



ทางแผนลงทุน'ระบบราง' เชื่อมโยงทั่วไทย4,044กม.ทุกภูมิภาค



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยังเป็นการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน กระทรวงคมนาคม ในฐานะที่กำกับดูแลในด้านการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการคมนาคมขนส่งนั้นได้วางเป้าหมายระยะ 5 ปีแรก (2561-65) ของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (2561-80) ว่าภายในปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของประเทศไทยจะต้องน้อยกว่า 12% จากปัจจุบันที่อยู่ 13.4% และเมื่อถึงปี 2580 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีจะต้องน้อยกว่า 9%

ดังนั้นในช่วงที่ 1-2 ปีที่ผ่านมารัฐบาลได้เร่งเดินหน้าพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ไม่ว่าจะเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามที่กระทรวงคมนาคมได้วางแผนภายหลังโควิด-19 คลี่คลายแล้ว จะเร่งเดินหน้าพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่ง นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคมเร่งผลักดันขับเคลื่อนประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ขณะเดียวกันต้องเชื่อมโยงความเจริญไปสู่หมู่บ้าน ชุมชน เพื่อให้สามารถสัญจรได้สะดวกและปลอดภัย โดยเฉพาะระบบขนส่งทางรางจะช่วยผลักดันให้



พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์

เศรษฐกิจเติบโตและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น แผนการพัฒนาทางรถไฟระหว่างเมือง, แผนงานการพัฒนาทางคูในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน, แผนงานการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ และแผนงานการพัฒนาทาง

รถไฟขนาดทางมาตรฐาน (รถไฟความเร็วสูง)

“ปัจจุบันหากไม่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 จะทำให้การพัฒนาในระบบรางก้าวหน้ามากที่สุดประวัติศาสตร์เท่าที่เคยมีการพัฒนาขนส่งระบบราง โดยการพัฒนารถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เช่น รถไฟฟ้าสายสีแดง ที่เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการฟรีในขณะนี้ เพื่อรองรับการเดินทางประชาชนจากนอกเมืองเข้ามาสู่ใจกลางเมือง ขณะนี้เรายังมีสถานีกลางบางซื่อซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ที่เกิดขึ้นในปีนี้ ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีเหลือง-ชมพู ที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 จากเดิมตั้งเป้าจะเปิดให้บริการภายในปีนี้ ได้เลื่อนเปิดให้บริการในต้นปีหน้า ซึ่งคาดว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดในต้นปีหน้าจะคลี่คลาย” นายพิเชฐ กล่าว

5 ปีโครงข่ายทางรถไฟ 4,044 กม.

นายพิเชฐ กล่าวว่า การพัฒนาระบบรางในระยะ 5 ปีนั้น ประเทศไทยจะมีโครงข่ายทางรถไฟระยะทางรวมทั้งสิ้น 4,044 กม. ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด โดยเฉพาะทางคู่จะทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2564 เปิดให้บริการทางคู่สายใต้ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กม. ในปี 2565 อีก 4 เส้นทาง ทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร, ทางคู่สายเหนือ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ และทางคู่สายอีสาน ช่วงมวกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กม. และปี 2569 เปิดอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา, ทางสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และทางสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

นอกจากนี้ยังมีแผนพัฒนาทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 โครงการ ระยะทางรวม 1,483 กม. กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการเสนอขออนุมัติโครงการ โดยจะเสนอโครงการช่วงขอนแก่น-หนองคาย เป็นลำดับแรก และในส่วนของโครงการรถไฟสายใหม่ 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 678 กม. ได้แก่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประกวดราคา และเวนคืนที่ดิน

“ในอีก 5 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจะมีโครงข่ายทางรถไฟที่เป็นทางคู่เพิ่มขึ้นจากเดิม 543 กม. เป็น 1,243 กม. คิดเป็น 30.74% ของโครงข่ายทั้งหมด และมีโครงข่ายเพิ่มขึ้นจากเดิม 4,044 กม. เป็น 4,722 กม. ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิม 47 จังหวัดเป็น 53 จังหวัด นั่นหมายความว่าจะมีการเชื่อมโยงระบบรางไปทั่วทุกภูมิภาค” นายพิเชฐกล่าว



เร่งพัฒนารองรับขนส่งอีอีซี

นายพิเชษฐกล่าวว่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) รัฐบาลได้ดำเนินการพัฒนาระบบรางในพื้นที่อีอีซี อย่างรวดเร็วสูง ปัจจุบันได้เริ่มโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท และโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้พื้นที่อีอีซีเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง เกิดการกระจายตัวทางเศรษฐกิจ

“โครงการรถไฟความเร็วสูง 2 เส้นทางเป็นเรื่องที่ประเทศไทยไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งจะเชื่อมในพื้นที่ภาคอีสานที่โคราช และจากโคราชไปชายแดนที่ จ.หนองคาย โดยปลายปีนี้รถไฟจากทางจีนตอนใต้จากท่าเรือมาถึงเวียงจันทน์ ซึ่งจะเชื่อมกับชายแดนไทย ในอนาคตจะเชื่อม

จากหนองคาย-โคราช-กรุงเทพฯ จะทำให้เกิดการเดินทางที่สะดวกมากขึ้น ส่วนรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ถือว่าเป็นเส้นทางที่มีอิทธิพลต่อโครงการในพื้นที่อีอีซีสูงมาก” นายพิเชษฐกล่าว

นายพิเชษฐ กล่าวว่า ขณะเดียวกัน รฟท.ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมการสร้างรถไฟช่วงอู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด เสร็จเรียบร้อยแล้ว และจะได้ขออนุมัติงบประมาณเพื่อจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA และรายงานวิเคราะห์โครงการในรูปแบบ PPP ต่อไป ซึ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนาดังนี้ ทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ประกอบกับการเสนอขออนุมัติโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่มาจากจีนลงไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ รฟท.ยังได้ศึกษา

ความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือ 2 แห่ง นั่นก็คือ ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งหากโครงการดังกล่าวก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้การขนส่งสินค้าทางรางเป็นได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น สำหรับโครงการทางสายใหม่ ในอนาคตมีแผนที่จะพัฒนาช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน นั่นก็คือ ประเทศกัมพูชา

ตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาราง

นายพิเชษฐ กล่าวว่า ทั้งนี้กรมรางในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบขนส่งทางราง ได้เร่งผลักดันระบบขนส่งทางรางให้เป็น 30% ของการขนส่งในประเทศ พร้อมทั้งเร่งเดินหน้าสู่นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ภายใน 5 ปีจะต้องเกิดอุตสาหกรรมระบบราง ไทยสามารถที่จะผลิตและประกอบรถไฟ รถไฟฟ้าเองได้ ดังนั้นกรมผลักดันให้มีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อเป็นองค์กรนำร่องผลิตชิ้นส่วนและและนำชิ้นส่วนมาประกอบในไทย 100%

“ขณะนี้ไทยมีความพร้อมเรื่องการผลักดันอุตสาหกรรมระบบราง เนื่องจากมีซัพพลายเออร์ที่ผลิตชิ้นส่วนทางรางอยู่ประมาณ 200 แห่ง แต่เป็นการผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็ก ตอนมีการพัฒนาให้เริ่มมีการ



ซ่อมระบบราง และต่อยอดไปถึงการผลิตของที่ซ่อม เริ่มนำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบ และผลิตชิ้นส่วนเพื่อประกอบเอง ส่วนเรื่องบุคลากร ปัจจุบันเราก็มีพร้อม บุคลากรจบใหม่ที่มีความรู้เรื่องวิศวกรรมระบบรางจากสถาบันในไทยรวมกว่า 20 แห่ง” นายพิเชษฐกล่าว

เดินทาง พ.ร.บ.ขนส่งทางราง

นายพิเชษฐ กล่าวว่า กรมการขนส่งทางรางได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.... ขึ้นเพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางมีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 ที่ต้องการส่งเสริมการขนส่งทางรางให้เป็นระบบหลักของประเทศ เพิ่มการขนส่งทางราง 30% ภายใน 3 ปี และให้ทันสมัยก้าวทันเทคโนโลยีที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

สำหรับสาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ. นั้น มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกิจของกรมการขนส่งทางรางในการกำกับดูแล เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนา

ด้านการขนส่ง
ทางราง พัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
ทางรางให้มีโครง
ข่ายที่สมบูรณ์
ครอบคลุมทั่วทั้ง
ประเทศ เชื่อม
ต่อการขนส่ง
ระบบอื่นและ

ประเทศเพื่อนบ้าน การกำกับดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง

“ขณะนี้ร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางรางได้รับความเห็นชอบจาก ครม.แล้ว อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของกฤษฎีกา หลังจากนั้นเมื่อมี พ.ร.บ.ฉบับนี้แล้วจะทำให้กรมมีอำนาจในการกำกับดูแล เพื่อให้ระบบการขนส่งทางรางมีคุณภาพต่อการให้บริการของประชาชน มีความปลอดภัยมีระบบเซฟตี้ที่ดี ในขณะเดียวกันในเรื่องของราคาค่าโดยสาร ประชาชนต้องเข้าถึงระบบการขนส่งทางรางได้อย่างทั่วถึงเท่าเทียม ซึ่งการขนส่งในระบบรางถือว่าเป็นระบบที่ปลอดภัยที่สุดในโลก” นายพิเชษฐกล่าว

อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางรางจะดำเนินการทบทวนแผนการพัฒนารถไฟระหว่างเมือง จากนโยบายของรัฐบาลและ

นโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กรมได้รับมาดำเนินการโดยจะทบทวนแผนแม่บททั้งรถไฟฟ้าและรถไฟระหว่างเมือง ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปี 2564 นี้ เพื่อให้ได้แผนการพัฒนาระบบรางที่มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน รวมถึงแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตคือ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ

เพิ่มโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วทั้งประเทศ ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและภูมิภาคให้เชื่อมโยงถึงกันได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ให้สามารถเชื่อมนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ และแหล่งท่องเที่ยวได้ อีกทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมการเดินทางขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และตรงต่อเวลามากยิ่งขึ้น.