



กรมรางชุด R-Map วางโครงข่ายรถไฟสายใหม่ เชื่อมพื้นที่ "อุตสาหกรรม-เกษตร-ท่องเที่ยว" พลิกโฉมระบบขนส่ง...ลดต้นทุนโลจิสติกส์

“รถไฟ” เป็นระบบคมนาคมที่คนไทยมีความคุ้นเคย และอยู่คู่กับสังคมไทยมาอย่างยาวนานถึง 124 ปีแล้ว แม้ว่าบางคนอาจจะไม่เคยใช้บริการ หรือไม่ได้ใช้เป็นประจำ แต่เนื่องจากระบบราง เป็นระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูง ในการขนส่งคนและสินค้าจากต้นทางสู่ปลายทาง ขณะที่ปัจจุบันรถไฟมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย หลากรูปแบบ และมีความสะดวกปลอดภัย ตรงเวลา ภายใต้ราคาค่าบริการที่สมเหตุสมผล และยังเป็นระบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รัฐบาลจึงให้ความสำคัญในการพัฒนาและลงทุนระบบรางอย่างมาก ในห้วงเวลาที่ผ่านมา

ตามแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ที่มุ่งเน้นการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ จึงนับเป็นก้าวสำคัญที่ระบบราง จะเป็นส่วนในการขับเคลื่อนการค้าการลงทุน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งทางราง เพื่อช่วยลดระยะเวลาและต้นทุน ทั้งด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังประหยัดการใช้พลังงานของประเทศในระยะยาว ยกกระดับเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

ซึ่งแผนการพัฒนารถไฟไทยนั้นจะมี 3 ส่วนหลักๆ คือ 1. การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กม. โดยช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 106 กม. วงเงิน 10,232.86 ล้านบาท และช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กม. วงเงิน 24,326 ล้านบาท ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนอีก 5 เส้นทาง อยู่ระหว่างก่อสร้าง

ได้แก่ สายเหนือ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ 148 กม. วงเงิน 18,699 ล้านบาท สายอีสาน ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กม. วงเงิน 29,968.62 ล้านบาท สายใต้ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กม. วงเงิน 15,718 ล้านบาท ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 84 กม. วงเงิน 5,807 ล้านบาท และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 167 กม. วงเงิน 12,457 ล้านบาท

ทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กม. ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการนำเสนอขออนุมัติ โครงการได้แก่ 1. ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย 2. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ 3. ช่วงขอนแก่น-หนองคาย 4. ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี 5. ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี 6. ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา 7. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

และรถไฟสายใหม่ที่ ครม.อนุมัติโครงการแล้ว 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 678 กม. วงเงินรวม 128,379 ล้านบาท คือ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

นอกจากนี้ รฟท.ยังมีในการพัฒนาทางคู่ในระยะถัดไป ซึ่งเป็นรถไฟสายใหม่ เป็นเส้นทางแตกแขนง ออกจากสายหลัก เพื่อเชื่อมโยงไปยังจังหวัด สำคัญ และส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวเมืองรอง จำนวน 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,738 กม. ประเมินวงเงินลงทุน 355,758.50 ล้านบาท จะเพิ่มเส้นทางเป็น 6,463 กม. จาก 47 จังหวัดที่มีรถไฟผ่าน จะเพิ่มขึ้นเป็น 61 จังหวัด

2. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง (high speed rail) ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและเป็นทางเลือกในการเดินทาง โดยเป็นระบบรถไฟที่มีความเร็วสูงสุดประมาณ 250

แผนพัฒนา รถไฟสายใหม่ 12 เส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	วงเงิน (ล้านบาท)
1	แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	256	96,785
2	นครสวรรค์-บ้านไผ่	291	47,712
3	ศรีสะเกษ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด	162	20,435.50
4	อุบลราชธานี-ช่องเม็ก	87	9,197
5	กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน	36	6,497
6	กาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี	221	41,771
7	ศรีราชา-ระยอง	70	13,357
8	บางตาพูด-ระยอง-จันทบุรี-ระยอง-ตราด	197	34,649
9	ชุมพร-ระนอง	116	18,748
10	สุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าบูน	158	34,237
11	สุราษฎร์ธานี-คอนสัก	76	17,147
12	กันตุก-กระบี่	68	15,223

ผู้จัดการ info Graphics

Sousou : mgromline.com

กม./ชม. ทางมีความกว้าง 1.435 เมตร จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,654 กม. ประกอบด้วย

ระยะเร่งด่วน สายอีสาน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กม. และนครราชสีมา-หนองคาย 355 กม. (ความร่วมมือ ไทย-จีน), สายตะวันออก ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะมา 220 กม. (บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสาม สนามบิน จำกัด รับสัมปทาน) สายเหนือ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก 380 กม.

ระยะกลาง สายใต้ กรุงเทพฯ-หัวหิน 211 กม. สาย

ตะวันออก ระยอง-จันทบุรี-ตราด 190 กม. สายเหนือ พิษณุโลก-เชียงใหม่ 288 กม.

ระยะยาว สายใต้ หัวหิน-สุราษฎร์ธานี 424 กม. และ สุราษฎร์ธานี-ป่าตองเบซาร์ 335 กม.

3. การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน การพัฒนาระบบโทรคมนาคม และอาณัติสัญญาณ

ซึ่งแผนพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาดราง 1 เมตรนั้น ช่วยเพิ่ม ประสิทธิภาพการให้บริการ ไม่ต้องเสียเวลารอสับหลักสามารถเพิ่ม ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเป็น 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟ

ขนส่งสินค้าเป็น 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งจะทำให้การเดินทางโดยรถไฟสามารถแข่งขันกับระบบถนนได้

● กรมรางชุดศึกษาแผนพัฒนารถไฟฟ้าเคอร์เซอร์เชื่อมโครงข่ายหลัก

แม้จะมีแผนก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มถึง 16 เส้นทางระยะทางรวม 3,154 กม. แต่ส่วนใหญ่ เป็นการก่อสร้างทางเพิ่มอีก 1 ทางคู่ไปตามแนวรถไฟเดิม ในขณะที่ปัจจุบันการพัฒนาระบบที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ทั้งแหล่งอุตสาหกรรม ท้องเที่ยว และชุมชน

ดังนั้นเส้นทางรถไฟที่มี จึงอาจยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่เกษตรกรรมที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ แหล่งอุตสาหกรรมที่ต้องการให้มีระบบรางเข้าถึงช่วยการกระจายสินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุน อย่างแท้จริง

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางราง (ขร.) จึงได้วางจ้างที่ปรึกษาฯ 25.74 ล้านบาท เพื่อทำการศึกษาค่าความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) ใช้เวลาศึกษา 12 เดือน

โดยเป็นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟไม่ว่าจะเป็น การก่อสร้างทางคู่ และทางสายใหม่ พร้อมทั้งพัฒนาระบบโทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณ รถจักรและล้อเลื่อน เพื่อให้ระบบขนส่งทางรางกลายเป็นระบบหลักในการเดินทางและการขนส่งสินค้าของประเทศ

รวมทั้งนำผลการศึกษาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งรถไฟทางคู่ และมอเตอร์เวย์ มาพิจารณา และจะต้องสำรวจ/รวบรวมข้อมูล/ปัญหาอุปสรรคในการขนส่ง และความต้องการในพื้นที่ ทั้งจากประชาชน ผู้ประกอบการทุกแขนง

มีการรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน จำนวนประชากร ปริมาณการขนส่ง การผลิต ทางเกษตร ด้านอุตสาหกรรม โครงข่ายคมนาคมทุกรูปแบบที่มีในพื้นที่ รวมไปถึงวิเคราะห์ความต้องการเดินทาง เพื่อคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต

● ข้อเสนอทางรถไฟแฉ่งย้อย เชื่อมโยงเข้าพื้นที่เศรษฐกิจ

“พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์” รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) กล่าวว่า การศึกษา R-Map นี้ เพื่อหาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าจากพื้นที่เศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ รวมถึงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ตลอดจนการพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ พัฒนาลิขิตอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง

โดยจะเป็นการนำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟมาทบทวนและต่อยอดโครงข่ายเส้นทางเดิมให้ครอบคลุมทั่วประเทศ รวมทั้งทบทวนและพัฒนาระบบสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ แหล่งท่องเที่ยว นิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่ในระดับภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน และสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ

เมื่อดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จจะมีการจัดทำแผนการพัฒนา

โครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้เกิดการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมเหมาะสมกับสถานะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

โดยบูรณาการร่วมกับการคมนาคมขนส่งอื่นๆ รวมทั้งเสนอแนะการลงทุนตามลำดับความสำคัญและความจำเป็นแต่ละเส้นทาง ในโครงการต่างๆ ในภาพรวมของประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อเป็นส่วนช่วยในการฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 และรองรับการลงทุนหลังจากการเปิดประเทศต่อไป

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคม มีแผนแม่บทโครงข่าย MR-Map ที่มีแนวคิดในก่อสร้างมอเตอร์เวย์ กับระบบรางควบคู่ไปในแนวเส้นทางเดียวกัน จำนวน 10 เส้นทาง ซึ่งถือเป็นเส้นทางหลัก ส่วน R-Map นี้จะมีลักษณะเป็นเส้นเลือดฝอย เป็นรถไฟสายสั้นๆ ใช้เงินลงทุนไม่มาก โดยจะแยกออกจากสายหลักต่อเชื่อมไปยังจุดหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น ทำเรือแหลมฉบังเฟส 3, ท่าเรือมาตาพุด, นิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

“เป็นการเติมโครงข่ายรถไฟให้เต็มโดยเชื่อมไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพหรือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ต่อไป”

● พ.ร.บ.การขนส่งทางราง เครื่องมือหลักขับเคลื่อนสู่เป้าหมาย

เบื้องต้น มองว่าแนวทางลงทุน เป็นได้ทั้ง เปิดให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จ ทั้งก่อสร้างทาง จัดหารถจักรล้อเลื่อนและให้บริการ หรือภาครัฐอาจต้องเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และให้เอกชนลงทุนส่วนที่อยู่เหนือรางและบริหารการเดินทาง โดยจ่ายค่าใช้ทางให้กับภาครัฐ

ซึ่งขณะนี้ ร่างพ.ร.บ.การขนส่งทางรางได้รับความเห็นชอบจาก ครม.แล้ว อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของกฤษฎีกา หากมีผลบังคับใช้ จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้สามารถเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายรองได้ในอนาคต นอกจากนี้วางแผนก่อสร้างเส้นทางรถไฟเพิ่มแล้ว จะต้องศึกษาด้านการตลาด ธุรกิจ เพื่อให้มีรถไฟมาวิ่งให้บริการอย่างคุ้มค่าด้วย ซึ่งการศึกษา จะครอบคลุมทั้งหมด

● เร่งทำแผนการตลาด ทางคู่ฟัส 2 ตอบคำถามสศช.

สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ของการรถไฟฯ จำนวน 7 เส้นทาง ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเสนอสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แต่สศช.ยังไม่สามารถพิจารณาได้ เนื่องจากไม่มีแผน การเดินทาง แผนการตลาด แผนธุรกิจ ในการสร้างรายได้เพื่อรองรับการลงทุนเพราะกังวลว่าสร้างทางเสร็จแล้วไม่มีรถวิ่ง ซึ่งกรมรางฯ จะช่วยศึกษาในส่วนนี้ด้วย คาดว่าใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

“สศช.ต้องการคำตอบเรื่องแผนธุรกิจแผนการตลาด จำนวนผู้โดยสาร สินค้า การกำหนดค่าโดยสาร ค่าระวาง รวม

ไปถึงรูปแบบแพ็คเกจท่องเที่ยว และระบบตัวใหม่ๆ เพราะรถไฟฟ้าที่ใช้เงินลงทุนสูง ขณะนี้ยังมีเวลาศึกษาวิเคราะห์ให้รอบด้าน ...ไม่ถือว่าล่าช้าและเมื่อการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ยุติ จะพร้อมนำเสนอเพื่อขออนุมัติ"

ประเทศไทยคาดหวังว่าโครงข่ายรถไฟฟ้าจะเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 79.90 ล้านคน/ปี ขนส่งสินค้าเพิ่มเป็น 46.89 ล้านตัน/ปี สนับสนุนให้สินค้าเกิดการชิปใหม่มาใช้ราง จาก 1.4% เพิ่มเป็น 18.2% และ 29.7% ตามลำดับ ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ลดลงจาก 14.2% เหลือ 11.9% ต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP ลดลงจาก 7.4% เหลือ 6.7%

คงถึงเวลาแล้ว...ที่จะต้องพิจารณาเปิดให้เอกชนเข้ามาร่วมใช้ทางรถไฟ เข้ามาร่วมลงทุนให้บริการเดินรถ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่มีศักยภาพ โดยจ่ายค่าเช่าใช้ทางให้กับ การรถไฟฯ เพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์รางให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนสูงสุด..และเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศอย่างสมบูรณ์และยั่งยืน .