



แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ

ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)

กรกฎาคม 2566
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

บทนำ

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๒ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศและกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และเพื่อให้ ขร. มีแนวทางในการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ให้เป็นตามเป้าหมาย จึงมีความจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการทำงาน โดยใช้วิธีการทบทวนแผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนระดับที่ ๓ ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงนโยบายรัฐบาล สถานการณ์ปัจจุบันทางการขนส่งสินค้าทางราง นำมาวิเคราะห์ข้อมูล และนำผลที่ได้มาประชุมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ฉบับนี้ มีความสมบูรณ์และครบถ้วนตามมุมมองของทุกภาคส่วน เพื่อใช้เป็นทิศทางการปฏิบัติงานของ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปสู่การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศให้เป็นไปตามเป้าหมายการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) และสอดคล้องกับทิศทางยุทธศาสตร์ชาติ ทั้งนี้ ขร. ได้กำหนดพันธกิจและแนวทางเพื่อพัฒนาในระยะ ๕ ปี โดยมีหัวข้อย่อยตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ทั้งนี้ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ในฐานะผู้จัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนดังกล่าวจะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานให้กรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนทำงานร่วมกันภายใต้ระยะเวลา ๕ ปี เพื่อนำไปสู่การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศให้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ต่อไป

กรกฎาคม ๒๕๖๖
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 ๗

๒.๓.๑ แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ๗

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ๘

๒.๓.๓ แผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ๙

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

๒.๓.๕ (ร่าง) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ
และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP) ๑๑

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

๓.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการการส่งเสริม
การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) 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 ๑๗

๓.๒ ผลการพัฒนาการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่ผ่านมา ๑๗

๓.๓ การจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง
ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ๒๐

๓.๔ แผนปฏิบัติการฯ ๒๒

๓.๔.๑ พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) ๒๒

๓.๔.๒ พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management) ๒๔

สารบัญ

	(หน้า)
๓.๔.๓ พันธกิจที่ ๓ การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)	๒๕
๓.๔.๔ พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)	๒๕
๓.๕ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางตามแผนปฏิบัติการฯ	๒๗
๓.๕.๑ การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า	๒๗
๓.๕.๒ สมมติฐานที่ใช้ในแบบจำลองการขนส่งสินค้า	๓๕
๓.๕.๓ ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง	๓๖
๓.๖ มูลค่าการลงทุนโครงการ	๓๗

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก ความสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กับโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	๓๙
ภาคผนวก ข รายละเอียดโครงการแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๔๙

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

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

กรมการขนส่งทางราง (ขร.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ซึ่งก่อตั้งเมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๒ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๒ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง โดย คค. ได้มอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่ผ่านมา 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) มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานในหลายมิติ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบในการขนส่ง ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบการค้าต่างประเทศ ตลอดจนด้านสภาพปัญหา/อุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรางจากผู้ให้บริการ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ขร. ได้มีการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรับฟังความคิดเห็นและนำมาจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ให้มีความสมบูรณ์และครบถ้วนในทุกมิติ โดยแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเป็น ๔ พันธกิจ จำนวน ๖๓ โครงการ ซึ่งจะต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และได้ใช้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งระดับประเทศ (National Model : NAM) ในการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจาก ๔ พันธกิจ จำนวน ๖๓ โครงการ ซึ่งผลที่ได้จากแบบจำลองฯ ภายใต้สมมติฐานนอกจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในเส้นทางหลักแล้ว จะมีการพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกในการยกขน การแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรางโดยให้สามารถขนส่งสินค้าร่วมกันของผู้ประกอบการรายอื่นด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งสินค้าทางรางต่ำกว่าปัจจุบันร้อยละ ๒๐ โดยผลจากแบบจำลองฯ พบว่าในปี 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)

๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

(๑.๑) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ

และยั่งยืน

(๑.๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

(๒.๑) ประเด็นข้อ ๔.๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ข้อย่อย ๔.๒.๔

อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

(๒.๒) ประเด็นข้อ ๔.๔ 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) เป็นการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายหลักที่สมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งอุตสาหกรรม และเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศต่ำลง ส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นและมีเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างยั่งยืน

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

และระบบโลจิสติกส์ 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

๓.๑) **แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การขนส่งทางราง** เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตรและรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดทาส่งอำนาจความสะดวก 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 และทางราง เพื่อเชื่อมพื้นที่อุตสาหกรรมในภูมิภาค 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 การจัดการจักรล้อเลื่อนเพื่อรองรับความต้องการของภาคเอกชน 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 หรือผ่อนคลายนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

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

๒) เป้าหมายของการพัฒนาระดับหมายเหตุ

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) (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ นโยบายรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรี แผนและนโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและการกำกับดูแล

ระบบการขนส่งทางรางให้มีมาตรฐานการบริการที่ดี มีความปลอดภัย และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน โดยได้รวบรวมข้อมูล มีการระดมความคิดจากผู้บริหารและบุคลากรในสังกัด ขร. เพื่อร่วมกำหนดทิศทางในอนาคต วางกลยุทธ์ แนวทางการพัฒนา และการดำเนินงานในการบริหารจัดการองค์กร การพัฒนาองค์ความรู้และศักยภาพบุคลากร และการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น ๕ พันธกิจ ดังนี้

- ๑) พันธกิจที่ ๑ เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนการพัฒนา การขนส่งทางรางและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
- 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 แผนปฏิบัติราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งจัดเป็นแผนระดับที่ ๓ โดยมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นโยบายรัฐบาล และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) โมเดลเศรษฐกิจใหม่ (BCG Economy Model : BCG Model) นโยบายกระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม นโยบายประเทศไทย ๔.๐ (Thailand ๔.๐) และร่างแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ สำหรับใช้ประกอบการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ภายใน สนข. ให้สามารถดำเนินการกิจการเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและผู้รับบริการ ซึ่งแผนปฏิบัติราชการ สนข. ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้ถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติโดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการประจำปีที่กำหนดโครงการ กิจกรรม งบประมาณ ระยะเวลาดำเนินการ ผู้รับผิดชอบ และตัวชี้วัดความสำเร็จ เพื่อใช้ประกอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ณ สิ้นปีงบประมาณ รวมทั้งนำผลการติดตามและประเมินผลดังกล่าวมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติราชการในระยะถัดไปพร้อมกับข้อมูลปัจจัยสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อการทำงานของ สนข. จากการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix นำมากำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงาน ประกอบด้วย ๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๘ กลยุทธ์ (กลยุทธ์ ๓ น ๒ ข และ ๓ ส) สำหรับเป็นแนวทางการดำเนินงานของ สนข. ให้บรรลุวิสัยทัศน์ จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ได้ ดังนี้

- ๑) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
- ๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ
- ๓) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

๒.๓.๓ แผนปฏิบัติการการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 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 โดยมีความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ตามกรอบแนวทางการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ 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) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

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

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

รฟท. ได้จัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ให้เป็นรูปธรรม และมีความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 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)

กลยุทธ์ ๒.๕ พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า

กลยุทธ์ ๒.๖ บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูง

อย่างมีประสิทธิภาพ

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

๒.๓.๕ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

โครงการ R-MAP มีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายเดิมกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ การกระจายโอกาสการพัฒนา ความเจริญสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค 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)

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

จากข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของ สนข. แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีปริมาณ ๑๑.๔๖ ล้านตัน ลดลง ๑.๒ แสนตัน เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๔ และเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นแล้ว พบว่าสัดส่วนของการขนส่งสินค้าทางรางมีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๑.๔๔ เท่านั้น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรางมีปริมาณมากขึ้น จึงจำเป็นต้องทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน ผ่านการทบทวนรายงานการศึกษา การสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้บริการและให้บริการในการขนส่งทางราง โดยผลจากการศึกษาสามารถแบ่งหัวข้อของการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางราง ได้ดังต่อไปนี้

๓.๑.๑ การวิเคราะห์ความจุทางรถไฟในปัจจุบัน

ความจุ (Capacity) หมายถึง ปริมาณหรือจำนวนที่มากที่สุดที่สามารถรองรับได้ โดยเมื่อนำคำว่า ความจุ มาใช้กับการคมนาคมขนส่ง จึงเป็นปริมาณ หรือจำนวนการขนส่งที่เครือข่ายการขนส่งนั้นๆ ที่สามารถรองรับได้ Sheffi (๑๙๘๕:๑๗) ได้ให้นิยามของความจุของเส้นทางขนส่งไว้ว่าเป็นปริมาณจราจรที่มากที่สุดที่สามารถสัญจรผ่านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งได้ ทั้งนี้ในการขนส่งทางราง

ความจุการขนส่งทางราง จะหมายถึงปริมาณการจราจรที่มากที่สุดของจำนวนสินค้า หรือยานพาหนะที่ขนส่งทางรถไฟ (หน่วยเป็น ตัน/ขบวน/วัน)

ปัจจุบันเส้นทางรถไฟที่ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางรถไฟทางเดียวถึงร้อยละ ๘๑.๘๕ ในขณะที่สัดส่วนของรถไฟทางคู่มีสัดส่วนร้อยละ ๑๕.๕๐ และรถไฟทางสาม มีสัดส่วนอยู่เพียงร้อยละ ๒.๖๕ จากปัญหาดังกล่าว ทำให้ต้องมีการหยุดรถหลักของขบวนรถไฟ รวมถึงปัญหาทางด้านความสามารถในการรองรับน้ำหนักกดเพลลาของเส้นทางรถไฟในบางพื้นที่ ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินรถเฉลี่ย ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความจุของทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทำให้ต้องมีการงดการเดินรถเพื่อปรับเวลาใหม่ ทั้งนี้ การงดการเดินรถดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการให้บริการและความพึงพอใจของลูกค้า เป็นสาเหตุที่ทำให้การใช้บริการการขนส่งทางรางลดน้อยลงส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาในการเดินรถ และความจุทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ความจุทาง คือความสามารถของเส้นทางในการทำขบวนรถ ในเวลา ๒๔ ชั่วโมง ถัดตามการคำนวณว่าทางในช่วงดังกล่าวใช้เวลาเดินทางเข้าเท่าไร สำหรับรถที่ช้าที่สุด

สูตรการคำนวณความจุทาง ตามสูตร Scott's formula ได้ดังนี้

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

โดย

T = เวลาวิ่งที่นานที่สุดของขบวนรถระหว่าง ๒ สถานี ในช่วงเส้นทางที่พิจารณา (นาทีย)

t = เวลาที่ใช้ในการปฏิบัติของสถานี ในการรับและปล่อยขบวนรถในทางตรงข้ามที่สถานี

ซึ่งโดยปกติกำหนดไว้ ๓ นาที แต่ในกรณีที่เป็นสัญญาณไฟสี กำหนดไว้ที่ ๑ นาที

๐.๗ คือ สัมประสิทธิ์ที่ รฟท. เลือกใช้ในการคำนวณ เมื่อนำการทำขบวนล่าช้ามาคิดเมื่อพิจารณาเส้นทางรถไฟขนาด ๑ เมตร ที่คุณภาพทางดีที่สุดเท่าที่ทำได้ จะให้ความจุทางรางตามประเภทของรางรถไฟดังนี้

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

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปริมาณร้อยละของรถไฟรางเดี่ยวมีผลกระทบต่อความจุทางราง ที่การเดินรถไฟจะทำได้ในแต่ละวัน การพัฒนารถไฟรางคู่ในเส้นทางที่มีความหนาแน่นของการเดินรถที่มาก จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยเพิ่มความสามารถในการเดินรถของการขนส่งทางรางได้

๓.๑.๒ ปัญหาความสามารถในการรับน้ำหนัก U๒๐ ของสะพานทางรถไฟ

การเดินรถไฟขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีอัตราความเร็วของการเดินรถเฉลี่ยอยู่ที่ ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีความสามารถในการรองรับได้ ๒๐ ตันต่อเพลลา อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการเดินรถผ่านบริเวณสะพานรถไฟ จะทำให้ความเร็วในการเดินรถลดลงเหลือ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากสะพานรถไฟมีความสามารถในการรองรับน้ำหนักได้ ๑๖ ตันต่อเพลลา ดังนั้นการปรับปรุงสะพานรถไฟจะสามารถช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินรถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ อย่างไรก็ตามการปรับปรุงสะพานรถไฟในแต่ละพื้นที่จำเป็นต้องพิจารณาถึงลำดับความสำคัญของโครงการโดยพิจารณาถึงความหนาแน่นของขบวนเดินรถในแต่ละเส้นทาง เพื่อให้การปรับปรุงสะพานสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการขนส่งและการเดินรถ รฟท. มีแผนการปรับปรุงสะพานเดิมเพื่อให้รองรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าเพิ่ม 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 โดยสถานการณ์ปรับปรุงสะพานรถไฟ 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	๓๙๘ แห่ง	๔๒๖ แห่ง

๓.๑.๓ ปัญหาพื้นที่เส้นทางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วม

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

๑) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ ๒๙๖/๗ ถึง ๒๙๗/๑ ระหว่างสถานีบำเหน็จณรงค์ - จตุรัส สภาพทางได้รับความเสียหายปานกลาง

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

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

๔) เส้นทางรถไฟช่วงบริเวณเสาโทรเลขที่ ๑๒๑/๒ - ๑๒๕/๔ ระหว่างที่หยุดรถดอนสงวน - ที่หยุดรถหนองผักชี ได้รับความเสียหายเล็กน้อย

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

รายละเอียดแสดงดังรูปที่ ๑



รูปที่ ๑ แสดงตำแหน่งพื้นที่วางรถไฟที่ประสบปัญหาน้ำท่วม

๓.๑.๔ ปัญหาด้านการให้บริการขนส่งสินค้า

๑) ปัญหาด้านหัวรถจักรและแคร่ที่มีไม่เพียงพอ

โดยในปัจจุบัน รฟท. มีจำนวนหัวรถจักร ดีเซลไฟฟ้าที่ใช้ทำขบวนในการลากจูงขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้า จำนวน ๒๓๙ คัน มีอายุการใช้งานมานานระหว่าง ๑-๕๒ ปี โดยมีรถจักรที่มีอายุมากกว่า ๓๐ ปี จำนวน ๑๔๒ คัน หรือร้อยละ ๕๙ ทำให้มีรถจักรที่มีความพร้อมใช้งาน (Availability) ลดลง โดยในปัจจุบันมีรถจักรที่พร้อมใช้งานประมาณ ๑๖๖ คัน/วัน ไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการรถจักรในการใช้งาน สำหรับในส่วนของรถสินค้า รฟท. มีรถสินค้าใช้งาน ๓ กลุ่มได้แก่ รถสินค้า ๔ ล้อ จำนวน ๑,๒๔๓ คัน รถสินค้า ๘ ล้อ ๓,๐๐๗ คัน และรถสินค้า ๑๒ ล้อ จำนวน ๕ คัน รวม ๔,๒๕๕ คัน (ไม่รวมรถสินค้าของเอกชน) อย่างไรก็ตาม รถสินค้าประเภท ๔ ล้อ โดยส่วนใหญ่ จะเป็นรถที่มีอายุการใช้งานสูง และอยู่ในแผนการจำหน่ายออกจากระบบ ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนรถบรรทุกสินค้า และไม่สามารถขยายอัตราการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มได้อย่างที่ควร

๒) ปัญหาด้านย่านกองเก็บตู้สินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกขน

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การประชุมหารือกับองค์กรภาคธุรกิจ และผู้ประกอบการขนส่งในการใช้บริการขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ สามารถสรุปประเด็นสำคัญของปัญหาและอุปสรรคได้ดังต่อไปนี้

๒.๑) ขนาดและลักษณะของพื้นที่ย่านกองเก็บตู้สินค้าไม่เหมาะสม และไม่สะดวกในการเข้าถึง ทำให้ผู้ต้องการใช้บริการไม่สามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังพื้นที่ย่านกองเก็บตู้สินค้าได้

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

๒.๓) การให้บริการไม่สนองตอบกับความต้องการของลูกค้าในบางกลุ่ม กล่าวคือ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะเป็นในลักษณะเหมาขบวน หรือขนส่งครั้งละจำนวนมาก ทำให้สินค้าบางประเภทที่ไม่ได้มีความต้องการในการขนส่งครั้งละเป็นจำนวนมากแต่มีความถี่ในการขนส่งที่บ่อย รวมถึงผู้ประกอบการรายเล็กที่ไม่ได้มีกำลังการผลิตสูง ไม่สามารถมาใช้บริการได้เต็มที่ และยังคงทำให้การขนส่งทางถนน มีต้นทุนที่ถูกกว่า

๒.๔) ย่านกองเก็บตู้สินค้า ในปัจจุบันหลายพื้นที่ไม่มีผู้ให้บริการในการขนย้ายสินค้า ผู้ส่งสินค้าจำเป็นต้องดำเนินงานด้วยตัวเอง ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานมีความทับซ้อน

๓) อัตราค่าบริการขนส่ง

การขนส่งทางรางจะถูกแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มใหญ่ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสินค้า (Movement) และ ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า (Handling) โดยในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ หรือเป็นการขนส่งสินค้าคราวละมากๆ และมีการสำรองรถสินค้าทั้งคันเป็นการล่วงหน้า โดย รฟท. มีการกำหนดค่าระวางในการขนส่งสินค้า ตามลักษณะของสินค้า ๗ ประเภท และคิดค่าระวางของสินค้าแตกต่างกัน สำหรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ การกำหนดอัตราค่าระวางการขนส่ง ดังตารางที่ ๓ ซึ่งจะมีความแตกต่างจากสินค้าประเภทอื่น แต่จะคิดเป็นตู้เปล่า และตู้บรรทุกสินค้าต่อเที่ยวตามขนาดของตู้ (๒๐ ฟุต หรือ ๔๐-๔๕ ฟุต) ส่วนการคิดค่าระวางการขนส่ง จะคิดเป็นจำนวนตู้ตามขนาดของตู้ (ขนาด ๒๐ ฟุต และเกินกว่าขนาด ๒๐ ฟุต) ตามจำนวนที่บรรทุกบนรถโบกี้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (บพต.) ที่สามารถบรรทุกได้จำนวน ๑ ตู้ หรือ ๒ ตู้ ขณะเดียวกันจะคิดค่าระวางทั้งเที่ยวบรรทุก และเที่ยวเปล่า ตามระยะทางที่ขนส่ง โดยมีสูตรในการคำนวณค่าระวาง คือ ค่าขนส่งเหมาคัน = (อัตราค่าระวางต่อคัน + อัตราค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันต่อคัน) × จำนวนคัน (ตู้สินค้า) ที่ต้องการบรรทุก และพิเศษอัตราค่าระวางขึ้นให้เต็ม ๕ หรือ ๑๐ บาท

ตารางที่ ๓ แสดงอัตราค่าระวางการขนส่งคอนเทนเนอร์

หน่วย : บาท / ตู้ / เที่ยว

ระยะทาง กม.	คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต		คอนเทนเนอร์เกินกว่าขนาด 20 ฟุต	
	เปล่า	บรรจุ	เปล่า	บรรจุ
001 - 100	1,000	1,500	1,400	2,100
101 - 200	1,900	2,850	2,660	3,990
201 - 300	2,700	4,050	3,780	5,670
301 - 400	3,420	5,130	4,788	7,182
401 - 500	4,070	6,105	5,698	8,547
501 - 600	4,720	7,080	6,608	9,912
601 - 700	5,370	8,055	7,518	11,277
701 - 800	6,020	9,030	8,428	12,642
801 - 900	6,670	10,005	9,338	14,007
901 - 1,000	7,320	10,980	10,248	15,372
1,001 - 1,100	7,970	11,955	11,158	16,737
1,101 - 1,200	8,620	12,930	12,068	18,102
1,201 - 1,300	9,270	13,905	12,978	19,467
1,301 - 1,400	9,920	14,880	13,888	20,832
1,401 - 1,500	10,570	15,855	14,798	22,197
1,501 - 1,600	11,220	16,830	15,708	23,562
1,601 - 1,700	11,870	17,805	16,618	24,927
1,701 - 1,800	12,520	18,780	17,528	26,292
1,801 - 1,900	13,170	19,755	18,438	27,657
1,901 - 2,000	13,820	20,730	19,348	29,022

ที่มา: การคำนวณอัตราค่าระวางสินค้าตามคณ., ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2556

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งสินค้า และขึ้นทะเบียนกับ รฟท. พบว่าการขนส่งสินค้าจะได้อัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าปกติ แต่จำเป็นต้องมีการขนส่งทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ โดยจะคิดค่าระวางเป็นเที่ยวบรรทุก ๑ เที่ยว และตู้เปล่า ๑ เที่ยว และในเที่ยวที่เป็นตู้เปล่านั้น ไม่สามารถขนส่งสินค้าชนิดอื่นนอกจากสินค้าที่เป็นของบริษัทตนเอง ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องแบกรับภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากค่าระวางในการขนส่งแล้ว การขนส่งสินค้าทางรางยังคงต้องชำระเงินในส่วนของการขนถ่ายสินค้าเพิ่มเติมด้วย ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางไม่มีความแตกต่างจากการขนส่งทางถนน

๔) กฎระเบียบข้อบังคับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาในการขนส่งสินค้าทางราง จากงานวิจัยของ สุนันทา (๒๕๖๐) แสดงให้เห็นว่าหนึ่งในอุปสรรคของการให้บริการขนส่งสินค้าคือเรื่องของกฎระเบียบข้อบังคับ โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ ๓ ประเด็น ได้แก่ ๑) กฎระเบียบที่ใช้เก่าเกินไปไม่ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป 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 ทั้งในพื้นที่ที่ไม่สามารถรองรับน้ำหนักกดเพลลาได้ ๒๐ ตันเพลลา และในพื้นที่ที่ชำรุด รวมถึงสถานีที่มีความยาวและขนาดไม่ได้มาตรฐาน เป็นอุปสรรคในการหลีกขบวน รวมถึงเส้นทางลาดชัน ทำให้ต้องลดความเร็ว

๓) เกี่ยวกับอุปกรณ์อัตโนมัติสัญญาณในการเดินรถที่ชำรุด ไม่สามารถใช้งานได้ จำเป็นต้องรอการซ่อมแซม รวมถึงอุปกรณ์รุ่นเก่า - รุ่นใหม่ ที่ไม่สามารถทำงานประสานงานกันได้อย่างเป็นระบบ

๔) ภัยธรรมชาติ โดยเฉพาะน้ำท่วมทำให้เกิดน้ำท่วมขังบริเวณราง และสร้างความเสียหายต้องรีบทำการซ่อมแซมเพื่อให้กลับมาเดินรถได้อย่างเป็นปกติ

๕) บุคลากร เป็นอีกหนึ่งปัญหาขององค์กรขนาดใหญ่ ที่มีบุคลากรในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอหรือไม่สามารถพัฒนาบุคลากรให้เติบโตทันกับบุคลากรเก่าที่ลาออกไป

๖) จุดตัดบริเวณถนนและทางรถไฟที่ไม่มีมาตรฐาน อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเสียเวลาในการปฏิบัติการเดินรถ

๓.๒ ผลการพัฒนากการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่ผ่านมา

จากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ซึ่งในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับและสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ ในรูปแบบต่าง ๆ พร้อมทั้งพัฒนากระบวนการและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนายกระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตเศรษฐกิจ 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. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ สนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคายและเชียงราย รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมต่อกับพื้นที่

เศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ให้สามารถเข้าสู่จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้โดยสะดวก 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 รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐาน การผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) 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) เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น

จากยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งปัญหาจากการให้บริการรถไฟ ทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สะท้อนถึงความพร้อมของโครงข่ายทางรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ รวมถึงห้วงรถจักรหรือแคร่บรรทุกสินค้า อุปกรณ์ยกขนต่างๆ ที่ไม่เพียงพอ หรือมีสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ภาคเอกชนและผู้ใช้บริการไม่มั่นใจที่จะมาใช้บริการ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ซึ่งมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน

ต่อมาในเดือนมกราคม ๒๕๖๓ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนเป้าหมายการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว 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/ตัดแปลงและจัดการจักรและล้อเลื่อนเพิ่มเติม 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 รวมทั้งการร่วมลงทุนร่วมกับภาคเอกชนให้กับ รฟท. จำนวน ๔ แผนงาน/โครงการ

โดยผลจากการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจำนวน ๑๑,๐๒๙,๓๗๒ ตัน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจำนวน ๑๑,๗๗๖,๕๖๙ ตัน และปีงบประมาณ ๒๕๖๕ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจำนวน ๑๑,๐๘๔,๘๕๐ ตัน ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางปี ๒๕๖๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๔ ลดลงจำนวน ๖๘๑,๗๑๙ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๕.๘๗ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ รวมถึงโครงการอื่นๆ เช่น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน การปรับปรุงโรงซ่อมบำรุง มีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้าและเกิดการขาดแคลนหัวรถจักรและล้อเลื่อนมาให้บริการกับผู้ประกอบการ การขาดแคลนบุคลากรของ รฟท. ในการให้บริการ ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid-๑๙) ทำให้สถานการณ์เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเกิดภาวะซบเซาและชะงักงัน

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

จากผลการประชุมสภาความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๕ และการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารสถานการณ์วิกฤติเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ ณ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ที่ประชุมมอบหมายให้ คค. เตรียมการรับมือจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และให้มีการจัดทำแผนและมาตรการรณรงค์เร่งรัดให้มีการใช้การขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการลดใช้พลังงานน้ำมันของประเทศโดยรวม ต่อมา ปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) ได้มอบหมายให้ ขร. ร่วมกับ รฟท. การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (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 เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศมีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ 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 การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๘) ผู้แทนฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๙) ผู้แทนฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๒๐) ผู้แทนฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๒๑) ผู้แทนฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย	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) ให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ
 - ๕) ดำเนินการอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย

สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) โดย ขร. ได้ศึกษาและทบทวนแผนปฏิบัติการของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุม และเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) และดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งหมด ๓ ครั้ง เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน โดยมุ่งหวังที่จะทำให้เป็นแผนปฏิบัติการมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรอบด้าน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยจำเป็นบูรณาการการดำเนินงานหลายกระทรวง ในการดำเนินการกิจตามแผนงานที่กำหนด ซึ่งต้องได้รับความร่วมมือตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๓.๔ แผนปฏิบัติการ

๓.๔.๑ พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

๑) เป้าประสงค์

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความจุทางและรองรับการขนส่งทางรางในอนาคต

๒) กลยุทธ์/แนวทางการพัฒนาและแผนงาน/โครงการ

๒.๑) โครงข่ายระบบราง/เส้นทาง (Networks/Tracks) ประกอบด้วย

๒๓ โครงการ ดังนี้

๒.๑.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ (งานโยธา)

๒.๑.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน (งานโยธา)

๒.๑.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร

(งานโยธา)

๒.๑.๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด – ชุมทางถนนจิระ

(งานโยธา)

๒.๑.๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ

(ระบบอาณัติสัญญาณ)

๒.๑.๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน

(ระบบอาณัติสัญญาณ)

๒.๑.๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์

(ระบบอาณัติสัญญาณ)

๒.๑.๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร

(ระบบอาณัติสัญญาณ)

๒.๑.๙) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด – ชุมทางถนนจิระ

(ระบบอาณัติสัญญาณ)

๒.๑.๑๐) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย

(งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือ EIA ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) แล้ว)

๒.๑.๑๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ –

ปาดังเบซาร์ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กกวล. แล้ว)

๒.๑.๑๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ชุมพร – สุราษฎร์ธานี

(งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กกวล. แล้ว)

๒.๑.๑๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ –

อุบลราชธานี (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กกวล. แล้ว)

๒.๑.๑๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย

(งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กกวล. แล้ว)

- ๒.๑.๑๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กทล. แล้ว)
- ๒.๑.๑๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)
- ๒.๑.๑๗) โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)
- ๒.๑.๑๘) โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงชุมพร - ระนอง (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)
- ๒.๑.๑๙) โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - อ.นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี
- ๒.๑.๒๐) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๑๘๔ แห่ง (สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออกและสายแยกย่อย)
- ๒.๑.๒๑) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๒๘๗ แห่ง (สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายแยกย่อย)
- ๒.๑.๒๒) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๓๘๔ แห่ง (สายใต้)
- ๒.๑.๒๓) โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ตันเพลลา จำนวน ๑๑๙ แห่ง (สายแยกย่อย)

๒.๒) สิ่งอำนวยความสะดวก/การเข้าถึง (Facilities/Accessibility) ประกอบด้วย ๑๔ โครงการ ดังนี้

- ระยะที่ ๑
 - ๒.๒.๑) โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมเหล็กบางสะพาน
 - ๒.๒.๒) นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ
 - ๒.๒.๓) นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก
 - ๒.๒.๔) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้
 - ๒.๒.๕) นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ล
 - ๒.๒.๖) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม
 - ๒.๒.๗) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย
- ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒
 - ๒.๒.๘) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)
 - ๒.๒.๙) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓
 - ๒.๒.๑๐) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
 - ๒.๒.๑๑) การขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมศักยภาพ (ขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sale, พัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม)
 - ๒.๒.๑๒) ICD เชียงรายน้อย
 - ๒.๒.๑๓) โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา

ICD ลาดกระบัง

๒.๓) โรงซ่อมบำรุง (Depot) ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดังนี้
๒.๓.๑) โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรศรีราชาและหน่วย ๑๐

๒.๓.๒) โครงการก่อสร้างโรงซ่อมหนักรถสินค้าที่คลองสิบเก้า

๒.๓.๓) โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรที่แก่งคอย

๓.๔.๒ พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management)

๑) เป้าประสงค์

พัฒนาการบริหารจัดการ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งทางราง ให้มีความน่าเชื่อถือ สะดวก รวดเร็ว และแข่งขันได้ทั้งในด้านเวลาและราคา การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบเพื่อยกระดับการขนส่งทางรางและอำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออกสินค้า รวมถึงการเตรียมรถจักรล้อเลื่อนให้เพียงพอต่อความต้องการของภาคเอกชน

๒) กลยุทธ์/แนวทางการพัฒนา และแผนงาน/โครงการ

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

๒.๒) การติดตามและตรวจสอบ (Monitoring) ประกอบด้วย

๒ โครงการ ดังนี้

๒.๒.๑) โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดงาน
ขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight) Management System)

๒.๒.๒) โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร
จัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๓) พิธีการศุลกากร (Customs Clearance) ประกอบด้วย

๑ โครงการคือ

โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง
กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

๒.๔) การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

ประกอบด้วย ๑ โครงการคือ

การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมสู่สถาบันอบรมระบบราง

๒.๕) การปรับปรุงรถจักร/ล้อเลื่อน (Rolling Stock Improvement)

ประกอบด้วย ๔ โครงการ ดังนี้

๒.๕.๑) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทน
รถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักกดเพลา ๑๖ ตันต่อเพลา

๒.๕.๒) โครงการปรับปรุงรถจักร GEA ๓๖ คัน และ โครงการปรับปรุง
รถจักร HID ๒๑ คัน

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

๒.๕.๔) โครงการจัดการรถ บตต. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่

๓.๔.๓ พันธกิจที่ ๓ การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)

๑) เป้าหมาย

ปรับปรุงและพัฒนาให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งระบบรางได้โดยง่าย รวมถึงการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น การปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าบริการการขนส่งสินค้าทางรางให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ รวมถึงการนำระบบ IT มาช่วยในการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง การกำหนดมาตรการหรือโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ

๒) กลยุทธ์/แนวทางการพัฒนา และแผนงาน/โครงการ

๒.๑) การเข้าถึง (Accessibility) ประกอบด้วย ๑ โครงการคือ

พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทางแบบ Multimodal (การจัดสรรพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อทำศูนย์กระจายสินค้า ในจังหวัดที่มีศักยภาพ)

๒.๒) การตลาด (Marketing) ประกอบด้วย ๔ โครงการ ดังนี้

๒.๒.๑) การปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B๒B

๒.๒.๒) การเพิ่มรายได้การขนส่งพัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม

๒.๒.๓) การพัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งหีบห่อวัตถุ

๒.๒.๔) การใช้สัญลักษณ์ Eco-Rail Mark

๒.๓) ราคา (Pricing) ประกอบด้วย ๑ โครงการคือ

โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

๓.๔.๔ พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)

๑) เป้าหมาย

พัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศไทยให้มีกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานเดียวกัน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่มีความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบ/ข้อบังคับที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าทางราง

๒) กลยุทธ์/แนวทางการพัฒนา

๒.๑) การปรับปรุงกฎข้อบังคับ (Regulatory Improvement) ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดังนี้

๒.๑.๑) การจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำกับการบริการขนส่งทางราง เช่น ด้านการคุ้มครองผู้ใช้บริการ การจัดสภาพกายภาพสถานีและภายในขบวนรถ ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารในการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางในเขตเมืองและระหว่างเมือง ด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและมาตรฐานเกี่ยวกับอัตราค่าบริการขนส่งทางราง และด้านกำกับการใช้ประโยชน์ราง เป็นต้น

๒.๑.๒) จัดทำร่างหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อกำกับการบริการขนส่งทางราง เช่น ร่างกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการยื่นคำขอใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

๒.๒.๓) จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและ
ล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่

๒.๒) เทคโนโลยีระบบราง (Rail Technology) ประกอบด้วย

๑ โครงการ คือ

ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษา
ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนา
อุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีด
ความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง

๒.๓) การเปิดเสรีการขนส่งทางราง (Open Tracks) ประกอบด้วย

๒ โครงการ ดังนี้

๒.๓.๑) พัฒนารูปการให้เช่าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถ
ขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเป็น Platform provider

๒.๓.๒) โครงการศึกษาและประเมินความเหมาะสมการจัดสรรเวลา
การเดินรถขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายหลักในประเทศและระหว่างประเทศ

๒.๔) มาตรฐาน (Standardization) ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดังนี้

๒.๔.๑) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสอบและรับรองรถขนส่ง
ทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง

๒.๔.๒) โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้าง
พื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard
Identification And Alert System)

๒.๔.๓) โครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการ
ขนส่งสินค้าทางราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics)

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

๓.๕.๑ การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า

การศึกษาและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าใช้ข้อมูลพื้นฐานการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแบบจำลองการขนส่งสินค้าระดับประเทศ จากโครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (๒๕๖๑) แล้วทำการปรับเทียบข้อมูลดังกล่าวและทำการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ได้จากการปรับเทียบไปเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยใช้แบบจำลองการเกิดการขนส่งสินค้า (Freight Generation Model) และเนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๘๘) ขนส่งทางถนนและการขนส่งทางรถไฟถูกจำกัดด้วยความจุของรถไฟเอง รวมถึงประยุกต์ใช้อัตราการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ได้กับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และรูปแบบการขนส่งเดิมซึ่งมีโอกาสที่จะมาใช้รถไฟ ได้แก่ รถบรรทุก และเรือ หลังจากนั้นจะคำนวณสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้รถไฟ (Shifted Mode) โดยเฉพาะจากรูปแบบรถบรรทุกมาใช้รถไฟ และการขนส่งทางเรือมาใช้รถไฟ 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

ในส่วนของพยากรณ์ความต้องการการขนส่งสินค้าที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้รถไฟในอนาคตนั้น โครงการ R-MAP ได้พิจารณาแยกความต้องการการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคต ประกอบด้วย ๑) ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ พลังงานเชื้อเพลิง ซีเมนต์ เครื่องดื่ม เส้นไหม แป้ง และสินค้าเกษตร เป็นต้น ๒) สินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ โดยในกรณีที่มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ตามแผนงานต่างๆ โครงการ R-MAP ได้ทบทวนและวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ในปีอนาคต โดยวิเคราะห์จากผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการภายในโครงการกรณีที่มีการเปิดให้บริการรถไฟเส้นทางใหม่และจากการทบทวนผลการวิเคราะห์ในรายงานการศึกษาของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์การคาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ผ่านมา ซึ่งสินค้าที่เคยถูกขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นหลักจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้การขนส่งทางรถไฟเป็นจำนวนหนึ่ง ๓) สินค้าใหม่ที่มีความต้องการมาใช้การขนส่งทางรถไฟเนื่องจากการพัฒนาเส้นทางในอนาคต โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์จากการทบทวนผลการวิเคราะห์ในรายงานการศึกษาที่ผ่านมาของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์คาดการณ์การขนส่งสินค้าทางรถไฟกรณีที่มีการเปิดให้บริการเส้นทางในอนาคต นอกจากนี้โครงการ R-MAP ได้นำโครงการรถไฟสายใหม่เส้นทาง “ชุมพร-ระนอง” เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง ๒ ฝั่งทะเล (อ่าวไทย-อันดามัน) และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่าง

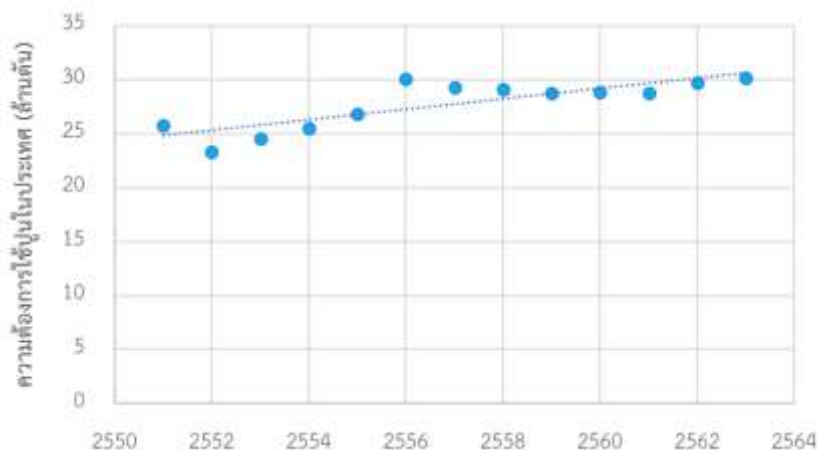
อ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งอยู่ในขั้นตอนระหว่างการศึกษาวิเคราะห์ร่วมด้วย ซึ่งการศึกษาได้มีการประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าที่เข้ามาใช้ในเส้นทางโครงการ โดยโครงการ R-MAP ได้พิจารณาแยกความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคตออกเป็น ดังต่อไปนี้

๑) ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟอยู่

ในปัจจุบัน

ความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์โดยใช้ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ได้จาก รฟท. พบว่ามีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางรวมทั้งหมด ๑๐.๕๐ ล้านตัน เมื่อพิจารณาแยกประเภทของกลุ่มสินค้าพบว่า สินค้าคอนเทนเนอร์มีสัดส่วนการขนส่งโดยน้ำหนักสูงสุด ประมาณร้อยละ ๖๒ รองลงมาคือ ปูนซีเมนต์ และกลุ่มสินค้าพลังงาน มีสัดส่วนการขนส่งใกล้เคียงกันประมาณร้อยละ ๑๘ ส่วนสินค้าประเภทอื่นๆ มีสัดส่วนการขนส่งรวมกันเพียงร้อยละ ๑

สำหรับการคาดการณ์สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่งทางรถไฟ โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์แนวโน้มอัตราการเติบโตของสินค้าคอนเทนเนอร์จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และคาดการณ์ไปยังปีอนาคต สำหรับการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าปูนซีเมนต์ ใช้สมมติฐานเส้นแนวโน้มแบบเส้นตรงจากข้อมูลสถิติปริมาณการใช้ปูนซีเมนต์ในประเทศของสมาคมอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ไทย ดังรูปที่ ๒ โดยปรับลดความชันของเส้นแนวโน้มในระยะยาวหลังปี ๒๕๗๕ ลงครึ่งหนึ่ง หากพิจารณาปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟจะพบว่าสัดส่วนการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟต่อปริมาณการใช้ทั่วประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีสัดส่วนร้อยละ ๖.๕๖ เมื่อมีการพัฒนารถไฟทางคู่แล้วเสร็จ ประกอบกับในอนาคตหากเปิดให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการเดินรถมากขึ้น คาดว่าปริมาณการขนส่งทางรถไฟจะยิ่งเพิ่มขึ้น โดยคาดการณ์แนวโน้มของสัดส่วนการใช้งานตามแนวโน้มของข้อมูลสถิติช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา จะได้ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟ ดังตารางที่ ๔



ที่มา : ข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ไทย, ๒๕๖๖

รูปที่ ๒ แสดงสถิติปริมาณการใช้ปูนซีเมนต์ในประเทศ

ตารางที่ ๔ 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	๓๕.๙๙	๓.๘๖	๑๑.๐๓
๒๕๘๕	๓๕.๘๒	๔.๓๙	๑๒.๒๗

สำหรับการคาดการณ์สินค้ากลุ่มพลังงาน ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และก๊าซ LPG โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์โดยใช้สมมติฐานว่าการใช้พลังงานในอนาคต เทคโนโลยีจะมุ่งเน้นไปสู่พลังงานรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและมีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานมากขึ้น การขนส่งน้ำมันจึงจะไม่เพิ่มขึ้นมากนัก และมีการขยายโครงข่ายการขนส่งน้ำมันทางท่อมากขึ้น จึงลดความจำเป็นในการขนส่งทางรถไฟ นอกจากนี้โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์ความต้องการการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานจากต้นทาง-ปลายทางใหม่ที่จะมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟในอนาคต เช่น การขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจากจังหวัดระยองส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้ากลุ่มพลังงานทางรถไฟดังตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ 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

ปริมาณสินค้าที่มีโอกาสใช้การขนส่งทางรางระหว่างไอซีดีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้นอยู่กับปริมาณการนำเข้า/ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

๑.๒) คอนเทนเนอร์แลนด์บริดจ์

คอนเทนเนอร์แลนด์บริดจ์เป็นสินค้าที่ขนส่งระหว่างไทยและมาเลเซียผ่านทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกจากภาคใต้ของไทย สินค้าหลัก ได้แก่ ยางพาราและไม้ยางพารา

๒.๓) คอนเทนเนอร์อื่นๆ

คอนเทนเนอร์อื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกสินค้าจากภูมิภาคต่างๆ ของไทย ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง สินค้าหลักเป็นสินค้าเกษตรที่มีปริมาณการส่งออกจำนวนมาก ได้แก่ ข้าว น้ำตาล ยางพารา ไม้ยางพารา และแป้งมันสำปะหลัง

๒) สินค้าศักยภาพที่เปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟจากการปรับปรุงและการสร้างทางรถไฟสายใหม่ในอนาคต

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

๒.๑) เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ขนส่งครั้งละมากๆ และต้องทำการขนส่งระยะทางไกล

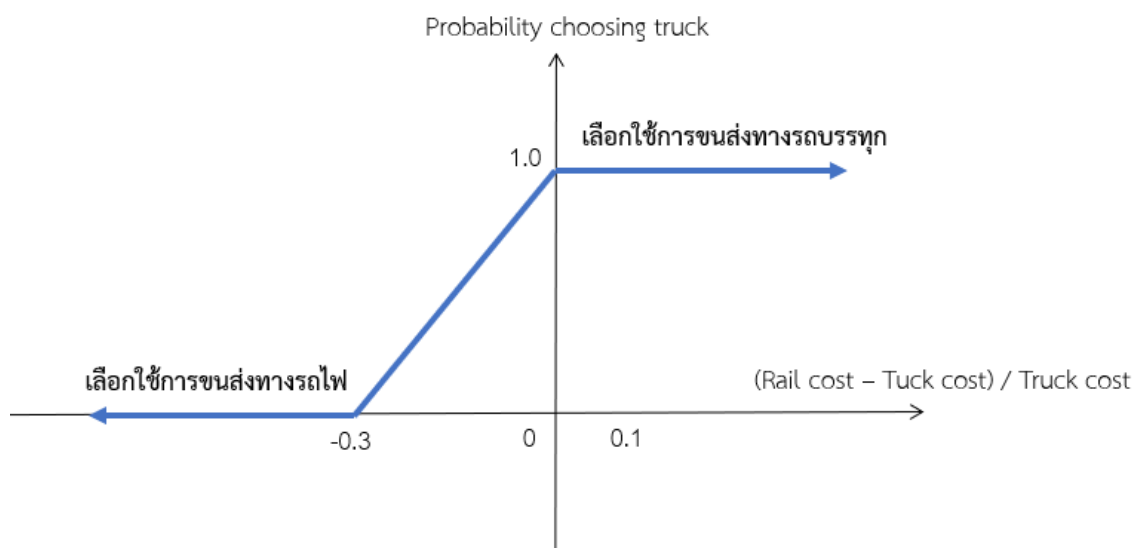
๒.๒) เป็นสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง ทั้งนี้การขนส่งทางรางสามารถช่วยให้เจ้าของสินค้าสามารถประหยัดต้นทุนขนส่งได้มากกว่าการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะต้นทุนค่าเชื้อเพลิง อีกทั้งการขนส่งสินค้าทางรางยังมีความปลอดภัยมากกว่าการขนส่งทางถนน

สำหรับสินค้าศักยภาพที่มีโอกาสปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางราง โครงการ R-MAP ประเมินจากการทบทวนลักษณะการขนส่งของกลุ่มสินค้าแต่ละประเภทรวมถึงการสำรวจความเห็นจากผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของสินค้า สมาคมผู้ประกอบการสินค้าชนิดต่างๆ สมาคมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และผู้ให้บริการตัวแทนการขนส่ง สามารถสรุปกลุ่มสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟดังตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ แสดงสินค้าศักยภาพที่มีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบมาขนส่งทางรถไฟ

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

โครงการ R-MAP ได้ใช้แบบจำลองการแบ่งรูปแบบการขนส่ง โดยอ้างอิงมาจากโครงการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ (๒๕๖๑) และได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับการศึกษาการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยผู้ประกอบการจะเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟเมื่อต้นทุนการขนส่งโดยรวมต่ำกว่ารูปแบบทางถนนหรือทางเรือร้อยละ ๓๐ ขึ้นไป แต่ถ้าต้นทุนการขนส่งโดยรวมต่ำกว่ารูปแบบทางถนนหรือทางเรือไม่เกินร้อยละ ๓๐ จะเลือกใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟลดลงเป็นอัตราส่วน ไปจนถึงต้นทุนการขนส่งโดยรวมทางรถไฟเท่ากันหรือสูงกว่ารูปแบบอื่นๆ ผู้ประกอบการจะไม่เลือกใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟรายละเอียดของแบบจำลองการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ ๓



รูปที่ ๓ แสดงแบบจำลองการแบ่งรูปแบบการขนส่ง เพื่อใช้ในการพยากรณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟและรถบรรทุก

ข้อมูลต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยอ้างอิงจากโครงการการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย สนข. มีรายละเอียดดังตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ แสดงต้นทุนการขนส่งและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าต่อหน่วย

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุนทางเวลา (Value of Time) บาท/ตัน/นาทีก	อัตราค่าขนส่งต่อระยะทาง บาท/ตัน/กม.	อัตราค่าบริการอื่น ๆ (Heading 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 ที่อาจเปลี่ยนรูปแบบมาใช้บริการขนส่งทางรางในอนาคต โครงการ R-MAP ได้วิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและจากการทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับ

การวิเคราะห์การขนส่งสินค้าทางราง โครงการ R-MAP ได้คาดการณ์ปริมาณความต้องการสินค้าประเภทอื่นๆ ที่จะเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางราง ประกอบด้วย

๒.๒.๑) การขนส่งสินแร่ทางรถไฟในอนาคต มีดังนี้

(๑) ขนส่งแร่โปแตสจากเหมืองในจังหวัดอุดรธานี เพื่อส่งออกทางท่าเรือมาบตาพุด ปริมาณ ๑.๕ ล้านตันต่อปี

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

๒.๒.๒) การขนส่งถ่านหินทางรถไฟในอนาคต มีดังนี้

ขนส่งถ่านหินนำเข้าจากท่าเรือมาบตาพุด เพื่อมาใช้ใน แหล่งผลิตอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์จังหวัดลำปาง ๓.๐ ล้านตันต่อปี

๓) สินค้าที่มีความต้องการใหม่เพื่อมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟเนื่องจากการปรับปรุงและสร้างสายทางใหม่ในอนาคต

การคาดการณ์สินค้าที่มีความต้องการมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟเนื่องจากการปรับปรุงและสร้างสายทางรถไฟสายใหม่ในอนาคต ได้แก่

๓.๑) การขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้านำเข้า-ส่งออก ระหว่างไทย จีน/ลาว โดยในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางรถไฟจากจีนมายังนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ซึ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยคาดว่าจะมีการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและ สปป.ลาว เพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งสินค้านำเข้า-ส่งออก ไทย-จีน ทั้งสินค้านำเข้า-ส่งออก ระหว่างไทยและจีน มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์มาถึงชายแดนประเทศไทยที่หนองคาย การขนส่งทางรถไฟจะยิ่งเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสามารถลดขั้นตอนและเวลาในการขนส่งจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางราง โดยการคาดการณ์สินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย จีน/ลาว ปรับใช้ผลการศึกษาโครงการศึกษาและออกแบบ กรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐานช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงแก่งคอย-บ้านภาชี-บางซื่อ ที่ศึกษาโดย สนข. ซึ่งได้ทำการศึกษาปริมาณสินค้าของเส้นทางรถไฟไทย จีน โดยสมมติฐานของการวิเคราะห์โครงการในขณะนั้นรถไฟไทย-จีน มีการเดินรถร่วมกันระหว่างรถโดยสารและรถสินค้า และมีโครงข่ายเชื่อมโยงจากแก่งคอยไปถึงมาบตาพุด ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะขนส่งในเส้นทางโครงการกรณีมีการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ พบว่าจะมีสินค้านำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ย่านนาทาประมาณ ๔ ล้านตันต่อปี ในปี พ.ศ.๒๕๖๕ (ปีเปิดตามสมมติฐานเดิม) และเพิ่มขึ้นเป็น ๑๓ ล้านตันในปี พ.ศ.๒๕๘๕ ทั้งนี้ จากสถานการณ์ปัจจุบันมีการปรับปีเปิดจากการศึกษาเดิม จึงตั้งสมมติฐานคาดว่าจะเปิดให้บริการเชื่อมต่อโดยมีเส้นทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์มาถึงไทยในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ และปรับลดอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งในอนาคตในระยะยาว (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๗๕) ลงครึ่งหนึ่งเนื่องจากสภาวะการหดตัวของเศรษฐกิจโลกและปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศต่างๆ ผลการคาดการณ์แสดงดังตารางที่ ๘

ตารางที่ ๘ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย จีน/ลาว

ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)		
	มุ่งใต้ (จีน/ลาว - ไทย)	มุ่งเหนือ (ไทย - จีน/ลาว)	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-ปลายทางอ้างอิงตาม HS Code รวมถึงการเปรียบเทียบระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โครงการ R-MAP จึงใช้หลักการของ Original – Destination รายสินค้าอ้างอิงตาม HS Code ของ UN Comtrade (UNCTAD) มาจับคู่เป็นตาราง O-D Matrix รายประเทศ/รายสินค้าที่สามารถขนส่งด้วยตู้ Container และวิเคราะห์ข้อมูลถึงความเป็นไปได้ของสินค้า ระหว่างประเทศในกลุ่ม APEC เช่น จีน ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย เป็นต้น ที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก (ฝั่งตะวันออกของไทย) และประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดีย (ฝั่งตะวันตกของไทย) ที่มีการซื้อขายระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยกลุ่มสินค้าเป้าหมายในอนาคตที่มีโอกาสในการขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง-ชุมพร แบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มหลัก ประกอบด้วย (๑) กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยรวมถึงสินค้าหลังท่าของท่าเรือระนอง จากการเปรียบเทียบทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ในกรณีที่มีความถี่เรือเหมือนท่าเรือหลักของประเทศในปัจจุบันจะทำให้มีความได้เปรียบในการขนส่งสินค้า เนื่องจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดจะถูกลดจากการไม่ต้องอ้อมช่องแคบมะละกา ส่วนท่าเรือชุมพรจะเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบโดยเฉพาะในพื้นที่ SEC และภาคใต้ในการใช้เป็นท่าเรือรวบรวมและกระจายสินค้าที่มาจากประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายลำที่ช่องแคบมะละกาหรือไม่จำเป็นต้องขนส่งมาจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในเรื่องต้นทุนค่าขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ท่าเรือชุมพรจะมีสินค้าเพิ่มมากขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการ Transshipment ของสินค้า และใช้ประโยชน์ของ Space บนเรือและความถี่ของเรือที่เข้าเทียบท่า (๒) กลุ่มสินค้า Transshipment/Transit ระหว่างประเทศที่อยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก มีสมมติฐาน คือ สินค้าที่ Transshipment/Transit ที่มีการถ่ายลำบริเวณช่องแคบมะละกาเพื่อส่งต่อประเทศที่ตั้งอยู่ฝั่งมหาสมุทรอินเดียหรือฝั่งตะวันตกของไทยทั้งเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา ยุโรป ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะมาจากอาเซียน ออสเตรเลีย ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะมีปริมาณประมาณร้อยละ ๒๐ - ๓๐ ของเรือแม่ สำหรับกลุ่มสินค้า Transshipment/Transit จะใช้งานบนระบบรางสำหรับกลุ่มสินค้าประเภทนี้โดยเฉพาะ โดยมีเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามันผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง-ชุมพร ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) และสำหรับกลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยผ่านทางท่าเรือน้ำลึกระนองและชุมพร จะใช้งานโครงการรถไฟช่วงชุมพร-ระนองที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟปัจจุบันซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาโดย สนข.

๓.๕.๒ สมมติฐานที่ใช้ในแบบจำลองการขนส่งสินค้า

การพัฒนาแบบจำลองสภาพการจราจรและขนส่งในส่วนของแบบจำลองการขนส่งสินค้า โครงการ R-MAP ได้จัดทำสมมติฐานเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งสินค้าทางรางในอนาคตดังนี้

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

๒) มีการแก้ไขกฎระเบียบ/ข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยให้สามารถขนส่งสินค้าร่วมกันของผู้ประกอบการรายอื่นได้ เพื่อให้สามารถปันส่วนต้นทุนของการขนส่งสินค้าร่วมกันและมีผลให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟในภาพรวมลดลง

ในการดำเนินการตามสมมติฐานดังกล่าวข้างต้น จะมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟในส่วนของคุณค่าขนส่ง (Transport Cost) และค่าบริหารจัดการการขนส่ง (Administration Cost) ลดลงกว่าปัจจุบันประมาณร้อยละ ๒๐-๒๕ (ในการศึกษาครั้งนี้ จะใช้สมมติฐานว่าค่าใช้จ่ายทั้ง ๒ ส่วนลดลงร้อยละ ๒๐) โดยค่าพารามิเตอร์เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่ใช้ในแบบจำลองการขนส่งสินค้าที่ปรับปรุงใหม่แสดงดังตารางที่ ๙

ตารางที่ ๙ แสดงค่าพารามิเตอร์เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่ใช้ในการแบบจำลอง

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุนทางเวลา (Value of Time) บาท/ตัน/นาทีก	อัตราค่าขนส่งต่อระยะทาง บาท/ตัน/กม.	อัตราค่าบริการอื่นๆ (Heading 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/ปี)
๑. สินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าอื่น ๆ	๑๗.๕๒
๒. ปูนซีเมนต์	๒.๗๘
๓. ชิ้นส่วนคอนกรีตอัดแรงสำเร็จรูป (Segment)	๐.๓๕
๔. สินค้ากลุ่มพลังงาน	๒.๔๗
๕. สินแร่ แร่เหล็ก แร่โปแตส	๒.๐๐
๖. ถ่านหิน	๓.๐๐
๗. นิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม	๔.๑๒
รวมทั้งหมด	๓๒.๒๔

๒) ผลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

ปี พ.ศ. ๒๕๗๐

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (พันตันต่อปี)	
	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.ต่อปี)	
	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)	๓๐๗,๔๘๖.๑๐
๒. การบริหารจัดการ (Management)	๑๓,๑๑๘.๔๘
๓. การบริหารจัดการความต้องการ (Demand Management)	๒๕.๐๐
๔. การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)	๑๖๗.๙๕
รวม	๓๒๐,๗๙๗.๕๓

หมายเหตุ : ไม่รวมโครงการ ทางระยะที่ ๑ ทางรถไฟสายใหม่ระยะที่ ๑ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ และโครงการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง/ ครม. อนุมัติงบประมาณแล้ว

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ความสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางราง
ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กับโครงการ/กิจกรรม
ภายใต้แผนปฏิบัติราชการฯ

ความสอดคล้องระหว่างแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง
ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) กับโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติราชการฯ

พันธกิจที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๑T๑ โครงข่ายระบบราง/เส้นทาง (Networks/ Tracks)	ทางคู่ระยะที่ ๑ (งานโยธา)										
	๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	๒๐,๖๗๙.๙๘ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)	√					รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	๑๘,๕๐๒.๗๐ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)	√					รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	๑๔,๙๓๕.๙๐ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)	√					รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเขมา - ชุมทางถนนจิระ	๒๗,๔๕๓.๘๐ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)	√	√	√	√	√ (สัญญา๒)	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	ทางคู่ระยะที่ ๑ (ระบบอาณัติสัญญาณ)										
	๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	๒๐,๖๗๙.๙๘ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)		√	√			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	๑๘,๕๐๒.๗๐ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)		√	√			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	๖,๙๓๙.๐๘ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)		√	√			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
	๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	๑๔,๙๓๕.๙๐ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)		√	√			รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	
๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมวกะเขมา - ชุมทางถนนจิระ	๒๗,๔๕๓.๘๐ (โยธา+ระบบอาณัติสัญญาณ)				√	√	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★		

โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
ทางคู่ระยะที่ ๒ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (EIA ผ่านแล้ว)										
๑๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หอนงคาย	๒๙,๗๔๘			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท. R-MAP	★ ★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๖
๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ชุมพร – สุราษฎร์ธานี	๒๔,๒๙๔			✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท. R-MAP	★ ★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๖
๑๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์	๖,๖๖๑				✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท. R-MAP	★ ★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๗
๑๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี	๓๗,๕๒๗					✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท. R-MAP	★ ★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘
๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ – เด่นชัย	๖๒,๘๖๐					✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท. R-MAP	★ ★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘
๑๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	๕๗,๓๗๕					✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท. R-MAP	★ ★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘
ทางสายใหม่ระยะที่ ๑ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)										
๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	๘๕,๓๔๓.๙๖	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	คาดการณ์แล้วเสร็จปี ๗๐
๑๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	๖๖,๘๔๖.๕๓	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★ ★	คาดการณ์แล้วเสร็จปี ๗๐
ทางสายใหม่ระยะที่ ๑ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ)										
๑๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง	๔๓,๗๙๐.๑๙					✓	รฟท.	R-MAP ลท.	★ ★	ขออนุมัติ ปี ๖๘

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
	๑๙.โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี	๒๑,๘๔๐.๐๗					√	รฟท.	R-MAP	★	ระยะเร่งด่วนช่วงชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ขออนุมัติ ปี ๖๘
	การปรับปรุงสะพานรถไฟรองรับการขนส่งสินค้า ๒๐ ต้นเพลลา										
	๒๐. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๑๘๔ แห่ง (สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออกและสายแยกย่อย)	๑,๘๘๒.๔๐	√	√				รฟท.	R-MAP	★	
	๒๑. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๒๘๗ แห่ง (สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายแยกย่อย)	๒,๐๗๗.๙๒		√	√			รฟท.	R-MAP	★	
	๒๒. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๓๘๔ แห่ง (สายใต้)	๒,๕๘๗.๔๒			√	√		รฟท.	R-MAP	★	
	๒๓. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๑๑๙ แห่ง (สายแยกย่อย)	๗๙๒.๐๓๔				√	√	รฟท.	R-MAP	★	
กลยุทธ์ S๑T๒ สิ่งอำนวยความสะดวก/ การเข้าถึง (Facilities/ Accessibility)	๒๔. โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อ นิคมอุตสาหกรรมเหล็กบางสะพาน ระยะที่ ๑	๓๙๙.๐๐		√				รฟท.	R-MAP	★	
	๒๕. นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว สำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ	๘๐.๐๐			√			รฟท.	R-MAP	★	ก่อสร้างกลางปี ๖๘ - กลางปี ๖๙
	๒๖. นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก	๖๙๐.๐๐				√		รฟท.	R-MAP	★	
	๒๗. นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้	๑,๐๗๑.๐๐					√	รฟท.	R-MAP	★	
	๒๘. นิคมอุตสาหกรรมเว็รล์	๑,๐๒๑.๐๐					√	รฟท.	R-MAP	★	

โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
		๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
๒๙. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	๑,๓๖๑.๓๖	√	√				ขบ.	ลท.	★	ดำเนินการปี ๖๒-๖๗
๓๐. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจังหวัดเชียงราย	๒,๘๖๔.๗๓	√	√	√			ขบ.	ลท.	★	
๓๑. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	๕,๓๕๒.๐๐					√	กทท.	ลท.	★	ดำเนินการพัฒนาในจังหวัดขอนแก่นเป็นที่แรก
๓๒. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	๑๑๔,๐๔๖.๙๓	√	√	√	√	√	กทท.	ลท.	★	ก่อสร้างย่านรถไฟฝั่ง EF รองรับตู้สินค้าทางรถไฟได้ ๔ ล้าน ที.อี.ยู./ปี
๓๓. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒	๙๑๓.๗๘	√	√	√			กทท.	ลท.	★	
๓๔. การขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมค้ายภาพ (ขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sale, พัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม)	๑๐๐	√	√	√	√	√	รฟท.	วส.รฟท.	★	
๓๔.๑ โครงการขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sales	N/A	√					รฟท.			
๓๕. ICD เชียงรายน้อย	N/A	√	√	√	√	√	รฟท.	R-MAP	★	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)
๓๖. โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา	๕,๒๓๕.๗๑				√	√	รฟท.	R-MAP ลท.	★★	
๓๖.๑ โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒	N/A	√					รฟท.	R-MAP		

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๑T๓ โรงซ่อมบำรุง (Depot)	๓๗. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรศรีราชาและหน่วย ๑๐ ICD ลาดกระบัง	๓๕๙.๘๗	✓	✓	✓			รพท.	R-MAP	★	รพท. ได้รับงบประมาณปี ๕๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างประกาศแก้ไขแผนงานประกวดราคาใหม่
	๓๘. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมหนักรถสินค้าที่คลองสิบเก้า	๒,๘๕๐.๐๐	✓	✓	✓	✓		รพท.	R-MAP	★	รพท. ได้รับงบประมาณปี ๖๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษา ทบทวนแบบก่อสร้างและจัดทำเอกสารประกวดราคา
	๓๙. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรที่แก่งคอย	๑,๘๒๖.๑๕	✓	✓	✓	✓		รพท.	R-MAP	★	รพท. ได้รับงบประมาณปี ๕๔ ปัจจุบันอยู่ระหว่างส่งเรื่องให้กรมบันชีกลางพิจารณาค่าวินิจฉัยของศาลปกครองสูงสุดเรื่องคุณสมบัติผู้เสนอราคาต่ำสุดว่าขาดคุณสมบัติหรือไม่

พันธกิจที่ ๒ การบริหารจัดการ (Management)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ S๒T๑ ความน่าเชื่อถือ (Reliability)	๔๐. พัฒนาความตรงต่อเวลา เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	(ไม่ใช้งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท.	★	
กลยุทธ์ S๒T๒ การติดตามและตรวจสอบ (Monitoring)	๔๑. โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้า (Train Tracking and Freight) Management System)	๙๔๗.๕	✓					รฟท.	วส.รฟท.	★	
	๔๒. โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่ายการช่างโยธา รฟท.	๙๖.๕	✓	✓				รฟท.	วส.รฟท.	★	
กลยุทธ์ S๒T๓ พิธีการศุลกากร (Customs Clearance)	๔๓. โครงการศึกษา ทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร	(ไม่ใช้งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	กศก. (กรมศุลกากร)	ลท.	★	
กลยุทธ์ S๒T๔ การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)	๔๔. การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมผู้สถาบันอบรมระบบราง	๒๐.๐๐	✓					รฟท.	วส.รฟท.	★	เริ่มดำเนินการตามรูปแบบการดำเนินงานธุรกิจ (Business Model) ปี ๖๗
กลยุทธ์ S๒T๕ การปรับปรุงรถจักร/ล้อเลื่อน (Rolling Stock Improvement)	๔๕. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักกวดเพลลา ๑๖ ตัน ต่อเพลลา	๖,๕๒๕.๕๐	✓					รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	ส่งมอบครบแล้ว
	๔๖. โครงการปรับปรุงรถจักร GEA ๓๖ คัน และ โครงการปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน	๒,๔๖๙ (GEA ๑,๖๙๒ + HID ๗๗๗)	✓	✓	✓			รฟท.	วส.รฟท.	★	(ทยอยซ่อมภายในปี ๖๘)
	๔๗. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน (ขนส่งสินค้า) (ทดแทน)	๖๐๐	✓	✓	✓	✓		รฟท.	วส.รฟท.	★	*เปิดให้บริการปี ๗๐
	๔๘. โครงการจัดหารถ บทด. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่	๒,๔๕๙.๙๘	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท.	วส.รฟท. ลท.	★★	*เปิดให้บริการกลางปี 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 S๓T๑ การเข้าถึง (Accessibility)	๔๙. พัฒนาการเชื่อมต่อการ ขนส่งและการเดินทางแบบ Multimodal (การจัดสรรพื้นที่ ให้เอกชนเช่าเพื่อทำศูนย์ กระจายสินค้า ในจังหวัดที่มี ศักยภาพ)	(ไม่ใช้ งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	รพท.	วส.รพท.	★	
	๔๙.๑ โครงการให้เอกชน บริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่าย สินค้าและยานกองเก็บตู้สินค้า เพื่อรองรับการขนส่งทางราง ที่ยุทธศาสตร์สำราญ	(ไม่ใช้ งบประมาณ)	✓					รพท.	วส.รพท.	★	
กลยุทธ์ S๓T๒ การตลาด (Marketing)	๕๐. การปรับรูปแบบการ ดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับ กลุ่มลูกค้า B๒B	(ไม่ใช้ งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	รพท.	วส.รพท.	★	
	๕๑. การเพิ่มรายได้การขนส่ง พัสดุหีบห่อที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๓๐ กิโลกรัม	(ไม่ใช้ งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	รพท.	วส.รพท.	★	
	๕๒. การพัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งหีบห่อวัตถุ	๗	✓					รพท.	วส.รพท.	★	
	๕๓. การใช้สัญลักษณ์ Eco-Rail Mark	(ไม่ใช้ งบประมาณ)			✓	✓	✓	ขร.	ปร.ขร.	★	
กลยุทธ์ S๓T๓ ราคา (Pricing)	๕๔. โครงการศึกษาการกำหนด อัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การ ทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ ประโยชน์จากราง ค่าบริการใน การประกอบกิจการขนส่งทางราง	๑๘.๐๐		✓ ๔. ๕๐	✓ ๑๓.๕ ๐			ขร.	ปร.ขร.	★	

พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนกฎข้อบังคับ (Supportive Regulations)

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ SeT๑ การปรับปรุงกฎข้อบังคับ (Regulatory Improvement)	๕๕. การจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำกับการบริการขนส่งทางราง เช่น ด้านการคุ้มครองผู้ใช้บริการ การจัดสภาพกายภาพสถานีและภายในขบวนรถ ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารในการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางในเขตเมืองและระหว่างเมือง ด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและมาตรฐานเกี่ยวกับอัตราค่าบริการขนส่งทางราง และด้านกำกับการใช้ประโยชน์ราง เป็นต้น	(ไม่ใช้งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	จร.	ปร.จร.	★	
	๕๖. จัดทำร่างหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อกำกับการบริการขนส่งทางราง เช่น ร่างกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการยื่นคำขอใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง	(ไม่ใช้งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	จร.	ปร.จร.	★	
	๕๗. จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่	๕๐	✓	✓	✓			รพท.	วส.รพท.	★	ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกปลายปี ๖๘
กลยุทธ์ SeT๒ เทคโนโลยีระบบราง (Rail Technology)	๕๘. ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษาภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง	(ไม่ใช้งบประมาณ)	✓	✓	✓	✓	✓	จร./สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง	ปร.จร.	★	

	โครงการ/กิจกรรม	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ					ผู้รับผิดชอบ	ความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆ	ความเร่งด่วนโครงการ	หมายเหตุ
			๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐				
กลยุทธ์ SeT๓ การเปิดเสรีการขนส่งทางราง (Open Tracks)	๕๙. พัฒนารูปการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเป็น Platform provider	๒๐	√	√	√			รพท.	วส.รพท.	★	ภาคเอกชนเข้าร่วมบริการเดินรถปี ๖๙
	๖๐. โครงการศึกษาและประเมินความเหมาะสมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของจุดทางในโครงข่ายหลักในประเทศและระหว่างประเทศ	๒๔.๐๐		√ ๖.๐ ๐	√ ๑๘.๐ ๐			ขร.	ปร.ขร.	★	
กลยุทธ์ SeT๔ มาตรฐาน (Standardization)	๖๑. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง	๑๓.๙๕		√ ๑๓.๙๕				ขร.	ปร.ขร.	★	
	๖๒. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard Identification And Alert System)	๒๘.๐๐		√ ๘.๙ ๖	√ ๑๙.๐ ๔			ขร.	ปร.ขร.	★	
	๖๓. โครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics)	๓๒.๐๐			√ ๘.๐๐	√ ๒๔.๐ ๐		ขร.	ปร.ขร.	★	

- หมายเหตุ : สีแดง = แผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) (ปร.ขร.)
สีฟ้า = แผนปฏิบัติราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) (ปร.สนข.)
สีเขียว = แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) (วส.รพท.)
สีม่วง = แผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ลท.)
สีส้ม = (ร่าง) แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)
- ★ ★ ★ = โครงการเร่งด่วนที่สุด
★ ★ = โครงการเร่งด่วน
★ = โครงการระยะถัดไป

ภาคผนวก ข

รายละเอียดโครงการ

แผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ

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

๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๐,๖๘๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ทางรถไฟทางคู่ในปัจจุบันได้รับการพัฒนาจนถึงสถานีลพบุรี แต่เนื่องจากเส้นทางจากสถานีลพบุรีขึ้นไปมีเขตทางแคบและผ่านโบราณสถานที่สำคัญคือพระปรางค์สามยอด จากการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ ที่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้นำเสนอแนวเส้นทางรถไฟใหม่ โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านกล้วย (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 ทาง ขนานกับทางรถไฟเดิมตลอดช่วง โดยทั่วไปจะกำหนดให้ระยะห่างจากทางรถไฟเดิมประมาณ ๕ - ๑๐ เมตร จนสิ้นสุดที่สถานีปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ (กม. ๒๕๒+๑๑๐) มีเขตทางกว้าง ๘๐ เมตร ระยะทางประมาณ ๑๑๖ กิโลเมตร เมื่อรวมทางรถไฟเลี้ยวเมืองลพบุรีแล้วจะมีระยะทางรวม ๑๔๘ กิโลเมตร มีสถานีรวม ๒๑ สถานี และป้ายหยุดรถไฟ ๔ แห่ง	
ที่ตั้งโครงการ	เริ่มต้นจากสถานีบ้านกล้วย (กม.๑๓๑+๒๗๖) สิ้นสุดที่สถานีปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ (กม.๒๕๒+๑๑๐)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๗	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเขยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๗
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๗	

๒. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๑๘,๕๐๓ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน มีพื้นที่ครอบคลุม ๔ จังหวัด ๑๐ อำเภอ ๒๑ ตำบล คือ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟนครปฐม จุดสิ้นสุดอยู่ที่สถานีรถไฟหนองแก ระยะทางรวมทั้งหมด ๑๖๙ กิโลเมตร จำนวน ๒๘ สถานี ลักษณะโครงการเป็นโครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ใหม่ โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง เป็นคั่นทางระดับดินขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม เพื่อเป็นการเพิ่มความรวดเร็ว ความจุของทางรถไฟ และสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับมีการยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับในปัจจุบัน เขตทางกว้าง ๖๐ เมตร เส้นทางวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมตลอดสายทาง เริ่มต้นที่ กม.๔๗+๗๐๐ บริเวณสถานีนครปฐม แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันตกถึงชุมทางหนองปลาตูก ระยะทางประมาณ ๑๖.๕ กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวซ้ายลงใต้ผ่านจังหวัดราชบุรี เพชรบุรี สิ้นสุดที่ กม. ๒๑๗+๗๐๐ เลยสถานีหัวหินไปประมาณ ๔ กิโลเมตร โดยบริเวณสถานีช่วง กม.๒๑๑+๕๘๓ ถึง กม.๒๑๕+๘๗๓ ระยะทาง ๔.๒๙๐ กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับ ระบบรางเป็นทางกว้าง ๑ เมตร (Meter Gauge)	
ที่ตั้งโครงการ	เริ่มต้นที่ กม.๔๗+๗๐๐ บริเวณสถานีนครปฐม สิ้นสุดที่ กม. ๒๑๗+๗๐๐ เลยสถานีหัวหินไปประมาณ ๔ กิโลเมตร	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๖	

๓. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๑๔,๙๓๖ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอทับสะแก อำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย และครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดชุมพร ๒ อำเภอ ได้แก่ อำเภอปะทิว และอำเภอเมืองชุมพร 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 เป็นอุปสรรคต่อความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง ประกอบด้วย บริเวณมาบอำมฤต 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												
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖												
แผนดำเนินงาน	<table border="1"> <thead> <tr> <th>รายการ</th> <th>แผนดำเนินงาน</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๑. ศึกษาออกแบบ</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>๒. เสนอคณะรัฐมนตรี</td> <td>ปี ๒๕๕๙</td> </tr> <tr> <td>๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง</td> <td>ปี ๒๕๖๐</td> </tr> <tr> <td>๔. ก่อสร้าง</td> <td>ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖</td> </tr> <tr> <td>๕. เปิดให้บริการ</td> <td>ปี ๒๕๖๖</td> </tr> </tbody> </table>	รายการ	แผนดำเนินงาน	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๖
รายการ	แผนดำเนินงาน												
๑. ศึกษาออกแบบ	N/A												
๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙												
๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐												
๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖												
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๖												

๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา - ชุมทางถนนจิระ (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงินโครงการ	๒๗,๔๕๔ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางถนนจิระ แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ ๒ จังหวัด ๖ อำเภอ ได้แก่ อำเภอมวกเหล็ก และอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเขา ที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ จนถึงสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๗๐+๐๐๐ มีระยะทางประมาณ ๑๓๖ กิโลเมตร กิโลเมตร ผ่านสถานีต่างๆ จำนวน ๒๔ สถานี แนวเส้นทางจะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge ขนานไปกับทางรถไฟเดิม (เขตทางกว้าง ๘๐ เมตร) มีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งในช่วงระหว่างสถานีมาบะเขาถึงสถานีลาดบัวขาว ระยะทางประมาณ ๗๐ กิโลเมตร จะผ่านสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ในช่วงนี้ทางรถไฟเดิมมีความแคบและมีความลาดชันมาก จึงออกแบบให้แล้ว ข้ายเบนออกจากเขตทางรถไฟเดิม โดยเวนคืนที่ดินเป็นเขตทางใหม่กว้าง ๔๐ เมตร เพื่อปรับปรุงเป็นรถไฟทางคู่ใหม่ที่ได้มาตรฐาน โดยเป็นโครงสร้างอุโมงค์รถไฟและทางรถไฟยกระดับผ่านพื้นที่ภูเขา สร้างรางรถไฟที่ระดับความชันที่ได้มาตรฐาน จากนั้นจะกลับเข้าสู่แนวเส้นทางเดิม ซึ่งจะมีการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม ๑ ทาง สลับกับการสร้างแนวเส้นทางคู่ใหม่เป็นช่วงๆ ไปถึงสถานีลาดบัวขาว

ที่ตั้งโครงการ	จุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเบา ที่ กม.๑๓๔+๒๕๐ จนถึงจุดโครงการที่ชุมทางถนนจรีระ ที่ กม.๒๗๐+๐๐๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๙
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเขยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๖	

๕. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒,๗๖๘ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีลพบุรี - สถานีปากน้ำโพ	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ - ๒๓ เมษายน ๒๕๖๖ (๓๙ เดือน) ได้รับการคิดค่าปรับเป็น ๐ จากมาตรการโควิด ๑๙ จำนวน ๘๒๗ วัน (๒๗ เดือน)	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘
	๒. เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี	ปี พ.ศ. ๒๕๕๘
	๓. ก่อสร้าง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๘
๔. เปิดให้บริการ	ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘	

๖. - ๘. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๖,๒๑๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	จัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีนครปฐม - สถานีชุมพร	

หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ - ๒๓ เมษายน ๒๕๖๖ (๓๙ เดือน) ได้รับการคิดค่าปรับเป็น ๐ จากมาตรการโควิด ๑๙ จำนวน ๘๒๗ วัน (๒๗ เดือน)	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจिरะ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒,๔๔๕ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจिरะ	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีมาบกระเบา บริเวณ กม.๑๓๔+๒๕๐ จุดสิ้นสุด : สถานีชุมทางถนนจिरะ บริเวณ กม. ๒๖๘+๑๓๖	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ - ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๖ (๔๕ เดือน) ติดปัญหาการส่งมอบพื้นที่ช่วงคลองขนานจिरะ-ชุมทางถนนจिरะ ที่ยังอยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างงานโยธา โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จหลังงานโยธา ๖ เดือน	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๘
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๕๘
	๓. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐
	๔. เปิดให้บริการ	ภายในปี ๒๕๗๐ (หลังจากงานโยธาแล้วเสร็จ ๖ เดือน)

๑๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๙,๗๔๘ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดร และจังหวัดหนองคาย มีจุดเริ่มต้นต่อจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงจिरะ-ขอนแก่น ที่ กม.๔๕๓+๙๕๕ ห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่น ประมาณ ๔.๒ กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีรถไฟหนองคาย ที่ กม.๖๒๑+๓๔๕ ผ่าน ๑๔ สถานี (ไม่รวม	

	สถานีชุมทางขอนแก่น ซึ่งถูกออกแบบไว้ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงจิระ-ขอนแก่น) และ ๒ ที่หยุดรถ แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ที่จะสร้างใหม่ จะก่อสร้างทางรถไฟความกว้าง ๑ เมตร หรือ Meter Gauge เป็นคั่นทางระดับดินหรือยกระดับคู่ขนานไปกับทางรถไฟเดิม ปัจจุบัน ห่างจากทางเดิมประมาณ ๗ เมตร โดยมีมาตรฐานการออกแบบให้สามารถท า ความเร็วในการเดินรถได้สูงสุด ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และจะมีการปรับรัศมีโค้งบางแห่งที่ มีรัศมีโค้งน้อยกว่า ๑,๖๐๐ เมตร เพื่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็ว	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นต่อจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่ กม.๔๕๓+๙๕๕ จุดสิ้นสุด : สถานีหนองคาย ที่ กม.๖๒๑+๓๔๕	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๖
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๗
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑	

๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ชุมพร – สุราษฎร์ธานี (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๔,๒๙๔ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดชุมพร ๕ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองชุมพร อำเภอสวี อำเภอทุ่งตะโก อำเภอหลังสวน และอำเภอละแม และครอบคลุมเขตพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอท่าชนะ อำเภอไชยา อำเภอท่าฉาง 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	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๒	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๖	

	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑

๑๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๖,๖๖๑ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการก่อสร้างรถไฟช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ได้ออกแบบให้เป็นรถไฟทางคู่ขนาด ๑ เมตร ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เป็นการต่อขยายโครงข่ายจากสถานีด่านปาดังเบซาร์ ระหว่างชายแดนไทยกับมาเลเซีย แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ ที่ กม.๙๒๘+๘๖๐ และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่สถานีปาดังเบซาร์ ที่ กม.๙๗๓+๓๐๖ โดยการออกแบบจะก่อสร้างคู่ขนานไปกับแนวเดิม และสร้างอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม โครงการมี ๓ สถานี คือ สถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีคลองแงะ และสถานีปาดังเบซาร์ และยังมีอีก ๔ ป้ายหยุดรถคือ ป้ายบ้านพรุ ป้ายศาลาท่งลุง 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	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๗
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑

๑๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๓๗,๕๒๗ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๕ จังหวัด ๑๖ อำเภอ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี มีจุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๖๘+๑๐๐ และสิ้นสุดที่	

	<p>ปลายย่านสถานีอุบลราชธานี 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</p>	
ที่ตั้งโครงการ	จุดเริ่มต้นที่ปลายย่านสถานีชุมทางถนนจิระ ที่ กม.๒๖๘+๑๐๐ และสิ้นสุดที่ปลายย่านสถานีอุบลราชธานี ที่ กม.๕๗๕+๐๕๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๓	

๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	<p>เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน</p>
วงเงินโครงการ	๖๒,๘๖๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	<p>โครงการมีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.๒๕๒+๒๒๕ (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ) ห่างจากสถานีปากน้ำโพ ประมาณ ๒.๐ กิโลเมตร จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาด ๑.๐ เมตร (Meter Gauge) เพิ่มอีก ๑-๒ ทาง มีการปรับแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกผู้โดยสารที่ ๑๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และรองรับความเร็วสำหรับรถไฟบรรทุกสินค้าที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง พร้อมปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยแนวเส้นทางจะวิ่งขนานเส้นทางรถไฟเดิมขึ้นไปทางทิศเหนือ และมีจุดสิ้นสุดโครงการ ที่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ซึ่งห่างจากสถานีเด่นชัยไปทางทิศเหนือ ประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร (กม. ๕๓๖+๐๐๐) ผ่านพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ และแพร่ มีสถานีรายทาง ๓๘ สถานี ป้ายหยุดรถ ๕ แห่ง รางรถไฟจะมีระยะห่างประมาณ ๕-๑๐ เมตร เขตทางตลอดแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่กว้าง ๘๐ เมตร โดยโครงสร้างทางรถไฟของโครงการจะก่อสร้างเป็นทางรถไฟระดับดิน (รวมส่วนที่เป็นอุโมงค์) ประมาณร้อยละ ๘๙ และเป็นทางรถไฟยกระดับประมาณร้อยละ ๑๑ โดยมีส่วนที่เป็นอุโมงค์ระยะทางประมาณ ๕.๕ กิโลเมตร ที่บริเวณอุโมงค์เขาพลึงและปางตูปชอบโดยจะออกแบบเป็นระบบอุโมงค์ที่มีทางเชื่อม</p>
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ กม.๒๕๒+๒๒๕ และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ซึ่งห่างจากสถานีเด่นชัยไปทางทิศเหนือ ประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร (กม.๕๓๖+๐๐๐)

หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๔	

๑๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงินโครงการ	๕๗,๓๗๕ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นต่อจากสถานีสุราษฎร์ธานี ที่ กม.๖๓๗+๕๐๐ (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร- สุราษฎร์ธานี) และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่บริเวณสถานีสงขลา ที่ กม.๙๕๘+๒๕๐ พาดผ่านพื้นที่ ๔ จังหวัด ๒๔ อำเภอ ๘๓ ตำบล คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา โดยได้ดำเนินการออกแบบเพื่อก่อสร้างทางรถไฟโดยขยายจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ โดยออกแบบเป็นคันทางรถไฟใหม่ ๑ ทาง ขนาดทาง ๑ เมตร ในเขตทางเดิม ๘๐ เมตร แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่ และช่วงชุมทางหาดใหญ่-สงขลา มีสถานีและที่หยุดรถไฟรวมทั้งสิ้น ๖๕ แห่ง (ไม่รวมสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งได้ออกแบบไว้ในโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร-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 และจากการศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา ได้เพิ่มเติมลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) ของโครงการอีก ๑ แห่ง ที่สถานีรถไฟบางกล้า จังหวัดสงขลา และออกแบบแก้ไขปัญหาจุดตัดในโครงการทั้งสิ้น ๔๐๕ แห่ง โดยพิจารณาตามความเหมาะสมที่สอดคล้องกับความต้องการใช้งานของชุมชน ประกอบด้วย ๙ รูปแบบ คือ

	สะพานรถไฟข้ามถนน จำนวน ๗๙ แห่ง สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๘ แห่ง สะพานกัลป์รูปตัวยู จำนวน ๗๓ แห่ง สะพานกัลป์รูปตัวเอส จำนวน ๔ แห่ง ทางลอดทางรถไฟ จำนวน ๔๑ แห่ง ทางบริการข้างทางรถไฟ จำนวน ๙๕ ช่วง ทางลอดขนาดเล็กเพื่อการเกษตร จำนวน ๓๙ แห่ง สะพานลอย สำหรับคนข้าม จำนวน ๒๐ แห่ง และสะพานลอย สำหรับรถจักรยานยนต์ จำนวน ๓๖ แห่ง การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ รายงานฉบับสมบูรณ์ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (Final Report) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ภาคผนวก ก-๑๖ รูปแบบสถานีมีการออกแบบให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น โดยได้รับแรงบันดาลใจจากศิลปะพื้นบ้านสู่ขั้นตอนการพัฒนาออกแบบอย่างต่อเนื่องจนได้รูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่มีความเหมาะสม และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งานตามมาตรฐาน Universal Design ขนาดของสถานี แบ่งเป็น ๓ ขนาดตามปริมาณผู้โดยสาร ประกอบด้วยสถานีขนาดเล็กจำนวน ๓๑ สถานี สถานีขนาดกลางจำนวน ๙ สถานี และสถานีขนาดใหญ่จำนวน ๗ สถานี และที่หยุดรถไฟจำนวน ๑๘ แห่ง	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นต่อจากสถานีสุราษฎร์ธานี ที่ กม.๖๓๗+๕๐๐ (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร- สุราษฎร์ธานี) และสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่บริเวณสถานีสงขลา ที่ กม.๙๕๘+๒๕๐	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๔	

๑๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
วงเงินโครงการ	๘๕,๓๔๕ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	โครงการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-นครพนม ครอบคลุมเขตพื้นที่ ๔ จังหวัด ๑๗ อำเภอ ๕๙ ตำบล ประกอบด้วยจังหวัดแพร่ ๕ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอสอง จังหวัดลำปาง ๑ อำเภอ ได้แก่ อำเภองาว จังหวัดพะเยา ๓ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ และอำเภอภูพานยาว 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 อยู่ที่

	อำเภอเมืองพะเยายาว ๒.๘ กิโลเมตร และอุโมงค์ที่อำเภอดอยหลวง จังหวัดเชียงรายยาว ๓.๖ กิโลเมตร ตลอดสายมีระบบป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ เช่น สะพานข้าม ๓๘๐ แห่ง มีทางยกระดับอย่างครบถ้วนสมบูรณ์	
ที่ตั้งโครงการ	จุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีเด่นชัย และสิ้นสุดโครงการที่สถานีเชียงใหม่ของ	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๑	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๑
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๑
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๑

๑๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม (งานโยธา) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๖๗,๙๖๕ ล้านบาท	
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 อำเภอนิคมน้ำอ้อย อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอหว้านใหญ่ และและจังหวัดนครพนม 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	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๙	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๒
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙
	๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๖๙

๑๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางสายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๕๒,๓๘๓ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	แนวเส้นทางโครงการทางรถไฟช่วงชุมพร-ระนอง วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เชื่อมระหว่าง ๒ ฝั่งทะเล คือฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามัน จุดเริ่มต้นโครงการเบื้องต้นกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ท่าเรือตามการคัดเลือกของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Land Bridge) โดยเริ่มต้นที่แหลมรวิ อำเภอลี้สงวน จังหวัดชุมพร และสิ้นสุดโครงการที่อ่าวอ่าง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง โดยเป็นเส้นทางที่เน้นการพัฒนาเพื่อการขนส่งสินค้าและแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ เป็นหลัก เพื่อลดเวลาและระยะทางรวมถึงประหยัดต้นทุนการขนส่งจากฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันแทนช่องแคบมะละกา	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณท่าเรือชุมพร และสิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณท่าเรือระนอง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๓	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙
	๔. ก่อสร้าง	ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๓
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๓	

๑๙. โครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี (งานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณ) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางระบบรางให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและของประเทศโดยรวม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	
วงเงินโครงการ	๒๑,๘๔๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	โครงการรถไฟสายใหม่ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี แนวเส้นทางมีการออกแบบให้สามารถใช้ความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กม./ชม. และเพื่อความปลอดภัยได้กำหนดให้มีรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทางและออกแบบบริเวณที่เป็นจุดตัดรถไฟกับถนนเป็นจุดตัดดำรงระดับ เส้นทางโครงการเริ่มต้นจากสถานีสุพรรณบุรี ผ่านบริเวณท่าเรืออำเภอนครหลวงและสิ้นสุดแนวโครงการที่สถานีชุมทางบ้านภาชี	
ที่ตั้งโครงการ	มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีสุพรรณบุรี และสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีชุมทางบ้านภาชี	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๗๒	

แผนดำเนินงาน	รายการ		แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ		N/A
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี		ปี ๒๕๖๘
	๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเขยสิ่งปลูกสร้าง		ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙
	๔. ก่อสร้าง		ปี ๒๕๗๐ - ๒๕๗๒
	๕. เปิดให้บริการ		ปี ๒๕๗๒

๒๐. โครงการปรับปรุงสะพานรองรับ ๒๐ ต้นเพลลา จำนวน ๑๘๔ แห่ง (สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก และสายแยกย่อย) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น		
วงเงินโครงการ	๑,๘๘๒.๔๐ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้		
ที่ตั้งโครงการ	สะพานรถไฟในทางสายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก สายมหาชัย สายสุพรรณบุรี สายพระรามหกและสายศิริรัฐนิคม		
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๗๐ วัน		
แผนดำเนินงาน	รายการ		แผนดำเนินงาน
	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 ๒๘๗ แห่ง (สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายแยกย่อย) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น		
วงเงินโครงการ	๒,๐๗๗.๙๒ ล้านบาท		
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้		
ที่ตั้งโครงการ	สะพานรถไฟในทางสายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายกาญจนบุรี และสายศิริรัฐนิคม		
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๗๐ วัน		
แผนดำเนินงาน	รายการ		แผนดำเนินงาน
	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 ๓๘๔ แห่ง (สายใต้) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๒,๕๘๗.๔๒ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	สะพานรถไฟในทางสายใต้	
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๗๐ วัน	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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 ตันเพลลา จำนวน ๑๑๙ แห่ง (สายแยกย่อย) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ประสบปัญหาอุทกภัย และเพื่อรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักดเพลลาเพิ่มขึ้น	
วงเงินโครงการ	๗๙๒.๐๓ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการเสริมความมั่นคงสะพานของเดิมและดำเนินการเปลี่ยนสะพานใหม่แทนสะพานของเดิมในส่วนของสะพานที่ชำรุดหรือ รองรับน้ำหนักดเพลลามาตรฐาน U.๒๐ ไม่ได้	
ที่ตั้งโครงการ	สะพานรถไฟในทางสายปาดังเบซาร์ สายกันตัง สายนครศรีธรรมราช และสายกาญจนบุรี	
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์สะพาน ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๗๐ วัน	
แผนดำเนินงาน	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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. โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมเหล็กบางสะพาน ระยะที่ ๑ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑) เชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางสู่อุตสาหกรรมเหล็กบางสะพานและท่าเรือน้ำลึก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าจากทุกภาคส่วน และช่วยลดปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่ ๒) สร้างโอกาสในการให้บริการด้าน Logistic ในพื้นที่และพร้อมเป็นประตูเชื่อมต่อ EEC & SEC ๓) สนับสนุน นโยบายรัฐ ในการพัฒนาระบบคมนาคมให้รองรับการขนส่งต่อเนื่อง (รถ เรือ รถไฟ) เสริมศักยภาพให้กับอุตสาหกรรมเกษตรกรรม และการพัฒนาของประเทศ ฯลฯ
วงเงินโครงการ	๓๙๙ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	งานก่อสร้างวางรางรถไฟแบ่งเป็น ๒ ส่วน ๑. เชื่อมต่อโครงการ SSI's Distribution Hub (ด้านเหนือ) รวมความยาวทาง ๗๘๖ เมตร และ

	๒. เชื่อมต่อโครงการ SSI's Logistics Terminal (ด้านใต้) ความยาวทางรวม ๒,๑๓๘ เมตร	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีนาผักขวง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑ ปี	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาต เชื่อมต่อราง	ม.ค. ๒๕๖๖ - มิ.ย. ๒๕๖๗
	๒. ก่อสร้าง	มิ.ย. ๒๕๖๗ - ธ.ค. ๒๕๗๐

๒๕. นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ. แม่เมาะ

วัตถุประสงค์	๑) เพื่อขนส่งวัตถุดิบได้จากโรงไฟฟ้าถ่านหินไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ ๒) รองรับการผลิตสินค้าจากการพัฒนาพื้นที่เป็นนิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร	
วงเงินโครงการ	๘๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๒ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	สถานีรถไฟแม่เมาะ จ.ลำปาง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑ ปี	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาต เชื่อมต่อราง	ม.ค. ๒๕๖๘ - พ.ค. ๒๕๖๘
	๒. ก่อสร้าง	มิ.ย. ๒๕๖๘ - ธ.ค. ๒๕๖๘

๒๖. นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก

วัตถุประสงค์	เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟกับแหล่งผลิตสินค้า	
วงเงินโครงการ	๖๙๐ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๓ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก จ.ระยอง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑ ปี	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาต เชื่อมต่อราง	มิ.ย. ๒๕๖๘ - ธ.ค. ๒๕๖๘
	๒. ก่อสร้าง	ม.ค. ๒๕๖๙ - มิ.ย. ๒๕๖๙

๒๗. นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้

วัตถุประสงค์	เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟกับแหล่งผลิตสินค้า	
วงเงินโครงการ	๑,๐๗๑ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๕ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จ.ชลบุรี	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑ ปี	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาต เชื่อมต่อราง	มี.ย. ๒๕๖๙ - ธ.ค. ๒๕๖๙
	๒. ก่อสร้าง	ม.ค. ๒๕๗๐ - มี.ย. ๒๕๗๐

๒๘. นิคมอุตสาหกรรมเว็รล์

วัตถุประสงค์	เพื่อเชื่อมเส้นทางรถไฟกับแหล่งผลิตสินค้า	
วงเงินโครงการ	๑,๐๒๑ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	๑. งานก่อสร้างวางรางระยะทาง ๒ กม. ๒. งานก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า	
ที่ตั้งโครงการ	นิคมอุตสาหกรรมเว็รล์ จ.ชลบุรี	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑ ปี	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ออกแบบรายละเอียดและขออนุญาต เชื่อมต่อราง	ม.ค. ๒๕๗๐ - พ.ค. ๒๕๗๐
	๒. ก่อสร้าง	มี.ย. ๒๕๗๐ - ธ.ค. ๒๕๗๐

๒๙. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (ขบ.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเป็นสถานีปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ รองรับ การเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรถไฟร่วมกับโครงการรถไฟทางคู่สายบ้าน ไผ่-นครพนม รองรับการขนส่งสินค้าจากทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนและทางตอน เหนือของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามกับภูมิภาคต่าง ๆ ของราชอาณาจักรไทย ๒. เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าบรรจุหีบห่อ (Break Bulk Cargo) ๓. เพื่อเป็นศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินการพิธีการที่ เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว
วงเงินโครงการ	๑,๓๖๑.๓๖ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม บริเวณทิศใต้ของด่านพรมแดนนครพนม มีเส้น ทางเข้าออกหลักบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๙๕ ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าสู่สะพาน มิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) และใกล้กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๒ (หนองคาย-อุบลราชธานี) บนขนาดเนื้อที่ประมาณ ๑๒๑ ไร่ ๓ งาน ๖๗ ตารางวา เป็นหนึ่งใน โครงการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ของกรมการขนส่งทางบก

	ทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับบริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R๑๒ โดยโครงการทางด้านทิศตะวันตกได้ถูกออกแบบให้มีการเชื่อมต่อ และประชิดกับแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางรางอีกด้วย	
ที่ตั้งโครงการ	ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ประชิดด้านพรมแดนนครพนมอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ ประมาณ ๑.๕ กม.	
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๗	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	๒๕๕๖
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	๒๕๖๒ (อนุมัติโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ)
	๓. ก่อสร้าง	๒๕๖๕ - ๒๕๖๗
	๔. เปิดให้บริการ	๒๕๖๘
	๕. อื่นๆ	

๓๐. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจังหวัดเชียงราย (ขบ.)

วัตถุประสงค์	<p>๑. เชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้าจากด้านตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจรวดเร็วแต่ไม่มีทางออกทะเล (Landlocked) โดยรัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาส่งเสริมด้านการลงทุน รวมถึงการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)</p> <p>๒. รองรับบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ผ่านแนวรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ช่วยลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง รวมถึงแก้ไขปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อม</p> <p>๓. อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่ง โดยเป็นจุดให้บริการในการนำเข้า-ส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เป็นพื้นที่ทำการของหน่วยงานตรวจปล่อยสินค้า (CIQ) และสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area, CCA) ได้ในอนาคต</p>	
วงเงินโครงการ	๒,๘๖๔.๗๓ ล้านบาท	
รายละเอียดโครงการ	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลเวียงอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายประชิดด้านพรมแดนเชียงของ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) บนเนื้อที่ ๓๓๕-๑-๑๐.๖ ไร่ เป็นหนึ่งในโครงการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ของกรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับบริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศบนเส้นทางสาย R๓A และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ผ่านแนวการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	
ที่ตั้งโครงการ	ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด้านพรมแดนเชียงของ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย)	
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางบก	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๕	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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 : ๒๕๖๖
	๕. อื่นๆ	

๓๑. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) (กทท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายหลักของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำ อย่างเป็นไร้รอยต่อ (Seamless Transport) และรองรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓	
วงเงินโครงการ	๕,๓๕๒ ล้านบาท (วงเงินที่ดำเนินโครงการอ้างอิงตามผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคของ สนข.)	
รายละเอียดโครงการ	เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรถไฟไปยังท่าเรือ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้นำเข้า-ส่งออก สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว	
ที่ตั้งโครงการ	ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น	
หน่วยงานรับผิดชอบ	ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด การท่าเรือแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ศึกษาออกแบบ	กรกฎาคม ๒๕๖๖ - มกราคม ๒๕๖๗
	๒. การสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่	กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ - ธันวาคม ๒๕๖๘
	๓. การเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒	มกราคม ๒๕๖๘ - ธันวาคม ๒๕๖๙
	๔. คัดเลือกเอกชน	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘
	๕. เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกออกแบบรายละเอียด (Detail Design)	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๙
	๖. ก่อสร้างควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ ๑ (ปรับสภาพที่ดิน) (เปิดให้บริการปี ๒๕๗๒)	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๗๐

๓๒. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (กทท.)

วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าเรือแหลมฉบังให้เพียงพอที่จะรองรับอุปสงค์ในการใช้ท่าเรือแหลมฉบังจากปริมาณตู้สินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งอยู่ในระดับที่มากกว่าขีดความสามารถในปัจจุบัน</p> <p>๒. เพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ได้มาตรฐานในระดับสากล</p> <p>๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ (Efficiency) ของการดำเนินงานและการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ โดยเน้นให้มีความสามารถในการรองรับการขนถ่ายด้วยเครื่องมือขนสินค้าประเภทตู้สินค้าที่ทันสมัย และใช้ระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในส่วนที่มีความเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมหรือเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ในเวลาเดียวกัน</p>
--------------	--

	๔. เพื่อสนับสนุนการเป็นประตูการค้า (Gateway) สำหรับสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ		
วงเงินโครงการ	๑๑๔,๐๔๖.๙๓ ล้านบาท แบ่งเป็น - การทำเรือฯ 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 ที.อี.ยู./ปี - ก่อสร้างท่าเทียบเรือตู้สินค้า F (F๑,F๒) ความยาวหน้าท่า ๒,๐๐๐ เมตร รองรับตู้สินค้า ๔ ล้าน ที.อี.ยู./ปี - ก่อสร้างย่านรถไฟฝั่ง E F รองรับตู้สินค้าทางรถไฟได้ ๔ ล้าน ที.อี.ยู./ปี - ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง รองรับตู้สินค้า ๑ ล้าน ที.อี.ยู./ปี		
ที่ตั้งโครงการ	ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (เนื้อที่ ๑,๖๐๐ ไร่)		
หน่วยงานรับผิดชอบ	การทำเรือแห่งประเทศไทย		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๙๖ เดือน (ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐)		
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน	
	๑. ศึกษาออกแบบ	๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	
	๒. เสนอคณะรัฐมนตรี	ตุลาคม ๒๕๖๑	
	๓. ก่อสร้าง	แผนงาน/กิจกรรม	ปีที่ดำเนินการ
		- งานก่อสร้างงานทางทะเล (ส่วนที่ ๑)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๙
		- 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		

๓๓. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๒ (กทท.)

วัตถุประสงค์	การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเพิ่มศักยภาพของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง (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	ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี
หน่วยงานรับผิดชอบ	การทำเรือแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างฯ	มิ.ย. ๒๕๖๖ - พ.ย. ๒๕๖๖
	๒. ลงนามในสัญญา	ธ.ค. ๒๕๖๖
	๓. ผู้รับจ้างดำเนินการฯ (ระยะเวลา ๔๕๐ วัน)	ม.ค. ๒๕๖๗ - มี.ค. ๒๕๖๘

๓๔. การขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมศักยภาพ (ขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sale, พัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม) (รฟท.)

๓๓.๑ โครงการขยายและเจาะตลาดอุตสาหกรรมด้วย Direct sales

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อขยายการสร้างรายได้จากการขนส่งสินค้าในกลุ่มลูกค้าปัจจุบัน และกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ที่มีศักยภาพ ๒. เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดด้านการขนส่งสินค้าของระบบราง
วงเงินโครงการ	-
รายละเอียดโครงการ	๑.) ขยายตลาดการขนส่งกลุ่มสินค้าใหม่ (ผลิตภัณฑ์เหล็ก) จากสถานีนาผักขวงไปยังที่หยุดรถศรีสำราญ ๒.) เพิ่มและพัฒนาจุดขึ้นลงสินค้า (CY) ใหม่ ได้แก่ ๑.ที่หยุดรถศรีสำราญ และ ๒.สถานีนาผักขวง
ที่ตั้งโครงการ	สถานีรถไฟนาผักขวง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่หยุดรถศรีสำราญ จังหวัดสุพรรณบุรี
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๔ เดือน
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	ดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนี้ ๑. บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน) แจ้งความประสงค์จะดำเนินการทดสอบการขนส่ง ผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วนจากสถานีนาผักขวง-บ้านม้า และนัดประชุมหารือ ๒. ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการทดสอบการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน ๓. สำรวจพื้นที่บริเวณย่านสถานีบ้านม้า (ครั้งที่ ๑) ๔. ติดตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและรับรองแบบแผนผังการบรรทุกผลิตภัณฑ์ฯ ๕. ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กรณี บริษัท สหวิริยาฯ เปลี่ยนสถานีปลายทางจุดลงสินค้าเป็นที่หยุดรถศรีสำราญ ๖. บริษัท สหวิริยาฯ ประสานผู้รับขนส่งพิจารณารูปแบบการขนส่ง ๗. ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการขนส่งผลิตภัณฑ์ฯ ๘. สำรวจพื้นที่บริเวณที่หยุดรถศรีสำราญ (ครั้งที่ ๒) ๙. สำรวจพื้นที่บริเวณสถานีนาผักขวง ๑๐. ทดลองเดินขบวนรถทดสอบการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๑๑. ติดตาม และประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปผลการทดสอบ ๑๒. ขออนุมัติจากการรถไฟฯ เพื่อให้ บริษัท สหวิริยาฯ ขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วนในเส้นทางรถไฟ ดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เปิดเดินขบวนรถสินค้าขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน

๓๕. ICD เชียงรายน้อย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard :CY) เป็นที่เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับทางรถไฟ รองรับบริการขนส่งต่อเนื่องด้วยการใช้ระบบตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่ง เป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในลักษณะ Hub And Spoke ที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็น Feeder และใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะทางไกล ดังนั้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จึงเกิดการพัฒนาคย เพื่ออำนวยความสะดวก รองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการลงทุนและการบริหารจัดการการขนส่งต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ
วงเงินโครงการ	N/A
รายละเอียดโครงการ	N/A
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีรถไฟเชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	ดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๓๖. โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา (รฟท.)

วัตถุประสงค์	<p>๑) เพื่อเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางถนนสู่ราง หรือรางสู่ราง ระหว่างขนาดความกว้างทางมาตรฐาน(Standard Gauge) ขนาด ๑.๔๓๕ เมตร และขนาดความกว้าง Meter Gauge ขนาด ๑.๐๐๐ เมตร รองรับบริการขนส่งสินค้าจากจีนผ่าน สปป.ลาว เข้ามาในไทยโดยข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ ๗ (หนองคาย – เวียงจันทน์ ๒)</p> <p>๒) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้สินค้าหรือสินค้าประเภทบรรจุหีบห่อ (Parcel หรือ Personal Shipment)</p> <p>๓) เพื่อเป็นศูนย์การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ให้สามารถดำเนินพิธีการด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้าได้ในจุดเดียว</p>
วงเงินโครงการ	<p>เงินลงทุนเริ่มต้นปี ๒๕๖๙ – ๒๕๗๐ จำนวน ๔,๒๓๐,๘๘๔,๒๔๖.๘๔ บาท</p> <p>เงินลงทุนเพิ่มเติม จำนวน ๑,๐๐๔,๘๓๓,๗๗๔.๓๘ บาท</p> <p>รวมเงินลงทุน จำนวน ๕,๒๓๕,๗๑๘,๐๒๑.๒๒ บาท</p>
รายละเอียดโครงการ	<p>หน้าที่ของศูนย์ : อำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างระบบราง Meter Gauge และ Standard Gauge โดยข้ามระหว่างไทย กับ สปป.ลาว และจีน โดยข้ามสะพานมิตรภาพไทย - สปป.ลาว (หนองคาย – เวียงจันทน์ ๒)</p> <p>พื้นที่เป้าหมาย : การให้บริการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าฯ นาทา จำนวน ๒๖๘ ไร่</p> <p>แผนการก่อสร้าง : จากรายงานผลการศึกษา ได้แบ่งการก่อสร้างเป็น ๒ ระยะ</p> <p>๑) ระยะที่ ๑ (Phase ๑) ลานกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) สำหรับรถไฟทางคู่ ในขณะที่โครงการรถไฟความเร็วสูงยังไม่ได้ดำเนินการ</p> <p>๒) ระยะที่ ๒ (Phase ๒) เมื่อก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจะเพิ่มทางวิ่งอีก ๖ ทาง เป็น Standard Gauge ๓ ทาง จากจีน เข้าสู่ศูนย์ถ่ายสินค้าจากทิศทางตอนเหนือของสถานีนาทา และ Meter Gauge ๓ ทาง สำหรับรถขนส่งสินค้าในประเทศ เข้ามาจากทิศใต้ของสถานีนาทา ถัดจากลานกองเก็บสินค้าของระยะที่ ๑ ซึ่งจะทำให้มีรางขนถ่ายสินค้าทั้งหมด ๘ ทาง โดยไม่ต้องรื้อย้ายรางใดๆ และสร้างถนนโดยรอบ ติดตั้ง Gantry Crane และเพิ่มพื้นที่ลานกองเก็บสินค้า รวมทั้งอาคารต่าง ๆ เพื่อให้เป็น Transshipment Yard เส้นทางขนส่งหลัก : คุณหมิง (จีน)- บ่อเต็น (ลาว)-เมืองไซ (ลาว)-หลวงพระบาง (ลาว)-วังเวียง (ลาว)- นครหลวงเวียงจันทน์ (ลาว)- หนองคาย (ไทย)</p>

ที่ตั้งโครงการ	ทิศตะวันตกของทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟนาทา อยู่ห่างจากสถานีรถไฟหนองคายไปทางทิศใต้ ระยะทาง ๓.๒๖ กิโลเมตร ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บสินค้าที่นาทา มีพื้นที่ประมาณ ๒๖๘ ไร่ แบ่งเป็นออกเป็น <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่สำหรับกองเก็บตู้สินค้าประเภทต่างๆ (Container Yard) ประมาณ ๑๐๔ ไร่ • พื้นที่ลานขนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ประกอบด้วยพื้นที่ ราง ถนน และลานกองเก็บโดยรอบประมาณ ๗๕ ไร่ • พื้นที่อาคารสำนักงาน โรงพักสินค้าและอื่นๆ รวมถึงที่จอดรถที่มาติดต่อยานขนส่ง ประมาณ ๘๙ ไร่
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	เริ่มดำเนินการปี ๒๕๖๔
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	<p>ความพร้อมในการจัดทำและดำเนินโครงการ</p> <p>๑. ความพร้อมในการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือสิทธิในการใช้ทรัพย์สิน อสังหาริมทรัพย์ตามพื้นที่แนวเขตทางของโครงการ มีค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินสำหรับการเวนคืนที่ดิน จำนวน ๑๔๓ แปลง (ในเนื้อที่ดินทั้งหมดประมาณ ๑๗๘.๒๘ ไร่) และอาคารสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๑๒๒ รายการ พิจารณาประมาณค่าจัดกรรมสิทธิ์อยู่ที่ประมาณ ๑,๕๒๖,๒๖๕,๐๐๐ บาท โดยอ้างอิงตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๖๒ และประกาศกฎกระทรวง ณ วันที่ ๕ กรกฎาคม พ.ศ.๒๕๖๔ รวมถึงร่างแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนจากกรมแผนที่ทหาร</p> <p>๒. ความพร้อมในการลดหรือแก้ไขผลกระทบต่อประชาชนจากการดำเนินโครงการ จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นโดยให้ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการฯ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต อ้างอิงตามแนวทางการจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ผลสรุปข้อคิดเห็นจากการประชุมให้ความสำคัญกับการจัดทำแนวทางการเตรียมการป้องกันและแก้ไขที่ชัดเจนในการปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะปัญหามลพิษทางอากาศ ปัญหาน้ำที่มาจากโครงการ เป็นต้น</p>

๓๖.๑ โครงการจ้างศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อพัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อแบบ Multimodal กับการโดยสารระบบราง เพื่อเพิ่ม load factor/ ridership</p> <p>๒. เพื่อพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้าในพื้นที่ Container yard (CY) ที่มีศักยภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการและเพิ่มปริมาณการขนส่ง</p> <p>๓. เพื่อลดปัญหาด้าน double handling ในการขนส่งสินค้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้าในบริเวณ CY</p>
วงเงินโครงการ	N/A
รายละเอียดโครงการ	ศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคาย ตามมาตรา ๒๒ ,๒๓ , ๒๕ ,๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒
ที่ตั้งโครงการ	ทิศตะวันตกของทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟนาทา อยู่ห่างจากสถานีรถไฟหนองคายไปทางทิศใต้ ระยะทาง ๓.๒๖ กิโลเมตร

หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการตามขอบเขตและข้อกำหนด ให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วันนับถัดจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา (เริ่มต้นสัญญาวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๕ ถึงสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๖)	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ดำเนินศึกษาโครงการตาม พรบ. ร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๒ ๑.๑) จัดทำรายงาน	ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖
	๒. นำเสนอโครงการตามขั้นตอนพรบ.ร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ๒.๑) จัดทำรายงานผลการศึกษา เพื่อขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการรถไฟ ๒.๒) จัดทำรายงานการศึกษา เพื่อขอความเห็นชอบต่อ คค. ๒.๓) จัดทำรายงานผลการศึกษา เพื่อขอความเห็นชอบต่อ สคร. ๒.๔) คณะกรรมการ (PPP) เสนอผลรายงานต่อ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติ	ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๗
	๓. ดำเนินการออก พรฎ. เว้นคืนที่ดินและสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและจ่ายค่าทดแทน	ปี ๒๕๖๗-๒๕๖๘
๔. ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ มาตรา ๓๒-๓๕ ๔.๑) ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ตามมาตรา ๓๒-๓๔ ของพรบ. ร่วมลงทุน ปี ๒๕๖๒ (จัดทำร่างประกาศเชิญชวน/ร่างขอบเขตของงาน/ร่างสัญญาร่วมลงทุน) ๔.๒) ดำเนินการคัดเลือกเอกชน	ปี ๒๕๖๗-๒๕๗๑	

๓๗. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรศรีราชาและหน่วย ๑๐ ICD ลาดกระบัง (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล และรถพ่วงสนับสนุนโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพ การขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ให้มีความสมบูรณ์	
วงเงินโครงการ	๓๕๙,๘๗๐,๐๐๐.๐๐ บาท	
รายละเอียดโครงการ	เพื่อรองรับโครงการขยายและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าในเส้นทางสายตะวันออก ซึ่งการรถไฟฯ ได้ดำเนินการจัดหารถพ่วง (บพต.) และ รถจักรขนาด ๑๒๐ ตัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งแขวง สรจ.ศช. และหน่วย ๑๐ ICD ลาดกระบัง ไว้รองรับงานซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล และรถพ่วง ด้วยทางสายนี้ยังไม่มีโรงซ่อมล้อเลื่อน	
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีศรีราชา และ ย่านบรรจุสินค้ากล่อง ไอซีดี ลาดกระบัง	
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์อาคารและสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๗๓๐ วัน	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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	๒,๘๕๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท	
รายละเอียดโครงการ	รฟท. ได้ตั้งเป้าที่จะเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จาก ๑๑.๐๓ ล้านตัน เป็นปีละ ๑๖.๐๒ ล้านตัน โดยได้จัดทำแผนธุรกิจสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟดังกล่าว และกำหนดยุทธศาสตร์ในการเพิ่มปริมาณการขนส่งจากลูกค้ากลุ่มเดิม และแสวงหาลูกค้ากลุ่มใหม่ โดยเส้นทางหลักที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าในอนาคตจะเป็นเส้นทาง มาบตาพุด-แหลมฉบัง-ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย และเส้นทางไอซีทีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง และประเภทสินค้าหลักที่ใช้ในอนาคตจะเน้นการใช้รถ บพต. ซึ่งจะสอดคล้องกับการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container yard) ดำเนินการก่อสร้างพร้อมกับการก่อสร้างรางคู่ทั่วประเทศไทย	
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีชุมทางคลองสิบเก้า	
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์อาคารและสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๙๐๐ วัน	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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. โครงการก่อสร้างโรงซ่อมรถจักรที่แก่งคอย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	รองรับการซ่อมรถจักรดีเซลขนาดใหญ่ตลอดจนล้อเลื่อนที่เพิ่มขึ้น ให้สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถที่มีการใช้งานได้ครบถ้วน ตามวงจรถ่อมบำรุงรักษามาตรฐาน	
วงเงินโครงการ	๑,๘๒๕,๕๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท	
รายละเอียดโครงการ	ก่อสร้างโรงงานซ่อมหลัก (Main Workshop) และโรงซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลระหว่างการใช้งาน (Running Shed หรือ Depot) เพื่อรองรับการซ่อมรถจักรดีเซลขนาดใหญ่ ตลอดจนล้อเลื่อนที่เพิ่มขึ้น	
ที่ตั้งโครงการ	ย่านสถานีชุมทางแก่งคอย	
หน่วยงานรับผิดชอบ	ศูนย์อาคารและสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๗๓๐ วัน	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	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

๔๐. พัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานด้านความตรงต่อเวลาของขบวนรถโดยสารและสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ๒. เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานร่วมกันของฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความตรงต่อเวลาในการเดินขบวนรถโดยสารและสินค้า																																																																																																																																													
วงเงินโครงการ	- (ไม่ใช้งบประมาณ)																																																																																																																																													
รายละเอียดโครงการ	๑. ดำเนินการตรวจและวิเคราะห์สภาพทาง โดยใช้ข้อมูลจากรถตรวจรถตรวจสภาพทาง (ตท.) รถเอกประสงค์ (อป.๐๑) และรถไฟกึ่งรถบรรทุกตรวจวางร้าว (ตร.๑) ในรูปแบบการใช้ข้อมูลร่วมกัน เพื่อนำไปจัดทำแผน และจัดลำดับความสำคัญของการซ่อมและบำรุงทาง ๒. ดำเนินการซ่อมและบำรุงทาง ตามแผนที่ได้ดำเนินการวิเคราะห์ ตามลำดับความสำคัญตามที่กำหนดไว้ เพื่อแก้ไขจุดที่เป็นปัญหาต่อความปลอดภัยและการเดินขบวนรถ ๓. ควบคุมค่าดัชนีสภาพทางให้เป็นไปตามเป้าหมาย โดยดำเนินการบำรุงทางเชิงป้องกันตามแผนที่ได้วางไว้ ๔. บริหารจัดการงานซ่อมทาง ให้ไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง																																																																																																																																													
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																													
หน่วยงานรับผิดชอบ	ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																																																																																													
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	เริ่มกลางปีงบประมาณ ๒๕๖๖ เป็นต้นไป																																																																																																																																													
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	<p style="text-align: center;">พัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">รายละเอียดกิจกรรมในการดำเนินงานของแผนงาน</th> <th colspan="16">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> </thead> <tbody> <tr> <td>๑. ตรวจและวิเคราะห์สภาพทาง</td> <td></td><td></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td></td><td></td><td></td><td></td> <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 style="background-color: #0070C0;"></td> <td></td><td></td><td></td><td></td> <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 style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> </tr> <tr> <td>๔. ดำเนินงานบำรุงทางเชิงป้องกัน</td> <td></td><td></td><td></td><td></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> <td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td><td style="background-color: #0070C0;"></td> </tr> </tbody> </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																																																																																																																																														

๔๑. โครงการพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดงานขนส่งสินค้า (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	สำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๕๔๐ วัน (เม.ย.๒๕๖๕ - ต.ค.๒๕๖๖)
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	N/A

๔๒. โครงการจ้างพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงรักษาทางของฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงทางรถไฟ (TMMS) ที่มีใช้งานอยู่ของศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ และของต่างประเทศ ให้ครอบคลุมทั่วทั้งฝ่ายการช่างโยธา</p> <p>๒. เพื่อออกแบบและจัดทำระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงทางรถไฟ (TMMS) ซึ่งครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานของทางรถไฟ ที่เหมาะสมและได้มาตรฐานสากล ใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการให้ครอบคลุมทุกกระบวนการบริหารจัดการของฝ่ายการช่างโยธา</p> <p>๓. เพื่อบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นต้นทุนให้เกิดประโยชน์เต็มประสิทธิภาพความจุของทาง รองรับบริการเปิดให้เอกชนเดินรถในเส้นทางที่กำหนด (Open Access) โดยสามารถเชื่อมโยงระบบ (System Integration) กับระบบสารสนเทศของการรถไฟที่มีใช้งานอยู่ในปัจจุบันเพื่อเป็นการบูรณาการกระบวนการทำงานผ่านระบบอย่างสมบูรณ์ครบถ้วน</p>
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<p>๑. จัดการฐานข้อมูลที่มีอยู่ให้เป็นรูปแบบจัดการสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจ</p> <p>๒. สามารถติดตามความเคลื่อนไหวของการซ่อมบำรุงทางให้เป็นปัจจุบัน (Real time)</p> <p>๓. ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงทางและการบริหารจัดการ รวมถึงลดขั้นตอนการจัดทำเอกสารและการรายงานผลต่างๆ</p> <p>๔. มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของการรถไฟ (แผนฟื้นฟูฯ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) กลยุทธ์ที่ ๕.๒ ปรับปรุงกระบวนการทำงาน และขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี</p> <p>๕. สามารถประเมินต้นทุนการซ่อมบำรุงทาง เพื่อใช้สำหรับการคิดค่าใช้จ่ายในการใช้ทาง ได้อย่างเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ</p>
วงเงินโครงการ	๙๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท
รายละเอียดโครงการ	<p>ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย มีพันธกิจหลักในการควบคุมดูแล การซ่อมบำรุงทางรถไฟ สะพาน ช่อหิน อุโมงค์ อาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างต่างๆ และงานด้านเทคนิค วิศวกรรมทั้งหมดของการรถไฟฯ รวมถึงฝ่ายการช่างโยธาเป็นหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบเครื่องมือ เครื่องจักร ที่ใช้ในงานซ่อมบำรุงทางทั้งหมดของการรถไฟฯ โดยแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบออกเป็น ๓๔ แขวง ๑๖๑ ตอน ปัจจุบันการซ่อมบำรุงดังกล่าวใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ เนื่องจากการบริหารจัดการงานซ่อมที่ยังไม่เป็นระบบการจัดหาอะไหล่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่มีระบบการติดตามตรวจสอบสถานะการดำเนินการซ่อม ทำให้ฝ่ายการช่างโยธา เสียโอกาสในการดำเนินการระงับการซ่อมบำรุงทางรถไฟ สะพาน ช่อหิน อุโมงค์ อาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างต่างๆ ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและเป็นเหตุให้การใช้งานประมาณในการซ่อมบำรุงสูงขึ้นมาก</p> <p>ปัจจุบันฝ่ายการช่างโยธาได้จัดทำระบบบริหารงานซ่อมบำรุงทาง (TMMS) ของศูนย์ภาคเหนือเป็นโครงการนำร่องของฝ่าย โดยขอบเขตงานของการบริหารจัดการยังไม่ครอบคลุมทุกประเภทของการตรวจสอบสภาพทาง การวิเคราะห์สภาพทางการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงทาง และการจัดการโครงสร้างพื้นฐานเป็นเพียงการซ่อมบำรุงทางโดยงานอัดหินเท่านั้น และแผนที่ทางรถไฟไม่ครอบคลุมพื้นที่ของศูนย์บำรุงทางภาคกลาง ศูนย์บำรุงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และศูนย์บำรุงทางภาคใต้ รวมถึงพื้นที่รับผิดชอบในเส้นทางที่ก่อสร้างใหม่ในอนาคต จึงเห็นความสำคัญของการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในงานซ่อมบำรุงรักษาทางรถไฟ และเป็นโครงการภายใต้แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform) กลยุทธ์ ๕.๒ ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี แผนงาน ๕.๒.๒ การพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการซ่อมบำรุงด้วยเทคโนโลยี</p>
ที่ตั้งโครงการ	ศูนย์บำรุงทางภาคกลาง ศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ศูนย์บำรุงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และศูนย์บำรุงทางภาคใต้
หน่วยงานรับผิดชอบ	ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๕๔๐ วัน (เริ่มต้นโครงการตั้งแต่ ต.ค.๒๕๖๖ จนถึง สิ้นสุดโครงการ มี.ค. ๒๕๖๘)	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน
	๑. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง	ต.ค. ๒๕๖๖
	๒. ผลิตอุปกรณ์และส่งของ	พ.ย. ๖๖ - ต.ค. ๖๗
	๓. การตรวจรับงานตามสัญญา	พ.ย. ๖๖ - ต.ค. ๖๗

๔๓. โครงการศึกษา ทบทวน ระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร (กศก. (กรมศุลกากร))

วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อให้มีข้อมูลในการวิเคราะห์และทบทวนความเหมาะสมของมาตรการ หรือระเบียบปฏิบัติด้านพิธีการศุลกากร ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการตรวจปล่อยสินค้า และ/หรือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่</p> <p>๒. เพื่อระบุโอกาสและความเป็นไปได้ในการปรับปรุงระเบียบปฏิบัติ และมาตรการต่างๆ ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่จะสามารถทำให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า และปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้มากยิ่งขึ้น</p>							
วงเงินโครงการ	- (ไม่ใช้งบประมาณ)							
รายละเอียดโครงการ	<p>๑. หลักการและเหตุผล</p> <p>กฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากรมีความสำคัญอย่างมากในการดำเนินธุรกิจและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน รวมถึงการดำเนินกิจการด้านต่าง ๆ ของภาครัฐ จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออก แก่ผู้ประกอบการ รวมถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภายในองค์กรเพื่อให้บริการด้านพิธีการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล จึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการนี้</p> <p>๒. เป้าหมาย</p> <p>ก. เป้าหมายเชิงผลผลิต (Output) : มีการทบทวนความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร</p> <p>ข. เป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Outcome) : ทราบถึงระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไข</p> <p>ค. ผลที่คาดว่าจะเกิด : มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป</p>							
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย							
หน่วยงานรับผิดชอบ	กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากร							
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐							
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	กิจกรรม	ระยะเวลาในการดำเนินการ						
		ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗			ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐			
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
			- พ.ค.					
	๑. รวบรวมระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ที่ควรดำเนินการทบทวน							

	๒. ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร								
	๓. ทบทวนความเหมาะสมของระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น								
	๔. จัดทำรายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร								
	๕. รายงานผลการทบทวนระเบียบปฏิบัติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เสนอกรมฯ								

๔๔. การพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมสู่สถาบันอบรมระบบราง (รฟท.)

วัตถุประสงค์	<p>๑. เพื่อสร้างภาพลักษณ์องค์กรให้กับ รฟท. ผ่านการปรับเปลี่ยนศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ ให้เป็นสถาบันฝึกอบรมระบบรางในระดับอาเซียน</p> <p>๒. เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของศูนย์ฝึกอบรมของ รฟท. สู่การเป็นสถาบันฝึกอบรมที่กรมการขนส่งทางรางรับรอง</p> <p>๓. เพื่อสร้างให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถหารายได้จากการเป็นสถาบันที่ดำเนินการให้บริการทางการศึกษาตั้งแต่ระดับ ปวส.</p> <p>๔. เพื่อสร้างให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถหารายได้จากการเป็นสถาบันที่ดำเนินการอบรมให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งทางราง</p> <p>๕. เพื่อสร้างให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถหารายได้จากการเป็นสถาบันที่รับรองสมรรถนะให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งทางรางเพื่อขอรับใบอนุญาตจากกรมขนส่งทางราง</p>
วงเงินโครงการ	๒๐.๐๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	พัฒนาบุคลากรระบบราง
ที่ตั้งโครงการ	สถาบันฝึกอบรมระบบราง การรถไฟแห่งประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	สถาบันฝึกอบรมระบบราง การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายละเอียดกิจกรรม	ปี ๖๖	ปี ๖๗	ปี ๖๘	ปี ๖๙	ปี ๗๐

	๑. ศึกษารวบรวมข้อมูล เพื่อกำหนดรูปแบบสถาบันอบรมระบบรางวัล ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> - วิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) - โครงสร้างการสร้างรายได้จากหลักสูตรอบรมวิชาชีพ และการออกคุณวุฒิวิชาชีพ - พันธมิตรการดำเนินธุรกิจ - ทรัพยากรที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจ 	✓				
	๒. เตรียมความพร้อมด้านทรัพยากร (อาทิ บุคลากร เทคโนโลยี สถานที่ และภาพลักษณ์ของศูนย์ฝึกฯ) เพื่อให้สามารถดำเนินการตามรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ได้ <p>ลุล่วง</p>	✓				
	๓. เริ่มดำเนินการตามรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model)		✓	✓	✓	✓
	๔. ติดตามและสรุปผลการดำเนินงาน		✓	✓	✓	✓

๔๕. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักกวดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา (รพท.)

วัตถุประสงค์	การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยฝ่ายการช่างกล ได้จัดทำโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักกวดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา วงเงินรวม ๖,๕๖๒,๕๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท เพื่อนำมาทดแทนรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEK (ยี่ห้อเค) ที่ใช้งานมาตั้งแต่ปี ๒๕๐๗ - ๒๕๐๘ จำนวน ๕๐ คัน (หมายเลข ๔๐๐๑ - ๔๐๕๐) ซึ่งในปัจจุบันมีอายุการใช้งานเฉลี่ยประมาณ ๕๖ ปี การวิ่งให้บริการทุกวันของรถจักร GEK ทำให้รถจักรเสื่อมสภาพและชำรุดในขณะทำงาน โดยฝ่ายการช่างกลตั้งเป้าโครงการฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการขนส่งสินค้าและการโดยสารแก่พี่น้องประชาชน เป็นการสนับสนุนศักยภาพการเพิ่มรายได้ของการรถไฟฯ
วงเงินโครงการ	๖,๕๖๒,๕๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท
รายละเอียดโครงการ	จัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. จำนวน ๕๐ คัน ขนาดน้ำหนักกวดเพลลา ๑๖ ตันต่อเพลลา
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	- รถจักรในระยะที่ ๑ จำนวน ๒๐ คัน ส่งออกใช้งาน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ โดยใช้ ทำ ขบวน ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 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

	<p>๗. สายใต้ ขบวนรถด่วน กรุงเทพ - ตรัง - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๘๓ - ๘๔</p> <p>๘. สายใต้ ขบวนรถด่วน กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช - กรุงเทพ เลขขบวนที่ ๘๕ - ๘๖</p> <p>- สำหรับรถจักรในระยะที่ ๒ จำนวน ๓๐ คัน กำหนดส่งมอบภายใน ๙๑๕ วัน นับจากวันลงนามฯ หรือ ภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ซึ่งการประมาณการทางผู้ผลิตจะส่งรถจักร ๑๕ คัน ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ ฝ่ายการช่างกลดำเนินการทดสอบแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ และรถจักร ๑๕ คัน สุดท้าย ประมาณการผู้ผลิตจะส่งมอบในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ซึ่งฝ่ายการช่างจะดำเนินการทดสอบแล้วเสร็จและสามารถส่งออกใช้งานได้ในไตรมาสที่ ๓ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๖</p>
--	--

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

วัตถุประสงค์	เพื่อปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนให้มีประสิทธิภาพ สร้างความปลอดภัยในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุและการเสียเวลาเนื่องจากรถจักรและล้อเลื่อนชำรุดระหว่างการทำขบวน
วงเงินโครงการ	โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า GE ๓๖ คัน วงเงินรวม ๑,๖๙๒,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้า HID จำนวน ๒๑ คัน วงเงินรวม ๗๗๗,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการ ๒ โครงการ โดยปรับปรุงรถจักร GE ๓๖ คัน และปรับปรุงรถจักร HID ๒๑ คัน
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ถึงปี ๒๕๗๐
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	<ul style="list-style-type: none"> - เสนอ ผวก.,คกร. ขอความเห็นชอบ อนุมัติ สั่งซื้อ-จ้าง กันยายน ๒๕๖๖ - ทயอยซ่อมภายในปี ๒๕๖๘ - ได้รับรถครบตามสัญญา ในปี ๒๕๗๐ - เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี ๒๕๖๘

๔๗. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน (ขนส่งสินค้า) (ทดแทน) (รฟท.)

วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เพื่อเพิ่มการขนส่งสินค้าทางราง ตอบสนองนโยบายของประเทศในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และสนับสนุนการขนส่งทางรางเป็นแกนหลักของประเทศ ๒. เพื่อพัฒนาภาพลักษณ์ ยกกระดับการให้บริการขนส่งสินค้าเชิงรุกและเพิ่มรายได้ให้ รฟท. ๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการขนส่ง 																																																																	
วงเงินโครงการ	๖๐๐																																																																	
รายละเอียดโครงการ	จัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า Hybrid DL ๓๐ คัน																																																																	
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																	
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย																																																																	
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ถึงปี ๒๕๗๐																																																																	
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	<p>รายละเอียดแผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">กิจกรรม</th> <th colspan="5">ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐</th> </tr> <tr> <th>๒๕๖๖</th> <th>๒๕๖๗</th> <th>๒๕๖๘</th> <th>๒๕๖๙</th> <th>๒๕๗๐</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการโครงการ จัดทำรายงานผลกระทบทางสังคม</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. ออกแบบและจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>6. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>7. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>8. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>9. ดำเนินการจัดหาวัสดุ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> </tr> </tbody> </table>	กิจกรรม	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐					๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	1. ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการโครงการ จัดทำรายงานผลกระทบทางสังคม	■					2. ออกแบบและจัดหาวัสดุ		■				3. ดำเนินการจัดหาวัสดุ		■	■			4. ดำเนินการจัดหาวัสดุ			■	■		5. ดำเนินการจัดหาวัสดุ				■	■	6. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■	7. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■	8. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■	9. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■
กิจกรรม	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																	
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐																																																													
1. ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการโครงการ จัดทำรายงานผลกระทบทางสังคม	■																																																																	
2. ออกแบบและจัดหาวัสดุ		■																																																																
3. ดำเนินการจัดหาวัสดุ		■	■																																																															
4. ดำเนินการจัดหาวัสดุ			■	■																																																														
5. ดำเนินการจัดหาวัสดุ				■	■																																																													
6. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■																																																													
7. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■																																																													
8. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■																																																													
9. ดำเนินการจัดหาวัสดุ					■																																																													

๔๘. โครงการจัดหาทด บทด. จำนวน ๙๔๖ คัน พร้อมอะไหล่ (รพท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเพิ่มการขนส่งสินค้าทางราง ตอบสนองนโยบายประเทศในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และสนับสนุนการขนส่ง ทางรางเป็นแกนหลักของประเทศ ๒. เพื่อพัฒนาภาพลักษณ์ ยกระดับการให้บริการขนส่งสินค้าเชิงรุกและเพิ่มรายได้ของ รพท. ๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการขนส่ง		
วงเงินโครงการ	๒,๔๕๙,๙๗๕,๕๖๒ บาท		
รายละเอียดโครงการ	เส้นทาง	จำนวนขบวนรถ (ขบวนบรรทุก)	จำนวนรถ บทด. 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	กรมการขนส่งทางราง		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐		
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	รายการ	แผนดำเนินงาน	
	๑. จัดทำรายละเอียดโครงการ (วิเคราะห์เส้นทาง / ความคุ้มค่า/ งบประมาณ)	ปี ๒๕๖๖	
	๒. ขออนุมัติโครงการต่อการรถไฟฯ		
	๓. ขออนุมัติโครงการต่อคณะกรรมการรถไฟฯ		
	๔. เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ต่อการรถไฟฯ เพื่อลงนามเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบ		
	๕. ขออนุมัติโครงการ/งบประมาณจาก คค. และ ครม.		
	๖. ดำเนินการของงบประมาณ	ปี ๒๕๖๘	
	๖.๑ ฝ่ายการช่างกลดำเนินการจัดทำคำขอของงบประมาณปี ๒๕๖๗ เพื่อขอเปิดแฟ้มจาก นผ.		
	๖.๒ นผ.ดำเนินการเปิดแฟ้มงานและบรรจุแผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗		
	๖.๓ การรถไฟฯ ดำเนินการรวบรวมและขออนุมัติงบประมาณฯ ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ จาก ครร.		
	๖.๔ การรถไฟฯ ขออนุมัติงบประมาณปี ๒๕๖๗ ต่อ คค.และ สศช.		
	๖.๕ ครม. อนุมัติงบประมาณปี ๒๕๖๗		
	๗. จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา	ปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙	
	๘. ดำเนินการประกวดราคา		
	๙. พิจารณาประกวดราคาและลงนามในสัญญา		
๑๐. จ่ายงวดแรกหลังวันลงนามสัญญา ร้อยละ ๑๕ เดือน	ปี ๒๕๖๙		
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		

๔๙. พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทางแบบ Multimodal (การจัดสรรพื้นที่ให้เอกชนเช่าเพื่อทำศูนย์กระจายสินค้า ในจังหวัดที่มีศักยภาพ) รถพ.

๔๙.๑ โครงการให้เอกชนบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง ที่หยุดรถศรีสำราญ

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อเพิ่มปริมาณและรายได้การขนส่งสินค้าการขนส่งสินค้า ๒. เพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้า
วงเงินโครงการ	-
รายละเอียดโครงการ	เพิ่มและพัฒนาจุดขึ้นลงสินค้าใหม่ ได้แก่ ที่หยุดรถศรีสำราญ
ที่ตั้งโครงการ	ที่หยุดรถศรีสำราญ จังหวัดสุพรรณบุรี
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	ดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ดังนี้ ๑. บส. แฉ่งเงื่อนไขการเช่าที่ดินของการรถไฟฯ ๒. บริษัทดำเนินการจัดส่งแบบเพิ่มเติมและมีหนังสือขอเช่าพื้นที่บริเวณที่หยุดรถศรีสำราญให้กับฝ่าย บส.พิจารณาอัตราค่าเช่าพื้นที่ ๓. ฝ่าย บส. แฉ่งเงื่อนไขการเช่าพื้นที่เพื่อสำหรับขึ้น-ลงสินค้า ๔. บริษัทพิจารณาอัตราค่าเช่าเงื่อนไขตามที่ฝ่าย บส. แฉ่ง ๕. ฝ่ายบริการสินค้านัดหมายหรือทิศทางแผนดำเนินงานของบริษัท หลังจากมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของบริษัท โดยมีหัวข้อ ดังนี้ ๑) แผนการเช่ารถ บตต. เพื่อนำไปปรับปรุงจำนวน ๖๐ คัน ๒) ขนาดพื้นที่ที่ต้องการเช่า ๖. บริษัทมีความประสงค์แจ้งขอเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ ๗. นัดตรวจร่วมพื้นที่ร่วมกัน (บริษัท บส. สค. และ ยธ.) ครั้งที่ ๒ ๘. ฝ่าย ยธ. จัดทำบันทึกพิจารณาร่วม (ขนาดพื้นที่) และเสนอให้ฝ่าย บส. ๙. ฝ่าย บส.พิจารณาอัตราค่าเช่าพื้นที่และแจ้งเงื่อนไขการเช่าพื้นที่เพื่อสำหรับขึ้น-ลงสินค้า ๑๐. บริษัทพิจารณาอัตราค่าเช่าตามที่ฝ่าย บส. เสนอ และเงื่อนไขต่างๆ ในการเช่า ๑๑. ขออนุมัติการรถไฟฯ เพื่อให้เช่า (๓ เดือน) ๑๒. ลงนามรับมอบพื้นที่ (๑ เดือน)

๕๐. การปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B๒B (รพท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อขยายและพัฒนากิจการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B๒B ๒. เพื่อเพิ่มรายได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจากการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)
วงเงินโครงการ	N/A
รายละเอียดโครงการ	ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็น Hub-to-Hub (การให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)) แบบ Hub to Hub กับกลุ่มลูกค้า B๒B
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ถึงปี ๒๕๗๐

๕๓. การใช้สัญลักษณ์ Eco-Rail Mark (ขร.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อให้ผู้บริโภคทราบรูปแบบการขนส่งของผลิตภัณฑ์ ๒. ดึงดูดให้ผู้บริโภคใช้ผลิตภัณฑ์ที่มีการขนส่งทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
วงเงินโครงการ	N/A
รายละเอียดโครงการ	จัดทำสัญลักษณ์ Eco-Rail Mark เพื่อใช้กับผลิตภัณฑ์ที่ใช้การขนส่งระบบราง
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ถึงปี ๒๕๗๐
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	ขร. ได้จัดทำสัญลักษณ์ Eco-Rail Mark เพื่อใช้กับผลิตภัณฑ์ที่ใช้การขนส่งระบบราง ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

๕๔. โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	๒.๑ ศึกษาโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต ๒.๒ จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขึ้นสูงของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ๒.๓ จัดทำข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งมาตรการเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ๒.๔ จัดทำร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การขึ้นของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง		
วงเงินโครงการ	๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท		
รายละเอียดโครงการ	เพื่อจัดทำมาตรฐานอัตราค่าขนส่งสินค้า ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรางตามประเภทสินค้า น้ำหนัก ระยะทาง และเส้นทางการขนส่งทางรางทั้งในประเทศ ระหว่างประเทศ และผ่านด่าน เพื่อใช้ในการกำหนดอัตราขึ้นสูงและมีอัตราค่าระวางที่เหมาะสมเป็นธรรมกับทุกฝ่าย รวมทั้งจัดทำมาตรการด้านการกำกับอัตราค่าขนส่งสินค้า มาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อใช้ในเส้นทางนำร่องและผลักดันไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหันมาเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น และนำไปสู่การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามตัวชี้วัดสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น		
ที่ตั้งโครงการ	เส้นทางการขนส่งสินค้าทางรางทั้งในประเทศ ระหว่างประเทศ และการขนส่งสินค้าผ่านแดน		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๔ เดือน (ต.ค. ๖๖ - ธ.ค. ๖๗)		
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๒	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๔ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๓	รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๗ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

	งวดงานที่ ๔	- ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด - ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary Report) ภาษาไทยและอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๐ นับ ถัดจากวันลงนามใน สัญญา
	งวดงานที่ ๕	- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๕๐ ชุด ซึ่งภาคผนวกมีร่างหลักเกณฑ์และ วิธีการกำหนดอัตราขั้นสูงของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบ กิจการขนส่งทางราง รวมทั้งกฎหมายและ มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ผ่านการรับฟัง ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นภาษาไทย และอังกฤษ เป็นต้น - รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๕๐ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๒ นับ ถัดจากวันลงนามใน สัญญา
	งวดงานที่ ๖	- รายงานและเอกสารตามงวดงานที่ ๕ ทั้งหมด ในลักษณะ Digital Report อยู่ใน USB Flashdrive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๕๐ ชุด - ไฟล์ข้อมูลทั้งหมดของโครงการตามงวดงานที่ ๑ - ๕ รวมทั้งไฟล์ Presentation ที่เกี่ยวข้องใน รูปแบบไฟล์ต้นฉบับที่สามารถแก้ไขได้และรูปแบบ ไฟล์ PDF และไฟล์วีดิทัศน์เพื่อการประชาสัมพันธ์ ความยาวไม่น้อยกว่า ๔ นาที พากย์ภาษาไทยและ คำบรรยาย(Subtitle) ภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกใน Portable Hard disk ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๑ TB จำนวน ๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๔ นับ ถัดจากวันลงนามใน สัญญา

๕๕. การจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำกับบริการขนส่งทางราง เช่น ด้านการคุ้มครองผู้ใช้บริการ การจัดสภาพกายภาพสถานีและภายในขบวนรถ ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารในการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางในเขตเมืองและระหว่างเมือง ด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและมาตรฐานเกี่ยวกับอัตราค่าบริการขนส่งทางราง และด้านกำกับการใช้ประโยชน์ราง เป็นต้น (ขร.)

วัตถุประสงค์	เพื่อจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
วงเงินโครงการ	- (ไม่ใช้งบประมาณ)
รายละเอียดโครงการ	กรมการขนส่งทางรางได้แต่งตั้งคณะทำงานร่างกฎหมายลำดับรอง เพื่อพิจารณาจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในการกำกับดูแลการบริการ การประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย

หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	คณะทำงานร่างกฎหมายลำดับรองร่วมพิจารณาจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ ตามบทบัญญัติแห่ง (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อประกอบการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๕๖. จัดทำร่างหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อกำกับบริการบริการขนส่งทางราง เช่น ร่างกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการยื่นคำขอใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	เพื่อจัดทำร่างประกาศหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
วงเงินโครงการ	- (ไม่ใช้งบประมาณ)
รายละเอียดโครงการ	กรมการขนส่งทางรางได้แต่งตั้งคณะทำงานร่างกฎหมายลำดับรอง เพื่อพิจารณาจัดทำร่างกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการยื่นคำขอใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อรองรับ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ในการกำกับดูแลการบริการ การประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐาน
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	คณะทำงานร่างกฎหมายลำดับรองร่วมพิจารณาจัดทำร่างกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการยื่นคำขอใบอนุญาตและการต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ตามบทบัญญัติแห่ง (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เพื่อประกอบการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๕๗. จัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อรองรับธุรกิจใหม่ (รฟท.)

วัตถุประสงค์	เพื่อเร่งดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงานให้กับ รฟท. ตามมติ ครม. อีกทั้งแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรและเพิ่มความคล่องตัวจากการดำเนินการในธุรกิจใหม่																																																																																																																																																																																																																															
วงเงินโครงการ	๕๐ ล้านบาท																																																																																																																																																																																																																															
รายละเอียดโครงการ	ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงานให้กับ รฟท. ตามมติ ครม. อีกทั้งแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรและเพิ่มความคล่องตัวจากการดำเนินการในธุรกิจใหม่																																																																																																																																																																																																																															
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																																																																																																																																																																																																															
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง																																																																																																																																																																																																																															
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																																																																																																																																																																																																															
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">รายการเชิงปฏิบัติการ/กิจกรรม/แผนงาน</th> <th colspan="15">ระยะเวลาที่ดำเนินการ</th> </tr> <tr> <th colspan="3">ปี 2566</th> <th colspan="3">ปี 2567</th> <th colspan="3">ปี 2568</th> <th colspan="3">ปี 2569</th> <th colspan="3">ปี 2570</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. จัดทำแผนแม่บทบริษัทลูกเดินรถสินค้าและล้อเลื่อน</td> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td> </tr> <tr> <td>2. นำเสนอขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. นำเสนอขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. นำเสนอขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. นำเสนอขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. นำเสนอขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. นำเสนอขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ</td> <td></td><td></td><td></td><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> </tbody> </table>	รายการเชิงปฏิบัติการ/กิจกรรม/แผนงาน	ระยะเวลาที่ดำเนินการ															ปี 2566			ปี 2567			ปี 2568			ปี 2569			ปี 2570			1. จัดทำแผนแม่บทบริษัทลูกเดินรถสินค้าและล้อเลื่อน	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	2. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																3. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																4. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																5. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																6. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																7. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																8. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																9. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																10. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																11. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																12. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ															
รายการเชิงปฏิบัติการ/กิจกรรม/แผนงาน	ระยะเวลาที่ดำเนินการ																																																																																																																																																																																																																															
	ปี 2566			ปี 2567			ปี 2568			ปี 2569			ปี 2570																																																																																																																																																																																																																			
1. จัดทำแผนแม่บทบริษัทลูกเดินรถสินค้าและล้อเลื่อน	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3																																																																																																																																																																																																																	
2. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
3. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
4. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
5. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
6. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
7. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
8. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
9. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
10. นำเสนอขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
11. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																
12. ดำเนินการขออนุมัติโครงการ																																																																																																																																																																																																																																

๕๘. ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง																																							
วงเงินโครงการ	- (ไม่ใช้งบประมาณ)																																							
รายละเอียดโครงการ	ประสานงานและร่วมมือกับสถาบันวิจัยสถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศให้มีมาตรฐานสากลและราคาที่แข่งขันได้ หรือพัฒนานวัตกรรมที่ส่งเสริมขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง																																							
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย																																							
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง																																							
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐																																							
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	<p>ดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันให้มีการผลิตและประกอบรถไฟในประเทศตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">กรอบระยะเวลาการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง (ปรับปรุง ก.ย. ๒๕๖๓)</th> </tr> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">การดำเนินงาน</th> <th colspan="5">เป้าหมาย</th> </tr> <tr> <th>๒๕๖๕</th> <th>๒๕๖๖</th> <th>๒๕๖๗</th> <th>๒๕๖๘</th> <th>๒๕๖๙</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๑</td> <td>ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร/แควรถไฟ (ชนิดไม่มีกำลังขับเคลื่อน)</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๖๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๘๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๑๐๐</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>๒</td> <td>ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร (ชนิดมีกำลังขับเคลื่อน)</td> <td></td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๕๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๖๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๘๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๑๐๐</td> </tr> <tr> <td>๓</td> <td>ผู้ประกอบการภายในประเทศสามารถผลิตหัวรถจักร</td> <td></td> <td></td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๒๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๕๐</td> <td>ใช้ local content ร้อยละ ๖๐</td> </tr> </tbody> </table>	กรอบระยะเวลาการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง (ปรับปรุง ก.ย. ๒๕๖๓)						การดำเนินงาน		เป้าหมาย					๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๑	ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร/แควรถไฟ (ชนิดไม่มีกำลังขับเคลื่อน)	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐	ใช้ local content ร้อยละ ๘๐	ใช้ local content ร้อยละ ๑๐๐			๒	ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร (ชนิดมีกำลังขับเคลื่อน)		ใช้ local content ร้อยละ ๕๐	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 ๕๐	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐
กรอบระยะเวลาการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง (ปรับปรุง ก.ย. ๒๕๖๓)																																								
การดำเนินงาน		เป้าหมาย																																						
		๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙																																		
๑	ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร/แควรถไฟ (ชนิดไม่มีกำลังขับเคลื่อน)	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐	ใช้ local content ร้อยละ ๘๐	ใช้ local content ร้อยละ ๑๐๐																																				
๒	ผู้ประกอบการสามารถผลิตและประกอบตู้รถโดยสาร (ชนิดมีกำลังขับเคลื่อน)		ใช้ local content ร้อยละ ๕๐	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 ๕๐	ใช้ local content ร้อยละ ๖๐																																		

๕๙. พัฒนารูขีจรการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider (รฟท.)

วัตถุประสงค์	๑. เพื่อจัดสรรการใช้ทรัพยากร (รางและโครงสร้างพื้นฐาน) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ๒. สนับสนุนให้ภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการเดินรถ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในด้านบริการใหม่ ๆ รวมทั้งเป็นการเพิ่มรายได้ให้การรถไฟฯ โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่ม
วงเงินโครงการ	๒๐ ล้านบาท
รายละเอียดโครงการ	ศึกษาและพัฒนารูขีจรการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider

ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	

๖๐. โครงการศึกษาและประเมินความเหมาะสมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของความจุทางในโครงข่ายหลักในประเทศและระหว่างประเทศ (ขร.)

วัตถุประสงค์	<p>๒.๑ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ประเมินความเหมาะสมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินความสามารถของความจุทางและการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางของโครงข่ายหลักในประเทศและระหว่างประเทศ</p> <p>๒.๒ เพื่อจัดทำหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางร่วมกัน รวมทั้งหลักเกณฑ์การทบทวน การปรับเปลี่ยนตารางเวลาเดินทาง การปรับขีดความสามารถความจุทาง เพื่อการให้บริการขนส่งทางรางร่วมกันอย่างเป็นธรรม สมเหตุสมผล และไม่เลือกปฏิบัติ</p> <p>๒.๓ เพื่อจัดทำมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของความจุทางในโครงข่ายหลักในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมและผลักดันการดำเนินงานภายใต้กรอบกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p>		
วงเงินโครงการ	๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท		
รายละเอียดโครงการ	เพื่อจัดทำหลักเกณฑ์การประเมินความสามารถของความจุทาง และจัดทำหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งร่วมกัน รวมทั้งจัดทำหลักเกณฑ์การทบทวน การปรับเปลี่ยนตารางเวลาเดินทาง การปรับขีดความสามารถความจุทาง โดยให้เกิดการใช้ประโยชน์จากรางได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ		
ที่ตั้งโครงการ	โครงข่ายทางรถไฟหลักในประเทศและระหว่างประเทศ		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๘ เดือน (ต.ค. ๖๖ - มี.ค. ๖๘)		
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๒	รายงานความก้าวหน้า ๑ (Progress Report ๑) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๔ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๓	รายงานความก้าวหน้า ๒ (Progress Report ๒) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๗ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๔	รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๕	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๓ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

	งวดงานที่ ๖	- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๕๐ ชุด ซึ่งภาคผนวกมีร่างหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการเดินทางร่วมกัน และมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ผ่านการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็น ภาษาไทยและอังกฤษ - รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๕๐ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๖ นับ ถัดจากวันลงนามใน สัญญา
	งวดงานที่ ๗	- รายงานและเอกสารตามงวดงานที่ ๖ ทั้งหมด ใน ลักษณะ Digital Report อยู่ใน USB Flashdrive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๕๐ ชุด - รายงานตามงวดงานที่ ๑ - ๖ และไฟล์ข้อมูล ของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อ ประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกใน Portable Hard disk ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๑ TB จำนวน ๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๘ นับ ถัดจากวันลงนามใน สัญญา

๖๑. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง (ขร.)

วัตถุประสงค์	๒.๑ เพื่อรวบรวม ศึกษา วิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบคุณสมบัติของหน่วยงานตรวจสอบและ รับรองรถขนส่งทางราง รวมถึงมาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่ง ทางรางในประเทศและต่างประเทศ ๒.๒ เพื่อจัดทำ (ร่าง) มาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทาง ราง ๒.๓ เพื่อจัดทำคุณสมบัติ (ร่าง) แนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทาง ราง
วงเงินโครงการ	๑๓,๙๕๔,๓๐๐ บาท
รายละเอียดโครงการ	รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบคุณสมบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงาน ตรวจสอบและรับรองรถขนส่งทางราง รวมถึงมาตรฐาน วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจ สอบสภาพรถขนส่งทางรางในประเทศและต่างประเทศ และนำมาวิเคราะห์จัดทำมาตรฐาน วิธีการ และเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบสภาพรถขนส่งทาง ราง และจัดทำแนวทางการกำกับดูแล กฎกระทรวง ระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่ง ทางราง เพื่อรถขนส่งทางรางมีความปลอดภัยในการใช้งานและให้บริการมากขึ้น ลดการเกิดอุบัติเหตุ และสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการ
ที่ตั้งโครงการ	ประเทศไทย
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๙ เดือน (พฤศจิกายน ๒๕๖๖ – กรกฎาคม ๒๕๖๗)
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๙.๑ อนุมัติร่าง TOR (สิงหาคม ๒๕๖๖) ๙.๒ ประกาศประกวดราคา/ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง (สิงหาคม ๒๕๖๖) ๙.๓ เปิดซอง/e-Auction/e-Bidding (กันยายน ๒๕๖๖) ๙.๔ ประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง (ตุลาคม ๒๕๖๖)

	๙.๕ อนุมัติผลการจัดซื้อจัดจ้าง (ตุลาคม ๒๕๖๖) ๙.๖ ลงนามในสัญญา (ตุลาคม – พฤศจิกายน ๒๕๖๖) ๙.๗ ส่งงานงวดที่ ๑ (พฤศจิกายน ๒๕๖๖) ๙.๘ ส่งงานงวดที่ ๒ (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗) ๙.๙ ส่งงานงวดที่ ๓ (พฤษภาคม ๒๕๖๗) ๙.๑๐ ส่งงานงวดที่ ๔ (กรกฎาคม ๒๕๖๗)
--	--

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

วัตถุประสงค์	๒.๑ เพื่อรวบรวมและศึกษาเชิงเปรียบเทียบ และหาสาเหตุ ตลอดจนสถิติความเสี่ยงภัยต่อระบบราง รวมถึงการเกิดน้ำท่วมของการขนส่งทางรางที่ผ่านมา ศึกษาการแก้ไขการเกิดน้ำท่วมของระบบราง รวมทั้งจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบราง อย่างน้อยประกอบด้วย อุบัติเหตุ ภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ดินถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น หรือจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเดินทาง เพื่อนำไปประกอบในการจัดทำระบบฐานข้อมูลดิจิทัล ๒.๒ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหา การรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงต่อภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบราง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดภัยของระบบราง รวมถึงแผนปฏิบัติการ (Action Plan) สำหรับการแก้ไขปัญหาของการเกิดภัยต่อระบบราง โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ๒.๓ เพื่อจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ๒.๔ เพื่อจัดทำแนวทางการป้องกันความเสี่ยงต่อภัยของระบบขนส่งทางราง พร้อมทั้งจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อศึกษาและรวบรวมปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางของระบบราง จัดทำแนวทางหรือข้อกำหนดในการปรับปรุงทางกายภาพบริเวณจุดที่มีความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง ภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วม รวมถึงคู่มือการวิเคราะห์ และมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง ๒.๕ เพื่อจัดทำ Application ระบบแจ้งเหตุเมื่อเกิดความเสี่ยงต่อภัยของระบบราง โดยเฉพาะหากเกิดภัยธรรมชาติ หรือน้ำท่วมที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง
วงเงินโครงการ	๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
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
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๘ เดือน (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ – สิงหาคม ๒๕๖๘)
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๙.๑ อนุมัติร่าง TOR (ตุลาคม ๒๕๖๖) ๙.๒ ประกาศประกวดราคา/ประกาศจัดซื้อจัดจ้าง (พฤศจิกายน ๒๕๖๖) ๙.๓ เปิดซอง/e-Auction/e-Bidding (ธันวาคม ๒๕๖๖) ๙.๔ ประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง (มกราคม ๒๕๖๗) ๙.๕ อนุมัติผลการจัดซื้อจัดจ้าง (มกราคม ๒๕๖๗) ๙.๖ ลงนามในสัญญา (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗) ๙.๗ ส่งงานงวดที่ ๑ (มีนาคม ๒๕๖๗)

<p>๙.๘ ส่งงานงวดที่ ๒ (มิถุนายน ๒๕๖๗)</p> <p>๙.๙ ส่งงานงวดที่ ๓ (กันยายน ๒๕๖๗)</p> <p>๙.๑๐ ส่งงานงวดที่ ๔ (มกราคม ๒๕๖๘)</p> <p>๙.๑๑ ส่งงานงวดที่ ๕ (พฤษภาคม ๒๕๖๘)</p> <p>๙.๑๒ ส่งงานงวดที่ ๖ (สิงหาคม ๒๕๖๘)</p>

๖๓. โครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) (ขร.)

วัตถุประสงค์	<p>๒.๑ เพื่อศึกษาและจัดทำมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานการขนส่งสินค้าทางราง และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics)</p> <p>๒.๒ เพื่อศึกษาและจัดทำกฎระเบียบการขนส่งสินค้าทางรางตามระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Management for Rail Operation) เพื่อพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟในโครงข่ายหลักของประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศ</p> <p>๒.๓ เพื่อศึกษาและจัดทำมาตรการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง และมาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) และข้อเสนอแนะการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งส่งเสริมและผลักดันการดำเนินงานภายใต้กรอบกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p>		
วงเงินโครงการ	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท		
รายละเอียดโครงการ	เพื่อจัดทำมาตรฐานการขนส่งสินค้าทางรางแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิให้มีคุณภาพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยให้มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะผลักดันการเปลี่ยนแปลงการขนส่งสินค้าให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นระบบหลักของประเทศและสนับสนุนการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในระดับประเทศต่อไปในอนาคต		
ที่ตั้งโครงการ	โครงข่ายทางรถไฟหลักในประเทศและระหว่างประเทศ		
หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมการขนส่งทางราง		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๘ เดือน (ต.ค. ๖๗ - มี.ค. ๖๙)		
แผนดำเนินงาน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	กำหนดส่งมอบ
	งวดงานที่ ๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๒	รายงานความก้าวหน้า ๑ (Progress Report ๑) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๔ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๓	รายงานความก้าวหน้า ๒ (Progress Report ๒) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๗ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๔	รายงานฉบับกลาง (Interim Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๐ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา
	งวดงานที่ ๕	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด	ภายในเดือนที่ ๑๓ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

	<p>งวดงานที่ ๖</p>	<p>- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๕๐ ชุด ซึ่งภาคผนวกมีร่างมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานการขนส่งสินค้าทางรางแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) กฎหมายและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ผ่านการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นภาษาไทยและอังกฤษ</p> <p>- รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทยและอังกฤษ จำนวนอย่างละ ๕๐ ชุด</p>	<p>ภายในเดือนที่ ๑๖ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา</p>
	<p>งวดงานที่ ๗</p>	<p>- รายงานและเอกสารตามงวดงานที่ ๖ ทั้งหมด ในลักษณะ Digital Report อยู่ใน USB Flashdrive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๓๒ GB พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๕๐ ชุด</p> <p>- รายงานตามงวดงานที่ ๑ - ๖ และไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกใน Portable Hard disk ขนาดความจุไม่น้อยกว่า ๑ TB จำนวน ๕ ชุด</p>	<p>ภายในเดือนที่ ๑๘ นับถัดจากวันลงนามในสัญญา</p>

