

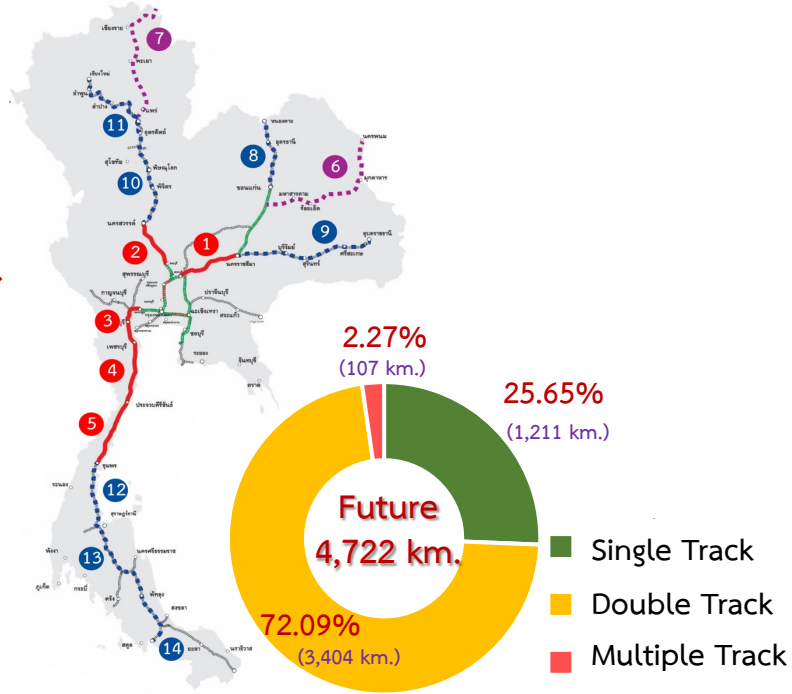
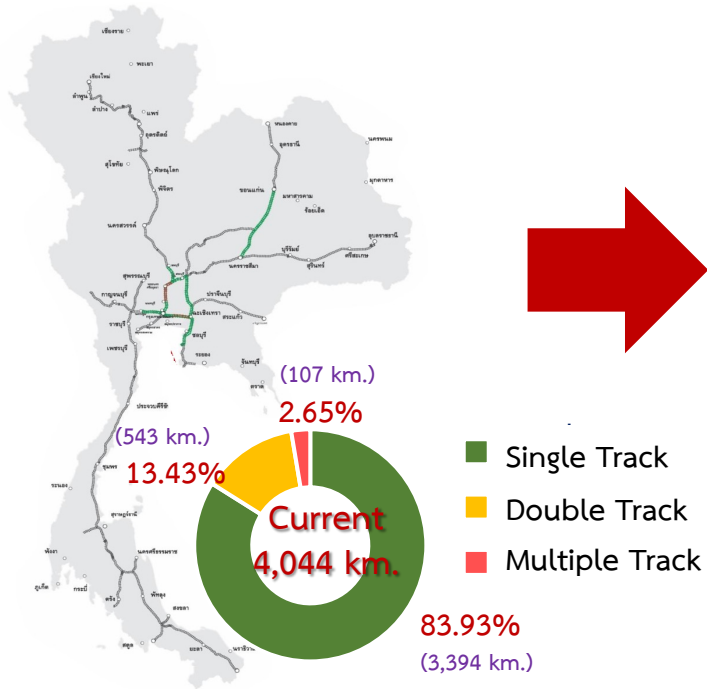


# **สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) กระทรวงคมนาคม**

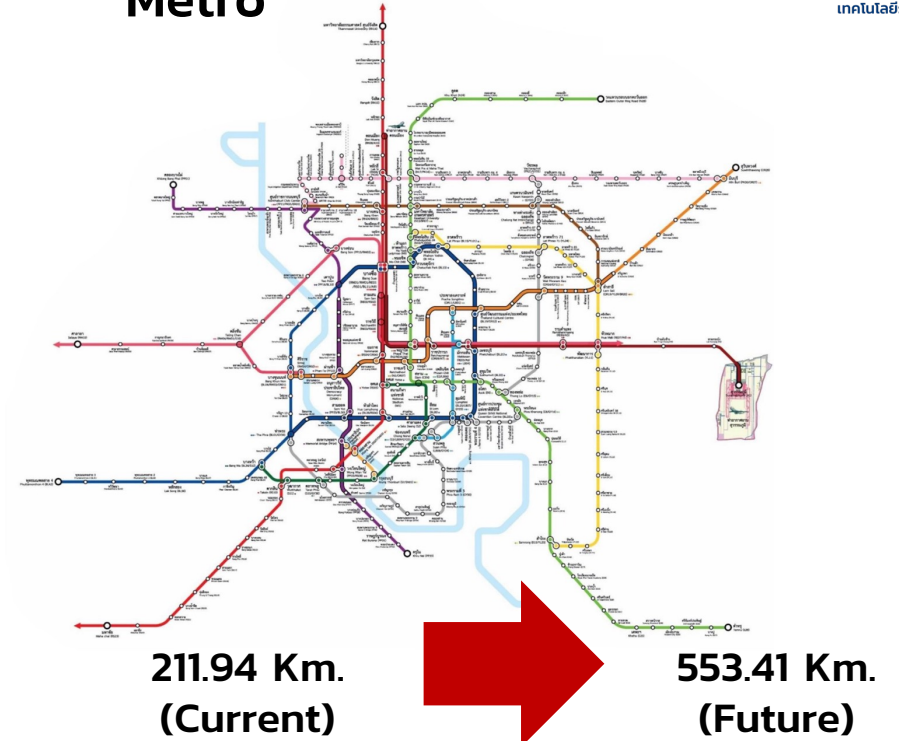
30 มีนาคม 2566

# การขยายตัวของระบบรางอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง

## Mainline



## Metro



**+ High Speed Rail**



**+ Light Rail/  
Tram  
(Kon Kaen/  
Chiangmai/ Phuket/  
other cities)**



# วัตถุประสงค์ของสถาบัน (ตามกฎหมายจัดตั้งฯ)

1

## ยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบราง

จัดทำยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบรางของประเทศเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

2

## วิจัยและพัฒนานวัตกรรม

วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง รวมทั้งสร้างนวัตกรรมเกี่ยวกับระบบราง และร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อนำงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์

3

## มาตรฐานระบบรางและระบบการทดสอบ

วิจัยและพัฒนามาตรฐานระบบรางและระบบการทดสอบด้านระบบราง ดำเนินการทดสอบด้านระบบราง และรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพสำหรับใช้ประกอบการยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

4

## ศูนย์กลางในการรับ แลกเปลี่ยน และถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง

ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ด้านการวิจัยและนวัตกรรมและการรับ แลกเปลี่ยน ถ่ายทอด และพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง และเป็นศูนย์กลางในการรับ แลกเปลี่ยน และถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง

5

## พัฒนาบุคลากรด้านระบบราง

พัฒนาบุคลากรด้านระบบรางและจัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อให้การรับรองความรู้และทักษะให้แก่บุคลากรด้านระบบราง

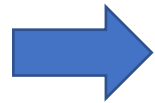
6

## ฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบราง

จัดทำฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบรางเพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยและนวัตกรรม หน่วยงานผู้เชี่ยวชาญ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีระบบราง

# เป้าหมาย สทสร.

สทสร.



ยกระดับการขนส่งทางราง  
ด้วยเทคโนโลยี  
(Technological Upgrading)



(1)  
ยกระดับคุณภาพ  
ประสิทธิภาพ ความ  
ปลอดภัยมั่นคงของ  
ระบบการขนส่งทางราง



(2)  
สร้างอุตสาหกรรม  
และ supply chain  
การผลิตชิ้นส่วน  
ระบบราง



# เป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

## แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑- ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๓. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๔	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน

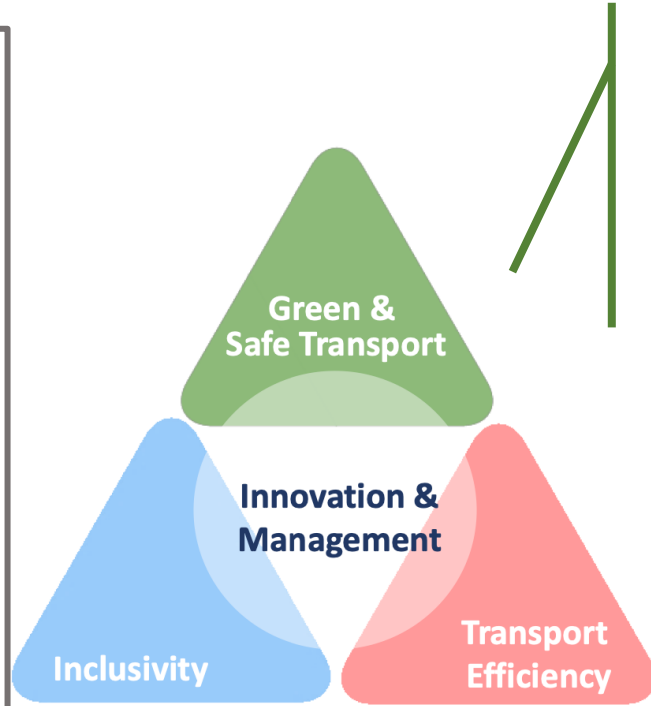
(2565)

13.9%

1.4%

15.6%

# ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)



## เป้าหมาย

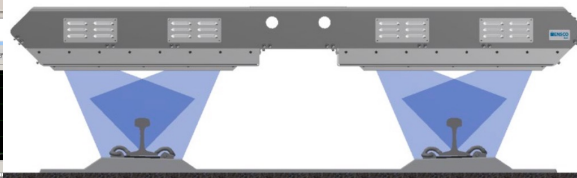
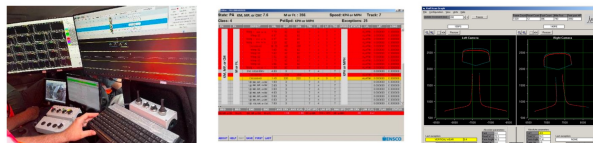
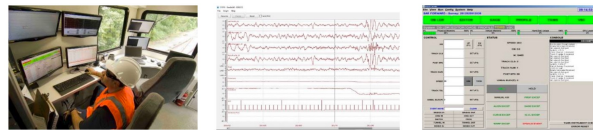
### ตัวชี้วัด

1. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง\*  
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ 20 (ปัจจุบันปล่อยก๊าซเรือนกระจก 69.1 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์)
2. สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ\*  
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ 15
3. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เท่ากับ 11.9% (จาก 13.9%)
4. ต้นทุนขนส่งสินค้าต่อ GDP เท่ากับ 6.7 (จาก 7.5%)

### แนวทาง

1. เร่งพัฒนาระบบการขนส่งทางรางระหว่างเมืองเพื่อขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
2. เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและจังหวัดสำคัญ
3. การส่งเสริมให้รถขนส่งสาธารณะใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสะอาดทั้งหมด

**พัฒนาด้วยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม**



# Rail Technology Ecosystem เพื่อการขับเคลื่อนงานของ สทสร.

