช่วงราคาน้ำมันเฉลี่ย ๓๒.๐๑ - ๓๓.๐๐ บาท ระยะทาง ๖๔๑ - ๖๖๐ กิโลเมตร ดังรูปที่ ๔ และตารางที่ ๖

ตารางที่ 15: อัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันสำหรับช่วงราคาน้ำมันเฉลี่ย 32.01 - 33.00 บาท								
หน่วย : บาท ต่อ บทร. ต่อ เที่ยว								
ราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ย (บาทต่อลิตร)								
		32.01 - 32.25		32.26 - 32.50		32.51 - 32.75		32.76 - 33.00
ระยะทาง		เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวเปล่า	เที่ยวบรรทุก	เที่ยวเปล่า
641 - 660		2,015	2,015	2,051	2,051	2,087	2,087	2,123

ที่มา : กองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ ๔ ใบแทรกที่ ๙๙๑ ตารางที่ ๑๕

ตารางที่ ๖ การคิดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันหม้อคัน ตามใบแทรกที่ ๙๙๑ (ราคาน้ำมันเฉลี่ยประจำเดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๗ ช่วงราคา ๓๒.๗๖ – ๓๓.๐๐ บาท/ลิตร) ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันมีการเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำมันเฉลี่ยประจำเดือนตามที่ รพท. ประกาศ

ค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันหม้อคัน		
เที่ยวเปล่า (๑)	เที่ยวบรรทุก (๒)	รวม (๑)+(๒) (บาท/บทร.)
๒,๑๒๓	๒,๑๒๓	<u>๔,๒๔๖</u>

- อัตราค่าขนส่งสินค้าหม้อคัน (บาท/บทร.) = อัตราค่าระวางหม้อคัน (บาท/บทร.) + อัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันหม้อคัน (บาท/บทร.) ดังตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ การคิดค่าขนส่งสินค้าหม้อคัน

ค่าระวางหม้อคัน (๑) (บาท/บทร.)	ค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันหม้อคัน (๒) (บาท/บทร.)	รวม (๑)+(๒) (บาท/บทร.)
๑๔,๑๘๐	๔,๒๔๖	<u>๑๘,๔๒๖</u>

อัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าปกติ ไม่ได้ถูกกำหนดมาจากการขนส่งทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ เนื่องจากการบรรทุกสินค้าจะต้องมีทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับเป็นการขนส่งทั่วไปสำหรับผู้ประกอบการทุกราย ในส่วนของการได้รับส่วนลดจากอัตราค่าระวางตามใบแทรกที่ ๑๐๐๐ ขึ้นอยู่กับปริมาณที่ขนส่งโดยมีการวางหนังสือค้ำประกันโดยธนาคาร (Bank Guarantee) ไว้ตามข้อตกลงในเงื่อนไขของการขนส่งขบวนรถขึ้นต่อปีที่มีความประสงค์จะขนส่ง หรือการให้สนับสนุนกรณีมีการกำหนดอัตราค่าระวางก่อนการกำหนดใช้ในใบแทรกที่ ๑๐๐๐ ส่งผลให้อัตราค่าระวางดังกล่าวต่ำกว่าอัตราค่าระวางตามใบแทรกที่ ๑๐๐๐ ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างการปรับอัตราค่าระวางดังกล่าวให้เป็นไปตามอัตราค่าระวางที่ประกาศใช้ในปัจจุบัน และกรณีขนส่งผู้สินค้าหรือคอนเทนเนอร์ ตามใบแทรกที่ ๑๐๐๐ กำหนดไว้ว่าการบรรทุกสินค้าจะต้องมีทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ อาจจะเป็น เที่ยวเปล่า ๑ เที่ยว และเที่ยวบรรทุก ๑ เที่ยว หรือเที่ยวบรรทุกทั้ง ๒ เที่ยว กรณีเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟอาจเป็นเจ้าของสินค้าหรือผู้รับขนส่งสินค้าของผู้อื่น ใช้รถจักรและรถสินค้าของ รพท. สามารถบรรทุกส่งสินค้าในตู้เปล่าเป็นบรรทุกเที่ยวที่ ๒ ได้ โดยให้คิดอัตราค่าระวางตามเที่ยวบรรทุก รวมกับ เที่ยวบรรทุกที่ ๒ แต่ในปัจจุบันที่ไม่สามารถขนส่งในเที่ยวบรรทุกที่ ๒ ได้ เนื่องจากข้อจำกัดของผู้ประกอบการหรือกฎระเบียบอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่การที่ไม่สามารถขนส่งสินค้าชนิดอื่น ๆ นอกจากสินค้าที่เป็นของบริษัทตนเองเฉพาะกรณีที่เอกชนลงทุนจัดหารถจักรและหรือรถพ่วง เพื่อเดินขบวนรถสินค้าของเอกชนเองบนรางของ รพท. ยกตัวอย่าง เช่น การขนส่งปูนซีเมนต์ของบริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน) เป็นต้น หากมีการรับขนส่งสินค้าของบริษัทอื่น อาจเข้าข่ายพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนตามที่คณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการวินิจฉัยไว้แล้วในบันทึก เรื่อง การให้เอกชนร่วมดำเนินการให้บริการขนส่งกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๗๘๕/๒๕๖๑ และ เรื่อง การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ที่ ๕๒๔/๒๕๕๐ อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากค่าระวางในการขนส่งแล้ว การขนส่งสินค้าทางรางยังมีค่าใช้จ่ายในส่วนของการขนถ่ายสินค้าด้วย ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางไม่มีความแตกต่างจากการขนส่งทางถนน

๔) กฎระเบียบข้อบังคับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาในการขนส่งสินค้าทางราง จากงานวิจัยของ สุนันทา (๒๕๖๐) แสดงให้เห็นว่าหนึ่งในอุปสรรคของการให้บริการขนส่งสินค้าคือเรื่องของกฎระเบียบข้อบังคับ โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ ๓ ประเด็น ได้แก่ ๑) กฎระเบียบที่ใช้เก่าเกินไป ไม่ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นอุปสรรคในการดำเนินการที่ต้องประสานงานกับองค์กรต่างๆ ดังจะเห็นได้จากกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เช่น พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ๒) กฎหมายปัจจุบันมีจุดเน้นไปที่การกำกับ และควบคุมการบริหารของการรถไฟ โดยที่รัฐมีภาระหน้าที่ต้องดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลัก ทำให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน และ ๓) การดำเนินงานบางอย่างของ รฟท. ถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่างๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

๓.๑.๕ ปัญหาทางด้านการปฏิบัติการเดินรถ

เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่สำคัญของการจัดการการขนส่งทางรางที่ต้องแก้ไข โดยคู่มือปฏิบัติการด้านการเดินรถ ของฝ่ายการเดินรถ รฟท. ระบุถึงปัญหาของการปฏิบัติการเดินรถไว้แต่ละประเด็นดังนี้

๑) ปัญหาด้านหัวรถจักร และรถพ่วง ที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด ไม่สามารถทำขบวนหรือไม่สามารถวิ่งได้ตามพิกัดที่กำหนด หรือ รถพ่วงหรือหัวรถจักรชำรุดมีไม่เพียงพอต่อการให้บริการในช่วงเร่งด่วน

๒) ปัญหาเกี่ยวกับเส้นทาง มีการลดความเร็วในจุดต่างๆ ทั้งในพื้นที่ที่ไม่สามารถรองรับน้ำหนักดพลาได้ ๒๐ ตัน/เพลลา และในพื้นที่ที่ชำรุด รวมถึงสถานีที่มีความยาวและขนาดไม่ได้มาตรฐาน เป็นอุปสรรคในการหลีกขบวน รวมถึงเส้นทางลาดชัน ทำให้ต้องลดความเร็ว

๓) เกี่ยวกับอุปกรณ์อาณัติสัญญาณในการเดินรถที่ชำรุด ไม่สามารถใช้งานได้ จำเป็นต้องรอการซ่อมแซม รวมถึงอุปกรณ์รุ่นเก่า - รุ่นใหม่ ที่ไม่สามารถทำงานประสานงานกันได้อย่างเป็นระบบ

๔) ภัยธรรมชาติ โดยเฉพาะน้ำท่วมทำให้เกิดน้ำท่วมขังบริเวณราง และสร้างความเสียหาย ต้องรีบทำการซ่อมแซมเพื่อให้กลับมาเดินรถได้อย่างเป็นปกติ

๕) บุคลากร เป็นอีกหนึ่งปัญหาขององค์กรขนาดใหญ่ ที่มีบุคลากรในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอหรือไม่สามารถพัฒนาบุคลากรให้เติบโตทันกับบุคลากรเก่าที่ลาออกไป

๖) จุดตัดบริเวณถนนและทางรถไฟที่ไม่มีมาตรฐาน อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเสียเวลาในการปฏิบัติการเดินรถ

๓.๒ ผลการพัฒนาการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่ผ่านมา

จากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ซึ่งในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับและสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ ในรูปแบบต่าง ๆ พร้อมทั้งพัฒนาระบบการและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนาระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในระดับที่แข่งขันได้ นอกจากนี้ แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ในด้านความสามารถในการแข่งขัน ในประเด็นปฏิรูปที่ ๙ Connectivity : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ กิจกรรมที่ ๒ เร่งรัดการลงทุน ในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ พัฒนาการเชื่อมโยงทางราง เช่น ระหว่างไทยและ CLMV โดยเน้นเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งการผลิตที่สำคัญ เช่น ระบบรางจาก กทม./EEC สู่กัมพูชา และโฮจิมินห์ซิตี้ เพื่อเชื่อมโยงคลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ สนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคายและเชียงราย รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ให้สามารถเข้าสู่จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงได้โดยสะดวก การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวก และลดอุปสรรคในการค้าการลงทุน รวมถึงสอดคล้องกับรูปแบบการค้าในอนาคต โดยการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งาน การพัฒนาระบบการให้บริการ การพัฒนาซอฟต์แวร์ การพัฒนาปรับปรุง หรือผ่อนคลายกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น โดยการดำเนินการจะต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน รวมถึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุน และภาคบริการขนส่งมีบทบาทในการให้บริการมากขึ้น

การขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

ในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) โดยยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่ง และการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ 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 รวมถึงห้วงจรหรือแคร่บรรทุกสินค้า อุปกรณ์ยกขนต่างๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมีสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ภาคเอกชนและผู้ใช้บริการไม่มั่นใจที่จะมาใช้บริการ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ซึ่งมีการกึ่งเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน ต่อมาในเดือนมกราคม ๒๕๖๓ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ประเด็น (๐๓) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว ซึ่ง ขร. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ และได้มีการประชุมร่วมกับ รฟท. ในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนา โดยแบ่งเป็น ๔ ด้าน ประกอบด้วย

๑) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการพัฒนาโครงข่ายทางเดิม ทางคู่ ทางสายใหม่ และแผนการใช้งาน เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ (KSFs) แบ่งเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ ประเมินผลความสามารถในการขนส่งสินค้าในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในระยะที่ ๑ ที่แล้วเสร็จ จำนวน ๒ แผนงาน/โครงการ กำกับติดตามแก้ไขปัญหาอุปสรรคการก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ จำนวน ๘ แผนงาน/โครงการ และเร่งรัดการอนุมัติวงเงินและเวนคืน จำนวน ๘ แผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น ๑๘ แผนงาน/โครงการ

๒) ด้านการบริหารจัดการ โดยมีการยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการ (Level of Service) การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ (KSFs) ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยแบ่งเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ จำนวน ๕ แผนงาน/โครงการ ปรับปรุง/ดัดแปลงและจัดการจักรและล้อเลื่อนเพิ่มเติม จำนวน ๕ แผนงาน/โครงการ และก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง จำนวน ๓ แผนงาน/โครงการ รวมทั้งสิ้น ๑๓ แผนงาน/โครงการ

๓) ด้านบุคลากร โดยมีการพัฒนาบุคลากรและขีดความสามารถในการบริหารจัดการ เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ (KSFs) โดยการบริหารและพัฒนาบุคลากร เพื่อให้บุคลากรของ รฟท. มีโครงสร้างอัตราควบคุมไปกับการพัฒนาบุคลากรเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง จำนวน ๓ แผนงาน/โครงการ

๔) ด้านการตลาด โดยมีการส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งทางราง เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ (KSFs) โดยส่งเสริมให้มีการเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า รวมทั้งการร่วมลงทุน ร่วมกับภาคเอกชนให้กับ รฟท. จำนวน ๔ แผนงาน/โครงการ

โดยผลจากการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีปริมาณ ๑๑,๐๒๙,๓๗๑ ตัน ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีปริมาณ ๑๑,๗๗๖,๕๖๙ ตัน และปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีปริมาณ ๑๑,๐๘๔,๘๕๐ ตัน ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น จำนวน ๗๔๗,๑๙๘ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๖.๗๗ อย่างไรก็ตามปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ลดลง จำนวน ๖๔๑,๗๑๙ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๕.๘๗ เนื่องจากโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน การปรับปรุงโรงซ่อมบำรุง มีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้าและเกิดการขาดแคลนหัวรถจักรและล้อเลื่อนมาให้บริการกับผู้ประกอบการ การขาดแคลนบุคลากรของ รฟท. ในการให้บริการ

ทั้งนี้ ภายหลังการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจากการขนส่งในกลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์สายตะวันออก และกลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศ โดยปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีปริมาณ ๑๑,๙๙๐,๘๗๗ ตัน ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มีปริมาณ ๑๒,๘๑๑,๔๕๐ ตัน ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น จำนวน ๙๐๖,๐๗๙ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๘.๑๗ และปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพิ่มขึ้น จำนวน ๘๒๐,๕๗๓ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๖.๘๔

เมื่อพิจารณาจากผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ มีปริมาณการขนส่งทางรางเฉลี่ยปีละ ๑๑,๒๙๖,๙๓๐ ตัน และจากผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีปริมาณการขนส่งทางรางเฉลี่ยปีละ ๑๒,๔๐๑,๑๖๔ ตัน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)

ปีงบประมาณ	พ.ศ. ๒๕๖๒	พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕	พ.ศ. ๒๕๖๖	พ.ศ. ๒๕๖๗
ปริมาณการขนส่งสินค้า	๑๐,๕๐๕,๕๓๕	๑๑,๐๒๙,๓๗๑	๑๑,๗๗๖,๕๖๙	๑๑,๐๘๔,๘๕๐	๑๑,๙๙๐,๘๗๗	๑๒,๘๑๑,๔๕๐

๓.๓ การจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)

จากผลการประชุมสภาความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๕ และการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารสถานการณ์วิกฤติเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ณ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ที่ประชุมมอบหมายให้ คค. เตรียมการรับมือจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และให้มีการจัดทำแผนและมาตรการจูงจูงแรงจูงใจให้มีการใช้การขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการลดใช้พลังงานน้ำมันของประเทศโดยรวม ต่อมา ปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) ได้มอบหมายให้ ขร. ร่วมกับ รฟท. การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) จัดทำแผนการส่งเสริมการใช้ระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น และให้ ขร. รายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ให้ คค. ภายในวันที่ ๒๐ ของทุกเดือน

เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๖ ขร. ได้มีคำสั่งกรมการขนส่งทางราง ที่ ๕/๒๕๖๖ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง โดย ขร. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยมีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง และเพื่อให้การส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมาย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกอบข้อ ๑ ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง โดยมีองค์ประกอบ หน้าที่และอำนาจ ดังนี้

องค์ประกอบ

- | | |
|--|------------------|
| ๑) อธิบดีกรมการขนส่งทางราง | ประธานกรรมการ |
| ๒) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง | รองประธานกรรมการ |
| ๓) ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๔) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | กรรมการ |
| ๕) ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๖) ผู้แทนกรมศุลกากร | กรรมการ |
| ๗) ผู้แทนกรมการค้าต่างประเทศ | กรรมการ |
| ๘) ผู้แทนสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๙) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ |
| ๑๐) ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑๑) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ | กรรมการ |
| ๑๒) ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑๓) ผู้แทนบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| ๑๔) ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑๕) ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑๖) ผู้แทนหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | กรรมการ |

๑๗) ผู้แทนสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๘) ผู้แทนฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๙) ผู้แทนฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๒๐) ผู้แทนฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๒๑) ผู้แทนฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๒๒) ผู้อำนวยการกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง กรมการขนส่งทางราง	กรรมการ
๒๓) ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง กรมการขนส่งทางราง	กรรมการ
๒๔) ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง	กรรมการและ เลขานุการ
๒๕) หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนา กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

หน้าที่และอำนาจ

- ๑) จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง
- ๒) ติดตามและเร่งรัดการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง
 - ๓) ให้ข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง
 - ๔) ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ
 - ๕) ดำเนินการอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

การจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ขร. ได้ศึกษาและทบทวนแผนปฏิบัติการของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) และดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งหมด ๓ ครั้ง เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน โดยมีมุ่งหวังที่จะทำให้เป็นแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) มีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรอบด้าน ซึ่ง ขร. ได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อขอความเห็นชอบแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๖ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี

(พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และขับเคลื่อนโครงการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๗ ขร. ได้มีคำสั่งกรมการขนส่งทางราง ที่ ๔๓/๒๕๖๖ เรื่อง เพิ่มเติมองค์ประกอบคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง โดย ขร. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศมีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง และเพื่อให้การส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมาย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกอบข้อ ๑ ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงเพิ่มเติมองค์ประกอบในคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง จำนวน ๑ ราย ดังนี้

หัวหน้ากลุ่มติดตามและประเมินผล

กรรมการและ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

ผู้ช่วยเลขานุการ

กรมการขนส่งทางราง

การติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ขร. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ได้ประสานรวบรวม ประมวลผล และจัดทำรายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ณ สิ้นเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๗ (รอบ ๑๒ เดือน) โดยมีโครงการ/กิจกรรม รวมทั้งสิ้น ๖๓ โครงการ/กิจกรรม มีโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๖ โครงการ/กิจกรรม อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๔๕ โครงการ/กิจกรรม รอดำเนินการ จำนวน ๗ โครงการ/กิจกรรม และยกเลิกดำเนินการ จำนวน ๕ โครงการ/กิจกรรม ทำให้คงเหลือโครงการ/กิจกรรมที่รายงานผลการดำเนินการ จำนวน ๕๘ โครงการ/กิจกรรม ซึ่ง ขร. ได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบรายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดยเมื่อวันที่ ๙ ต.ค. ๒๕๖๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรับทราบแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และให้ดำเนินการตามระเบียบต่อไป

สำหรับแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) ฉบับนี้ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การพิจารณาตามความพร้อมของการดำเนินงาน พร้อมทั้งปรับปรุงแผนการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีโครงการ/กิจกรรม รวมทั้งสิ้น ๖๑ โครงการ/กิจกรรม

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

๓.๔.๑ วัตถุประสงค์

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) โดยได้รวบรวมแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ๑) แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
- ๒) แผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
- ๓) แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟู

การรถไฟแห่งประเทศไทย)

๔) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

๓.๔.๒ พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

๑) เป้าประสงค์

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความจุทางและรองรับการขนส่งทางรางในอนาคต

๒) กลยุทธ์/โครงการ/กิจกรรม

๒.๑) S๑T๑ โครงข่ายระบบราง/เส้นทาง (Networks/Tracks)

ประกอบด้วย ๒๕ โครงการ ดังนี้

๒.๑.๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (งานโยธา)

๒.๑.๒) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน (งานโยธา)

๒.๑.๓) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

(งานโยธา)

๒.๑.๔) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ

(งานโยธา)

๒.๑.๕) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

๒.๑.๖) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม - หัวหิน

๒.๑.๗) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

๒.๑.๘) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

- ๒.๑.๙) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ
- ๒.๑.๑๐) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ) (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือ EIA ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้ว)
- ๒.๑.๑๑) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว)
- ๒.๑.๑๒) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว)
- ๒.๑.๑๓) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว)
- ๒.๑.๑๔) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว)
- ๒.๑.๑๕) โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว)
- ๒.๑.๑๖) โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ)
- ๒.๑.๑๗) โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ)
- ๒.๑.๑๘) โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงชุมพร - ระนอง (งานโยธาและระบบอัตโนมัติสัญญาณ)
- ๒.๑.๑๙) โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - อ.นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี
- ๒.๑.๒๐) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๑๐ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๗)
- ๒.๑.๒๑) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๑๗๔ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๘)
- ๒.๑.๒๒) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๗๒ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๙)
- ๒.๑.๒๓) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๒๕๖ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๗๐)
- ๒.๑.๒๔) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๓๗๑ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๗๑)
- ๒.๑.๒๕) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๙๑ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๗๒)

๒.๒) S๑T๒ สิ่งอำนวยความสะดวก/การเข้าถึง (Facilities/Accessibility) ประกอบด้วย ๑๑ โครงการ ดังนี้

๒.๒.๑) โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม
สีเขียวก้าวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กพผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กพผ. แม่เมาะ

๒.๒.๒) โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม
WHA ตะวันออก ระยะยง

๒.๒.๓) โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม
อมตะซิตี้ ชลบุรี

๒.๒.๔) โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมเวสต์ ลำพูน

๒.๒.๕) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

๒.๒.๖) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียง
ของจังหวัดเชียงราย

๒.๒.๗) โครงการจ้างที่ปรึกษากระดับแผนพัฒนาสถานีขนส่ง
สินค้า (Truck Terminal) รองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการ และเพิ่ม
ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

๒.๒.๘) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

๒.๒.๙) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓

๒.๒.๑๐) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒

๒.๒.๑๑) โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา

๒.๓) S๑T๓ โรงซ่อมบำรุง (Depot) ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดังนี้

๒.๓.๑) โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรดีเซลและหน่วย ๑๐
ICD ลาดกระบัง

๒.๓.๒) โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถบรรทุกสินค้าที่คลองสิบเก้า

๒.๓.๓) โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรที่แก่งคอย

๓.๔.๓ พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management)

๑) เป้าประสงค์

พัฒนาการบริหารจัดการ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งทางราง
ให้มีความน่าเชื่อถือ สะดวก รวดเร็ว และแข่งขันได้ทั้งในด้านเวลาและราคา การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและ
ศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้
สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบเพื่อยกระดับการขนส่ง
ทางรางและอำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออกสินค้า รวมถึงการเตรียมรถจักรล้อเลื่อนให้เพียงพอต่อ
ความต้องการของภาคเอกชน

๒) กลยุทธ์/โครงการ/กิจกรรม

๒.๑) S๒T๑ ความน่าเชื่อถือ (Reliability) ประกอบด้วย ๑ โครงการ คือ
พัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)

๒.๒) S๒T๒ การติดตามและตรวจสอบ (Monitoring) ประกอบด้วย

๒ โครงการ ดังนี้

๒.๒.๑) โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)

๒.๒.๒) โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๓) S๒T๓ พิธีการศุลกากร (Customs Clearance) ประกอบด้วย

๑ โครงการคือ

โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

๒.๔) S๒T๔ การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

ประกอบด้วย ๑ โครงการคือ

การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมสู่สถาบันอบรมระบบราง

๒.๕) S๒T๕ การปรับปรุงรถจักร/ล้อเลื่อน (Rolling Stock Improvement) ประกอบด้วย ๔ โครงการ ดังนี้

๒.๕.๑) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา

๒.๕.๒) โครงการปรับปรุงรถจักร GEA ๓๖ คัน และ โครงการปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน

๒.๕.๓) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน (ขนส่งสินค้า) (ทดแทน)

๒.๕.๔) โครงการจัดการรถ บต. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่

๓.๔.๔ พันธกิจที่ ๓ การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)

๑) เป้าประสงค์

ปรับปรุงและพัฒนาให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งระบบรางได้ง่าย รวมถึงการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น การปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าบริการการขนส่งสินค้าทางรางให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ รวมถึงการนำระบบ IT มาช่วยในการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง การกำหนดมาตรการหรือโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ

๒) กลยุทธ์/โครงการ/กิจกรรม

๒.๑) S๓T๑ การเข้าถึง (Accessibility)

-

๒.๒) S๓T๒ การตลาด (Marketing) ประกอบด้วย ๔ โครงการ ดังนี้

๒.๒.๑) การปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B2B

๒.๒.๒) การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม

๒.๒.๓) การพัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งหีบห่อวัตถุ

๒.๒.๔) การใช้สัญลักษณ์ Eco-Rail Mark

๒.๓) S๓T๓ ราคา (Pricing) ประกอบด้วย ๑ โครงการคือ

โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวน
อัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

๓.๔.๕ พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)

๑) เป้าประสงค์

พัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทยให้มีกฎหมาย กฎระเบียบ
และมาตรฐานเดียวกัน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่มีความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับปรุง
กฎระเบียบ/ข้อบังคับที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าทางราง

๒) กลยุทธ์/โครงการ/กิจกรรม

๒.๑) S๔T๑ การปรับปรุงกฎข้อบังคับ (Regulatory Improvement)

ประกอบด้วย ๒ โครงการ ดังนี้

๒.๑.๑) โครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่าง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

๒.๑.๒) จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและ

ล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่

๒.๒) S๔T๒ เทคโนโลยีระบบราง (Rail Technology) ประกอบด้วย

๑ โครงการ คือ

ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษา
ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนา
อุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีด
ความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง

๒.๓) S๔T๓ การเปิดเสรีการขนส่งทางราง (Open Tracks)

ประกอบด้วย ๑ โครงการ คือ

พัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่ง
และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเป็น Platform provider

๒.๔) S๔T๔ มาตรฐาน (Standardization) ประกอบด้วย ๔ โครงการ ดังนี้

๒.๔.๑) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถขนส่ง
ทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง

๒.๔.๒) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำ
โครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard
Identification And Alert System)

๒.๔.๓) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบขนส่งทางราง
และเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง

๒.๔.๔) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างรถไฟ
เรื่องข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา

๓.๕ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางตามแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)

๓.๕.๑ การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า

การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าใช้ข้อมูลพื้นฐานการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแบบจำลองการขนส่งสินค้าระดับประเทศ จากโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (๒๕๖๑) แล้วทำการปรับเทียบข้อมูลดังกล่าวและทำการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ได้จากการปรับเทียบไปเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยใช้แบบจำลองการเกิดการขนส่งสินค้า (Freight Generation Model) และเนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๘๘) ขนส่งทางถนน และการขนส่งทางรถไฟถูกจำกัดด้วยความจุของรถไฟเอง รวมถึงประยุกต์ใช้อัตราการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และรูปแบบการขนส่งเดิมซึ่งมีโอกาสที่จะมาใช้รถไฟ เช่น รถบรรทุก หลังจากนั้นจะคำนวณสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้รถไฟ (Shifted Mode) โดยเฉพาะจากรูปแบบรถบรรทุกมาใช้รถไฟ โดยพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายในการขนส่งแต่ละรูปแบบตามแผนงานของ รฟท. ที่มีการปรับปรุงเป็นทางคู่และก่อสร้างทางสายใหม่แล้วทำการคำนวณปริมาณสินค้าที่จะใช้ทางรถไฟในอนาคต

โครงการ R-MAP ได้ทำการรวบรวมข้อมูลการขนส่งสินค้า ได้แก่ ข้อมูลประเภทสินค้าและรูปแบบที่มีการขนส่งหลักภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดภายในประเทศ รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้าน สถิติข้อมูลศุลกากร ตำแหน่งที่ตั้งสถานี ย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า รวมถึงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการขนส่งสินค้า เช่น ความเร็ว และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่ง เป็นต้น โดยใช้ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งระดับประเทศ (National Model : NAM) ที่พัฒนาโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ รวมทั้งพฤติกรรมการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการขนส่งสินค้าจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

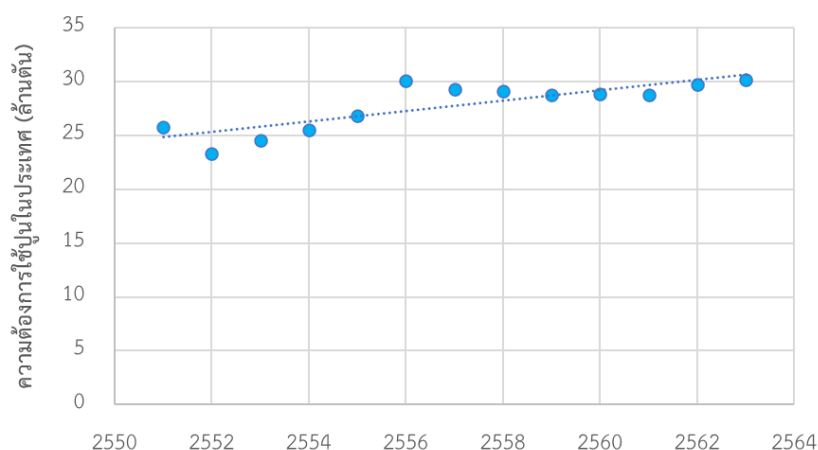
ในส่วนของการพยากรณ์ความต้องการขนส่งสินค้าที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้รถไฟในอนาคตนั้น โครงการ R-MAP ได้พิจารณาแยกความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคต ประกอบด้วย ๑) ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ พลังงานเชื้อเพลิง ซีเมนต์ เครื่องดื่ม เส้นไหม แป้ง และสินค้าเกษตร เป็นต้น ๒) สินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ โดยในกรณีที่มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ตามแผนงานต่างๆ โครงการ R-MAP ได้ทบทวนและวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ในปีอนาคต โดยวิเคราะห์จากผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการภายในโครงการกรณีที่มีการเปิดให้บริการรถไฟเส้นทางใหม่และจากการทบทวนผลการวิเคราะห์ในรายงานการศึกษาของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์การคาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านมา ซึ่งสินค้าที่เคยถูกขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นหลักจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟเป็นจำนวนหนึ่ง ๓) สินค้าใหม่ที่มีความต้องการมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากการพัฒนาเส้นทางในอนาคต โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์จากการทบทวนผลการวิเคราะห์ในรายงานการศึกษาที่ผ่านมาของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์คาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟกรณีที่มีการเปิดให้บริการเส้นทางในอนาคต นอกจากนี้โครงการ R-MAP ได้นำโครงการรถไฟสายใหม่เส้นทาง “ชุมพร-ระนอง” เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง ๒ ฝั่งทะเล (อ่าวไทย-อันดามัน) และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่าง

อ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งอยู่ในขั้นตอนระหว่างการดำเนินการศึกษามหาวิเคราะห์ร่วมด้วย ซึ่งการศึกษาได้มีการประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าที่เข้ามาใช้ในเส้นทางโครงการ โดยโครงการ R-MAP ได้พิจารณาแยกความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคตออกเป็น ดังต่อไปนี้

๑) ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟอยู่ในปัจจุบัน

ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์โดยใช้ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ได้จาก รฟท. พบว่ามีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางรวมทั้งหมด ๑๐.๕๑ ล้านตัน เมื่อพิจารณาแยกประเภทของกลุ่มสินค้าพบว่า สินค้าคอนเทนเนอร์มีสัดส่วนการขนส่งโดยน้ำหนักสูงที่สุด ประมาณร้อยละ ๖๒ รองลงมาคือ ปูนซีเมนต์ และกลุ่มสินค้าพลังงาน มีสัดส่วนการขนส่งใกล้เคียงกันประมาณร้อยละ ๑๘ ส่วนสินค้าประเภทอื่นๆ มีสัดส่วนการขนส่งรวมกันเพียงร้อยละ ๑

สำหรับการคาดการณ์สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่งทางรถไฟ โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์แนวโน้มอัตราการเติบโตของสินค้าคอนเทนเนอร์จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคาดการณ์ไปยังปีอนาคต สำหรับการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ ใช้สมมติฐานเส้นแนวโน้มแบบเส้นตรงจากข้อมูลสถิติปริมาณการใช้ปูนซีเมนต์ในประเทศของสมาคมอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ไทย ดังรูปที่ ๕ โดยปรับลดความชันของเส้นแนวโน้มในระยะยาวหลังปี ๒๕๗๕ ลงครึ่งหนึ่ง หากพิจารณาปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟจะพบว่าสัดส่วนการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟต่อปริมาณการใช้ทั่วประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีสัดส่วนร้อยละ ๖.๕๖ เมื่อมีการพัฒนารถไฟทางคู่แล้วเสร็จ ประกอบกับในอนาคตหากเปิดให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการเดินรถมากขึ้น คาดว่าปริมาณการขนส่งทางรถไฟจะยิ่งเพิ่มขึ้น โดยคาดการณ์แนวโน้มของสัดส่วนการใช้งานตามแนวโน้มของข้อมูลสถิติช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา จะได้ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ดังตารางที่ ๙



ที่มา : ข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ไทย, ๒๕๖๖

รูปที่ ๕ แสดงสถิติปริมาณการใช้ปูนซีเมนต์ในประเทศ

ตารางที่ ๙ 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

สำหรับการคาดการณ์สินค้ากลุ่มพลังงาน ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และก๊าซ LPG โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์โดยใช้สมมติฐานว่าการใช้พลังงานในอนาคตเทคโนโลยีจะมุ่งเน้นไปสู่พลังงานรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและมีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานมากขึ้น การขนส่งน้ำมันจึงจะไม่เพิ่มขึ้นมากนัก และมีการขยายโครงข่ายการขนส่งน้ำมันทางท่อมากขึ้น จึงลดความจำเป็นในการขนส่งทางรถไฟ นอกจากนี้โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์ความต้องการการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานจากต้นทาง-ปลายทางใหม่ที่จะมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟในอนาคต เช่น การขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจากจังหวัดระยองส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานทางรถไฟดังตารางที่ ๑๐

ตารางที่ ๑๐ 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 ตามลำดับ สินค้ากลุ่มคอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่งทางรางในปัจจุบัน ประกอบด้วย

๑.๑) คอนเทนเนอร์ตะวันออก

ปริมาณสินค้าที่มีโอกาสใช้การขนส่งทางรางระหว่างไฮซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นอยู่กับปริมาณการนำเข้า/ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

๑.๒) คอนเทนเนอร์แลนด์บริดจ์

คอนเทนเนอร์แลนด์บริดจ์เป็นสินค้าที่ขนส่งระหว่างไทยและมาเลเซียผ่านทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกจากภาคใต้ของไทย สินค้าหลัก ได้แก่ ยางพาราและไม้ยางพารา

๑.๓) คอนเทนเนอร์อื่นๆ

คอนเทนเนอร์อื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกสินค้าจากภูมิภาคต่างๆ ของไทย ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง สินค้าหลักเป็นสินค้าเกษตรที่มีปริมาณการส่งออกจำนวนมาก ได้แก่ ข้าว น้ำตาล ยางพารา ไม้ยางพารา และแป้งมันสำปะหลัง

๒) สินค้าศักยภาพที่เปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟจากการปรับปรุงและการสร้างทางรถไฟสายใหม่ในอนาคต

ด้วยคุณลักษณะของระบบการขนส่งทางรางที่เป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากในเที่ยวเดียวโดยต้นทุนต่อหน่วยจะยิ่งถูกลงหากยังมีปริมาณการขนส่งมาก แต่มีข้อด้อยเรื่องที่ไม่เป็นการขนส่งแบบ Door-to-door ต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในการเชื่อมต่อกับแหล่งผลิต/แหล่งบริโภค รวมทั้งมีความถี่และความยืดหยุ่นในการให้บริการที่เป็นรองการขนส่งทางถนน การขนส่งทางรางจึงเหมาะสมและมีประโยชน์ในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าทางไกล (Long Haul) โดยเฉพาะสินค้าที่มีน้ำหนักมาก สินค้าที่มีการขนส่งในปริมาณมาก และสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งด่วน โดยสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ โครงการ R-MAP ได้ศึกษาพฤติกรรมขนส่งสินค้าและประเมินโอกาสที่สินค้าแต่ละชนิดจะปรับเปลี่ยนจากการขนส่งรูปแบบอื่น มาใช้การขนส่งทางรถไฟจากการศึกษารายงานที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่ากลุ่มสินค้าที่มีโอกาสมากในการขนส่งทางรางมีลักษณะดังนี้

๒.๑) เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ขนส่งครั้งละมากๆ และต้องทำการขนส่งระยะทางไกล

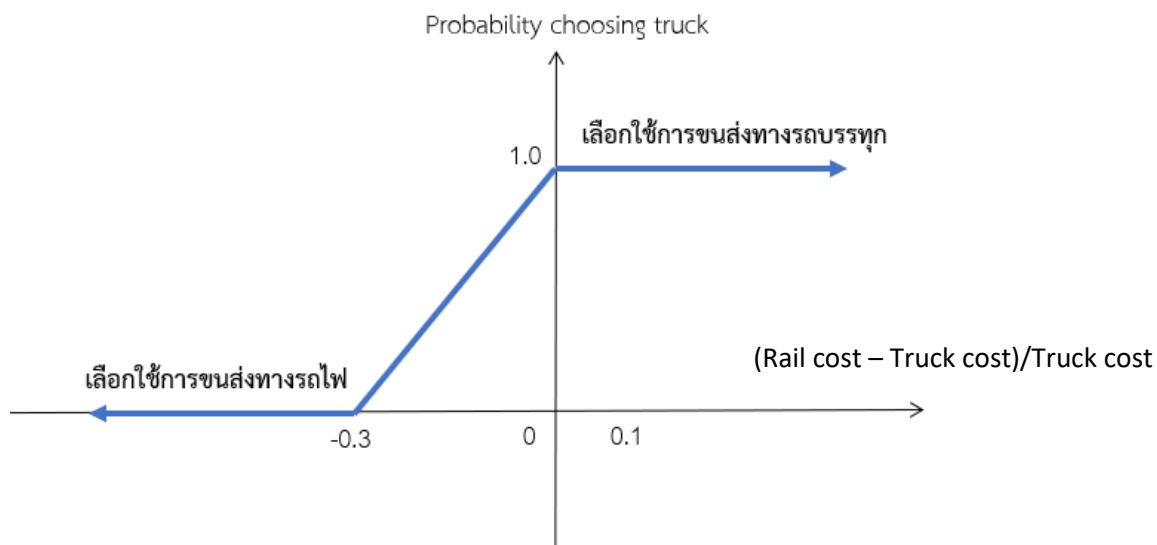
๒.๒) เป็นสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง ทั้งนี้การขนส่งทางรางสามารถช่วยให้เจ้าของสินค้าสามารถประหยัดต้นทุนขนส่งได้มากกว่าการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะต้นทุนค่าเชื้อเพลิง อีกทั้งการขนส่งสินค้าทางรางยังมีความปลอดภัยมากกว่าการขนส่งทางถนน

สำหรับสินค้าศักยภาพที่มีโอกาสปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางราง โครงการ R-MAP ประเมินจากการทบทวนลักษณะการขนส่งของกลุ่มสินค้าแต่ละประเภทรวมไปถึงการสำรวจความเห็นจากผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของสินค้า สมาคมผู้ประกอบการสินค้าชนิดต่างๆ สมาคมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และผู้ให้บริการตัวแทนการขนส่ง สามารถสรุปกลุ่มสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟดังตารางที่ ๑๑

ตารางที่ ๑๑ แสดงสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ

ลำดับ	สินค้า	ลักษณะการขนส่งที่เปลี่ยนรูปแบบมาใช้ทางรถไฟ	
		ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ
๑	ข้าว		✓
๒	ข้าวโพด		✓
๓	ปาล์มน้ำมัน		✓
๔	ปุย		✓
๕	เหล็ก อะลูมิเนียม		✓
๖	ผลไม้		✓
๗	เนื้อสัตว์แช่แข็งและแปรรูป		✓
๘	กระดาษา เยื่อกระดาษ		✓
๙	วัสดุก่อสร้าง	✓	
๑๐	สินค้าอุปโภคบริโภค	✓	
๑๑	สินแร่		✓
๑๒	ถ่านหิน		✓

โครงการ R-MAP ได้ใช้แบบจำลองการแบ่งรูปแบบการขนส่ง โดยอ้างอิงมาจากโครงการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ (๒๕๖๑) และได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับการศึกษาการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยผู้ประกอบการจะเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟเมื่อต้นทุนการขนส่งโดยรวมต่ำกว่ารูปแบบทางถนนหรือทางเรือร้อยละ ๓๐ ขึ้นไป แต่ถ้าต้นทุนการขนส่งโดยรวมต่ำกว่ารูปแบบทางถนนหรือทางเรือไม่เกินร้อยละ ๓๐ จะเลือกใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟลดลงเป็นอัตราส่วน ไปจนถึงต้นทุนการขนส่งโดยรวมทางรถไฟเท่ากันหรือสูงกว่ารูปแบบอื่นๆ ผู้ประกอบการจะไม่เลือกใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟรายละเอียดของแบบจำลองการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ ๖



รูปที่ ๖ แสดงแบบจำลองการแบ่งรูปแบบการขนส่ง เพื่อใช้ในการพยากรณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟและรถบรรทุก

ข้อมูลต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยอ้างอิงจากโครงการการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย สนข. มีรายละเอียดดังตารางที่ ๑๒

ตารางที่ ๑๒ แสดงต้นทุนการขนส่งและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าต่อหน่วย

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุนทางเวลา (Value of Time) บาท/ตัน/นาทีก	อัตราค่าขนส่งต่อระยะทาง บาท/ตัน/กม.	อัตราค่าบริการอื่น ๆ (Handling Cost) บาท/ตัน
ทางถนน	๐.๑๔	๑.๔๗	-
ทางรถไฟ	๐.๑๔	๐.๙๕	๘๐
ทางน้ำ	๐.๑๔	๐.๒๖	๖๔

ที่มา : โครงการการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เมื่อพิจารณาจากแบบจำลองการแบ่งรูปแบบการขนส่งพบว่า ผู้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยต้นทุนค่าขนส่งโดยรวม ประกอบด้วย ต้นทุนทางเวลา ต้นทุนการขนส่งตามระยะทาง และค่าบริการอื่นๆ ซึ่งการขนส่งทางรถไฟโดยส่วนใหญ่ต้องมีการยกขนหลายครั้ง เนื่องจากเส้นทางรถไฟส่วนใหญ่ไม่ได้เชื่อมต่อไปยังจุดต้นทางและปลายทางของสินค้าโดยตรง หากพิจารณาตามต้นทุนต่อหน่วยผู้ประกอบการจะเลือกขนส่งทางรถไฟเฉพาะกรณีที่ระยะทางไกลกว่า ๓๑๐ กม. (สมมติฐานให้การขนส่งทางรถไฟมีการยกขนสองครั้ง) ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการขนส่งที่ว่า การขนส่งระยะไกลยังคงใช้บริการขนส่งทางรถบรรทุกหรือทางถนนเป็นหลักอยู่ ส่วนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากเรือมาใช้รถไฟมีความเป็นไปได้ต่ำมาก เนื่องจากต้นทุนต่อหน่วยระยะทางสำหรับการขนส่งทางเรือต่ำกว่าการขนส่งทางรถไฟมาก รวมทั้งลักษณะเฉพาะของตัวสินค้าที่ขนส่งทางเรือไม่ต้องการความเร็วในการขนส่ง เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากและมูลค่าต่ำ นอกจากนี้สำหรับสินค้าประเภทอื่นๆ ที่อาจเปลี่ยนรูปแบบมาใช้ในการขนส่งทางรางในอนาคต โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและจากการทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับ

การวิเคราะห์การขนส่งสินค้าทางราง โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์ปริมาณความต้องการสินค้าประเภทอื่นๆ ที่จะเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางราง ประกอบด้วย

๒.๒.๑) การขนส่งสินแร่ทางรถไฟในอนาคต มีดังนี้

(๑) ขนส่งแร่โปแตชจากเหมืองในจังหวัดอุดรธานี เพื่อส่งออกทางท่าเรือมาบตาพุด ปริมาณ ๑.๕ ล้านตันต่อปี

(๒) ขนส่งแร่อะลูมินา นำเข้าจากเหมืองใน สปป.ลาว เพื่อส่งออกทางท่าเรือมาบตาพุด ปริมาณ ๐.๕ ล้านตันต่อปี

๒.๒.๒) การขนส่งถ่านหินทางรถไฟในอนาคต มีดังนี้

ขนส่งถ่านหินนำเข้าจากท่าเรือมาบตาพุด เพื่อมาใช้ในการผลิตอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์จังหวัดลำปาง ๓.๐ ล้านตันต่อปี

๓) สินค้าที่มีความต้องการใหม่เพื่อมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟเนื่องจาก การปรับปรุงและสร้างสายทางใหม่ในอนาคต

การคาดการณ์สินค้าที่มีความต้องการมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟเนื่องจาก การปรับปรุงและสร้างสายทางรถไฟสายใหม่ในอนาคต ได้แก่

๓.๑) การขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้านำเข้า-ส่งออก ระหว่าง ไทย/ลาว/จีน โดยในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางรถไฟจากจีนมายังนครหลวงเวียงจันทน์ของลาว ซึ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยคาดว่าจะมีการขนส่งสินค้านี้ระหว่างลาวและจีนเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งสินค้านี้ระหว่างไทย-จีน ทั้งสินค้านำเข้า-ส่งออก และสินค้านำเข้า-ส่งออก ระหว่างไทย-จีน มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟจาก นครหลวงเวียงจันทน์มาถึงชายแดนประเทศไทยที่หนองคาย การขนส่งทางรถไฟจะยิ่งเพิ่มมากขึ้นเนื่องจาก สามารถลดขั้นตอนและเวลาในการขนส่งจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางราง โดยการคาดการณ์สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย/ลาว/จีน ปรับใช้ผลการศึกษาโครงการ ศึกษาและออกแบบ กรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐานช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงแก่งคอย-บ้านภาชี-บางซื่อ ที่ศึกษาโดย สนข. ซึ่งได้ทำการศึกษากำหนดปริมาณสินค้าของเส้นทางรถไฟไทย-จีน โดยสมมติฐานของการวิเคราะห์โครงการในขณะนั้นรถไฟไทย-จีน มีการเดินรถร่วมกันระหว่างรถโดยสารและรถสินค้า และมีโครงข่ายเชื่อมโยงจากแก่งคอยไปถึงมาบตาพุด ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะขนส่งในเส้นทางโครงการกรณีมีการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ พบว่าจะมีสินค้านำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ย่านนาทาประมาณ ๔ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ.๒๕๖๕ (ปีเปิดตามสมมติฐานเดิม) และเพิ่มขึ้นเป็น ๑๓ ล้านตันในปี พ.ศ.๒๕๘๕ ทั้งนี้ จากสถานการณ์ปัจจุบันมีการปรับปรุงปีเปิดจากการศึกษาเดิม จึงตั้งสมมติฐานคาดว่าจะเปิดให้บริการเชื่อมต่อโดยมีเส้นทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์มาถึงไทยในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ และปรับลดอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งในอนาคตในระยะยาว (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๗๕) ลงครึ่งหนึ่งเนื่องจากสภาวะการหดตัวของเศรษฐกิจโลกและปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศต่างๆ ผลการคาดการณ์แสดงดังตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย/ลาว/จีน

ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)		
	มั่งใต้ (จีน/ลาว - ไทย)	มั่งเหนือ (ไทย - ลาว/จีน)	รวม
๒๕๗๕	๒.๖๒	๒.๖๘	๕.๓๐
๒๕๘๐	๓.๕๐	๓.๕๗	๗.๐๗
๒๕๘๕	๓.๘๗	๓.๙๖	๗.๘๓
๒๕๙๐	๔.๑๖	๔.๒๘	๘.๔๔

๓.๒) การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟสายใหม่

ชุมพร-ระนอง

โครงการ R-MAP ได้ทบทวนข้อมูลจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา ได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า จุดต้นทาง - ปลายทาง อ้างอิงตาม HS Code รวมถึงการเปรียบเทียบระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โครงการ R-MAP จึงใช้หลักการของ Original - Destination รายสินค้าอ้างอิงตาม HS Code ของ UN Comtrade (UNCTAD) มาจับคู่เป็นตาราง O-D Matrix รายประเทศ/รายสินค้าที่สามารถขนส่งด้วย ตู้ Container และวิเคราะห์ข้อมูลถึงความเป็นไปได้ของสินค้า ระหว่างประเทศในกลุ่ม APEC เช่น จีน ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย เป็นต้น ที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก (ฝั่งตะวันออกของไทย) และประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดีย (ฝั่งตะวันตกของไทย) ที่มีการซื้อขายระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยกลุ่มสินค้าเป้าหมายในอนาคตที่มีโอกาสในการขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกกระนอง-ชุมพร แบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มหลัก ประกอบด้วย (๑) กลุ่มสินค้าส่งออก และนำเข้าของประเทศไทยรวมถึงสินค้าหลังท่าของท่าเรือระนอง จากการเปรียบเทียบทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ในกรณีที่มีความถี่เรือเหมือนท่าเรือหลักของประเทศในปัจจุบันจะทำให้มีความได้เปรียบในการขนส่งสินค้า เนื่องจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดจะถูกลดลงจากการไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา ส่วนท่าเรือชุมพรจะเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการโดยเฉพาะในพื้นที่ SEC และภาคใต้ ในการใช้เป็นท่าเรือรวบรวมและกระจายสินค้าที่มาจากประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายลำที่ช่องแคบมะละกา หรือไม่จำเป็นต้องขนส่งมาจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในเรื่องต้นทุนค่าขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ท่าเรือชุมพรจะมีสินค้าเพิ่มมากขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการ Transshipment ของสินค้า และใช้ประโยชน์ของ Space บนเรือและความถี่ของเรือที่เข้าเทียบท่า (๒) กลุ่มสินค้า Transshipment/Transit ระหว่างประเทศ ที่อยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก มีสมมติฐาน คือ สินค้าที่ Transshipment/Transit ที่มีการถ่ายลำบริเวณช่องแคบมะละกาเพื่อส่งต่อประเทศที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียหรือฝั่งตะวันตกของไทยทั้งเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา ยุโรป ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะมาจากอาเซียน ออสเตรเลีย ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะมีปริมาณประมาณร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ของเรือแม่ สำหรับกลุ่มสินค้า Transshipment/Transit จะใช้งานบนระบบรางสำหรับกลุ่มสินค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามันผ่านท่าเรือน้ำลึกกระนอง-ชุมพร ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) และสำหรับกลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยผ่านทางท่าเรือน้ำลึกกระนองและชุมพร จะใช้งานโครงการรถไฟช่วงชุมพร-ระนอง ที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟปัจจุบันซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาโดย สทช.

๓.๕.๒ สมมติฐานที่ใช้ในแบบจำลองการขนส่งสินค้า

การพัฒนาแบบจำลองสภาพการจราจรและขนส่งในส่วนของการแบบจำลองการขนส่งสินค้า โครงการ R-MAP ได้จัดทำสมมติฐานเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งสินค้าทางรางในอนาคตดังนี้

๑) ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ นอกจากการพัฒนาโครงข่ายทางรางในเส้นทางสายหลักและสายรองที่สำคัญเป็นทางคู่แล้ว จะมีการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) บริเวณสถานีตามพื้นที่ต่างๆ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ จะจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไว้บริการด้วย อาทิเช่น ลานกองเก็บตู้สินค้า อุปกรณ์ยกขนสินค้า เป็นต้น

๒) มีการแก้ไขกฎระเบียบ/ข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยให้สามารถขนส่งสินค้าร่วมกันของผู้ประกอบการรายอื่นได้ เพื่อให้สามารถปันส่วนต้นทุนของการขนส่งสินค้าร่วมกันและมีผลให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟในภาพรวมลดลง

ในการดำเนินการตามสมมติฐานดังกล่าวข้างต้น จะมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟในส่วนของการขนส่ง (Transport Cost) และค่าบริหารจัดการการขนส่ง (Administration Cost) ลดลงกว่าปัจจุบันประมาณร้อยละ ๒๐-๒๕ (ในการศึกษาครั้งนี้ จะใช้สมมติฐานว่าค่าใช้จ่ายทั้ง ๒ ส่วนลดลงร้อยละ ๒๐) โดยค่าพารามิเตอร์เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่ใช้ในแบบจำลองการขนส่งสินค้าที่ปรับปรุงใหม่แสดงดังตารางที่ ๑๔

ตารางที่ ๑๔ แสดงค่าพารามิเตอร์เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่ใช้ในแบบจำลอง

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุนทางเวลา (Value of Time) บาท/ตัน/นาทีก	อัตราค่าขนส่งต่อระยะทาง บาท/ตัน/กม.	อัตราค่าบริการอื่นๆ (Handling Cost) บาท/ตัน
ทางถนน	๐.๑๔	๑.๔๗	-
ทางรถไฟ	๐.๑๔	๐.๙๕	๘๐
ทางน้ำ	๐.๑๔	๐.๒๖	๖๔

ที่มา : โครงการการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๓.๕.๓ ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

๑) ผลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง จำแนกตามประเภทสินค้า

ปี พ.ศ. ๒๕๗๐

ประเภทสินค้า	ปริมาณ (ล้านตัน)
๑. สินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าอื่น ๆ	๑๗.๕๒
๒. ปูนซีเมนต์	๒.๗๘
๓. ชิ้นส่วนคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป (Segment)	๐.๓๕
๔. สินค้ากลุ่มพลังงาน	๒.๔๗
๕. สินแร่ แร่เหล็ก แร่โปแตช	๒.๐๐
๖. ถ่านหิน	๓.๐๐
๗. นิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม	๔.๑๒
รวมทั้งหมด	๓๒.๒๔

๒) ผลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

ปี พ.ศ. ๒๕๗๐

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (พันตัน)	
	พ.ศ. ๒๕๖๖	พ.ศ. ๒๕๗๐
ทางถนน	๗๗๑,๑๕๕	๗๙๐,๔๒๕
ทางราง	๑๑,๓๖๗	๓๒,๒๓๕
ทางน้ำ	๙๘,๗๓๓	๑๐๖,๕๓๕
ทางอากาศ	๕๙	๖๒
รวม	๘๘๑,๓๑๔	๙๒๙,๒๕๗
สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (%)	๑.๒๙	๓.๔๗

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
สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (%)	๑.๕๕	๖.๔๕
เป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๔	๗

๓.๖ มูลค่าการลงทุนโครงการ

พันธกิจที่	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)
๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)	๓๕๐,๕๔๓.๕๔๙๐
๒. การบริหารจัดการ (Management)	๑๓,๑๑๘.๔๘๐๐
๓. การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)	๒๑.๙๔๐๐
๔. การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)	๑๖๗.๕๙๖๖
รวม	๓๖๓,๘๕๑.๕๖๕๖

หมายเหตุ : ไม่รวมโครงการทางคู่ ระยะที่ ๑ ทางรถไฟสายใหม่ ระยะที่ ๑ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓
โครงการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง/ครม. อนุมัติงบประมาณแล้ว

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ความสอดคล้องระหว่าง
แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ
ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
(ฉบับปรับปรุง) กับโครงการ/กิจกรรม แผนงานต่างๆ

ความสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง
ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) กับโครงการ/กิจกรรม แผนงานต่างๆ

พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๑T๑ โครงข่าย ระบบราง/ เส้นทาง (Networks/ Tracks)	รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ (งานโยธา)										
	๑. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	๒๔,๗๒๒.๒๘ (ตาม มติ ครม.)	✓	✓				รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	กรอบวงเงิน รวมงานโยธา และระบบ อาณัติ สัญญาณ
	๒. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	๒๐,๐๔๖.๔๑ (ตาม มติ ครม.)	✓	✓				รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	- กรอบวงเงิน รวมงานโยธา และระบบ อาณัติ สัญญาณ - ดำเนินการ แล้วเสร็จโดย เปิดเดินรถเมื่อ วันที่ ๑๒ ส.ค. ๖๗
	๓. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	๑๗,๒๙๐.๖๓ (ตาม มติ ครม.)	✓	✓				รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	- กรอบวงเงิน รวมงานโยธา และระบบ อาณัติ สัญญาณ - ดำเนินการ แล้วเสร็จโดย เปิดเดินรถเมื่อ วันที่ ๑๒ ส.ค. ๖๗
	๔. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาขุขะ - ชุมทางถนนจิระ	๒๙,๔๔๙.๓๑ (ตาม มติ ครม.)	✓	✓	✓	✓	✓ (สัญญา๒)	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	กรอบวงเงิน รวมงานโยธา และระบบ อาณัติ สัญญาณ
	รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ (ระบบอาณัติสัญญาณ)										
	๕. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สาย เหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	๒,๙๘๘.๕๗		✓	✓	✓		รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	รวมอยู่ใน กรอบวงเงิน ตามมติ ครม.
	๖. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สาย ใต้ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	๗,๓๘๘.๘๔		✓	✓			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	รวมอยู่ใน กรอบวงเงิน ตามมติ ครม.

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
	๗. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สาย ใต้ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์			✓	✓			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	
	๘. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สาย ใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร			✓	✓			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	
	๙. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สาย ตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเภา - ชุมทางถนนจิระ	๒,๕๔๙.๘๙				✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	รวมอยู่ใน กรอบวงเงิน ตามมติ ครม.
	รถไฟฟ้าคู่ ระยะที่ ๒ (EIA ผ่านแล้ว)										
	๑๐. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หอนกคาย	๒๙,๗๔๘.๐๐ (ตาม มติ ครม.)			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. R-MAP ลท.	★★★ ★	กรม.อนุมัติ ปี ๖๗ ก่อสร้าง ๖๘ แล้วเสร็จ ๗๐
	๑๑. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	๓๐,๔๒๒.๕๓ (งานโยธาและ ระบบอาณัติ สัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. R-MAP ลท.	★★★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘ -ก่อสร้าง ๕ ปี
	๑๒. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	๗,๗๒๒.๙๐ (งานโยธาและ ระบบอาณัติ สัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. R-MAP ลท.	★★★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘ -ก่อสร้าง ๔ ปี
	๑๓. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	๔๔,๐๙๕.๓๖ (งานโยธาและ ระบบอาณัติ สัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. R-MAP ลท.	★★★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘ -ก่อสร้าง ๕ ปี
	๑๔. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	๘๑,๑๔๓.๒๔ (งานโยธาและ ระบบอาณัติ สัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. R-MAP ลท.	★★★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘ -ก่อสร้าง ๖ ปี
	๑๕. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	๖๖,๒๗๐.๕๑ (งานโยธาและ ระบบอาณัติ สัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. R-MAP ลท.	★★★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘ -ก่อสร้าง ๗ ปี
	รถไฟสายใหม่ ระยะที่ ๑										
	๑๖. โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	๘๕,๒๕๘.๖๐ (ตาม มติ ครม.)	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	ก่อสร้าง ๖๗ คาดการณ์แล้ว เสร็จปี ๗๑

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
	๑๗. โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	๖๖,๘๔๘.๓๓ (ตาม มติ ครม.)	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	ก่อสร้าง ๖๗ คาดการณ์แล้วเสร็จปี ๗๑
	๑๘. โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง	๔๘,๑๑๒.๐๐ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	R-MAP ลท.	★★	ขออนุมัติ ปี ๖๙
	๑๙.โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี	๒๑,๘๔๐.๐๐ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)			✓	✓	✓	รฟท.	R-MAP	★	ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ขออนุมัติ ปี ๖๘
	การปรับปรุงสะพานรถไฟรองรับ การขนส่งสินค้า ๒๐ ดันเพลลา										
	๒๐. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ดันเพลลา จำนวน ๑๐ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๗) - สายพระรามหก : ช่วงชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน จำนวน ๓ แห่ง - สายใต้ ช่วงธนบุรี - หัวหิน จำนวน ๕ แห่ง - สายใต้ ช่วงเขาสวนทุเรียน - หลังสวน จำนวน ๒ แห่ง	๑๕๓.๖๓	✓	✓				รฟท.	R-MAP	★	ดำเนินการแล้วเสร็จ
	๒๑.โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ดันเพลลา จำนวน ๑๗๔ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๘) - สายมหาชัย - วงเวียนใหญ่ จำนวน ๑๙ แห่ง - สายสุพรรณบุรี ช่วงชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี จำนวน ๒๓ แห่ง - สายศิริราชันคม ช่วงสถานีชุมทางบ้านทุ่งไผ่ - ศิริราชันคม จำนวน ๑๓ แห่ง - สายตะวันออก ช่วงสถานี มักกะสัน - อรัญประเทศ จำนวน ๑๗ แห่ง - สายใต้ ช่วงธนบุรี - หัวหิน จำนวน ๕๕ แห่ง - สายใต้ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ จำนวน ๔๗ แห่ง	๑,๓๒๗.๐๓๖	✓	✓	✓			รฟท.	R-MAP	★	ได้รับ งบประมาณแล้ว อยู่ในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
	๒๒. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ดันเพลลา จำนวน ๗๒ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๙) - สายใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร จำนวน ๗๒ แห่ง	๗๗๓.๒๒๒		✓	✓	✓			R-MAP	★	ปี ๖๗ จัดทำคำขอ งบประมาณ

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
	๒๓. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเสา จำนวน ๒๕๖ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๗๐) - สายใต้ ชุมพร - สุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๑๓ แห่ง - งานเสริมความมั่นคง จำนวน ๓ แห่ง - บ้านกรูด-ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์-ศรีรัฐ นิคม - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ชุมทาง ทุ่งสง - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วง ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี จำนวน ๙๘ แห่ง - สายใต้ ชุมทางทุ่งสง - ชุมทาง หาดใหญ่ จำนวน ๑๓ แห่ง - สายปาดังเบซาร์ - ชุมทาง หาดใหญ่ จำนวน ๒๙ แห่ง	๒,๔๔๕.๔๕๗			✓	✓	✓	รฟท.	R-MAP	★	ปี ๖๘ จัดทำ คำขอ งบประมาณ
	๒๔. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเสา จำนวน ๓๗๑ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๑) - สายใต้ สุราษฎร์ธานี - ชุม ทางหาดใหญ่ จำนวน ๒๑๐ แห่ง - สายใต้ ชุมทางหาดใหญ่ - สุ ไหง้โลก จำนวน ๑๖๑ แห่ง	๓,๗๖๘.๙๖๕				✓	✓	รฟท.	R-MAP	★	ปี ๖๙ จัดทำ คำขอ งบประมาณ
	๒๕. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเสา จำนวน ๓๗๑ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๒) - งานเสริมความมั่นคง สาย กาญจนบุรี ชุมทางหนองปลาตึก - น้ำตก จำนวน ๑ แห่ง - สายใต้ ช่วงสถานีชุมทางทุ่ง สง - กันตัง จำนวน ๔๑ แห่ง - สายใต้ ช่วงชุมทางเขาชุม ทอง - นครศรีธรรมราช จำนวน ๒๕ แห่ง - สายกาญจนบุรี ช่วงชุมทาง หนองปลาตึก - น้ำตก จำนวน ๒๔ แห่ง	๑,๐๔๓.๙๔๒					✓	รฟท.	R-MAP	★	ปี ๗๐ จัดทำ คำขอ งบประมาณ
กลยุทธ์ S๑T๒ สิ่งอำนวยความสะดวก/ การเข้าถึง (Facilities/ Accessibility)	๒๖. โครงการพัฒนาทางรถไฟ เชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมสีเขียว สำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ	๘๐.๐๐			✓	✓		รฟท.	R-MAP	★	ศึกษาความ เหมาะสมแล้ว เสร็จกลางปี ๖๘
	๒๗. โครงการพัฒนาทางรถไฟ เชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยะยง	๖๙๐.๐๐			✓	✓		รฟท.	R-MAP	★	
	๒๘. โครงการพัฒนาทางรถไฟ เชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี	๑,๐๗๑.๐๐				✓	✓	รฟท.	R-MAP	★	

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
	๒๙. โครงการพัฒนาทางรถไฟ เชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมเวสต์ ลำพูน	๑,๐๒๑.๐๐					✓	รฟท.	R-MAP	★	
	๓๐. โครงการศูนย์การขนส่ง ชายแดนจังหวัดนครพนม	๑,๓๖๑.๓๖	✓	✓	✓			ขบ.	ลท.	★★★★	
	๓๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย	๒,๘๖๔.๗๓	✓	✓	✓			ขบ.	ลท.	★★★★	
	๓๒. โครงการจ้างที่ปรึกษา ยกระดับแผนพัฒนาศูนย์ขนส่ง สินค้า (Truck Terminal) รองรับ การเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้าง พื้นฐานแบบบูรณาการ และเพิ่ม ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ	๒๔.๘๘๗			✓			ขบ.	ลท.	★	
	๓๓. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	๓,๖๐๐.๐๐ (ผลการศึกษาค ณ ปี ๒๕๖๗)			✓	✓	✓	กทท.	ลท.	★	ดำเนินการ พัฒนาใน จังหวัด ขอนแก่นเป็นที่ แรก
	๓๔. โครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ ๓	๑๑๔,๐๔๖.๙๓	✓	✓	✓	✓	✓	กทท.	ลท.	★	ก่อสร้างย่าน รถไฟฝั่ง E F รองรับตู้สินค้า ทางรถไฟได้ ๔ ล้าน ตู้/ปี
	๓๕. โครงการพัฒนาศูนย์การ ขนส่งสินค้าทางรถไฟท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ ๒	๙๑๓.๗๘	✓	✓	✓	✓		กทท.	ลท.	★	
	๓๖. โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยน ถ่ายสินค้าสถานีนาทา - โครงการจ้างศึกษาและ วิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐโครงการศูนย์ เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บ ตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทาง รางจังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วม ลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒	N/A	✓	✓	✓	✓		รฟท.	R-MAP ลท.	★★	
กลยุทธ์ SoT๓ โรงซ่อมบำรุง (Depot)	๓๗. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถ จักรศรียาและหน่วย ๑๐ ICD ลาดกระบัง	๓๕๙.๘๗	✓	✓	✓			รฟท.	R-MAP	★	รฟท. ได้รับ งบประมาณปี ๕๔ ปัจจุบันอยู่ ระหว่าง ประกาศแก้ไข แผนงาน ประกาศค่าใช้จ่าย

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
	๓๘. โครงการก่อสร้างโรงซ่อม หนักรถสินค้าที่คลองสิบเก้า	๒,๘๕๐.๐๐	✓	✓	✓	✓		รฟท.	R-MAP	★	รฟท. ได้รับ งบประมาณปี ๖๓ ปัจจุบันอยู่ ระหว่างที่ ปรึกษา ทบทวนแบบ ก่อสร้างและ จัดทำเอกสาร ประกวดราคา
	๓๙. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถ จักรที่แก่งคอย	๑,๘๒๕.๕๐	✓	✓	✓	✓		รฟท.	R-MAP	★	รฟท. ได้รับ งบประมาณปี ๕๔ ปัจจุบันอยู่ ระหว่างส่ง เรื่องให้ กรมบัญชีกลาง พิจารณาค่า วินิจฉัยของ ศาลปกครอง สูงสุดเรื่อง คุณสมบัติผู้ เสนอราคา ต่ำสุดว่าขาด คุณสมบัติ หรือไม่

พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๒T๑ ความน่าเชื่อถือ (Reliability)	๔๐. พัฒนาความตรงต่อเวลา เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	ไม่ใช้ งบประมาณ	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	- รฟท. ไม่จัด เข้า แผน วิสาหกิจ ตั้งแต่ปี ๖๘ แต่เป็น แผนงาน ประจำปีด้าน ปฏิบัติการ ของฝ่าย ปฏิบัติการ เดินรถ - ดำเนินการ แล้วเสร็จโดย จัดทำ มาตรฐาน กรอบ ระยะเวลาใน การ ตรวจสอบ ซ่อมแซม แก้ไขรถจักร และแก้ไขรถ พ่วง ณ สถานี ระหว่างทาง
กลยุทธ์ S๒T๒ การติดตามและ ตรวจสอบ (Monitoring)	๔๑. โครงการพัฒนาระบบติดตาม ขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)	๙๔๗.๕๐	✓					รฟท.	วส.รฟท.	★	- เริ่มทดลอง ใช้งานระบบ ในปี ๖๗ - ดำเนินการ แล้วเสร็จโดย จัดทำระบบ ติดตามขบวน รถไฟและ จัดการงาน ขนส่งสินค้า ของการรถไฟ แห่งประเทศไทย
	๔๒. โครงการจ้างพัฒนาระบบ สารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ งานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่าย การช่างโยธา รฟท.	๙๖.๕๐	✓	✓	✓			รฟท.	วส.รฟท.	★	ปี ๖๘ เริ่มใช้ งานระบบ
กลยุทธ์ S๒T๓ พิธีการศุลกากร (Customs Clearance)	๔๓. โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่ เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการ ศุลกากร	ไม่ใช้ งบประมาณ	✓	✓	✓	✓	✓	กรมศุลกากร	ลท.	★	

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๒T๔ การพัฒนา บุคลากร (Human Resource Development)	๔๔. การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมผู้ สถาบันอบรมระบบราง	๒๐.๐๐	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	ดำเนินการ การศึกษา รูปแบบการ ดำเนินธุรกิจ ในปี ๖๗ เริ่ม ดำเนินการ ตามรูปแบบ การดำเนิน ธุรกิจ (Business Model) ปี ๖๙
กลยุทธ์ S๒T๕ การปรับปรุง รถจักร/ล้อเลื่อน (Rolling Stock Improvement)	๔๕. โครงการจัดการรถดีเซล ไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี่.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนัก กวดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา	๖,๕๒๕.๕๐	✓					รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	- ส่งมอบ ครบแล้ว - ดำเนินการ แล้วเสร็จโดย รับมอบรถ จักรดีเซล ไฟฟ้าพร้อม อะไหล่ ครบถ้วนแล้ว
	๔๖. โครงการปรับปรุงรถจักร GEA ๓๖ คัน และ โครงการ ปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน	๒,๔๖๙.๐๐ (GEA ๑,๖๙๒ + HID ๗๗๗)	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	(ทยอยซ่อม ภายในปี ๖๘)
	๔๗. โครงการจัดการรถดีเซล ไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน (ขนส่ง สินค้า) (ทดแทน)	๖๐๐.๐๐	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	ในปี ๒๕๖๘ รฟท. พิจารณาควบ รวมแผนงาน จัดการรถจักร เป็นโครงการ เดียว รวม จำนวน ๑๑๓ คัน
	๔๘. โครงการจัดการรถ บทด. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่	๒,๔๕๙.๙๘	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	เปิดให้บริการ กลางปี ๗๐

พันธกิจที่ ๓ การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ Sm1๑ การเข้าถึง (Accessibility)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กลยุทธ์ Sm1๒ การตลาด (Marketing)	๔๙. การปรับปรุงแบบการดำเนิน ธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับ กลุ่มลูกค้า B๒B	ไม่ใช้ งบประมาณ	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	
	๕๐. การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุ หีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม	ไม่ใช้ งบประมาณ	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	
	๕๑. การพัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งหีบห่อวัตถุ	๗.๐๐	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	
	๕๒. การใช้สัญลักษณ์ Eco-Rail Mark	ไม่ใช้ งบประมาณ			✓	✓	✓	ชธ.	ปร.ขร.	★	
กลยุทธ์ Sm1๓ ราคา (Pricing)	๕๓. โครงการศึกษาการกำหนดอัตรา ขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวน อัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จาก ราง ค่าบริการในการประกอบ กิจการขนส่งทางราง	๑๔.๙๔		✓	✓	✓		ชธ.	ปร.ขร.	★	ลงนามเมื่อ วันที่ ๓ ก.ค. ๒๕๖๗

พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๔T๑ การปรับปรุงกฎข้อบังคับ (Regulatory Improvement)	๕๔. โครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ...	๑๐.๗๐๐๖			✓			ขร.	ปร.ขร.	★	
	๕๕. จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่	๕๐.๐๐	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	ทบทวนผลการศึกษาและประมาณการทางการเงิน ขอความเห็นชอบกรม. ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก ปี ๖๙
กลยุทธ์ S๔T๒ เทคโนโลยีระบบราง (Rail Technology)	๕๖. ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษาภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง	(ไม่ใช้งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	ขร. / สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)(สทร.)	ปร.ขร.	★	
กลยุทธ์ S๔T๓ การเปิดเสรีการขนส่งทางราง (Open Tracks)	๕๗. พัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider	๒๐.๐๐	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	ภาคเอกชนเข้าร่วมบริการเดินรถ ปี ๖๙

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการ งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความ สอดคล้อง กับ แผนงาน ต่างๆ	ความ เร่งด่วน โครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ Sat-๔ มาตรฐาน (Standardization)	๕๘. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน การตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางของ หน่วยงานตรวจสอบและรับรอง รถขนส่งทางราง	๑๓.๐๙๖		✓	✓			ชร.	ปร.ขร.	★	ลงนามเมื่อ วันที่ ๒๑ พ.ค. ๒๕๖๗
	๕๙. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน ระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐาน ระบบราง และจัดทำมาตรการลด ความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard Identification And Alert System)	๒๒.๐๐		✓	✓	✓		ชร.	ปร.ขร.	★	ลงนามเมื่อ วันที่ ๑๓ พ.ค. ๒๕๖๗
	๖๐. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน เขตระบบรถขนส่งทางราง	๓๐.๐๐				✓	✓	ชร.	ปร.ขร.	★	งบประมาณ อยู่ระหว่าง ขอรับจัดสรร ในปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙
	๖๑. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน ระบบช่วงล่างรถไฟ เรื่อง ข้อกำหนดการใช้งานและแนว ทางการบำรุงรักษา	๒๑.๘๐				✓	✓	ชร.	ปร.ขร.	★	งบประมาณ อยู่ระหว่าง ขอรับจัดสรร ในปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

หมายเหตุ : สีแดง = แผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ปร.ขร.)
สีม่วง = แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ลท.)
สีเขียว = แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) (วส.รฟท.)
สีส้ม = โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่
ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

★ ★ ★ = โครงการเร่งด่วนที่สุด
★ ★ = โครงการเร่งด่วน
★ = โครงการระยะถัดไป

ภาคผนวก ข

รายละเอียดโครงการ

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ

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

(ฉบับปรับปรุง)

พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

กลยุทธ์ S๑T๑ โครงข่ายระบบราง/เส้นทาง (Networks/Tracks)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ (งานโยธา)

๑. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๔,๗๒๒.๒๘ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	ทางรถไฟทางคู่ในปัจจุบันได้รับการพัฒนาจนถึงสถานีลพบุรี แต่เนื่องจากเส้นทางจากสถานีลพบุรีขึ้นไปมีเขตทางแคบและผ่านโบราณสถานที่สำคัญคือพระปรางค์สามยอดจากการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ที่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้นำเสนอแนวเส้นทางรถไฟใหม่โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านกล้วย (กม.๑๓๑+๒๗๖) เส้นทางรถไฟมุ่งขึ้นทิศเหนือวิ่งไปตามแนวเส้นทางเดิมประมาณ ๔ กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวซ้ายไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือก่อสร้างเป็นทางคู่ใหม่ยกระดับไปตามกึ่งกลางของทางหลวงเลี้ยวเมืองหมายเลข ๓๑๑ ข้ามทางแยก จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวขวาไปตามที่ราบทุ่งนาซึ่งจำเป็นต้องเวนคืนโดยมีความกว้างของเขตทาง ๖๐ เมตร มุ่งขึ้นทิศเหนือไปบรรจบทางรถไฟเดิม ก่อนถึงสถานีโคกกระเทียม โดยมีระยะทางของทางรถไฟเลี้ยวเมืองลพบุรี ประมาณ ๓๒ กิโลเมตร (ทางรถไฟระดับพื้นดินระยะทางประมาณ ๙ กิโลเมตร และทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ ๒๓ กิโลเมตร) มีสถานียกระดับใหม่ ๒ สถานี ช่วงสถานีท่าแค - ปากน้ำโพจะก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มอีก ๑ ทางขนานกับทางรถไฟเดิมตลอดช่วง โดยทั่วไปจะกำหนดให้ระยะห่างจากทางรถไฟเดิมประมาณ ๕ - ๑๐ เมตร จนถึงสถานีปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ (กม.๒๕๒+๑๑๐) มีเขตทางกว้าง ๘๐ เมตร ระยะทางประมาณ ๑๑๖ กิโลเมตร เมื่อรวมทางรถไฟเลี้ยวเมืองลพบุรีแล้ว จะมีระยะทางรวม ๑๔๘ กิโลเมตร มีสถานีรวม ๒๑ สถานี และป้ายหยุดรถ ๔ แห่ง	
ที่ตั้งโครงการ	เริ่มต้นจากสถานีบ้านกล้วย (กม.๑๓๑+๒๗๖) สิ้นสุดที่สถานีปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ (กม.๒๕๒+๑๑๐)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๗
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๗

๒. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๐,๐๔๖.๔๑ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน มีพื้นที่ครอบคลุม ๔ จังหวัด ๑๐ อำเภอ ๒๑ ตำบล คือ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟนครปฐม จุดสิ้นสุดอยู่ที่สถานีรถไฟหนองแก ระยะทางรวมทั้งหมด ๑๖๙ กิโลเมตร จำนวน ๒๘ สถานี ลักษณะโครงการเป็นโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ใหม่ โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม เพื่อเป็นการเพิ่มความรวดเร็ว ความจุของทางรถไฟ และสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับในปัจจุบัน เขตทางกว้าง ๖๐ เมตร เส้นทางวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมตลอดสายทาง เริ่มต้นที่ กม.๔๗+๗๐๐ บริเวณสถานีนครปฐม แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันตกถึงชุมทางหนองปลาดุก ระยะทางประมาณ ๑๖.๕ กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวซ้ายลงใต้ ผ่านจังหวัดราชบุรี เพชรบุรี สิ้นสุดที่ กม.๒๑๗+๗๐๐ เลยสถานีหัวหินไปประมาณ ๔ กิโลเมตร โดยบริเวณสถานีช่วง กม.๒๑๑+๕๘๓ ถึง กม.๒๑๕+๘๗๓ ระยะทาง ๔.๒๙๐ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับระบบรางเป็นทางกว้าง ๑ เมตร (Meter Gauge)	
ที่ตั้งโครงการ	เริ่มต้นที่ กม.๔๗+๗๐๐ บริเวณสถานีนครปฐม สิ้นสุดที่ กม. ๒๑๗+๗๐๐ เลยสถานีหัวหินไปประมาณ ๔ กิโลเมตร	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๗
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๗

๓. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอทับสะแก อำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย และครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดชุมพร ๒ อำเภอ ได้แก่ อำเภอปะทิวและอำเภอเมืองชุมพร แนวเส้นทางโครงการฯ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีประจวบคีรีขันธ์ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ (กม.๓๐๒+๓๓๐) ลงไปทางทิศใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ และไปสิ้นสุดที่สถานีชุมพร อำเภอเมืองชุมพร (กม.๔๖๘+๕๓๐) โดยรูปแบบรางที่ใช้เป็นระบบรางกว้าง ๑ เมตร (Meter Gauge) โดยจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก ๑ ทางคู่ขนานไปกับทางรถไฟเดิม ใช้ความเร็วสูงสุดได้ ๑๖๐ กม./ชม. เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้า โดยแนวเส้นทางส่วนใหญ่ของโครงการจะเป็นแนวเดียวกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีการเปลี่ยนเฉพาะส่วนที่มีลักษณะทางเรขาคณิตของแนวเส้นทางเดิมไม่เหมาะสม เป็นอุปสรรคต่อความเร็วและความปลอดภัยในการเดินรถ ประกอบด้วยบริเวณมาบอำมฤต บ้านคอกม้า และนาชะอัง รวมระยะทางโครงการทั้งหมด ๑๖๗ กม. ผ่านสถานีรถไฟ ๒๑ สถานี ป้ายหยุดรถ ๖ แห่ง และที่หยุดรถ ๑ แห่ง	
ที่ตั้งโครงการ	เริ่มต้นโครงการที่สถานีประจวบคีรีขันธ์ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ (กม.๓๐๒+๓๓๐) ลงไปทางทิศใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ และไปสิ้นสุดที่สถานีชุมพร อำเภอเมืองชุมพร (กม.๔๖๘+๕๓๐)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๗
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๗

๔. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๙,๔๔๙.๓๑ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ ๒ จังหวัด ๖ อำเภอ ได้แก่ อำเภอมวกเหล็ก และอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสี่คิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเภา ที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๗๐+๐๐๐ มีระยะทางประมาณ ๑๓๖ กิโลเมตร ผ่านสถานีต่างๆ จำนวน ๒๔ สถานี แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge ขนานไปกับทางรถไฟเดิม (เขตทางกว้าง ๘๐ เมตร) มีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งในช่วงระหว่างสถานีมาบะเภาถึงสถานีลาดบัวขาว ระยะทางประมาณ ๗๐ กิโลเมตร จะผ่านสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ในช่วงนี้ทางรถไฟเดิมมีความคดเคี้ยวและมีความลาดชันมาก จึงออกแบบให้เลี้ยวซ้ายเบนออกจากเขตทางรถไฟเดิม โดยเวนคืนที่ดินเป็นเขตทางใหม่กว้าง ๔๐ เมตร เพื่อปรับปรุงเป็นรถไฟทางคู่ใหม่ที่ได้มาตรฐาน โดยเป็นโครงสร้างอุโมงค์รถไฟและทางรถไฟยกระดับผ่านพื้นที่ภูเขา สร้างทางรถไฟที่ระดับความชันที่ได้มาตรฐาน จากนั้นจะกลับเข้าสู่แนวเส้นทางเดิม ซึ่งจะมีการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง สลับกับการสร้างแนวเส้นทางคู่ใหม่เป็นช่วงๆ ไปถึงสถานีลาดบัวขาว	
ที่ตั้งโครงการ	จุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเภา ที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๗๐+๐๐๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๐

รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ (ระบบอาณัติสัญญาณ)

๕. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒,๙๘๘.๕๗ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีลพบุรี - สถานีปากน้ำโพ	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี พ.ศ. ๒๕๕๘
	๓. ก่อสร้าง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๙
	๔. เปิดให้บริการ	ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๙

๖. - ๘. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๗,๓๘๘.๘๔ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	จัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีนครปฐม - สถานีชุมพร	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี พ.ศ. ๒๕๕๘
	๓. ก่อสร้าง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๘
	๔. เปิดให้บริการ	ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๙. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจิระ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒,๕๔๙.๘๙ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจิระ	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีมาบกระเบา บริเวณ กม.๑๓๔+๒๕๐ จุดสิ้นสุด : สถานีชุมทางถนนจิระ บริเวณ กม.๒๖๘+๑๓๖	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๘
	๓. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐
	๔. เปิดให้บริการ	ภายในปี ๒๕๗๐ (หลังจากงานโยธาแล้วเสร็จ ๖ เดือน)

รถไฟทางคู่ ระยะที่ ๒ (EIA ผ่านแล้ว)

๑๐. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๙,๗๔๘ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดร และจังหวัดหนองคาย มีจุดเริ่มต้นต่อจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงจระ-ขอนแก่น ที่ กม.๔๕๓+๙๕๕ ห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่น ประมาณ ๔.๒ กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีรถไฟหนองคาย ที่ กม.๖๒๑+๓๔๕ ผ่าน ๑๔ สถานี (ไม่รวมสถานีชุมทางขอนแก่น ซึ่งถูกออกแบบไว้ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงจระ-ขอนแก่น) และ ๒ ที่หยุดรถ แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ที่จะสร้างใหม่ จะก่อสร้างทางรถไฟความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge เป็นคันทางระดับดินหรือยกระดับคู่ขนานไปกับทางรถไฟเดิม ปัจจุบัน ห่างจากทางเดิมประมาณ ๗ เมตร โดยมีมาตรฐานการออกแบบให้สามารถทำความเร็วในการเดินรถได้สูงสุด ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และจะมีการปรับรัศมีโค้งบางแห่งที่มีรัศมีโค้งน้อยกว่า ๑,๖๐๐ เมตร เพื่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็ว	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นต่อจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่ กม.๔๕๓+๙๕๕ จุดสิ้นสุด : สถานีหนองคาย ที่ กม.๖๒๑+๓๔๕	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๖
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๗
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑

๑๑. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๓๐,๔๒๒.๕๓ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดชุมพร ๕ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองชุมพร อำเภอสวี อำเภอทุ่งตะโก อำเภอหลังสวน และอำเภอละแม และครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอท่าชนะ อำเภอไชยา อำเภอนาตาล และอำเภอพุนพิน มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณปลายย่านสถานีรถไฟชุมพร อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ทางด้านทิศใต้ ที่ กม.๔๖๙+๓๐๐ ลงไปทางทิศใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟสายใต้และสิ้นสุดที่สถานีสุราษฎร์ธานี อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่ กม.๖๓๗+๕๐๐ แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge ขนานไปกับทางรถไฟเดิมซึ่งจะอยู่ทางฝั่งซ้ายของรางในปัจจุบัน โดยจะมีการปรับแนวรถไฟบางช่วงเพื่อให้รถไฟสามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด ๑๖๐ กม./ชม. สำหรับบางพื้นที่ซึ่งมีข้อจำกัดจะใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๑๒๐ กม./ชม. ประกอบด้วย ๒๑ สถานี (ไม่รวมสถานีชุมพร) ๖ ที่หยุดรถ	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณปลายย่านสถานีรถไฟชุมพร อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ทางด้านทิศใต้ ที่ กม.๔๖๙+๓๐๐ สิ้นสุดที่สถานีสุราษฎร์ธานี อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่ กม.๖๓๗+๕๐๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๖
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑

๑๒. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๗,๗๗๒.๙๐ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการก่อสร้างรถไฟช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ได้ออกแบบให้เป็นรถไฟทางคู่ขนาด ๑ เมตร ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เป็นการต่อขยายโครงข่ายจากสถานีด้านปาดังเบซาร์ระหว่างชายแดนไทยกับมาเลเซีย แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ที่ กม.๙๒๘+๘๖๐ และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่สถานีปาดังเบซาร์ ที่ กม.๙๗๓+๓๐๖ โดยการออกแบบจะก่อสร้างคู่ขนานไปกับแนวเดิม และสร้างอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม โครงการมี ๓ สถานี คือ สถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีคลองแงะ และสถานีปาดังเบซาร์ และยังมีอีก ๔ ป้ายหยุดรถคือ ป้ายบ้านพรุ ป้ายศาลาทุ่งลุง ป้ายคลองรำ และป้ายท่าข่อย การเดินรถจะสามารถทำความเร็วได้สูงสุดถึง ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง บริเวณตำบลทุ่งหมอ อำเภอสะเดา กม.๙๖๖+๒๐๐ ถึง กม.๙๖๗+๓๒๕ ได้ปรับเป็นทางคู่ใหม่ห่างจากทางรถไฟเดิมประมาณ ๘๐ เมตร เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะยกเลิกทางรถไฟเดิม และมีแนวรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ ที่ กม.๙๒๘+๘๖๐ และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่สถานีปาดังเบซาร์ ที่ กม.๙๗๓+๓๐๖	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๗
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ภายในปี ๒๕๗๑

๑๓. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๔๔,๐๙๕.๓๖ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๕ จังหวัด ๑๖ อำเภอ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี มีจุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๖๘+๑๐๐ และสิ้นสุดที่ปลายย่านสถานีอุบลราชธานี ที่ กม.๕๗๕+๐๕๐ ประกอบด้วย ๓๔ สถานี (ไม่รวมสถานีชุมทางถนนจิระ ซึ่งถูกออกแบบไว้ในโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกระเบา-ชุมทางถนนจิระ) แบ่งเป็นสถานีชั้น ๑ จำนวน ๗ สถานี สถานีชั้น ๒ จำนวน ๗ สถานี และสถานีชั้น ๓ จำนวน ๒๐ สถานี และมีที่หยุดรถ จำนวน ๗ แห่ง แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ที่จะสร้างใหม่ จะก่อสร้างทางรถไฟความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge คู่ขนานไปกับทางรถไฟเดิม โดยแนวที่สร้างใหม่จะอยู่ฝั่งทิศใต้ของทางรถไฟเดิม (ฝั่งขวา) ห่างจากศูนย์กลางทางรถไฟเดิมออกมา ๖ เมตร และจะมีการปรับรัศมีโค้งบางแห่งที่มีรัศมีโค้งน้อยกว่า ๑,๖๐๐ เมตร เพื่อให้สามารถรองรับความเร็วสูงสุดที่ ๑๖๐ กม./ชม. ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในการออกแบบ	
ที่ตั้งโครงการ	จุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๖๘+๑๐๐ และสิ้นสุดที่ปลายย่านสถานีอุบลราชธานี ที่ กม.๕๗๕+๐๕๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๓

๑๔. โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๘๑,๑๔๓.๒๔ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.๒๕๒+๒๒๕ (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ห่างจากสถานีปากน้ำโพประมาณ ๒.๐ กิโลเมตร จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑.๐ เมตร (Meter Gauge) เพิ่มอีก ๑ - ๒ ทาง มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกผู้โดยสารที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกสินค้าที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยแนวเส้นทางจะวิ่งขนานเส้นทางรถไฟเดิมขึ้นไปทางทิศเหนือ และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ซึ่งห่างจากสถานีเด่นชัยไปทางทิศเหนือ ประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร (กม.๕๓๖+๐๐๐) ผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ และแพร่ มีสถานีปลายทาง ๓๘ สถานี ป้ายหยุดรถไฟ ๕ แห่ง รางรถไฟจะมีระยะห่างประมาณ ๕ - ๑๐ เมตร เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง ๘๐ เมตร โดยโครงสร้างทางรถไฟของโครงการจะก่อสร้างเป็นทางรถไฟระดับดิน (รวมส่วนที่เป็นอุโมงค์) ประมาณร้อยละ ๘๙ และเป็นทางรถไฟยกระดับประมาณร้อยละ ๑๑ โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ระยะทางประมาณ ๕.๕ กิโลเมตร ที่บริเวณอุโมงค์เขาพังและปางตูปะยอมโดยจะออกแบบเป็นระบบอุโมงค์ที่มีทางเชื่อม	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.๒๕๒+๒๒๕ และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ซึ่งห่างจากสถานีเด่นชัยไปทางทิศเหนือ ประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร (กม.๕๓๖+๐๐๐)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๔

๑๕. โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงินโครงการ	๖๖,๒๗๐.๕๑ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)
รายละเอียดโครงการ	แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นต่อจากสถานีสุราษฎร์ธานี ที่ กม.๖๓๗+๕๐๐ (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี) และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่บริเวณสถานีสงขลา ที่ กม.๙๕๘+๒๕๐ พาดผ่านพื้นที่ ๔ จังหวัด ๒๔ อำเภอ ๘๓ ตำบล คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา โดยได้ดำเนินงานออกแบบเพื่อก่อสร้างทางรถไฟโดยขยายจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ โดยออกแบบเป็นคันทางรถไฟใหม่ ๑ ทาง ขนาดทาง ๑ เมตร ในเขตทางเดิม ๘๐ เมตร แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ และช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา มีสถานีและที่หยุดรถไฟรวมทั้งสิ้น ๖๕ แห่ง (ไม่รวมสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งได้ออกแบบไว้ในโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี) การออกแบบแนวเส้นทางช่วงที่ ๑ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ ลักษณะการออกแบบจะเป็นการเพิ่มรางอยู่ในด้านตรงข้ามกับตำแหน่งอาคารสถานีที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อหลีกเลี่ยงการรื้อถอนและการสร้างอาคารสถานีขึ้นใหม่โดยไม่จำเป็น โดยตำแหน่งสถานีส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในตำแหน่งย่านสถานีเดิม มีเพียงสองสถานี คือ สถานีฉวาง ย้ายตำแหน่งไปทางด้านขวาห่างจากสถานีเดิม ๓๒๐ เมตร และสถานีคลองจันดี ย้ายตำแหน่งไปทางด้านซ้าย ห่างจากสถานีเดิม ๓๕๐ เมตร เพื่อความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและลดผลกระทบต่อชุมชน พร้อมกันนี้บริเวณสถานีช่องเขา อำเภอทุ่งสง จังหวัด นครศรีธรรมราช จะมีการขุดเจาะแนวอุโมงค์ใหม่ ๑ แห่ง ระยะทางด้านซ้ายจากอุโมงค์เดิม ๑๕ เมตร ความยาว ๒๕๐ เมตร การออกแบบแนวเส้นทางช่วงที่ ๒ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา มีการออกแบบให้เป็นทางรถไฟระดับดิน ๑๓.๑๐ กิโลเมตร จำนวน ๒ สถานี และเป็นทางรถไฟยกระดับ ๑๖.๑๒ กิโลเมตร จำนวน ๕ สถานี เส้นทางรถไฟ ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา มีสถานีย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) อยู่ ๑ แห่ง ได้แก่ สถานีทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจากการศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - สงขลา ได้เพิ่มเติมลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ของโครงการอีก ๑ แห่ง ที่สถานีรถไฟบางกล่ำ จังหวัดสงขลา และออกแบบแก้ไขปัญหาดูตัดในโครงการทั้งสิ้น ๔๐๕ แห่ง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมที่สอดคล้องกับความต้องการใช้งานของชุมชน ประกอบด้วย ๙ รูปแบบ คือ สะพานรถไฟข้ามถนน จำนวน ๗๙ แห่ง สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๘ แห่ง สะพานกลับรถรูปตัวยู จำนวน ๗๓ แห่ง สะพานกลับรถรูปตัวเอช จำนวน ๔ แห่ง ทางลอดทางรถไฟ จำนวน ๔๑ แห่ง ทางบริการข้ามทางรถไฟ จำนวน ๙๕ ช่วง ทางลอดขนาดเล็กเพื่อการเกษตร จำนวน ๓๙ แห่ง สะพานลอย สำหรับคนข้าม จำนวน ๒๐ แห่ง และสะพานลอยสำหรับรถจักรยานยนต์ จำนวน ๓๖ แห่ง การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ รายงานฉบับสมบูรณ์ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้อย่างไร้รอยต่อ (Final Report) รูปแบบสถานีมีการออกแบบให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น โดยได้รับแรงบันดาลใจจากศิลปะพื้นบ้านสู่ขั้นตอนการพัฒนาออกแบบอย่างต่อเนื่องจนได้รูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่มีความเหมาะสม พร้อมมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งานตามมาตรฐาน Universal Design ขนาดของสถานี แบ่งเป็น ๓ ขนาด ตามปริมาณผู้โดยสาร ประกอบด้วยสถานีขนาดเล็กจำนวน ๓๑ สถานี สถานีขนาดกลาง จำนวน ๙ สถานี และสถานีขนาดใหญ่จำนวน ๗ สถานี และที่หยุดรถไฟจำนวน ๑๘ แห่ง

ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นต่อจากสถานีสุราษฎร์ธานี ที่ กม.๖๓๗+๕๐๐ (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้าง รถไฟฟ้าช่วงชุมพร- สุราษฎร์ธานี) และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่บริเวณสถานีสงขลา ที่ กม.๙๕๘+๒๕๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๔

รถไฟสายใหม่ ระยะที่ ๑

๑๖. โครงการรถไฟทางสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๘๕,๒๕๘.๖ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-นครพนม ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๔ จังหวัด ๑๗ อำเภอ ๕๕ ตำบล ประกอบด้วยจังหวัดแพร่ ๕ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอสอง จังหวัดลำปาง ๑ อำเภอ ได้แก่ อำเภองาว จังหวัดพะเยา ๓ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ และอำเภอภูกามยาว และจังหวัดเชียงราย ๘ อำเภอ ได้แก่ อำเภอป่าแดด อำเภอเทิง อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอเวียงชัย อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอดอยหลวง อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีรถไฟเด่นชัย จ.แพร่ไปยัง อ.เชียงของ จ.เชียงราย รวมระยะทาง ๓๒๖ กิโลเมตร รวม ๒๕ สถานี (ไม่รวมสถานีเด่นชัย) แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด ๑๖๐ กม./ชม. มีอุโมงค์ ๓ แห่ง คือ ในพื้นที่อำเภอสอง จังหวัดแพร่ ยาว ๖.๔ กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศ อุโมงค์แห่งที่ ๒ อยู่ที่อำเภอเมืองพะเยายาว ๒.๘ กิโลเมตร และอุโมงค์ที่อำเภอดอยหลวง จังหวัดเชียงราย ยาว ๓.๖ กิโลเมตร ตลอดสายมีระบบป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เช่น สะพานข้าม ๓๘๐ แห่ง มีทางยกระดับอย่างครบถ้วนสมบูรณ์	
ที่ตั้งโครงการ	จุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีเด่นชัย และสิ้นสุดโครงการที่สถานีเชียงของ	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๑
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑

๑๗. โครงการรถไฟฟ้าทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๖๖,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๖ จังหวัด ๑๙ อำเภอ ๗๐ ตำบล ประกอบด้วยจังหวัดขอนแก่น ๑ อำเภอ ได้แก่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดมหาสารคาม ๓ อำเภอ ได้แก่ อำเภอกุดรัง อำเภอบรบือ และอำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด ๗ อำเภอ ได้แก่ อำเภอศรีสมเด็จอำเภอจังหาร อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอเชียงขวัญ อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง และอำเภอหนองพอก จังหวัดยโสธร ๑ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเลิงนกทา จังหวัดมุกดาหาร ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอนิคมน้ำสร้อย อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอหว้านใหญ่ และจังหวัดนครพนม ๓ อำเภอ ได้แก่ อำเภอธาตุพนม อำเภอเรณูนคร และอำเภอเมืองนครพนม มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีบ้านหนองแวงไร่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น (กม.๐+๐๐๐) และสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีสะพานมิตรภาพ ๓ จังหวัดนครพนม (กม.๓๕๔+๗๘๓) รวมระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๑๘ สถานี ๑๒ ป้ายหยุดรถไฟ และ ๑ ชุมทางรถไฟ แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge โดยจะมีการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟเพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด ๑๖๐ กม./ชม.	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีบ้านหนองแวงไร่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น (กม.๐+๐๐๐) และสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีสะพานมิตรภาพ ๓ จังหวัดนครพนม (กม.๓๕๔+๗๘๓)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๒
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๐

๑๘. โครงการรถไฟทางสายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๔๘,๑๑๒ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	แนวเส้นทางโครงการรางรถไฟช่วงชุมพร-ระนอง วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เชื่อมระหว่าง ๒ ฝั่งทะเล คือฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามัน จุดเริ่มต้นโครงการเบื้องต้นกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ท่าเรือตามการคัดเลือกของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) โดยเริ่มต้นที่แหลมรี อำเภอลังสวน จังหวัดชุมพร และสิ้นสุดโครงการที่อ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง โดยเป็นเส้นทางที่เน้นการพัฒนาเพื่อการขนส่งสินค้าและแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่างๆ เป็นหลัก เพื่อลดเวลาและระยะทางรวมถึงประหยัดต้นทุนการขนส่งจากฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันแทนช่องแคบมะละกา	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณท่าเรือชุมพร และสิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณท่าเรือระนอง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๓

๑๙. โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - อ.นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๑,๘๕๐ ล้านบาท (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟสายใหม่ช่วงสุพรรณบุรี - อ.นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี แนวเส้นทางมีการออกแบบให้สามารถใช้ความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กม./ชม. และเพื่อความปลอดภัยได้กำหนดให้มีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางและออกแบบบริเวณที่เป็นจุดตัดรถไฟกับถนนเป็นจุดตัดต่างระดับ เส้นทางโครงการเริ่มต้นจากสถานีสุพรรณบุรี ผ่านบริเวณท่าเรืออำเภอนครหลวงและสิ้นสุดแนวโครงการที่สถานีชุมทางบ้านภาชี	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีสุพรรณบุรี และสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีชุมทางบ้านภาชี	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๒
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๒

การปรับปรุงสะพานรถไฟรองรับการขนส่งสินค้า ๒๐ ต้นเพลลา (จำนวน ๙๗๔ แห่ง จาก ๑,๑๐๐ แห่งทั่วประเทศ ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๒๖ แห่ง ระหว่างปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖)

๒๐. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๑๐ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๗) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๑๕๓.๖๓๐ ล้านบาท - สายพระรามหก : ช่วงชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน จำนวน ๓ แห่ง ๓๑.๓๙๒ ล้านบาท - สายใต้ ช่วงธนบุรี - หัวหิน จำนวน ๕ แห่ง ๕๐.๔๖๒ ล้านบาท - สายใต้ ช่วงเขาสวนทุเรียน - หลังสวน จำนวน ๒ แห่ง ๗๑.๗๗๖ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	- สายพระรามหก : ช่วงชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน จำนวน ๓ แห่ง - สายใต้ ช่วงธนบุรี - หัวหิน จำนวน ๕ แห่ง - สายใต้ ช่วงเขาสวนทุเรียน - หลังสวน จำนวน ๒ แห่ง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๕ - เม.ย. ๒๕๖๖
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	พ.ค. ๒๕๖๖
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๖๖ - มิ.ย. ๒๕๖๗
	๔. เปิดให้บริการ	ก.ค. ๒๕๖๗

๒๑. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๑๗๔ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๘) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักกดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๑,๓๒๗.๐๓๖ ล้านบาท - สายมหาชัย - วงเวียนใหญ่ จำนวน ๑๙ แห่ง ๑๑๑.๐๘๔ ล้านบาท - สายสุพรรณบุรี ช่วงชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี จำนวน ๒๓ แห่ง ๑๘๕.๑๔๐ ล้านบาท - สายศิริราชนิคม ช่วงสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริราชนิคม จำนวน ๑๓ แห่ง ๖๑.๕๕๖ ล้านบาท - สายตะวันออก ช่วงสถานีมีกกะสัน - อรัญประเทศ จำนวน ๑๗ แห่ง ๙๔.๗๖๘ ล้านบาท - สายใต้ช่วงธนบุรี - หัวหิน จำนวน ๕๕ แห่ง ๓๙๔.๙๖๔ ล้านบาท - สายใต้ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ จำนวน ๔๗ แห่ง ๔๗๙.๕๒๔ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักกดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	- สายมหาชัย - วงเวียนใหญ่ จำนวน ๑๙ แห่ง - สายสุพรรณบุรี ช่วงชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี จำนวน ๒๓ แห่ง - สายศิริราชนิคม ช่วงสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริราชนิคม จำนวน ๑๓ แห่ง - สายตะวันออก ช่วงสถานีมีกกะสัน - อรัญประเทศ จำนวน ๑๗ แห่ง - สายใต้ช่วงธนบุรี - หัวหิน จำนวน ๕๕ แห่ง - สายใต้ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ จำนวน ๔๗ แห่ง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๖ - เม.ย. ๒๕๖๗
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	พ.ค. ๒๕๖๗
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๖๗ - มิ.ย. ๒๕๖๘
	๔. เปิดให้บริการ	ก.ค. ๒๕๖๘

๒๒. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๗๒ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๙) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๗๗๓.๒๒๒ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	สายใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร จำนวน ๗๒ แห่ง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๗ - เม.ย. ๒๕๖๘
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	พ.ค. ๒๕๖๘
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๖๘ - มิ.ย. ๒๕๖๙
	๔. เปิดให้บริการ	ก.ค. ๒๕๖๙

๒๓. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๒๕๖ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๗๐) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักกดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๒,๔๔๕.๔๕๗ ล้านบาท - สายใต้ ชุมพร - สุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๑๓ แห่ง ๗๓๒.๗๗๘ ล้านบาท - งานเสริมความมั่นคง จำนวน ๓ แห่ง ๒๘๘.๒๗๖ ล้านบาท - บ้านกรูด - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ชุมทางทุ่งสง - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี จำนวน ๙๘ แห่ง ๙๖๑.๕๕๕ ล้านบาท - สายใต้ ชุมทางทุ่งสง - ชุมทางหาดใหญ่ จำนวน ๑๓ แห่ง ๑๓๐.๔๗๔ ล้านบาท - สายปาดังเบซาร์ - ชุมทางหาดใหญ่ จำนวน ๒๙ แห่ง ๓๓๒.๓๗๔ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักกดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	- สายใต้ ชุมพร - สุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๑๓ แห่ง - งานเสริมความมั่นคง จำนวน ๓ แห่ง - บ้านกรูด - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ชุมทางทุ่งสง - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี จำนวน ๙๘ แห่ง - สายใต้ ชุมทางทุ่งสง - ชุมทางหาดใหญ่ จำนวน ๑๓ แห่ง - สายปาดังเบซาร์ - ชุมทางหาดใหญ่ จำนวน ๒๙ แห่ง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๘ - เม.ย. ๒๕๖๙
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	พ.ค. ๒๕๖๙
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๖๙ - มิ.ย. ๒๕๗๐
	๔. เปิดให้บริการ	ก.ค. ๒๕๗๐

๒๔. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพล่า จำนวน ๓๗๑ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๖๑) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพล่าเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๓,๗๖๘.๙๖๕ ล้านบาท - สายใต้ สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ จำนวน ๒๑๐ แห่ง ๑,๘๙๓.๕๗๓ ล้านบาท - สายใต้ ชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย จำนวน ๑๖๑ แห่ง ๑,๘๗๕.๓๙๒ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพล่ามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	- สายใต้ สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ จำนวน ๒๑๐ แห่ง - สายใต้ ชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย จำนวน ๑๖๑ แห่ง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๑ - เม.ย. ๒๕๗๐
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	พ.ค. ๒๕๗๐
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๗๐ - มิ.ย. ๒๕๗๑
	๔. เปิดให้บริการ	ก.ค. ๒๕๗๑

๒๕. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๙๑ แห่ง (งบประมาณ ๒๕๗๒) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๑,๐๔๓.๙๔๒ ล้านบาท งานเสริมความมั่นคง สายกาญจนบุรี - ชุมทางหนองปลาตูก - น้ำตก จำนวน ๑ แห่ง ๑๖๑.๓๕๗ ล้านบาท - สายใต้ ช่วงสถานีชุมทางทุ่งสง - กันตัง จำนวน ๔๑ แห่ง ๓๐๓.๘๖๗ ล้านบาท - สายใต้ ช่วงชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช จำนวน ๒๕ แห่ง ๒๙๗.๓๑๙ ล้านบาท - สายกาญจนบุรี ช่วงชุมทางหนองปลาตูก - น้ำตก จำนวน ๒๔ แห่ง ๒๘๑.๓๙๙ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	งานเสริมความมั่นคง สายกาญจนบุรี - ชุมทางหนองปลาตูก - น้ำตก จำนวน ๑ แห่ง - สายใต้ ช่วงสถานีชุมทางทุ่งสง - กันตัง จำนวน ๔๑ แห่ง - สายใต้ ช่วงชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช จำนวน ๒๕ แห่ง - สายกาญจนบุรี ช่วงชุมทางหนองปลาตูก - น้ำตก จำนวน ๒๔ แห่ง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๗๐ - เม.ย. ๒๕๗๑
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	พ.ค. ๒๕๗๑
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๗๑ - มิ.ย. ๒๕๗๒
	๔. เปิดให้บริการ	ก.ค. ๒๕๗๒

กลยุทธ์ S๒T๒ สิ่งอำนวยความสะดวก/การเข้าถึง (Facilities/Accessibility)

๒๖. โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมสีเขียวยุโรปสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ
ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ (รฟท.) (ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จกลางปี ๒๕๖๘)

วัตถุประสงค์	๑) เพื่อขนส่งวัตถุดิบจากโรงไฟฟ้าถ่านหินไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ ๒) รองรับการแข่งขันสินค้าจากการพัฒนาพื้นที่เป็นนิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร	
วงเงินโครงการ	๘๐.๐๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๒ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีรถไฟแม่เมาะ จ.ลำปาง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาตเชื่อมต่อราง	ม.ค. ๒๕๖๘ - พ.ค. ๒๕๖๘
	๒. ก่อสร้าง	มิ.ย. ๒๕๖๘ - ธ.ค. ๒๕๖๘

๒๗. โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง (รฟท.) (ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จกลางปี ๒๕๖๘)

วัตถุประสงค์	เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟกับแหล่งผลิตสินค้า	
วงเงินโครงการ	๖๙๐.๐๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๓ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก จ.ระยอง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาตเชื่อมต่อราง	มี.ย. ๒๕๖๘ - ธ.ค. ๒๕๖๘
	๒. ก่อสร้าง	ม.ค. ๒๕๖๙ - มี.ย. ๒๕๖๙

๒๘. โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี (รฟท.) (ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จกลางปี ๒๕๖๘)

วัตถุประสงค์	เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟกับแหล่งผลิตสินค้า	
วงเงินโครงการ	๑,๐๗๑.๐๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๕ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จ.ชลบุรี	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาตเชื่อมต่อราง	มี.ย. ๒๕๖๙ - ธ.ค. ๒๕๖๙
	๒. ก่อสร้าง	ม.ค. ๒๕๗๐ - มี.ย. ๒๕๗๐

๒๙. นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ ลำพูน (รฟท.) (ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จกลางปี ๒๕๖๘)

วัตถุประสงค์	เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟกับแหล่งผลิตสินค้า	
วงเงินโครงการ	๑,๐๒๑.๐๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๒ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ จ.ลำพูน	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาตเชื่อมต่อราง	ม.ค. ๒๕๗๐ - พ.ค. ๒๕๗๐
	๒. ก่อสร้าง	มิ.ย. ๒๕๗๐ - ธ.ค. ๒๕๗๐

๓๐. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (ขบ.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเป็นสถานีปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศรองรับการเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรถไฟร่วมกับโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม รองรับการขนส่งสินค้าจากทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนและทางตอนเหนือของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามกับภูมิภาคต่าง ๆ ของราชอาณาจักรไทย ๒. เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าบรรจุหีบห่อ (Break Bulk Cargo) ๓. เพื่อเป็นศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินการพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว	
วงเงินโครงการ	๑,๓๖๑.๓๖ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม บริเวณทิศใต้ของด่านพรมแดนนครพนม มีเส้นทางเข้าออกหลักบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๙๕ ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) และใกล้กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๒ (หนองคาย-อุบลราชธานี) บนขนาดเนื้อที่ประมาณ ๑๒๑ ไร่ ๓ งาน ๖๗ ตารางวา เป็นหนึ่งในโครงการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ของกรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R๑๒ โดยโครงการทางด้านทิศตะวันตกได้ถูกออกแบบให้มีการเชื่อมต่อ และประชิดกับแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม ของ รฟท. เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางรางอีกด้วย	
ที่ตั้งโครงการ	ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ประชิดด่านพรมแดนนครพนม อยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ ประมาณ ๑.๕ กม.	
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	๒๕๕๖
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	๒๕๖๒ (อนุมัติโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ)
	๓. ก่อสร้าง	๒๕๖๕ - ๒๕๖๘
	๔. เปิดให้บริการ	๒๕๖๘
	๕. อื่นๆ	

๓๑. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจังหวัดเชียงราย (ขบ.)

วัตถุประสงค์	๑. เชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้าจากด้านตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวดเร็วแต่ไม่มีทางออกทะเล (Landlocked) โดยรัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาส่งเสริมด้านการลงทุน รวมถึงการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ๒. รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ผ่านแนวรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ช่วยลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง รวมถึงแก้ไขปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อม ๓. อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่ง โดยเป็นจุดให้บริการในการนำเข้า-ส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เป็นพื้นที่ทำการของหน่วยงานตรวจปล่อยสินค้า (CIQ) และสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area, CCA) ได้ในอนาคต	
วงเงินโครงการ	๒,๘๖๔.๗๓ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลเวียงอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด้านพรมแดนเชียงของ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) บนเนื้อที่ ๓๓๕-๑-๑๐.๖ ไร่ เป็นหนึ่งในโครงการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ของกรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R๓A และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ผ่านแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของ รฟท.	
ที่ตั้งโครงการ	ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด้านพรมแดนเชียงของ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	๒๕๕๓ (โดย สนข.)
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	๒๕๕๕ (อนุมัติในหลักการโครงการ) / ๒๕๖๔ (อนุมัติโครงการ ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ)
	๓. ก่อสร้าง	ระยะที่ ๑ : ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ / ระยะที่ ๒ : ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘
	๔. เปิดให้บริการ	Soft Opening (ขบ. บริหารจัดการเอง) : ๒๕๖๔ / PPP บริหารจัดการ : ๒๕๖๘

๓๒. โครงการจ้างที่ปรึกษายกระดับแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) รองรับการแข่งขัน
โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการ และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (ขบ.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อศึกษาทบทวนและจัดทำแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก โดยคำนึงถึงนโยบายของรัฐบาล กระทรวงคมนาคม และแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการ ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ๒. เพื่อศึกษาทบทวนและจัดทำแบบรายละเอียด (Detailed Design) องค์ประกอบต่าง ๆ ภายในสถานีขนส่งสินค้า เพื่อการบริหารจัดการเชิงพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน และมีความพร้อมสำหรับดำเนินการได้ทันที ๓. เพื่อศึกษารูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าที่มีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับบริบทในปัจจุบัน ตลอดจนเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง		
วงเงินโครงการ	๒๔.๘๘๗ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค โดยมุ่งเน้นศึกษาพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า ทั้งในเมืองหลักและจังหวัดชายแดนจำนวน ๑๗ แห่ง เพื่อพัฒนาต่อยอดและเป็นจุดเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งสินค้าขานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้ง ๓ แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ที่กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้บริหารจัดการและเปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งจะช่วยสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้าแบบ Hub-and-Spoke ช่วยลดปริมาณการขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มคัน นำไปสู่การลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งและในภาพรวมด้านเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ความเหมาะสมในเชิงบริบทของพื้นที่ที่กรมการขนส่งทางบกได้เคย ทำการศึกษามาในอดีตได้มีการเปลี่ยนแปลงไป ไม่ว่าจะเป็นด้วยสาเหตุของปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม หรือนโยบายของรัฐบาล รวมถึงบริบทด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ นอกจากนี้ ภายหลังการศึกษาดังกล่าวแล้วเสร็จ ยังมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายหลายฉบับที่ส่งผลต่อแนวทางในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าโดยตรง อาทิ กฎหมายว่าด้วยภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชน ดังนั้น เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางในการพัฒนาและรูปแบบการบริหาร จัดการสถานีขนส่งสินค้าที่มีความเหมาะสม คุ่มค่า สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง สามารถบูรณาการและเชื่อมโยง กับการขนส่งรูปแบบอื่น ตลอดจนลดความซ้ำซ้อนในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของภาครัฐ รวมทั้งเพื่อให้กรมการขนส่งทางบกมีความพร้อมในการนำเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันที และมีการจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประเทศ		
ที่ตั้งโครงการ	สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคและสถานีขนส่งสินค้าขานเมือง		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘		
การดำเนินงาน	งวดงาน	รายการ	กำหนดการส่งมอบ
	งวดที่ ๑	๑. รายงานเบื้องต้น (Interim Report) ๒. แผนที่	ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดที่ ๒	๑. รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (๑st Progress Report) ๒. ฉากหลัง (Back Drop) พร้อมอุปกรณ์จัดเก็บ	ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

	งวดที่ ๓	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (๒nd Progress Report)	ภายใน ๑๒๐ วัน นับถัด จากวันลงนามในสัญญา
	งวดที่ ๔	๑. รายงานขั้นกลาง (Interim Report) ๒. แบบแสดงแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design)	ภายใน ๑๕๐ วัน นับถัด จากวันลงนามในสัญญา
	งวดที่ ๕	๑. ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ๒. ร่างแบบรายละเอียด (Draft Detailed Design) ๓. ร่างเอกสารสำหรับประกวดราคาจ้างก่อสร้าง ๔. แผ่นพับ	ภายใน ๒๑๐ วัน นับถัด จากวันลงนามในสัญญา
	งวดที่ ๖	๑. รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ๒. รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทย และฉบับภาษาอังกฤษ ๓. แบบรายละเอียด (Detailed Design) ๔. ข้อกำหนดรายละเอียดการก่อสร้าง (Specifications) ๕. บัญชีแสดงปริมาณงานและราคา (BOQ) ๖. รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ๗. ป้ายตั้งพื้น (Rollup) พร้อมอุปกรณ์จัดเก็บ ๘. วิดีทัศน์ประชาสัมพันธ์โครงการ ๙. แบบจำลอง (๓D-Model)	ภายใน ๒๗๐ วัน นับถัด จากวันลงนามในสัญญา

๓๓. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) (กทท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายหลักของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำ อย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) และรองรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	
วงเงินโครงการ	กรอบวงเงินงบประมาณ ๓,๖๐๐.๐๐ ล้านบาท (อ้างอิงตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ ของ กทท. ณ ปี ๒๕๖๗)	
รายละเอียดโครงการ	เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรถไฟไปยังท่าเรือ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้นำเข้า-ส่งออก สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว	
ที่ตั้งโครงการ	ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและการตลาด)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. จัดสัมมนาเสนอผลการศึกษาต่อภาคเอกชน เพื่อให้ได้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๖๗
	๒. เสนอรอบแนวคิดและรูปแบบการลงทุนต่อฝ่ายบริหาร กทท./คณะอนุกรรมการ กทท./คณะกรรมการ กทท.	มกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๘
	๓. เสนอรอบแนวคิดและรูปแบบการลงทุนต่อคค.	กรกฎาคม - กันยายน ๒๕๖๘
	๔. ดำเนินการในรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม	ตุลาคม ๒๕๖๘ - ธันวาคม ๒๕๗๐

๓๔. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (กทท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าเรือแหลมฉบังให้เพียงพอที่จะรองรับอุปสงค์ในการใช้ท่าเรือแหลมฉบังจากปริมาณตู้สินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งอยู่ในระดับที่มากกว่าขีดความสามารถในปัจจุบัน ๒. เพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ได้มาตรฐานในระดับสากล ๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ (Efficiency) ของการดำเนินงานและการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โดยเน้นให้มีความสามารถในการรองรับการขนถ่ายด้วยเครื่องมือขนสินค้าประเภทตู้สินค้าที่ทันสมัย และใช้ระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในส่วนที่มีความเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมหรือเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ในเวลาเดียวกัน ๔. เพื่อสนับสนุนการเป็นประตูการค้า (Gateway) สำหรับสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ		
วงเงินโครงการ	๑๑๔,๐๔๖.๙๓ ล้านบาท แบ่งเป็น - การท่าเรือฯ ลงทุน ๕๓,๔๘๙.๕๘ ล้านบาท - เอกชน ลงทุน ๖๐,๕๕๗.๓๕ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	- ก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์ E๐ ความยาวหน้าท่า ๙๒๐ เมตร - ก่อสร้างท่าเทียบเรือตู้สินค้า E (E๑,E๒) ความยาวหน้าท่า ๑,๕๐๐ เมตร รองรับตู้สินค้า ๓ ล้าน ทีอียู/ปี - ก่อสร้างท่าเทียบเรือตู้สินค้า F (F๑,F๒) ความยาวหน้าท่า ๒,๐๐๐ เมตร รองรับตู้สินค้า ๔ ล้าน ทีอียู/ปี - ก่อสร้างย่านรถไฟฝั่ง E F รองรับตู้สินค้าทางรถไฟได้ ๔ ล้าน ทีอียู/ปี - ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง รองรับตู้สินค้า ๑ ล้าน ทีอียู/ปี		
ที่ตั้งโครงการ	ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (เนื้อที่ ๑,๖๐๐ ไร่)		
หน่วยงานรับผิดชอบ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐		
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน	
	๑. ศึกษาออกแบบ	๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ตุลาคม ๒๕๖๑	
	๓. ก่อสร้าง	แผนงาน/กิจกรรม	ปีที่ดำเนินการ
		- งานก่อสร้างงานทางทะเล (ส่วนที่ ๑)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔-๒๕๖๕
		- งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ ๒)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖-๒๕๗๐
		- งานก่อสร้างระบบรถไฟ (ส่วนที่ ๓)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖-๒๕๖๙
		- งานจัดหาเครื่องมือ พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับบริหารท่าเทียบเรือและระบบโครงสร้างพื้นฐาน (ส่วนที่ ๔)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖-๒๕๗๐
	๔. เปิดให้บริการ	เริ่มเปิดดำเนินการท่าแรก (F๑) พ.ย. ๒๕๗๐	

๓๕. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒ (กทท.)

วัตถุประสงค์	การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเพิ่มศักยภาพของศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator : SRTO) เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยการเพิ่มเติมเครื่องมือยกขนตู้สินค้า ประกอบด้วยรถคานเคลื่อนที่ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน ๒ คัน และรถคานเคลื่อนที่ชนิดล้อยาง (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) จำนวน ๔ คัน		
วงเงินโครงการ	๙๑๓.๗๘ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	จ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG : FULLY ELECTRIC) จำนวน ๒ คัน และจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (RTG) จำนวน ๔ คัน		
ที่ตั้งโครงการ	ศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี		
หน่วยงานรับผิดชอบ	การทำเรือแห่งประเทศไทย		
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙		
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน	
	๑. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างฯ	มิ.ย. ๒๕๖๖ - ก.พ. ๒๕๖๘	
	๒. ลงนามในสัญญา	มี.ค. ๒๕๖๘	
	๓. ผู้รับจ้างดำเนินการฯ (ระยะเวลา ๔๕๐ วัน)	เม.ย. ๒๕๖๘ - ก.ย. ๒๕๖๙	

๓๖. โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา (รฟท.)

- โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อพัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อแบบ Multimodal กับทางโดยสาธารณะทาง เพื่อเพิ่ม load factor/ ridership ๒. เพื่อพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้าในพื้นที่ Container yard (CY) ที่มีศักยภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการและเพิ่มปริมาณการขนส่ง ๓. เพื่อลดปัญหาด้าน double handling ในการขนส่งสินค้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้าในบริเวณ CY		
วงเงินโครงการ	N/A		
รายละเอียดโครงการ	ศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒, ๒๓, ๒๕, ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒		
ที่ตั้งโครงการ	ทิศตะวันตกของทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟนาทา อยู่ห่างจากสถานีรถไฟหนองคายไปทางทิศใต้ ระยะทาง ๓.๒๖ กิโลเมตร		
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙		
การดำเนินงาน	รายการ		การดำเนินงาน
	ดำเนินการสรรหาผู้ประกอบการตามมาตรา ๒๒ - ๓๐ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒		
	๑. ขอความเห็นชอบผลการศึกษาต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย		ต.ค. ๒๕๖๖ - เม.ย. ๒๕๖๗
	๒. ดำเนินการจัดทำรายงานเสนอต่อ คค. เพื่อนำเสนอขออนุมัติต่อ รวค. เห็นชอบโครงการ		พ.ค. ๒๕๖๗
	๓. เสนอ คค. และ รวค. ให้ความเห็นชอบโครงการ		ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๗
	๔. ดำเนินการปรับปรุงรายงานให้สอดคล้องกับแผนงานต่าง ๆ ตามความเห็นของ สนข.		ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๗
	๕. สรุปผลการศึกษาและจัดทำรายงานเสนอการรถไฟฯ พิจารณาผลการศึกษา (ฉบับใหม่)		ธ.ค. ๒๕๖๗
	๖. ขอความเห็นชอบผลการศึกษาต่อคณะกรรมการรถไฟฯ		ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๘
	๗. เสนอ คค. และ รวค. ให้ความเห็นชอบโครงการ		เม.ย. - มิ.ย. ๒๕๖๘
	๘. เสนอ สคร. และ คกก. (PPP) ให้ความเห็นชอบโครงการ		ก.ค. - ธ.ค. ๒๕๖๘
	๙. เสนอ ครม. อนุมัติโครงการ		ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๙

กลยุทธ์ S๑T๓ โรงซ่อมบำรุง (Depot)

๓๗. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรศรีราชาและหน่วย ๑๐ ICD ลาดกระบัง (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล และรถพ่วงสนับสนุนโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพ การขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ให้มีความสมบูรณ์	
วงเงินโครงการ	๓๕๙.๘๗ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	เพื่อรองรับโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการจัดการรถพ่วง (บทด.) และ รถจักรขนาด ๑๒๐ ตัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งแขวง สรจ.ศช. และหน่วย ๑๐ ICD ลาดกระบัง ไว้รองรับงานซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล และรถพ่วง ด้วยทางสายนี้ยังไม่มีโรงซ่อมล้อเลื่อน	
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีศรีราชา และ ย่านบรรจุสินค้ากล่อง ไอซีดี ลาดกระบัง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์อาคารและสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๕ - มี.ค. ๒๕๖๖
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ส.ค. ๒๕๖๖
	๓. ก่อสร้าง	ต.ค. ๒๕๖๖ - ต.ค. ๒๕๖๘
	๔. เปิดให้บริการ	พ.ย. ๒๕๖๘

๓๘. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมหนักรถสินค้าที่คลองสิบเก้า (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อซ่อมบำรุงรถสินค้าให้เพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคต	
วงเงินโครงการ	๒,๘๕๐.๐๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	รฟท. ได้ตั้งเป้าที่จะเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จาก ๑๑.๐๓ ล้านตัน เป็นปีละ ๑๖.๐๒ ล้านตัน โดยได้จัดทำแผนธุรกิจสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟดังกล่าว และกำหนดยุทธศาสตร์ในการเพิ่มปริมาณการขนส่งจากลูกค้ากลุ่มเดิม และแสวงหาลูกค้ากลุ่มใหม่ โดยเส้นทางหลักที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าในอนาคตจะเป็นเส้นทาง มาบตาพุด-แหลมฉบัง-ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย และเส้นทางไอซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง และประเภทสินค้าหลักที่ใช้ในอนาคตจะเน้นการใช้รถ บตด. ซึ่งจะสอดคล้องกับการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container yard) ดำเนินการก่อสร้างพร้อมกับการก่อสร้างรางคู่ทั่วประเทศไทย	
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีชุมทางคลองสิบเก้า	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์อาคารและสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๕ - พ.ค. ๒๕๖๖
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ก.ย. ๒๕๖๖
	๓. ก่อสร้าง	พ.ย. ๒๕๖๖ - พ.ค. ๒๕๖๙
	๔. เปิดให้บริการ	มิ.ย. ๒๕๖๙

๓๙. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรยานที่แก่งคอย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	รองรับการซ่อมรถจักรยานดีเซลขนาดใหญ่ตลอดจนล้อเลื่อนที่เพิ่มขึ้น ให้สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถที่มีการใช้งานได้ครบถ้วน ตามวงจรการซ่อมบำรุงรักษามาตรฐาน	
วงเงินโครงการ	๑,๘๒๕.๕๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ก่อสร้างโรงงานซ่อมหลัก (Main Workshop) และโรงซ่อมบำรุงรถจักรยานดีเซลระหว่างการใช้งาน (Running Shed หรือ Depot) เพื่อรองรับการซ่อมรถจักรยานดีเซลขนาดใหญ่ ตลอดจนล้อเลื่อนที่เพิ่มขึ้น	
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีชุมทางแก่งคอย	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ศูนย์อาคารและสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ต.ค. ๒๕๖๓ - พ.ค. ๒๕๖๓
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ก.ย. ๒๕๖๖
	๓. ก่อสร้าง	พ.ย. ๒๕๖๖ - พ.ย. ๒๕๖๙
	๔. เปิดให้บริการ	ม.ค. ๒๕๖๙

พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management)

กลยุทธ์ S๒T๑ ความน่าเชื่อถือ (Reliability)

๔๐. พัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานด้านความตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสารและสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ๒. เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานร่วมกันของฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความตรงต่อเวลาในการเดินขบวนรถโดยสารและสินค้า																																																																																																																																																	
วงเงินโครงการ	ไม่ใช้งบประมาณ																																																																																																																																																	
รายละเอียดโครงการ	ฝ่ายการช่างโยธา (ดำเนินการกลางปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ เป็นต้นไป) ๑. ดำเนินการตรวจและวิเคราะห์สภาพทาง โดยใช้ข้อมูลจากรถตรวจสภาพทาง (ตท.) รถอเนกประสงค์ (อป.๐๑) และรถไฟกึ่งรถบรรทุกตรวจรางร้าว (ตร.๑) ในรูปแบบการใช้ข้อมูลร่วมกัน เพื่อนำไปจัดทำแผน และจัดลำดับความสำคัญของการซ่อมและบำรุงทาง ๒. ดำเนินการซ่อมและบำรุงทาง ตามแผนที่ได้ดำเนินการวิเคราะห์ ตามลำดับความสำคัญตามที่กำหนดไว้ เพื่อแก้ไขจุดที่เป็นปัญหาต่อความปลอดภัยและการเดินขบวนรถ ๓. ควบคุมค่าดัชนีสภาพทางให้เป็นไปตามเป้าหมาย โดยดำเนินการบำรุงทางเชิงป้องกันตามแผนที่ได้วางไว้ ๔. บริหารจัดการงานซ่อมทาง ให้ไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินรถ ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (ดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ เป็นต้นไป) ๑. ดำเนินการจัดเก็บข้อมูล สถิติความล่าช้าของการเดินขบวนรถทุกสายทุกขบวน เพื่อวิเคราะห์ สาเหตุ ปัญหา ที่ส่งผลต่อการเดินรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ ๒. ระบุประเด็นปัญหาที่ส่งผลกระทบระดับสูงต่อการเดินขบวนรถไม่ได้ตามกำหนดเวลา ๓. กำหนดมาตรการการควบคุม ป้องกัน แก้ไข การเดินขบวนรถไม่ตรงต่อเวลา																																																																																																																																																	
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																																	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																	
การดำเนินงาน	พัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) <table><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี ๒๕๖๖</th><th colspan="4">ปี ๒๕๖๗</th><th colspan="4">ปี ๒๕๖๘</th><th colspan="4">ปี ๒๕๖๙</th><th colspan="4">ปี ๒๕๗๐</th></tr><tr><th>๑</th><th>๒</th><th>๓</th><th>๔</th><th>๑</th><th>๒</th><th>๓</th><th>๔</th><th>๑</th><th>๒</th><th>๓</th><th>๔</th><th>๑</th><th>๒</th><th>๓</th><th>๔</th><th>๑</th><th>๒</th><th>๓</th><th>๔</th></tr><tr><td>๑. ตรวจและวิเคราะห์สภาพทาง</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>๒. ดำเนินการจัดทำแผนงานซ่อมและบำรุงทาง</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>๓. ดำเนินงานซ่อมทางในจุดที่เป็นปัญหาต่อการเดินขบวนรถ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>๔. ดำเนินงานบำรุงทางเชิงป้องกัน</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน																				ปี ๒๕๖๖				ปี ๒๕๖๗				ปี ๒๕๖๘				ปี ๒๕๖๙				ปี ๒๕๗๐				๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑. ตรวจและวิเคราะห์สภาพทาง																					๒. ดำเนินการจัดทำแผนงานซ่อมและบำรุงทาง																					๓. ดำเนินงานซ่อมทางในจุดที่เป็นปัญหาต่อการเดินขบวนรถ																					๔. ดำเนินงานบำรุงทางเชิงป้องกัน																				
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน																																																																																																																																																	
	ปี ๒๕๖๖				ปี ๒๕๖๗				ปี ๒๕๖๘				ปี ๒๕๖๙				ปี ๒๕๗๐																																																																																																																																	
	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔																																																																																																																														
๑. ตรวจและวิเคราะห์สภาพทาง																																																																																																																																																		
๒. ดำเนินการจัดทำแผนงานซ่อมและบำรุงทาง																																																																																																																																																		
๓. ดำเนินงานซ่อมทางในจุดที่เป็นปัญหาต่อการเดินขบวนรถ																																																																																																																																																		
๔. ดำเนินงานบำรุงทางเชิงป้องกัน																																																																																																																																																		

กลยุทธ์ S๒T๒ การติดตามและตรวจสอบ (Monitoring)

๔๑. โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																																																																																																																																																																																																																																																																															
วงเงินโครงการ	๙๔๗.๕ ล้านบาท																																																																																																																																																																																																																																																																															
รายละเอียดโครงการ	จัดทำระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System) จำนวน ๗ ระบบ ประกอบด้วย ๑. ระบบติดตามและรายงานข้อมูลตำแหน่งขบวนรถไฟ (Train Tracking) ๒. ระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้า (Cargo Delivery Management) ๓. ระบบการวางแผนพนักงานประจำขบวนรถไฟ (Crew and Roster) ๔. ระบบการจัดรื้อขบวน การปรับรื้อขบวน (Passenger and Cargo Train Planning) ๕. ระบบแสดงข้อมูลขบวนรถไฟบริเวณพื้นที่สถานี (Train Terminal Display) ๖. ระบบแสดงข้อมูลกำหนดเวลาการเข้า-ออกสถานี และเวลาการเข้า-ออกจริง ณ สถานีรถไฟ (Tracking for Customer) ๗. ระบบฐานข้อมูลกลาง (Centralized Database) ด้านสนับสนุนการเดินทางและด้านการขนส่งสินค้า																																																																																																																																																																																																																																																																															
ที่ตั้งโครงการ	รถจักร รถโดยสาร รถสินค้า และสถานีรถไฟของการรถไฟฯ																																																																																																																																																																																																																																																																															
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ)																																																																																																																																																																																																																																																																															
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖																																																																																																																																																																																																																																																																															
การดำเนินงาน	รฟท. ดำเนินการพัฒนาระบบฯ แล้วเสร็จ ในปี ๒๕๖๗ ดำเนินการกำกับ ติดตาม การใช้งานระบบให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ																																																																																																																																																																																																																																																																															
	<table><tr><th colspan="21">แผนงานที่ 5.2.1 การพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการทำงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล</th></tr><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแบบปฏิบัติการดิจิทัล ปี 2566 -2570 และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรของการรถไฟฯ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1. รฟท. เผยแพร่สถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. บูรณาการแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงฐานข้อมูลภายในองค์กร</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. ติดตามผลการดำเนินงานตามที่ได้กำหนดไว้ในแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประกวดราคา (Tender Management: TM) โครงการจ้างพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) ในโครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4. ระบบสามารถ Go live ได้ตามแผน</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	แผนงานที่ 5.2.1 การพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการทำงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล																					รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแบบปฏิบัติการดิจิทัล ปี 2566 -2570 และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรของการรถไฟฯ																					1. รฟท. เผยแพร่สถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																					2. บูรณาการแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงฐานข้อมูลภายในองค์กร																					3. ติดตามผลการดำเนินงานตามที่ได้กำหนดไว้ในแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																					โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																					1. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประกวดราคา (Tender Management: TM) โครงการจ้างพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																					2. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																					3. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) ในโครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																					4. ระบบสามารถ Go live ได้ตามแผน																				
แผนงานที่ 5.2.1 การพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการทำงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล																																																																																																																																																																																																																																																																																
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																																																																																																																																																																															
	ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																																																																																																																																																																															
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																																																																																																																																																												
โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแบบปฏิบัติการดิจิทัล ปี 2566 -2570 และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรของการรถไฟฯ																																																																																																																																																																																																																																																																																
1. รฟท. เผยแพร่สถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: EA) และจัดทำแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																																																																																																																																																																																																																																																																																
2. บูรณาการแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงฐานข้อมูลภายในองค์กร																																																																																																																																																																																																																																																																																
3. ติดตามผลการดำเนินงานตามที่ได้กำหนดไว้ในแบบปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																																																																																																																																																																																																																																																																																
โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																																																																																																																																																																																																																																																																																
1. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการประกวดราคา (Tender Management: TM) โครงการจ้างพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																																																																																																																																																																																																																																																																																
2. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																																																																																																																																																																																																																																																																																
3. ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) ในโครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight Management System)																																																																																																																																																																																																																																																																																
4. ระบบสามารถ Go live ได้ตามแผน																																																																																																																																																																																																																																																																																

๔๒. โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงทางรถไฟ (TMMS) ที่มีใช้งานอยู่ของศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ และของต่างประเทศ ให้ครอบคลุมทั่วทั้งฝ่ายการช่างโยธา ๒. เพื่อออกแบบและจัดทำระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงทางรถไฟ (TMMS) ซึ่งครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานของทางรถไฟ ที่เหมาะสมและได้มาตรฐานสากลใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการให้ครอบคลุมทุกระบวนการการบริหารจัดการของฝ่ายการช่างโยธา ๓. เพื่อบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นต้นทุนให้เกิดประโยชน์เต็มประสิทธิภาพความจุของทางรองรับการเปิดให้เอกชนเดินรถในเส้นทางที่กำหนด (Open Access) โดยสามารถเชื่อมโยงระบบ (System Integration) กับระบบสารสนเทศของการรถไฟที่มีใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เพื่อเป็นการบูรณาการกระบวนการทำงานผ่านระบบอย่างสมบูรณ์ครบถ้วน
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑. จัดการฐานข้อมูลที่มีอยู่ให้เป็นรูปแบบจัดการสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจ ๒. สามารถติดตามความเคลื่อนไหวของการซ่อมบำรุงทางให้เป็นปัจจุบัน (Real time) ๓. ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงทางและการบริหารจัดการ รวมถึงลดขั้นตอนการจัดทำเอกสารและการรายงานผลต่างๆ ๔. มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของการรถไฟ (แผนฟื้นฟู พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) กลยุทธ์ที่ ๕.๒ ปรับปรุงกระบวนการทำงาน และขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี ๕. สามารถประเมินต้นทุนการซ่อมบำรุงทาง เพื่อใช้สำหรับการคิดค่าใช้จ่ายในการใช้ทางได้อย่างเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ
วงเงินโครงการ	๙๖.๕๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย มีพันธกิจหลักในการควบคุมดูแล การซ่อมบำรุงทางรถไฟ สะพาน ช่อหิน อุโมงค์ อาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างต่างๆ และงานด้านเทคนิควิศวกรรมทั้งหมดของการรถไฟฯ รวมถึงฝ่ายการช่างโยธาเป็นหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบเครื่องมือ เครื่องจักร ที่ใช้ในงานซ่อมบำรุงทางทั้งหมดของการรถไฟฯ โดยแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบออกเป็น ๓๔ แขวง ๑๖๑ ตอน ปัจจุบันการซ่อมบำรุงดังกล่าวใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ เนื่องจากการบริหารจัดการงานซ่อมที่ยังไม่เป็นระบบการจัดหาอะไหล่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่มีระบบการติดตามตรวจสอบสถานะการดำเนินการซ่อม ทำให้ฝ่ายการช่างโยธา เสียโอกาสในการดำเนินการกิจการซ่อมบำรุงทางรถไฟ สะพาน ช่อหิน อุโมงค์ อาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างต่างๆ ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและเป็นเหตุให้การใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงสูงขึ้นมาก ปัจจุบันฝ่ายการช่างโยธาได้จัดทำระบบบริหารงานซ่อมบำรุงทาง (TMMS) ของศูนย์ภาคเหนือเป็นโครงการนำร่องของฝ่าย โดยขอบเขตงานของการบริหารจัดการยังไม่ครอบคลุมทุกประเภทของการตรวจสอบสภาพทาง การวิเคราะห์สภาพทางการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงทาง และการจัดการโครงสร้างพื้นฐานเป็นเพียงการซ่อมบำรุงทางโดยงานอัดหินเท่านั้น และแผนที่ทางรถไฟไม่ครอบคลุมพื้นที่ของศูนย์บำรุงทางภาคกลาง ศูนย์บำรุงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และศูนย์บำรุงทางภาคใต้ รวมถึงพื้นที่รับผิดชอบในเส้นทางที่ก่อสร้างใหม่ในอนาคต จึงเห็นความสำคัญของการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในงานซ่อมบำรุงรักษาทางรถไฟ และเป็นโครงการภายใต้แผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform) กลยุทธ์ ๕.๒ ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี แผนงาน ๕.๒.๒ การพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการซ่อมบำรุงด้วยเทคโนโลยี

ที่ตั้งโครงการ	ศูนย์บำรุงทางภาคกลาง ศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ศูนย์บำรุงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และศูนย์บำรุงทางภาคใต้	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (ฝ่ายการช่างโยธา)	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน
	๑. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง	ต.ค. ๒๕๖๖
	๒. ผลิตอุปกรณ์และส่งของ	พ.ย. ๖๖ - ต.ค. ๖๗
	๓. การตรวจรับงานตามสัญญา	พ.ย. ๖๖ - ต.ค. ๖๗

กลยุทธ์ S๒T๓ พิธีการศุลกากร (Customs Clearance)

๔๓. โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร (กรมศุลกากร)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้มีข้อมูลในการวิเคราะห์และทบทวนความเหมาะสมของมาตรการ หรือระเบียบปฏิบัติ ด้านพิธีการศุลกากร ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการตรวจปล่อยสินค้า และ/หรือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ๒. เพื่อระบุโอกาสและความเป็นไปได้ในการปรับปรุงระเบียบปฏิบัติ และมาตรการต่าง ๆ ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่สามารถทำให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า และปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้มากยิ่งขึ้น						
วงเงินโครงการ	ไม่ใช้งบประมาณ						
รายละเอียดโครงการ	๑. หลักการและเหตุผล กฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากรมีความสำคัญอย่างมากในการดำเนินธุรกิจและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน รวมถึงการดำเนินกิจการด้านต่างๆ ของภาครัฐ จึงจำเป็นต้องมีการทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบท ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออก แก่ผู้ประกอบการ รวมถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภายในองค์กรเพื่อให้บริการด้านพิธีการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล จึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการนี้ ๒. เป้าหมาย ก. เป้าหมายเชิงผลผลิต (Output) : มีรายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ข. เป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Outcome) : ผลการทบทวนทำให้ทราบถึงระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไข ค. ค่าเป้าหมาย (ถ้ามี) : - ง. ผลที่คาดว่าจะเกิด : มีการทบทวนความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรอยู่เสมอ จ. ตัวชี้วัดความสำเร็จ : ระดับความสำเร็จของโครงการเป็น ๕ ระดับ เกณฑ์การให้คะแนน : กำหนดระดับคะแนนเป็น ๑ - ๕ พิจารณาจากความคืบหน้าของกิจกรรม หรือขั้นตอน ดำเนินการตามที่ระบุในแผนปฏิบัติงานประกอบกับประสิทธิภาพการบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมาย <table border="1"> <thead> <tr> <th>ระดับคะแนน</th><th>ความคืบหน้าของกิจกรรม/เป้าหมาย</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๑</td><td>รวบรวมระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ควรดำเนินการทบทวน</td></tr> <tr> <td>๒</td><td>ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร</td></tr> </tbody> </table>	ระดับคะแนน	ความคืบหน้าของกิจกรรม/เป้าหมาย	๑	รวบรวมระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ควรดำเนินการทบทวน	๒	ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร
ระดับคะแนน	ความคืบหน้าของกิจกรรม/เป้าหมาย						
๑	รวบรวมระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ควรดำเนินการทบทวน						
๒	ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร						

	๓	ทบทวนความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
	๔	จัดทำรายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร
	๕	รายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เสนอกรมฯ
	ข. กลุ่มเป้าหมาย/ผู้ที่ได้รับประโยชน์ : กรมศุลกากร ผู้ประกอบการนำเข้า - ส่งออก	
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย	
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมศุลกากร (กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร)	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
การดำเนินงาน	กิจกรรม	ระยะเวลาในการดำเนินการ ต.ค. พ.ย. - พ.ค. มิ.ย. ก.ค. ส.ค. ก.ย.
	๑. รวบรวมระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ควรดำเนินการทบทวน	
	๒. ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร	
	๓. ทบทวนความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	
	๔. จัดทำรายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร	
	๕. รายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เสนอกรมฯ	

กลยุทธ์ S๒T๔ การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

๔๔. การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมสู่สถาบันอบรมระบบราง (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อสร้างภาพลักษณ์องค์กรให้กับ รฟท. ผ่านการปรับเปลี่ยนศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ ให้เป็นสถาบันฝึกอบรมระบบรางในระดับอาเซียน ๒. เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของศูนย์ฝึกอบรมของ รฟท. สู่การเป็นสถาบันฝึกอบรมที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง ๓. เพื่อสร้างให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถหารายได้จากการเป็นสถาบันที่ดำเนินการให้บริการทางการศึกษาตั้งแต่ระดับ ปวส. ๔. เพื่อสร้างให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถหารายได้จากการเป็นสถาบันที่ดำเนินการอบรมให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งทางราง ๕. เพื่อสร้างให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถหารายได้จากการเป็นสถาบันที่รับรองสมรรถนะให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งทางรางเพื่อขอรับใบอนุญาตจากกรมขนส่งทางราง					
วงเงินโครงการ	๒๐.๐๐ ล้านบาท					
รายละเอียดโครงการ	พัฒนาบุคลากรระบบราง					
ที่ตั้งโครงการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (สถาบันฝึกอบรมระบบราง)					
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (สถาบันฝึกอบรมระบบราง)					
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐					
การดำเนินงาน	รายละเอียดกิจกรรม	ปี ๖๖	ปี ๖๗	ปี ๖๘	ปี ๖๙	ปี ๗๐
	๑. ศึกษารวบรวมข้อมูล เพื่อกำหนดรูปแบบสถาบันอบรมระบบราง ซึ่งประกอบด้วย - วิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) - โครงสร้างการสร้างรายได้จากหลักสูตรอบรมวิชาชีพ และการออกคุณวุฒิวิชาชีพ - พันธมิตรการดำเนินธุรกิจ - ทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจ	√				
	๒. เตรียมความพร้อมด้านทรัพยากร (อาทิ บุคลากร เทคโนโลยี สถานที่ และภาพลักษณ์ของศูนย์ฝึกฯ) เพื่อให้สามารถดำเนินการตามรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ได้ล่วงหน้า	√				
	๓. เริ่มดำเนินการตามรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model)		√	√	√	√
	๔. ติดตามและสรุปผลการดำเนินงาน		√	√	√	√

กลยุทธ์ S๒T๕ การปรับปรุงรถจักร/ล้อเลื่อน (Rolling Stock Improvement)

๔๕. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา (รฟท.)

วัตถุประสงค์	รฟท. โดยฝ่ายการช่างกล ได้จัดทำโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา วงเงินรวม ๖,๕๖๒,๕๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท เพื่อนำมาทดแทนรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEK (อีอีเค) ที่ใช้งานมาตั้งแต่ปี ๒๕๐๗ - ๒๕๐๘ จำนวน ๕๐ คัน (หมายเลข ๔๐๐๑ - ๔๐๕๐) ซึ่งในปัจจุบันมีอายุการใช้งานเฉลี่ยประมาณ ๕๖ ปี การวิ่งให้บริการทุกวันของรถจักร GEK ทำให้รถจักรเสื่อมสภาพและชำรุดในขณะทำงาน โดยฝ่ายการช่างกลตั้งเป้าโครงการฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านการขนส่งสินค้าและการโดยสารแก่พี่น้องประชาชน เป็นการสนับสนุนศักยภาพการเพิ่มรายได้ของการรถไฟฯ
วงเงินโครงการ	๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	จัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖
การดำเนินงาน	- รถจักรในระยะที่ ๑ จำนวน ๒๐ คัน ส่งออกใช้งาน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ โดยใช้ทำขบวน ดังนี้ ๑. สายเหนือ ขบวนรถด่วนพิเศษ กรุงเทพ - เชียงใหม่ - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๙ - ๑๐ ๒. สายเหนือ ขบวนรถด่วนพิเศษ กรุงเทพ - เชียงใหม่ - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๑๓ - ๑๔ ๓. สายตะวันออกเฉียงเหนือ ขบวนรถด่วนพิเศษ กรุงเทพ - อุบลราชธานี - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๒๓ - ๒๔ ๔. สายตะวันออกเฉียงเหนือ ขบวนรถด่วนพิเศษ กรุงเทพ - หนองคาย - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๒๕ - ๒๖ ๕. สายใต้ ขบวนรถด่วนพิเศษ กรุงเทพ - ชุมทางหาดใหญ่ - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๓๑ - ๓๒ ๖. สายใต้ ขบวนรถด่วนพิเศษ กรุงเทพ - สุโขทัย-ลก - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๓๗ - ๓๘ ๗. สายใต้ ขบวนรถด่วน กรุงเทพ - ตรัง - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๘๓ - ๘๔ ๘. สายใต้ ขบวนรถด่วน กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๘๕ - ๘๖ - สำหรับรถจักรในระยะที่ ๒ จำนวน ๓๐ คัน กำหนดส่งมอบภายใน ๙๑๕ วัน นับจากวันลงนามฯ หรือ ภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ซึ่งการประมาณการทางผู้ผลิตจะส่งรถจักร ๑๕ คัน ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ฝ่ายการช่างกลดำเนินการทดสอบแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และรถจักร ๑๕ คัน สดท้าย ประมาณการผู้ผลิตจะส่งมอบในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ซึ่งฝ่ายการช่างจะดำเนินการทดสอบแล้วเสร็จและสามารถส่งออกใช้งานได้ไตรมาสที่ ๓ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๔๖. โครงการปรับปรุงรถจักร GEA ๓๖ คัน และ โครงการปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนให้มีประสิทธิภาพ สร้างความปลอดภัยในการเดินรถ และลดอุบัติเหตุและการเสียเวลาเนื่องจากรถจักรและล้อเลื่อนชำรุดระหว่างการทำขบวน
วงเงินโครงการ	โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA จำนวน ๓๖ คัน วงเงินรวม ๑,๖๙๒.๐๐ ล้านบาท โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า HID จำนวน ๒๑ คัน วงเงินรวม ๗๗๗.๐๐ ล้านบาท รวม ๒,๔๖๙.๐๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการ ๒ โครงการ โดยปรับปรุงรถจักร GEA ๓๖ คัน และปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การดำเนินงาน	- เสนอ ผวก.,คกร. ขอความเห็นชอบ อนุมัติ สั่งซื้อ-จ้าง กันยายน ๒๕๖๘ - ทயอยซ่อมภายในปี ๒๕๖๘ - ได้รับรถครบตามสัญญา ในปี ๒๕๗๐ - เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี ๒๕๖๘

๔๗. โครงการจัดการถักรตีเซลล์ไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คั่น (ขนส่งสินค้ำ) (ทดแทน) (รพท.) (ในปี ๒๕๖๘ รพท. พิจารณาควรวรรมแผนงานจัดการถักร จำนวน ๑๑๓ คั่น)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเพิ่มการขนส่งสินค้าทางราง ตอบสนองนโยบายของประเทศในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และสนับสนุนการขนส่งทางรางเป็นแกนหลักของประเทศ ๒. เพื่อพัฒนาภาพลักษณ์ ยกระดับการให้บริการขนส่งสินค้าเชิงรุกและเพิ่มรายได้ให้ รพท. ๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการขนส่ง																																																																																																																																																																																																																																																										
วงเงินโครงการ	๖๐๐.๐๐ ล้านบาท																																																																																																																																																																																																																																																										
รายละเอียดโครงการ	จัดการถักรตีเซลล์ไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน																																																																																																																																																																																																																																																										
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																																																																																																																										
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																																																																																																																																										
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																																																																																																																										
การดำเนินงาน	<table><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>1. ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ความเหมาะสมโครงการ จัดทำรายงานโครงการเสนอหน่วยงานภายใน รพท.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. รายงานและขอความเห็นชอบจาก ผอ.ร.ค.ร.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. ขอความเห็นชอบจาก ค.ศ. ส.ศ.ร. และขออนุมัติโครงการจาก ค.สม.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4. การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและจัดทำ TOR</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5. ขออนุมัติประกวดราคา - ประกวดราคา - ขออนุมัติสัญญา</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6. จัดทำสัญญาซื้อขาย - ลงนามในสัญญา</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7. ประกวดรถ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8. ทดสอบรถ - ตรวจรับรถ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9. เปิดให้บริการ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1. ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ความเหมาะสมโครงการ จัดทำรายงานโครงการเสนอหน่วยงานภายใน รพท.																					2. รายงานและขอความเห็นชอบจาก ผอ.ร.ค.ร.																					3. ขอความเห็นชอบจาก ค.ศ. ส.ศ.ร. และขออนุมัติโครงการจาก ค.สม.																					4. การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและจัดทำ TOR																					5. ขออนุมัติประกวดราคา - ประกวดราคา - ขออนุมัติสัญญา																					6. จัดทำสัญญาซื้อขาย - ลงนามในสัญญา																					7. ประกวดรถ																					8. ทดสอบรถ - ตรวจรับรถ																					9. เปิดให้บริการ																				
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																																																																																																																																																										
	ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																																																																																																																																																										
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																																																																																																																																							
1. ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ความเหมาะสมโครงการ จัดทำรายงานโครงการเสนอหน่วยงานภายใน รพท.																																																																																																																																																																																																																																																											
2. รายงานและขอความเห็นชอบจาก ผอ.ร.ค.ร.																																																																																																																																																																																																																																																											
3. ขอความเห็นชอบจาก ค.ศ. ส.ศ.ร. และขออนุมัติโครงการจาก ค.สม.																																																																																																																																																																																																																																																											
4. การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและจัดทำ TOR																																																																																																																																																																																																																																																											
5. ขออนุมัติประกวดราคา - ประกวดราคา - ขออนุมัติสัญญา																																																																																																																																																																																																																																																											
6. จัดทำสัญญาซื้อขาย - ลงนามในสัญญา																																																																																																																																																																																																																																																											
7. ประกวดรถ																																																																																																																																																																																																																																																											
8. ทดสอบรถ - ตรวจรับรถ																																																																																																																																																																																																																																																											
9. เปิดให้บริการ																																																																																																																																																																																																																																																											

๔๘. โครงการจัดการรถ บต. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเพิ่มการขนส่งสินค้าทางราง ตอบสนองนโยบายประเทศในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และสนับสนุนการขนส่ง ทางรางเป็นแกนหลักของประเทศ ๒. เพื่อพัฒนาภาพลักษณ์ ยกระดับการให้บริการขนส่งสินค้าเชิงรุกและเพิ่มรายได้ของ รฟท. ๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการขนส่ง		
วงเงินโครงการ	๒,๔๕๙.๙๘ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	เส้นทาง	จำนวนขบวนรถ (ขบวนบรรทุก)	จำนวนรถ บต. ที่ใช้ในเส้นทาง (คัน)*
	๑) ไอซีดี-แหลมฉบัง	๑๒	๑๕๔
	๒) หนองคาย-แหลมฉบัง	๒	๑๓๒
	๓) อรัญประเทศ-แหลมฉบัง	๑	๓๓
	๔) เชียงของ-แหลมฉบัง	๑	๙๙
	๕) นครพนม-แหลมฉบัง	๑	๙๙
	๖) หนองคาย-แหลมฉบัง	๔	๒๖๔
	๗) หาดใหญ่-แหลมฉบัง	๑	๙๙
	๘) อุบลราชธานี-แหลมฉบัง	๑	๖๖
	รวมทั้งหมด	๒๓	๙๔๖
	ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐		
การดำเนินงาน	รายการ	การดำเนินงาน	
	๑. จัดทำรายละเอียดโครงการ (วิเคราะห์เส้นทาง / ความคุ้มค่า/ งบประมาณ)	ปี ๒๕๖๖	
	๒. ขออนุมัติโครงการต่อรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย		
	๓. ขออนุมัติโครงการต่อคณะกรรมการรถไฟฯ		
	๔. เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ต่อการรถไฟฯ เพื่อลงนามเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบ		
	๕. ขออนุมัติโครงการ/งบประมาณจาก คค. และ ครม.	ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๘	
	๖. ดำเนินการของงบประมาณ ๖.๑ ฝ่ายการช่างกลดำเนินการจัดทำคำของบประมาณปี ๒๕๖๗ เพื่อขอเปิดเพิ่มจาก นผ. ๖.๒ นผ. ดำเนินการเปิดเพิ่มงานและบรรจุแผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	
	๗. จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา		
	๘. ดำเนินการประกวดราคา		
	๙. พิจารณาประกวดราคาและลงนามในสัญญา	ปี ๒๕๖๙	
	๑๐. จ่ายงวดแรกหลังวันลงนามสัญญา ร้อยละ ๑๕		
	๑๑. ส่งมอบปี ๒๕๗๐ จำนวน ๑๕๔ คัน	ปี ๒๕๗๐	
	๑๒. ส่งมอบปี ๒๕๗๑ จำนวน ๑๖๕ คัน	ปี ๒๕๗๑	
	๑๓. ส่งมอบปี ๒๕๗๒ จำนวน ๑๙๘ คัน	ปี ๒๕๗๒	
	๑๔. ส่งมอบปี ๒๕๗๓ จำนวน ๒๖๔ คัน	ปี ๒๕๗๓	
	๑๕. ส่งมอบปี ๒๕๗๔ จำนวน ๑๖๕ คัน	ปี ๒๕๗๔	

พันธกิจที่ ๓ การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)

กลยุทธ์ S๓T๑ การเข้าถึง (Accessibility)

-

กลยุทธ์ S๓T๒ การตลาด (Marketing)

๔๙. การปรับปรุงแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B2B (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อขยายและพัฒนาการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B2B ๒. เพื่อเพิ่มรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจากการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)																																																																																																																																																	
วงเงินโครงการ	ไม่ใช้งบประมาณ																																																																																																																																																	
รายละเอียดโครงการ	ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B๒B																																																																																																																																																	
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																																	
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																	
การดำเนินงาน	<table><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>1. ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบธุรกิจในการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel) แบบ Hub-to-hub กับกลุ่มลูกค้า B2B - รูปแบบการบริการที่ตอบสนองกลุ่มบริษัท Express service (บริการเร่งด่วน, การให้เจ้าหน้าที่ในศูนย์ส่ง) - การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนของการขนส่งหีบห่อวัตถุ - การออกแบบโครงสร้างราคาและค่าบริการ - กระบวนการดำเนินงานและการบริการ รวมถึงอุปสรรคในการดำเนินงาน</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. สรรหาพันธมิตรและจัดทำแผนการตลาดแบบ B2B</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. ดำเนินการพัฒนาและทดลองการเดินรถขนส่ง เพื่อพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการและบริการ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4. เปิดให้บริการขนส่งแบบ Hub-to-hub กับกลุ่มลูกค้า B2B</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1. ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบธุรกิจในการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel) แบบ Hub-to-hub กับกลุ่มลูกค้า B2B - รูปแบบการบริการที่ตอบสนองกลุ่มบริษัท Express service (บริการเร่งด่วน, การให้เจ้าหน้าที่ในศูนย์ส่ง) - การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนของการขนส่งหีบห่อวัตถุ - การออกแบบโครงสร้างราคาและค่าบริการ - กระบวนการดำเนินงานและการบริการ รวมถึงอุปสรรคในการดำเนินงาน																					2. สรรหาพันธมิตรและจัดทำแผนการตลาดแบบ B2B																					3. ดำเนินการพัฒนาและทดลองการเดินรถขนส่ง เพื่อพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการและบริการ																					4. เปิดให้บริการขนส่งแบบ Hub-to-hub กับกลุ่มลูกค้า B2B																				
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																																																	
	ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																																																	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																														
1. ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบธุรกิจในการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel) แบบ Hub-to-hub กับกลุ่มลูกค้า B2B - รูปแบบการบริการที่ตอบสนองกลุ่มบริษัท Express service (บริการเร่งด่วน, การให้เจ้าหน้าที่ในศูนย์ส่ง) - การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนของการขนส่งหีบห่อวัตถุ - การออกแบบโครงสร้างราคาและค่าบริการ - กระบวนการดำเนินงานและการบริการ รวมถึงอุปสรรคในการดำเนินงาน																																																																																																																																																		
2. สรรหาพันธมิตรและจัดทำแผนการตลาดแบบ B2B																																																																																																																																																		
3. ดำเนินการพัฒนาและทดลองการเดินรถขนส่ง เพื่อพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการและบริการ																																																																																																																																																		
4. เปิดให้บริการขนส่งแบบ Hub-to-hub กับกลุ่มลูกค้า B2B																																																																																																																																																		

๕๐. การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม (รพท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อขยายและพัฒนากิจการบริการการขนส่งหีบห่อพัสดุ ในกลุ่มลูกค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม ๒. เพื่อเพิ่มรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจากการขนส่งหีบห่อพัสดุ (Parcel)																																																																																																																																																																										
วงเงินโครงการ	ไม่ใช้งบประมาณ																																																																																																																																																																										
รายละเอียดโครงการ	ศึกษาและวางแผนการตลาดในกลุ่มลูกค้าที่มีการขนส่งหีบห่อพัสดุ ในกลุ่มลูกค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม																																																																																																																																																																										
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																																										
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																																																										
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																																										
การดำเนินงาน	<table><tr><th colspan="21">กลยุทธ์ที่ 2.4 ขยายพื้นที่บริการขนส่งหีบห่อพัสดุ (Parcel)</th></tr><tr><th colspan="21">แผนงานที่ 2.4.2 การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม</th></tr><tr><th colspan="2" rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td colspan="2">1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำแผนการตลาดในการขยาย catchment area ของกลุ่มลูกค้าผู้ขนส่งหีบห่อพัสดุขนาดใหญ่ (น้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม) - วิเคราะห์รูปแบบ/ประเภทสินค้าที่ส่วนใหญ่ออกมาขนส่ง - วิเคราะห์กลุ่มลูกค้าและพฤติกรรมการขนส่ง - วิเคราะห์ความต้องการและแนวทางในการปรับปรุงบริการ - วิเคราะห์โครงสร้างราคาในมิติน้ำหนัก และมิติขนาด - ออกแบบแนวทางในการสื่อสารและสร้างการรับรู้ในการต่อกันลูกค้าเป้าหมาย</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="2">2. ดำเนินการตามแผนการตลาดที่ได้กำหนดไว้ และพัฒนาระบบ IT ในการสนับสนุนการดำเนินงาน</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="2">3. ประเมินผลและเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่อง</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	กลยุทธ์ที่ 2.4 ขยายพื้นที่บริการขนส่งหีบห่อพัสดุ (Parcel)																					แผนงานที่ 2.4.2 การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม																					รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน		ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำแผนการตลาดในการขยาย catchment area ของกลุ่มลูกค้าผู้ขนส่งหีบห่อพัสดุขนาดใหญ่ (น้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม) - วิเคราะห์รูปแบบ/ประเภทสินค้าที่ส่วนใหญ่ออกมาขนส่ง - วิเคราะห์กลุ่มลูกค้าและพฤติกรรมการขนส่ง - วิเคราะห์ความต้องการและแนวทางในการปรับปรุงบริการ - วิเคราะห์โครงสร้างราคาในมิติน้ำหนัก และมิติขนาด - ออกแบบแนวทางในการสื่อสารและสร้างการรับรู้ในการต่อกันลูกค้าเป้าหมาย																						2. ดำเนินการตามแผนการตลาดที่ได้กำหนดไว้ และพัฒนาระบบ IT ในการสนับสนุนการดำเนินงาน																						3. ประเมินผลและเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่อง																					
กลยุทธ์ที่ 2.4 ขยายพื้นที่บริการขนส่งหีบห่อพัสดุ (Parcel)																																																																																																																																																																											
แผนงานที่ 2.4.2 การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม																																																																																																																																																																											
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน		ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																																																																									
		ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																																																																									
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																																																						
1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำแผนการตลาดในการขยาย catchment area ของกลุ่มลูกค้าผู้ขนส่งหีบห่อพัสดุขนาดใหญ่ (น้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม) - วิเคราะห์รูปแบบ/ประเภทสินค้าที่ส่วนใหญ่ออกมาขนส่ง - วิเคราะห์กลุ่มลูกค้าและพฤติกรรมการขนส่ง - วิเคราะห์ความต้องการและแนวทางในการปรับปรุงบริการ - วิเคราะห์โครงสร้างราคาในมิติน้ำหนัก และมิติขนาด - ออกแบบแนวทางในการสื่อสารและสร้างการรับรู้ในการต่อกันลูกค้าเป้าหมาย																																																																																																																																																																											
2. ดำเนินการตามแผนการตลาดที่ได้กำหนดไว้ และพัฒนาระบบ IT ในการสนับสนุนการดำเนินงาน																																																																																																																																																																											
3. ประเมินผลและเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่อง																																																																																																																																																																											

๕๑. การพัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งหีบห่อวัตถุ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อใช้ระบบ IT ในการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ๒. เพื่อใช้ระบบ IT ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรและขบวนรถขนส่งหีบห่อวัตถุ																																																																																																																												
วงเงินโครงการ	๗.๐๐ ล้านบาท																																																																																																																												
รายละเอียดโครงการ	พัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งหีบห่อวัตถุเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรและขบวนรถขนส่งหีบห่อวัตถุ																																																																																																																												
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																												
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																												
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																												
การดำเนินงาน	<table><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>1. ศึกษากระบวนการบริหารการขนส่งหีบห่อวัตถุจากภาคเอกชน และรวบรวมข้อมูลการขนส่งหีบห่อวัตถุของ รฟท. ในประเด็นดังนี้ - แนวทางการบริหารจัดการผู้ขนส่ง - แนวทางการบริหารพื้นที่ในตู้ขนส่ง - การ tracking สินค้า - กระบวนการและระบบด้านการเงิน - Dashboard การบริหารจัดการและแก้ปัญหา</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. ดำเนินการสรรหาผู้วางระบบ IT ด้านการขนส่งหีบห่อวัตถุ และพัฒนาระบบ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. เปิดใช้ระบบเพื่อรองรับธุรกิจการขนส่งหีบห่อวัตถุ และรวบรวมข้อมูลเพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1. ศึกษากระบวนการบริหารการขนส่งหีบห่อวัตถุจากภาคเอกชน และรวบรวมข้อมูลการขนส่งหีบห่อวัตถุของ รฟท. ในประเด็นดังนี้ - แนวทางการบริหารจัดการผู้ขนส่ง - แนวทางการบริหารพื้นที่ในตู้ขนส่ง - การ tracking สินค้า - กระบวนการและระบบด้านการเงิน - Dashboard การบริหารจัดการและแก้ปัญหา																					2. ดำเนินการสรรหาผู้วางระบบ IT ด้านการขนส่งหีบห่อวัตถุ และพัฒนาระบบ																					3. เปิดใช้ระบบเพื่อรองรับธุรกิจการขนส่งหีบห่อวัตถุ และรวบรวมข้อมูลเพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบ																				
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																												
	ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																												
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																									
1. ศึกษากระบวนการบริหารการขนส่งหีบห่อวัตถุจากภาคเอกชน และรวบรวมข้อมูลการขนส่งหีบห่อวัตถุของ รฟท. ในประเด็นดังนี้ - แนวทางการบริหารจัดการผู้ขนส่ง - แนวทางการบริหารพื้นที่ในตู้ขนส่ง - การ tracking สินค้า - กระบวนการและระบบด้านการเงิน - Dashboard การบริหารจัดการและแก้ปัญหา																																																																																																																													
2. ดำเนินการสรรหาผู้วางระบบ IT ด้านการขนส่งหีบห่อวัตถุ และพัฒนาระบบ																																																																																																																													
3. เปิดใช้ระบบเพื่อรองรับธุรกิจการขนส่งหีบห่อวัตถุ และรวบรวมข้อมูลเพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบ																																																																																																																													

๕๒. การใช้สัญลักษณ์ Eco-Rail Mark (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ผู้บริโภคทราบรูปแบบการขนส่งของผลิตภัณฑ์ ๒. ดึงดูดให้ผู้บริโภคใช้ผลิตภัณฑ์ที่มีการขนส่งทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
วงเงินโครงการ	ไม่ใช้งบประมาณ
รายละเอียดโครงการ	จัดทำสัญลักษณ์ Eco-Rail Mark เพื่อใช้กับผลิตภัณฑ์ที่ใช้การขนส่งระบบราง
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐
การดำเนินงาน	ขร. ได้จัดทำสัญลักษณ์ Eco-Rail Mark เพื่อใช้กับผลิตภัณฑ์ที่ใช้การขนส่งระบบราง ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

กลยุทธ์ S๓T๓ ราคา (Pricing)

๕๓. โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง
ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. ศึกษาโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต ๒. จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขึ้นสูงของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ๓. ทำข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งมาตรการเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ๔. จัดทำร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การขึ้นของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง		
วงเงินโครงการ	๑๔.๙๔ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	เพื่อจัดทำมาตรฐานอัตราค่าขนส่งสินค้า ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรางตามประเภทสินค้า น้ำหนัก ระยะทาง และเส้นทางการขนส่งทางรางทั้งในประเทศ ระหว่างประเทศ และผ่านด่าน เพื่อใช้ในการกำหนดอัตราขึ้นสูงและมีอัตราค่าระวางที่เหมาะสมเป็นธรรมกับทุกฝ่าย รวมทั้งจัดทำมาตรการด้านการกำกับอัตราค่าขนส่งสินค้า มาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อใช้ในเส้นทางนำร่องและผลักดันไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหันมาเลือกใช้การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น และนำไปสู่การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามตัวชี้วัดสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น		
ที่ตั้งโครงการ	เส้นทางการขนส่งสินค้าทางรางทั้งในประเทศ ระหว่างประเทศ และผ่านด่าน		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙ (ก.ค. ๖๗ - ต.ค. ๖๘)		
การดำเนินงาน	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	- รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด - คอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ (ตามเกณฑ์ราคา กลางและคุณลักษณะพื้นฐานการจัดหาอุปกรณ์ และระบบคอมพิวเตอร์ ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ รายการที่ ๑๔) หรือเทียบเท่าหรือน้อยกว่า จำนวน ๗ เครื่อง เพื่อประโยชน์ในการตรวจรับของคณะกรรมการฯ - บันทึกไฟล์รายงานฯ ลงในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒	ภายใน ๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๒	- รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด - QR Code และลิงก์ (Link) สำหรับดาวน์โหลดหรือบันทึกไฟล์รายงานฯ ลงในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ ของงวดงานที่ ๒	ภายใน ๑๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๓	- รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด	ภายใน ๒๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

		- QR Code และลิงก์ (Link) สำหรับดาวน์โหลดหรือบันทึกไฟล์รายงานฯ ลงในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ ของงวดงานที่ ๓	
	งวดงานที่ ๔	- ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด - QR Code และลิงก์ (Link) สำหรับดาวน์โหลดหรือบันทึกไฟล์รายงานฯ ลงในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ ของงวดงานที่ ๔	ภายใน ๓๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๕	- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด ซึ่งภาคผนวกมีร่างหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขั้นสูงของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งกฎหมายและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ผ่านการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นภาษาไทยและอังกฤษ เป็นต้น - รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด - QR Code และลิงก์ (Link) สำหรับดาวน์โหลดหรือบันทึกไฟล์รายงานฯ ลงในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ ของงวดงานที่ ๕	ภายใน ๔๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๖	บันทึกไฟล์ข้อมูลและเอกสารของโครงการทั้งหมดในลักษณะ Digital Report รวมทั้งไฟล์ Presentation ที่เกี่ยวข้องในรูปแบบไฟล์ต้นฉบับที่สามารถแก้ไขได้ และรูปแบบไฟล์ PDF เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง โดยจัดทำ QR Code และลิงก์ (Link) สำหรับดาวน์โหลดหรือบันทึกไฟล์รายงานฯ ลงในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒	ภายใน ๔๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)

กลยุทธ์ S๔T๑ การปรับปรุงกฎข้อบังคับ (Regulatory Improvement)

๕๔. โครงการจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์การออกกฎหมายลำดับรอง รองรับการใช้ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๒. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ทั้งในและต่างประเทศ ๓. เพื่อจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.		
วงเงินโครงการ	๑๐.๗๐๐๖ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และเพื่อประโยชน์ในการอธิบายถึงกระบวนการ ขั้นตอน รองรับร่างกฎหมายที่จะประกาศใช้บังคับดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนดมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสาร การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เป็นต้น เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับการขนส่งทางราง และเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง ขร. จึงจำเป็นต้องจัดทำกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว		
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ (ธ.ค. ๖๗ - ส.ค. ๖๘)		
การดำเนินงาน	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	๑. ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานและดำเนินการดังต่อไปนี้ ๑.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๑ ชุด ซึ่งแสดงถึงแผนการดำเนินงานและวิธีการโดยละเอียด ระยะเวลาการดำเนินงาน วิธีการรวบรวมข้อมูล รวมถึงแผนการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public Hearing) ตามขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ๑.๒ คอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ หรือเทียบเท่าหรือไม่น้อยกว่า (ตามเกณฑ์ราคากลางและคุณลักษณะพื้นฐานการจัดหาอุปกรณ์และระบบคอมพิวเตอร์ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ รายการที่ ๑๔) จำนวน ๙ เครื่อง พร้อมจัดให้มีไฟล์รายงานตามข้อ ๖.๑.๑ แสดงในรูปแบบไฟล์ดิจิทัล เพื่อใช้ในการพิจารณารายละเอียดของงาน และเพื่อรองรับกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำกฎหมายลำดับรอง	ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๒	๒. ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานและดำเนินการดังต่อไปนี้ ๒.๑ รายงานฉบับกลาง (Interim Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๑ ชุด อย่างน้อยประกอบไปด้วย (๑) การศึกษา ทบทวน และวิเคราะห์สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทาง	ภายใน ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

		ร่าง พ.ศ. เพื่อจัดลำดับความสำคัญของกฎหมายลำดับรอง (๒) การศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางหรือการกำกับดูแลกิจการ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (๓) ร่างกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ไม่น้อยกว่า ๘ ฉบับ (๔) รายงานสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public Hearing) ๒.๒ จัดให้มีไฟล์รายงานตามข้อ ๒.๑ แสดงในรูปแบบไฟล์ดิจิทัลอยู่ในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ (ตามที่ได้ส่งมอบในข้อ ๑.๒)	
งวดงานที่ ๓	๓. ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานและดำเนินการดังต่อไปนี้ ๓.๑ (ร่าง) รายงานฉบับสุดท้าย (Draft Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๑ ชุด ซึ่งแสดงรายละเอียดอย่างน้อยต้องครอบคลุมเนื้อหาขอบเขตของงานจ้างทั้งหมดตามข้อ ๔ และมีร่างกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพิ่มเติมจากข้อ ๒. ไม่น้อยกว่า ๑๒ ฉบับ ๓.๒ (ร่าง) รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๑ ชุด ๓.๓ จัดให้มีไฟล์รายงานตามข้อ ๓.๑ และข้อ ๓.๒ แสดงในรูปแบบไฟล์ดิจิทัลอยู่ในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ (ตามที่ได้ส่งมอบในข้อ ๑.๒)	ภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา	
งวดงานที่ ๔	๔. ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานและดำเนินการดังต่อไปนี้ ๔.๑ รายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๑ ชุด ซึ่งแสดงรายละเอียดอย่างน้อยต้องครอบคลุมเนื้อหาขอบเขตของงานจ้างทั้งหมด ๔.๒ รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๑ ชุด ๔.๓ จัดให้มีไฟล์รายงานตามข้อ ๔.๑ และข้อ ๔.๒ แสดงในรูปแบบไฟล์ดิจิทัลอยู่ในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ (ตามที่ได้ส่งมอบในข้อ ๖.๑.๓) ๔.๔ รายงานตามข้อ ๑.๑, ๒.๑, ๓.๑, ๓.๒ ๔.๑ และ ๔.๒ และไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ Presentation ของโครงการทั้งหมด รวมไปถึงเอกสารที่ใช้อ้างอิง เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง โดยบันทึกใน External Hard disk ไม่น้อยกว่า ๑ TB ในรูปแบบที่สามารถแก้ไขได้ จำนวน ๓ ชุด	ภายใน ๒๗๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา	

๕๕. จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเร่งดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงานให้กับ รฟท. ตามมติ ครม. อีกทั้งแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรและเพิ่มความคล่องตัวจากการดำเนินการในธุรกิจใหม่																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
วงเงินโครงการ	๕๐.๐๐ ล้านบาท																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงานให้กับ รฟท. ตามมติ ครม. อีกทั้งแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรและเพิ่มความคล่องตัวจากการดำเนินการในธุรกิจใหม่																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
การดำเนินงาน	<table><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>1. จัดทำรายละเอียดและสรุปผลการศึกษาเชิงกลยุทธ์ของระบบฯ โครงสร้าง แผนธุรกิจ และโรดแมปอื่นๆ ของบริษัทลูกแต่ละบริษัท</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. นำเสนอสรุปต่อคณะกรรมการ รฟท.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. นำเสนอความเห็นในการตั้งบริษัทลูก (รูปแบบองค์กร) ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อขอแก้ไขมติ ครม. ปี 2559</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4. กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5. นำเสนอต่อ ครม. เพื่อขอแก้ไขมติ ครม. ปี 2559</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6. ครม. เห็นชอบ ให้แก้ไขมติ ครม. ปี 2559 ซึ่งจะเปิดโอกาสให้บริษัทลูกสามารถเป็นบริษัทเอกชน</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7. ประกาศแก้ไขมติ ครม. แล้วเสร็จ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8. นำเสนอข้อสรุปรายละเอียดแผนรายการตั้งบริษัทลูกต่อกระทรวงคมนาคม</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9. นำเสนอแนวทางการตั้งบริษัทลูกต่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>10. นำเสนอต่อ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบ และได้ความเห็นชอบ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>11. ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดตั้งบริษัทลูก ตามแนวทางที่ได้รับความเห็นชอบจาก ครม.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>12. ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1. จัดทำรายละเอียดและสรุปผลการศึกษาเชิงกลยุทธ์ของระบบฯ โครงสร้าง แผนธุรกิจ และโรดแมปอื่นๆ ของบริษัทลูกแต่ละบริษัท																					2. นำเสนอสรุปต่อคณะกรรมการ รฟท.																					3. นำเสนอความเห็นในการตั้งบริษัทลูก (รูปแบบองค์กร) ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อขอแก้ไขมติ ครม. ปี 2559																					4. กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี																					5. นำเสนอต่อ ครม. เพื่อขอแก้ไขมติ ครม. ปี 2559																					6. ครม. เห็นชอบ ให้แก้ไขมติ ครม. ปี 2559 ซึ่งจะเปิดโอกาสให้บริษัทลูกสามารถเป็นบริษัทเอกชน																					7. ประกาศแก้ไขมติ ครม. แล้วเสร็จ																					8. นำเสนอข้อสรุปรายละเอียดแผนรายการตั้งบริษัทลูกต่อกระทรวงคมนาคม																					9. นำเสนอแนวทางการตั้งบริษัทลูกต่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.)																					10. นำเสนอต่อ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบ และได้ความเห็นชอบ																					11. ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดตั้งบริษัทลูก ตามแนวทางที่ได้รับความเห็นชอบจาก ครม.																					12. ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก																				
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1. จัดทำรายละเอียดและสรุปผลการศึกษาเชิงกลยุทธ์ของระบบฯ โครงสร้าง แผนธุรกิจ และโรดแมปอื่นๆ ของบริษัทลูกแต่ละบริษัท																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
2. นำเสนอสรุปต่อคณะกรรมการ รฟท.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
3. นำเสนอความเห็นในการตั้งบริษัทลูก (รูปแบบองค์กร) ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อขอแก้ไขมติ ครม. ปี 2559																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
4. กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
5. นำเสนอต่อ ครม. เพื่อขอแก้ไขมติ ครม. ปี 2559																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
6. ครม. เห็นชอบ ให้แก้ไขมติ ครม. ปี 2559 ซึ่งจะเปิดโอกาสให้บริษัทลูกสามารถเป็นบริษัทเอกชน																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
7. ประกาศแก้ไขมติ ครม. แล้วเสร็จ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
8. นำเสนอข้อสรุปรายละเอียดแผนรายการตั้งบริษัทลูกต่อกระทรวงคมนาคม																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
9. นำเสนอแนวทางการตั้งบริษัทลูกต่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
10. นำเสนอต่อ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบ และได้ความเห็นชอบ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
11. ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อจัดตั้งบริษัทลูก ตามแนวทางที่ได้รับความเห็นชอบจาก ครม.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
12. ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										

กลยุทธ์ S&T๒ เทคโนโลยีระบบราง (Rail Technology)

๕๖. ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง (ขร. / สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน))

วัตถุประสงค์	เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง						
วงเงินโครงการ	ไม่ใช้งบประมาณ						
รายละเอียดโครงการ	๑. ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง ๒. ประสานงานและร่วมมือกับ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาเทคโนโลยีตรวจสอบและติดตามสภาพรางและการซ่อมบำรุงทาง						
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย						
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง / สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)						
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐						
การดำเนินงาน	ดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันให้มีการผลิตและประกอบรถไฟในประเทศตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม						
	กรอบระยะเวลาการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง (ปรับปรุง ก.ย. ๒๕๖๓)						
	การดำเนินงาน		เป้าหมาย				
			๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙
	๑	ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร/แคร่รถไฟ (ชนิดไม่มีกำลังขับเคลื่อน)	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐	ใช้ local content ร้อยละ ๘๐	ใช้ local content ร้อยละ ๑๐๐		
๒	ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร (ชนิดมีกำลังขับเคลื่อน)		ใช้ local content ร้อยละ ๔๐	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐	ใช้ local content ร้อยละ ๘๐	ใช้ local content ร้อยละ ๑๐๐	
๓	ผู้ประกอบการภายในประเทศสามารถผลิตหัวรถจักร			ใช้ local content ร้อยละ ๒๐	ใช้ local content ร้อยละ ๔๐	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐	

กลยุทธ์ S&T๓ การเปิดเสรีขนส่งทางราง (Open Tracks)

๕๗. พัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดสรรการใช้ทรัพยากร (รางและโครงสร้างพื้นฐาน) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ๒. สนับสนุนให้ภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการเดินรถ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในด้านบริการใหม่ ๆ รวมทั้งเป็นการเพิ่มรายได้ให้การรถไฟฯ โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่ม																																																																																																																																																																																											
วงเงินโครงการ	๒๐.๐๐ ล้านบาท																																																																																																																																																																																											
รายละเอียดโครงการ	ศึกษาและพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเป็น Platform provider																																																																																																																																																																																											
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																																																											
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																																																																											
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																																																											
การดำเนินงาน	<table><tr><th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th><th colspan="20">ระยะเวลาการดำเนินงาน</th></tr><tr><th colspan="4">ปี 2566</th><th colspan="4">ปี 2567</th><th colspan="4">ปี 2568</th><th colspan="4">ปี 2569</th><th colspan="4">ปี 2570</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th></tr><tr><td>1. ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลความจุ และวางแผนการเดินรถ (Time slot) สำหรับการเดินทาง ที่สอดคล้องกับแผนการเดินรถของทางรถไฟ และ Time slot ที่วางขึ้นสามารถเปิดให้บริการแก่ผู้ร่วมเดินรถได้</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2. ศึกษาและพัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (Time slot) ในชั่วโมงลาติ้งจากที่ใช้งานของทางรถไฟ รวมถึงการใช้สถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก และรูปแบบการดำเนินงานที่ เกี่ยวเนื่องกับการเดินรถที่ต้นทางและปลายทางตามค่าเข้าใช้ทาง (Access Charge) ที่เหมาะสม และการใช้ทางเดินรถ จัดสรรและบริหารจัดการร่วมกับทางรถไฟ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3. นำผลการศึกษามาใช้กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเห็นชอบและทำให้แผนการเดินรถมีความสมบูรณ์สามารถดำเนินการได้จริง</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4. ควบคุมการเดินรถผู้ร่วมเดินรถและการเดินรถบนทางและเวลาเดินรถ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5. ควบคุมการเข้าใช้ทางเดินรถ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6. การกำกับดูแลการประกอบกิจการ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																				ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1. ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลความจุ และวางแผนการเดินรถ (Time slot) สำหรับการเดินทาง ที่สอดคล้องกับแผนการเดินรถของทางรถไฟ และ Time slot ที่วางขึ้นสามารถเปิดให้บริการแก่ผู้ร่วมเดินรถได้																					2. ศึกษาและพัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (Time slot) ในชั่วโมงลาติ้งจากที่ใช้งานของทางรถไฟ รวมถึงการใช้สถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก และรูปแบบการดำเนินงานที่ เกี่ยวเนื่องกับการเดินรถที่ต้นทางและปลายทางตามค่าเข้าใช้ทาง (Access Charge) ที่เหมาะสม และการใช้ทางเดินรถ จัดสรรและบริหารจัดการร่วมกับทางรถไฟ																					3. นำผลการศึกษามาใช้กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเห็นชอบและทำให้แผนการเดินรถมีความสมบูรณ์สามารถดำเนินการได้จริง																					4. ควบคุมการเดินรถผู้ร่วมเดินรถและการเดินรถบนทางและเวลาเดินรถ																					5. ควบคุมการเข้าใช้ทางเดินรถ																					6. การกำกับดูแลการประกอบกิจการ																				
รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน																																																																																																																																																																																											
	ปี 2566				ปี 2567				ปี 2568				ปี 2569				ปี 2570																																																																																																																																																																											
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																																																																																								
1. ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลความจุ และวางแผนการเดินรถ (Time slot) สำหรับการเดินทาง ที่สอดคล้องกับแผนการเดินรถของทางรถไฟ และ Time slot ที่วางขึ้นสามารถเปิดให้บริการแก่ผู้ร่วมเดินรถได้																																																																																																																																																																																												
2. ศึกษาและพัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (Time slot) ในชั่วโมงลาติ้งจากที่ใช้งานของทางรถไฟ รวมถึงการใช้สถานีและสิ่งอำนวยความสะดวก และรูปแบบการดำเนินงานที่ เกี่ยวเนื่องกับการเดินรถที่ต้นทางและปลายทางตามค่าเข้าใช้ทาง (Access Charge) ที่เหมาะสม และการใช้ทางเดินรถ จัดสรรและบริหารจัดการร่วมกับทางรถไฟ																																																																																																																																																																																												
3. นำผลการศึกษามาใช้กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเห็นชอบและทำให้แผนการเดินรถมีความสมบูรณ์สามารถดำเนินการได้จริง																																																																																																																																																																																												
4. ควบคุมการเดินรถผู้ร่วมเดินรถและการเดินรถบนทางและเวลาเดินรถ																																																																																																																																																																																												
5. ควบคุมการเข้าใช้ทางเดินรถ																																																																																																																																																																																												
6. การกำกับดูแลการประกอบกิจการ																																																																																																																																																																																												

กลยุทธ์ S๔T๔ มาตรฐาน (Standardization)

๕๘. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อรวบรวม ศึกษา วิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบคุณสมบัติของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง รวมถึงมาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางในประเทศและต่างประเทศ ๒. เพื่อจัดทำ (ร่าง) มาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางราง ๓. เพื่อจัดทำคุณสมบัติ (ร่าง) แนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง
วงเงินโครงการ	๑๓.๐๙๖ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบคุณสมบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง รวมถึงมาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางในประเทศและต่างประเทศ และนำมาวิเคราะห์จัดทำมาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางราง และจัดทำแนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง เพื่อรถขนส่งทางรางมีความปลอดภัยในการใช้งานและให้บริการมากขึ้น ลดการเกิดอุบัติเหตุ และสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการ
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ (พ.ค. ๖๗ - ก.พ. ๖๘)
การดำเนินงาน	๑. อนุมัติร่าง TOR (มีนาคม ๒๕๖๗) ๒. ประกาศประกวดราคา/ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง (มีนาคม ๒๕๖๗) ๓. เปิดซอง/e-Auction/e-Bidding (เมษายน ๒๕๖๗) ๔. ประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง (เมษายน ๒๕๖๗) ๕. อนุมัติผลการจัดซื้อจัดจ้าง (พฤษภาคม ๒๕๖๗) ๖. ลงนามในสัญญา (๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๗) ๗. ส่งงานงวดที่ ๑ (มิถุนายน ๒๕๖๗) ๘. ส่งงานงวดที่ ๒ (กันยายน ๒๕๖๗) ๙. ส่งงานงวดที่ ๓ (ธันวาคม ๒๕๖๗) ๑๐. ส่งงานงวดที่ ๔ (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘)

๕๙. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard Identification And Alert System) (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อรวบรวมและศึกษาเชิงเปรียบเทียบ และหาสาเหตุ ตลอดจนสถิติความเสี่ยงภัยต่อระบบราง รวมถึงการเกิดน้ำท่วมของการขนส่งทางรางที่ผ่านมา ศึกษาการแก้ไขการเกิดน้ำท่วมของระบบราง รวมทั้งจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบรางอย่างน้อยประกอบด้วย อุบัติเหตุ ภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น หรือจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเดินรถ เพื่อนำไปประกอบในการจัดทำระบบฐานข้อมูลดิจิทัล ๒. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหา การรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบราง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดภัยของระบบราง รวมถึงแผนปฏิบัติการ (Action Plan) สำหรับการแก้ไขปัญหาของการเกิดภัยต่อระบบราง โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ๓. เพื่อจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ๔. เพื่อจัดทำแนวทางการป้องกันความเสี่ยงต่อภัยของระบบขนส่งทางราง พร้อมทั้งจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อศึกษาและรวบรวมปัจจัยที่มีผลต่อการเดินรถของระบบราง จัดทำแนวทางหรือข้อกำหนดในการปรับปรุงทางกายภาพบริเวณจุดที่มีความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง ภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วม รวมถึงคู่มือการวิเคราะห์และมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง ๕. เพื่อจัดทำ Application ระบบแจ้งเตือนเมื่อเกิดความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง โดยเฉพาะหากเกิดภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วมที่ส่งผลกระทบต่อ การเดินรถ
วงเงินโครงการ	๒๒.๐๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	รวบรวมและศึกษาเชิงเปรียบเทียบ หลักเกณฑ์ มาตรฐาน และศึกษาสาเหตุ ตลอดจนสถิติการเกิดความเสี่ยงภัยต่อระบบราง ภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น จากการขนส่งทางรางที่ผ่านมา และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ และแนวทางป้องกันเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในระบบราง การปรับปรุงทางกายภาพจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยของระบบราง ภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วม รวมทั้งจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำระบบฐานข้อมูลเชิงดิจิทัลด้านความเสี่ยงต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบราง
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙ (พ.ค. ๖๗ - พ.ย. ๖๘)
การดำเนินงาน	๑. อนุมัติร่าง TOR (มีนาคม ๒๕๖๗) ๒. ประกาศประกวดราคา/ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง (มีนาคม ๒๕๖๗) ๓. เปิดซอง/e-Auction/e-Bidding (มีนาคม ๒๕๖๗) ๔. ประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง (เมษายน ๒๕๖๗) ๕. อนุมัติผลการจัดซื้อจัดจ้าง (เมษายน ๒๕๖๗) ๖. ลงนามในสัญญา (พฤษภาคม ๒๕๖๗) ๗. ส่งงานงวดที่ ๑ (มิถุนายน ๒๕๖๗) ๘. ส่งงานงวดที่ ๒ (กันยายน ๒๕๖๗) ๙. ส่งงานงวดที่ ๓ (ธันวาคม ๒๕๖๗) ๑๐. ส่งงานงวดที่ ๔ (เมษายน ๒๕๖๘) ๑๑. ส่งงานงวดที่ ๕ (สิงหาคม ๒๕๖๘) ๑๒. ส่งงานงวดที่ ๖ (พฤศจิกายน ๒๕๖๘)

๖๐. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตรบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. จัดทำมาตรฐานเขตรบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง ๒. เพื่อสำรวจจัดทำข้อมูลกายภาพพื้นที่ทางรถไฟระหว่างเมืองในรูปแบบดิจิทัล สำหรับเขตรบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง ๓. เพื่อจัดทำระบบบริหารจัดการงานควบคุม กำกับ ดูแล งานระบบราง ให้มีความปลอดภัย สำหรับเขตรบบและเขตปลอดภัยของระบบราง ๔. เพื่อสนับสนุนเครื่องมือที่ทันสมัยในงานสำรวจ ติดตาม สภาพการณ์ในพื้นที่บริเวณทางรถไฟระหว่างเมือง สำหรับเขตรบบและเขตปลอดภัยของระบบราง ๕. เพื่อเพิ่มศักยภาพการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาสำหรับเขตรบบและเขตปลอดภัยของเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าที่มีอยู่เดิมและเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าสายใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง		
วงเงินโครงการ	๓๐.๐๐ ล้านบาท (งบประมาณอยู่ระหว่างขอรับจัดสรรในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙)		
รายละเอียดโครงการ	จัดทำมาตรฐานเขตรบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง รวมถึงระบบบริหารจัดการงานควบคุม กำกับ ดูแล งานระบบราง ให้มีความปลอดภัย สำหรับเขตรบบและเขตปลอดภัยของระบบราง โดยสำรวจและจัดทำข้อมูลทางกายภาพพื้นที่ทางรถไฟระหว่างเมืองในรูปแบบดิจิทัล สำหรับเขตรบบขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง เพื่อสนับสนุนเครื่องมือที่ทันสมัยในงานสำรวจ ติดตาม สภาพการณ์ในพื้นที่บริเวณทางรถไฟระหว่างเมือง และเพิ่มศักยภาพการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาสำหรับเขตรบบและเขตปลอดภัยของเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าที่มีอยู่เดิมและเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าสายใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง		
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
แผนปฏิบัติการฯ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐		
การดำเนินงาน	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	๑.๑ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) และรายงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์บรรจุใน USB flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB จำนวน ๑ ชุด ซึ่งแสดงถึงแผนการดำเนินงานและวิธีการดำเนินโครงการ โดยละเอียด กำหนดการส่งรายงานและบุคลากรที่ปฏิบัติงานในโครงการ วิธีการสำรวจข้อมูล เป็นต้น โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด ๑.๒ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งคอมพิวเตอร์แท็บเล็ตแบบที่ ๒ หรือเทียบเท่าหรือไม่น้อยกว่า (ตามเกณฑ์ราคากลางและคุณลักษณะพื้นฐานการจัดหาอุปกรณ์และระบบคอมพิวเตอร์ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ รายการที่ ๑๔) จำนวน ๑๐ เครื่อง พร้อมจัดให้มีไฟล์รายงานตามข้อ ๑.๑ แสดงในรูปแบบไฟล์ดิจิทัล เพื่อใช้ในการพิจารณารายละเอียดของงาน และเพื่อรองรับระบบ APPLICATION ในการบริหารจัดการ การใช้เทคโนโลยีตรวจสอบความผิดปกติ หรือการรูก้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทาง	ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

		ร่าง ทั้งนี้ เมื่อระบบดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาต้องดำเนินการติดตั้งระบบฯ ในคอมพิวเตอร์แท็บเล็ตดังกล่าว เพื่อใช้ประโยชน์ต่อไปในอนาคต	
งวดงานที่ ๒	ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) และรายงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์บรรจุใน USB flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB จำนวน ๑ ชุด ซึ่งแสดงเนื้อหา รายละเอียดอย่างน้อยประกอบด้วยผลการทบทวนข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิผลการทบทวนแผนงาน โครงการศึกษาต่างๆ และการดำเนินงานโครงการที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาเชิงเปรียบเทียบหลักเกณฑ์มาตรฐาน ข้อมูลกายภาพพื้นที่ทางรถไฟ การบริหารจัดการงานควบคุม ตรวจสอบ กำกับดูแล งานระบบรางให้มีความปลอดภัย เป็นต้น แนวทางในการตรวจสอบแนวเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง การสำรวจ ติดตามสภาพการณ์ในพื้นที่บริเวณทางรถไฟ รวมถึงการเพิ่มศักยภาพการตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟสำหรับเขตระบบและเขตปลอดภัยของระบบราง โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด	ภายใน ๑๒๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา	
งวดงานที่ ๓	ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) และรายงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์บรรจุใน USB flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB จำนวน ๑ ชุด ซึ่งแสดงเนื้อหา รายละเอียด อย่างน้อยประกอบด้วยงานสำรวจข้อมูลทางกายภาพพื้นที่ทางรถไฟของระบบขนส่งทางราง จัดเก็บข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ จัดทำระบบฐานข้อมูลเชิงดิจิทัล ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big DATA) เพื่อจัดทำระบบบริหารจัดการงานควบคุม กำกับ ดูแล งานระบบราง สำหรับเขตระบบและเขตปลอดภัยของระบบราง จัดทำข้อเสนอแนะและแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในการแก้ไขปัญหา แนวทางป้องกันและตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง ทั้งระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด	ภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา	
งวดงานที่ ๔	ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) และรายงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์บรรจุใน USB flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB จำนวน ๑ ชุด โดยรายละเอียดเนื้อหาอย่างน้อยประกอบด้วย ข้อมูลที่จัดเก็บในภาคสนามในรูปแบบดิจิทัล ข้อมูลการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางรางในรูปแบบดิจิทัล การวิเคราะห์ข้อมูล	ภายใน ๓๓๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา	

		สภาพพื้นที่ สภาพปัญหาบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลเชิงดิจิทัล ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big DATA) เพื่อจัดทำแนวทางและระบบบริหารจัดการงานควบคุม กำกับดูแล งานระบบราง สำหรับเขตรบบและเขตปลอดภัยของระบบราง การวิเคราะห์ข้อมูลความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา แนวทางป้องกันและตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง รวมถึงแผนปฏิบัติการ (Action Plan) สำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อ ระบบราง ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด	
	งวดงานที่ ๕	๕.๑ (ร่าง) รายงานฉบับสุดท้าย (Draft Final Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด และรายงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์บรรจุใน USB flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB จำนวน ๑ ชุด ๕.๒ (ร่าง) มาตรฐานเขตรบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๓ (ร่าง) แนวทางการตรวจสอบแนวเขตรบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางในรูปแบบดิจิทัล จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๔ (ร่าง) คู่มือการพัฒนาเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในการตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๕ (ร่าง) คู่มือสรุปการตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๖ (ร่าง) แนวทางหรือข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงและเพิ่มความปลอดภัยในการควบคุมดูแลแนวเขตรบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยของระบบราง จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๗ (ร่าง) รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด	ภายใน ๔๕๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๖	๖.๑ รายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด และรายงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์บรรจุใน USB flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB จำนวน ๑ ชุด ๖.๒ มาตรฐานเขตรบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถ	ภายใน ๕๔๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา

		ขนส่งทางราง จำนวน ๑๐ ชุด ๖.๓ แนวทางการตรวจสอบแนวเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางในรูปแบบดิจิทัล จำนวน ๑๐ ชุด ๖.๔ คู่มือการพัฒนาเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในการตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง จำนวน ๑๐ ชุด ๖.๕ คู่มือสรุปการตรวจสอบความผิดปกติหรือการรุกร้าแนวเขตปลอดภัยของระบบขนส่งทางราง จำนวน ๑๐ ชุด ๖.๖ แนวทางหรือข้อกำหนดในการเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงและเพิ่มความปลอดภัยในการควบคุมดูแลแนวเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยของระบบราง จำนวน ๑๐ ชุด ๖.๗ รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด ๖.๘ เอกสารลิขสิทธิ์ของซอฟต์แวร์ตลอดจนรายละเอียดการรับประกันอุปกรณ์ผลิตภัณฑ์ครุภัณฑ์และซอฟต์แวร์ซึ่งเป็นส่วนประกอบของระบบ จำนวน ๓ ชุด ๖.๙ คู่มือวิธีการใช้งาน สำหรับผู้ดูแลระบบ จำนวน ๓ ชุด ๖.๑๐ คู่มือเอกสารที่เกี่ยวข้องของระบบ จำนวน ๓ ชุด โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยประกอบด้วย ๑) เอกสารภาพรวมโปรแกรม (Program / Data Flow Diagram) ๒) เอกสารข้อกำหนดของโปรแกรม (Program Specification) ๓) เอกสารรายละเอียดโปรแกรม (Detailed Program Flowchart) ๔) เอกสารคำสั่งชุดโปรแกรม (Source Code Program) ๕) เอกสารการติดตั้งระบบ (System Architecture) ๖) เอกสารการรักษาความปลอดภัยและการกำหนดสิทธิ์ผู้ใช้งานระบบ (System Security Manual) ๗) เอกสารการบริหารฐานข้อมูล (Database User Manual) ๘) เอกสารสำหรับบำรุงรักษาระบบ (System Maintenance Manual) ๙) เอกสารสำหรับการสำรองระบบ (System Backup Manual)	
--	--	--	--

		๑๐) เอกสารรายงานการทดสอบระบบ (System Test Report) ๖.๑๑ รายงานทั้งหมดตามงวดงานทั้งหมด บรรจุในลักษณะ Digital Report ในรูปแบบไฟล์ที่สามารถแก้ไขได้และไฟล์ pdf บรรจุในลักษณะไฟล์ดิจิทัลอยู่ในเครื่องคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต แบบที่ ๒ (ตามเกณฑ์ราคากลางและคุณลักษณะพื้นฐานการจัดหาอุปกรณ์และระบบคอมพิวเตอร์ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ รายการที่ ๑๔) หรือเทียบเท่าหรือไม่น้อยกว่า ระบบ APPLICATION ในการบริหารจัดการฯ จำนวน ๑๐ เครื่อง ตามที่ได้ส่งมอบในข้อ ๑.๒ ๖.๑๒ อุปกรณ์ครุภัณฑ์และชุดซอฟต์แวร์ทั้งหมดของโครงการ อย่างน้อยประกอบด้วย ๑) เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย แบบที่ ๑ สำหรับบริหารจัดการข้อมูลตามคุณลักษณะพื้นฐานการจัดหาอุปกรณ์และระบบคอมพิวเตอร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จำนวน ๑ ชุด ๒) อุปกรณ์สำหรับจัดเก็บข้อมูลแบบ SAN จำนวน ๑ ชุด ๓) ชุดโปรแกรมระบบปฏิบัติการสำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้องตามกฎหมาย จำนวน ๑ ชุด ๔) ซอฟต์แวร์สำรองและกู้คืนข้อมูล จำนวน ๑ ชุด ๕) ซอฟต์แวร์บริหารจัดการฐานข้อมูลสำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้องตามกฎหมาย (RDBMS) ๖) ซอฟต์แวร์ป้องกันไวรัส (สำหรับ Server) ๖.๑๓ รายงานและเอกสารตามงวดงานทั้งหมด พร้อมวิทัศน์แสดงรายละเอียดของโครงการ (วัตถุประสงค์ รายละเอียดและผลสรุปของโครงการ) เป็นภาษาไทยพร้อมคำบรรยายภาษาอังกฤษ ในรูปแบบไฟล์ดิจิทัล อยู่ใน USB Flash drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB พร้อมคำอธิบาย จำนวน ๒๑ ชุด ๖.๑๔ รายงานตามข้อ ๖.๑ - ๖.๑๐ และไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง โดยบันทึกใน Portable Hard disk ความจุไม่น้อยกว่า ๑ TB จำนวน ๕ ชุด	
--	--	--	--

๖๑. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างรถไฟ เรื่องข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. ศึกษารวบรวมข้อมูลของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนักที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบันทั้งในและต่างประเทศ ๒. ศึกษามาตรฐานด้านข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่างให้ดียิ่งขึ้น ๓. จัดทำมาตรฐานด้านเทคนิคการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษาของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงแนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง		
วงเงินโครงการ	๒๑.๘๐ ล้านบาท (งบประมาณอยู่ระหว่างขอรับจัดสรรในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙)		
รายละเอียดโครงการ	ศึกษารวบรวมข้อมูลของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนักที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบันทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงมาตรฐานด้านข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่างให้ดียิ่งขึ้น และจัดทำมาตรฐานด้านเทคนิคการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษาของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงแนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง		
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
แผนปฏิบัติการ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐		
การดำเนินงาน	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	๑.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด ซึ่งแสดงถึงแผนการดำเนินงาน วิธีการโดยละเอียด ระยะเวลาการดำเนินงาน วิธีการรวบรวมข้อมูล รวมถึงแผนการจัดทำกระบวนการมีส่วนร่วม ความเข้าใจตามขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา ๑.๒ รายงานตามข้อ ๖.๑.๑ ในรูปแบบไฟล์ PDF บันทึกลงใน Flash drive พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑ ชุด	ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๒	๒.๑ รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด อย่างน้อยประกอบไปด้วย ๑) ผลการศึกษา รวบรวม ข้อมูลและประเภทส่วนประกอบต่าง ๆ ของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก ๒) ผลการรวบรวม ศึกษา ข้อมูลการใช้งานโบกี้แต่ละประเภทที่มีการใช้งานในปัจจุบัน ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ๓) ผลการรวบรวม ศึกษา เปรียบเทียบ ข้อดีข้อเสีย และคุณลักษณะด้านพลศาสตร์ (dynamics) การสึกหรอ (wearing) ความล้า (fatigue) และด้านอื่นที่มีความสำคัญของโบกี้แต่ละประเภท	ภายใน ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

		๔) ผลการศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูลอุบัติเหตุร้ายแรงของรถขนส่งทางราง อันมีสาเหตุเกิดมาจากระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก ทั้งในและต่างประเทศ ๒.๒ รายงานตามข้อ ๒.๑ ในรูปแบบไฟล์ PDF และเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง บันทึกลงใน Flash drive พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑ ชุด	
	งวดงานที่ ๓	๓.๑ รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด อย่างน้อยประกอบไปด้วย ๑) ผลการศึกษา ความเป็นไปได้เกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก ๒) ผลการรวบรวม ศึกษา วิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบมาตรฐานหรือข้อกำหนดในการใช้งาน และกระบวนการบำรุงรักษา รวมถึงกระบวนการจัดเก็บหรือบันทึกข้อมูลการซ่อมบำรุง ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนักทั้งในและต่างประเทศ ๓) ผลการรวบรวม ศึกษา เทคโนโลยีที่ใช้ในการซ่อมบำรุง ส่วนประกอบหลักของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก ๓.๒ รายงานตามข้อ ๖.๓.๑ ในรูปแบบไฟล์ PDF และเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง บันทึกลงใน Flash drive พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑ ชุด	ภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๔	๔.๑ รายงานฉบับกลาง (Interim Report) โดยจัดทำเป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด อย่างน้อยประกอบไปด้วย ๑) ผลการรวบรวม ศึกษาข้อมูลของระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก ที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบันทั้งในและต่างประเทศ ๒) ผลการศึกษามาตรฐานด้านข้อกำหนดการใช้งาน และการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก รวมถึงเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการซ่อมบำรุงระบบช่วงล่างให้ดียิ่งขึ้น ๔.๒ รายงานตามข้อ ๖.๔.๑ ในรูปแบบไฟล์ PDF และเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง บันทึกลงใน Flash drive พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑ ชุด	ภายใน ๓๐๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๕	๕.๑ (ร่าง) รายงานฉบับสุดท้าย (Draft Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๒ (ร่าง) มาตรฐานด้านข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก จำนวน ๑๐ ชุด ๕.๓ (ร่าง) แนวทางการกำกับดูแลกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๐ ชุด โดยประกอบไปด้วยกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก	ภายใน ๓๙๐ วัน นับถัดจากวัน ลงนามในสัญญา

		๕.๔ (ร่าง) รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๐ ชุด ๕.๕ รายงานตามข้อ ๖.๕.๑ - ๖.๕.๔ ในรูปแบบไฟล์ PDF บันทึกลงใน Flash drive พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑ ชุด	
	งวดงานที่ ๖	๖.๑ รายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๕ ชุด ๖.๒ มาตรฐานด้านข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษาระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๕ ชุด ๖.๓ แนวทางการกำกับดูแลกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา ระบบช่วงล่างของรถไฟรางหนัก เป็นภาษาไทย จำนวน ๑๕ ชุด ๖.๔ รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๑๕ ชุด ๖.๕ รายงานตามข้อ ๖.๖.๑ - ๖.๖.๔ ในรูปแบบไฟล์ PDF บันทึกลงใน Flash drive พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๓๐ ชุด ๖.๗ รายงานตามข้อ ๑.๑, ๒.๑, ๓.๑ , ๔.๑, ๕.๑ - ๕.๔, ๖.๑ - ๖.๔ และไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ Presentation ของโครงการทั้งหมด รวมไปถึงเอกสารที่ใช้อ้างอิง เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง โดยบันทึกใน Portable Hard disk จำนวน ๑๕ ชุด	ภายใน ๔๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

หมายเหตุ : N/A = ไม่มีข้อมูล

