

บทที่ 2

ความสอดคล้องของโครงการ

2.1 กรอบนโยบาย

จากการวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ความสอดคล้องของโครงการต่อนโยบายของรัฐ และความสอดคล้องของโครงการต่อแผนพัฒนาเฉพาะด้านหรือแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้สามารถสรุปได้ ดังต่อไปนี้

2.1.1 ความสอดคล้องของโครงการ ต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลจากการศึกษาวิเคราะห์โครงการพบว่า โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) ดังนี้

1. โครงการระบบรถไฟทางคู่ฯ มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตรความมั่นคงของอาหารและพลังงาน ซึ่งกำหนดให้มีการสนับสนุนการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาคเกษตรที่เชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทานและสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้า เพื่อลดความสูญเสียและต้นทุนตลอดห่วงโซ่อุปทานจากการเน่าเสียของสินค้าที่มีสาเหตุจากกระบวนการเก็บรักษาและระบบขนส่งสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิ ระบบตรวจสอบย้อนกลับ และสนับสนุนให้ผู้ผลิตหรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาคเกษตรร่วมกับภาครัฐ รวมทั้งพัฒนา และเชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านการผลิตและตลาดสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์

2. โครงการระบบรถไฟทางคู่ฯ มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ซึ่งแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากล ทั้งด้านความเร็วความปลอดภัย และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม
- ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานและปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยพัฒนานวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ ตลอดจนยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น การพัฒนาระบบ National Single Window และด้านการค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

- พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดยบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและ
- โครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาค และกลุ่มประเทศอาเซียนตลอดจนการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

3. โครงการระบบรถไฟทางคู่ มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนในด้านการบริหารจัดการด้านการเงิน โดยส่งเสริมให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการขั้นพื้นฐานของภาครัฐเพิ่มขึ้น โดยการปรับปรุงระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งพัฒนากลไกและรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะอื่น โดยพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะของกิจการประเภทต่างๆ รวมทั้งยึดหลักความโปร่งใสในการดำเนินการ และมีการกระจายความเสี่ยงที่ชัดเจนและเป็นธรรมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

4. โครงการระบบรถไฟทางคู่ มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการกำหนดให้มีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ โดยเฉพาะแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคอาเซียนกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle Development Project, IMT-GT) ความร่วมมือพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย (Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy, JDS)

4.1 พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากลโดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่ง ทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ/การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่ง และโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคเพื่อให้สามารถใช้ทรัพยากรร่วมกัน และเกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการทำธุรกิจ การปรับปรุงประสิทธิภาพความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการเดินทาง การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยใช้ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในทุกแนวพื้นที่เศรษฐกิจที่มีอย่างสูงสุด โดยมีการบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ที่สามารถนำไปสู่การเชื่อมโยงในภาพรวมของประเทศและการเชื่อมโยงในแต่ละแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละอนุภูมิภาคและระหว่างอนุภูมิภาคในพื้นที่อาเซียน และพัฒนาความเชื่อมโยงต่อเนื่องตามกรอบแผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน รวมทั้งแผนความเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคข้างเคียง โดยรัฐลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจ พร้อมทั้งเปิดโอกาสการร่วมทุนแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

4.2 พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเชื่อมโยงการค้าในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ตลอด ทั้งห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาผู้ประกอบการโดยเฉพาะระดับ SMEs ให้มีความรู้ด้านศักยภาพการพัฒนาธุรกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านและความรู้ในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจและช่องทางส่งออกในอนุภูมิภาค และพัฒนาสมรรถนะการเป็นผู้ประกอบการของไทยในระดับสากลเพื่อให้สามารถริเริ่ม

ธุรกิจระหว่างประเทศได้ โดยไทยให้ความสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาบุคลากรด้านธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา

- 4.3 เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดนตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน ทั้งนี้ โดยมีศูนย์ประสานงานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านบริเวณเมืองชายแดนที่สำคัญ

2.1.2 ความสอดคล้องของโครงการต่อนโยบายของรัฐ

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการต่อนโยบายของรัฐ ในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. นโยบายปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ

1.1 ภาคอุตสาหกรรม

- 1.1.1 ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมในประเทศ ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนผู้ประกอบการ
- 1.1.2 พัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมแห่งใหม่ โดยพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ในทุกภูมิภาคที่เหมาะสม เพื่อรองรับการลงทุนด้านอุตสาหกรรมที่ไม่ก่อมลพิษ และพัฒนาเส้นทางการขนส่ง เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมดังกล่าวกับท่าเรือน้ำลึก

1.2 ภาคการท่องเที่ยว

มีการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่สนับสนุนการท่องเที่ยว และเร่งรัดการปรับปรุงมาตรฐาน ในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย

1.3 การตลาด การค้า และการลงทุน

โดยการเร่งรัดจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยให้ความสำคัญต่อจังหวัดชายแดน เพื่อส่งเสริมการค้า การตลาด การลงทุน การจ้างงาน และการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน

2. นโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ

- 2.1 พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ รวมทั้งส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งและยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน พร้อมทั้งสร้างโอกาสการกระจายรายได้ กระจายเศรษฐกิจ และกระจายการลงทุนสู่ชนบท รวมทั้งกำกับดูแลอัตราค่าบริการที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และกลุ่มผู้ได้รับประโยชน์และการคุ้มครองผู้บริโภค

- 2.2 พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิต และฐานการส่งออกของประเทศ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของประเทศให้มีประสิทธิภาพในระยะยาว
- 2.3 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่าย และการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ เช่น การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ
3. นโยบายความมั่นคงของชีวิตและสังคม โดยลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ให้เหลือน้อยที่สุด ส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทาง และการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัย
4. นโยบายการต่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดย
 - 4.1 เร่งส่งเสริมและพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยส่งเสริมความร่วมมือทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาชน และสื่อมวลชน เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจอันดีและความใกล้ชิดระหว่างกัน อันจะนำไปสู่การขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การส่งเสริมการท่องเที่ยว การขยายการคมนาคมขนส่ง และความร่วมมือด้านอื่นๆ ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค เพื่อส่งเสริมความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีต่อกัน
 - 4.2 ใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียน และอนุภูมิภาค ให้เป็นประโยชน์ต่อการขยายฐานเศรษฐกิจ ทั้งการผลิต และการลงทุน โดยให้ความสำคัญในการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ที่อยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและเมืองชายแดน

สรุป โครงการนี้มีความสอดคล้องต่อนโยบายของรัฐ ในหลายๆประการ ที่สำคัญได้แก่ นโยบายปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ซึ่งการพัฒนาโครงการนี้ มีส่วนในการส่งเสริมการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม ภาคการท่องเที่ยว การค้า การตลาด และการลงทุน โครงการนี้มีความสอดคล้องกับนโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ นโยบายความมั่นคงของชีวิตและสังคม ส่งเสริมการเดินทางโดยสะดวกและปลอดภัย นอกจากนี้ โครงการนี้ยังสอดคล้องกับนโยบายการต่างประเทศ และเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยการขยายการคมนาคมขนส่ง และการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เพื่อการส่งเสริมการขยายฐานเศรษฐกิจ และเมืองชายแดนอีกด้วย

2.1.3 ความสอดคล้องของโครงการต่อแผนพัฒนาเฉพาะด้านหรือแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้แล้ว

การทบทวนแผนงานที่เกี่ยวข้องที่คาดว่าจะมีผลต่อการศึกษาโครงการฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนงานของกระทรวงคมนาคมที่สำคัญและที่เกี่ยวข้อง ซึ่งครอบคลุมการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งรูปแบบต่างๆในอนาคต ได้แก่

1) แผนงานระบบการขนส่งทางถนน

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงสายหลักของประเทศ เพื่อรองรับการเดินทางทั้งคนและสินค้าระหว่างเมืองหรือภูมิภาคต่างๆ เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่ง แผนพัฒนา/โครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- โครงการก่อสร้าง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter – City Motorway)
- โครงการก่อสร้างทางพิเศษ (Expressway) ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)
- โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

2) แผนงานระบบการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในเรื่องการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ แผนพัฒนา/โครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- การพัฒนาท่าเรือท่าเรือสาธารณะริมน้ำ
- การก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำ
- การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
- การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ปากบารา
- การก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเนกประสงค์คอนสจิก จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- การพัฒนาท่าเรือ ที่จังหวัดชุมพร
- การก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด

3) แผนงานระบบการขนส่งทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบทั้งในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการการขนส่งทางรถไฟ แผนพัฒนา/โครงการที่มีความสอดคล้องได้แก่

- โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ เส้นทาง เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
- โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ เส้นทาง บัวใหญ่ - มุกดาหาร - นครพนม
- โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 และ 6 (Track Rehabilitation)
- โครงการจัดหาหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าและรถโดยสารเชิงพาณิชย์
- โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) แห่งที่ 2 และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY)
- โครงการปรับปรุงทางรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณต่าง ๆ ที่ส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัย
- โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง

2.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

2.2.1 ภาพรวมการดำเนินงาน หรือการให้บริการของกิจการ

ส่วนนี้จะกล่าวถึงสภาพปัจจุบันแนวโน้มการพัฒนากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงการปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น และแนวทางการดำเนินการแก้ไขของโครงการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.1.1 สภาพปัจจุบัน และแนวโน้มของการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ จำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ประกอบในด้านต่างๆเข้ามาเพื่อสนับสนุนในกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับผู้โดยสารที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- 1) ด้านพาณิชยกรรม การเดินทางของผู้โดยสารจะส่งผลต่อกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมและการค้า โดยรอบสถานีโดยตรง ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าจำเป็นต้องมีแหล่งธุรกิจต่างๆ เพื่อใช้ในการรองรับกิจกรรมต่างๆที่จะเกิดขึ้นต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งจากการเกิดกิจกรรมที่หลากหลายของผู้โดยสารจะเป็นส่วนให้เกิดการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมในพื้นที่รอบสถานี รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งจะได้รับอิทธิพลของการพัฒนาไปด้วย
- 2) ด้านอุตสาหกรรม รถไฟฟ้าทางคู่สามารถรองรับสินค้าอุตสาหกรรมที่มีน้ำหนักและปริมาณที่มากได้ แต่เนื่องจากต้องใช้เวลาในการขนถ่ายที่จำกัด และยังมีข้อจำกัดในด้านการเข้าถึง
- 3) ด้านการท่องเที่ยว ในพื้นที่ภาคใต้มีแหล่งที่ตั้งของสถานที่ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างมาเลเซียได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการท่องเที่ยว และเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยวได้ ซึ่งมีส่วนทำให้นักท่องเที่ยวสามารถกำหนดรูปแบบการเดินทางได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการหมุนเวียนของจำนวนนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

2.2.1.2 ปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้น และแนวทางการดำเนินการแก้ไขของโครงการ

จากการศึกษาโครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์ เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ พบว่า การบริการขนส่งทางรถไฟมีความเหมาะสมทางด้านความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก และความยืดหยุ่นในการปรับบริการให้เข้ากับความต้อการเป็นลำดับขั้นๆ แต่ยังคงต้องการปรับปรุงแบบการขนส่งบางประเด็นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ได้แก่ ความล่าช้าในการให้บริการ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งล่าช้า ขาดความสะดวกในการขอรับบริการความยากในการเข้าถึงและการเชื่อมต่อความสามารถรองรับความต้องการการขนส่งและการเดินทาง ที่ไม่เพียงพอ

จากการศึกษาโครงการนี้ พบว่าการขนส่งทางรถไฟถือว่ามีความสามารถขนส่งได้มากถึง 85.5 ตัน-กม./ลิตร ซึ่งทำให้ประหยัดการใช้พลังงาน และช่วยลดการนำเข้าน้ำมันให้แก่ประเทศ แต่ไม่เป็นที่ยอมรับบริการขนส่ง เนื่องจากมีความล่าช้าในการให้บริการและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง เพราะรถไฟใช้ความเร็วในการวิ่งสูงสุด 60 กม./ชม. สำหรับผู้โดยสาร และ 35 กม./ชม. สำหรับการขนส่งสินค้า (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552) อีกทั้งยังต้องใช้เวลาในการรอสับเปลี่ยนระหว่างขบวนเมื่อรถไฟสองขบวน ขั้วสวนทางกัน เป็นเหตุให้ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน ซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพโดยสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้ลดระยะเวลาเดินทางลง เพราะไม่จำเป็นต้องสับเปลี่ยนระหว่างขบวนรถไฟ

นอกจากนี้การขนส่งทางรถไฟยังขาดความสะดวกในการขอรับบริการ การเข้าถึงและการเชื่อมต่อยาก เพราะสถานีรถไฟส่วนมากไม่ได้อยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจ และการขอรับบริการต้องใช้บริการเดินทางรูปแบบอื่น เพื่อไปเชื่อมต่อรถไฟอีกทอดหนึ่ง จึงทำให้เกิดความไม่สะดวกในการขอรับบริการ แต่เนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 กำหนดให้เพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งทางรถไฟให้สามารถครอบคลุมความต้องการใช้บริการขนส่ง จึงมีการพัฒนาการขนส่งรถไฟให้เป็นแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายแบบ (Multimodal Transportation) โดยจัดเตรียมการเดินทางรูปแบบอื่น อาทิ การขนส่งทางบก ลำน้ำ และอากาศ ให้เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟจุดที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุนี้โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวก ประหยัดเวลาในการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพ และขีดความสามารถการขนส่งทางรถไฟ

2.2.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญในการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารตามแนวเส้นทาง จะประกอบด้วย

- **ผลิตภัณฑ์จังหวัดสงขลา (Gross Provincial Product : GPP)** ปี พ.ศ.2556 ณ ราคาคงที่ พ.ศ. 2545 มีมูลค่า 144,758 ล้านบาท (ร้อยละ 1.57 และ 19.60 ของ GDP และ GRP ตามลำดับ) โดยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 46.34) มาจากการภาคบริการรองลงมาคือ ภาคการผลิต และภาคเกษตรกรรม (ร้อยละ 41.04 และ 12.61 ตามลำดับ) ผลิตภัณฑ์จังหวัดสงขลาในปี พ.ศ.2556 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2547 ประมาณ 25,131 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.00 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วงเวลาดังกล่าวร้อยละ 2.14 ต่อปี
- **ประชากร** ประชากรของจังหวัดสงขลา มีจำนวน 1,401,303 คน (ร้อยละ 2.15 ของประชากรทั้งประเทศ และร้อยละ 15.21 ของประชากรภาคใต้ทั้งหมด) มีจำนวนครัวเรือน 497,127 ครัวเรือน มีขนาดครัวเรือนเฉลี่ย 2.81 คน/ครัวเรือน โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรและครัวเรือนแปลงในปี พ.ศ.2547–2557 เฉลี่ยร้อยละ 0.90 และ 3.32 ต่อปี
- **รายได้ประชากร** ประชากรในจังหวัดสงขลา มีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 146,030 บาท เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงรายได้เฉลี่ยต่อปีในช่วงปี พ.ศ.2547-2556 พบว่ามีทิศทางเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ยแล้วร้อยละ 4.63 ต่อปี
- **การจ้างงาน** จังหวัดสงขลา มีผู้ทำงานหรือได้รับการจ้างงานประมาณ 855,749 ล้านคน (ร้อยละ 61.06 ของประชากรในจังหวัดสงขลา) จากสถิติแรงงานและการจ้างงานของจังหวัด (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557) พบว่าในช่วงปี พ.ศ.2547-2557 สัดส่วนของประชากรที่ทำงานกับประชากรทั้งจังหวัดเป็นไปแบบขึ้น-ลง โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลาดังกล่าวร้อยละ 1.79 ต่อปี
- **อุตสาหกรรม** จังหวัดสงขลา เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ โดยโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานที่ต่อเนื่องกับการเกษตรที่ผลิตเพื่อการส่งออกได้แก่ อุตสาหกรรมอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง อาหารทะเลแช่แข็งและห้องเย็น และอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา ได้แก่ โรงงานผลิตถุงมือยาง โรงงานเฟอร์นิเจอร์ (ไม้ยาง) โรงงานยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และโรงงานแปรรูปอัดค้อน้ำยาไม้ยางพารา โรงงาน ผลิตไม้อัดประสานเป็นต้นส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ รองลงมาตั้งอยู่ในอำเภอเมืองสงขลา

- **เกษตรกรรม** เกษตรกรรมเป็นภาคการผลิตที่มีความสำคัญของภาคได้มาโดยตลอด เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่ของภาคมีการดำรงชีพที่เกี่ยวข้องอยู่กับภาคเกษตร ผลผลิตการเกษตรที่ผลิตได้ส่วนหนึ่งใช้เป็นอาหารสำหรับเลี้ยงประชากรภายในภาคและประเทศ ส่วนที่เหลือใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มของผลผลิต (Value Added) และการจ้างแรงงาน นอกจากนั้นยังเป็นสินค้าส่งออกเพิ่มรายได้เงินตราต่างประเทศ และช่วยลดดุลการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยได้อีกทางหนึ่งด้วย โดยมีผลผลิตการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา และ ปาล์มน้ำมัน
- **การครอบครองยานพาหนะ** ในปี พ.ศ. 2557 จังหวัดสงขลามีจำนวนรถที่จดทะเบียนรวมกันทั้งสิ้น 816,024 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.27 และ 17.15 ของจำนวนรถที่จดทะเบียนทั้งประเทศและภาคใต้ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 96.98 เป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รองลงมาคือ รถบรรทุก และรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 2.29 และ 0.72 ตามลำดับ จำนวนรถที่จดทะเบียนของจังหวัดสงขลาในช่วงปี พ.ศ.2552-2557 มีทิศทางเพิ่มขึ้นหรือเป็นบวกมาโดยตลอด โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลาดังกล่าวร้อยละ 4.75 ต่อปี
- **การท่องเที่ยว** จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่าง ในปี พ.ศ.2556 มีผู้เยี่ยมเยือนจำนวน 5,763,439 คน คิดเป็นร้อยละ 2.65 และ 15.31 ของผู้เยี่ยมเยือนทั่วประเทศและภาคใต้ ตามลำดับ โดยจำนวนผู้เยี่ยมเยือนในช่วงปี พ.ศ.2552-2556 มีลักษณะขึ้นๆ ลงๆ ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากปัญหาทางสังคมในเขตชายแดนภาคใต้ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าวมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของผู้เยี่ยมเยือนเฉลี่ยทั้งหมดร้อยละ 21.96
- **การค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย** ในส่วนของการค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย (หมายถึงการส่งออกและนำเข้าเฉพาะด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย) มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 38 ของมูลค่าการค้าทั้งหมด โดยในปี พ.ศ. 2557 การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียมีมูลค่ารวม 507,655.46 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 274,992.19 ล้านบาท และการนำเข้ามูลค่า 232,663.27 ล้านบาท โดยไทยเป็นฝ่ายเกินดุลการค้าชายแดนมาเลเซียมูลค่า 42,328.92 ล้านบาท

สินค้าส่งออกทางด้านชายแดนไทย-มาเลเซียในปี พ.ศ. 2557 ที่สำคัญ ได้แก่ ยางธรรมชาติ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ และไม้แปรรูป เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 33.21, 9.40, 5.97 และ 5.39ของการส่งออกรวม โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปี พ.ศ. 2554-2557 เฉลี่ยร้อยละ -23.91, -4.61, -14.10 และ 6.16 ตามลำดับ

สินค้านำเข้าทางด้านชายแดนไทย-มาเลเซียในปีพ.ศ. 2557 ที่สำคัญ ได้แก่ สื่อบันทึกข้อมูล ภาพและเสียง เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 10.13, 9.69, 8.72 และ 7.92 ของการนำเข้ารวม โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงในช่วงปี พ.ศ. 2554-2557 เฉลี่ยร้อยละ 0.12, 9.58, 0.25 และ 1.95 ตามลำดับ

1) รวบรวมข้อมูลเดินทางและการขนส่งสินค้า

■ การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ

การเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศพบว่าปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศในช่วงปี พ.ศ.2552-2556 มีปริมาณลดลงจาก 501.67 ล้านคนในปี พ.ศ. 2552 เป็น 474.05 ล้านคนในปี พ.ศ. 2556 คิดเป็นอัตราการลดลงประมาณร้อยละ 1.41 ต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า

ผู้โดยสารส่วนหนึ่งได้เปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางโดยหันไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางระหว่างจังหวัดซึ่งสอดคล้องกับอัตราการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงปี พ.ศ. 2552 - 2556 ที่มีการเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 6.29 ต่อปี และเมื่อพิจารณาถึงแต่ละประเภทการขนส่งพบว่าผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดมีอัตราการลดลงค่อนข้างมาก กล่าวคือลดลงจาก 427.31 ล้านคน ในปี พ.ศ.2552 เหลือเพียง 395.51 ล้านคนในปี พ.ศ. 2556 โดยรายละเอียดปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม แสดงในตารางที่ 2.2-1 และตารางที่ 2.2-2 ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2-1

ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศ ช่วงปี พ.ศ. 2552-2556 (ล้านคน)

รูปแบบการเดินทาง	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	อัตราการเปลี่ยนแปลง(%)
รถโดยสาร	427.31	442.30	413.97	399.90	395.51	-1.91%
รถไฟ	47.94	44.54	44.05	41.76	37.34	-6.05%
ทางอากาศ (เครื่องบิน)	26.42	26.94	31.18	36.33	41.20	11.75%
รวม	501.67	513.77	489.21	477.99	474.05	-1.41%

ที่มา: กรมการขนส่งทางบกและกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 2.2-2

สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ช่วงปี พ.ศ. 2552-2556 (พันคัน)

พ.ศ.	ปริมาณรถจดทะเบียน (พันคัน)
2552	26,258
2553	27,530
2554	29,205
2555	31,440
2556	33,520
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	6.29%

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

2) การขนส่งสินค้าภายในประเทศ

จากสถิติการขนส่งของกระทรวงคมนาคมในช่วงปี พ.ศ. 2552-2556 พบว่าประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2556 มีการขนส่งสินค้าทางถนนประมาณ 423 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 80.36ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด รองลงมาคือ การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ประมาณร้อยละ 8.99 และทางชายฝั่งทะเลประมาณร้อยละ 8.39 ตามลำดับ

สำหรับอัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปี จากปี พ.ศ. 2552 ถึงปี พ.ศ. 2556 พบว่าการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลมีอัตราการขนส่งเพิ่มขึ้นมากที่สุด รองลงมาคือ การขนส่งทางอากาศ ทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางรถไฟ ตามลำดับ สำหรับการขนส่งทางถนนนั้น ถึงแม้ว่าจะมีส่วนการขนส่งสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นๆ แต่เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเพิ่มของการขนส่งสินค้าพบว่าอัตราการขยายตัวน้อยที่สุดแสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งสินค้าบางส่วนได้เริ่มที่จะเลือกการขนส่งสินค้าประเภทอื่นแทนการ

ขนส่งทางถนน ซึ่งจะเห็นได้จากสัดส่วนการขนส่งทางถนนที่ลดลงจากประมาณร้อยละ 83 ในปี พ.ศ. 2552 เหลือประมาณร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2556 ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3
สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ ปี พ.ศ. 2552-2556

รูปแบบการขนส่ง	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
ทางถนน	423,677	420,449	406,538	425,804	423,984	0.02%
ทางรถไฟ	11,517	11,288	10,667	11,849	11,817	0.64%
ทางน้ำภายในประเทศ	41,561	48,185	46,932	47,423	47,422	3.35%
ชายฝั่งทะเล	35,692	36,731	41,273	34,968	44,261	5.53%
ทางอากาศ	104	121	131	130	122	4.07%
รวม	512,551	516,774	505,541	520,174	527,606	0.73%

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

2.3 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นๆ ในสาขาเดียวกันและสาขาอื่นๆ

2.3.1 ความสอดคล้องของโครงการในภาพรวม

1) โครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์ เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศนั้น ควรให้ระบบการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเป็นตัวชี้้นำการพัฒนา โดยมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ในการเชื่อมโยงระหว่างจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) กับแหล่งผลิตและแหล่งบริโภค เนื่องจากการขนส่งทางถนน สามารถตอบสนองเรื่องการเข้าถึงทุกพื้นที่ได้ในลักษณะจากประตูถึงประตู (Door-to-Door Services) ได้ดีที่สุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1) โครงข่ายการขนส่งทางถนน ควรพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ประกอบด้วย

- เส้นทางพัทยา – มาบตาพุด
- เส้นทางบางปะอิน – นครราชสีมา
- เส้นทางบางใหญ่ – บ้านโป่ง – กาญจนบุรี
- เส้นทางบ้านโป่ง – ปากท่อ – ชะอำ
- เส้นทาง ชะอำ – ประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร
- เส้นทาง บางปะอิน – อ่างทอง
- ขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ – ชลบุรี – พัทยา เป็น 8 ช่องทาง

1.2) โครงข่ายการขนส่งทางรถไฟ ควรเน้นไปที่การพัฒนารถไฟรางคู่ในเส้นทางรถไฟสายใต้เป็นหลัก ประกอบด้วย

- เส้นทางรถไฟ นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน
- เส้นทางรถไฟ ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

- เส้นทางรถไฟ หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
- เส้นทางรถไฟ ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- เส้นทางรถไฟ สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์
- เส้นทางรถไฟ หาดใหญ่-สุโขทัย
- เส้นทางรถไฟ พังงอ-กันตัง

1.3) โครงการขนส่งทางชายฝั่ง ควรเน้นไปที่การพัฒนาให้มีท่าเรือสาธารณะ เพื่อรองรับการขนส่งชายฝั่ง โดยเฉพาะ โดยการพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือสงขลา การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือปากบารา และสนับสนุนเอกชนในการให้บริการขนส่งชายฝั่งเพื่อเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง

1.4) จุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เห็นว่าจุดเชื่อมโยงการขนส่งที่ควรมีการพัฒนาให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ประกอบด้วย

- จังหวัดนครราชสีมา CY สถานีรถไฟอุดจิก
- จังหวัดขอนแก่น บริเวณ CY สถานีรถไฟท่าพระ
- จังหวัดนครสวรรค์ ท่าข้ามก้านหิน
- จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดอ่างทอง
- จังหวัดชุมพร บริเวณ CY สถานีรถไฟวิสัย
- จังหวัดสุราษฎร์ธานี บริเวณ CY สถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
- สถานีขนส่งสินค้าชายแดน อาทิ อ. แม่สอด จ.ตาก อ.เมือง จ.หนองคาย อ.เมือง จ.มุกดาหาร อ.เชียงของ จ.เชียงราย

2.3.2 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ

มีแนวทางการเสนอแนะเส้นทางเพื่อพัฒนาพิจารณาจากความจุที่ยังเหลืออยู่ของช่วงเส้นทางต่างๆ ประกอบกับความหนาแน่นของการใช้เส้นทางและความต่อเนื่องของการพัฒนาจากศูนย์กลางของประเทศ ซึ่งแผนดังกล่าวได้รับการเห็นชอบในหลักการจากคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจแล้ว ซึ่งมีโครงการต่างๆ ดังสรุปในตารางที่ 2.3-1

ตารางที่ 2.3-1
แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่

ระยะที่	ช่วงเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)
ระยะที่1 (ปี พ.ศ. 2553-2557)	ลพบุรี-นครสวรรค์-ปากน้ำโพ	118
	มาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ	132
	ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	184
	นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน	165
	ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	166
ระยะที่2 (ปี พ.ศ. 2558-2562)	ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309
	ขอนแก่น-หนองคาย	172
	ปากน้ำโพ-ตะพานหิน	69
	หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	89
	ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	166
	แก่งคอย - บัวใหญ่	220
ระยะที่3 (ปี พ.ศ. 2563-2567)	ตะพานหิน-เชียงใหม่	427
	สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	339
	คลองสิบก้า-กบินทร์บุรี	76
	หาดใหญ่-สุโขทัย	214
	ทุ่งสง-กันตัง	93
	กบินทร์บุรี-คลองลึก	98

จากแผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ระยะที่ 1 พบว่าการดำเนินโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ดังนั้นตามแผนพัฒนาดังกล่าวจึงมีความจำเป็นมีการปรับแผนการลงทุน เพื่อกระจายการลงทุนให้เหมาะสมยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐต่อไป

ทั้งนี้ การพัฒนาเสริมโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ซึ่งต่อจากทางคู่ที่มีอยู่ และแก้ไขปัญหาคอขวดในเส้นทางสายใต้ รวมระยะทาง 767 กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร การพัฒนาดังกล่าวประกอบด้วย

- การก่อสร้างคันทางใหม่ที่แข็งแรงมั่นคงรวมถึงระบบระบายน้ำที่ดี
- การวางรางขนาด 100 ปอนด์ บนหมอนคอนกรีตอัดแรง
- การก่อสร้างสะพานรถไฟ
- การก่อสร้างรั้วกั้นตลอดแนวเขตทางรถไฟ
- การติดตั้ง/ปรับปรุงเครื่องกั้นอัตโนมัติ
- การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
- การปรับปรุงสถานีรถไฟ
- การก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงแห่งใหม่

2) โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟทางคู่ สายนครปฐม-หัวหิน ของ รฟม.

เป็นโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ใหม่ แนวเส้นทางมีระยะทางโดยประมาณ 170 กิโลเมตร โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม เขตทางกว้าง 60 เมตรเส้นทางวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมตลอดสายทางเริ่มต้นที่ กม.47+700 บริเวณสถานีนครปฐม แนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันตกถึงชุมทางหนองปลาดุก ระยะทางประมาณ 16.5 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวซ้ายลงใต้ ผ่านจังหวัดราชบุรี เพชรบุรี สิ้นสุดที่ กม.217+700 เลยสถานีหัวหินไปประมาณ 4 กิโลเมตร บริเวณสถานีช่วง กม.211+582.900 ถึง กม.215+872.900 ระยะทาง 4.290 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับ ระบบรางเป็นทางกว้าง 1.00 เมตร (Meter Gauge) แบบใช้หินโรยทาง (Ballast) ใช้รางชนิด UIC54 และหมอนคอนกรีตแบบ Mono Block ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมสำหรับทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหินทั้งนี้ เมื่อรถไฟทางคู่เส้นทางสายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2558 จะก่อให้เกิดประโยชน์คือ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟจาก 1 ล้านตันต่อปี เป็น 1.5 ล้านตันต่อปี เพิ่มจำนวนผู้โดยสารจากปีละ 6 ล้านคนเป็น 12 ล้านคน เพิ่มความจุของทางเฉลี่ยได้มากกว่า 200 ขบวนต่อวัน ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางจากกรุงเทพฯ-หัวหิน จากปัจจุบันใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง จะช่วยลดเวลาเหลือเพียงไม่ถึง 2 ชั่วโมง

3) โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ของ สนข.

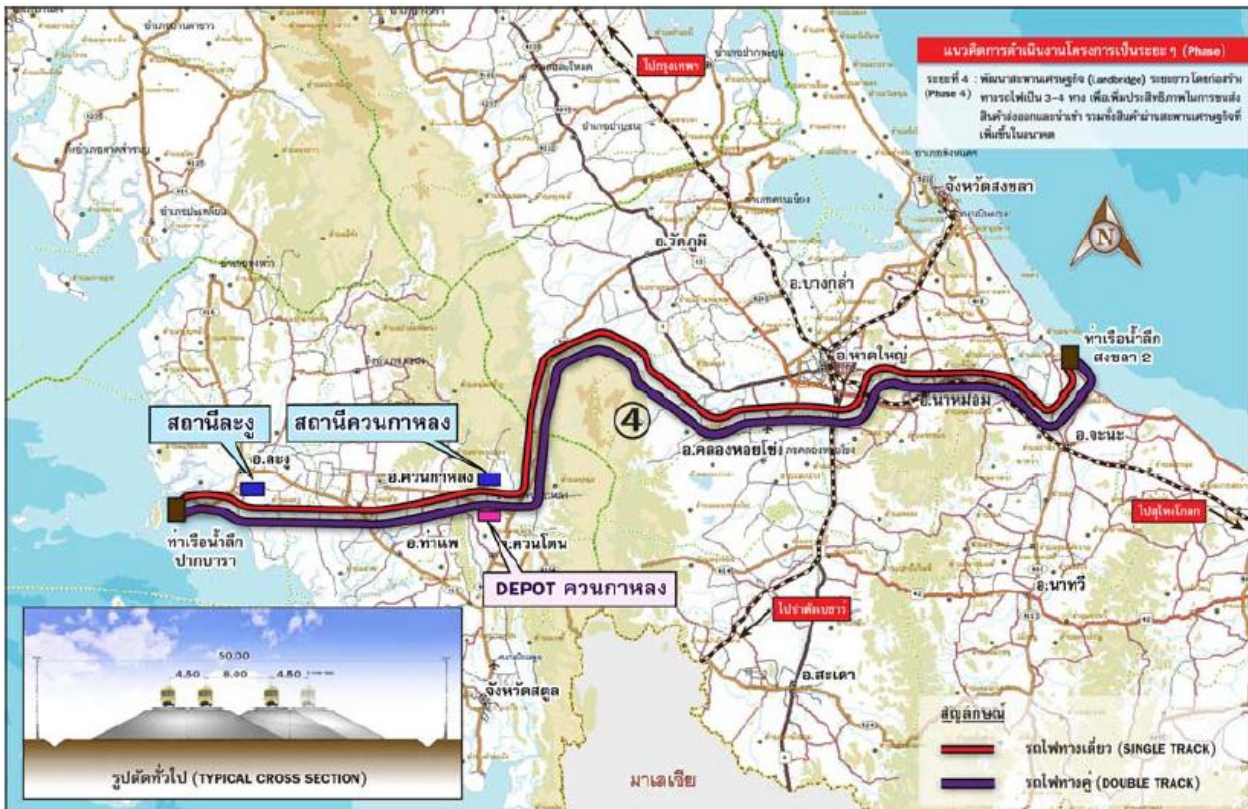
การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความจุทาง ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถและความปลอดภัยทำให้การเดินทางสะดวกและเร็วขึ้น สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งการโดยสารและขนส่งสินค้า การพัฒนาทางคู่จะเพิ่มความจุของทางเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวทำให้สามารถเดินรถได้เร็วขึ้นและมีความปลอดภัยในการเดินรถเพิ่มมากขึ้น โดยไม่ต้องมีการรื้อหลัก ซึ่งจะเพิ่มโอกาสที่จะเดินรถได้ตรงเวลามากขึ้น ส่งผลถึงความเชื่อมั่นในการให้บริการระบบ ทำให้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าหันมาใช้บริการขนส่งระบบรางมากขึ้น (Modal Shift) เป็นประโยชน์ต่อการใช้พลังงานและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศในภาพรวมโดยก่อสร้างทางรถไฟความกว้างทาง 1.00 ม.(Meer Gauge) รวมระยะทาง 167 กม. สร้างเป็นทางคู่ซึ่งมีจำนวนสถานีรวม 21 สถานี (รวมสถานีประจวบคีรีขันธ์และชุมพร) และสร้างที่หยุดรถเพิ่ม 5 จุด และรื้อย้ายอาคารสถานี 14 สถานี โดยแนวเส้นทางโครงการมีความครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 6 อำเภอ ซึ่งประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการคือ ภาคประชาชนในพื้นที่ที่โครงการผ่านสามารถใช้บริการขนส่งได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่โครงการผ่านสามารถใช้บริการขนส่งสินค้าได้ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ และจะสามารถพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ ซึ่งส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมคุ้มค่ากับต้นทุนของทรัพยากรที่นำมาลงทุน

4) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ของ สนข.

การสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) และเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนให้เกิดประตูการส่งออกสินค้าจากภาคอื่นๆหรือจากประเทศจีนตอนใต้ออกไปยังทะเลอันดามัน เพื่อไปยุโรป แอฟริกาตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ โดยไม่ต้องอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งจะก่อให้เกิดเส้นทางการขนส่งสินค้าออก สินค้าเข้าและสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ผ่านประเทศไทย อันจะเป็นเส้นทางการค้าใหม่ (New Trade Lane) ผ่านท่าเรือน้ำลึกในระดับนานาชาติที่เป็นของประเทศไทยเอง ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการ

แข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งขณะนี้ได้เร่งทำการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเช่นกัน ทั้งที่อยู่ทางทิศตะวันตก (ฝั่งทะเลอันดามัน) และที่อยู่ทางทิศตะวันออก (ฝั่งอ่าวไทย)

สินค้าเปลี่ยนถ่ายที่จะใช้เส้นทาง Lanbridge คือสินค้าที่จะเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งจากในปัจจุบันที่เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา และใช้ท่าเรือในสิงคโปร์หรือมาเลเซียเป็นท่าเรือถ่ายลำ มาใช้เส้นทางใหม่ที่มีท่าเรือน้ำลึกปากบารา และท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 เป็นท่าเรือสำหรับถ่ายลำ โดยมีทางรถไฟเป็น Landbridge เชื่อมระหว่างท่าเรือทั้งสอง ซึ่งเส้นทางใหม่จะสามารถรองรับการขนส่งสินค้าโลกที่มีการขยายตัวมากโดยเฉพาะระหว่างยุโรปกับเอเชีย ที่ตั้งโครงการแสดงในรูปที่ 2.3-1



รูปที่ 2.3-1 ที่ตั้งโครงการทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าน้ำระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน