



วิเศษ

๑๒๙ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย
ขับเคลื่อนอนาคตให้ยั่งยืน



ขับเคลื่อนอนาคตให้ยั่งยืน



๑๒๙ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓ สถิตในดวงใจตราบนิจนิรันดร์
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ
พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

เสียงราษฎร์รำคร่ำครวญทวนโหยให้
เหมือนไฟดับดับแสงทุกแรงดวง
ไอ้ เคยเคียงพระชนกาทิเบตร์
เยี่ยมประชายากไร้ที่ใดมี
ทรงรักและห่วงแทนเหล่าพิชพรรณ
“สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์” คือนามา
ทรงดำริคืนชีวิตชายฝั่งทะเล
สนับสนุนตู้รถไฟเก่าเพื่อแบ่งปัน
มาบัดนี้ พระเสด็จสู่สวรรค
ต่างสำนึกในพระกรุณาทั่วมณฑล

ด้วยอาลัยพระมิ่งขวัญพันปีหลวง
ชนทั้งปวงนองน้ำตาในราตรี
สองเสด็จโดยรถไฟทุกถิ่นที่
ทรงปิดเป่าคล้ายคลี่เพราะเมตตา
คมนาคมจึงจัดสรรสร้างสวนป่า
ถวายเป็นกุศลสืบเฉลิมพระชนมพรรษา
การรถไฟไม่หันเหสนองขวัญ
เป็นบ้านปะการังนั้นในสายชล
พลกนิกรโตกศลย์ทุกแห่งหน
เหลือจะพันรำพันทั้งปฐพี

น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้
ข้าพระพุทธเจ้า คณะกรรมการ คณะผู้บริหาร
พนักงาน และลูกจ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย
นางชัชยกร บางคมบาง ศิลปินแห่งชาติ สาขาวรรณศิลป์ ประจำปี 2557 ผู้ประพันธ์





เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งไปทรงเยี่ยมราษฎรตามจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้ ระหว่างวันที่ 6 - 27 มีนาคม พ.ศ. 2502



เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งไปทรงประกอบพิธีเททองหล่อพระพุทธรูป ณ วัดมหาธาตุ อำเภอเมืองเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2504



เสด็จพระราชดำเนินไปพระราชทานสิ่งของแก่ราษฎรที่ประสบอุทกภัย ในอำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลก เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2513



เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งไปทรงเยี่ยมราษฎรตามจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างวันที่ 2 - 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2498



เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งไปทรงเยี่ยมราษฎรตามจังหวัดต่างๆ ในภาคเหนือ ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ - 18 มีนาคม พ.ศ. 2501

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร (รัชกาลที่ 9) พระบารมีของพระองค์ ได้ปกแผ่ไพศาลมาถึงกิจการด้านคมนาคม สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ประทับเคียงข้างพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ในการบำเพ็ญพระราชกรณียกิจ และเสด็จพระราชดำเนินไปทรงเยี่ยมราษฎรทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ไม่ว่าจะพื้นที่ห่างไกลหรือทุรกันดารทั้งทางรถยนต์ ทางเรือ และทางอากาศ นำไปสู่การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในชนบท เพื่อเชื่อมโยงหมู่บ้านห่างไกลให้ราษฎรเดินทางได้อย่างสะดวก

โดยทางรถไฟเป็นอีกหนึ่งหน้าประวัติศาสตร์ของเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน การต้อนรับพระราชอาคันตุกะจากต่างประเทศ รวมถึงพระกรณียกิจสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทรงรับฟังปัญหาอย่างใกล้ชิด ทอดพระเนตรสภาพความเป็นอยู่ และพระราชทานแนวทางแก้ไข เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของราษฎร



สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ทรงมีพระราชปณิธานคืบความชุ่มชื้นสู่แผ่นดิน โดยอาศัยความร่วมมือของพสกนิกร ด้วยทรงตระหนักว่าการจะรักษาป่าไม้ไว้ให้ได้นั้น จำเป็นต้องสร้างความรู้สึกรักและหวงแหนต้นไม้ให้เกิดขึ้นเสียก่อน โดยให้ประชาชนรักป่าเหมือนเป็นสมบัติของตนเอง เพื่อให้ธรรมชาติคงอยู่อย่างยั่งยืน พร้อมกับการยกระดับคุณภาพชีวิตให้สามารถดำรงอยู่ร่วมกับสิ่งแวดล้อมได้อย่างสมดุล

กระทรวงคมนาคม จึงได้จัดสร้างสวนสาธารณะในลักษณะสวนป่า ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 200 ไร่ เพื่อน้อมเกล้าฯน้อมกระหม่อมถวายในโอกาสชดสมัยมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ครบ 5 รอบ 12 สิงหาคม 2535 ในนาม “สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ” เพื่อให้เป็นสวนพฤกษศาสตร์ที่สมบูรณ์แห่งหนึ่งของประเทศ ภายในสวนมีสระน้ำเป็นรูปตัว S และ ส ซึ่งเป็นอักษรตัวแรกในพระนามของสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ในภาษาอังกฤษและภาษาไทย มีลานบัวเป็นศูนย์กลางล้อมรอบไปด้วยสวนพฤกษศาสตร์ที่รวบรวมสายพันธุ์ต่างๆ ของพรรณไม้หลายชนิด และมีไม้มงคลพระราชทานประจำจังหวัดทุกจังหวัด สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ ตั้งอยู่บนถนนกำแพงเพชร 2 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ติดกับสวนจตุจักรและสวนวชิรเบญจทัศ โดยภายในสวนยังเป็นที่ตั้งของพิพิธภัณฑเด็ก กรุงเทพมหานคร อีกด้วย



สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ทรงมีพระราชปณิธานที่จะคืนชีวิตให้แก่ท้องทะเลไทย และทรงเล็งเห็นปัญหาความยากจนของชาวประมงพื้นบ้านที่ออกเรือหาปลา แต่กลับจับปลาได้น้อยลงทุกปี เพราะทรัพยากรทางทะเลเสื่อมโทรมและปะการังธรรมชาติถูกทำลาย พระองค์ทรงเชิญนักวิชาการจากหลายสาขาและกรมประมงร่วมกันระดมความคิดเพื่อหาแนวทางที่ดีที่สุดในการแก้ไขปัญหา จึงเป็นที่มาของโครงการฟื้นฟูทรัพยากรชายฝั่งทะเลฯ อันเนื่องมาจากพระราชดำริ



กระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยหน่วยงานในสังกัดร่วมสนองพระราชปณิธาน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย สนับสนุนตู้รถไฟเก่าซึ่งเคยเป็นตู้สินค้า โดยทยอยส่งมอบรวม 881 ตู้ และกระจายอยู่ได้ทะเล 30 จุด เพื่อทำการวางโครงสร้างปะการังเทียมในพื้นที่ได้ทะเลจังหวัดนราธิวาส สำหรับให้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ โครงการนี้ไม่เพียงฟื้นฟูระบบนิเวศได้ทะเล แต่ยังฟื้นชีวิตของชาวประมงให้กลับมามีรายได้และความหวังในอาชีพอีกครั้ง



สารประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

เนื่องในวาระครบรอบ 129 ปี ของการสถาปนากิจการรถไฟไทย ถือเป็นหลักฐานสำคัญที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการพัฒนาระบบรางของประเทศมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการยกระดับการให้บริการ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางในปัจจุบัน ดำเนินตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ที่มุ่งยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการคมนาคมของประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มคุณภาพการให้บริการแก่ประชาชน ควบคู่กับการเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

ในช่วง พ.ศ. 2568 ถึงต้น พ.ศ. 2569 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานขององค์กร ได้พิจารณาและอนุมัติโครงการสำคัญหลายโครงการที่มีบทบาทต่อการยกระดับระบบรางของประเทศ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา และช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ รวมถึงโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ตลอดจนโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย นอกจากนี้ยังมีกรณีอนุมัติโครงการจัดหารถโดยสารจำนวน 182 คัน และรถดีเซลรางปรับอากาศ 184 คัน เพื่อเสริมศักยภาพการให้บริการแก่ประชาชน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ในนามของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอขอบคุณคณะผู้บริหารและพนักงานการรถไฟฯ ทุกท่าน ที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์สุจริต และยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ที่ร่วมกันสนับสนุน และผลักดันให้ระบบรถไฟเป็นโครงข่ายการเดินทาง และการขนส่งหลักของประเทศ รวมทั้งประชาชน ผู้ใช้บริการที่ให้ความไว้วางใจในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งล้วนเป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนให้กิจการรถไฟไทย ก้าวหน้าและเติบโตอย่างมั่นคงต่อไป ในอนาคต



นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



นายนิมิต โปธินิมแดง
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการในตำแหน่ง

เมื่อ 129 ปีที่แล้ว กำเนิดเป็นปฐมฤกษ์ของเส้นทางรถไฟสยาม เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นรถไฟสายแรกของสยามประเทศ และเป็นการปูรากฐานในการพัฒนากิจการรถไฟไทยเพื่อความเจริญมั่นคงของชาติ และความสุขของปวงชนชาวไทย มาจนถึงปัจจุบัน การรถไฟฯ จึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคม เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ทุ่มเทพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานทางรางอย่างไม่หยุดนิ่ง โดยได้เดินหน้าโครงการสำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย รวมถึงโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาระหว่างการศึกษาและขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เช่น ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉนวน และช่วงชุมทางหาดใหญ่-สุโขทัย-สุโขทัย เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถือเป็นภารกิจสำคัญที่เรากำลังดำเนินการอยู่

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ด้วยการเปิดให้บริการขบวนรถ และตู้โดยสารโฉมใหม่ เพื่อดึงดูดใจนักท่องเที่ยว กระจายรายได้สู่ชุมชนและท้องถิ่น ขณะเดียวกัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังมุ่งมั่นยกระดับประสิทธิภาพองค์กรสู่ Smart Organization และเตรียมความพร้อมของบุคลากรในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่สะดวก ปลอดภัย ตรงต่อเวลาเชื่อมโยงครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ในราคาที่เหมาะสม ภูมิใจที่เป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน และมีภารกิจอันยิ่งใหญ่เพื่อประเทศชาติ และขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างการรถไฟฯ ทุกท่าน ที่ร่วมแรงร่วมใจกันเร่งรัดดำเนินงานในด้านต่าง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความสุขให้กับประชาชน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง ให้เกิดขึ้นและเห็นผลเป็นรูปธรรม ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบการให้บริการในด้านต่างๆ เพื่อสร้างเสริมระบบการคมนาคมขนส่งทางรางของไทย ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

คำนำ

หนังสือ “129 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ขับเคลื่อนอนาคตให้ยั่งยืน” เล่มนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นที่ระลึกในวาระครบ 129 ปี แห่งการสถาปนากิจการรถไฟไทย ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2569 และเป็นบันทึกถึงพัฒนาการของกิจการรถไฟไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2439 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งเกิดจากความมุ่งมั่นของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการยกระดับรถไฟให้เป็นระบบหลักของการคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

หนังสือเล่มนี้ได้บอกเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับวิวัฒนาการของกิจการรถไฟไทยตลอด 129 ปีที่ผ่านมาจนถึงการพัฒนาในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในอนาคต ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง รถไฟชานเมืองสายสีแดง การให้บริการของขบวนรถโดยสารหลากหลายรูปแบบเพื่อการเดินทางและท่องเที่ยวของประชาชน และขบวนรถสินค้าที่รองรับการขนส่งและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ ตลอดจนการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ของการรถไฟฯ การพัฒนาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ รวมถึงภารกิจของหน่วยงานภายในและบริษัทในสังกัดการรถไฟฯ ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนกิจการรถไฟให้มีความก้าวหน้ามั่นคง ไปพร้อมกับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือ “129 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ขับเคลื่อนอนาคตให้ยั่งยืน” เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ในการสื่อสารภารกิจและการพัฒนาในทุกมิติของกิจการรถไฟไทย และสร้างความมั่นใจในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะขับเคลื่อนอนาคตให้ยั่งยืน

นายเมธาพัฒน์ สุนทรวรภาส
บรรณาธิการ

สารบัญ

บทที่ 1	129 ปี แห่งวิวัฒนาการ	12
	• เส้นทางพิกทิกซ์ริคษาอริบไทย	14
	• รอยทางสู่ความมั่นคง	18
	• ในม่านหมอกแห่งสงคราม	22
	• กลไกรางเหล็กเชื่อมแผ่นดิน	26
	• เมื่อประเทศไทยเลือกทางราง	30
	• รางรถไฟไทยในมาตรฐานโลก	34
	• บนเส้นทางแห่งความยั่งยืน	40
บทที่ 2	เปิดพิมพ์เขียวระบบรางยุคใหม่	44
	• โครงข่ายราง เชื่อมอนาคต	46
	• ชีวิตเดินทาง ประเทศเติบโต	80
	• ทางราง ทางแข่งขัน	104
	• พลังขบวนรถใหม่ ขับเคลื่อนรางไทย	116
บทที่ 3	พัฒนาเมือง บนพิมพ์เขียวราง	134
	• ที่ดินรถไฟ ทรัพย์สินขนาดใหญ่ ที่รอการปลดล็อก	136
	• TOD: รางสร้างเมือง เมืองสร้างมูลค่า	140
	• บริหารทรัพย์สินด้วยพลังดิจิทัล	146
บทที่ 4	คนแกร่ง รางแกร่ง	148
	• โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ กลไกพัฒนากำลังคนของระบบรางไทย	150
	• ผนึกกำลังทางวิชาการส่งเสริมความก้าวหน้าของระบบรางไทย	154
	• ผสานความร่วมมือระบบรางระดับโลก ยกกระดับศักยภาพรถไฟไทย	158
บทที่ 5	พลังองค์กรบนรางแห่งอนาคต	162
	• การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์กรขับเคลื่อนระบบรางของประเทศ	164
	• แผนฟื้นฟูการรถไฟฯ : จุดเปลี่ยนจาก “องค์กรเดินรถ” สู่ “แพลตฟอร์มระบบราง”	176

บทที่ 1

129 ปี จรัสตนนา

กิจการรถไฟไทยถือกำเนิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อการเชื่อมโยงหัวเมือง รักษาอธิปไตย และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ต่อมาโครงข่ายทางรถไฟได้ขยายตัวและมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเมือง การค้า และการเดินทางของประชาชน แม้ต้องเผชิญความเสียหายจากสงครามและข้อจำกัดด้านงบประมาณในบางช่วงเวลา แต่ระบบรางยังคงเป็นกลไกหลักของการพัฒนาประเทศ จนกระทั่งมีการปรับองค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจในปี พ.ศ. 2494 ปัจจุบันประเทศไทยกำลังเดินทางพัฒนารถไฟให้เป็น “เส้นเลือดใหญ่ของการคมนาคม” ผ่านโครงข่ายรถไฟทางคู่ รถไฟชานเมือง และรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การเดินทาง และการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศในอนาคต





“เรารู้สึกว่าการที่จะได้ทำวันนี้เป็นเกียรติยศแก่ตัวเราแลเป็นที่ยินดีด้วยที่จะได้ทำการให้รถไฟสายนี้สำเร็จได้
ถึงแม้แต่เป็นส่วนหนึ่งตอนหนึ่ง เพราะเหตุว่าได้ทำการเพื่อประโยชน์แก่พระราชอาณาจักร
ไม่เฉพาะแต่คนในประเทศของเรา แต่ได้เป็นประโยชน์ทั่วไปแก่มนุษย์ทั้งปวง...”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439

เส้นทางพิทักษ์รักษาอธิปไตย

ในอดีต การคมนาคมของไทยพึ่งพาแม่น้ำลำคลองเป็นหลัก ส่วนทางบกใช้ช้างม้า วัว ควายเทียมเกวียนในการเดินทางและลำเลียงสินค้า กระทั่งโลกตะวันตกได้คิดค้น “รถไฟ” ในอังกฤษเมื่อ พ.ศ. 2347 (ค.ศ. 1804) ซึ่งเป็นนวัตกรรมการขนส่งที่เปลี่ยนโฉมการเดินทางของมนุษยชาติ

คนไทยได้เห็นรถไฟครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2398 (ค.ศ. 1855) สมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีสเตอร์แฮร์รี สมิท ปาร์ค ซึ่งเป็นกงสุลเมืองเอ็ดมิง เป็นราชทูตนำเครื่องราชบรรณาการมาถวาย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 โดยมีรถไฟจำลองย่อส่วนมาจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวน เดินบนรางด้วยแรงไอน้ำ ทำนองเดียวกับรถใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ รวมมากับของถวายอย่างอื่น ขบวนรถไฟจำลองนี้ สมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย ทรงมีพระราชประสงค์จะให้เป็นที่ระลึกแด่พระราชทูตที่นำเครื่องราชบรรณาการมาให้ ทรงมีพระราชดำริการสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทยอย่างไรก็ดี ด้วยข้อจำกัดด้านเศรษฐกิจและจำนวนประชากรในขณะนั้น โครงการรถไฟในไทยจึงยังไม่เกิดขึ้นจริง

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 สถานการณ์การค้าขายอำนาจของอังกฤษและฝรั่งเศส ในภูมิภาคอินโดจีน ทำให้พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของ

ระบบคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ การพึ่งพาเส้นทางเกวียนและลำน้ำไม่เพียงพอต่อการปกครองและรักษาอธิปไตย การสร้างทางรถไฟจึงเป็นทั้งยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงการเชื่อมโยงหัวเมืองชายแดน การส่งเสริมเศรษฐกิจ และการเปิดพื้นที่ใหม่ให้ประชาชนเข้าไปตั้งถิ่นฐานทำกิน

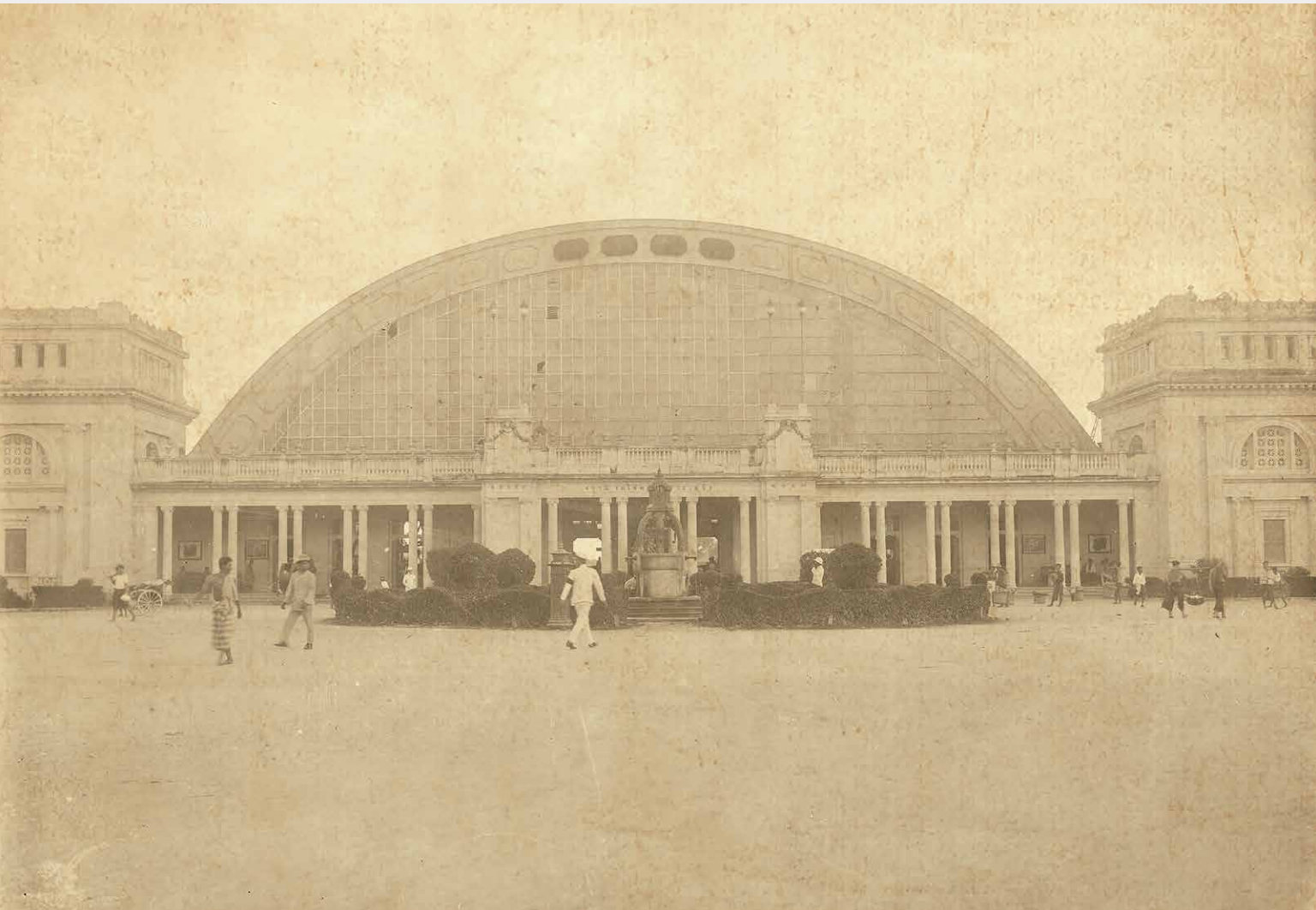
พ.ศ. 2430 โปรดเกล้าฯ ให้สำรวจเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ-เชียงใหม่และทางแยกจากสระบุรีถึงนครราชสีมา และทรงเห็นควรเริ่มต้นที่เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อเชื่อมเมืองหลวงกับหัวเมืองสำคัญเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงมีการก่อตั้งกรมรถไฟ และเริ่มก่อสร้างทางรถไฟหลวงขนาดราง 1.435 เมตร โดยทรงประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 ที่สถานีกรุงเทพปัจจุบัน

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ได้เปิดเดินรถช่วงกรุงเทพฯ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ขึ้นเป็นครั้งแรก และเปิดให้ประชาชนใช้บริการตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม ปีเดียวกัน นับเป็นจุดเริ่มต้นกิจการรถไฟของไทย การรถไฟฯ จึงถือให้วันที่ 26 มีนาคม เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟสืบมาจนปัจจุบัน

การก่อสร้างแล้วเสร็จตลอดสายถึงนครราชสีมา ใน พ.ศ. 2443 รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร ก่อนจะขยายโครงข่ายทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก วางรากฐานระบบรางของประเทศอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม พระองค์จึงทรงได้รับการยกย่องว่าเป็นผู้ให้กำเนิดกิจการรถไฟไทย

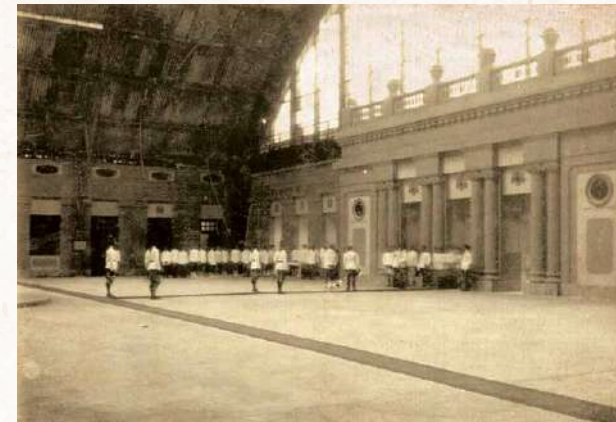


“รถไฟจำลอง” เครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย ที่จัดส่งเข้ามาถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว



สถานีรถไฟกรุงเทพ หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า หัวลำโพง เริ่มก่อสร้างสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2453 ในสมัยรัชกาลที่ 5 แล้วเสร็จและเปิดให้บริการในวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางของทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออก ต่อมา เมื่อมีการเชื่อมทางรถไฟสายเหนือกับทางรถไฟสายใต้ด้วยสะพานพระราม 6 ทำให้สถานีกรุงเทพกลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางรถไฟของทั้งประเทศอย่างแท้จริง

รอยทางสู่ความมั่นคง



วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 เวลา 17.00 น. พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

ภายหลังการเสด็จขึ้นครองราชย์ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 พระองค์ทรงเห็นว่าการแยกกรรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ ทำให้การบริหารไม่คล่องตัว ลิ่นเปลือง และอยู่ภายใต้อิทธิพลต่างชาติ เนื่องจากเจ้ากรรมรถไฟสายเหนือเป็นชาวเยอรมัน ส่วนเจ้ากรรมรถไฟสายใต้เป็นชาวอังกฤษ บ่อยครั้งจึงมีความเห็นไม่ลงรอยกันในการพัฒนากิจการรถไฟ จึงโปรดเกล้าฯ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 ให้รวมทั้งสองกรมเป็น “กรมรถไฟหลวง” และแต่งตั้งพระเจ้าอนงยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก พร้อมทั้งส่งนักเรียนไทยไปศึกษาวิชาการรถไฟในต่างประเทศ เพื่อกลับมาบริหารราชการแทนชาวต่างชาติ นับเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้กิจการรถไฟไทยหลุดพ้นจากอิทธิพลต่างชาติโดยสมบูรณ์

ต่อมาได้ปรับมาตรฐานรางจาก 2 ขนาด (1.435 เมตร และ 1.00 เมตร) ให้เหลือมาตรฐานเดียวคือ 1.00 เมตร ใช้เวลาดำเนินการถึง 10 ปี และก่อสร้างสะพานพระราม 6 สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน รวมถึงเริ่มนำเข้ารถจักรดีเซลจำนวน 2 คันมาจากประเทศสวีเดนและนำเข้ามาใช้เป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2471 เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางรถจักรไอน้ำในอนาคต

ในระยะเวลาที่ นับได้ว่าเป็นช่วงที่การพัฒนาการรถไฟเจริญ รุดหน้าขึ้นเป็นอันมาก โดยในสมัยรัชกาลที่ 6 ทางรถไฟเปิดใช้รวม 2,581 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตร ส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัว การขนส่งสินค้า โดยเฉพาะผลผลิตเกษตรจากภาคเหนือ ภาคอีสาน และภาคใต้ สะดวกรวดเร็ว เชื่อมต่อมลายูของอังกฤษ เพิ่มรายได้ประเทศจนสามารถชำระเงินกู้ก่อสร้างได้ อีกทั้งยังเสริมความเชื่อมโยงระหว่างหัวเมือง สร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของชาติ

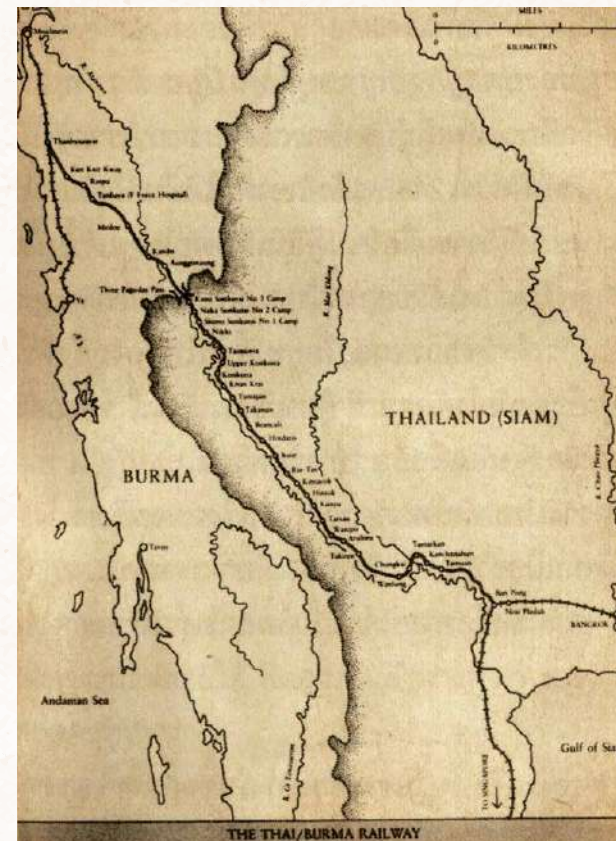
ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 แม้ทรงสานต่อนโยบายด้านการคมนาคมของประเทศ แต่ด้วยภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ การก่อสร้างจึงชะลอลง จึงมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นเพียง 418 กิโลเมตร และในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร รัชกาลที่ 8 ท่ามกลางวิกฤตการเงินและสงครามโลกครั้งที่ 2 การพัฒนายังจำกัด โดยก่อสร้างเพิ่มอีก 259 กิโลเมตร แม้เผชิญอุปสรรค รถไฟยังคงเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักที่ประคับประคองประเทศในช่วงเวลาสำคัญของประวัติศาสตร์ไทย

ในม่านหมอกแห่งสงคราม

ใน พ.ศ. 2484 หรือ ค.ศ. 1941 ประเทศญี่ปุ่นได้ประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร โดยเริ่มโจมตีฐานทัพเรือเพิร์ล ฮาร์เบอร์ มลรัฐฮาวาย สหรัฐอเมริกา รวมถึงโจมตีทวีปเอเชีย ซึ่งมีประเทศไทยเป็นหนึ่งในเป้าหมาย พร้อมกับมลายู สิงคโปร์ ฮองกง และฟิลิปปินส์ ในวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2484 กองทัพญี่ปุ่นได้ยกพลขึ้นบกที่ประเทศไทยในหลายพื้นที่ ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี สงขลา ปัตตานี บางปู สมุทรปราการ นอกจากนี้ ยังส่งกำลังทางบกเข้าสู่ไทยที่รัฐประเทส เกิดการสู้รบระหว่างทหาร ตำรวจ ประชาชน และยุวชนทหารของไทย กับทหารญี่ปุ่น ต่อมาไม่นานรัฐบาลไทยได้เจรจายุติการต่อสู้ และร่วมวงไพบูลย์กับกองทัพญี่ปุ่นประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตรด้วย

หลังจากฝ่ายไทยร่วมมือกับญี่ปุ่น รถไฟไทยก็จำเป็นต้องมีภารกิจส่งทหารญี่ปุ่นและอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ ไปยังจุดยุทธศาสตร์สำคัญ โดยกองทัพญี่ปุ่นจะส่งทหารไปประจำการในสถานีรถไฟต่างๆ ทั่วประเทศไทย เพื่อควบคุมการขนส่งของญี่ปุ่นให้เรียบร้อย ซึ่งการใช้งานรถไฟไทยของกองทัพญี่ปุ่นนี้ ทำให้รถโดยสารให้บริการประชาชนลดลงจากเดิม 166 ขบวนต่อวัน เหลือเพียง 96 ขบวนต่อวัน นอกจากนี้ รถไฟไทยก็จำเป็นต้องขนส่งเสบียงและยุทธภัณฑ์ไปยังมลายูเพื่อรบกับอังกฤษ ซึ่งคาดการณ์กันว่าหนึ่งในสามของรถไฟไทยไม่ได้กลับเมืองไทย แต่ถูกทิ้งไว้ที่มลายู

รถไฟที่กองทัพญี่ปุ่นใช้บนเส้นทางรถไฟสายไทย - พม่า
ระดับธงชาติไทยและญี่ปุ่น



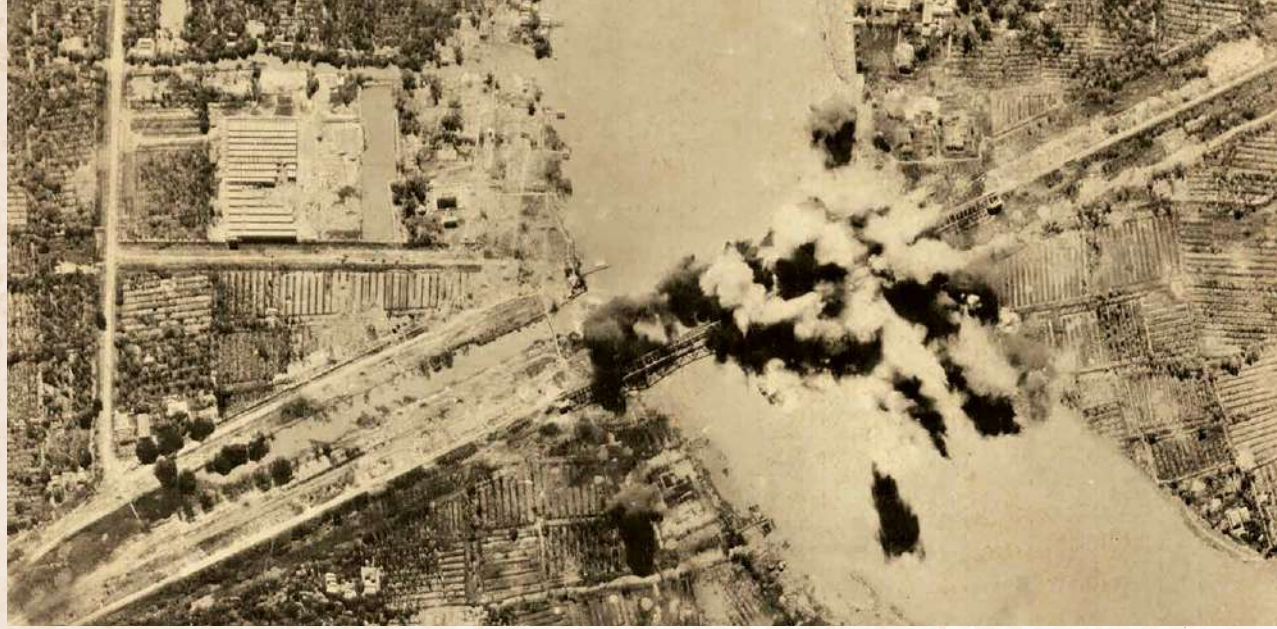
ทางรถไฟไทย - พม่า หรือ “ทางรถไฟสายมรณะ”



การสร้างทางรถไฟไทย - พม่า

ในระหว่างสงคราม ไทยตกลงยอมให้กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาใช้เมืองไทยเป็นเส้นทางผ่านไปพม่า กองทัพญี่ปุ่นจึงได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟไทย - พม่า หรือ “ทางรถไฟสายมรณะ” ขึ้นเพื่อเป็นเส้นทางไปรูกพม่าและอินเดีย ซึ่งเป็นดินแดนปกครองของอังกฤษ โดยใช้เวลาในการก่อสร้างเพียง 1 ปี ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2485 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2486 เส้นทางนี้มีความยาวจากสถานีชุมทางหนองปลาดุก จังหวัดราชบุรี ถึงเมืองตันบูชายัต ประเทศพม่า รวม 415 กิโลเมตร แบ่งเป็นทางรถไฟที่อยู่ในเขตประเทศไทยประมาณ 303.95 กิโลเมตร และอยู่ในเขตประเทศพม่า 111.05 กิโลเมตร หลังสิ้นสุดสงคราม รัฐบาลไทยได้จ่ายเงินจำนวน 50 ล้านบาท เพื่อซื้อทางรถไฟสายนี้จากอังกฤษ และทำการซ่อมบำรุงเพื่อเปิดการเดินรถตั้งแต่สถานีหนองปลาดุกจนถึงสถานีน้ำตก โดยส่วนที่เชื่อมกับทางรถไฟของพม่าได้รื้อถอนออกไป

เหตุที่ทางรถไฟสายนี้ได้ชื่อว่าทางรถไฟสายมรณะก็เพราะว่ากองทัพญี่ปุ่นได้เกณฑ์เชลยศึกฝ่ายพันธมิตร ได้แก่ ทหารอังกฤษ อเมริกัน ออสเตรเลีย ดัตช์ และนิวซีแลนด์ ประมาณ 61,700 คน รวมถึงกรรมกรชาวจีน เวียดนาม ชาว มลายู พม่า อินเดีย และคนไทยที่ถูกเกณฑ์เป็นแรงงานอีกนับแสนราย เส้นทางช่วงหนึ่งจะต้องข้ามแม่น้ำแควใหญ่จึงต้องมีการสร้างสะพานขึ้น การสร้างสะพานและทางรถไฟสายนี้เต็มไปด้วยความยากลำบาก ความทารุณของสงครามและโรคภัย ตลอดจนการขาดแคลนอาหารและยารักษาโรค ทำให้เชลยศึกจำนวนมากต้องเสียชีวิต



วันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2488 สะพานพระราม 6 ถูกทำลายจากการทิ้งระเบิดของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร

เมื่อประเทศไทยประกาศสงครามและเข้าร่วมกับฝ่ายอักษะ ไทยจึงตกเป็นเป้าการโจมตีของฝ่ายสัมพันธมิตร โดยเฉพาะทางรถไฟ สถานีรถไฟ และสะพาน ซึ่งมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ ในการลำเลียงกำลังพลและยุทโธปกรณ์ล้วนถูกทิ้งระเบิดอย่างหนัก ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีจำนวนมากเช่น ข้าราชการกรมรถไฟหลวง เสียชีวิตไป 103 คน สะพานรถไฟถูกทำลายถึง 28 แห่ง สถานีชุมทาง

เสียหาย 22 แห่ง รถจักรไอน้ำได้รับความเสียหาย 105 คัน ในจำนวนนี้ 78 คันไม่สามารถซ่อมแซมได้ เช่นเดียวกับรถจักรดีเซล รถโดยสาร และรถสินค้าอีกเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ โรงรถจักร และบ้านพักพนักงานรถไฟก็ถูกทำลายไปไม่น้อย ส่งผลให้กิจการรถไฟไทยต้องเผชิญภารกิจฟื้นฟูครั้งใหญ่หลังสงครามยุติลง



สะพานข้ามแม่น้ำตาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี (สะพานจุลจอมเกล้า) หลังจากทหารฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิด



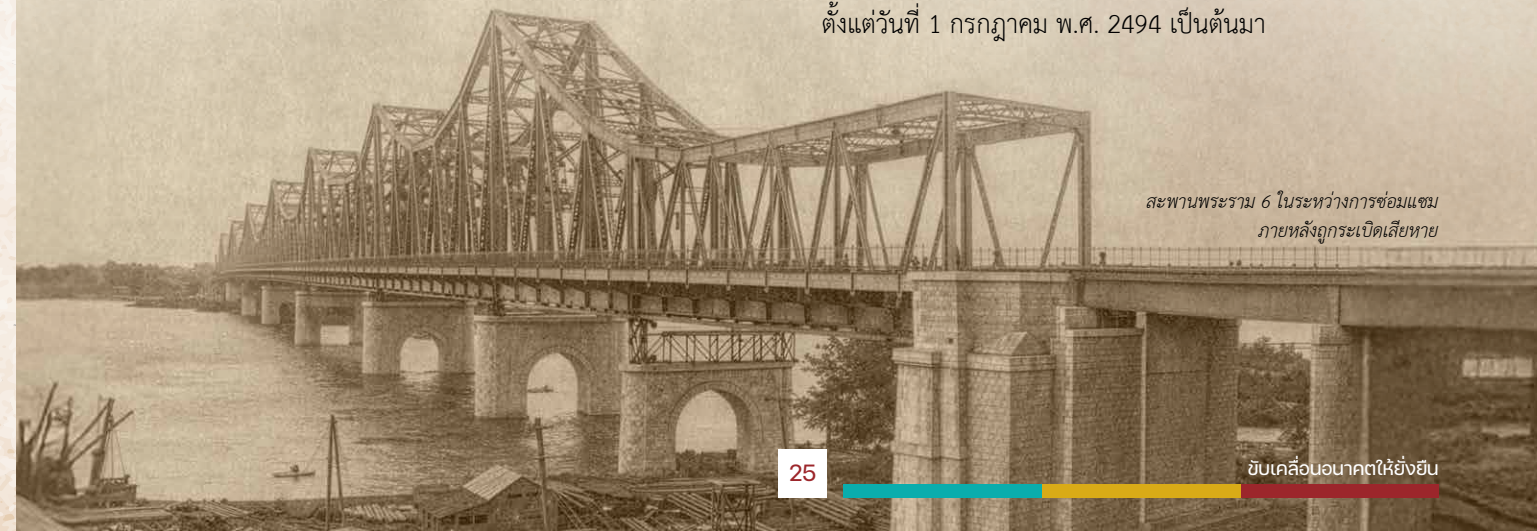
5 มีนาคม พ.ศ. 2488 สถานีรถไฟบางกอกน้อยถูกทิ้งระเบิดทำลาย มีพลเรือนเสียชีวิตจำนวน 78 ราย โดยเป็นสถานที่สุดท้ายในประเทศไทย ที่ถูกโจมตีโดยฝ่ายสัมพันธมิตร ในสงครามโลกครั้งที่ 2



พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งไปทรงเปิดสะพานพระราม 6 ซึ่งได้รับการบูรณะซ่อมแซมแล้วเสร็จ เพื่อให้ขบวนรถไฟเดินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้สืบไป ประกอบพิธี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2496

ภายหลังสงคราม กรมรถไฟหลวงมีความจำเป็นต้องเร่งบูรณะฟื้นฟูเส้นทางและล้อเลื่อนให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ซึ่งถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียว จะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ ในระหว่างเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐบาลปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวง ให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ

ใน พ.ศ. 2494 รัฐบาลสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า **“การรถไฟแห่งประเทศไทย”** ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา



สะพานพระราม 6 ในระหว่างการซ่อมแซม ภายหลังจากระเบิดเสียหาย

กลไกรางเหล็กเชื่อมแผ่นดิน

รัฐวิสาหกิจ มีนิยามว่า “(1) องค์การของรัฐบาล ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล กิจการของรัฐ ตามกฎหมายที่จัดตั้งกิจการนั้น หรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาล เป็นเจ้าของ หรือ (2) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่กระทรวงการคลังมีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ” ตามหลักสากลแล้ว รัฐวิสาหกิจมีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน การดำเนินการ ในกิจการที่ไม่มีเอกชนดำเนินการได้อย่างเพียงพอและกิจการ ที่รัฐต้องควบคุม รวมถึงกิจการที่รัฐต้องการส่งเสริม

การรถไฟแห่งประเทศไทย เดิมเป็นรัฐวิสาหกิจประเภท สาธารณูปการ อันหมายถึง “**สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ที่จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยเน้นสถานที่และบริการ ที่ประชาชนเข้าหา**” ขณะที่ปัจจุบัน มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สาขาขนส่ง ซึ่งมีกรอบภารกิจคือ “**พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน**

ด้านคมนาคมขนส่งและให้บริการสาธารณะที่มีคุณภาพและ สวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ เพื่อส่งเสริมให้มีผู้ใช้บริการขนส่ง สาธารณะมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งบริหารจัดการโครงข่ายคมนาคม และโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นการขนส่งทางรางและให้มีการเชื่อมต่อ ได้หลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงการผลิตและพัฒนาบุคลากรให้ สอดคล้องกับความต้องการอุตสาหกรรมการบิน และการส่งเสริม การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ” ซึ่ง โดยรวมแล้วมีความหมายว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นบริการ สาธารณะในด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้าอย่างทั่วถึง และเท่าเทียม ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการรถไฟได้ ที่ผ่านมาราจึงเห็นว่าการรถไฟไทยมีอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุน ของการเดินทาง และเป็นที่พักของผู้มีรายได้น้อยมาโดยตลอด



ตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย



โครงข่ายแนวเส้นทางรถไฟใน พ.ศ. 2511 และโครงการทางรถไฟที่จะสร้าง

เมื่อวิเคราะห์ในเชิงประวัติศาสตร์แล้ว จะพบว่าภายหลังจาก กรมรถไฟหลวงได้เปลี่ยนรูปแบบองค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจ “**การรถไฟแห่งประเทศไทย**” แล้วนั้น เป็นช่วงแห่งความ เปลี่ยนแปลงของพัฒนาการทางด้านการคมนาคมขนส่งของ ประเทศไทย หันมาเน้นการพัฒนาระบบขนส่งทางถนน เป็นหลัก ทำให้การขยายโครงข่ายทางรถไฟเกิดขึ้นน้อย มากหากเทียบกับช่วงก่อน พ.ศ. 2494 เนื่องจากไม่ได้ รับจัดสรรงบประมาณตามแนวทางการพัฒนาเดิมใน สมัยเป็นกรมรถไฟหลวง งบประมาณส่วนใหญ่จะเป็น ด้านการพัฒนาการบริการ เช่น การเปลี่ยนรถจักรทั้งหมด

เป็นรถจักรดีเซล และทยอยยกเลิกการใช้รถจักรไอน้ำ การพัฒนา ความมั่นคงแข็งแรงของทางรถไฟให้รองรับการขนส่งได้มากขึ้น เป็นต้น แนวเส้นทางที่ได้ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่องมาจากแผนที่วางไว้ ในช่วงเวลานี้ ได้แก่ เส้นทางแก่งคอย - บัวใหญ่ เส้นทางอุดรธานี - หนองคาย เส้นทางหนองปลาตุ๊ก - สุพรรณบุรี และเส้นทางทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม ส่วนเส้นทางสายใหม่ที่เคยศึกษาและวางแผนไว้ ถูกชะลอไว้ก่อนจนกว่าจะมีความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ เช่น เส้นทางเด่นชัย - เชียงราย (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ในโครงการ รถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ) และเส้นทางบัวใหญ่ - มุกดาหาร (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ในโครงการรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม) เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าในระยะเวลาเกือบ 50 ปี นับตั้งแต่เปลี่ยนเป็นรัฐวิสาหกิจ จนถึงช่วงประมาณปี 2540 จะเป็นยุคศุภฤกษ์ของการรถไฟฯ แท้จริงแล้วก็นับว่าเป็นยุคที่การรถไฟฯ ได้พัฒนาการให้บริการในด้านต่างๆ อย่างมุ่งมั่นตั้งใจ ภายใต้ข้อจำกัดหลายประการ เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายตะวันออก ชุมทางฉะเชิงเทรา - สัตหีบ รวมถึงสายแยก เช่น ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง และสัตหีบ - ฆาตดาพุด เพื่อส่งเสริมการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) และสายชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย เพื่อให้เป็นทางเลือกในการเชื่อมโยงท่าเรือในภาคตะวันออกกับแหล่งวัตถุดิบทางการเกษตรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ รวมไปถึงสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ลาดกระบัง เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าที่เชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น



เส้นทางรถไฟสายศรีราชา - แหลมฉบัง
เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2536

เส้นทางรถไฟสายสัตหีบ - ฆาตดาพุด
เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2538



ใน พ.ศ. 2534 การรถไฟฯ ได้สั่งซื้อรถดีเซลรางสปริงเตอร์ (Sprinter)
จำนวน 20 ชุด จากสหราชอาณาจักร
มาให้บริการในขบวนด่วนพิเศษในหลายเส้นทาง



การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าไฮโวลต์
ตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมของการรถไฟฯ

รวมถึงการบุกเบิกนำรถดีเซลราง (Diesel Railcar) มาให้บริการด้านการโดยสารแก่ประชาชน ซึ่งรถดีเซลรางเป็นรถไฟชนิดหนึ่งที่มีประสิทธิภาพสูง มีความยืดหยุ่นในการจัดขบวนให้สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทาง สามารถจัดขบวนทั้งระยะทางไกลและใกล้ได้อย่างสะดวก เมื่อการรถไฟฯ ทดลองใช้รถดีเซลรางครั้งแรกใน พ.ศ. 2503 ปรากฏว่าได้ผลเป็นที่น่าพอใจ จึงได้สั่งซื้อเข้ามาอีกหลายรอบ จนถึง พ.ศ. 2539 มีการสั่งซื้อมาใช้รวม 197 ชุด

ตลอดจนบุกเบิกการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางรางในเมือง ภายใต้ “โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครและใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย” หรือที่รู้จักกันในชื่อโครงการไฮโวลต์ ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าคู่กับทางด่วนยกระดับตามแนวเส้นทางเดิมของการรถไฟฯ โดยมีบริษัท ไฮโวลต์ โฮลดิ้งส์ จากประเทศอังกฤษ เป็นผู้รับสัมปทาน เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2533 แต่ด้วยการก่อสร้างที่ล่าช้าไม่เป็นไปตามสัญญา ทำให้กระทรวงคมนาคมบอกลีกสัญญาสัมปทานของ บริษัทไฮโวลต์ เมื่อวันที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2541 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงการดำเนินการไม่สำเร็จ แต่ก็เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงในเวลาต่อมา



“...ที่จริงรถไฟนี้ จะได้ประโยชน์มากเพราะว่า ดีกว่าการคมนาคมทางถนน ทางถนนมันแพงมาก ความจริงที่ทางรถไฟจะถูกกลงไปมาก ก็หมายความว่าดีสำหรับการเศรษฐกิจของไทย ถ้าทำได้สำเร็จโดยเร็ว...”

พระราชดำรัส

พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร พระราชทานแก่คณะบุคคลต่าง ๆ ที่เข้าเฝ้าฯ กราบบังคมทูลรายงาน โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยรอบโรงพยาบาลศิริราช ณ ห้องประชุมสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ ชั้น 14 อาคารเฉลิมพระเกียรติ โรงพยาบาลศิริราช เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2554

เมื่อประเทศไทยเลือกทางราง

ในช่วงหลัง พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา จากสถานการณ์เศรษฐกิจและวิกฤตพลังงานของโลก ทำให้รัฐบาลไทยต้องหันกลับมาทบทวนนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งใหม่ โดยยึดแนวทาง **“การขนส่งอย่างยั่งยืน”** (Sustainable Transport) เป็นหลักในการพัฒนา ด้วยการมุ่งผลักดันระบบการคมนาคมขนส่งทางราง หรือ **“รถไฟ”** ในรูปแบบต่างๆ ให้เป็น **“เส้นเลือดใหญ่”** ของการคมนาคมไทย ซึ่งระบบรางนี้ ได้รับการยอมรับจากทั่วโลกว่าเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถขนส่งคนและสินค้าได้คราวละจำนวนมาก มีการปล่อยมลพิษหรือก๊าซเรือนกระจกต่ำ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อย่างยั่งยืน ในขณะที่เดียวกันด้านการขนส่งสินค้า ก็มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน มีความเหมาะสมที่จะเป็นระบบการขนส่งหลักร่วมกับการขนส่งทางน้ำ และให้การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งเชื่อมต่อไปสู่จุดหมายปลายทางในระยะที่สั้นลง

การรถไฟฯ จึงได้รับมอบหมายให้ดำเนินการโครงการสำคัญเพื่อจะยกระดับคุณภาพการขนส่งทางรางในปัจจุบัน ให้เจริญรุดหน้ายิ่งขึ้น ได้แก่ รถไฟทางไกล คือ โครงการรถไฟทางคู่ซึ่งในขณะนั้น การรถไฟมีทางคู่จากกรุงเทพถึงบ้านภาชี ระยะทาง 90 กิโลเมตร เท่านั้น เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทาง ให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถ และการขนส่ง จึงได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมืองโดยรอบกรุงเทพมหานคร รวมเป็นระยะทาง 249 กิโลเมตร แล้วเสร็จ 5 เส้นทาง เมื่อ พ.ศ. 2546 ประกอบด้วย

- ทางสามช่วงรังสิต - ชุมทางบ้านภาชี **61 กิโลเมตร**
- ทางคู่ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน - นครปฐม **56 กิโลเมตร**
- ทางคู่ช่วงชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี **43 กิโลเมตร**
- ทางคู่ช่วงชุมทางบ้านภาชี - มาบกะเบา **44 กิโลเมตร**
- ทางคู่ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา **45 กิโลเมตร**

บริเวณย่านสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นทางแยกไปภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ





สถานีมีกะลัน ซึ่งเป็นสถานีหลักของโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานในอนาคต
จะเป็นสถานีเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานหลักทั้ง 3 แห่ง ของประเทศ (City Air Terminal)

ในขณะที่เดียวกันกับการพัฒนารถไฟทางคู่ การรถไฟฯ ยังมีภารกิจในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ามหานครในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อร่วมเป็นแกนหลักในการเดินทางของมหานคร ซึ่งประกอบด้วย 2 โครงการหลัก คือ รถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link) และรถไฟชานเมืองสายสีแดง (Red Line Commuter Train)

สำหรับโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ นับเป็นภารกิจเร่งด่วนในหัวเวลาดังกล่าว เพื่อรองรับการเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ผู้โดยสารสามารถเข้า - ออกเมืองได้ด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ โดยได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2553 ซึ่งปัจจุบันรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน ได้เตรียมการพัฒนาเป็นรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ในระยะเวลาใกล้เคียงกัน การรถไฟฯ ได้พัฒนาโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ซึ่งเป็นรถไฟฟ้ามหานครรูปแบบหนึ่งที่มีระยะทางระหว่างสถานีที่ห่างกว่ารถไฟฟ้ามหานครทั่วไป เน้นการเชื่อมโยงระหว่างใจกลางเมืองกับย่านชานเมือง โดยสายแรกที่ทำเนียบการก่อสร้าง คือสายบางซื่อ - ดลิ่งชัน ซึ่งแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2554 แต่ยังไม่สามารถเดินรถได้ เนื่องจากต้องรอการก่อสร้างอีกสายหนึ่ง คือสายบางซื่อ - รังสิต พร้อมกับการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ (ได้รับพระราชทานชื่อว่า **“สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์”** ในเวลาต่อมา) ซึ่งสามารถเปิดเดินรถได้อย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

นอกจากนี้ ช่วงเวลาเดียวกันยังมีการผลักดันการพัฒนารถไฟความเร็วสูงอย่างจริงจัง จากการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก รวมถึงความช่วยเหลือจากต่างประเทศ ทั้งรัฐบาลญี่ปุ่นและรัฐบาลจีน ที่ให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการและเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะนำมาสู่การพัฒนาความเร็วสูงในเวลาต่อมา



รถไฟฟ้ามหานคร เรลลิงก์ ในระยะเริ่มต้นมีให้บริการแบบ City Line (จอดทุกสถานี) และ Express Line (เส้นทางเฉพาะเชื่อมมีกะลันกับสุวรรณภูมิ) ปัจจุบันให้บริการเฉพาะ City Line และโอนกิจการให้กับ บริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด เพื่อรวมเส้นทางสายนี้ให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน



สถานีบางบำหรุ ของโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน



ภาพจำลองรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย



สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 พร้อมกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - คลองจั่น) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) เป็นศูนย์กลางระบบรางของประเทศที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ศูนย์รวมการเดินทางและขนส่ง ทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟทางไกล และรถไฟความเร็วสูง

รางไทยในมาตรฐานโลก

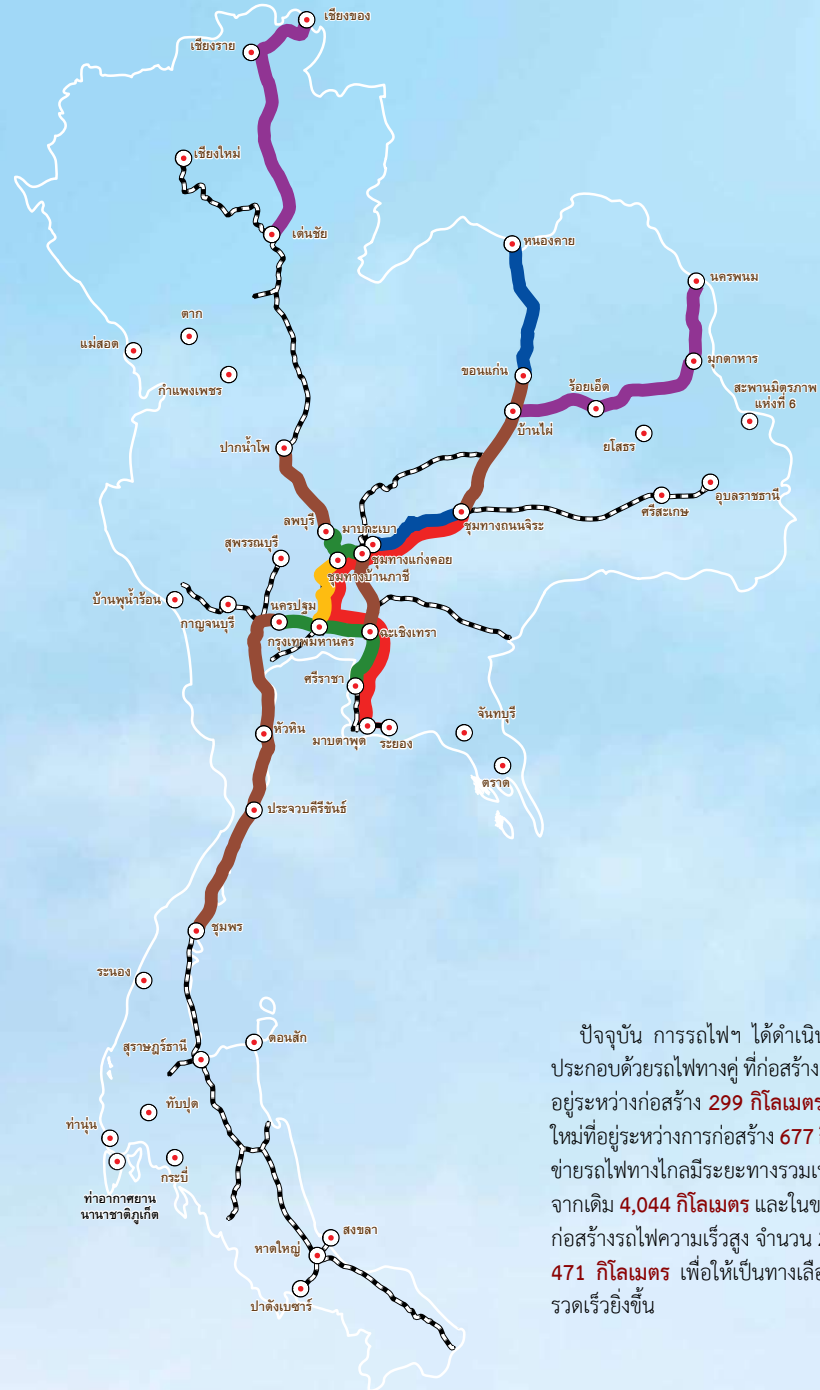
ในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน หรือตั้งแต่ประมาณ พ.ศ. 2558 เป็นต้นมา อาจเรียกได้ว่าเป็นยุคที่การรถไฟฯ ก้าวสู่ยุคใหม่ได้อย่างแท้จริง เพราะมีผลสัมฤทธิ์ที่ปรากฏเป็นรูปธรรมมากมาย ซึ่งแน่นอนว่าไม่ได้เป็นผลงานของรัฐบาลยุคใดยุคหนึ่ง แต่เป็นการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างเป็นระบบมาตั้งแต่ช่วง พ.ศ. 2540 และ 2550 รวมทั้งมีการประกาศอย่างชัดเจนในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 11 - 13 (พ.ศ. 2555 - 2570) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ในการพัฒนาระบบรางให้เป็นแกนหลักด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งบูรณาการร่วมกับระบบอื่นๆ ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ สนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบ

(Intermodal Transport) และเชื่อมต่อสู่สากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

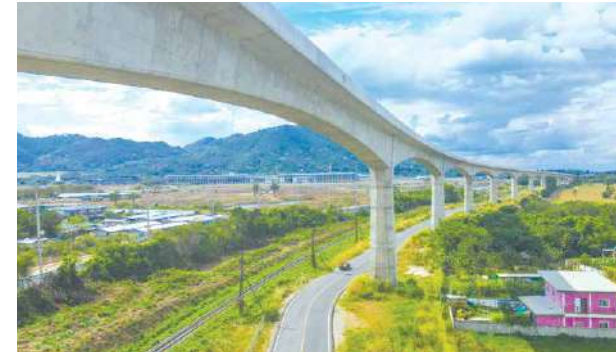
การรถไฟฯ ได้ดำเนินการขับเคลื่อนองค์กรตามนโยบายรัฐบาลไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาการก่อสร้างพื้นฐานของระยะการเดินรถ คือรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จหลายเส้นทาง และอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างอีกหลายเส้นทางเช่นกัน ในขณะเดียวกัน นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว การรถไฟฯ ยังได้เร่งพัฒนาและปรับปรุงด้านการให้บริการไปพร้อมกัน เพื่อรองรับความต้องการทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มมากขึ้น เช่น การจัดการจักรและล้อเลื่อนสำหรับบริการโดยสารและการขนส่ง การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร นับเป็นการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดเพื่อให้รถไฟกลับมาเป็น “เส้นเลือดใหญ่” ของระบบคมนาคมของไทยอีกครั้งหนึ่ง



รถจักรดีเซลไฟฟ้า CSR Qishuyan (CSR) รถจักรดีเซลไฟฟ้า รุ่นใหม่กำลังสูง นำเข้ามาเพื่อใช้ในการทำขบวนรถขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ



ปัจจุบัน การรถไฟฯ ได้ดำเนินการพัฒนารถไฟทางไกล ประกอบด้วยรถไฟทางคู่ ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1,017 กิโลเมตร อยู่ระหว่างก่อสร้าง 299 กิโลเมตร รวมถึงเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 677 กิโลเมตร ซึ่งจะทำให้โครงข่ายรถไฟทางไกลมีระยะทางรวมเพิ่มเป็น 4,721 กิโลเมตร จากเดิม 4,044 กิโลเมตร และในขณะเดียวกัน ได้ดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง จำนวน 2 โครงการ ระยะทางรวม 471 กิโลเมตร เพื่อให้เป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น



รถไฟทางคู่ สายมาบะเบา - ชุมทางถนนจิระ ซึ่งมีทางรถไฟสูงที่สุดในประเทศไทย บริเวณคลองม่วงเหล็ก จ.สระบุรี สูงสุด 48 - 50 เมตร จากระดับพื้นดินระยะทาง 48 กิโลเมตร



สถานีรถไฟหัวหินแห่งใหม่ ต้นแบบการพัฒนา ร่วมกับการอนุรักษ์ บนเส้นทางรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน



รถไฟขานเมืองสายสีแดง สายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต)



การก่อสร้างสถานีสระบุรี โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา



รถจักรดีเซลไฟฟ้า CRRC Qishuyan (QSY) ชุมพลังในการพัฒนาบริการด้านรถโดยสาร



ขบวนรถไฟ SRT Royal Blossom ขบวนรถหรู Luxury เสริมบริการการท่องเที่ยวทางรถไฟรูปแบบใหม่



ภาพจำลองสถานีรถไฟความเร็วสูงนครราชสีมา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งจะเชื่อมไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน เชื่อมโยงการเดินทาง เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

การพัฒนากระบวนโครงสร้างพื้นฐานทางรางและการบริการของการรถไฟฯ ในปัจจุบัน ถือว่าเป็นการเริ่มก้าวแรกของการพัฒนารถไฟยุคใหม่ตามแผนของรัฐบาล เป็นก้าวที่มั่นคงและสำคัญยิ่ง ที่จะเปลี่ยนไปสู่การพัฒนามาตรฐานของระบบรางที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพราะการรถไฟฯ ยังมีภารกิจในการพัฒนาระยะถัดไปอีกมาก เช่น **การพัฒนา** **รถไฟทางคู่ระยะที่ 2 อีก 7 เส้นทาง** ซึ่งเริ่มดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว **1 เส้นทาง** การพัฒนารถไฟขานเมืองสายสีแดงระยะที่ 2 อีก 3 เส้นทาง รวมถึงการเร่งรัดผลักดันการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อเพิ่มเติมเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือในการเชื่อมโยงสู่ สปป.ลาว และจีน อย่างไร้รอยต่อ

ทางด้านการบริการ การรถไฟฯ มีแผนเตรียมการจัดการรถโดยสารเพิ่มเติม 182 คัน และรถดีเซลรางปรับอากาศ 184 คัน รวมถึงพัฒนาการท่องเที่ยวทางรถไฟในรูปแบบใหม่ๆ เพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชน ทางด้านการขนส่งสินค้า ได้จัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเพิ่มเติมอีก 946 คัน รวมถึงพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางทั่วประเทศ ทั้งในรูปแบบย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) รวมถึงการบูรณาการพัฒนาร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ทั้งทางถนนและทางน้ำ อาทิ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า ศูนย์การขนส่งชายแดน ศูนย์ขนส่งสินค้าและท่าเรือบก เป็นต้น เพื่อให้นโยบายลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศเห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ากับรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ อย่างไร้รอยต่อ



บนเส้นทางแห่งความยั่งยืน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) มีความสำคัญกับบทบาทของภาคการคมนาคมขนส่ง ในฐานะกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะภาคการขนส่งระบบราง ซึ่งถูกยกให้เป็นระบบที่มีศักยภาพในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งนี้การพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อรองรับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน คำนึงถึง 5 ประเด็นหลัก ได้แก่



การเข้าถึงบริการ (Accessibility)

ประชาชนต้องสามารถเข้าถึงระบบขนส่งจากพื้นที่อยู่อาศัยได้อย่างทั่วถึง มีทางเลือกที่หลากหลาย เชื่อมต่อกันได้สะดวก และสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ที่ดิน การเข้าถึงที่ดีช่วยลดความเหลื่อมล้ำและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจตั้งแต่ระดับท้องถิ่นถึงระดับประเทศ

1



ความสามารถในการจ่าย (Affordability)

ค่าโดยสารต้องเหมาะสม ไม่กระทบต่อความสามารถในการใช้จ่ายด้านปัจจัยพื้นฐานของประชาชน เช่น อาหาร ที่อยู่อาศัย การศึกษา และสาธารณสุข ระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการลดความเหลื่อมล้ำ และต้องได้รับการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว

2



ความปลอดภัย (Safety)

การลดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บเป็นเป้าหมายสำคัญ โดยเฉพาะในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ และการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ จะช่วยยกระดับความปลอดภัยของระบบได้อย่างมีนัยสำคัญ

3



ความมั่นคง (Security)

กรอบคุ้มครองป้องกันภัยคุกคามอาชญากรรมและการก่อวินาศกรรมที่กระทบต่อชีวิตทรัพย์สิน และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งจำเป็นต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ชัดเจนและงบประมาณรองรับแยกจากการดำเนินงานเดินรถ

4



ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องคำนึงถึงการใช้ที่ดิน การอนุรักษ์ระบบนิเวศ และการลดการใช้พลังงานฟอสซิล การส่งเสริมระบบราง ซึ่งมีประสิทธิภาพด้านพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางถนน จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมลพิษทางอากาศ และมลพิษทางเสียง อันเป็นปัจจัยสำคัญต่อคุณภาพชีวิตและการรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

5

แนวทางการพัฒนาของการรถไฟฯ ในปัจจุบันและอนาคต จึงมุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งนับเป็นความท้าทายอย่างยิ่ง แต่ก็เป็นที่ต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว โดยการดำเนินการของการรถไฟฯ ในแทบทุกมิติ ล้วนแต่ทำเพื่อบรรลุเป้าหมายเหล่านี้ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสะดวก สบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก



พัฒนาตู้โดยสารให้รองรับการเดินทางของผู้พิการและผู้สูงอายุ



พัฒนาระบบการให้บริการภายในสถานีรถไฟให้มีประสิทธิภาพและสะดวกสบาย



พัฒนาระบบรถไฟที่ใช้พลังงานสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ให้บริการผู้โดยสารทุกระดับ ในราคาที่เหมาะสม



แนวทางการก่อสร้างทางรถไฟในปัจจุบัน ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง ลดความเสี่ยงต่อการเสียหายจากภัยพิบัติต่างๆ เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม อุบัติเหตุ เพื่อความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน



“รถไฟไทยทำ” อีกหนึ่งผลงานด้านนวัตกรรมการผลิตขบวนรถไฟ ซึ่งการรถไฟฯ ร่วมพัฒนากับหน่วยงานด้านการวิจัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และภาคเอกชน ต่อยอดความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และผู้นำด้านระบบรางของประเทศ



การรถไฟฯ เป็นอีกหนึ่งองค์กรที่เปิดรับความร่วมมือกับต่างประเทศมาทุกยุคทุกสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) การรถไฟฯ จะเน้นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เทคโนโลยี การบริหารจัดการ และการเดินรถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความผูกพันร่วมกันในฐานะพลเมืองโลก (Global Citizen)



การท่องเที่ยวทางรถไฟเป็นอีกหนึ่งของรูปแบบการเดินทางที่ผ่อนคลายของประชาชน ซึ่งการรถไฟฯ ให้บริการด้วยราคาที่เหมาะสม เพื่อความสุขของนักท่องเที่ยวทุกเพศทุกวัย ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

บทที่ 2

เปิดพิมพ์เขียว ระบบรางยุคใหม่

ในวันที่ระบบรางกำลังก้าวขึ้นเป็นแกนหลักของคมนาคมไทย ประเทศไทยกำลังออกแบบ “พิมพ์เขียวใหม่” ของโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางและโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ จากสถานีกลางขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อ จากรางเดี่ยวในอดีตสู่ทางคู่ที่เพิ่มศักยภาพการเดินทางและต่อยอดสู่โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมโยงภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก ระบบรางจึงไม่ได้เป็นเพียงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางหากแต่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เมือง และผู้คนสู่อนาคตที่ยั่งยืน

โครงข่ายราง เชื่อมอนาคต

ยกระดับโครงข่ายระบบรางเชื่อมประเทศไทย สู่เศรษฐกิจแห่งอนาคต

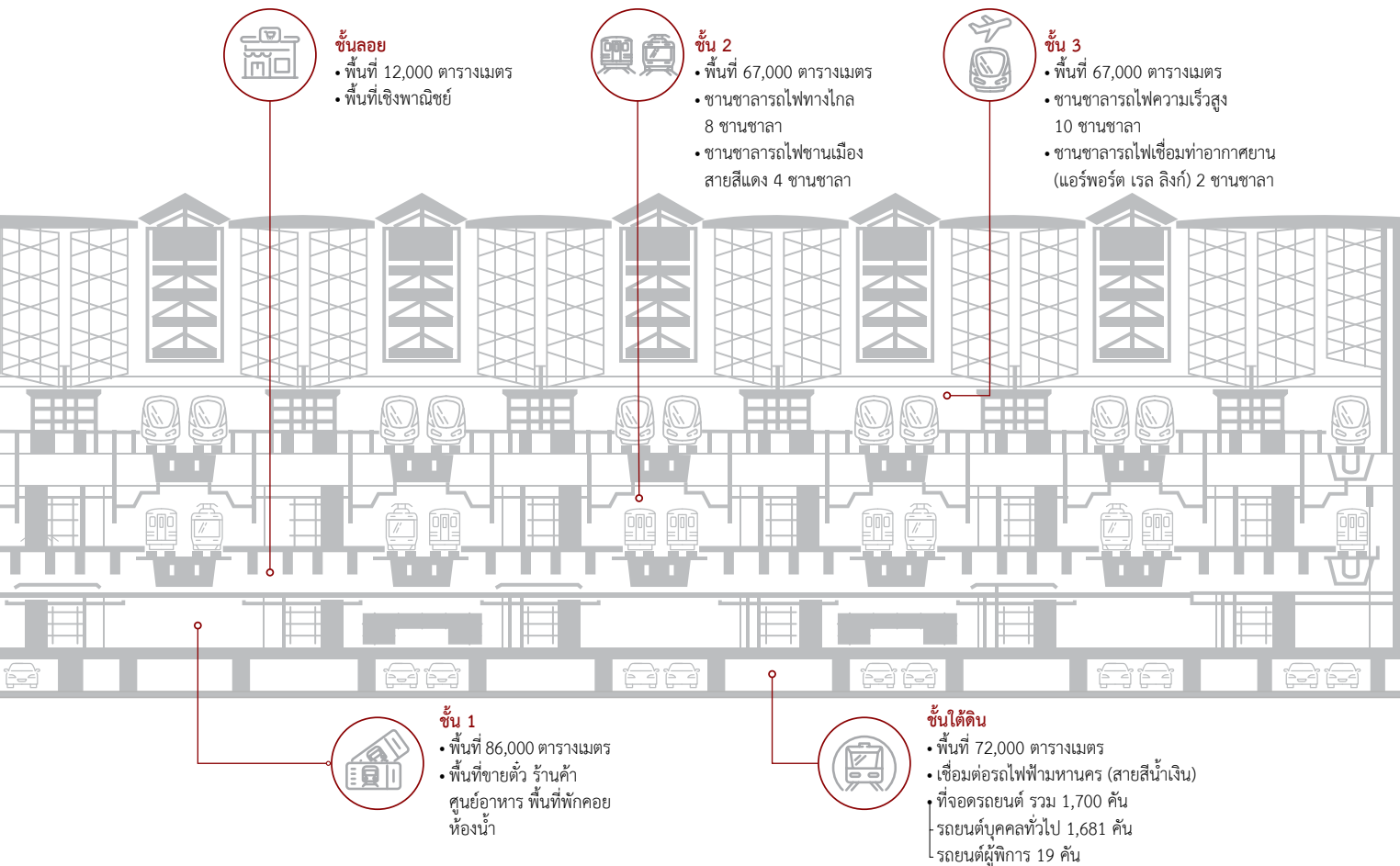
การรถไฟแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของประเทศ จากทางเดี่ยวสู่ระบบทางคู่และเส้นทางใหม่ ที่เชื่อมทุกภูมิภาคยกระดับศักยภาพการเดินทาง การขนส่งสินค้า และการเชื่อมต่อกับนานาชาติ ระบบรางจึงก้าวสู่การเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเมือง และศักยภาพการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

กรุงเทพอภิวัฒน์ ประตูสู่รางยุคใหม่

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เป็นสถานีรถไฟยกระดับ ศูนย์กลางระบบรางของประเทศไทย และเป็นสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน และหนึ่งในศูนย์กลางสำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำหน้าที่เป็น Main Rail Hub เชื่อมระบบรถไฟทางไกล ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง และรองรับระบบ

รถไฟความเร็วสูงในอนาคต ทำให้สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เป็นจุดบรรจบของเส้นทางหลักทั้งสี่ทิศ

การย้ายศูนย์กลางการเดินทางจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) สู่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ คือ การปรับโครงสร้างเชิงยุทธศาสตร์ของระบบรางไทย บูรณาการการเดินทางทุกมิติ ลดความซ้ำซ้อนในเมืองชั้นใน และยกระดับบทบาทไทยในเครือข่ายภูมิภาค เป็นประตูสู่รางยุคใหม่ที่เชื่อม 129 ปีของการรถไฟไทยสู่นาคคอย่างมั่นคงและยั่งยืน



โครงข่ายเส้นทางทางรางของประเทศไทย

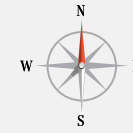
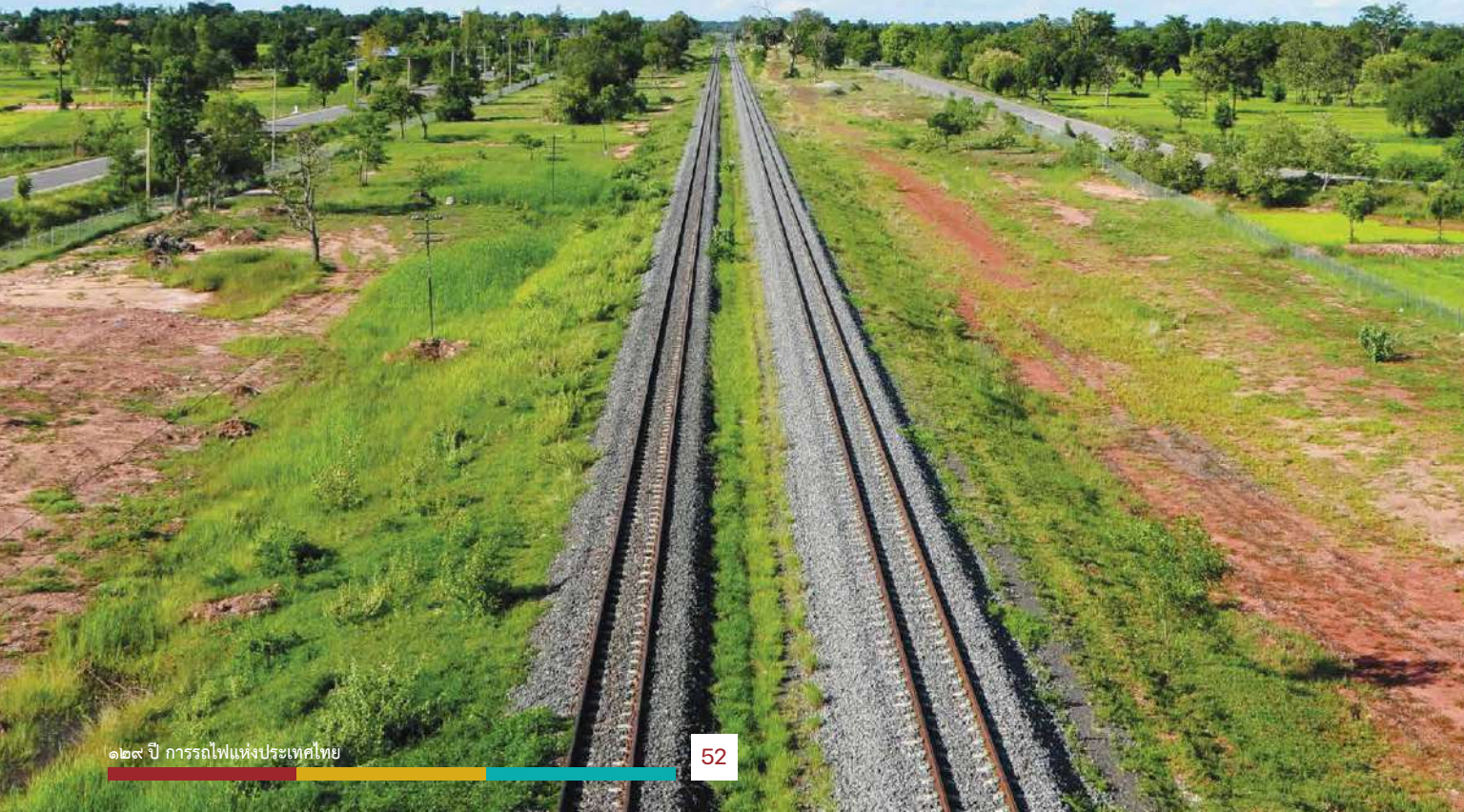


ทางคู่ สู่จุดเปลี่ยนระบบรางไทย

การพัฒนารถไฟทางคู่คือจุดเปลี่ยนสำคัญของระบบรางไทย ยกกระดับเส้นทางเดิมจากทางเดี่ยวสู่โครงข่ายที่มีประสิทธิภาพสูง รองรับผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น พร้อมเสริมมาตรฐานความปลอดภัยและขีดความสามารถของประเทศในระยะยาว

รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 สายเหนือ

ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ



อุทัยธานี



สัญลักษณ์

●● ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ/สถานี/ป้ายหยุดรถ/ที่หยุดรถ

🏠 อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ

อ่างทอง

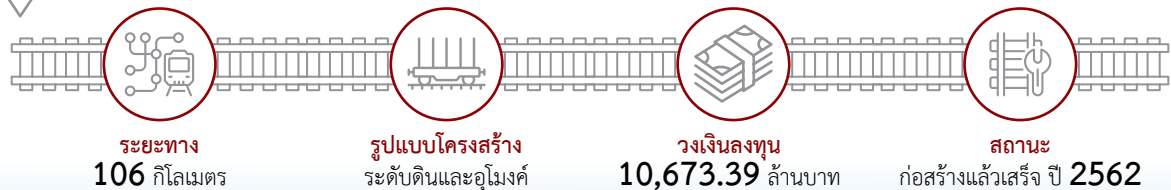
สระบุรี



แผนที่

รถไฟฟ้าช่วงระยะที่ 1 สายตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ

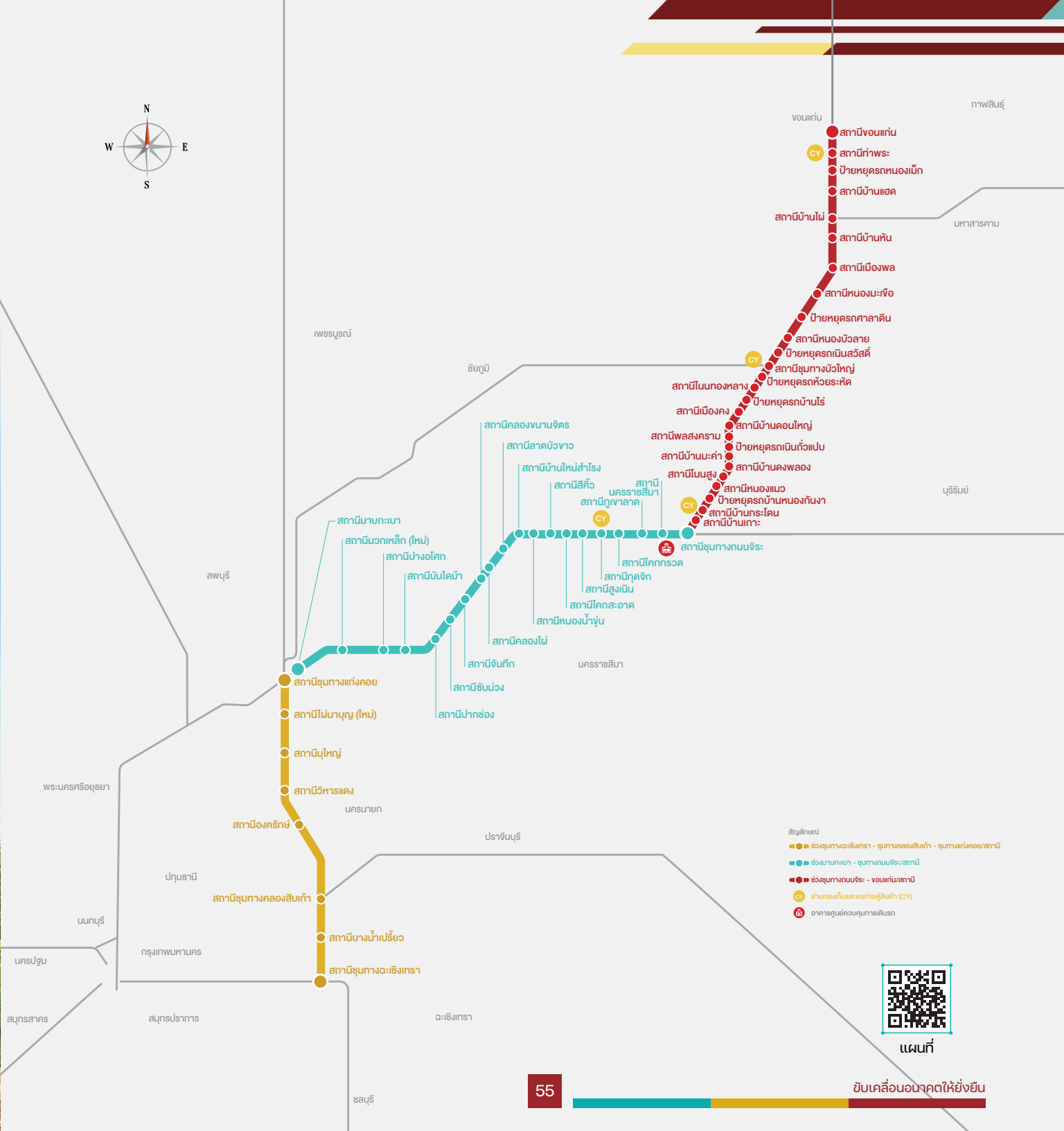
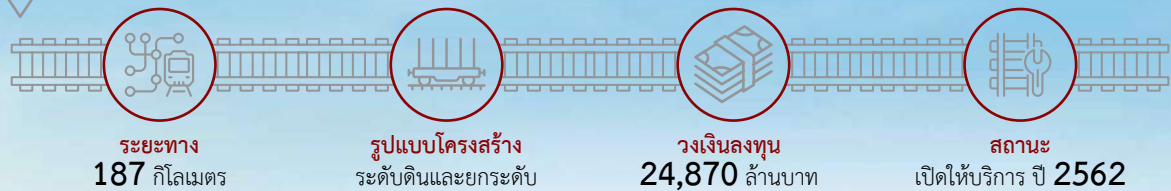
ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย



ช่วงมาบะเขา - ชุมทางถนนจรัล



ช่วงชุมทางถนนจรัล - ขอนแก่น



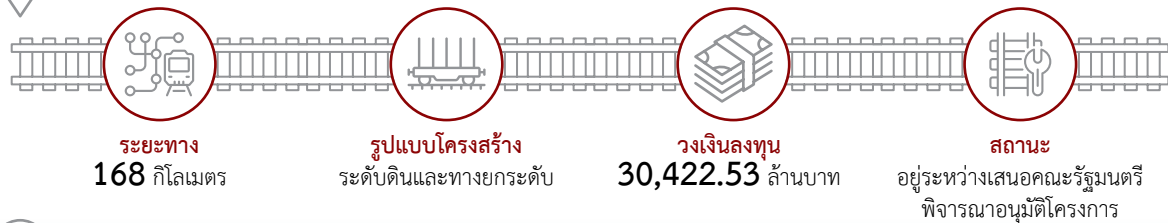
- สัญลักษณ์
- ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย/สถานี
- ช่วงมาบะเขา - ชุมทางถนนจรัล/สถานี
- ช่วงชุมทางถนนจรัล - ขอนแก่น/สถานี
- ผ่านกองเก็บและหน่วยผู้ให้บริการ (CY)
- อาคารศูนย์ควบคุมการเดินรถ



แผนที่

รถไฟฟ้าช่วงระยะที่ 2 สายใต้

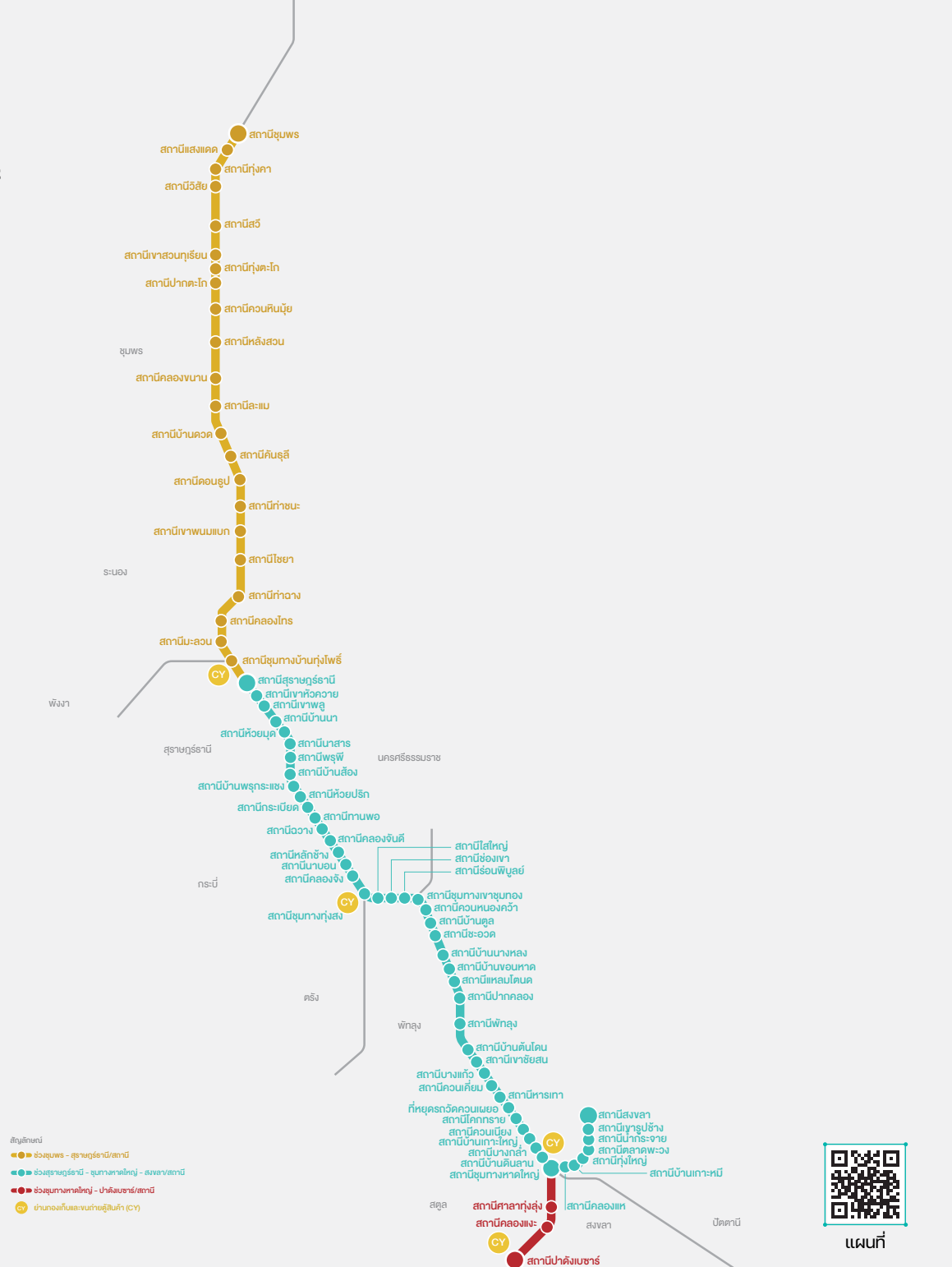
ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี



ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา



ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

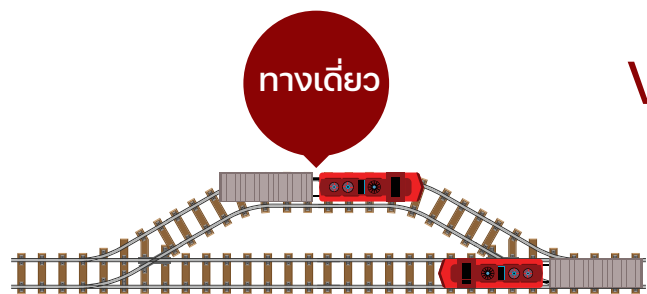


แผนที่

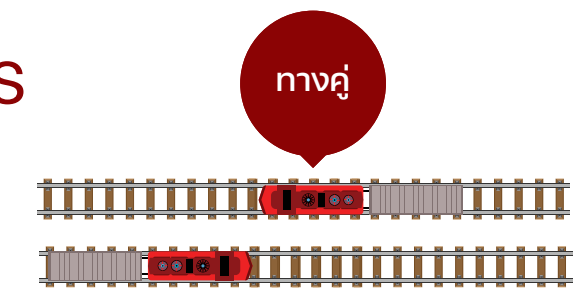
ทางคู่ ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทาง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือการยกระดับระบบความปลอดภัยทั้งโครงสร้างให้สามารถรองรับการเดินทางที่ถี่ขึ้น รวดเร็วขึ้น และมีความซับซ้อน

มากขึ้น ยิ่งมีการพัฒนาและเปิดให้บริการโครงข่ายรถไฟทางคู่เร็ว และจำนวนเพิ่มมากขึ้นมากขึ้นเท่าไร ก็จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการที่เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น



VS



ทางรถไฟที่มีทางเดียว
ใช้เดินรถทั้งสองทิศทาง วิ่งสวนกันได้เฉพาะที่สถานีหรือจุดที่กำหนดไว้

ทางรถไฟที่มีสองทางวางขนานกันไป
เดินรถได้ทั้งสองทาง สามารถวิ่งสวนกันแข่งกันได้โดยไม่ต้องรอลูก



มากกว่าทางคู่ คือการยกระดับมาตรฐานทั้งระบบ

โครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ในแต่ละเส้นทาง ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นเท่านั้น หากแต่เป็นการยกระดับระบบรางทั้งระบบ ในมิติของโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีและการให้บริการอย่างบูรณาการ การพัฒนาดังกล่าวครอบคลุมตั้งแต่การเพิ่มขีดความสามารถของเส้นทาง การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ไปจนถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพ

การเดินทางและการขนส่งสินค้า เพื่อให้โครงข่ายสามารถรองรับปริมาณการใช้งานที่สูงขึ้นได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

การพัฒนาทางคู่จึงเป็นการปรับโครงสร้างระบบการเดินทางใหม่ให้มีความแม่นยำ ปลอดภัย และเชื่อถือได้มากขึ้น รองรับทั้งการเดินทางของประชาชนและบทบาทด้านโลจิสติกส์ของประเทศในระยะยาว



แก้ปัญหาจุดตัด สู่ระบบรางที่ปลอดภัยกว่า

จุดตัดทางรถไฟ หมายถึง จุดที่เส้นทางถนนตัดผ่านทางรถไฟ ทั้งในระดับเดียวกัน (จุดตัดเสมอระดับ) และในลักษณะต่างระดับ ซึ่งโดยทั่วไปจะมีป้ายสัญญาณเตือน อุปกรณ์คานกันถนนหรือเครื่องกั้นเพื่อหยุดการจราจรบนถนนเมื่อมีขบวนรถไฟวิ่งผ่าน เพื่อยกระดับความปลอดภัยและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ **การรถไฟแห่งประเทศไทย** จึงได้กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหานี้

จุดตัดเสมอระดับอย่างเป็นระบบ โดยพิจารณาเลือกใช้รูปแบบทางวิศวกรรมที่เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่ ปริมาณการจราจร และข้อจำกัดด้านผังเมือง ไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างทางต่างระดับ การจัดเส้นทางทดแทน หรือการปรับรูปแบบการเชื่อมต่อถนน เพื่อแยกการเคลื่อนตัวของรถไฟและยานพาหนะออกจากกัน อย่างชัดเจน และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุในระยะยาว ดังนี้



สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass)
ในกรณีที่ดินมีปริมาณการจราจรสูง และมีเขตทางเพียงพอ



สะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์ (Underpass)
ในกรณีที่เป็นถนนสายหลัก มีปริมาณการจราจรหนาแน่น



สะพานกัลบริดแบบเกือกม้า (ตัว U)
ในกรณีที่บริเวณชุมชนหนาแน่น หรือถนนเชื่อมต่อเดิมมีข้อจำกัดของพื้นที่ หรือเขตทางไม่เพียงพอ

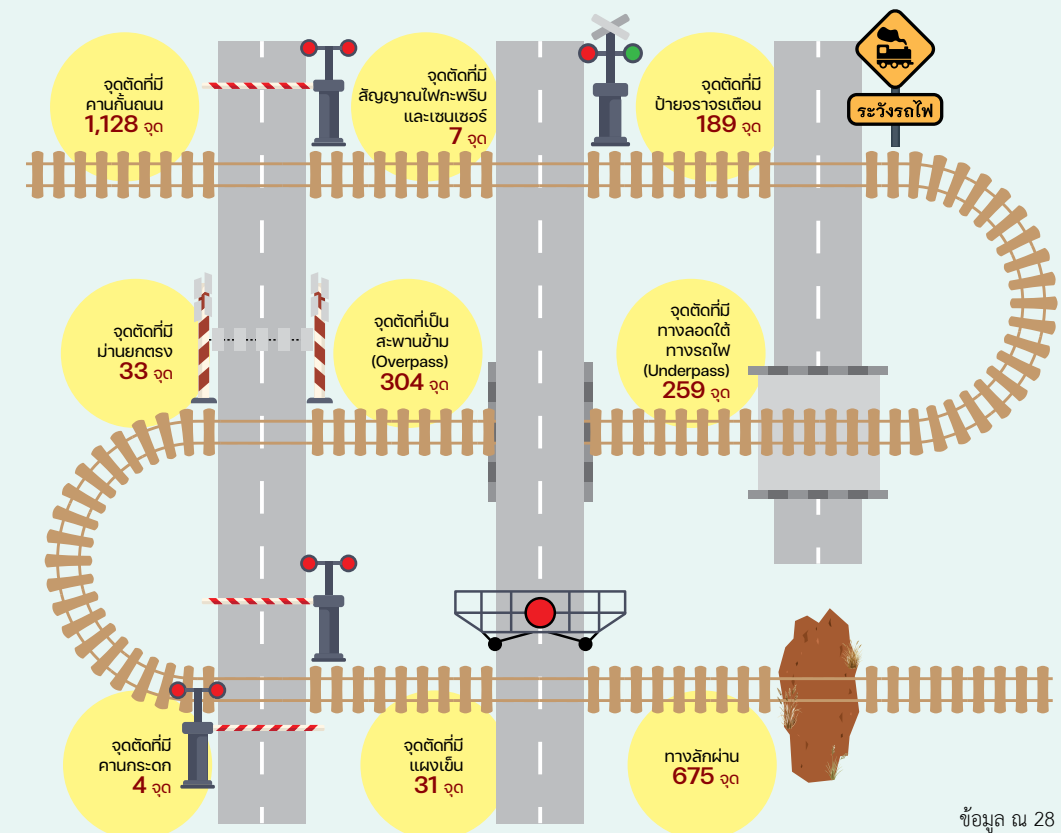


ทางลอดใต้ทางรถไฟ
ในกรณีที่เป็นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนลำลองที่มีปริมาณการจราจรต่ำ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมสองข้างทางรถไฟ



ทางบริการข้างทางรถไฟ
บริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนท้องถิ่นหลายๆ เส้น โดยเชื่อมทางท้องถิ่นเข้าด้วยกัน แล้วก่อสร้างทางลอดหรือทางข้ามเพียงจุดเดียว

จำนวนจุดตัดทางรถไฟทั้งหมดในปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น 2,630 จุด แบ่งเป็นประเภทต่างๆ ดังนี้



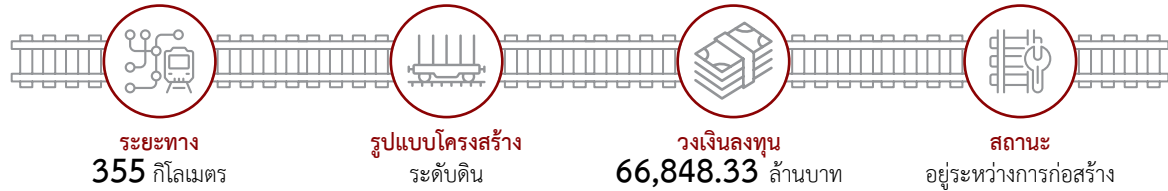
ข้อมูล ณ 28 ก.พ. 69

รถไฟทางคู่สายใหม่ สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม

เปิดเส้นทางเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง เชื่อมไทย - ลาว - เวียดนาม

เส้นทางยุทธศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สถานีบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ผ่านมหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร และมุกดาหาร สิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม

ยกระดับการคมนาคมสู่แนวชายแดน เชื่อมต่อ สปป.ลาว และเวียดนาม สนับสนุนการขนส่งระหว่างประเทศ และรองรับ การเติบโตทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง



โครงข่ายรางอีสานยุคใหม่ เปิดประตูการค้าชายแดนลุ่มน้ำโขง

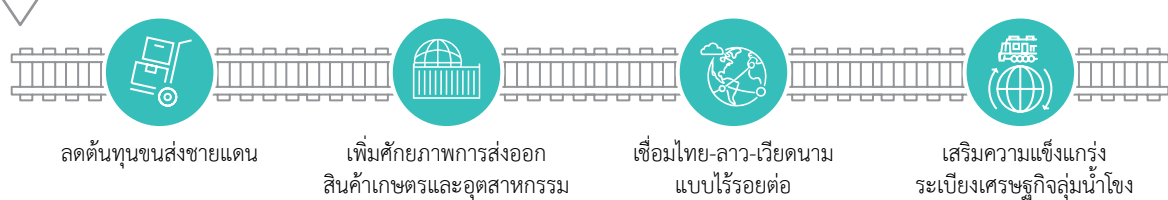
สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2



สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3



ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ



แผนที่

ขยายโครงข่าย เชื่อมเศรษฐกิจไทย สู่ภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน

การรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่เพิ่มอีก 11 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 1,399 กิโลเมตร ส่งผลให้โครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศเพิ่มเป็น 4,548 กิโลเมตร ครอบคลุม 64 จังหวัด

เป้าหมายสำคัญของการพัฒนา ได้แก่

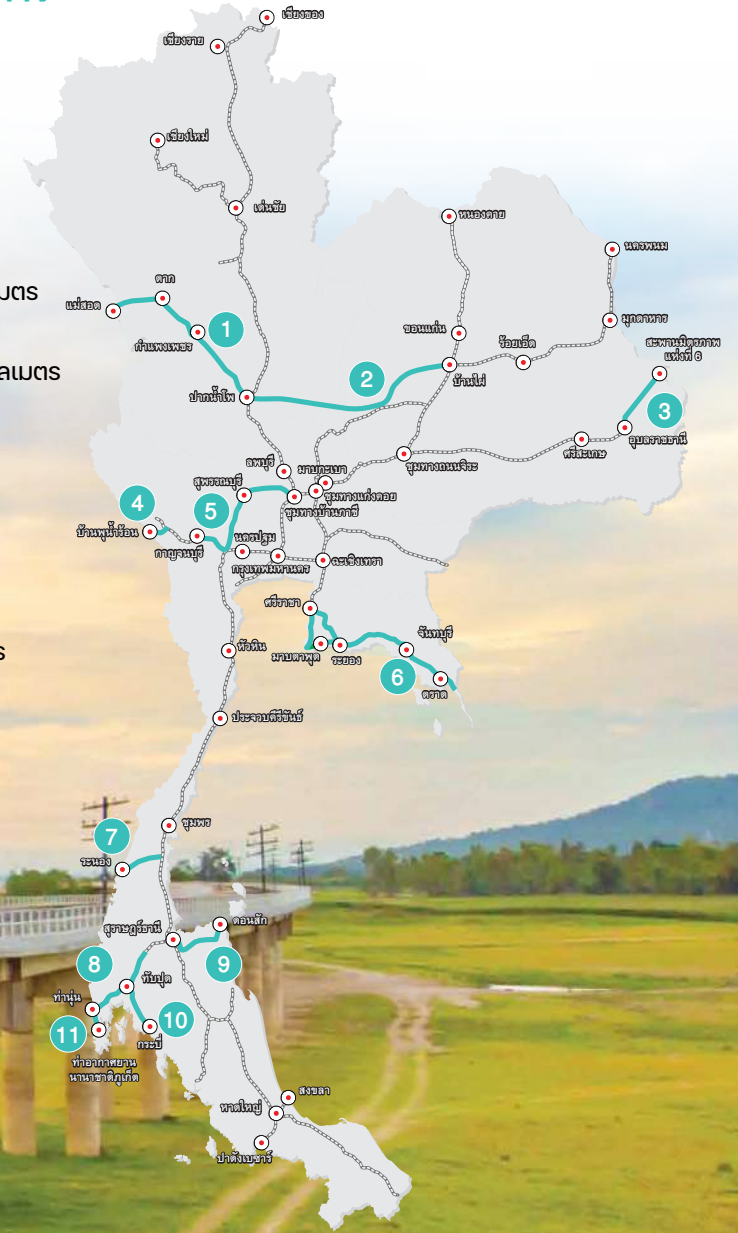
- เพิ่มความต่อเนื่องของโครงข่ายระบบรางทั้งในประเทศ และเชื่อมต่อระหว่างประเทศ
- สนับสนุนการค้าชายแดนและเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญในภูมิภาค

- ยกระดับการเดินทาง การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว ทั้งในเมืองหลัก - เมืองรอง
- รองรับการพัฒนาพื้นที่ยุทธศาสตร์ เช่น เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)

การพัฒนาในระยะถัดไปจึงเป็นการเสริมความแข็งแกร่งของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบราง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเชื่อมเศรษฐกิจไทยกับภูมิภาคอย่างยั่งยืน

รถไฟทางคู่สายใหม่ ระยะถัดไป 11 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,399 กิโลเมตร เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2571 เป็นต้นไป

- 1 ช่วงนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด 250 กิโลเมตร
- 2 ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ 304 กิโลเมตร
- 3 ช่วงอุบลราชธานี - สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 110 กิโลเมตร
- 4 ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน 36 กิโลเมตร
- 5 ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี 68 กิโลเมตร
- 6 ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด 218 กิโลเมตร
- 7 ช่วงชุมพร - ระนอง 91 กิโลเมตร
- 8 ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าบ่อ 158 กิโลเมตร
- 9 ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก 78 กิโลเมตร
- 10 ช่วงทับปุด - กระบี่ 68 กิโลเมตร
- 11 ช่วงท่าบ่อ - ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต 18 กิโลเมตร



ยกระดับมาตรฐานสถานี เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

สถานีรถไฟ ไม่ได้เป็นเพียงแค่จุดขึ้น-ลงขบวนรถไฟอย่างเดียวนั่น เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของสถานีแห่งต่างๆ ในฐานะ**ศูนย์กลางการเดินทาง และกิจกรรมของชุมชน** ที่เชื่อมโยงผู้คน เมือง และระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างครบวงจร ทั้งด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และคุณภาพพื้นที่โดยรอบ

สถานีแต่ละแห่งถูกออกแบบให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ จำนวนผู้ใช้งาน และศักยภาพทางเศรษฐกิจ เพื่อให้ใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่าและตอบโจทย์การพัฒนาเมืองในระยะยาว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยแบ่งสถานีออกเป็น 4 ระดับชั้น ดังนี้



สถานีชั้น พิเศษ

เป็นศูนย์กลางการเดินทางและการควบคุมเครือข่าย มีบทบาทสูงสุดทั้งด้านผู้โดยสารและสินค้า พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วน เช่น อาคารที่ทำการ โรงรถจักร คลังสินค้า และรางจำนวนมากเชื่อมทุกภูมิภาค



สถานีชั้น 1



ตั้งอยู่ในเมืองหลักหรือศูนย์เศรษฐกิจ มีปริมาณผู้โดยสารและสินค้าสูง โครงสร้างพื้นฐานครบ เช่น อาคารสถานี หอสัญญาณ คลังสินค้า สะพานอัตลักษณ์สถาปัตยกรรมท้องถิ่น

สถานีชั้น 3



ตั้งในเขตชนบท โครงสร้างเรียบง่าย มีอาคารสถานีและที่พักเจ้าหน้าที่ หลายแห่งมีเอกลักษณ์เฉพาะ

สถานีชั้น 2



พบในอำเภอขนาดกลาง-เล็ก มีอาคารสถานี บ้านพักเจ้าหน้าที่ ห้องจำหน่ายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ และบางแห่งมีคลังสินค้าหรือพื้นที่พาณิชย์



นอกจากนี้ยังมีสถานีชุมทาง 18 แห่งซึ่งเป็นจุดที่เส้นทางหลักแตกแขนงไปยังสายต่างๆ ทำหน้าที่รับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสินค้า และควบคุมการเดินทางหลายเส้นทางให้เป็นระบบ รวมถึงที่หยุดรถหรือป้ายหยุดรถไฟ ซึ่งเป็นจุดจอดขนาดเล็กเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นๆ

ระบบอาณัติสัญญาณ แบบ ETCS level 1

ยกระดับการควบคุมการ เดินรถสู่ประสิทธิภาพและ ความปลอดภัยที่เหนือกว่า

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ทุกสายมีการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ European Train Control System หรือ ETCS Level 1 ซึ่งเป็นระบบควบคุมการเดินรถตามมาตรฐานสากลของยุโรป เพื่อยกระดับความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ระบบ ETCS Level 1 ทำหน้าที่ควบคุมความเร็วและการหยุดขบวนรถแบบอัตโนมัติ โดยตรวจสอบความเร็วและระยะการเดินรถอย่างต่อเนื่อง หากใช้ความเร็วเกินกำหนด ระบบจะสั่งลดความเร็วหรือหยุดรถทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร

ขณะเดียวกัน ยังมีพนักงานขับรถควบคุมการเดินรถตามปกติเพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินหรือระบบขัดข้อง และให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารได้อย่างทันที่



องค์ประกอบของระบบอาณัติสัญญาณ ETCS Level 1

มีคนขับรถไฟ
เป็นผู้ควบคุมความเร็ว
เบรก และหยุดด้วยตนเอง

มีระบบสั่งการ
และควบคุมจากส่วนกลาง

มีระบบการป้องกันขบวนอัตโนมัติ
(Automatic Train Protection: ATP)
ป้องกันรถไฟชนกัน

มีระบบควบคุมความปลอดภัย
ในการขับของพนักงานขับรถไฟ

มีระบบทำการเบรกฉุกเฉิน
(Emergency Brake)
ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ



ชีวิตเดินทาง ประเทศไทยเติบโต

ระบบราง เพื่อการเดินทางของประชาชน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้บริการเดินรถทั้งระยะใกล้และไกล ผ่านตู้โดยสาร 3 ชั้น และพัฒนาคุณภาพขบวนรถอย่างต่อเนื่อง รวมถึงระบบปรับอากาศ และรถไฟท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองโจทย์การเดินทางที่หลากหลาย การใช้บริการรถไฟ ช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย ลดความเหนื่อยล้าและความเสี่ยงจากการขับรถเอง พร้อมอำนวยความสะดวกด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ปรับปรุงใหม่ และระบบจำหน่ายตั๋วออนไลน์ (D-Ticket) ที่เข้าถึงง่าย ทำให้การเดินทางสะดวก ปลอดภัย และวางแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพในยุคดิจิทัล

ขบวนรถมาตรฐานใหม่ พร้อมให้บริการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยพัฒนาขบวนรถโดยสารมาตรฐานใหม่ เพื่อยกระดับคุณภาพการเดินทางทั้งระยะใกล้และระยะไกล ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้หลากหลายรูปแบบ ตอบโจทย์การเดินทางของประชาชนทั่วประเทศ

ขบวนรถด่วน (Express)

เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล ที่หยุดเฉพาะสถานีสำคัญ เช่นเดียวกับขบวนรถด่วนพิเศษ แต่มีประเภทตู้โดยสารให้บริการหลากหลายมากกว่า



ขบวนรถเร็ว (Rapid)

เป็นขบวนรถระยะทางไกล ที่มีจำนวนสถานีหยุดรับ - ส่งผู้โดยสาร มากกว่าขบวนรถด่วน



ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express)

เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล กำหนดหยุดเฉพาะสถานีหลัก หรือสถานีสำคัญ เท่านั้น



ขบวนรถธรรมดา (Ordinary)
เป็นขบวนรถที่จัดเดิน เพื่อรองรับการเดินทาง
สู่ภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ
โดยจอดทุกสถานีตลอดเส้นทาง



ขบวนรถชานเมือง (Commuter)
เป็นขบวนรถที่ให้บริการผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 150 กิโลเมตร เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน
ศึกษาเล่าเรียน และติดต่อธุรกิจ



ขบวนรถท้องถิ่น (Local)

เป็นขบวนรถที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างจังหวัด
และหยุดรับ - ส่งผู้โดยสารสถานีและป้ายหยุดรถตลอดเส้นทาง



ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion)

เป็นขบวนรถที่จัดเดินในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์และวันหยุดราชการ
เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยหยุดเฉพาะสถานีที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

โดยสารรถไฟ แบบที่ใช้สำหรับคุณ






การรถไฟแห่งประเทศไทยมีตู้โดยสาร 3 ชั้น ได้แก่ ชั้นที่ 1 ชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 เพื่อรองรับรูปแบบของการเดินทาง และระดับความสะดวกสบายที่ต่างกัน







ตู้โดยสารชั้น 1

ห้องโดยสารส่วนตัว ห้องละ 2 ที่ (เตียงบน-ล่าง) สามารถปรับจากที่นั่งเป็นเตียงนอนได้ ห้องสามารถเปิดเข้าหากันได้ เหมาะสำหรับผู้ที่เดินทางมาเป็นครอบครัว ให้ความเป็นส่วนตัว เหมาะสำหรับผู้ที่เดินทางเป็นคู่หรือต้องการพักผ่อนระหว่างการเดินทางไกล

สิ่งอำนวยความสะดวก






-  จอ LED แบบทัชสกรีน
-  กระจกเงา
-  ที่เก็บแก้วน้ำ
-  อ่างล้างหน้าส่วนตัว
-  ปลั๊กไฟ

-  ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
-  ช่องชาร์จ USB
-  ห้องน้ำและห้องอาบน้ำ
-  ระบบปรับอากาศ

ตู้โดยสารชั้น 2

ตู้โดยสารที่มีความหลากหลายมากที่สุด ให้บริการทั้งขบวนปรับอากาศและพัดลม ทั้งรถนั่งและรถนอน เหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกสบาย ในราคาที่เข้าถึงได้

สิ่งอำนวยความสะดวก

-  ระบบปรับอากาศ
-  ไฟส่องสว่างที่หัวนอน
-  ปลั๊กไฟ
-  ห้องน้ำ
-  พัดลม

ตู้โดยสารชั้น 3

ตู้โดยสารที่ให้บริการครอบคลุมทุกเส้นทางของรถไฟในราคาประหยัด ให้ผู้โดยสารได้สัมผัสคุณภาพสองข้างทางอย่างใกล้ชิดตลอดการเดินทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก

-  ห้องน้ำ
-  พัดลม

เมื่อเรา พาเราออกเดินทาง

การเดินทางด้วยรถไฟ เป็นอีกการเดินทางที่มีเสน่ห์เฉพาะตัว เพราะนอกจากจุดหมายปลายทางที่จะมุ่งไปแล้ว ผู้โดยสารยังสามารถสัมผัสได้ถึงบรรยากาศและวิถีชีวิตของท้องถิ่นต่างๆ ที่รถไฟเคลื่อนผ่าน กลิ่นอายของธรรมชาติที่รื่นรมย์ ทิวทัศน์สองข้างทางที่งดงามชวนหลงใหล เป็นอีกหนึ่งประสบการณ์การเดินทางที่ล้ำค่าอย่างยิ่ง

การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงพัฒนาศักยภาพพระบรมราชเพื่อส่งเสริม “**การท่องเที่ยวทางรถไฟ**” ให้ดียิ่งขึ้น ให้ทุกกิโลเมตรที่เคลื่อนไป สร้างความประทับใจไม่รู้ลืม



นั่งรถไฟ เที่ยวไหนก็สนุก

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้คัดสรรและพัฒนา 4 โปรแกรมการท่องเที่ยวโดยรถไฟ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนได้สัมผัสเสน่ห์ของการเดินทางรูปแบบพิเศษ ประกอบด้วย



ขบวนสุดพิเศษ นำเข้ามาจากแดนอาทิตย์อุทัย

เปิดประสบการณ์
กับขบวนยอดนิยาม
SRT Royal Blossom
และ KIHA 183 เที่ยวได้
ทุกเสาร์ - อาทิตย์
ทั้งแบบไปเช้าเย็นกลับ
สำหรับ SRT Royal Blossom และพักค้างคืนสำหรับ
KIHA 183



รถจักรไอน้ำ สัมผัสสวนวานิชยามกาลเวลา

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ชวนผู้โดยสารย้อนเวลา
ไปสัมผัสกลิ่นอาย
ของขบวนรถจักรไอน้ำ
ประวัติศาสตร์
ยุคหลังสงครามโลกครั้งที่ 2
ที่กลับมาให้บริการ
ใน 7 โอกาสพิเศษตลอดปี



ขบวนรถท่องเที่ยว เต็มความสุขให้พิเศษ

ให้บริการนำเที่ยว
โดยเฉพาะวันหยุด
แบบไปเช้าเย็นกลับ สะดวก
และเข้าถึงง่าย มี 2 ขบวน
คือ ขบวนรถพิเศษที่
909/910 เที่ยวหัวหิน และ
ขบวนรถพิเศษที่ 911/912
เที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย



นั่งรถจักรไอน้ำ ย้อนอดีตวันวาน



การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำรถจักรไอน้ำ รุ่นแปซิฟิก สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มาให้บริการขบวนพิเศษนำเที่ยว ใน 7 โอกาสพิเศษเป็นประจำทุกปี ประกอบด้วย*

1

วันที่ 26 มีนาคม ของทุกปี
วันสถาปนากิจการรถไฟ
เส้นทาง “กรุงเทพ - อุทยา”

2

วันที่ 4 พฤษภาคม ของทุกปี
วันฉัตรมงคล
เส้นทาง “กรุงเทพ - นครปฐม”

3

วันที่ 3 มิถุนายน ของทุกปี
วันเฉลิมพระชนมพรรษา
สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา
พัชรสุธาพิมลลักษณ
พระบรมราชินี
เส้นทาง “กรุงเทพ - นครปฐม”

4

วันที่ 28 กรกฎาคม ของทุกปี
วันเฉลิมพระชนมพรรษา
พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว
เส้นทาง “กรุงเทพ - อุทยา”

5

วันที่ 12 สิงหาคม ของทุกปี
วันแม่แห่งชาติ
เส้นทาง “กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา”

6

วันที่ 23 ตุลาคม ของทุกปี
วันปิยมหาราช
เส้นทาง “กรุงเทพ - อุทยา”

7

วันที่ 5 ธันวาคม ของทุกปี
วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ
พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร
มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช
บรมนาถบพิตร
วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ
เส้นทาง “กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา”

รถปรับอากาศ ราคา 799 บาท/คน (ไป - กลับ)
รถพัดลม ราคา 329 บาท/คน (ไป - กลับ)
*ข้อมูล ณ เดือนมีนาคม 2569





ขบวนรถไฟแห่งความสุข SRT Royal Blossom สิ้นการท่องเที่ยว

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถโดยสารปรับอากาศรุ่น Hamanasu (ฮามานะสุ) จากบริษัท JR Hokkaido ประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งสิ้น 10 คัน และได้นำมาปรับโฉมใหม่ภายใต้ชื่อ “SRT Royal Blossom” เพื่อยกระดับศักยภาพการเดินทางและการท่องเที่ยวภายในประเทศ ปัจจุบันการปรับปรุงแล้วเสร็จครบทั้ง 10 คัน และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบตั้งแต่กลางปี 2567

ขบวนรถ SRT Royal Blossom พร้อมมอบประสบการณ์การเดินทางรูปแบบใหม่ที่สะดวกสบายและน่าประทับใจแก่ผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ และยังเป็นการกระตุ้น

การท่องเที่ยว สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับชุมชนตามแนวเส้นทางรถไฟ ก่อให้เกิดการจ้างงานและรายได้ในระดับท้องถิ่น อันนำไปสู่ความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน

ตัวรถถูกออกแบบภายนอกด้วยโทนสีแดงเซอร์รี่ตัดด้วยลวดลายสีทองอันสะท้อนเจดสีของกลีบดอกไม้อย่างงดงามโดดเด่น และเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของขบวนรถไฟท่องเที่ยวชุดนี้ บริเวณด้านหน้าและด้านข้างตัวรถประดับตราสัญลักษณ์ “STATE RAILWAY OF THAILAND ROYAL BLOSSOM SINCE 2022” ควบคู่กับดอกราชพฤกษ์ โดยจัดวางบนพื้นหน้าปัดนาฬิกาเลขโรมัน พร้อมเข็มนาฬิกาที่ชี้ไปยังเลข 13 (XII)

ตู้โดยสาร 3 แบบ รองรับบริการหลากหลาย



Group Car จำนวน 1 คัน

1. ห้องโดยสารส่วนตัว จำนวน 4 ห้อง รองรับห้องละ 4 และ 6 คน
2. ชมวิว 180 องศา
3. เหมาะสำหรับทุกเพศทุกวัย



Leisure Car จำนวน 1 คัน

1. ชมวิวผ่านกระจกพาโนรามา
2. ตู้เสบียงพร้อมอาหารและเครื่องดื่ม สามารถเลือกซื้อกลับไปรับประทานที่ตู้โดยสารได้



Passenger Car จำนวน 3 คัน

1. ที่นั่งโดยสารแบบรวม 48 ที่นั่ง/คัน
2. ที่นั่งสามารถปรับได้
3. ชมวิว 180 องศา
4. ที่นั่งส่วนตัวพิเศษ 8 ที่นั่ง



รถท่องเที่ยวขบวน KIHA 183 รถไฟญี่ปุ่นสไตล์คลาสสิก

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับมอบรถดีเซลรางปรับอากาศ รุ่น **KIHA 183** จำนวน 17 คัน จากบริษัท JR Hokkaido เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาเป็นขบวนรถท่องเที่ยว โดยยังคงความงดงามและเอกลักษณ์ดั้งเดิมสไตล์ญี่ปุ่นไว้ครบถ้วนควบคู่กับสมรรถนะการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ สามารถทำความเร็วได้สูงสุด 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรองรับผู้โดยสารได้ รวม 202 คน

ภายนอกตู้ KIHA 183
ตัวรถยังคงรักษาเอกลักษณ์ดั้งเดิมจากประเทศญี่ปุ่นไว้ด้วยโทนสีขาวคาดม่วงอย่างชัดเจน บริเวณด้านหน้าและด้านข้างประดับโลโก้ **“STATE RAILWAY OF THAILAND”**



ภายในตู้ KIHA 183

ได้รับการปรับโฉมใหม่ให้ทันสมัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น ด้วยการตกแต่งในสไตล์เรียบง่ายถึงคลาสสิก ใช้แสงไฟโทนอุ่น เพื่อคงบรรยากาศและกลิ่นอายความเป็นญี่ปุ่น ทางเดินตรงกลางกว้างขวางไม่อึดอัด เบาะที่นั่งออกแบบให้ปรับเอนได้นุ่มสบายตลอดการเดินทาง พร้อมป้ายสัญลักษณ์ภาษาญี่ปุ่นควบคู่ภาษาไทย และหน้าต่างบานใหญ่ที่เปิดมุมมองชมทิวทัศน์ได้อย่างชัดเจน



การรถไฟแห่งประเทศไทย ใส่ใจในความสะดวกสบาย สุขอนามัย และสุนทรียภาพในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยให้บริการรถปรับอากาศขายอาหารในขบวนรถรุ่นใหม่ให้สวยงามสะอาด และถูกหลักอนามัย พร้อมให้ผู้โดยสารได้ดื่มด่ำกับการเดินทางที่แสนพิเศษ



เมนูแนะนำที่ตู้เสบียง

-  กาแฟสดและเครื่องดื่ม
-  อาหารจานหลัก
-  ขนม
-  แชนด์วิช

3 แบบ 3 สไตล์ ของตู้รถไฟแบบใหม่

ด้วยบริการเช่าเหมาขบวนรถไฟและตู้โดยสารพิเศษ ที่จะให้การท่องเที่ยวด้วยรถไฟพิเศษยิ่งขึ้น



รถ VIP Train

ขบวนรถไฟโดยสารสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะ มีทั้งรถนอน รถเสบียง และรถห้องประชุมที่มีพื้นที่ สันทนาการพร้อมสรรพ เหมาะสำหรับ จัดกิจกรรมและประชุมสัมมนา รองรับ ผู้โดยสารได้ 30 คน



รถ OTOP Train

เป็นรถชุด 2 คัน เพื่อบริการ นักท่องเที่ยวได้เดินทางด้วยความสะดวก สบายเป็นพิเศษ แบ่งโซนคาราโอเกะ มินิบาร์ และที่นั่งโดยสาร รวม 112 ที่นั่ง รองรับการท่องเที่ยวทั่วทุกภูมิภาค มอบความสะดวกสบายเป็นพิเศษ ตลอดเส้นทาง



รถ SRT Prestige (รถชุดเกียรติยศรถไฟไทย)

ดัดแปลงจากรถโดยสาร JR-West นำเข้าจากแดนอาทิตย์อุทัย เป็นขบวนรถ สำหรับการเดินทาง การประชุม สัมมนาย่อย และเพื่อการท่องเที่ยว ระดับพรีเมียม ประกอบด้วย รถประชุม รถเสบียงครัวร้อน รถเสบียงครัวเย็น และรถนอน รองรับนักท่องเที่ยวได้ 30 คน พร้อมห้องพักผ่อนที่มีโซฟา รองรับได้ 6 - 8 คน



ซื้อตั๋วง่าย เดินทางสะดวก

การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้บริการจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่ง 2 ช่องทาง ได้แก่ ระบบออนไลน์ และสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในยุคปัจจุบัน

- ระบบออนไลน์ (D-Ticket) พัฒนาขึ้นเพื่อรองรับวิถีดิจิทัล ให้ผู้โดยสารสำรองที่นั่งได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านหลากหลายช่องทาง ทั้งแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ เครื่องจำหน่ายตั๋วบนขบวนรถไฟ และเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railway.co.th) โดยสามารถซื้อตั๋วและสำรองที่นั่งล่วงหน้าได้สูงสุด 180 วัน

- สถานีรถไฟ ผู้โดยสารสามารถซื้อตั๋วได้ที่สถานีรถไฟทั่วประเทศ หรือสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ เพชบุรีกแฟนเพจ : ทีมพีอาร์ การรถไฟแห่งประเทศไทย



แอปพลิเคชัน D-Ticket



จองตั๋วรถไฟได้ทันที

ขั้นตอนการสมัครสมาชิก และซื้อตั๋วรถไฟ ระบบ D-Ticket

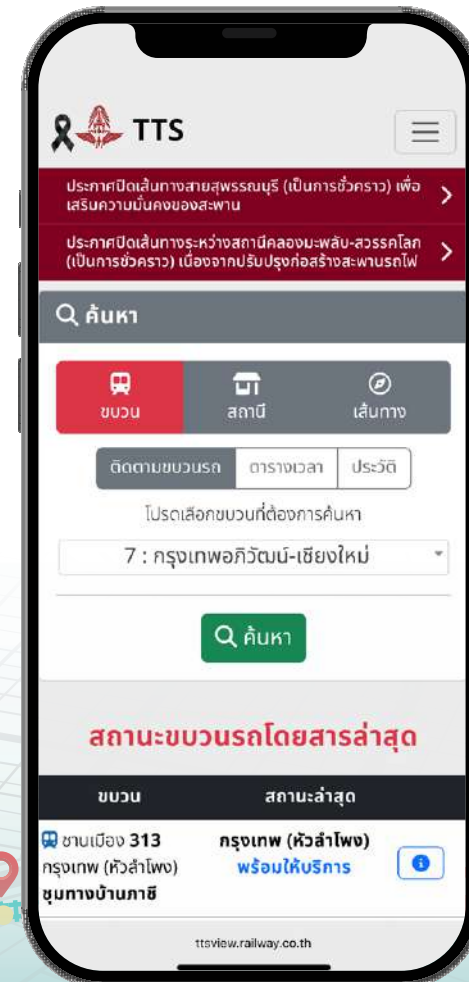
- 1** เข้าเว็บไซต์ www.dticket.railway.co.th
- 2** สมัครสมาชิก และเข้าสู่ระบบ
- 3** ค้นหาขบวนรถ โดยเลือกต้นทาง และปลายทาง
- 4** เลือกขบวนรถโดยสาร ที่สะดวก
- 5** เลือกที่นั่ง
- 6** ระบุข้อมูลผู้โดยสาร
- 7** กดชำระเงิน
- 8** กดพิมพ์ตั๋ว หรือบันทึกไว้ในโทรศัพท์

รู้ตำแหน่งขบวนรถไฟ มั่นใจในการเดินทาง

การรถไฟแห่งประเทศไทย นำระบบติดตามขบวนรถไฟ (TTS: Train Tracking System) มาใช้ เพื่อตรวจสอบเวลาและตำแหน่งแบบเรียลไทม์ แสดงสถานะการเดินทางรถทันที่บนเว็บไซต์ ttsview.railway.co.th ช่วยให้ผู้โดยสารและผู้มาออรับวางแผนได้สะดวก แม่นยำ และมั่นใจในการเดินทางตลอดเส้นทางอย่างปลอดภัย



ติดตามขบวนรถไฟแบบเรียลไทม์

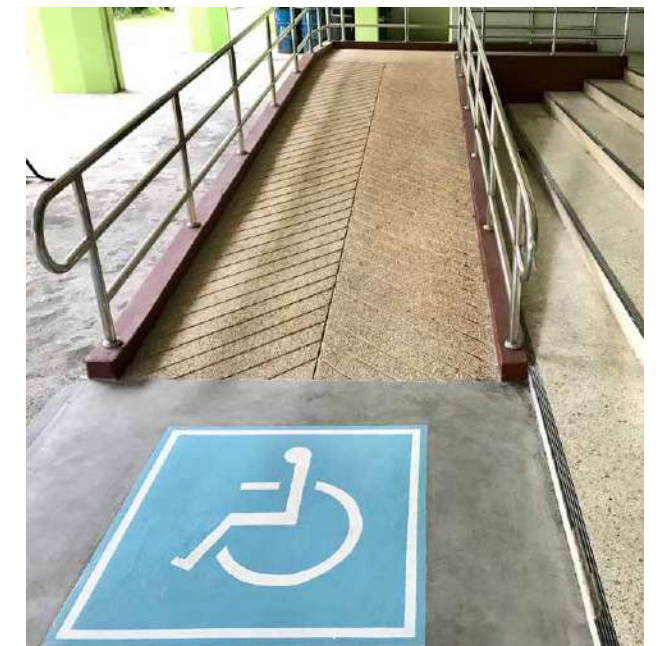




ตอบโจทย์ การใช้งานของทุกคน

หลักการออกแบบอารยสถาปัตย์ (Universal Design) เป็นแนวคิดการออกแบบสถานที่และสภาพแวดล้อมให้ตอบโจทย์การใช้งานของคนทุกกลุ่ม โดยปราศจากข้อจำกัดด้านความพิการ เพศ วัย และสรีระของร่างกาย ให้สามารถเข้าถึงและใช้งานได้อย่าง

สะดวก ปลอดภัย และเท่าเทียม ซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้รับความนิยมในการออกแบบพื้นที่และสถานที่ต่างๆ ที่ต้องรองรับผู้ใช้งานที่มีความแตกต่างหลากหลายในปัจจุบัน



เต็มสปีด สู่อนาคต

รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail) จะเป็นทางเลือกของการเดินทางในอนาคตด้วยความเร็วมากกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะใช้รางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ควบคุมกับมาตรฐานความปลอดภัยสูงและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน จึงตอบโจทย์ทั้งการเดินทางเพื่อธุรกิจและการท่องเที่ยว พร้อมเป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคต่างๆ และเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศ

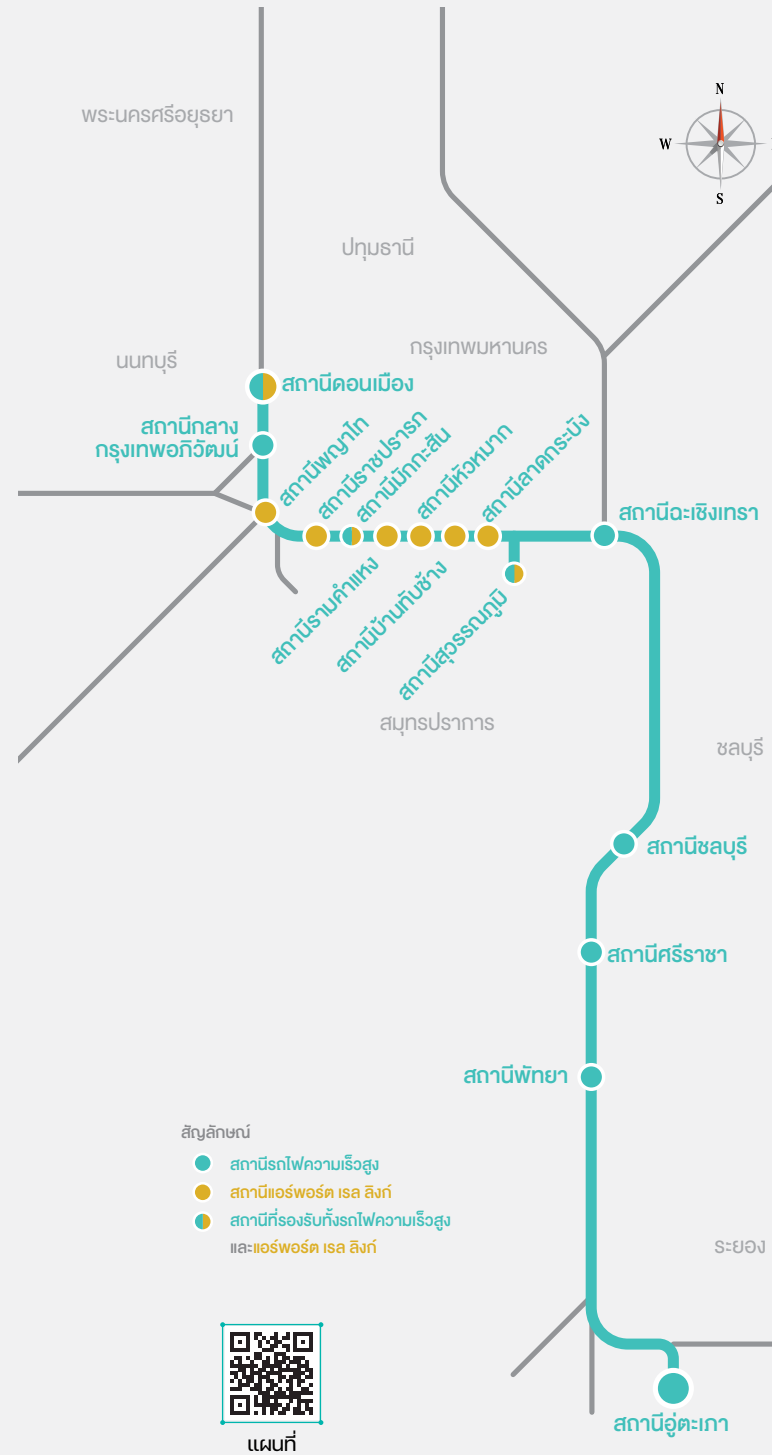
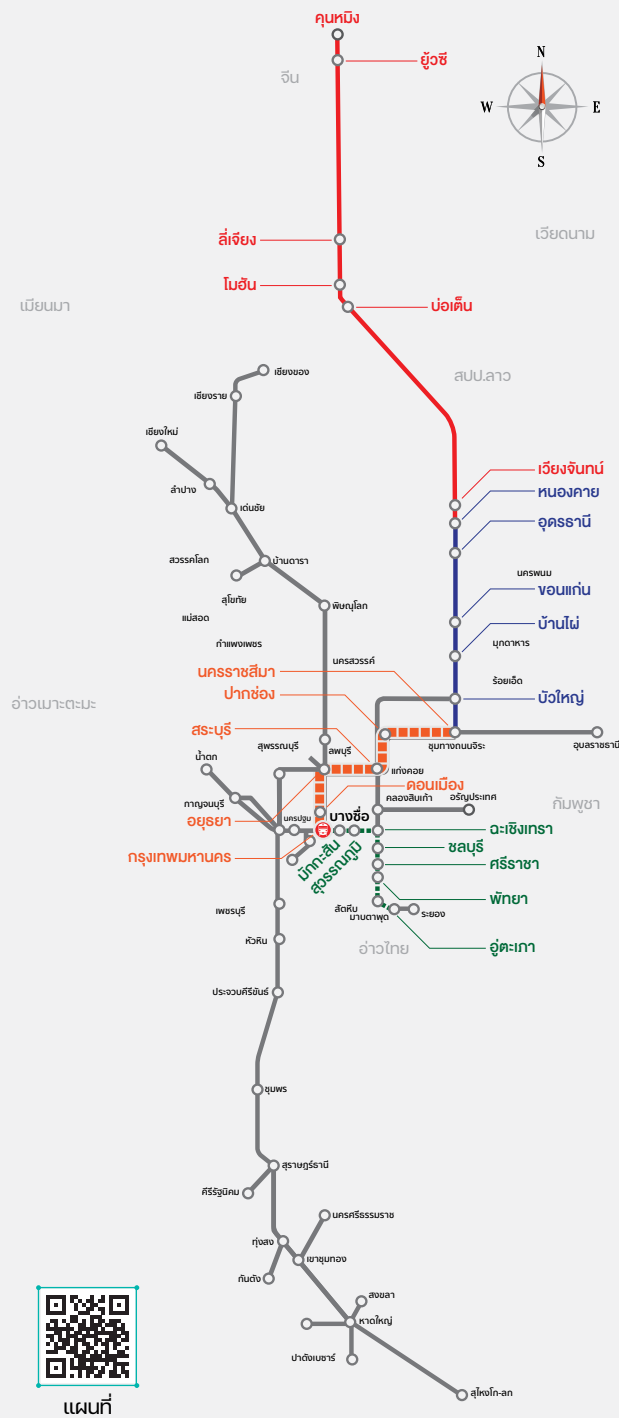
ประเทศไทยจึงเดินทางพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อยกระดับระบบรางและขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา ซึ่งจะเป็นก้าวสำคัญของการพัฒนาการเดินทางระบบรางของไทยอย่างแท้จริง



โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย

เชื่อมประเทศไทยสู่โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงภูมิภาคเปิดประตูเศรษฐกิจไทยสู่ลุ่มน้ำโขงและจีน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับจีนตอนใต้ และสอดคล้องกับแนวทาง Belt and Road Initiative (BRI) โดยมีเป้าหมายยกระดับการเดินทางและการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานคร เวียงจันทน์ และนครคุนหมิง ให้เชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของลาวและจีนอย่างต่อเนื่อง โครงการแบ่งการพัฒนาเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา และช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เพื่อรองรับการเชื่อมต่อระดับภูมิภาคและต่อยอดสู่การเป็นโครงข่ายคมนาคมหลักของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง เพิ่มโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งงาน การศึกษา และบริการที่จำเป็นได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น ทั้งยังกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น สร้างการจ้างงาน และเพิ่มรายได้ตามแนวเส้นทาง ส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต ระยะเวลาการเดินทาง และสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน



โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

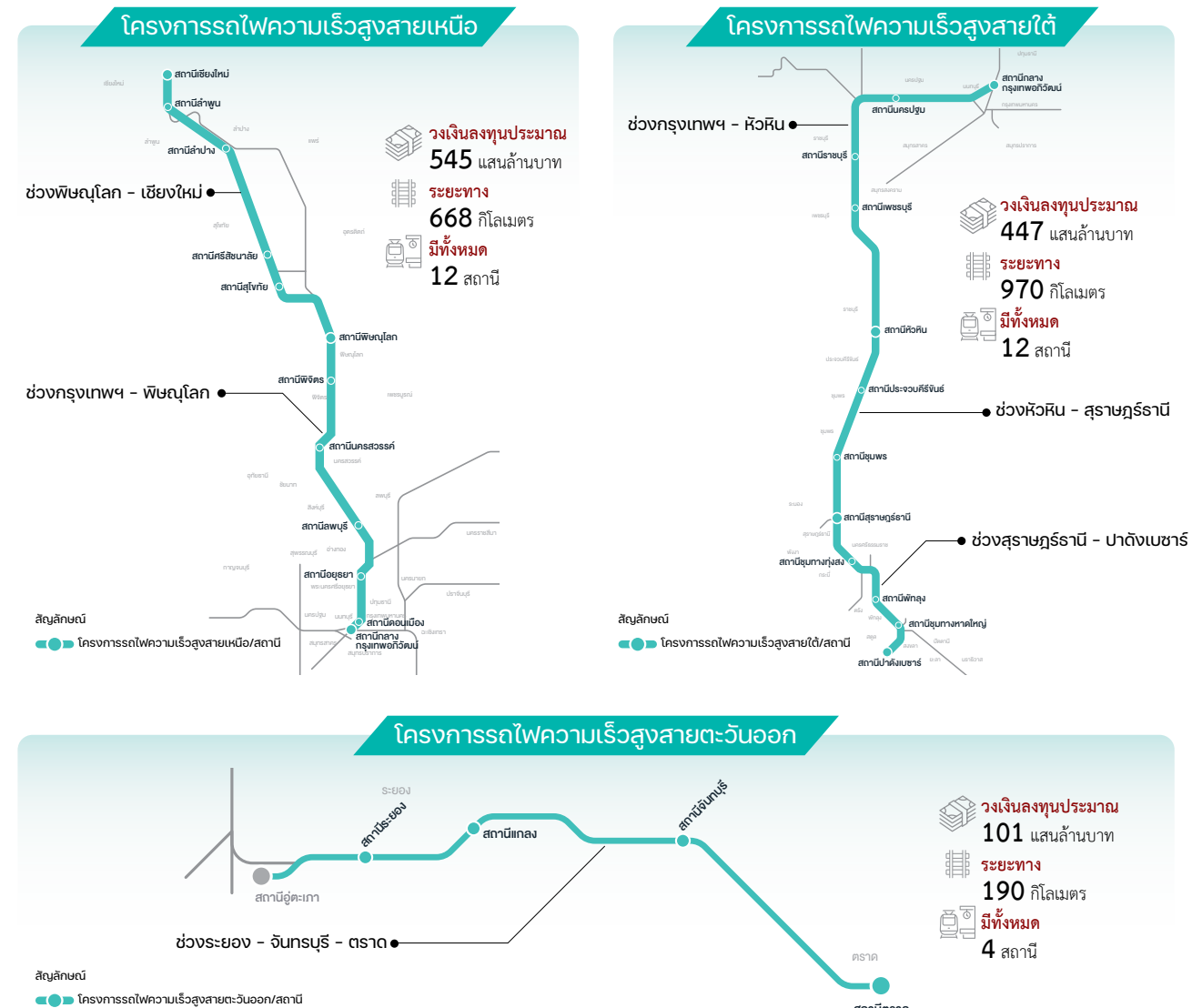
ยกระดับการเดินทางของประเทศ เชื่อมกรุงเทพฯสู่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่บูรณาการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเข้ากับระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน เพื่อยกระดับศักยภาพด้านการเดินทางทางอากาศของประเทศในระยะยาว โดยเชื่อมต่อท่าอากาศยานดอนเมืองท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งได้รับการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งที่ 3 ของประเทศ ควบคู่กับการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกอย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ ยังช่วยยกระดับการเดินทางของประชาชนให้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ลดความแออัดบนถนนสายหลัก พร้อมสร้างโอกาสการจ้างงานและเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานี อีกทั้งยังส่งเสริมคุณภาพชีวิตผ่านระบบขนส่งที่ปลอดภัย เชื่อถือได้ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ร่างแผนอนาคต รวดเร็ว จับใจ เดินทางไกลง่ายขึ้น

ในอนาคต การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงทั้งสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก เพื่อยกระดับการเดินทางระหว่างภูมิภาคให้รวดเร็ว สะดวก และเชื่อมโยงทั่วประเทศอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



ทางราง ทางแข่งขัน



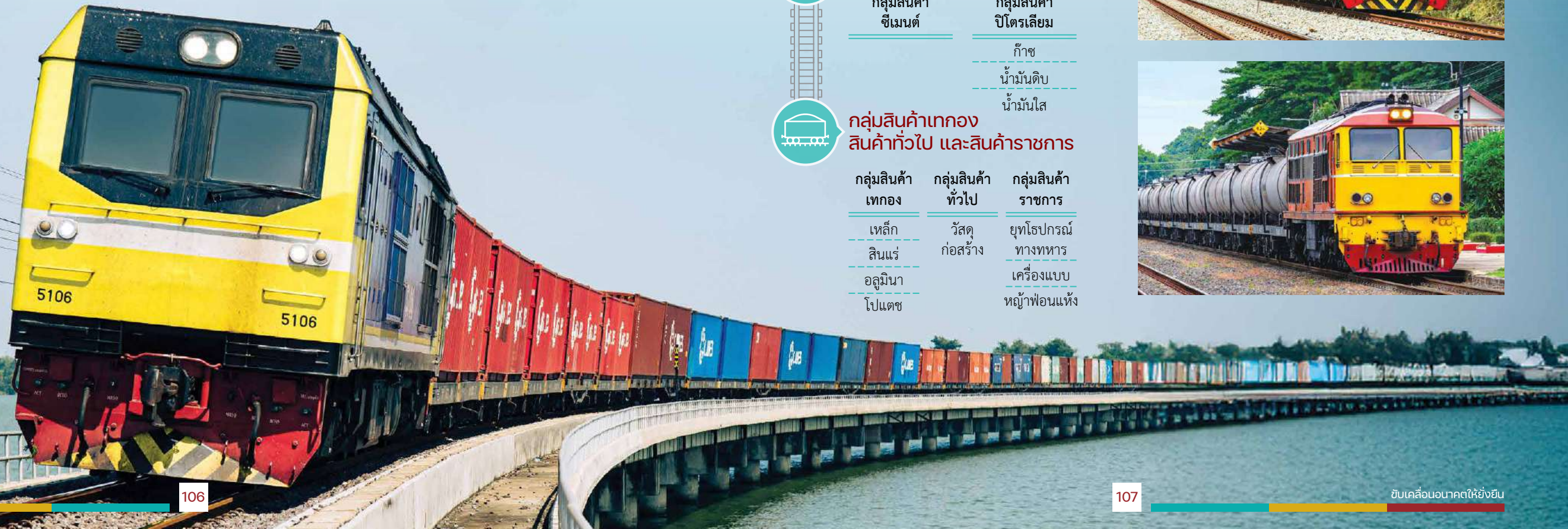
รางสินค้า เสริมพลังการขนส่ง

ยกระดับการขนส่งสินค้าทางรางเป็นกลไกหลักในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และเสริมขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ การขยาย CY และ ICD รวมถึงการผลักดัน Dry Port ในภูมิภาค ช่วยกระจายสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อราง-ถนน-ท่าเรืออย่างเป็นระบบ ควบคู่กับการเปิดทางเอกชนร่วมเดินรถไฟภายใต้การจัดสรร Slot อย่างเหมาะสม เพื่อใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางได้เต็มศักยภาพ นำไปสู่การขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยอย่างมั่นคง ยั่งยืน และแข่งขันได้ในเวทีโลก

ทางราง ลดต้นทุนโลจิสติกส์

การขนส่งสินค้าทางรางได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ประหยัดพลังงาน และเหมาะกับการขนส่งปริมาณมากในระยะทางไกล ท่ามกลางการแข่งขันทางเศรษฐกิจและความผันผวนด้านพลังงาน ระบบรางจึงมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ควบคู่กับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ภายใต้นโยบายที่มุ่งยกระดับรถไฟให้เป็นแกนหลักของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม **การรถไฟแห่งประเทศไทย** จึงเดินทางพัฒนาโครงข่ายอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่ที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถของเส้นทาง ลดข้อจำกัดด้านการเดินรถ และเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า

ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรางครอบคลุมทั้งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม วัสดุก่อสร้าง และตู้คอนเทนเนอร์ เชื่อมโยงเส้นทางทั่วประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ควบคู่กับการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางในพื้นที่ยุทธศาสตร์เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าอย่างเป็นระบบ การยกระดับโครงข่ายรถไฟทางคู่และการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าจึงเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต พร้อมเสริมบทบาทระบบรางให้เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยอย่างมั่นคงและยั่งยืน



กลุ่มสินค้า โลจิสติกส์ทางราง

การขนส่งสินค้าทางรางให้บริการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภท ครอบคลุมทั้งตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ รองรับทั้งการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์และลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม



กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ
	ไทย - มาเลเซีย
	ไทย - สปป.ลาว



กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้า	กลุ่มสินค้า
ซีเมนต์	ปิโตรเลียม
	ก๊าซ
	น้ำมันดิบ
	น้ำมันใส



กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ

กลุ่มสินค้า	กลุ่มสินค้า	กลุ่มสินค้า
เทกอง	ทั่วไป	ราชการ
เหล็ก	วัสดุ	ยุทธโปกรณ์
สินแร่	ก่อสร้าง	ทางทหาร
อลูมินา		เครื่องแบบ
โปแตช		หญ้าฟ่อนแห้ง



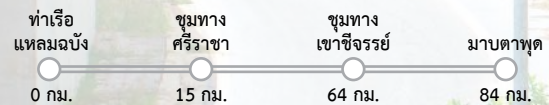
โครงข่ายขนส่งสินค้าทางราง ที่ให้บริการทั่วประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางราง ครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญทั่วประเทศ เชื่อมโยงการขนส่งกับโครงข่ายโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

ขบวนประจำทาง (Block train)

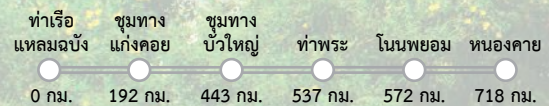
ทำเรือแหลมฉบัง - มาบตาพุด ๑ ชั่วโมง 35 นาที



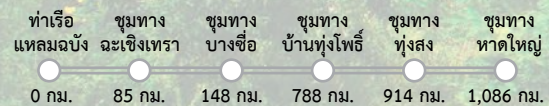
ICD ลาดกระบัง - ทำเรือแหลมฉบัง 2 ชั่วโมง 45 นาที



ทำเรือแหลมฉบัง - หนองคาย 16 ชั่วโมง 49 นาที

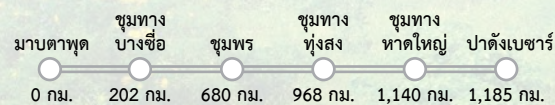


ทำเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่ 22 ชั่วโมง 57 นาที

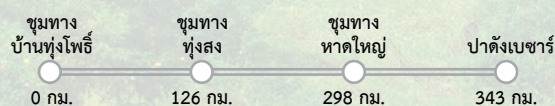


ขบวนขนส่งระหว่างไทย - มาเลเซีย (Landbridge)

มาบตาพุด/ชุมทางบางซื่อ - ปาดังเบซาร์ 25 ชั่วโมง 25 นาที

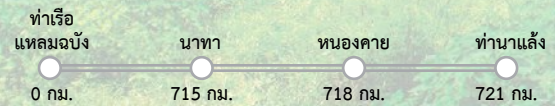


ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์/ชุมทางทุ่งสง/ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ 14 ชั่วโมง 15 นาที



ขบวนขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว (Transit)

ทำเรือแหลมฉบัง - ทำนาแล้ง 15 ชั่วโมง 55 นาที



กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

กลุ่มสินค้าซีเมนต์

- หินลับ - เชียงรากน้อย
- หินลับ - เปรัง
- หินลับ - หนองขอนกว้าง

กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม

- | | | |
|------------------------|---------------------|------------------------------------|
| ก๊าซ | น้ำมันดิบ | น้ำมันใส |
| ○ บางละมุง - นครสวรรค์ | ○ บึงพระ - แม่ น้ำ | ○ บ้านปึกเบิก - อุบลราชธานี |
| ○ บางละมุง - ลำราญ | ○ บึงพระ - แหลมฉบัง | ○ บ้านปึกเบิก - พิษณุโลก/เชียงใหม่ |
| | ○ บึงพระ - มาบตาพุด | |

บริการเสริม ขับเคลื่อนธุรกิจ SMEs

การรถไฟแห่งประเทศไทยพัฒนาบริการเสริมด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ ขับเคลื่อนธุรกิจ SMEs ผ่านบริการขนส่งพัสดุและสินค้าขนาดเล็ก พร้อมจุดเชื่อมต่อการขนส่งในหลายภูมิภาคให้ผู้ประกอบการเข้าถึงระบบขนส่งทางรางได้สะดวก และขยายโอกาสทางธุรกิจได้มากขึ้น



บริการขนส่งพัสดुरายย่อย ประเภทหีบห่อ

- ขนาดบรรจุภัณฑ์ : บรรจุอยู่ในหีบปิดมิดชิด ขนาดไม่เกิน 2.50x1.00x0.80 เมตร
- ประเภทสินค้า : สินค้าไม่เน่าเสียง่าย เช่น สิ่งของ อะไหล่ เสื้อผ้า
- อัตราค่าบริการ : ราคาเริ่มต้นที่ 50 บาท ต่อน้ำหนัก 20 กิโลกรัม สูงสุด 470 บาท ต่อน้ำหนัก 200 กิโลกรัม ถูกกว่าการขนส่งทางถนน 50 - 70%



บริการขนส่งพัสดุน้ำหนักเล็ก

- น้ำหนัก : ไม่เกิน 2 กิโลกรัม
- ขนาดบรรจุภัณฑ์ : ทุกด้านไม่เกิน 50 เซนติเมตร
- อัตราค่าบริการ : ราคาเดียว 30 บาท
- ใช้บริการได้ที่ : จุดรับส่งสินค้าพหลโยธิน (ใกล้สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์)

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม :

- ห้องสัมภาระชุมทางบางซื่อ โทร. 06 6037 8733
- ย่าน LD โทร. 06 3684 9080



เชื่อมต่อสถานี 3 ภาค

- **สายเหนือ**
 - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีเชียงใหม่
- **สายตะวันออกเฉียงเหนือ**
 - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีอุบลราชธานี
 - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีหนองคาย
- **สายใต้**
 - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีสุโขทัย-ลก
 - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีนครศรีธรรมราช
 - สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ - สถานีกันตัง

เอกชนร่วมเดินรถ ขับเคลื่อนระบบรางไทยสู่อนาคต

การรถไฟแห่งประเทศไทยผลักดันการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรางให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยจัดสรรช่วงเวลาที่ไม่ว่างต่อการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมให้บริการทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพการใช้รางและยกระดับระบบขนส่งทางรางของประเทศอย่างเต็มศักยภาพ



แนวทางการร่วมเดินรถ ของภาคเอกชน

- การพิจารณาจัดสรรเวลาการเดินรถ (Time Slot) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- การเปิดประมูล Time Slot และการจ้างเอกชนเดินรถตามศักยภาพของเส้นทาง
- การกำกับดูแลกิจการเดินรถโดยระบบอนุญาต



โครงการนำร่องจัดสรรเวลา การให้เดินรถ (Slot Allocation) ให้ภาคเอกชนร่วมลงทุน

โครงการนำร่องรถไฟโดยสาร กรุงเทพฯ - ขอนแก่น

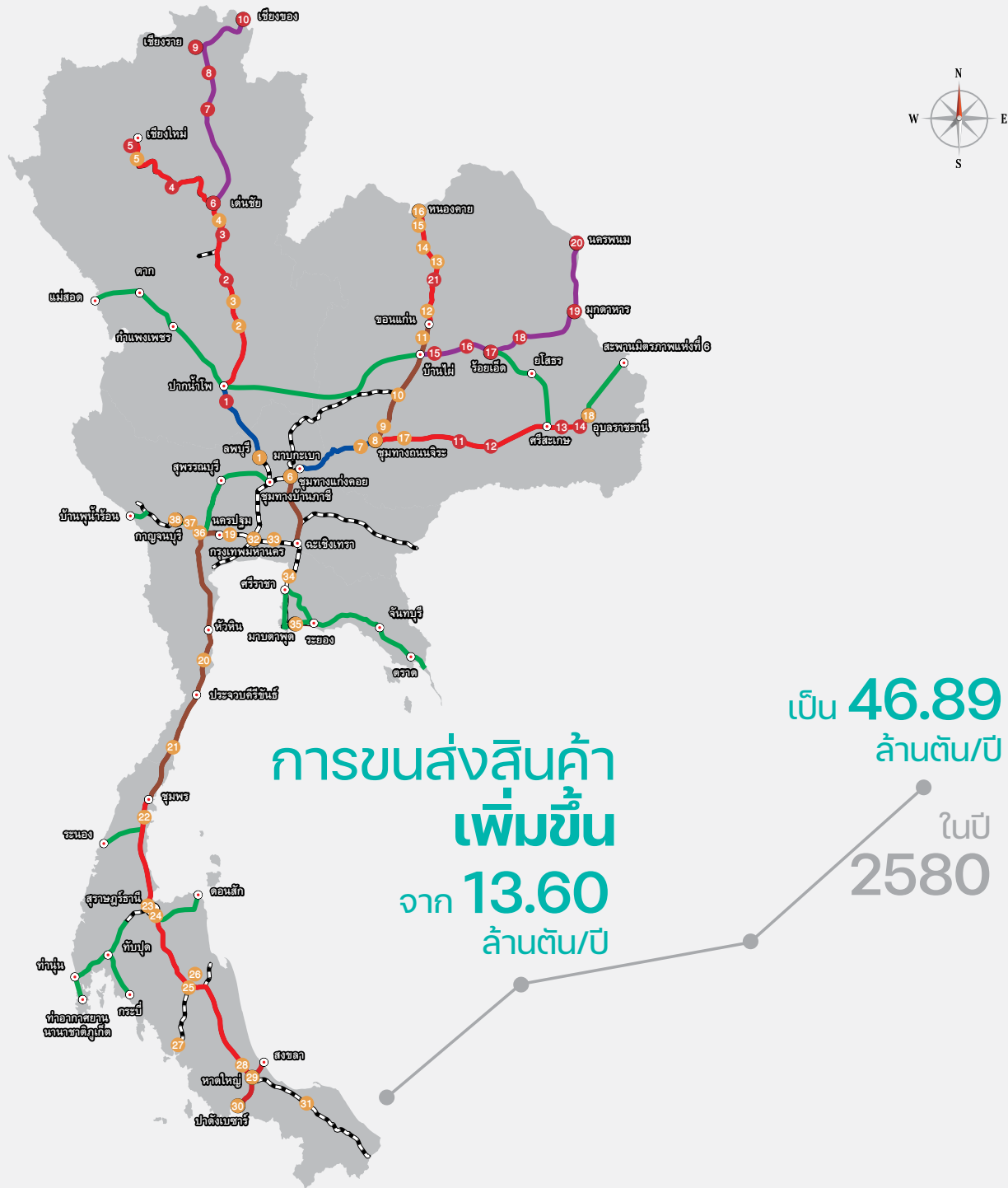
- ระยะทาง 450 กิโลเมตร
- ปริมาณผู้โดยสาร 2,000 - 2,220 คน/วัน

โครงการนำร่องขนส่งสินค้า แหลมฉบัง - กำแพง

- ระยะทาง 501 กิโลเมตร
- ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ 60,000 - 100,000 ตู้/ปี

ภาพอนาคตของระบบรางไทยจึงไม่ใช่เพียงแค่การเพิ่มจำนวนขบวนรถ แต่เป็นการบริหาร “เวลาและราง” ให้ทำงานประสานกันอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนบนมาตรฐานเดียวกัน เพื่อยกระดับระบบรางให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยสู่อนาคตอย่างมั่นคงและแข่งขันได้ในเวทีโลก





รวบรวมและกระจายสินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์

การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางรางเป็นกลไกสำคัญในการบริหารจัดการตู้สินค้าและการขนส่งอย่างเป็นระบบ รองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังพื้นที่เศรษฐกิจต่างๆ

เพิ่มความคล่องตัวของระบบโลจิสติกส์และช่วยลดต้นทุนการขนส่งของประเทศในภาพรวม

ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY)

ศูนย์กลางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน โดยดำเนินงานในรูปแบบ Hub and Spoke System ที่ใช้รถไฟเป็นแกนหลักในการขนส่งระยะไกลอย่างมีประสิทธิภาพ ก่อนถ่ายลำเลียง

สู่รถบรรทุกเพื่อกระจายต่อไปยังจุดหมายปลายทางในรูปแบบ Feeder ช่วยให้การขนส่งเป็นระบบมากขึ้น ลดต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มความคล่องตัว และเชื่อมต่ออย่างไร้รอยต่อตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง

ตำแหน่งศูนย์ขนส่งสินค้าทางราง

CY/ICD ปัจจุบันและอยู่ระหว่างปรับปรุง

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|---|
| ภาคเหนือ | ภาคใต้ | ภาคกลาง/ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ/ภาคตะวันตก |
| 1. จันทบุรี | 19. วัดเจ้าวราย | 32. ย่านพหลโยธิน |
| 2. พิจิตร | 20. สามร้อยยอด | 33. ICD ลาดกระบัง |
| 3. บ้านใหม่ | 21. นาผักขวง | 34. ชลบุรี |
| 4. ศีลาอาสน์ | 22. สะพือ | 35. มาบตาพุด |
| 5. ลำพูน | 23. ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ | 36. สระโกสินารายณ์ |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 24. สุราษฎร์ธานี | 37. ท่าเรือน้อย |
| 6. ชุมทางแก่งคอย | 25. ชุมทางทุ่งสง | 38. ที่หยุดรถท่าม่วง |
| 7. กุดจิก | 26. CY/ICD ชุมทางทุ่งสง | 39. องค์กรักษ์ |
| 8. ชุมทางถนนจิระ | 27. กันตัง | |
| 9. บ้านกระโดน | 28. บางกล้า | |
| 10. ชุมทางบัวใหญ่ | 29. ชุมทางหาดใหญ่ | |
| 11. ท่าพระ | 30. ปาดังเบซาร์ | |
| 12. โนนพยอม | 31. นาปรังคู่ | |
| 13. หนองตะไก่อ | | |
| 14. อุดรธานี | | |
| 15. นาทา | | |
| 16. หนองคาย | | |
| 17. บ้านหินโคน | | |
| 18. อุบลราชธานี | | |

CY ที่จะก่อสร้างใหม่ ในโครงการรถไฟทางคู่

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| ภาคเหนือ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 1. บางกระทุ่ม | 10. บ้านตะโก |
| 2. วังกะพืด | 11. บุญชี |
| 3. ห้างฉัตร | 12. หนองแวง |
| 4. สารภี | 13. ปุ่งหวาย |
| 5. แพร่ | 14. ภูเหล็ก |
| 6. พะเยา | 15. มหาสารคาม |
| 7. ป่าแดด | 16. ร้อยเอ็ด |
| 8. เชียงราย | 17. โพนทอง |
| 9. เชียงของ | 18. สะพานมิตรภาพ 2 |
| | 19. สะพานมิตรภาพ 3 |
| | 20. โนนสะอาด |
| | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| | 21. หนองสังข์ |

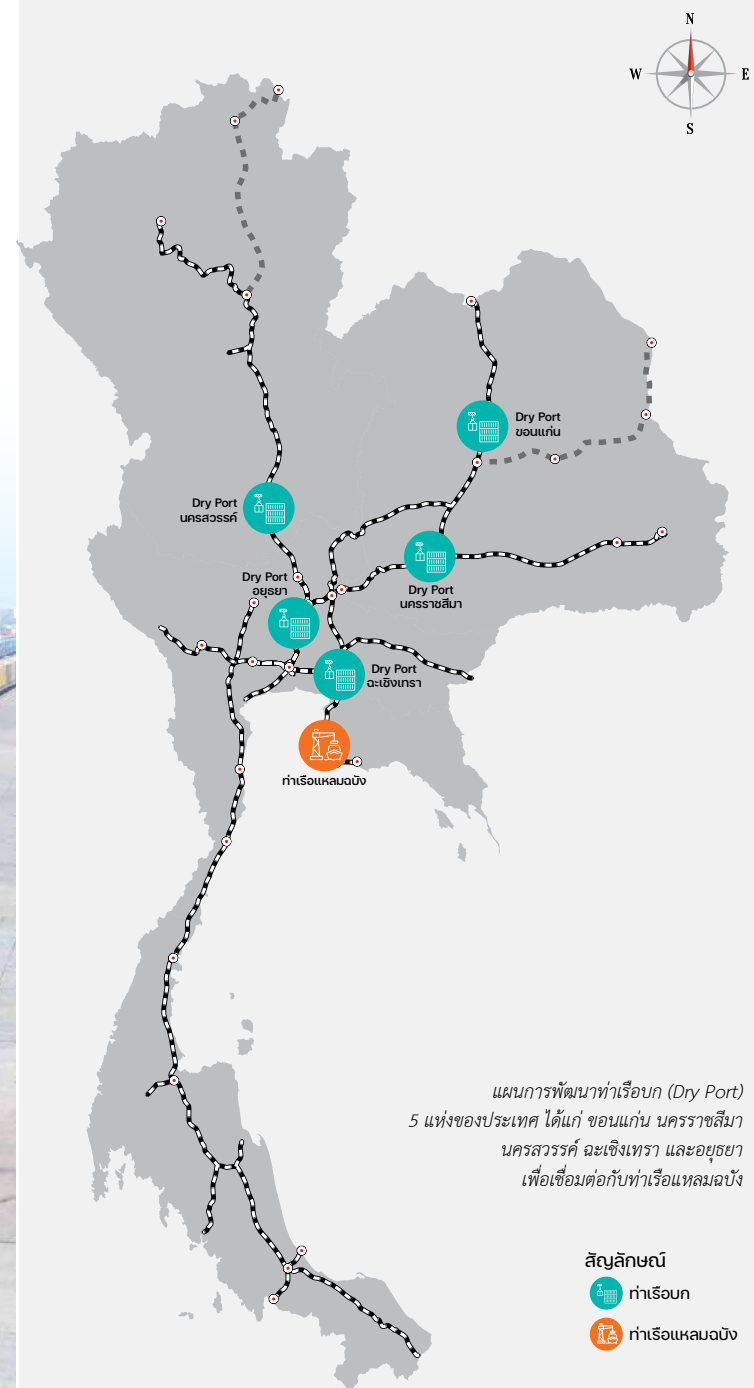
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD)

ศูนย์รวบรวมและกระจายตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่ตอนในของประเทศ รองรับทั้งกระบวนการขนส่งทางรางและพิธีการศุลกากร ก่อนเชื่อมต่อไปยังท่าเรือหลักเพื่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้า โดยมี ICD ลาดกระบัง เป็นศูนย์กลางสำคัญของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางราง ด้วยศักยภาพรองรับขบวนรถสินค้าได้สูงสุดถึง 30 ขบวนต่อวัน (ไป - กลับ) โดยแต่ละขบวนสามารถพวง

รถบรรทุกตู้สินค้าได้สูงสุดประมาณ 35 โบกี้ ทำให้รองรับปริมาณตู้สินค้าได้ในระดับสูง และยังมีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง เพิ่มความคล่องตัว ลดระยะเวลาขนส่ง และยกระดับบทบาทของระบบรางในการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ



ICD ลาดกระบัง พื้นที่กองเก็บและเปลี่ยนถ่ายคอนเทนเนอร์จากระบบถนนสู่ระบบราง



เตรียมพัฒนา Dry Port ศูนย์กลางโลจิสติกส์ เชื่อมรางกับท่าเรือ

ท่ามกลางปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวต่อเนื่อง และความหนาแน่นของการขนส่งสินค้าที่กระจุกตัวอยู่บริเวณท่าเรือชายฝั่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในพื้นที่ตอนในของประเทศให้ทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ จึงเป็นกลไกสำคัญในการกระจายศักยภาพการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ

ท่าเรือบก (Dry Port) คือศูนย์กลางในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยระบบรางสู่การขนส่งทางน้ำ รองรับสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้คอนเทนเนอร์ โดยมีระบบรางเป็นแกนหลักและใช้ถนนเป็นเครือข่ายเชื่อมต่อไปยังแหล่งผลิตและแหล่งการค้า การพัฒนา Dry Port ช่วยกระจายปริมาณสินค้าออกจากท่าเรือหลัก ลดความแออัด เพิ่มความคล่องตัว ด้านพิธีการศุลกากร เสริมศักยภาพโลจิสติกส์ในภูมิภาคและลดการพึ่งพาศูนย์กระจายสินค้าเพียงจุดเดียว ทำให้ระบบขนส่งสินค้าของประเทศมีประสิทธิภาพสูงขึ้น แข่งขันได้และรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว

พลังขบวนรถใหม่ ขับเคลื่อนรางไทย

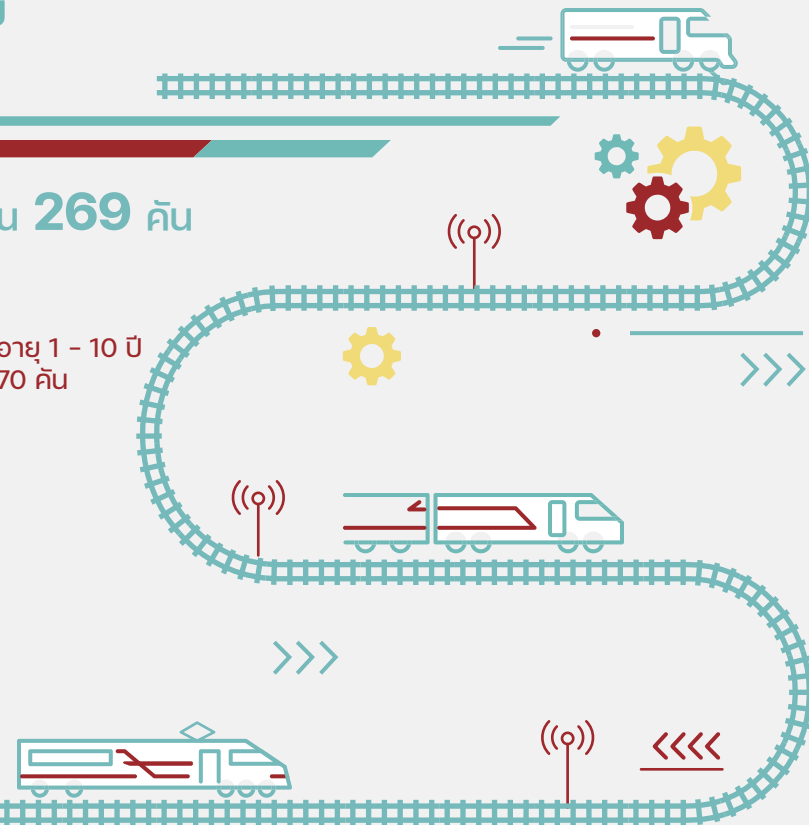
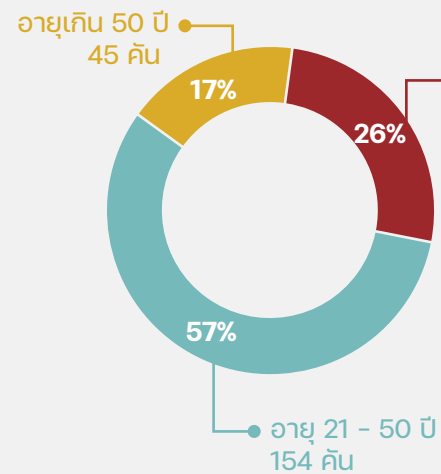


ขนส่งคล่องตัว เสริมแกร่งโลจิสติกส์

การพัฒนาระบบรางให้ก้าวทันอนาคต ต้องมาพร้อมกับการเสริมกำลัง “ขบวนรถ” ซึ่งเป็นหัวใจของการให้บริการเดินรถทั้งระบบการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเดินทางจัดหาและพัฒนาหัวรถจักร รถดีเซลรางรถโดยสาร และรถบรรทุกสินค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและการขนส่งของประเทศ ขบวนรถรุ่นใหม่ช่วยยกระดับ พร้อมเพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศ พลังของขบวนรถยุคใหม่จึงเป็นอีกก้าวสำคัญของการขับเคลื่อนระบบรางไทยให้ทันสมัยแข่งขันได้และเติบโตไปพร้อมกับเศรษฐกิจของประเทศ ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และความตรงต่อเวลา

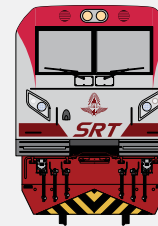
หัวรถจักรใหม่ รางไทยเดินหน้า เพิ่มกำลังการเดินรถ รองรับโครงข่ายรางยุคใหม่

จำนวนรถจักรที่ใช้งานในปัจจุบัน 269 คัน



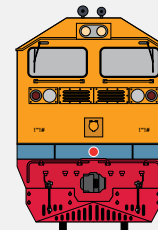
รถจักรที่ใช้งานในปัจจุบัน

CRRC Qishuyan (QSY)



- 50 คัน
- ประเทศผู้ผลิต สาธารณรัฐประชาชนจีน
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2565
- กำลัง 3,218 แรงม้า

General Electric (GEA)



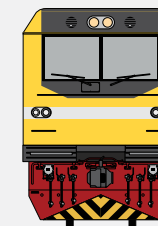
- 38 คัน
- ประเทศผู้ผลิต สหรัฐอเมริกา
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2531
- กำลัง 2,500 แรงม้า

Alsthom (ALS/AHK/ALD/ADD)



- 113 คัน
- ประเทศผู้ผลิต ฝรั่งเศส/เยอรมนี
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2517 - 2528
- กำลัง 2,250 แรงม้า

CSR Qishuyan (CSR)



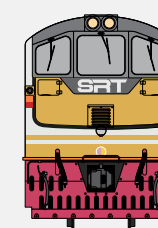
- 20 คัน
- ประเทศผู้ผลิต สาธารณรัฐประชาชนจีน
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2558
- กำลัง 3,235 แรงม้า

Hitachi (HID)



- 22 คัน
- ประเทศผู้ผลิต ญี่ปุ่น
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2536
- กำลัง 2,500 แรงม้า

General Electric (GE)



- 50 คัน
- ประเทศผู้ผลิต สหรัฐอเมริกา
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2507 - 2509
- กำลัง 1,320 แรงม้า

เดินหน้าจัดการรถจักรในอนาคตเพิ่ม 133 คัน

รองรับรถไฟทางคู่ และรถไฟทางคู่สายใหม่

เพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการ

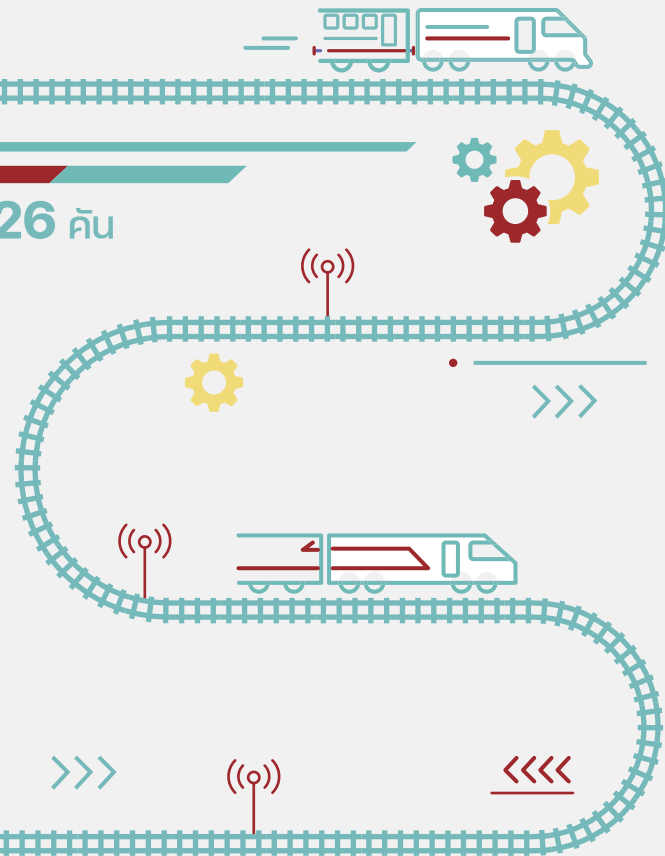
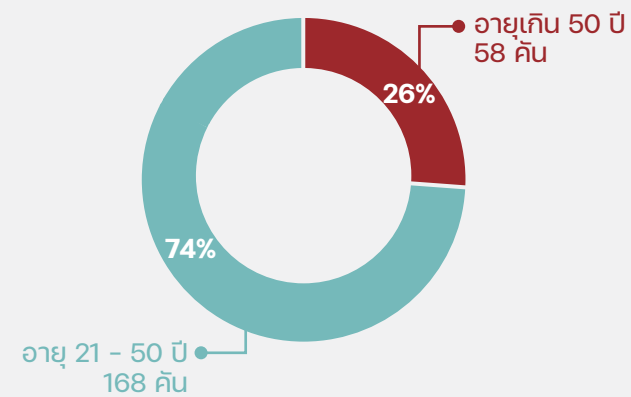
รองรับปริมาณการเดินทาง และขนส่งในอนาคต

- เริ่มให้บริการ ปี 2569 - 2570
 - รถจักร EV (ขนส่งสินค้า) 10 คัน
 - รถจักรดีเซลไฟฟ้า (ขนส่งสินค้า) 20 คัน
 - รถจักร EV (สับเปลี่ยน) 20 คัน

- เริ่มให้บริการ ปี 2572 - 2578
 - รถจักรดีเซลไฟฟ้า (ทดแทน) 83 คัน

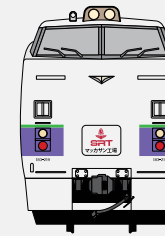
ดีเซลรางใหม่ เชื่อมเมือง เชื่อมทาง ยกระดับการเดินทางภูมิภาค เพิ่มความคล่องตัวบนเส้นทางหลัก

จำนวนรถดีเซลรางที่ใช้งานในปัจจุบัน **226 คัน**
(ไม่รวม KIHA-183 ซึ่งเป็นรถท่องเที่ยวเฉพาะกิจ)



รถดีเซลรางที่ใช้งานในปัจจุบัน

KIHA-183



- 17 คัน
- ประเทศผู้ผลิต ญี่ปุ่น
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2565
- กำลัง 230 แรงม้า

Sprinter



- 40 คัน
- ประเทศผู้ผลิต สหราชอาณาจักร
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2534
- กำลัง 285 แรงม้า

Tokyu-Hitachi-Nippon Sharyo (THN)



- 38 คัน
- ประเทศผู้ผลิต ญี่ปุ่น
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2526
- กำลัง 235 แรงม้า

Daewoo (ADR)



- 80 คัน
- ประเทศผู้ผลิต เกาหลีใต้
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2538 - 2539
- กำลัง 298 แรงม้า

Nippon Sharyo-Hitachi-Fuji Heavy Industries-Kawasaki-Niigata Engineering-Kinki Sharyo (NKF)



- 64 คัน
- ประเทศผู้ผลิต ญี่ปุ่น
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2528
- กำลัง 235 แรงม้า

Hitachi-Nippon Sharyo (RHN)



- 56 คัน
- ประเทศผู้ผลิต ญี่ปุ่น
- ปีที่เริ่มนำมาให้บริการ พ.ศ. 2513
- กำลัง 235 แรงม้า

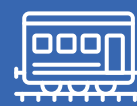
เดินหน้าจัดการดีเซลรางในอนาคตเพิ่ม **1,080 คัน**



เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน



รองรับรถไฟทางคู่และรถไฟทางคู่สายใหม่



รองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งในอนาคต

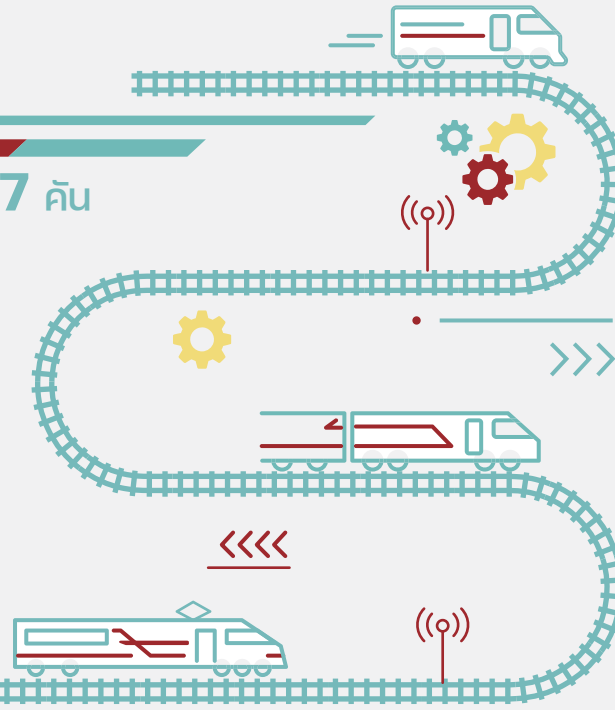
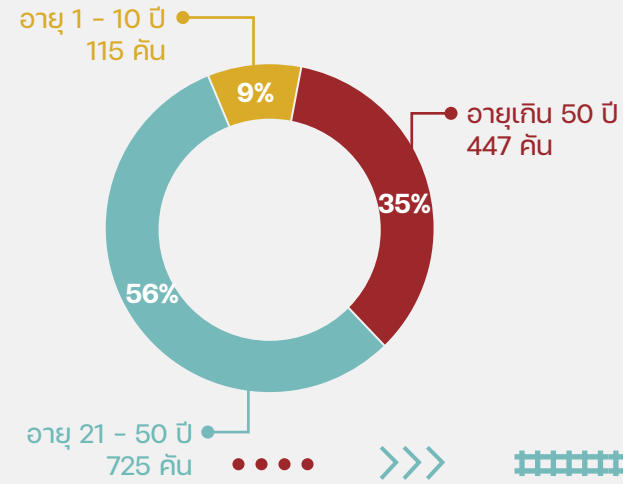
เริ่มให้บริการ ปี 2568 - 2569
- รถดีเซลรางปรับอากาศสำหรับเชิงพาณิชย์ 184 คัน
- รถดีเซลรางปรับอากาศสำหรับเชิงสังคม 216 คัน

เริ่มให้บริการ ปี 2570 - 2572
- รถดีเซลรางเชิงสังคมรองรับทางคู่และทางสายใหม่ 332 คัน
- รถดีเซลรางเชิงพาณิชย์รองรับทางคู่และทางสายใหม่ 188 คัน

เริ่มให้บริการ ปี 2570 - 2572
- รถดีเซลรางทดแทน 98 คัน

ขบวนโดยสารใหม่ เดินทางสะดวกสบาย ยกระดับประสบการณ์การเดินทาง ของผู้โดยสารตลอดเส้นทาง

จำนวนรถโดยสารที่ใช้งานในปัจจุบัน **1,287** คัน



เดินทางจัดหารถโดยสารเพิ่มในอนาคต **728** คัน



เริ่มให้บริการ ปี 2568 - 2569

รถโดยสารชุด (ทดแทนขบวนรถด่วน-ด่วนพิเศษ) 182 คัน

เริ่มให้บริการ ปี 2570 - 2572

รถโดยสารชุด สำหรับทางสายใหม่ รองรับรถไฟทางคู่ 273 คัน

เริ่มให้บริการ ปี 2575 - 2577

รถโดยสารชุด ทดแทนขบวนรถเร็ว 273 คัน

ขบวนรถ CNR



ตู้โดยสารชั้นที่ 1
เน้นความเป็นส่วนตัว สิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
ตู้โดยสารชั้นที่ 2
ราคามาตรฐาน คุ่มค่า ทุกเส้นทาง



SRT Royal Blossom

Group Car จำนวน 1 คัน
ห้องโดยสารแบบกลุ่มส่วนตัว 4 ห้อง
Passenger Car จำนวน 3 คัน
ตู้โดยสารแบบรวม 48 ที่นั่งต่อคัน
Leisure Car จำนวน 1 คัน
ตู้บริการอาหารและเครื่องดื่ม



SRT Prestige

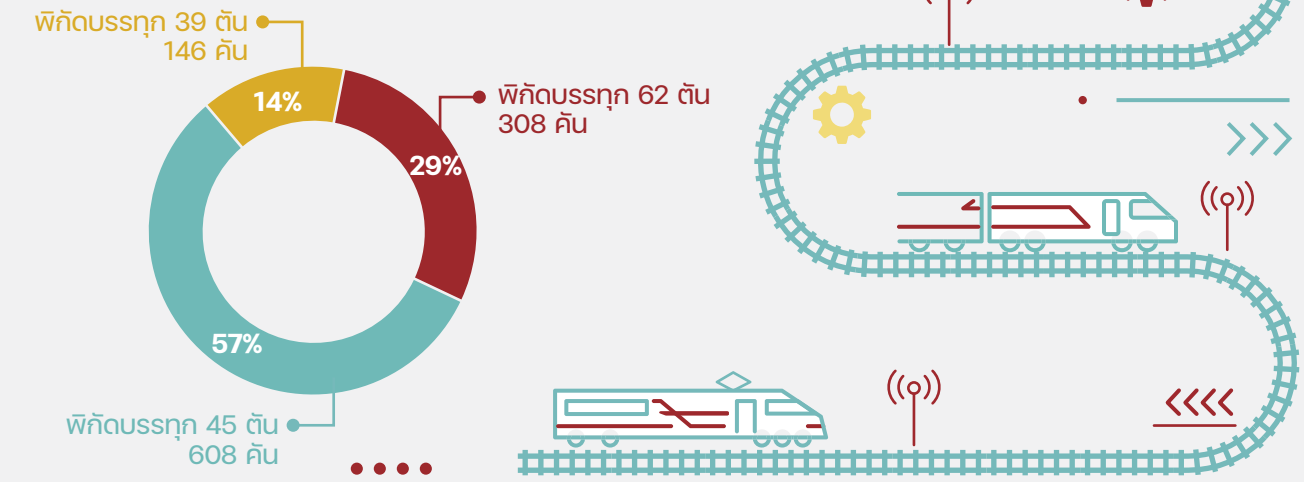


รถประชุม ห้องประชุมและสำนักงานเคลื่อนที่ พร้อมอุปกรณ์ประกอบกิจกรรมครบครัน
รถเสบียงครัวร้อน ห้องรับประทานอาหารเคลื่อนที่ พร้อมห้องครัวสำหรับจัดเตรียมอาหาร
รถเสบียงครัวเย็น ห้องจัดเลี้ยงสไตล์ค็อกเทล พร้อมมินิบาร์และโต๊ะอาหาร
รถนอน VVIP ตู้นอนส่วนตัวสุดหรู พร้อมมูมโซฟาหนังเล่นบริเวณท้ายขบวน



ขบวนสินค้าใหม่ ส่งเสริมการขนส่งและโลจิสติกส์
เพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้า
รองรับเศรษฐกิจและการค้า

จำนวนรถบรรทุกสินค้าที่ใช้งานในปัจจุบัน **1,062 คัน**



เดินหน้าจัดการรถบรรทุกสินค้าพิกัดบรรทุก **62** ตัน ในอนาคต เพิ่ม **946** คัน

ทดแทนรถบรรทุกสินค้าเก่า ที่ใช้งานมาอย่างยาวนาน และเป็นรูปแบบที่ภาคอุตสาหกรรมให้ความนิยมอย่างมาก

เสริมศักยภาพของระบบราง ในการรองรับสินค้าน้ำหนักมากขึ้น

รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต

เริ่มให้บริการ	เริ่มให้บริการ	เริ่มให้บริการ	เริ่มให้บริการ	เริ่มให้บริการ
ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	ปี 2574	ปี 2575
รถบรรทุกสินค้า ลีต 1	รถบรรทุกสินค้า ลีต 2	รถบรรทุกสินค้า ลีต 3	รถบรรทุกสินค้า ลีต 4	รถบรรทุกสินค้า ลีต 5
154 คัน	165 คัน	198 คัน	264 คัน	165 คัน



ร่างเมือง คำตอบของมหานคร

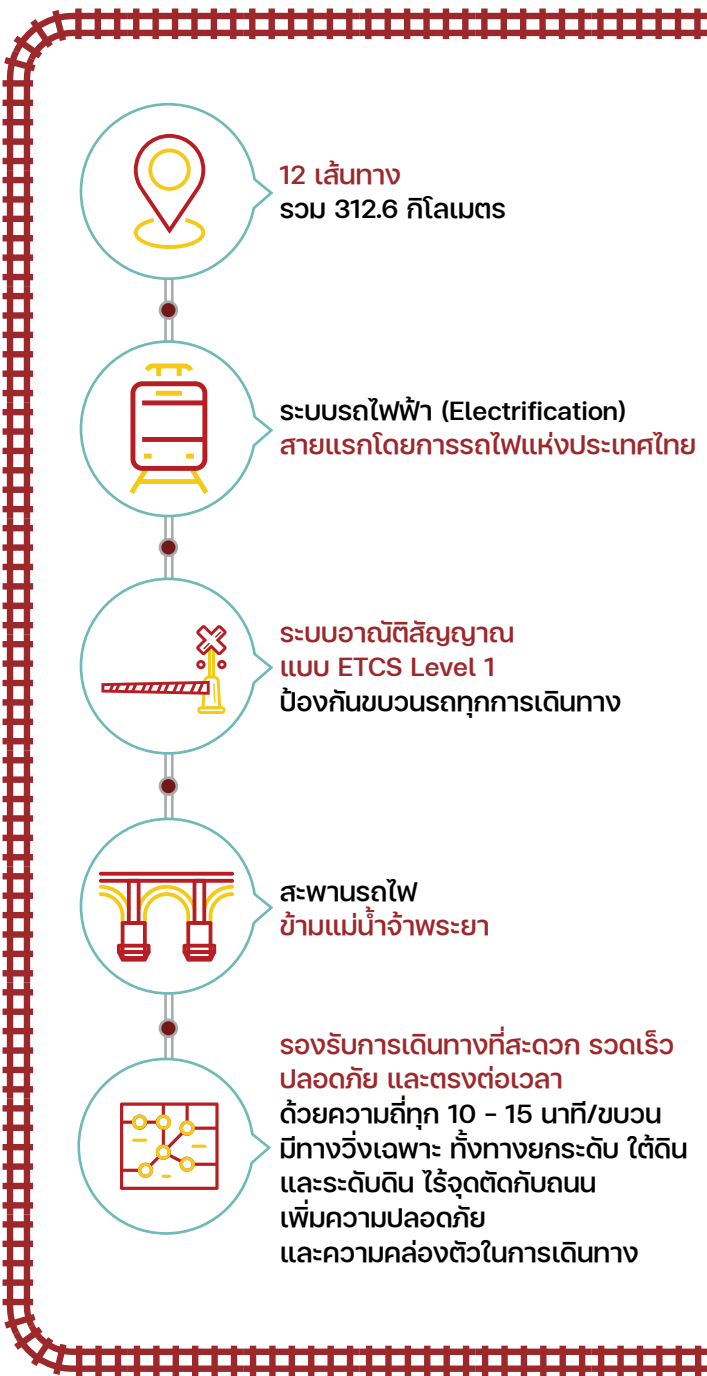
ร่างเชื่อมเมือง โคร่งข่ายมหานคร

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงถูกพัฒนาให้เป็น “ร่างเชื่อมเมือง” เชื่อมศูนย์กลางเมืองกับพื้นที่ชานเมือง ทั้ง 4 ทิศอย่างเป็นระบบ รองรับการขยายตัวของเมืองและการเดินทางระยะกลาง-ไกลอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมเชื่อมต่อโครงข่ายหลักของประเทศอย่างมีเอกภาพ ควบคุมกับการขยายเส้นทาง การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินมาตรการลดค่าโดยสาร เพื่อเพิ่มการเข้าถึงระบบราง ลดภาระค่าเดินทาง และผลักดันการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่ยั่งยืน

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง “รางเชื่อมเมือง”

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นระบบคมนาคมหลักของเมือง ทำงานประสานกันเป็นเครือข่ายเดียว เชื่อมศูนย์กลางธุรกิจ พื้นที่อยู่อาศัย สถานศึกษา และย่านเศรษฐกิจเข้าด้วยกันอย่างไร้รอยต่อ ทำให้การเดินทางข้ามโครงข่ายเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วและมีทางเลือกมากขึ้น ช่วยลดภาระการจราจรบนท้องถนน และยังเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ พร้อมยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง (Commuter Train) ทำหน้าที่เป็น “รางเชื่อมเมือง” เชื่อมย่านใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองให้เป็นผืนเดียวกัน ในมิติของการเดินทาง เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองโดยรอบทั้ง 4 ทิศ ในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก รองรับการขยายตัวของเมืองและการเดินทางระยะกลาง-ไกลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายอื่นทั่วกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ยกกระตือรือร้นคุณภาพในการเดินทางด้วยรถไฟภายในเมือง ช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังทุกพื้นที่ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และสนับสนุนการเติบโตของเมืองอย่างยั่งยืนในอนาคต



รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง ลดค่าโดยสาร ลดภาระประชาชน

การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินมาตรการลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบค่าโดยสารอัตราพิเศษ และเหมาจ่ายรายวัน เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน และเพิ่มทางเลือกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่คุ้มค่าและเข้าถึงได้มากขึ้น ครอบคลุมเส้นทางสายสีแดงทั้ง 2 ช่วง โดยมีมาตรการสำคัญ ดังนี้



ค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาท ตลอดสาย

ค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 20 บาท ต่อเที่ยว ตลอดทั้งเส้นทาง

เริ่มตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2566 - 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568



บัตรโดยสารเหมาจ่ายรายวัน

ชำระค่าโดยสารแบบเหมาจ่าย ผ่านบัตร EMV Contactless Card

สำหรับบุคคลทั่วไป 40 บาท และสำหรับนักเรียน/นักศึกษา 30 บาท

เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2568 - 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2569



หลังจากดำเนินการมาตรการบัตรโดยสารเหมาจ่ายรายวัน เป็นระยะเวลา 3 เดือน ได้รับการตอบรับที่ดีจากประชาชน โดยมีผู้ใช้บริการเดินทางด้วยบัตร EMV Contactless Card เพิ่มขึ้นกว่า 60% มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 13,000 คน/วัน



เติมเต็มโครงข่ายสายสีแดงทั้ง 4 ทิศ

ระยะที่ 1

จำนวน 2 เส้นทาง
รวม 41.5 กิโลเมตร

ปี 2564
เปิดให้บริการ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม

สายธานีรัถยา ระยะที่ 1
(ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ -
รังสิต) 26.30 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน

สายนครวิถี ระยะที่ 1
(ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ -
ตลิ่งชัน) 15.2 กิโลเมตร

ระยะที่ 2

จำนวน 6 เส้นทาง
รวม 92.2 กิโลเมตร

ปี 2571
คาดว่าจะเปิดให้บริการ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม

ระยะที่ 2
(ช่วงตลิ่งชัน - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ศูนย์รังสิต) 8.84 กิโลเมตร

ปี 2572
คาดว่าจะเปิดให้บริการ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน

ระยะที่ 2
(ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช
และช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา)
20.50 กิโลเมตร

ปี 2575
คาดว่าจะเปิดให้บริการ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม

ระยะที่ 2
(ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย)
37 กิโลเมตร

ปี 2576
คาดว่าจะเปิดให้บริการ

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม

ระยะที่ 2
(ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ -
หัวลำโพง) 6.90 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน

ระยะที่ 2
(ช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ -
หัวหมาก) 19 กิโลเมตร

ระยะที่ 3

จำนวน 4 เส้นทาง
รวม 178.9 กิโลเมตร

ปี 2574
เริ่มดำเนินการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยวางแผนการพัฒนา ระบบ
รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง ระยะที่ 3 ครอบคลุม 4 ทิศทาง
เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2574 เป็นต้นไป เพื่อกระจายความเจริญ
สู่ย่านชานเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ รองรับการเดินทางเติบโตของเมือง
และการเดินทางในระดับภูมิภาคอย่างยั่งยืน



ทิศเหนือ ถึง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

(ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต - บ้านภาชี)
50.90 กิโลเมตร



ทิศใต้ ถึง จังหวัดราชบุรี

(ช่วงมหาชัย - ปากท่อ)
56 กิโลเมตร



ทิศตะวันออก ถึง จังหวัดฉะเชิงเทรา

(ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา)
44 กิโลเมตร



ทิศตะวันตก ถึง จังหวัดนครปฐม

(ช่วงศาลายา - นครปฐม)
28 กิโลเมตร



สัญลักษณ์

- รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม ระยะที่ 1
- รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม ระยะที่ 2
- รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้ม ระยะที่ 3
- รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ระยะที่ 1
- รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ระยะที่ 2
- รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ระยะที่ 3



แผนที่



บทที่ 3

พัฒนาเมือง บนพิมพ์เขียวราง

การพัฒนาระบบรถไฟในยุคปัจจุบันไม่ได้หมายถึงเพียงการสร้างรางใหม่หรือเพิ่มจำนวนขบวนรถเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบสถานีให้เกิดมูลค่าสูงสุด ในหลายประเทศทั่วโลก การพัฒนาเมืองจึงถูกออกแบบให้เชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรางผ่านแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) หรือการพัฒนาเมืองรอบสถานีขนส่งมวลชน

สำหรับประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มขับเคลื่อนแนวคิดดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยที่ “สถานีรถไฟ” จะไม่ใช่เพียงจุดรับ-ส่งผู้โดยสาร แต่สามารถเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาเมืองได้ หากมีการวางแผนใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดิน และกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรอบไปพร้อมกัน



ที่ดินรถไฟ ทรัพย์สินขนาดใหญ่ ที่รอการปลดล็อก

หนึ่งในจุดแข็งของการรถไฟฯ คือการถือครองที่ดินจำนวนมากทั่วประเทศ ปัจจุบันมีพื้นที่ในความดูแลรวม 246,880 ไร่ โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการกิจหลักขององค์กร เช่น เขตทางรถไฟ สถานี และย่านซ่อมบำรุง คิดเป็นประมาณ 201,868 ไร่ ขณะเดียวกัน ยังมีพื้นที่อีก 45,012 ไร่ ที่อยู่นอกภารกิจการเดินทาง ซึ่งบางส่วนมีศักยภาพสูงในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยประเมินว่ามีพื้นที่ประมาณ 33,761 ไร่ ที่สามารถนำมาต่อยอดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้ การพัฒนาที่ดินส่วนนี้จึงถูกมองว่าเป็น **“เครื่องมือสำคัญ”** ในการเพิ่มรายได้ขององค์กร โดยรายได้ที่เกิดขึ้นสามารถนำกลับมาใช้สนับสนุนการให้บริการระบบรถไฟ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะของรัฐได้ในระยะยาว

แนวทางที่การรถไฟฯ นำมาใช้จะเน้นการพัฒนาให้สถานีรถไฟเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาเมือง โดยผสมผสานกิจกรรมหลากหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย ศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน หรือพื้นที่สาธารณะ โมเดลนี้มีเป้าหมาย ได้แก่ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในทำเลที่มีศักยภาพสูง กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่รอบสถานี ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลในเชิงผังเมือง แนวคิดนี้ยังช่วยสร้าง **“เมืองกระชับ”** ที่ผู้คนสามารถอยู่อาศัย ทำงาน และใช้ชีวิตประจำวันใกล้กับระบบขนส่งมวลชนได้มากขึ้น



ที่ดินการรถไฟฯ โอกาสในการพัฒนาเมือง



ทางรถไฟ



สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์



สำนักงานใหญ่ swท.



ย่านสถานีกรุงเทพ



ย่านสถานีกรุงเทพ

สัดส่วนที่ดินของการรถไฟฯ 246,880 ไร่

เป็นที่ดินเพื่อการเดินรถ 201,868 ไร่ (82%)

พื้นที่เขตทางรถไฟ

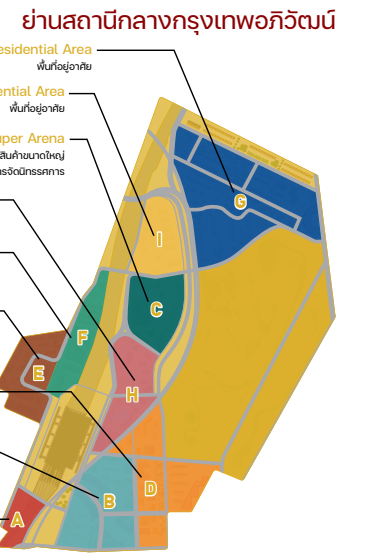
อาคารสถานี ที่ทำการ และบ้านพัก

ย่านสถานี โรงซ่อมบำรุง

เป็นที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินทาง 40,012 ไร่ (18%)



พื้นที่ในแผนจัดประโยชน์ 33,761 ไร่ (14%)



ย่านเม็กกะสัน



ย่านสถานีกรุงเทพ



ย่านสถานีกรุงเทพ



ย่านสถานีกรุงเทพ



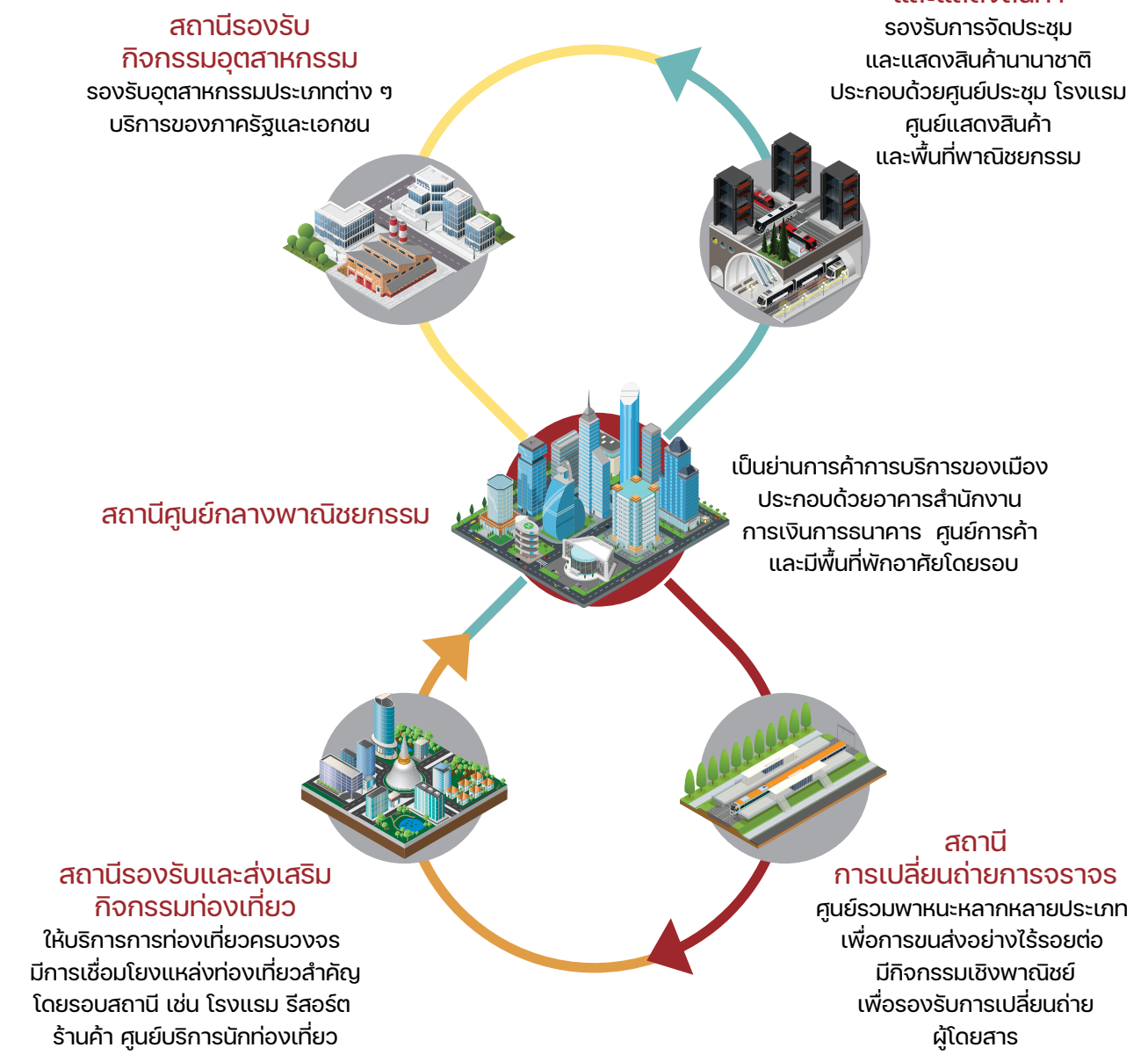
เพื่อให้การพัฒนาที่ดินเกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้จัดตั้ง บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRT Asset : SRTA) เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผนและผลักดันโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ บริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟฯ และร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในรูปแบบต่างๆ สร้างมูลค่าเพิ่มจากทรัพย์สินขององค์กร

ปัจจุบัน SRTA ได้รับมอบสัญญาเช่าและการใช้ประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์จากการรถไฟฯ รวม 12,233 สัญญา ครอบคลุมพื้นที่กว่า 38,469 ไร่ โดยแบ่งเป็น

- สัญญาฝ่ายบริหารทรัพย์สิน 5,856 สัญญา
- สัญญาฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ 6,369 สัญญา
- สัญญาฝ่ายอาณัติสัญญาและโทรคมนาคม 8 สัญญา

SRTA จะทำหน้าที่บริหารจัดการสัญญาเช่า จัดสรรพื้นที่และเจรจากับเอกชนเพื่อร่วมลงทุนพัฒนาโครงการต่างๆ โดยทรัพย์สินทั้งหมดยังคงเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ และบริษัทจะต้องแบ่งผลตอบแทนให้การรถไฟฯ ในอัตรา 5% ของรายได้จากค่าบริหารสัญญา

สถานีรถไฟ เชื่อมทุกกิจกรรมของเมือง



TOD : รางสร้างเมือง เมืองสร้างมูลค่า

แนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) คือการพัฒนาเมืองโดยให้ “สถานีขนส่งมวลชน” เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้ชีวิต พื้นที่โดยรอบสถานี รถไฟหรือรถไฟฟ้าจะถูกออกแบบให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-use) ทั้งที่อยู่อาศัย ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่สาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อสร้างชุมชนเมืองที่มีความคึกคักและเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวก

หัวใจของ TOD คือการทำให้ผู้คนสามารถอยู่อาศัย ทำงาน และใช้ชีวิตประจำวันได้ใกล้กับระบบขนส่งมวลชน ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล พร้อมส่งเสริมการเดินทางหลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินเท้า จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่เมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนในระยะยาว



รูปแบบการเดินทางที่มีในพื้นที่



ระบบขนส่งมวลชน



จักรยาน

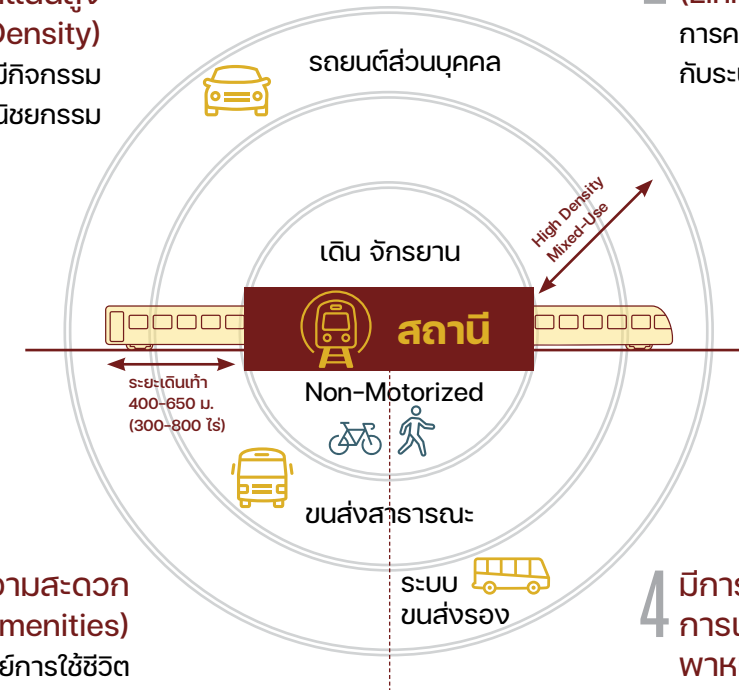


เดินเท้า

องค์ประกอบ 4 ด้าน ที่ทำให้การพัฒนาเมืองตามหลัก TOD มีความสมบูรณ์

1 มีกิจกรรมผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง (Mixed-Use and Density) โดยพัฒนาพื้นที่ที่มีกิจกรรมหลากหลายในเชิงพาณิชย์กรรม

2 มีระบบการเชื่อมต่อ (Linkages) การคมนาคมขนส่งระบบหลักกับระบบรองในพื้นที่



3 มีสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่ตอบโจทย์การใช้ชีวิต การทำงาน การอยู่อาศัย และการพักผ่อนหย่อนใจ

4 มีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ลดการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit) มี Station Plaza เชื่อมต่อกับทางเท้า ทางจักรยาน จากสถานีสู่พื้นที่ต่างๆ

เมื่อองค์ประกอบเหล่านี้ทำงานร่วมกัน TOD จึงไม่ใช่เพียงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานี แต่เป็นกลไกสำคัญในการสร้าง “เมืองกระชับ” ที่เชื่อมโยงการเดินทาง เศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชนเข้าด้วยกัน

พื้นที่ใหญ่ โอกาสใหม่

เน้นการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้ชีวิตแบบผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และพื้นที่สาธารณะ ควบคู่กับการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นหลัก ช่วยเพิ่มมูลค่าที่ดินของการรถไฟฟ้า สร้างรายได้กลับมาสนับสนุนการให้บริการรถไฟฟ้า และกระตุ้นการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบ



ย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของไทย และอาเซียน ภายใต้แนวคิด ASEAN Linkage & Business Hub เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน อาคารหน่วยงานราชการ ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้า แบ่งพื้นที่ออกเป็น 9 โซน พื้นที่การพัฒนา 2,325 ไร่

ย่านสถานีมีนกะสิน

พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ ที่ผสมผสานการใช้ชีวิตที่ดีของคนเมือง มีทั้งพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑ์ พื้นที่การพัฒนา 330 ไร่

ย่านสถานีแม่น้ำ

พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน อาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ และท่าเทียบเรือ แบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 โซน พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่

ย่านสถานีธนบุรี

พัฒนาร่วมกับคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ภายใต้แนวคิด Medical District & Green Society ตอบโจทย์การคมนาคม และบริการด้านสาธารณสุขของประชาชน โดยพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และอาคารบริการทางการแพทย์ พื้นที่การพัฒนา 147 ไร่

พื้นที่เล็ก โอกาสใหญ่

นอกเหนือจากการพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ศักยภาพสูงที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว การรถไฟฟ้าโดย SRTA ยังได้เตรียมดำเนินการพัฒนาที่ดินขนาดรองลงมาที่สำคัญอีกหลายแปลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้ดำเนินการต่อสัญญาที่ดินบริเวณสามเหลี่ยมพหลโยธิน หรือบริเวณเซ็นทรัลลาดพร้าว แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2569 ด้วยมูลค่ากว่า 42,000 ล้านบาท ระยะเวลาเช่า 30 ปี (พ.ศ. 2571 - 2601)



รวมถึงที่ดินอีก 7 แปลง ที่จะเร่งรัดดำเนินการพัฒนาในช่วง พ.ศ. 2569 ได้แก่

1. โครงการบางซื่อ - คลองตัน (RCA)
2. โครงการศิลาอาสน์แปลงย่อย
3. โครงการตลาดคลองสาน
4. โครงการสถานีราชปรารภ (แปลง OA)
5. โครงการถนนพหลโยธิน (หัวมุม อ.ต.ก.)
6. โครงการย่านบางซื่อ (แปลง A2) สถานีขนส่ง
7. โครงการย่านสถานีหนองคาย (แปลง 5)

ซึ่งคาดว่าจะสร้างรายได้ให้กับการรถไฟฟ้า ไม่น้อยกว่า ล้านบาท



บริหารทรัพย์สิน ด้วยพลังดิจิทัล

การรถไฟฟ้า ได้พัฒนาระบบ GIS & MIS (Geographic Information System & Management Information System) เพื่อเป็นเครื่องมือหลักในการบริหารจัดการทรัพย์สินที่ดินและสิ่งปลูกสร้างทั่วประเทศอย่างเป็นระบบ รองรับการขับเคลื่อนองค์กรสู่ยุคดิจิทัล (Digital Transformation) ซึ่งจะช่วยให้การ

ตรวจสอบพื้นที่ของการรถไฟฟ้า มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ป้องกันการบุกรุกที่ดิน ช่วยในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ และเอื้อหาประชาชนที่สนใจเช่าที่ดินของการรถไฟฟ้า สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น

ระบบ GIS: บริหารจัดการที่ดินและสิ่งปลูกสร้างผ่านระบบทางภูมิศาสตร์



แสดงแนวเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟฟ้าทั่วประเทศในรูปแบบแผนที่ดิจิทัล



แสดงรูปแบบที่ดินโดยการเชื่อมโยงข้อมูลจากกรมที่ดิน



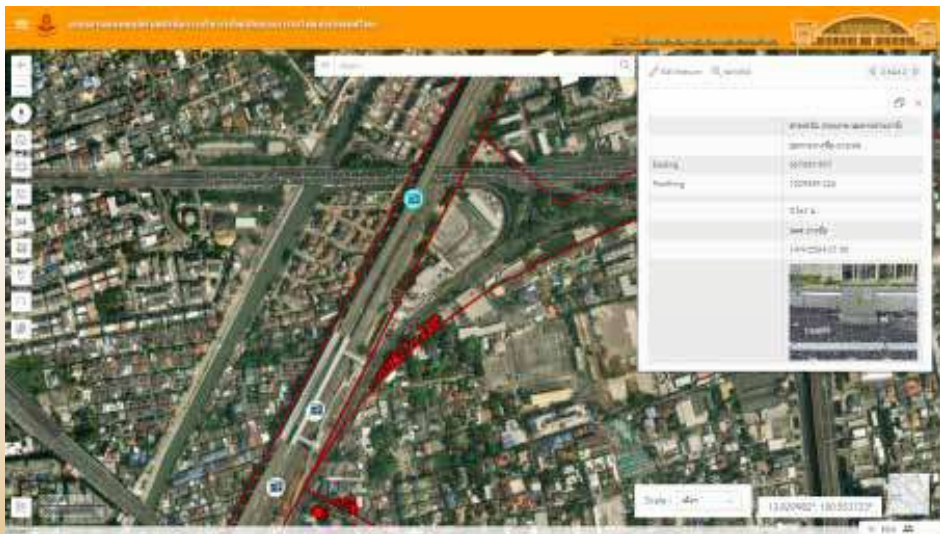
เชื่อมโยงข้อมูลแปลงที่ดินกับเอกสารสิทธิสัญญาเช่า และข้อมูลการใช้ประโยชน์



วิเคราะห์ตำแหน่งเชิงพื้นที่ (Spatial Analysis) เพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนาเชิงพาณิชย์



ตรวจสอบการบุกรุกการใช้ประโยชน์ทางอากาศออร์โธโอสตี (Orthophoto)



ระบบ MIS: บริหารจัดการข้อมูลเชิงบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ



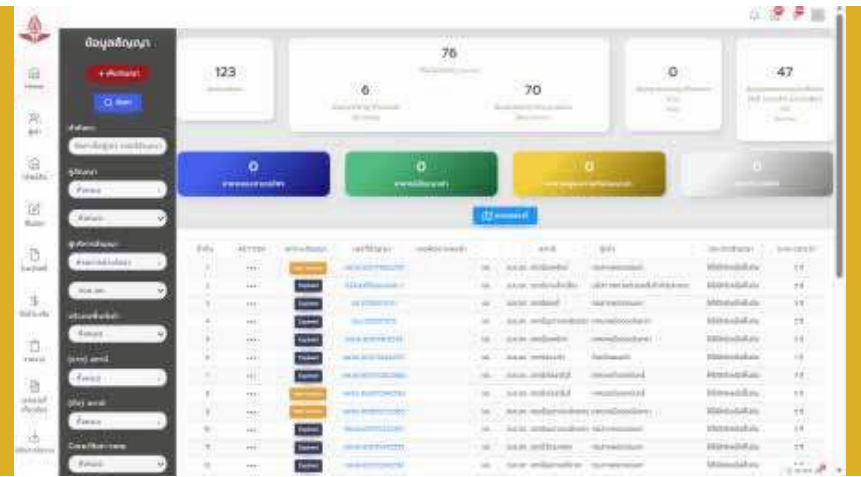
1 จัดเก็บและบริหารฐานข้อมูลทรัพย์สิน สัญญาเช่า



2 วิเคราะห์รายได้ตามพื้นที่ประเภททรัพย์สิน อายุสัญญา และช่วงเวลา



3 สนับสนุนการติดตามหนี้ค้างชำระ และการเพิ่มประสิทธิภาพรายได้



ประโยชน์ของ GIS & MIS

1) การรถไฟฟ้า มีระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ที่สามารถทราบแนวเขตที่ดินรถไฟ (Right of Way) ตามเอกสารหลักฐานที่มีอยู่ เพื่อเป็นข้อมูลตั้งต้นสำหรับนำไปใช้ระวางชี้แนวเขตและรังวัดสอบเขตให้เกิดความถูกต้อง

2) การรถไฟฟ้า มีข้อมูลค่าพิกัดตำแหน่งที่ตั้งของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ ได้แก่ ทางรถไฟ ประแจ สะพาน ทางผ่านและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ติดตั้งในเขตที่ดินของการรถไฟฟ้า เพื่อใช้ในการบริหารจัดการ การขยายโครงข่าย วางแผนการซ่อมบำรุงรักษา ฯลฯ

3) การรถไฟฟ้า มีข้อมูลค่าพิกัดตำแหน่งที่ตั้งของอาคารและสิ่งปลูกสร้างของการรถไฟฟ้า ของผู้เช่า และผู้บุกรุก ที่ก่อสร้างอยู่ในเขตที่ดินของการรถไฟฟ้า เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

4) การรถไฟฟ้า มีระบบบริหารทรัพย์สินและสัญญาที่ทันสมัย เชื่อมโยงข้อมูลรูปแบบที่ดิน ราคาประเมินกรรมนารักษ์ ข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ทำให้ปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็ว

5) ผู้เช่าสามารถตรวจสอบค่าเช่า ชำระค่าเช่า และหนี้ค้างชำระด้วยตนเองผ่านโทรศัพท์มือถือ เคาน์เตอร์ธนาคาร หรือ Mobile Banking ได้อย่างสะดวกและทันสมัย

6) ประชาชนผู้สนใจเช่าที่ดินและพื้นที่ในอาคารของการรถไฟฟ้า สามารถปฎิเสธลงในแผนที่ เพื่อแจ้งความประสงค์ขอเช่าในพื้นที่ที่ต้องการผ่านทางเว็บไซต์ของการรถไฟฟ้า

บทที่ 4

คนเก่ง สร้างแกร่ง

การพัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ถือเป็นหัวใจสำคัญของการยกระดับระบบรางของประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมุ่งเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและทักษะที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีการเดินรถสมัยใหม่ ทั้งด้านวิศวกรรม การให้บริการ และการบริหารจัดการ พร้อมทั้งส่งเสริมการถ่ายทอดองค์ความรู้จากรุ่นสู่รุ่น ควบคู่กับการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ จากหน่วยงานอื่นๆ และการร่วมมือกับองค์กรรถไฟต่างประเทศ เพื่อให้บุคลากรสามารถรองรับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟที่กำลังขยายตัวและยกระดับมาตรฐานการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างยั่งยืน

โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ กลไกพัฒนากำลังคนของระบบรางไทย

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาระบบรางของประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่ระยะการลงทุนครั้งใหญ่ ทั้งโครงการรถไฟทางคู่รถไฟชานเมืองสายสีแดง และรถไฟความเร็วสูง การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ มักถูกมองผ่านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ราง สะพาน สถานี หรือขบวนรถรุ่นใหม่ อย่างไรก็ตาม เบื้องหลังของระบบรางที่มีประสิทธิภาพไม่ได้ขึ้นอยู่กับโครงสร้างทางกายภาพ

เพียงอย่างเดียว หากยังต้องอาศัยกำลังคนที่มีทักษะเฉพาะทาง ในการดูแล บำรุงรักษา และควบคุมการเดินรถอย่างต่อเนื่อง โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีบทบาทสำคัญในฐานะสถาบันที่ผลิตบุคลากรเฉพาะทาง สำหรับระบบรางไทย ซึ่งเป็นงานที่มีลักษณะเฉพาะและไม่สามารถพึ่งพาการศึกษาทั่วไปได้ทั้งหมด

รากฐานกำลังคนของระบบรางไทย

ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2483 โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ มีเป้าหมายหลักในการผลิตบุคลากรด้านเทคนิคเข้าสู่สายงานต่างๆ ของการรถไฟฯ ไม่ว่าจะเป็นงานเครื่องกล งานโยธา หรืองานเดินรถ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบรางทั้งสิ้น

ปัจจุบันหลักสูตรการเรียนการสอนของโรงเรียนเป็นระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ใน 5 สาขา ได้แก่ สาขาวิชาช่างเครื่องกล สาขาวิชาเทคนิคไฟฟ้าแรงจันและล้อเลื่อน สาขาวิชาช่างอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม สาขาวิชาช่างโยธา และสาขาวิชาการจัดการเดินรถ โดยเน้นการฝึกภาคปฏิบัติ ควบคู่กับภาคทฤษฎี เพื่อให้ผู้เรียนสามารถทำงานในระบบได้จริง

โดยที่ผ่านมารโรงเรียนได้ผลิตบุคลากรมาแล้วกว่า 7,600 คน ซึ่งส่วนใหญ่ปฏิบัติงานในหน่วยงานหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายการช่างโยธา และฝ่ายอานัติสัญญาณและโทรคมนาคม

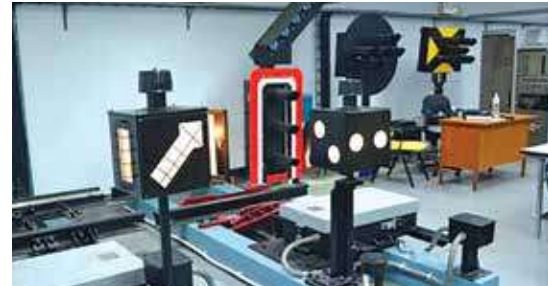
บุคลากรเหล่านี้ถือเป็นกำลังหลักที่ทำให้ระบบรถไฟสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การควบคุมการเดินรถ การดูแลโครงสร้างพื้นฐาน ไปจนถึงการซ่อมบำรุงขบวนรถไฟ และระบบสัญญาณ ความสำคัญของโรงเรียนจึงไม่ได้อยู่เพียงในฐานะสถาบันการศึกษา แต่เป็นกลไกผลิตกำลังคนของทั้งระบบราง



ถ่ายทอดทักษะเฉพาะทางของระบบรถไฟ

ระบบรถไฟเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะทางสูง เนื่องจากเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้โดยสาร การบริหารจัดการโครงข่ายขนาดใหญ่ และการทำงานที่ต้องมีความแม่นยำสูง เช่น งานอาณัติสัญญาณต้องควบคุมการเดินรถให้ปลอดภัยในโครงข่ายขนาดใหญ่ งานบำรุงรักษารถจักรต้องตรวจสอบระบบเครื่องกลและไฟฟ้าอย่างละเอียด หรืองานโยธาทางรถไฟต้องดูแลราง สะพาน และโครงสร้างพื้นฐานให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา

ทักษะเหล่านี้ไม่สามารถเรียนรู้จากตำราเพียงอย่างเดียว แต่ต้องผ่านการฝึกปฏิบัติจริง โรงเรียนที่ฝึกอบรมเฉพาะทางอย่างโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟจึงสร้างมาตรฐานการทำงานที่สอดคล้องกันทั้งองค์กร ลดความผิดพลาด และเพิ่มประสิทธิภาพในการบำรุงรักษาและการเดินรถ



รองรับการเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยีระบบราง

การพัฒนาบบรางในปัจจุบันกำลังเปลี่ยนผ่านจากระบบกลไกแบบดั้งเดิมไปสู่เทคโนโลยีที่ซับซ้อนมากขึ้น เช่น ระบบสัญญาณดิจิทัล ระบบรถไฟฟ้า และเทคโนโลยีควบคุมอัตโนมัติ เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟได้ปรับปรุงหลักสูตรให้รองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยมีการพัฒนาสาขาที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณสมัยใหม่เพื่อยกระดับทักษะของบุคลากรให้ทันต่อการพัฒนาระบบรางของประเทศ

อย่างไรก็ตาม การพัฒนากำลังคนด้านระบบรางในอนาคตยังเผชิญกับความท้าทายหลายประการ เช่น ความต้องการบุคลากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากโครงการระบบรางใหม่ทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าในเมือง หรือรถไฟความเร็วสูง ความ

ซับซ้อนของเทคโนโลยีที่เพิ่มขึ้น ทำให้ทักษะที่จำเป็นไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะวิศวกรรมเครื่องกลหรือโยธาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ ระบบสื่อสาร และเทคโนโลยีดิจิทัล และบทบาทของระบบรางที่ขยายไปสู่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการระบบราง การพัฒนากำลังคนจึงจำเป็นต้องมองในระดับอุตสาหกรรม ไม่ใช่เพียงระดับองค์กร

ด้วยแนวทางในการพัฒนาบุคลากรทางรางที่มุ่งไปสู่อนาคตที่ท้าทาย ทำให้โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟยังคงมีบทบาทสำคัญต่ออนาคตของระบบรางไทย เพราะเป็นกลไกที่ทำให้การพัฒนาระบบรางสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างยั่งยืน ด้วยบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ และความเข้าใจในระบบรถไฟอย่างลึกซึ้ง



ผืนกกำลังทางวิชาการ ส่งเสริมความก้าวหน้าของระบบรางไทย

นอกเหนือจากการพัฒนาศักยภาพบุคลากรผ่านหน่วยงานภายในของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ยังได้ขยายความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงานภายนอกอย่างต่อเนื่อง ทั้งสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนภาคเอกชน เพื่อร่วมกันต่อยอดองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านระบบราง ความร่วมมือ

ดังกล่าวมุ่งผสมผสานองค์ความรู้จากภาคทฤษฎีสู่การประยุกต์ใช้ในภาคปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ก่อให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีมาตรฐาน และแนวทางการดำเนินงานที่สามารถนำไปใช้ได้จริง สนับสนุนการยกระดับศักยภาพองค์กรและการพัฒนาระบบรางของประเทศให้ก้าวหน้าอย่างยั่งยืน

ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรางไทย สร้างศักยภาพการผลิตในประเทศ

ด้วยความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกระทรวงอุตสาหกรรม มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศและเสริมศักยภาพการผลิตภายในประเทศ โดยครอบคลุมหลายด้าน ได้แก่

- **การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศ** ส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วน อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้กับระบบรางเพื่อลดการนำเข้า
- **การกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรมระบบราง** ร่วมกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เพื่อยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยของอุปกรณ์รถไฟ
- **การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี** สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมด้านวัสดุ โครงสร้างพื้นฐาน และการบำรุงรักษาระบบราง
- **การพัฒนาผู้ประกอบการไทย** เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมในประเทศสามารถเข้าร่วมในห่วงโซ่อุปทานของโครงการรถไฟ
- **การส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ** เพื่อยกระดับศักยภาพอุตสาหกรรมระบบรางของไทยในระยะยาว



การลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ว่าด้วยการบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมการผลิตและยกระดับระบบขนส่งทางรางของประเทศ ระหว่างกระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2568

การลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (สทร.) และสถาบันวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568

ผืนกกำลังมหาวิทยาลัยไทย ยกระดับองค์ความรู้ระบบรางของประเทศ

ด้วยความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับสถาบันการศึกษาในประเทศไทยหลายแห่ง โดยมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและการผลิตบุคลากรเฉพาะทางได้แก่

- **จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย** : วิจัยด้านการวางแผนระบบขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงนโยบายระบบราง
- **มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ** : วิศวกรรมระบบราง เทคโนโลยีรถไฟ และการพัฒนาหลักสูตรเฉพาะทาง

- **มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี** : วิจัยด้านวิศวกรรมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานระบบราง
 - **สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง** : วิศวกรรมเครื่องกล ระบบอัตโนมัติสัญญาณ และเทคโนโลยีรถไฟ
 - **มหาวิทยาลัยมหิดล** : การศึกษาด้านโลจิสติกส์ การจัดการขนส่ง และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- ความร่วมมือดังกล่าวช่วยสร้างองค์ความรู้ใหม่ พัฒนางานวิจัยด้านระบบราง และผลิตบุคลากรที่มีทักษะรองรับการขยายตัวของโครงข่ายรถไฟของประเทศในอนาคต

ผลงานวิจัย พัฒนาเทคโนโลยีระบบรางไทย

ด้วยความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (สทร.) มุ่งเน้นการพัฒนางานวิจัยและการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง โดยครอบคลุมหลายด้าน ได้แก่

- **การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง** เช่น โครงสร้างทางรถไฟ ระบบอัตโนมัติสัญญาณ และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน
- **การพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง** ผ่านหลักสูตรอบรมวิชาการ และการถ่ายทอดองค์ความรู้เฉพาะทาง
- **การจัดทำมาตรฐานและองค์ความรู้ระบบรางของประเทศ** เพื่อยกระดับมาตรฐานให้สอดคล้องกับสากล
- **การสนับสนุนงานวิจัยและนวัตกรรม** เพื่อนำเทคโนโลยีใหม่มาประยุกต์ใช้กับการเดินรถและการบริหารจัดการระบบราง
- **การแลกเปลี่ยนข้อมูลและองค์ความรู้ทางวิชาการ** เพื่อเสริมศักยภาพการผลิตระบบรางไทยในระยะยาว

รถไฟไทยทำ “สุดขอบฟ้า” ตุ้รถไฟโดยสารระดับพรีเมียมฝีมือคนไทย

ตู้โดยสารรถไฟ รุ่น “สุดขอบฟ้า” เป็นความร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) และกิจการร่วมค้า ไชโยเนเจน-ปิ่นเพชร จำกัด โดยเป็นการออกแบบและผลิตขึ้นภายในประเทศและฝีมือคนไทยกว่า 40% เพื่อเป็นต้นแบบและลดงบประมาณในการนำเข้า ยกระดับการบริการ สร้างแรงบันดาลใจให้กับนักวิจัย ผู้พัฒนาด้านต่างๆ ของประเทศ

ในตู้โดยสารมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบหน้าจอ Touchscreen ที่สามารถเข้าใช้ระบบ Infotainment เช่น Youtube, Netflix นอกจากนี้ยังสามารถดูอุณหภูมิภายนอกรถ ค่าฝุ่น PM2.5 รวมไปถึงข้อมูลตำแหน่งการเดินทาง มีระบบฆ่าเชื้ออัตโนมัติ เช่น เซอร์คิวเลตอร์อุณหภูมิภายในตัวรถ มีระบบรักษาความปลอดภัย และสามารถใช้สัญญาณ 5G ได้ ซึ่งโครงสร้างตัวตู้โดยสาร ทางเดินบันได ฯลฯ เป็นไปตามมาตรฐานของ รฟท. ถูกออกแบบให้มีที่นั่งทั้งหมด 25 ที่นั่ง ประกอบด้วย Super Luxury Class 8 ที่นั่ง และ Luxury Class 17 ที่นั่ง

เปิดมิติใหม่รถไฟไทย EV on Train ขับเคลื่อนด้วยพลังงานสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ด้วยความร่วมมือระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) ในการพัฒนาระบบแบตเตอรี่จ่ายไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ชาร์จเต็มภายใน 1 ชั่วโมง หรือสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ได้ภายใน 10 นาที ในขณะเดียวกันยังได้พัฒนาตู้ Power Car ซึ่งเปรียบเสมือน Power Bank เคลื่อนที่ช่วยเพิ่มระยะทางวิ่งได้ 160-200 กิโลเมตร ต่อ 1 ตู้ สามารถชาร์จไฟจากจุดชาร์จหรือสับเปลี่ยนแบตเตอรี่จากสถานีได้เช่นกัน

รถไฟ EV on Train สามารถช่วยประหยัดต้นทุนพลังงานได้มากกว่า 60% รวมทั้งลดมลพิษและบรรเทาภาวะโลกร้อน ด้วยเทคโนโลยี Zero Emission ไม่ก่อให้เกิด PM2.5 อีกทั้งยังเป็นการยกระดับการให้บริการด้วยรถไฟไฟฟ้าที่ทันสมัย น้อยลง และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นอนาคตในการพัฒนาระบบรถไฟที่สามารถเดินรถได้บนทางรถไฟในปัจจุบัน โดยไม่จำเป็นต้องติดตั้งสายส่งไฟฟ้าตามแนวเส้นทาง



ผลานความร่วมมือระบบรางระดับโลก ยกระดับศักยภาพรถไฟไทย

ในระดับนานาชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้สานสัมพันธ์และสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานด้านระบบรางของนานาประเทศอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือที่ครอบคลุมทั้งด้านวิชาการ เทคโนโลยี และการพัฒนาศักยภาพบุคลากร ความร่วมมือดังกล่าวยังขยายไปสู่การพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานและการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศ อันเป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างศักยภาพของระบบรางไทย พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และประสบการณ์ในระดับสากล เพื่อยกระดับการคมนาคมทางรางของประเทศให้ก้าวทันมาตรฐานโลก

การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน เวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และความร่วมมือระดับภูมิภาค

การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน (ASEAN Railway CEOs' Conference) เป็นเวทีความร่วมมือสำคัญที่ช่วยผลักดันการพัฒนาของภูมิภาค ผ่านการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ เทคโนโลยี และแนวทางการบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานรถไฟของประเทศสมาชิก สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทย การเข้าร่วมเวทีดังกล่าวช่วยเปิดโอกาสในการพัฒนามาตรฐานการเดินทาง การยกระดับความปลอดภัย และการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟระหว่างประเทศใน

อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาได้เสริมสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาบุคลากร การฝึกอบรม และการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านเทคโนโลยีระบบราง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงภูมิภาค ซึ่งช่วยยกระดับบทบาทของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมทางรางของอาเซียนในอนาคต



การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 41 เมื่อ พ.ศ. 2562 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ



เชื่อมรางไทย - มาเลเซีย เสริมศักยภาพการเดินทาง และการค้าชายแดน

มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางระหว่างสองประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและการค้าชายแดน โดยมีการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศผ่านด่านปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของระบบรางไทย - มาเลเซีย นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือด้านการเดินทาง การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัย และการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีระบบรางระหว่างหน่วยงานรถไฟของทั้งสองประเทศ ความร่วมมือดังกล่าวช่วยส่งเสริมการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายรถไฟในภูมิภาคอาเซียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

พัฒนาโครงข่ายรถไฟไทย - ลาว ประตูสู่การเชื่อมโยงภูมิภาค

มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการค้าชายแดน โดยมีจุดเชื่อมต่อสำคัญที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์) ไปยังสถานีท่านาแล้ง ซึ่งเปิดให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจากหนองคายเข้าสู่โครงข่ายรถไฟลาว - จีน โดยขยายเส้นทางจากท่านาแล้งไปยังสถานีคำสะหวาด เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างไทย ลาว และจีน และการเตรียมการเชื่อมต่อทางรถไฟความเร็วสูงด้วยสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งใหม่ ความร่วมมือดังกล่าวครอบคลุมทั้งการประสานงานด้านการเดินทาง มาตรฐานระบบราง และการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ชายแดน ซึ่งช่วยยกระดับบทบาทของไทยในโครงข่ายคมนาคมของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

ความร่วมมือไทย - ญี่ปุ่น ยกระดับเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ

มุ่งเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและการยกระดับมาตรฐานการเดินรถของประเทศไทย โดยญี่ปุ่นได้ให้การสนับสนุนด้านองค์ความรู้ เทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรผ่านความร่วมมือกับหน่วยงานระบบรางของไทย นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือในการศึกษาความเป็นไปได้และการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง

การศึกษาการใช้ประโยชน์ในพื้นที่โดยรอบสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ รวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีและมาตรฐานความปลอดภัยของระบบรางสมัยใหม่ ความร่วมมือดังกล่าวช่วยเสริมศักยภาพการพัฒนาระบบรางของไทยให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล



พัฒนารถไฟไทย - จีน สู่การเชื่อมโยงโครงข่ายสากล

มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและเชื่อมโยงการคมนาคมในภูมิภาค โดยโครงการสำคัญคือการพัฒนารถไฟความเร็วสูงไทย - จีน เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายรถไฟสายคุนหมิง - สิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง

การพัฒนาบุคลากร และการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมและความปลอดภัยของระบบรถไฟ ความร่วมมือดังกล่าวช่วยเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ การค้า และการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างไทย จีน และประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



บทที่ 5

พลังองค์กร บนราง แห่งอนาคต

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรขนาดใหญ่ที่มีภารกิจครอบคลุมหลากหลายมิติ ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการเดินรถ และการสนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศ การขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวไปสู่เป้าหมายจึงมีอาจอาศัยเพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หากต้องอาศัยพลังแห่งความร่วมมือจากทุกภาคส่วนภายในองค์กร ทั้งผู้บริหาร พนักงาน และหน่วยงานสนับสนุนต่างๆ การทำงานอย่างประสานสอดคล้องกันจะช่วยเสริมสร้างศักยภาพขององค์กร และผลักดันให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพัฒนาและให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน



การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์กรขับเคลื่อนระบบรางของประเทศ

การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้กรอบนโยบายระดับชาติ ทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมที่กำหนดโดยรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดยมีคณะกรรมการรถไฟทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับทิศทาง เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ

ภายใต้กรอบดังกล่าว รฟท. มีภารกิจสำคัญ ได้แก่ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อยกระดับการเชื่อมต่อของประเทศ และการบริหารทรัพย์สินขององค์กรให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจและสังคม

ในช่วงที่ประเทศไทยเร่งลงทุนโครงสร้างระบบราง ทั้งรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ภูมิภาค บทบาทของ รฟท. จึงไม่ได้จำกัดเพียงการให้บริการเดินรถ แต่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนระบบคมนาคมของประเทศให้มีประสิทธิภาพปลอดภัย และรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2566 - 2570

กรมการขนส่งทางราง
กำกับดูแลตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. 2568

รัฐบาล
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

กระทรวงคมนาคม
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
ของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

คณะกรรมการรถไฟ
กำหนดนโยบาย และการอนุมัติโครงการต่างๆ
ของการรถไฟฯ เพื่อนำเสนอ ครม. ต่อไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย

พันธกิจ

1. เป็นองค์กรที่สร้างรายได้และการเติบโตทางเศรษฐกิจผ่านการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ
2. ยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของสังคม ผ่านโครงข่ายระบบคมนาคมที่ครอบคลุม เข้าถึงได้ และราคาที่เป็นธรรม
3. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรางของประเทศ ด้วยบริการที่มีคุณภาพ ครบวงจร ทันสมัย และตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้ง B2C และ B2B
4. เป็นผู้ให้บริการ win - win platform เพื่อเชื่อมต่อพันธมิตรทางธุรกิจที่หลากหลาย และสร้างการเติบโตที่ยั่งยืน ด้วยกระบวนการดำเนินงานที่เป็นระบบ
5. เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย พัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับพนักงาน

วิสัยทัศน์
เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย

ส่วนงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ก่อสร้าง/ซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน
ได้แก่ ราง สถานี ระบบอาณัติสัญญาณ
ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

ส่วนงานด้านการเดินรถ
บริการเดินรถโดยสารและรถสินค้า ได้แก่
การจัดขบวนและเวลาการเดินรถ ทั้งเชิงพาณิชย์
และเชิงสังคม การจัดการไฟฟืองเที่ยว การขนส่งสินค้า

ส่วนงานด้านการซ่อมบำรุง
รถจักรและล้อเลื่อน
จัดหา/ซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
ได้แก่ รถจักร รถดีเซลราง
รถโดยสาร รถสินค้า

ส่วนงานด้านบริหารและอำนวยการ
ดำเนินการด้านบริหารจัดการองค์กร
เพื่อประสิทธิภาพบุคลากร จัดทำแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนา ดำเนินการด้านบัญชี
การเงิน การตรวจการ งานด้านกฎหมาย
และการประชาสัมพันธ์

SRTET
SRT Electrified Train Company Limited
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (SRTET)
บริการเดินรถ/ ซ่อมบำรุง
รถไฟชานเมืองสายสีแดง

สภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย
ปกป้องสิทธิประโยชน์ด้านต่าง ๆ
ของสมาชิกที่เป็นพนักงานการรถไฟฯ

อัตราค่าจ้าง (ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2568)
พนักงาน 8,592 อัตรา ลูกจ้าง 3,687 อัตรา

SRT ASSET
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)
บริหารทรัพย์สิน ที่ดินเชิงพาณิชย์ และ TOD



ส่วนงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน

หน่วยงานด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยหลักจะอยู่ในสายงานวิศวกรรมและการบำรุงรักษา ซึ่งทำหน้าที่ดูแลทางรถไฟ สะพาน อุโมงค์ สถานี ระบบสัญญาณ และโครงสร้างประกอบต่างๆ ให้พร้อมใช้งานและปลอดภัย โดยประกอบด้วยหน่วยงานสำคัญ ได้แก่

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

ดูแล โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น โครงการรถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูง

ฝ่ายการสัญญาณและโทรคมนาคม

ดูแล ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสาร และโครงข่ายโทรคมนาคม ที่ใช้ในการควบคุมการเดินรถไฟ



ฝ่ายการช่างโยธา

รับผิดชอบงานบำรุงรักษา และปรับปรุง ทางรถไฟ ราง หมอนราง หินโรยทาง คันทาง และสะพาน รวมถึงอาคารสถานี อาคารปฏิบัติงาน สิ่งปลูกสร้างในเขตรถไฟ ให้มีสภาพพร้อมใช้งาน



สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

ทำหน้าที่วางแผน บริหาร และกำกับดูแลโครงการรถไฟฟ้า ในความรับผิดชอบของการรถไฟฯ ตั้งแต่การศึกษา ออกแบบ ก่อสร้าง ไปจนถึงการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ครอบคลุม 3 ภารกิจหลัก ได้แก่

- โครงสร้างทาง รวมถึงอาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟ
- ระบบอาณัติสัญญาณและสื่อสาร
- งานก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่

ซึ่งทั้งหมดเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ระบบรางของประเทศสามารถให้บริการเดินรถได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และรองรับการพัฒนาในอนาคต



ส่วนงานด้านการเดินรถ

หน่วยงานด้านการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการให้บริการเดินรถไฟทั้งด้านผู้โดยสาร และสินค้า รวมถึงการควบคุมการเดินรถให้เป็นไปตามแผนและมาตรฐานความปลอดภัย โดยประกอบด้วยหน่วยงานสำคัญ ได้แก่



ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ

ทำหน้าที่วางแผนและควบคุมการเดินรถไฟทั่วประเทศ กำหนดตารางเดินรถ จัดการขบวนรถ และควบคุมการปฏิบัติงานของสถานีและพนักงานเดินรถ

ฝ่ายบริการโดยสาร

รับผิดชอบการให้บริการผู้โดยสาร เช่น การจำหน่ายตั๋ว การอำนวยความสะดวกภายในสถานีและขบวนรถ การให้ข้อมูลการเดินทาง และการพัฒนาคุณภาพบริการ



ฝ่ายบริการสินค้า

ดูแลการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทางราง รวมถึงการบริหารงานด้านการตลาด การขนส่งตู้สินค้า และการให้บริการลูกค้าภาคธุรกิจ

กองควบคุมการปฏิบัติการ

ทำหน้าที่ควบคุมและติดตามการเดินรถจากศูนย์ควบคุมการเดินรถกลาง เพื่อให้การเดินรถเป็นไปตามแผน มีความปลอดภัย และลดความล่าช้า



หน่วยปฏิบัติการสถานีและเขตการเดินรถ

ได้แก่ สถานีรถไฟและหน่วยงานภาคสนามทั่วประเทศ ที่ทำหน้าที่ควบคุมการรับ-ส่งขบวนรถ การให้บริการผู้โดยสาร และการจัดการงานปฏิบัติการในพื้นที่

โครงสร้างงานด้านการเดินรถของการรถไฟฯ ครอบคลุม 3 ภารกิจหลัก ได้แก่

- การควบคุมและบริหารจัดการเดินรถ
- การให้บริการผู้โดยสาร
- การขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทางราง

ซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ระบบรถไฟสามารถให้บริการแก่ประชาชนและภาคธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และต่อเนื่องทั่วประเทศ





ส่วนงานด้านการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

หน่วยงานด้านการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ภายใต้สายงานวิศวกรรมเครื่องกล ซึ่งทำหน้าที่ดูแล ตรวจสอบ และซ่อมบำรุงรถจักรและรถพ่วงทุกประเภท เพื่อให้ขบวนรถมีความพร้อมในการให้บริการและมีความปลอดภัยในการเดินรถ โดยประกอบด้วยหน่วยงานสำคัญ ได้แก่

ฝ่ายการช่างกล

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการซ่อมบำรุงรถจักร รถโดยสาร และรถสินค้า รวมถึงการกำหนดมาตรฐานการซ่อม การตรวจสอบ และการวางแผนบำรุงรักษา



โรงรถจักร

ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพและซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล และรถจักรประเภทต่างๆ ทั้งการซ่อมประจำวัน การซ่อมตามระยะ และการแก้ไขข้อขัดข้องก่อนนำออกให้บริการ



โรงงานมิกกะสัน

ศูนย์ซ่อมบำรุงขนาดใหญ่สำหรับการซ่อมใหญ่ และปรับปรุงรถโดยสาร รวมถึงงานผลิตและซ่อมชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถพ่วง



โรงงานแก่งคอย

ทำหน้าที่ซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลและรถล้อเลื่อน รวมถึงการซ่อมใหญ่ และการปรับปรุงระบบเครื่องกลของขบวนรถ



สำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง

ทำหน้าที่จัดหาอะไหล่ วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน และระบบรางอื่นๆ พร้อมบริหารคลังวัสดุให้มีความพร้อมใช้งานอย่างต่อเนื่อง



งานซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟฯ ครอบคลุมทั้งการตรวจสอบสภาพ การซ่อมตามระยะ และการซ่อมใหญ่ของขบวนรถ โดยดำเนินงานผ่านฝ่ายการช่างกล โรงรถจักร และโรงงานซ่อมบำรุงหลัก เพื่อให้ขบวนรถไฟของประเทศไทยมีความพร้อม ปลอดภัย และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง



ส่วนงานด้านบริหารและอำนวยการ

หน่วยงานด้านบริหารและอำนวยการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรในด้านนโยบาย การบริหารจัดการ และการอำนวยการส่วนกลาง เพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยประกอบด้วยหน่วยงานสำคัญ ได้แก่

ฝ่ายบริหารทั่วไป

รับผิดชอบงานธุรการ งานสารบรรณ การประสานงานภายในองค์กร และการสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ



ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

ดูแลการบริหารกำลังคนขององค์กร ตั้งแต่การสรรหา บรรจุ แต่งตั้ง การพัฒนาบุคลากร สวัสดิการ และการบริหารเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ

ฝ่ายการเงินและบัญชี

รับผิดชอบงานด้านการเงิน การบัญชี การงบประมาณ และการควบคุมค่าใช้จ่ายขององค์กรให้เป็นไปตามระเบียบและหลักธรรมาภิบาล

ฝ่ายกฎหมาย

ให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย ดำเนินคดี และสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร ให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ฝ่ายยุทธศาสตร์ และแผนงาน

รับผิดชอบการกำหนดนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาองค์กร และการติดตามประเมินผล การดำเนินงาน

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ และสื่อสารองค์กร

ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารขององค์กร สร้างภาพลักษณ์องค์กร และสื่อสารกับสาธารณชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

หน่วยงานด้านบริหารและอำนวยการของ รฟท. เป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรในทุกมิติ ตั้งแต่การบริหาร บุคลากร การเงิน กฎหมาย และการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้การบริหารจัดการองค์กรมีความคล่องตัว โปร่งใส และสามารถขับเคลื่อนภารกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ



สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายแรงงานรัฐวิสาหกิจ เพื่อเป็นตัวแทนของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยในการดูแลสิทธิ สวัสดิการ และความเป็นธรรมในการทำงาน โดยมีบทบาทหน้าที่สำคัญ ดังนี้



เป็นตัวแทนพนักงาน ในการเจรจา และเสนอข้อเรียกร้อง

ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของพนักงาน ในการเจรจากับฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องค่าจ้าง สวัสดิการ สภาพการจ้าง และสภาพการทำงาน



คุ้มครองสิทธิและผลประโยชน์ของสมาชิก

ดูแลให้พนักงานได้รับสิทธิ อย่างเป็นธรรมตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อตกลงร่วม พร้อมให้คำปรึกษา และช่วยเหลือเมื่อเกิดปัญหา ด้านแรงงาน



เสนอแนะแนวทาง พัฒนาองค์กรและ สวัสดิการ

ทำหน้าที่เป็นช่องทางสะท้อนความคิดเห็นของพนักงาน เสนอแนวทางปรับปรุงสวัสดิการ สภาพการทำงาน และการพัฒนาองค์กร



ส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี ระหว่างพนักงาน กับองค์กร

สนับสนุนการสร้างความเข้าใจ และความร่วมมือระหว่างพนักงาน กับฝ่ายบริหาร เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างราบรื่น



จัดกิจกรรม เพื่อประโยชน์ของสมาชิก

เช่น กิจกรรมด้านสวัสดิการ การช่วยเหลือสมาชิก การอบรมความรู้ด้านแรงงาน และกิจกรรมสังคมต่าง ๆ

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของพนักงานในการปกป้องสิทธิ ผลประโยชน์ และเสริมสร้างสวัสดิการ ควบคู่กับการส่งเสริมความร่วมมือกับฝ่ายบริหาร เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างสมดุลและเป็นธรรม ต่อพนักงาน



บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

ขับเคลื่อนระบบรถไฟฟ้าสู่การเดินทางยุคใหม่

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (S.R.T. Electified Train Co., Ltd. : SRTET) จัดตั้งโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link: ARL) ต่อมาเมื่อมีการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้ส่งมอบการเดินรถให้แก่บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด บริษัทเอกชน

ผู้ร่วมลงทุนโครงการ และได้มอบหมายภารกิจใหม่ให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ทั้งสายนครวิถี (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) โดยเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

เป้าหมายภาพรวม และแผนการดำเนินงานของ SRTET



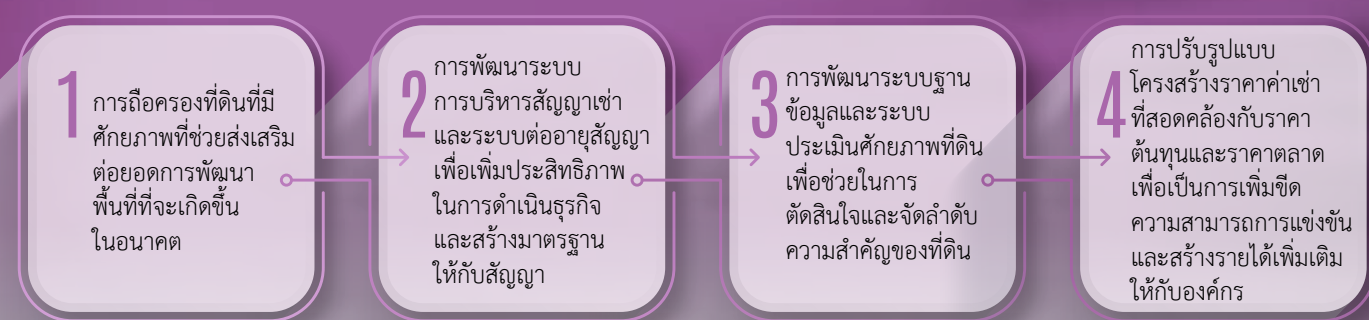
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

บริหารและพัฒนาทรัพย์สินของการรถไฟฯ

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) เป็นบริษัทในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้รับการก่อตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563 ที่เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัทเพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินและร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากสินทรัพย์ที่อยู่ในการครอบครองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่ว่าจะเป็น

รายได้จากการรับจ้างบริหารสัญญาเช่า รายได้จากการให้เช่าช่วงร่วมทุน หรือพัฒนาที่ดิน รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน และการพัฒนาพื้นที่ที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ และในอนาคตอาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้แก่กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ โดยมีวิสัยทัศน์คือ “เป็นผู้บริหารสินทรัพย์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อสร้างผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นอย่างยั่งยืน”

ยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานของ SRTA ในระยะปี 2567 - 2571



แผนฟื้นฟูการรถไฟฯ : จุดเปลี่ยนจาก “องค์กรเดินรถ” สู่ “แพลตฟอร์มระบบราง”

การพัฒนาของระบบรางของไทยกำลังก้าวสู่ช่วงเปลี่ยนผ่านสำคัญ จากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค ทำให้ระบบรางกลับมาเป็นกลไกสำคัญของเศรษฐกิจอีกครั้ง การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงต้องปรับบทบาทจากผู้ให้บริการเดินรถแบบดั้งเดิม ไปสู่ผู้บริหารโครงข่ายการขนส่งของประเทศอย่างเป็นระบบ

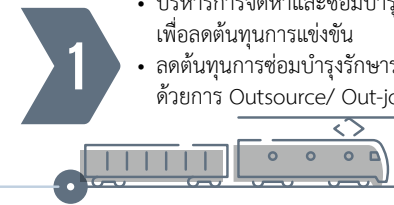
แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 จึงมุ่งยกระดับองค์กรทั้งด้านโครงสร้างธุรกิจและประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยเสริมความแข็งแกร่งของธุรกิจระบบรางควบคู่กับการปรับรูปแบบธุรกิจให้สอดคล้องกับระบบโลจิสติกส์ยุคใหม่ โดยเฉพาะการเพิ่มบทบาทการขนส่งสินค้าทางรางซึ่งช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศ

พร้อมกันนี้ แนวคิดการดำเนินงานยังขยายจากการให้บริการเดินรถเพียงอย่างเดียว ไปสู่การเป็นผู้ให้บริการ “แพลตฟอร์มระบบราง” ที่เชื่อมโยงการขนส่ง การพัฒนาเชิงพาณิชย์ และการลงทุนร่วมกับภาคเอกชน เพื่อใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินขององค์กรให้เกิดมูลค่าสูงสุดต่อเศรษฐกิจของประเทศ

6 ยุทธศาสตร์ ฟื้นฟูการรถไฟฯ สู่ความแข็งแกร่งและการเติบโตอย่างยั่งยืน

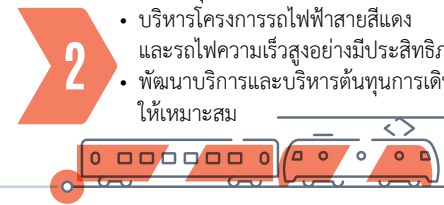
พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage)

- พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง
- บริหารจัดการจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน
- ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษากระบวนกร ด้วยการใช้ Outsource/ Out-job



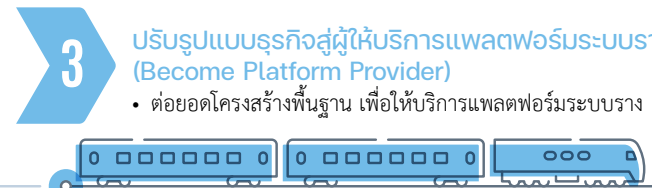
พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)

- ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ
- บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน
- พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยวเพื่อสร้างรายได้
- ขยายพันธมิตรการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)
- พัฒนาคุณภาพการบริการโดยสารและสินค้า
- บริหารโครงการรถไฟฟาสายสีแดง และรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาบริการและบริหารต้นทุนการเดินรถเชิงสังคม (PSO) ให้เหมาะสม



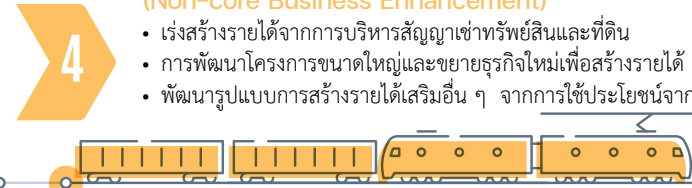
ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider)

- ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง



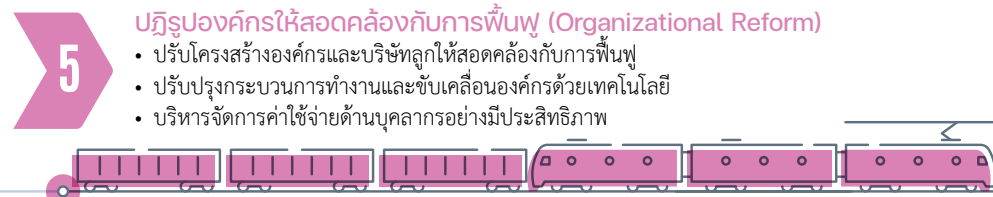
พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non-core Business Enhancement)

- เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่าทรัพย์สินและที่ดิน
- การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างรายได้
- พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริมอื่น ๆ จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของ รฟท.



ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform)

- ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
- ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี
- บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ



พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation)

- พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model



บรรณานุกรม

- กรมรถไฟหลวง. งานฉลองรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม ครบสามรอบ พ.ศ. 2439 - 2475. กรุงเทพฯ : กรมรถไฟหลวง, 2475.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. การรถไฟแห่งประเทศไทย 2439 - 2500. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2500.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2512.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. บุรฉัตรรำลึก. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2526.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 100 ปีรถไฟไทย. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2540.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. รถจักรและรถพ่วง พัฒนาการที่ยิ่งใหญ่ จากอดีตสู่ปัจจุบัน. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2554.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 100 ปี สถานีกรุงเทพ. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2559.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. ๙. วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับพิเศษ 6/2560. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2560.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 123 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ก้าวสู่ผู้นำระบบราง ยกระดับการเดินทางของประเทศ. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2563.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 126 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ยกระดับระบบรางไทยสู่การเป็นศูนย์กลางระบบรางของภูมิภาค. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2566.

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 127 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย รถไฟไทยอุดมสุข. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2567.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 128 ปี รถไฟไทย คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2568.
- คากิซากิ อิจิโร. จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478-2518. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ต้นฉบับ, 2560.
- นคร จันทรร และเยาวลักษณ์ สุนทรนนท์. ปฐมเหตุรถไฟ. ปทุมธานี : สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2554.
- นากามูระ อาเคโตะ. ผู้บัญชาการชาวพุทธ ความทรงจำของนายพลนากามูระ เกี่ยวกับเมืองไทยสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา. มูราซิม่า เออิจิ และนครินทร์ เมฆไตรรัตน์ แปล. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2555.
- พวงทิพย์ เกียรติสกุล. ทางรถไฟสายใต้ในเงาอาทิตย์อุทัย. นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร พระราชวังสนามจันทร์, 2554.
- เดลินิวส์ ออนไลน์. (2567, 20 พฤศจิกายน) ทีม “รถไฟไทยทำ” พร้อมผลิตทันที! อยากรู้สานต่อ รถโดยสารขาดแคลนหนัก. <https://www.dailynews.co.th/news/4102162/>
- ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย. รถไฟ EV ต้นแบบคันแรกของไทย ดึงไกลถึงอาเซียน “ชาวเวียดนาม” แห่งชื่นชม ร่วมแชร์เรื่องราว แลกเปลี่ยนความคิดเห็น. <https://www.facebook.com/pr.railway/posts/รถไฟ-ev-ต้นแบบคันแรกของไทย-ดึงไกลถึงอาเซียน-ชาวเวียดนาม-แห่งชื่นชม-ร่วมแชร์เรื่อง/572512248240104/>



การรถไฟแห่งประเทศไทย

ISBN: XXXXXXXXXXXXX

จำนวนพิมพ์ 30 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2569

บรรณาธิการ

นายเมธาพัฒน์ สุกกรวราภาส

ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์

จัดทำโดย

ศูนย์ประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Call Center: 1690

www.railway.co.th

Fanpage: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

สร้างสรรค์โดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะริจินท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2375 5422 โทรสาร : 0 2375 5427

www.daoreuk.co.th



ศูนย์ประชาสัมพันธ์
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สแกน QR Code เดียว
ติดตาม swk. ได้ทุกช่องทาง



การรถไฟแห่งประเทศไทย

📍 เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

🌐 www.railway.co.th

☎ Call Center: 1690

📘 www.facebook.com/pr.railway

Fanpage: ทีมพรีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์



ศูนย์ประชาสัมพันธ์
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สแกน QR Code เดียว
ติดตาม swท. ได้ทุกช่องทาง