วารสาร รถไฟสัมพันธ์

ฉบับที่ 1/2569

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

129 ปี รถไฟไทย
บนเส้นทางการพัฒนาประเทศ

วารสารฉบับนี้จัดทำขึ้นในวาระครบรอบ 129 ปี แห่งกิจการรถไฟไทย เพื่อพาทุกท่านย้อนมองเส้นทางประวัติศาสตร์อันยาวนานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของแนวคิดการนำระบบรางเข้าสู่สยาม จนเติบโตกลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของประเทศในปัจจุบัน ตลอดระยะเวลากว่าหนึ่งศตวรรษ รถไฟมิได้เป็นเพียงพาหนะในการเดินทาง รวมถึงเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนประเทศ เป็นเครื่องมือในการรวมศูนย์การปกครองในยุคปฏิรูปประเทศ และเป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงผู้คน เมือง และภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ

จากยุครถจักรไอน้ำ... สู่รถไฟทางคู่
จากสถานีกรุงเทพในอดีต...
สู่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ในวันนี้
จากเส้นทางสายแรก...
สู่เครือข่ายทางรถไฟทั่วประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยืนหยัดทำหน้าที่เป็น “เส้นเลือดใหญ่” ของการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและคุณภาพชีวิตของคนไทยมาอย่างต่อเนื่อง

ในวาระครบรอบ 129 ปีนี้ จึงมิใช่เป็นเพียงการเฉลิมฉลองอดีต หากคือการเน้นย้ำบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะโครงสร้างพื้นฐานหลักของชาติ และความมุ่งมั่นที่จะเดินหน้าไปสู่อนาคตอย่างมั่นคง เพื่อผลักดันประเทศไทยสู่บทบาทที่แข็งแกร่งยิ่งขึ้นในภูมิภาคและเวทีโลก

กำเนิดรถไฟโลก สู่การวางรากฐานกิจการรถไฟไทย

จุดกำเนิดรถไฟโลก และการเข้าสู่ยุคระบบรางของสยาม

รถไฟถือกำเนิดขึ้นในช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 ในประเทศอังกฤษ โดยริชาร์ด เทรวิทิค (Richard Trevithick) ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำตัวต้นแบบขึ้นสำเร็จ อันเป็นยุคแห่งการปฏิวัติอุตสาหกรรม เครื่องจักรไอน้ำและเทคโนโลยีกลไกได้รับการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด ก่อนจะถูกต่อยอดสู่การสร้าง “หัวรถจักรไอน้ำ” ที่สามารถลากจูงตู้โดยสารและตู้สินค้าไปตามรางเหล็กได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในยุคที่การเดินทางทางบกยังอาศัยรถม้าและเกวียนเป็นหลัก รถไฟจึงเป็นนวัตกรรมที่พลิกโฉมระบบคมนาคมของโลก และกลายเป็นต้นแบบให้ประเทศต่าง ๆ ในยุโรปนำไปพัฒนา

ประเทศไทยมีความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตกับอังกฤษมาอย่างยาวนาน เหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้น

เซอร์จอห์น เบาว์ริง

ใน ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) เมื่อเซอร์จอห์น เบาว์ริง เดินทางเข้ามาเจรจาเปิดเสรีการค้ากับราชสำนักไทย ภายหลังการลงนามในสนธิสัญญาอย่างเป็นทางการ ฝ่ายอังกฤษได้ลงนามในพระราชสาส์น โดยมิสเตอร์ แฮร์รี่ สมิท ปาร์ค กงสุลเมืองเอ้หมึง นำเครื่องราชบรรณาการในสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย มาทูลเกล้าฯ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4)

หนึ่งในสิ่งสำคัญนั้นคือ “รถไฟจำลอง” ที่สามารถวิ่งด้วยแรงไอน้ำบนรางได้เช่นเดียวกับรถไฟจริงในอังกฤษ ปัจจุบันเก็บรักษาไว้ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พระนคร

เหตุการณ์ครั้งนั้นมิได้เป็นเพียงสัญลักษณ์ทางการทูต หากนับเป็นครั้งแรกที่คนไทยได้รู้จัก “รถไฟ” และได้เห็นภาพของระบบคมนาคมสมัยใหม่ที่กำลังเปลี่ยนแปลงโลก

บทเรียนจากโลกตะวันตก และการก่อรูปแนวคิดระบบรางในสยาม

ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริกระชับความสัมพันธ์กับอังกฤษยิ่งขึ้น จึงโปรดเกล้าฯ ให้คณะราชทูตของไทยเดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรี ณ มหานครลอนดอน ใน พ.ศ. 2400

หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว. กระต่าย อิศรางกูร)

ระหว่างที่ปฏิบัติภารกิจ คณะราชทูตไทยได้มีโอกาสเห็น “รถไฟ” กำลังวิ่งบนรางเหล็ก นับเป็นคนไทยกลุ่มแรกที่ได้โดยสารรถไฟ หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว. กระต่าย อิศรางกูร) ล่ามประจำคณะทูตดังกล่าวได้บันทึกประสบการณ์ไว้ใน “จดหมายเหตุนิราศลอนดอน”

ท่านพรรณนาถึงรถไฟว่าเป็น “รถวิเศษ” สำหรับการเดินทางไกล ทางรถไฟทำด้วยเหล็กวางเป็นแนวตรง หากพบภูเขาก็เจาะอุโมงค์ หากเป็นเนินก็ปรับให้ราบ หากถึงแม่น้ำหรือคลองก็สร้างสะพานข้าม บางช่วงทำทางคู่หรือทางสี่เพื่อแยกทางรถไปและรถกลับ หัวรถจักรเพียงคันเดียวสามารถลากตู้พ่วงได้กว่ายี่สิบตู้ และวิ่งได้เร็วถึงชั่วโมงละ 60 ไมล์

King's College Chapel

บันทึกนี้สะท้อนความตื่นตาตื่นใจของชนชั้นนำสยามต่อเทคโนโลยีสมัยใหม่ และเป็นหลักฐานว่าแนวคิดเรื่อง “ระบบราง” ได้เริ่มหยั่งรากในสังคมไทยตั้งแต่กลางคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา

สู่รัฐสมัยใหม่ จุดเปลี่ยนของโครงสร้างประเทศ

แม้สยามจะตระหนักถึงศักยภาพของรถไฟ แต่โครงสร้างทางเศรษฐกิจและการปกครองในขณะนั้น ยังอยู่ในระยะของการจัดระเบียบใหม่ ทั้งด้านเงินทุน บุคลากร และโครงสร้างการปกครอง

ในเวลานั้น การปกครองยังเป็นระบบหัวเมือง พระยามหานครและเมืองประเทศราช หัวเมืองต่าง ๆ มีระบบไพร่พล ภาษี และศาลของตนเอง การควบคุมจากกรุงเทพฯ ยังไม่มีความรัดกุม การสร้างทางรถไฟซึ่งต้องวางรางตัดผ่านหัวเมืองเหล่านี้ จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างอำนาจ

กระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ประเทศได้เข้าสู่การปฏิรูปครั้งใหญ่เพื่อก้าวสู่ “รัฐสมัยใหม่” ที่รวมศูนย์อำนาจการปกครองไว้ที่กรุงเทพฯ ยกเลิกระบบเกณฑ์ไพร่ ระบบภาษี และระบบศาลของหัวเมือง

การรวมศูนย์ดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัย “เครื่องย่นเวลาและระยะทาง” เพื่อเชื่อมศูนย์กลางกับภูมิภาค โทรเลขจึงถูกริเริ่ม และควบคู่กันนั้น แนวคิดการสร้างทางรถไฟก็เริ่มชัดเจนยิ่งขึ้น

พระราชดำริสร้างทางรถไฟหลวง

ใน พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระบรมราชโองการให้สำรวจพื้นที่เพื่อสร้างทางรถไฟหลวง โดยแนวเส้นทางที่กำหนดไว้ครอบคลุมจากกรุงเทพฯ ผ่านบางปะอิน กรุงเก่า ลพบุรี นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน ไปจนถึงเชียงใหม่ พร้อมเส้นทางแยกสู่สระบุรี–นครราชสีมา และเชียงราย–เชียงแสน

บางตอนจาก ประกาศสร้างรถไฟสยาม ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีห์มา*

"...การสร้างหนทางรถไฟ เดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกลเปนเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมือง ได้เปนอย่างสำคัญอันหนึ่งเพราะทางรถไฟ อาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยากให้กลับเปนหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาซึ่งเปนการลำบากก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย..."

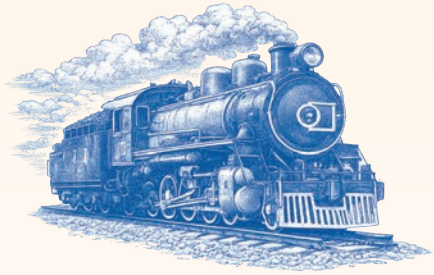
ต่อมาทรงมีพระบรมราชโองการประกาศสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมาเป็นสายแรก โดยมีพระราชดำริว่าการสร้างทางรถไฟจะทำให้หัวเมืองที่เคยห่างไกลกลับกลายเป็นใกล้ การขนส่งสินค้าสะดวกขึ้น เปิดโอกาสให้ราษฎรประกอบอาชีพได้กว้างขวาง และเอื้อต่อการบังคับบัญชาและรักษาพระราชอาณาเขตให้มั่นคง

*ที่มา : ราชกิจจานุเบกษา ประกาศสร้างรถไฟสยาม ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีห์มา

ในเดือนตุลาคมปีเดียวกัน จึงโปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้ง "กรมรถไฟ" สังกัดกระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดิวงศ์ทรงเป็นเสนาบดี และนาย K. Bethge ชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟ

มีการเปิดประมูลก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ–นครราชสีมา มิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบลล์ แห่งอังกฤษ เป็นผู้ชนะการประมูลในวงเงิน 9,956,164 บาท ทางรถไฟใช้รางขนาดกว้าง 1.435 เมตร

วันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ ถือเป็นจุดเริ่มต้นของกิจการรถไฟไทย



การเปิดเดินรถ และจุดเปลี่ยนของรัฐสมัยใหม่

ภายหลังการประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มก่อสร้างทางรถไฟหลวงเมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 การดำเนินงานก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งใน พ.ศ. 2439 สามารถเปิดการเดินรถได้บางส่วน

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ–อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร และเปิดให้ประชาชนใช้บริการตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นต้นไป

ในระยะแรก มีขบวนรถขึ้นล่องวันละ 4 ขบวน ผ่านสถานีสำคัญ 9 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเก่า

การเปิดเดินรถครั้งนั้น มิได้เป็นเพียงการเริ่มต้นของเส้นทางสายหนึ่ง หากเป็นการประกาศอย่างชัดเจนว่า สยามได้ก้าวเข้าสู่ยุคโครงสร้างพื้นฐานสมัยใหม่อย่างเป็นรูปธรรม

รถไฟทำให้ระยะทางที่เคยยาวไกลย่นสั้นลง การสื่อสารและการขนส่งเกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ ศูนย์กลางอำนาจกับภูมิภาคเชื่อมโยงถึงกันผ่านเครือข่ายรางเหล็ก เศรษฐกิจหัวเมืองเริ่มเคลื่อนไหวด้วยจังหวะใหม่ของการเดินรถ

นับแต่นั้นเป็นต้นมา วันที่ 26 มีนาคม จึงได้รับการกำหนดให้เป็น “วันสถาปนากิจการรถไฟ” และกลายเป็นหมุดหมายสำคัญในประวัติศาสตร์การพัฒนาประเทศ

จากเส้นทางสายแรก รถไฟได้ขยายเครือข่ายไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ และวางรากฐานให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การเป็นรัฐสมัยใหม่ที่มีระบบคมนาคมเป็นแกนกลางของการพัฒนา

129 ปี บนเส้นทางแห่งการพัฒนา

จากพระราชดำริ สู่โครงข่ายคมนาคมของชาติ

2433 — 2434 — 2439 — 2443

2569 — 2566 — 2564 — 2553

ยุควางรากฐานกิจการรถไฟหลวง

ตุลาคม พ.ศ. 2433

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนา "กรมรถไฟ" วางรากฐานกิจการรถไฟไทยอย่างเป็นทางการ

9 มีนาคม พ.ศ. 2434

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มก่อสร้างทางรถไฟสายแรก กรุงเทพฯ–นครราชสีมา

26 มีนาคม พ.ศ. 2439

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถไฟสายแรก กรุงเทพฯ–อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ต่อมาจึงกำหนดให้วันที่ 26 มีนาคม เป็น "วันสถาปนากิจการรถไฟ"

21 ธันวาคม พ.ศ. 2443

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) พร้อมด้วยสมเด็จพระบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินรถถึงสถานีนครราชสีมา

ยุคขยายโครงข่ายทั่วประเทศ

19 มิถุนายน พ.ศ. 2446

เปิดการเดินรถไฟสายใต้ ธนบุรี–เพชรบุรี ขยายเครือข่ายสู่ภูมิภาคตอนล่างของประเทศ

25 มิถุนายน พ.ศ. 2459

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิด "สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)" ศูนย์กลางระบบรางแห่งใหม่ของประเทศในยุคนั้น

5 มิถุนายน พ.ศ. 2460

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เป็น "กรมรถไฟหลวง" โดยมี พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

1 มกราคม พ.ศ. 2470

เปิดใช้สะพานพระราม 6 เชื่อมทางรถไฟฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีเข้าด้วยกันอย่างสมบูรณ์

ยุคสถาปนาองค์กรรัฐวิสาหกิจ

1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494

ประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เปลี่ยนสถานะจาก “กรมรถไฟหลวง” เป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)” รัฐวิสาหกิจผู้บริหารและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ

2446 2459 2460 2470

2494

ยุคพัฒนาระบบรางสมัยใหม่

23 สิงหาคม พ.ศ. 2553

เปิดให้บริการ Airport Rail Link โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2 สิงหาคม พ.ศ. 2564

เปิดให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ยกระดับระบบรางชานเมืองสู่มาตรฐานสมัยใหม่

19 มกราคม พ.ศ. 2566

เปิดใช้ “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” ศูนย์กลางระบบรางแห่งใหม่ของประเทศ สืบทอดบทบาทจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

26 มีนาคม พ.ศ. 2569

ครบรอบ 129 ปี กิจการรถไฟไทย เดินหน้าสู่อนาคตคมนาคมไทยที่ทันสมัย ยั่งยืน และเชื่อมโยงภูมิภาค

จากหมุด เปลี่ยนผ่าน สู่โครงสร้างสมัยใหม่

วันนี้ระบบรางไทยกำลังเดินหน้าเข้าสู่ 6 เสาหลักยุทธศาสตร์การยกระดับประเทศ

ยกระดับระบบรางไทยจาก “ทางรถไฟ” สู่ “ระบบราง” ที่ขับเคลื่อนประเทศ

ตลอดเวลา 129 ปีที่ผ่านมา รถไฟไทยมิได้ทำหน้าที่เพียงพาผู้คนจากเมืองหนึ่งสู่อีกเมืองหนึ่ง หากค่อย ๆ พัฒนาเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับเศรษฐกิจ การขนส่ง และโอกาสของประเทศ จากยุคที่เส้นทางรถไฟเป็นกลไกการรวมศูนย์อำนาจ สู่ยุคที่ระบบรางกลายเป็นกลไกเชื่อมเมือง เชื่อมภูมิภาค และเชื่อมเศรษฐกิจเข้าไว้ด้วยกัน

ในศตวรรษที่ 21 การพัฒนาระบบรางไม่ได้วัดจาก “ระยะทาง” เพียงอย่างเดียว หากวัดจากความสามารถในการรองรับอนาคต ความเชื่อมโยงของเครือข่าย และบทบาททางเศรษฐกิจของประเทศ

วันนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังก้าวจาก “ผู้ให้บริการเดินรถ” สู่ “แพลตฟอร์มเชื่อมเศรษฐกิจ” ของประเทศ

> “ไม่ใช่เพียงตัวเลขที่เพิ่มขึ้น แต่คือการเปลี่ยนบทบาทของระบบรางในโครงสร้างโลจิสติกส์ของประเทศ”

เมื่อรางขยับ โลจิสติกส์ประเทศก็เปลี่ยน

ปี 2568

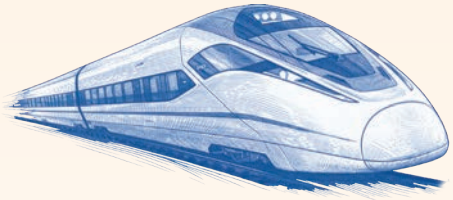
ปริมาณขนส่งสินค้าทางรางอยู่ที่

13.6 ล้านตัน

เป้าหมาย ปี 2580

คือ

25.49 ล้านตัน



โครงสร้างการขนส่งสินค้า ปี 2568

ในปี 2568 โครงสร้างการขนส่งสินค้าทางรางแบ่งตามประเภทหลัก ดังนี้

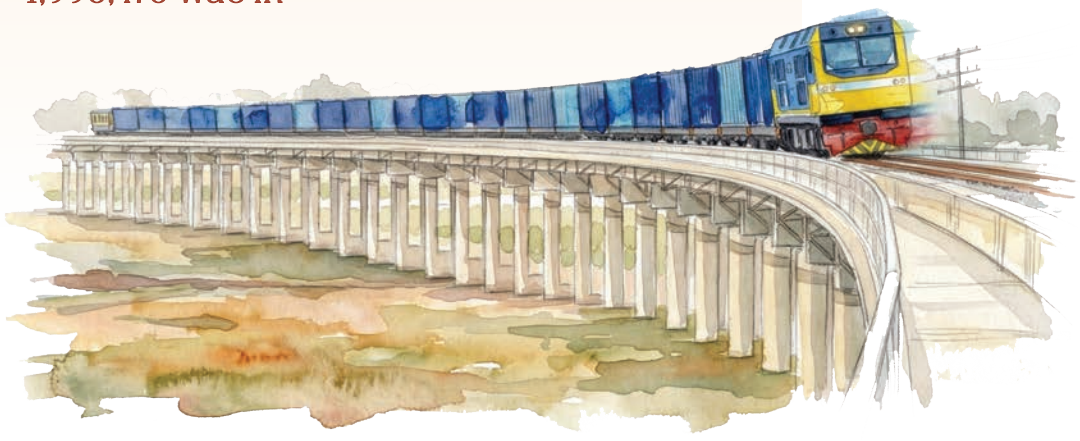
รวมปริมาณทั้งสิ้น 13.6 ล้านตัน

ในด้านมูลค่าทางการเงิน

รายได้ค่าระวางรวมประมาณ

- **ค่าระวางรวมค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมัน 1,996,470 พันบาท**

จากฐานปัจจุบัน สู่โครงสร้างใหม่ของระบบโลจิสติกส์ การเพิ่มปริมาณไม่ใช่เพียงการขยายตัว แต่คือการวางตำแหน่งระบบราง ในเศรษฐกิจไทย



6 แกนยุทธศาสตร์การยกระดับระบบราง

การยกระดับระบบรางไทยในวันนี้ ขับเคลื่อนผ่าน 6 แกนยุทธศาสตร์หลัก
ซึ่งทำงานเชื่อมโยงกันทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน เมือง เศรษฐกิจ และความยั่งยืนขององค์กร

1

ขยายโครงข่ายหลักของประเทศ : รถไฟทางคู่

- เปิดให้บริการแล้ว 861 กิโลเมตร
- อยู่ระหว่างก่อสร้าง 976 กิโลเมตร
- แผนพัฒนาเพิ่มรวม 4,551 กิโลเมตร
- ครอบคลุมพื้นที่ 64 จังหวัด

การเพิ่มรางจากทางเดี่ยวสู่ทางคู่ ช่วยเพิ่มความจุ ลดข้อจำกัดด้านการเดินรถ และยกระดับความตรงต่อเวลาทั้งผู้โดยสารและสินค้า

2

ศูนย์กลางระบบรางแห่งใหม่ : สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

- รองรับการเดินรถทุกระดับ 24 ชานชาลา
- รองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 624,000 คน–เที่ยว/วัน
- พื้นที่ใช้สอยรวม 274,000 ตารางเมตร

สถานีไม่ได้เป็นเพียงปลายทาง หากเป็น “ศูนย์กลางของระบบ” ที่ทำให้รถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง และรถไฟความเร็วสูง ทำงานร่วมกันอย่างเป็นเครือข่ายเดียวกัน

3

ยกระดับการเดินทางเมือง : รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

- เปิดให้บริการแล้ว 2 เส้นทาง รวม 41.5 กิโลเมตร
- เตรียมก่อสร้างเพิ่มอีก 3 เส้นทาง รวม 29.34 กิโลเมตร
- แผนพัฒนาเพิ่มเป็น 12 เส้นทาง รวม 312.6 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงคือแกนหลักของการเดินทางจากเมือง–ชานเมือง ช่วยลดความแออัด และสนับสนุนการเติบโตของเมืองอย่างมีทิศทาง

ยกระดับการให้บริการผู้โดยสารทั้งระบบ

- เป้าหมายการให้บริการผู้โดยสารรถไฟโดยรวม เพิ่มขึ้นเป็น 80 ล้านคนต่อปี การขยายรถไฟทางคู่ การพัฒนาสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และโครงข่ายชานเมือง ล้วนทำงานร่วมกันเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ นี่ไม่ใช่เพียงการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร แต่คือการยกระดับคุณภาพการเดินทางของประเทศ

4

รถไฟความเร็วสูง : เชื่อมไทยสู่เศรษฐกิจภูมิภาค

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง 2 เส้นทาง รวม 471 กิโลเมตร
- แผนพัฒนาเพิ่มรวม 9 เส้นทาง รวม 2,656 กิโลเมตร

รถไฟความเร็วสูงไม่ใช่เพียงเรื่อง “ความเร็ว” แต่คือการวางตำแหน่งประเทศไทยในโครงข่ายเศรษฐกิจเอเชีย เชื่อมการเดินทางและการค้าข้ามพรมแดนอย่างเป็นระบบ

5

โลจิสติกส์และทรัพย์สินเชิงรุก : ฐานเศรษฐกิจใหม่ของระบบราง

การขนส่งสินค้า

- เป้าหมายขนส่งสินค้าทางราง 47 ล้านตันใน พ.ศ. 2580
- เพิ่มสัดส่วนสินค้าทางรางเป็น 10%
- ลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เหลือ 11.9%

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ (SRT Asset / TOD)

- พื้นที่ศักยภาพสูงรวม 3,079 ไร่
- พัฒนาเมืองรอบสถานี (Transit Oriented Development)
- บริหารทรัพย์สินเพื่อสร้างรายได้ที่ไม่พึ่งค่าโดยสารเพียงอย่างเดียว

6

สองมิตินี้ทำงานคู่กัน หนึ่งเพิ่มประสิทธิภาพเศรษฐกิจประเทศ อีกหนึ่งสร้างความยั่งยืนทางการเงินให้องค์กรในระยะยาว

การยกระดับระบบรางไทยในวันนี้ จึงไม่ใช่เพียงการเพิ่มระยะทางราง หากคือการวางโครงสร้างอนาคตประเทศอย่างเป็นระบบ

- โครงข่ายขยายตัว
- ศูนย์กลางถูกร้อยเรียง
- ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น
- สินค้าไหลเวียนมากขึ้น
- ฐานรายได้องค์กรมีความมั่นคงขึ้น

เมื่อทั้ง 6 เสาหลักเดินหน้าไปพร้อมกัน
ระบบรางไทยจึงไม่ได้เพียง

“ใหญ่ขึ้น” แต่กำลัง “แข็งแรงขึ้น”

ทั้งในเชิงโครงสร้าง เศรษฐกิจ
และบทบาทของประเทศในภูมิภาค

รถไฟทางเดี่ยว

รถไฟทางคู่

รถไฟทางคู่

การเปลี่ยนโครงสร้างระบบรางของประเทศ

กว่า 90% ของเส้นทางรถไฟไทยในอดีตเป็น “ทางเดี่ยว” ขบวนรถที่วิ่งสวนทางกันต้องหยุดรอหลีกตามสถานีรายทาง ความล่าช้าไม่ได้เกิดจากบุคลากรหรือการบริหารจัดการ หากเกิดจากข้อจำกัดเชิงโครงสร้างที่สืบทอดมาตั้งแต่ยุคเริ่มต้นของการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในขณะนั้น

เมื่อปริมาณผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของประเทศ ระบบทางเดี่ยวจึงค่อย ๆ กลายเป็น “คอขวดที่มองไม่เห็น” การเดินรถขาดความยืดหยุ่น ขบวนสินค้าต้องรอจังหวะเดินรถ และต้นทุนแฝงสะสมอยู่ในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

การพัฒนารถไฟทางคู่จึงเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ เมื่อมีทางเพิ่มอีกหนึ่งเส้น ขบวนรถสามารถวิ่งสวนทางกันได้ทันทีโดยไม่ต้องหยุดรอ เสถียรภาพของการเดินรถเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

ความจุทางรางเพิ่มขึ้นประมาณ 4 เท่า มีระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยลดลง 1–1.5 ชั่วโมง และความปลอดภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ในเชิงเศรษฐศาสตร์ สิ่งสำคัญไม่ใช่เพียงความเร็ว แต่คือ “ความสามารถในการคาดการณ์” เพราะภาคธุรกิจต้องการความแน่นอนของกำหนดเวลาขนส่ง ระบบรถไฟทางคู่จึงเป็นกลไกสำคัญในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มความเชื่อมั่นต่อระบบรางของประเทศ

เหตุใด “ทางคู่”

จึงยกระดับระบบรางได้อย่างเป็นรูปธรรม

การเพิ่มทางรถไฟอีกหนึ่งเส้น ไม่ได้หมายถึงเพียงโครงสร้างที่มากขึ้น
หากคือการเปลี่ยนกลไกการทำงานของทั้งระบบราง

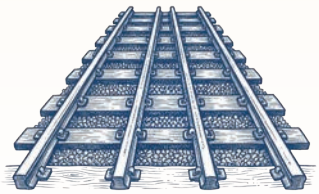
- **ศักยภาพรองรับ** (Capacity)
  ความสามารถในการรองรับขบวนรถเพิ่มขึ้น 4 เท่า รองรับทั้งผู้โดยสารและสินค้าได้พร้อมกันโดยไม่แย่งช่วงทาง

- **ความปลอดภัย** (Safety)
  ลดจุดตัดและความเสี่ยงจากจังหวะรถไฟสวนทาง เพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของระบบโดยรวม

- **ความเสถียรของการเดินรถ** (Reliability)
  ลดผลกระทบจากการหยุดรอหลีก การเดินรถมีความแน่นอนและคาดการณ์ได้มากขึ้น

- **คุณค่าทางเศรษฐกิจ** (Economic Value)
  ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยลดลง 1–1.5 ชั่วโมง ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนแฝงในระบบโลจิสติกส์

ภาพรวมสถานะโครงการรถไฟทางคู่



เปิดให้บริการแล้ว:
861 กิโลเมตร

อยู่ระหว่างก่อสร้าง:
976 กิโลเมตร

แผนพัฒนาเพิ่มเติม:
4,551 กิโลเมตร

เป้าหมายระยะยาว:

เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเป็น
เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ **10%**

ระยะที่ 1

จุดเปลี่ยนเชิงโครงสร้างของระบบรางไทย

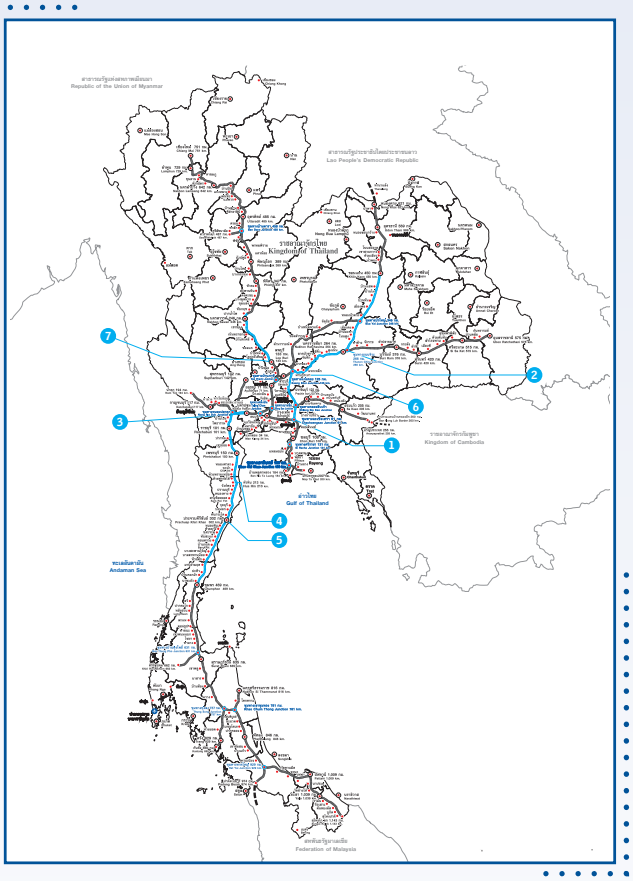
โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 ครอบคลุมระยะทางรวม 993 กิโลเมตร โดยปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 861 กิโลเมตร ถือเป็นก้าวแรกของการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในทุกภูมิภาคหลักของประเทศ

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

- **ชุมทางถนนจิระ–ขอนแก่น (187 กิโลเมตร)**
  เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2562 เป็นโมเดลความสำเร็จแรกของทางคู่ ยกระดับการเดินทางและการขนส่งสู่ “เมืองหลวงภาคอีสาน” และเชื่อมโครงข่ายเศรษฐกิจตอนบนของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม
- **มาบกะเบา–ชุมทางถนนจิระ (132 กิโลเมตร)**
  เส้นทางยุทธศาสตร์ของสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และเป็นที่ตั้งของ “อุโมงค์ผาเสด็จ” อุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทยปัจจุบันเปิดใช้งานเส้นทางรถไฟทางคู่ในบางช่วง รวมถึงอุโมงค์ผาเสด็จด้วย

อุโมงค์ผาเสด็จ
วิศวกรรมที่เปลี่ยนเส้นทางประวัติศาสตร์

อุโมงค์ผาเสด็จ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเบา–ชุมทางถนนจิระ ตั้งอยู่ที่ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี



- ความยาว 5,408.69 เมตร (ประมาณ 5.4 กิโลเมตร) นับเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทยที่เปิดใช้งานในปัจจุบัน
- เริ่มขุดเจาะวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 และเปิดให้บริการครั้งแรกวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2567
- อุโมงค์คู่ขนาน แยกขาขึ้น–ขาล่อง กว้าง 7.5 เมตร สูง 8.5 เมตร
- ติดตั้งระบบระบายอากาศ ระบบแจ้งเตือนไฟไหม้ และทางหนีภัยทุก 500 เมตร ตามมาตรฐานสากล

การเปิดใช้อุโมงค์นี้ ทำให้รถไฟไม่ต้องผ่านเส้นทางเดิมบริเวณสถานีผาเสด็จ ซึ่งมีศิลาจารึกพระปรมาภิไธยย่อไว้ที่ก้อนหินใหญ่ที่ยื่นออกมา ด้วยตัวอักษร “จปร” “สผ” และ “๑๑๕” ปีที่เสด็จฯ เยือน นับเป็นสัญลักษณ์ของการเดินทางจากยุคบุกเบิก สู่ยุควิศวกรรมสมัยใหม่ที่รวดเร็วและปลอดภัยกว่าเดิม

สายใต้

- **นครปฐม–หัวหิน (169 กิโลเมตร)**
  ไฮไลต์สำคัญคือ สะพานรถไฟแบบคานขึงข้ามแม่น้ำแม่กลอง ซึ่งเป็นสะพานรถไฟแห่งแรกของประเทศไทยที่ใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างแบบคานขึง สะท้อนการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมระบบรางไทย

สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลอง (ช่วงนครปฐม–หัวหิน)

- สะพานคานขึง (Extradosed Bridge) แห่งแรกของประเทศไทย สำหรับรถไฟทางคู่
- ความยาวประมาณ 340 เมตร ช่วงเสาหลัก 160 เมตร เสาสายเคเบิลสูง 17 เมตร
- ออกแบบหลีกเลี่ยงการตั้งฐานรากกลางแม่น้ำ ลดผลกระทบโครงสร้างเดิม
- ยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมระบบราง และกลายเป็น Landmark ใหม่ของเมืองราชบุรี

- **หัวหิน–ประจวบคีรีขันธ์ (84 กิโลเมตร)**
  เสริมศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยวสายสำคัญ พร้อมพัฒนา “สถานีหัวหินใหม่” ให้รองรับรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทาง

สถานีหัวหิน : ความทันสมัยที่อยู่คู่กับความทรงจำ

- ตัวอาคารใหม่ใช้โทนสีเอกลักษณ์ “แดง–ครีม (สีงาช้าง)” ซึ่งเป็น Signature ของสถานีเดิม
- ออกแบบประยุกต์ใส่ลวดลายฉลุไม้และองค์ประกอบสถาปัตยกรรมแบบ Victorian ให้กลมกลืนกับพลับพลาพระมงกุฎเกล้าฯ
- อาคารสถานีหัวหินเดิมมีแผนพัฒนาเป็นพิพิธภัณฑ์สะท้อนการอยู่ร่วมกันของอดีตและปัจจุบัน

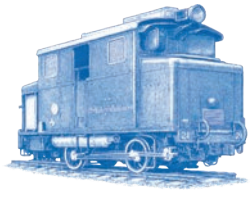
- **ประจวบคีรีขันธ์–ชุมพร (167 กิโลเมตร)**
  ประตูสู่ภาคใต้ ลดเวลาการจอดรอหลีกในช่วงเวลาสำคัญ เพิ่มความต่อเนื่องของการเดินรถทั้งผู้โดยสารและสินค้า

สายเหนือ

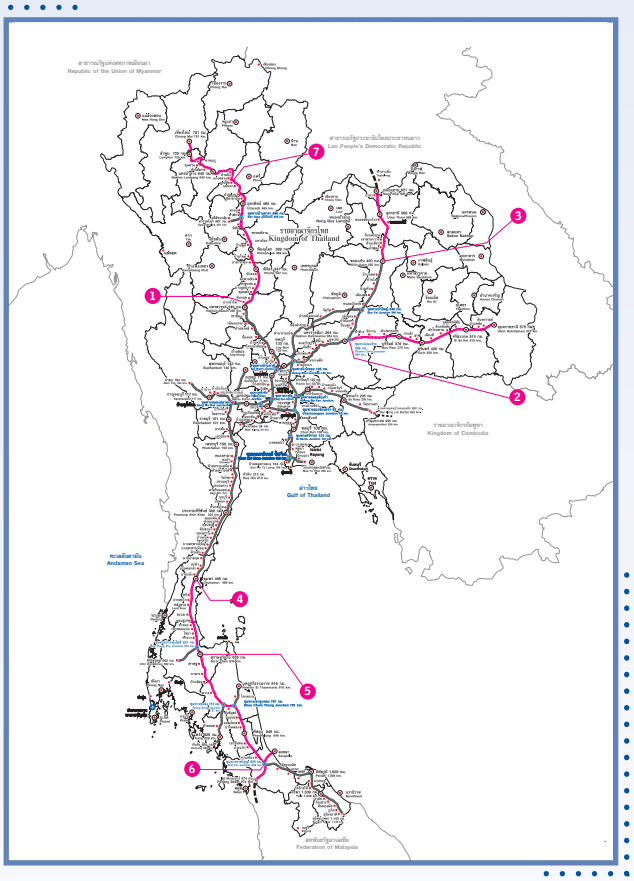
- **ลพบุรี–ปากน้ำโพ (148 กิโลเมตร)**
  ช่วงทางคู่สายเหนือที่เลี่ยงตัวเมืองลพบุรี ลดผลกระทบการจราจรในเขตชุมชน และเพิ่มความคล่องตัวของการเดินรถสายเหนือ เชื่อมกรุงเทพฯ สู่ภาคเหนือตอนล่างได้อย่างมีเสถียรภาพมากขึ้น ปัจจุบันเปิดใช้งานเส้นทางรถไฟทางคู่ ตั้งแต่วันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 และมีการเปิดใช้งานสถานีลพบุรี 2 (ท่าวุ้ง) เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2568 โดยให้บริการเฉพาะรถเร็ว รถด่วน และรถด่วนพิเศษเท่านั้น

สายตะวันออก

- **ฉะเชิงเทรา–คลองสิบเก้า–แก่งคอย (106 กิโลเมตร)**
  เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2562 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญ เชื่อมท่าเรือแหลมฉบังสู่ภาคอีสานและภาคเหนือ โดยเน้นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก



ระยะที่ 2 จากโครงข่ายภายในประเทศ สู่โครงข่ายภูมิภาค



หากระยะที่ 1 คือการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ ระยะที่ 2 คือการต่อขยายโครงข่ายให้มีบทบาทในระดับภูมิภาค

การพัฒนารถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ครอบคลุม 7 เส้นทางยุทธศาสตร์ รวมระยะทาง 1,479 กิโลเมตร เชื่อมแนวเหนือ–ใต้ และตะวันออก–ตะวันตกอย่างต่อเนื่องพร้อมเปิดประตูสู่ชายแดนและระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของอาเซียน

การก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 นี้ไม่เพียงทำให้การเดินทางภายในประเทศมีเสถียรภาพมากขึ้น หากยังยกระดับบทบาทของประเทศไทย ในฐานะจุดเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของภูมิภาค

7 เส้นทางยุทธศาสตร์ ระยะที่ 2

> “การขยายระยะทางรางในเส้นทางนี้ จึงไม่ใช่เพียงการต่อเติมโครงสร้างพื้นฐาน หากคือการวางตำแหน่งประเทศไทย บนแผนที่โลจิสติกส์ภูมิภาค อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น”

1 ปากน้ำโพ–เด่นชัย (281 กิโลเมตร)

คลี่คลายคอขวดสายเหนือ เพิ่มเสถียรภาพตารางเดินรถและรองรับปริมาณขบวนที่เพิ่มขึ้น

2

ชุมทางถนนจิระ–อุบลราชธานี (308 กิโลเมตร)

เสริมศักยภาพเศรษฐกิจภาคอีสานตอนล่าง เชื่อมพื้นที่ปลายแม่น้ำมูลเข้าสู่โครงข่ายหลักของประเทศ

3

ขอนแก่น–หนองคาย (167 กิโลเมตร)

เชื่อมต่อ สปป.ลาว และโครงข่ายจีนตอนใต้ ผ่านรถไฟลาว–จีน เปิดมิติการค้าข้ามพรมแดนอย่างเป็นระบบ ปัจจุบันเริ่มก่อสร้างแล้ว เมื่อเดือนเมษายน 2568 ที่ผ่านมา และมีกำหนดเสร็จสิ้นใน พ.ศ. 2571

4

ชุมพร–สุราษฎร์ธานี (168 กิโลเมตร)

ยกระดับศักยภาพสายใต้ รองรับเมืองท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า

5

สุราษฎร์ธานี–ชุมทางหาดใหญ่–สงขลา (321 กิโลเมตร)

ขยายโครงข่ายสู่เมืองเศรษฐกิจและท่าเรือน้ำลึก เสริมความสามารถด้านโลจิสติกส์ชายฝั่งอ่าวไทย

6

ชุมทางหาดใหญ่–ปาดังเบซาร์ (45 กิโลเมตร)

เชื่อมต่อระบบรางของมาเลเซีย (KTMB) รองรับทั้งนักท่องเที่ยวและสินค้าส่งออก

7

เด่นชัย–เชียงใหม่ (189 กิโลเมตร)

เติมเต็มสายเหนือให้เป็นทางคู่ตลอดสาย เชื่อมศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวภาคเหนือ

เส้นทางสายใหม่

เปิดพื้นที่ใหม่ เปลี่ยนภูมิศาสตร์เศรษฐกิจของประเทศ

นอกเหนือจากการพัฒนาทางคู่บนเส้นทางเดิม ระยะที่ 2 ยังหมายถึง “การสร้างรางในพื้นที่ที่ไม่เคยมีทางรถไฟมาก่อน” รวม 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 677 กิโลเมตร ซึ่งไม่ใช่เพียงการขยายเส้นบนแผนที่ แต่คือการเปลี่ยนบทบาทของพื้นที่ทางเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อโครงข่ายรางเข้าถึงพื้นที่ใหม่ พื้นที่นั้นจะไม่ได้เป็นเพียงเมืองผ่านอีกต่อไป แต่กลายเป็นจุดเชื่อมต่อการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค

- **เด่นชัย–เชียงราย–เชียงของ (322 กิโลเมตร)**
  เส้นทางผ่านจังหวัดแพร่ พะเยา และเชียงราย สิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 ถือเป็นหมุดหมายสำคัญของภาคเหนือ เพราะเป็นการเชื่อมโครงข่ายรางไทยเข้าสู่เส้นทางการค้าระหว่างไทย–ลาว–จีนอย่างเป็นระบบ

  เส้นทางนี้มีอุโมงค์รวม 4 แห่ง ได้แก่
  - อุโมงค์สอง จังหวัดแพร่ ความยาว 1,059 เมตร ความก้าวหน้า 62.94%
  - อุโมงค์งาว จังหวัดลำปาง ความยาว 6,211 เมตร ความก้าวหน้า 76.77%
  - อุโมงค์แม่กา จังหวัดพะเยา ความยาว 2,700 เมตร ความก้าวหน้า 78.87%
  - อุโมงค์ดอยหลวง จังหวัดเชียงราย ความยาว 3,400 เมตร ความก้าวหน้า 68.70%

  โดยเฉพาะ อุโมงค์งาว (6,211 เมตร) ซึ่งเป็นหนึ่งในอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดของประเทศ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ เส้นทางนี้จะรองรับทั้งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการเชื่อมต่อโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

- **บ้านไผ่–มหาสารคาม–ร้อยเอ็ด–มุกดาหาร–นครพนม (355 กิโลเมตร)**
  เส้นทางนี้เชื่อมแนว East–West Economic Corridor (EWEC) หรือแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก–ตะวันตก ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเปลี่ยนบทบาทจาก “พื้นที่ผ่าน” เป็น “ศูนย์กลางเชื่อมต่อการค้า” เมื่อโครงข่ายรางเข้าถึงชายแดนด้านตะวันออก การกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านจะมีต้นทุนที่แข่งขันได้มากขึ้น และเสริมความมั่นคงของห่วงโซ่อุปทานในระดับภูมิภาค

ไฮไลต์สำคัญ ของเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ 677 กิโลเมตร

2 เส้นทางใหม่

4 อุโมงค์หลักในภาคเหนือ

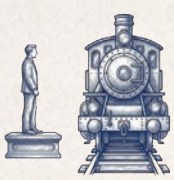
อุโมงค์งาว 6,211 เมตร
เป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย

เชื่อม ไทย–ลาว–จีน และ EWEC
(แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก–ตะวันตก)

เปิดบทบาทใหม่ให้ภาคเหนือและอีสาน
ในการเป็นประตูการค้าสู่ประเทศจีน

รถไฟทางคู่ : เป็นการเชื่อมจังหวัดต่อจังหวัด สู่การเชื่อมประเทศต่อประเทศ รางไม่ได้หยุดอยู่ที่การรองรับการเดินทางภายในประเทศ แต่กำลังกลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่กำหนดตำแหน่งประเทศไทยในเครือข่ายโลจิสติกส์อาเซียน

จำนวนสถานี ตามแนวเส้นทาง:



เส้นทาง	สถานี	ป้ายหยุดรถ
เด่นชัย–เชียงราย–เชียงของ	12	13
บ้านไผ่–มุกดาหาร–นครพนม	18	12

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

โครงสร้างหลักของการเดินทางสู่เมืองยุคใหม่

นับตั้งแต่เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการใน พ.ศ. 2564 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (SRT Red Line) ได้กลายเป็นแกนกลางของระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่เชื่อมพื้นที่ชานเมืองทิศเหนือ (รังสิต–ปทุมธานี) และทิศตะวันตก (ตลิ่งชัน) เข้าสู่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์อย่างมีประสิทธิภาพ

สายสีแดงไม่ได้เป็นเพียงโครงการขนส่งมวลชน แต่คือโครงสร้างพื้นฐานที่ยกระดับ “คุณภาพเวลา” ของคนเมือง ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล และวางรากฐานระบบเดินทางที่ไร้รอยต่อในระยะยาว

ในปีที่ 129 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย การให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงกำลังก้าวเข้าสู่ระยะ “เติมเต็มโครงข่าย” (Completingthe Network) ด้วยส่วนต่อขยายสำคัญ 3 เส้นทาง และโครงการเชื่อมใจกลางเมืองที่ถือเป็นจิกซอว์ชิ้นสุดท้ายของระบบ

การขยายโครงข่าย สายสีแดง

จากโครงสร้างเริ่มต้น สู่ระบบรางที่ครอบคลุมมหานคร

การพัฒนาโครงข่ายสายสีแดงถูกออกแบบเพื่อปรับโครงสร้างการเดินทางของคนกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างเป็นระบบ โดยประกอบด้วย 3 ส่วนต่อขยายหลัก และ 1 โครงการเชื่อมกลางเมือง ดังนี้

1 ส่วนต่อขยายทิศเหนือ : รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (8.84 กิโลเมตร)

เส้นทางนี้ขยายการให้บริการจากสถานีรังสิตไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ซึ่งเป็นศูนย์กลางการศึกษา และชุมชนขนาดใหญ่ของย่านคลองหลวง

สถานะปัจจุบัน

- การรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้าง วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2569
- ผู้ชนะการประมูล คือ บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) วงเงินค่าจ้างรวม 6,057 ล้านบาท
- คาดว่าจะแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2572

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- รองรับนักศึกษา บุคลากร และประชาชนในพื้นที่คลองหลวง
- ลดความแออัดบนถนนพหลโยธิน
- เชื่อมสถาบันการศึกษาขนาดใหญ่เข้าสู่โครงข่ายรางหลักของประเทศ

แม้มีระยะทางเพียง 8.84 กิโลเมตร แต่ถือเป็นเส้นทางที่มีผลกระทบเชิงพฤติกรรมการเดินทางสูงที่สุดเส้นทางหนึ่ง

2 ส่วนต่อขยายทิศตะวันตก : 2.1 ตลิ่งชัน-ศาลายา (14.8 กิโลเมตร)

เส้นทางนี้เชื่อมกรุงเทพมหานครฝั่งธนบุรีกับจังหวัดนครปฐม โดยเฉพาะย่านพุทธมณฑลและมหาวิทยาลัยมหิดล

สถานะปัจจุบัน

- การรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้าง วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2569
- ผู้ชนะการประมูล คือ กิจการร่วมค้า ยูที (บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บจ. ทรัสตี้ คอนสตรัคชั่น) วงเงินค่าจ้าง 2 สัญญา รวม 14,720 ล้านบาท
- คาดว่าจะแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2572

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เพิ่มทางเลือกการเดินทางของชาวพุทธมณฑล
- รองรับนักศึกษามหาวิทยาลัยมหิดล
- ลดเวลาเข้าสู่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เหลือไม่ถึง 30 นาที

เส้นทางนี้จะยกระดับศักยภาพพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ให้เชื่อมเข้าสู่แกนกลางเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนต่อขยายศิริราช :
2.2 ตลิ่งชัน-ศิริราช (ระยะทาง 5.7 กิโลเมตร)

เส้นทางสายแยกระยะสั้น ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์และสาธารณสุข

ไฮไลต์สำคัญ

เชื่อมต่อโรงพยาบาลศิริราช ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ขนาดใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ เข้ากับโครงข่ายรถไฟฟ้า 2 สาย

- สายสีแดง (ที่สถานีตลิ่งชัน/ธนบุรี–ศิริราช)
- สายสีส้ม (ที่สถานีศิริราชในอนาคต)

สถานะปัจจุบัน

- การรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้าง วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2569
- ผู้ชนะการประมูล คือ กิจการร่วมค้า ยูที (บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บจ. ทรัสตี้ คอนสตรัคชั่น) วงเงินค่าจ้าง 2 สัญญา รวม 14,720 ล้านบาท
- คาดว่าจะแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2572

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- อำนวยความสะดวกแก่ผู้ป่วยและบุคลากรทางการแพทย์
- ลดปัญหาการจราจรรอบโรงพยาบาลศิริราช
- ยกระดับการเข้าถึงบริการสาธารณสุขผ่านระบบราง

แม้มีระยะทางเพียง 5.7 กิโลเมตร แต่เส้นทางนี้สะท้อนบทบาทของระบบรางในฐานะโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเข้าถึงบริการสาธารณสุขอย่างเท่าเทียมและมีประสิทธิภาพ

3

The Missing Link : บางซื่อ-หัวลำโพง / บางซื่อ-หัวหมาก

โครงการเชื่อมต่อใจกลางเมือง ซึ่งจะทำให้สายสีแดงสามารถทะลุผ่านศูนย์กลางกรุงเทพฯ ได้อย่างสมบูรณ์

เป้าหมาย

- เชื่อมสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์กับสถานีหัวลำโพง (ผ่านสามเสน–ยมราช)
- เชื่อมต่อไปยังสถานีพญาไทและมักกะสัน

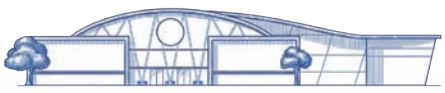
สถานะปัจจุบัน

- อยู่ระหว่างปรับรายละเอียดรายงาน EIA โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ใน พ.ศ. 2571

เมื่อแล้วเสร็จ สายสีแดงจะไม่ใช่เพียงรถไฟฟ้าชานเมือง แต่จะกลายเป็นแกนกลางที่เชื่อมชานเมืองเข้าสู่หัวใจของกรุงเทพฯ อย่างไร้รอยต่อ

เปิดให้บริการแล้ว:
41.5 กม.

แผนขยายรวม:
312.6 กม.



ศูนย์กลางระบบ:
สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

ผลลัพธ์เชิงโครงสร้างของการขยายโครงข่าย

การขยายโครงข่ายสายสีแดงทั้ง 3 ส่วนต่อขยายหลัก (รวม 29.34 กิโลเมตร) รวมถึงโครงการเชื่อมใจกลางเมือง ไม่ได้เป็นเพียงการเพิ่มระยะทางของระบบราง หากเป็นการปรับโครงสร้างการเดินทางของกรุงเทพฯ ในระยะยาว เมื่อโครงข่ายเชื่อมต่อครบถ้วน สายสีแดงจะทำหน้าที่เป็นโครงสร้างหลักของระบบขนส่งชานเมืองเชื่อมสถาบันการศึกษา เมืองรอบนอก ศูนย์การแพทย์ และโครงข่ายระดับประเทศเข้าด้วยกันในระบบเดียว

ศูนย์กลางระบบรางไทย ในศตวรรษใหม่

การพัฒนาระบบรางไทยในทศวรรษที่ผ่านมาไม่ได้เกิดขึ้นเพียงบนแนวเส้นทาง หากเกิดขึ้นที่ “จุดศูนย์กลางของเครือข่าย” ด้วย สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เปิดให้บริการเป็นสถานีหลักอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2566 และถูกวางตำแหน่งให้ทำหน้าที่มากกว่าสถานีปลายทาง หากเป็นโครงสร้างกลางที่จัดระเบียบการเดินรถของระบบรางทั้งประเทศ

จากเดิมที่หัวลำโพงทำหน้าที่เป็นปลายทางของการเดินทาง วันนี้ได้เปลี่ยนจากโครงสร้างแบบรวมศูนย์ปลายทาง ไปสู่โครงสร้างเครือข่ายที่เชื่อมต่อกันเป็นระบบเดียว

บทบาทเชิงยุทธศาสตร์ : ศูนย์กลางระบบราง ระดับภูมิภาค

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ถูกวางบทบาทให้เป็น “จุดเชื่อมยุทธศาสตร์” ของระบบรางไทย จากการรวมศูนย์การเดินทางภายในประเทศ ไปสู่การรองรับการเชื่อมต่อระดับภูมิภาคในระยะยาว โดยมีแกนสำคัญดังนี้

- **High-Speed Rail Hub**
  รองรับรถไฟความเร็วสูงสายอีสาน (กรุงเทพฯ–หนองคาย) ซึ่งเป็น “จิกซอว์สำคัญ” ของการเชื่อมต่อกับรถไฟลาว–จีน เปิดประตูสู่คุนหมิง และแนวคิด Belt and Road Initiative (เส้นทางสายไหมใหม่) ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่จีนตอนใต้ “ใกล้แค่เอื้อม” ในเชิงโครงข่าย
- **Southern Corridor**
  ในอนาคต สถานีแห่งนี้ถูกวางให้เป็น “จุดเริ่มต้น” ของรถไฟความเร็วสูงสายใต้ และรถไฟทางคู่ที่เชื่อมลงสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อสานต่อเส้นทาง SKRL (Singapore–Kunming Rail Link) ให้เป็นจริงในระดับภูมิภาค
- **ศูนย์รวมโครงข่ายรถไฟทางคู่ของประเทศ**
  ทำหน้าที่ “ดึงโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ” เข้าสู่ศูนย์กลางเดียว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของระบบรางทั้งประเทศ และทำให้การเดินรถหลายรูปแบบทำงานประสานกันมากขึ้น

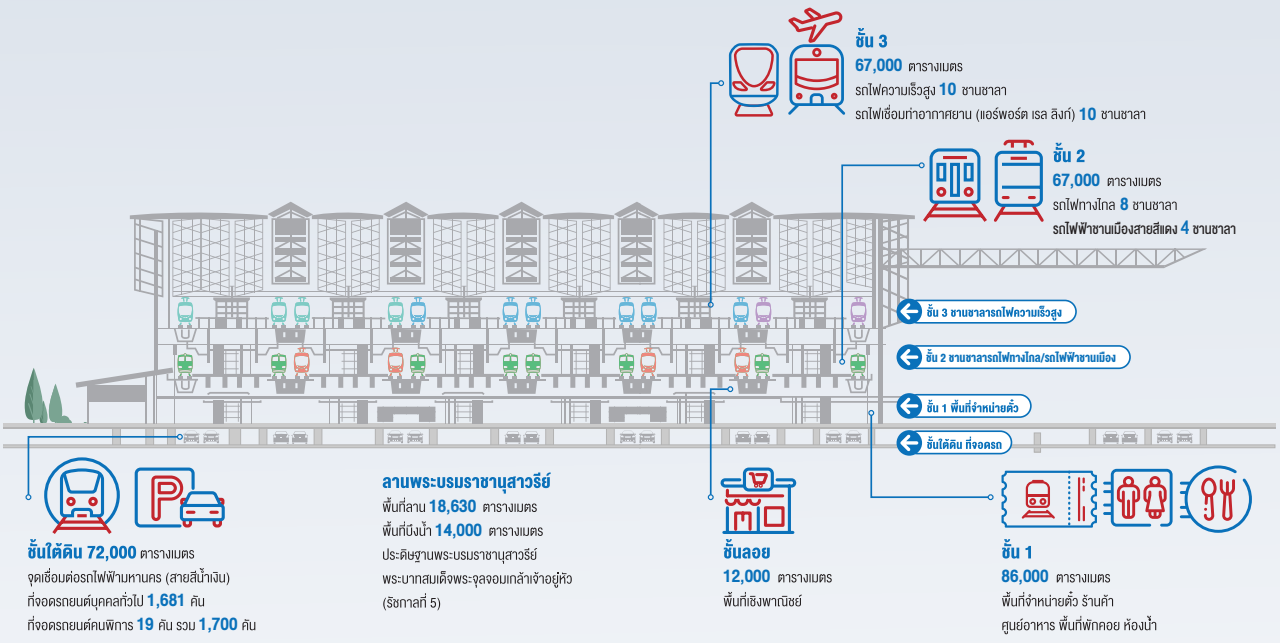
ด้วยบทบาทนี้ สถานีจึงไม่ได้ทำหน้าที่เพียงเชื่อม “จังหวัด” แต่ขยับไปสู่การเชื่อม “ประเทศกับภูมิภาค” ผ่านโครงข่ายระบบรางที่กำลังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

Intermodal Connectivity
จุดเชื่อมต่อการเดินทางแบบบูรณาการ

หัวใจของสถานีสมัยใหม่ไม่ได้อยู่ที่ขนาดอาคาร แต่อยู่ที่ “ความสามารถในการเชื่อมต่อ” สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์จึงถูกออกแบบให้เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (Intermodal Hub) ที่รวมทุกโหมดการคมนาคมไว้ในพื้นที่เดียว เพื่อให้การเดินทางต่อเนื่องและลดการตัดกันของระบบคมนาคม

- **ระบบรางครบวงจรในอาคารเดียว** เป็นจุดรวมของรถไฟทางไกลสายเหนือ อีสาน และใต้ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และโครงสร้างรองรับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง–สุวรรณภูมิ–อู่ตะเภา) ทำให้การเดินทางระหว่างเมือง ชานเมือง และสนามบิน เชื่อมต่อกันโดยไม่ต้องย้ายศูนย์กลาง
- **เชื่อมต่อรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT)** เชื่อมตรงกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) ที่สถานีบางซื่อ ผู้โดยสารสามารถเข้าสู่ย่านธุรกิจสำคัญ เช่น สุขุมวิท สีลม และสาทร ได้โดยไม่ต้องออกสู่ผิวจราจร
- **เชื่อมระบบรางกับทางอากาศ** เชื่อมท่าอากาศยานดอนเมืองผ่านรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รองรับการเปลี่ยนโหมดการเดินทาง (Mode Shift) ได้อย่างราบรื่น
- **โครงสร้างเชื่อมต่อครบทุกมิติการเดินทาง** เชื่อมต่อรถโดยสารสาธารณะ (ขสมก.) รถแท็กซี่ และ Shuttle Bus รวมถึงมีลานจอดรถอัจฉริยะ 1,700 คัน รองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจากรางสู่ถนนและอากาศอย่างไร้รอยต่อ

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์จึงไม่ได้เป็นเพียงสถานีขนาดใหญ่ หากเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จัดระเบียบการเดินทางของผู้คนและสินค้าในระดับประเทศ และยังเชื่อมต่อเศรษฐกิจไทยเข้าสู่ภูมิภาคอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ศักยภาพเชิงโครงสร้าง

24 ชานชาลา รองรับรถไฟทุกระบบ

รองรับผู้โดยสารได้สูงสุดประมาณ
624,000 คน-เที่ยวต่อวัน

พื้นที่ใช้สอยรวมกว่า
274,000 ตารางเมตร

พื้นที่โครงการรวมประมาณ 2,475 ไร่

ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนว่า
สถานีไม่ได้ถูกออกแบบเพื่อรองรับ “วันนี้”

แต่รองรับการขยายตัวของโครงข่าย
ในอีกหลายทศวรรษข้างหน้า

รถไฟความเร็วสูงไทย

โครงสร้างใหม่ของการเชื่อมต่อระดับประเทศและภูมิภาค

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยไม่ใช่เพียงการยกระดับความเร็วในการเดินทาง หากคือการปรับโครงสร้างระบบคมนาคมทั้งประเทศให้เชื่อมต่อกับภูมิภาคอาเซียนและจีนอย่างเป็นรูปธรรม

ภายใต้ความร่วมมือไทย–จีน และโครงการเชื่อม 3 สนามบิน รถไฟความเร็วสูงกำลังทำหน้าที่เป็น “รอยต่อยุทธศาสตร์” ที่เชื่อมเมืองหลวงกับภูมิภาค และเชื่อมประเทศไทยเข้าสู่เครือข่ายเศรษฐกิจข้ามพรมแดน

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เชื่อมกรุงเทพฯ สู่จีนตอนใต้ผ่านระบบรางไร้รอยต่อ

โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย–จีน คือเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศ ทำหน้าที่เป็นสะพานเชื่อมเศรษฐกิจระหว่างไทย–ลาว–จีน และเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายระดับภูมิภาค

ระยะที่ 1:

กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (250.77 กิโลเมตร)

ระยะที่ 1 ถือเป็นหมุดหมายสำคัญของโครงการ โดยครอบคลุมเส้นทางกรุงเทพฯ–นครราชสีมา รวมระยะทาง 250.77 กิโลเมตร

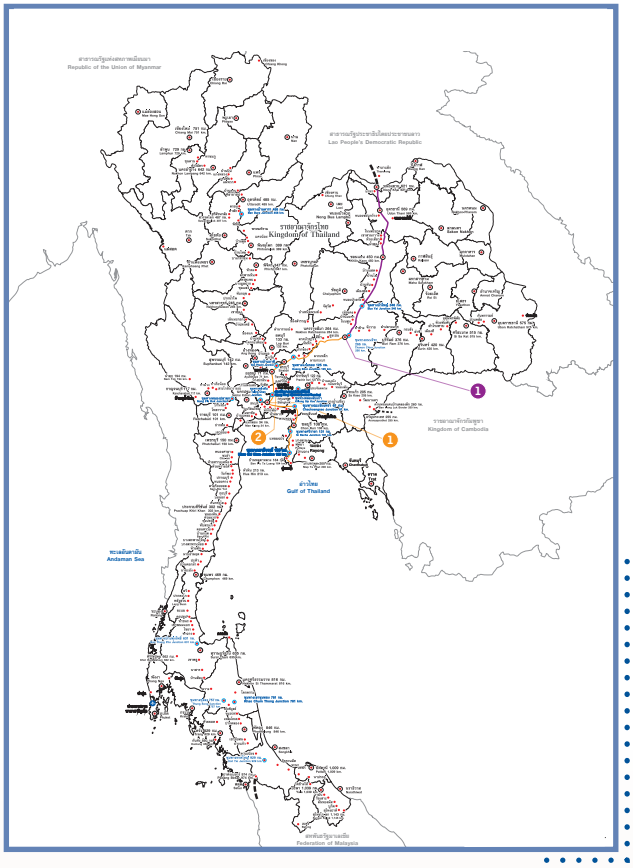
ความก้าวหน้าล่าสุด

- งานก่อสร้างโยธา (Civil Works) มีความคืบหน้า 51.05% (ณ วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2568)
- โครงสร้างทางยกระดับและอุโมงค์ช่วงมวกเหล็กและลำตะคองเริ่มปรากฏเป็นรูปธรรม
- โครงการมีความคืบหน้าตามแผนงานที่กำหนด

งานระบบ

- อยู่ระหว่างการดำเนินงานติดตั้งระบบราง (Trackworks)
- ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M)
- การจัดหาขบวนรถไฟ

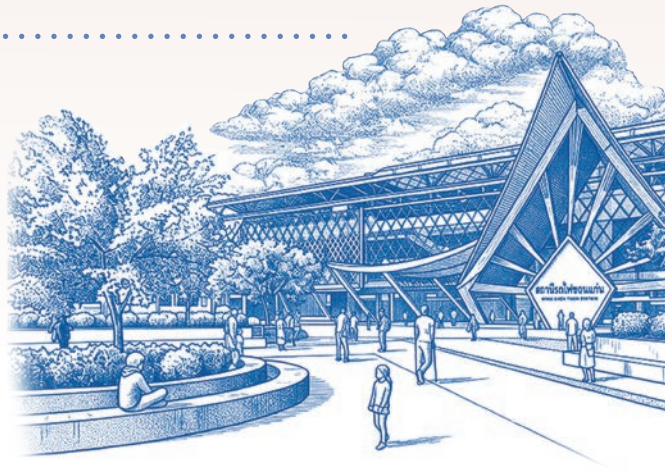
กระบวนการดังกล่าวเป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงจากจีนสู่บุคลากรไทย เพื่อสร้างขีดความสามารถด้านระบบรางระยะยาว



เป้าหมาย

- เตรียมความพร้อมเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในพ.ศ. 2573 เชื่อมกรุงเทพฯ สู่ประตูภาคอีสานอย่างเป็นระบบ

ระยะที่ 2:



นครราชสีมา-หนองคาย (356 กิโลเมตร)

รอยต่อสำคัญสู่เครือข่ายลาว–จีน ระยะที่ 2 จะขยายเส้นทางจากนครราชสีมาไปยังจังหวัดหนองคาย เพื่อเชื่อมต่อกับ "รถไฟลาว–จีน" บริเวณสะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 โดยโครงการนี้ใช้วงเงินในการลงทุนรวมกว่า 256,403.48 ล้านบาท

สถานะปัจจุบัน

- คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568
- ผ่านความเห็นชอบรายงาน EIA แล้ว

เป้าหมาย

- เมื่อโครงการแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2574 การเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่เวียงจันทน์ และคุนหมิง (จีน) จะสามารถเดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ เปิดประตูสู่ตลาดการค้าและการท่องเที่ยวที่มีประชากรกว่าพันล้านคน

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (220 กิโลเมตร) โครงสร้างหลักของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ควบคู่กับเส้นทางสู่ภาคอีสาน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง–สุวรรณภูมิ–อู่ตะเภา) คือกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนพื้นที่ EEC โครงการนี้ไม่ได้เป็นเพียงระบบขนส่ง แต่เป็นการผนึกกำลัง 3 ท่าอากาศยานหลักของประเทศให้ทำงานเชื่อมต่อกันเสมือน "หนึ่งมหานครการบิน" เพื่อดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยวจากทั่วโลก

แนวเส้นทางและการเชื่อมต่อ

โครงการใช้โครงสร้างเดิมของ Airport Rail Link ร่วมกับส่วนต่อขยายใหม่ เพื่อสร้างเครือข่ายเชื่อมกรุงเทพฯ กับภาคตะวันออก

ช่วงในเมือง เชื่อมต่อสนามบินดอนเมือง เข้าสู่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ก่อนจะเข้าสู่ช่วงเส้นทางใต้ดินและยกระดับเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

ช่วงนอกเมือง จากสุวรรณภูมิ ผ่านฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และสิ้นสุดที่สนามบินอู่ตะเภา จ.ระยอง

สถานะโครงการ อยู่ระหว่างรอการแก้ไขสัญญา

ภาพรวมเชิงยุทธศาสตร์ ระบบรางที่เชื่อมประเทศและภูมิภาค

เมื่อพิจารณาทั้งโครงการไทย–จีน และโครงการเชื่อม 3 สนามบิน จะเห็นว่ารถไฟความเร็วสูงไม่ได้เป็นเพียงโครงสร้างคมนาคม แต่เป็น "โครงสร้างเชิงระบบ" ที่เชื่อมโยง

- กรุงเทพฯ กับภาคอีสาน
- ไทยกับลาวและจีน
- ศูนย์กลางเมืองกับสนามบินหลัก 3 แห่ง
- ระเบียงเศรษฐกิจ EEC กับเครือข่ายระดับภูมิภาค

รถไฟความเร็วสูงจึงไม่ใช่เพียงการเพิ่มความเร็ว หากคือการสร้างรอยต่อใหม่ของการพัฒนาเศรษฐกิจไทยในระดับภูมิภาคและระดับโลก

พลิกฟื้นทรัพย์สิน สร้างมูลค่าเพิ่มสู่ความยั่งยืน

“เปลี่ยนที่ดินรกร้าง ให้เป็นมหานครแห่งโอกาส”

นอกจากโครงข่ายทางรถไฟที่เชื่อมโยงทั่วประเทศแล้ว อีกหนึ่งทรัพยากรสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ **ที่ดิน** (Land Bank) ซึ่งกระจายอยู่ในทำเลศักยภาพ โดยเฉพาะพื้นที่ใจกลางเมืองและบริเวณรอบสถานีรถไฟทั่วประเทศ การจัดตั้ง **บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด** (SRT Asset) จึงเป็นการยกระดับบทบาทขององค์กร จากผู้ให้บริการระบบราง สู่การเป็น **ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์** (Property Developer) ที่สร้างรายได้จากธุรกิจที่ไม่ใช่การเดินรถ เพื่อนำผลตอบแทนกลับมาสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง และเสริมความมั่นคงทางการเงินขององค์กรในระยะยาว

ภารกิจแปลงสินทรัพย์เป็นทุน

SRT Asset มุ่งบริหารจัดการที่ดินของการรถไฟฯ ผ่าน 3 แนวทางหลัก ได้แก่

Mega Projects

พัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ร่วมกับภาคเอกชนในรูปแบบ Mixed-use รวมสำนักงาน พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และพื้นที่สาธารณะ

Transit Oriented Development (TOD)

พัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย เชื่อมโยงการใช้ที่ดินกับระบบขนส่งทางราง

Lease Management

ปรับปรุงสัญญาเช่าที่ดินและอาคารพาณิชย์ทั่วประเทศให้โปร่งใส สะท้อนมูลค่าตลาด และเพิ่มรายได้อย่างยั่งยืน

Flagship Projects แลนด์มาร์กการพัฒนาเมืองยุคใหม่

โครงการสำคัญภายใต้ SRT Asset ได้แก่

โครงการมักกะสัน (Makkasan Complex)

พัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการเงินระดับโลก พร้อมสวนสาธารณะขนาดใหญ่ใจกลางกรุงเทพฯ และการอนุรักษ์อาคารประวัติศาสตร์

โครงการสถานีแม่น้ำ (Chao Phraya Gateway)

พัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นย่านไลฟ์สไตล์แห่งใหม่ที่ผสานประวัติศาสตร์กับเศรษฐกิจยุคใหม่

โครงการย่านสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

พัฒนาพื้นที่ กม.11 และพื้นที่โดยรอบให้เป็นศูนย์กลางสำนักงานและที่พักอาศัยสมัยใหม่ รองรับบทบาทของสถานีในฐานะศูนย์กลางระบบรางของประเทศ

สินทรัพย์ที่สร้างอนาคต

SRT Asset เป็นกลไกสำคัญในการเชื่อม “ที่ดิน” กับ “ระบบราง” และเชื่อม “การพัฒนาเมือง” กับ “ความมั่นคงทางการเงิน” ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อโครงข่ายรถไฟขยายตัว พื้นที่รอบสถานีจะยิ่งมีมูลค่าเพิ่ม และรายได้จากการพัฒนาที่ดินจะกลับมาสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศต่อไป

Land Bank การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ดินรวมกว่า

246,880 ไร่

พื้นที่สามารถพัฒนาได้

45,012 ไร่

พื้นที่ศักยภาพสูง

33,761 ไร่

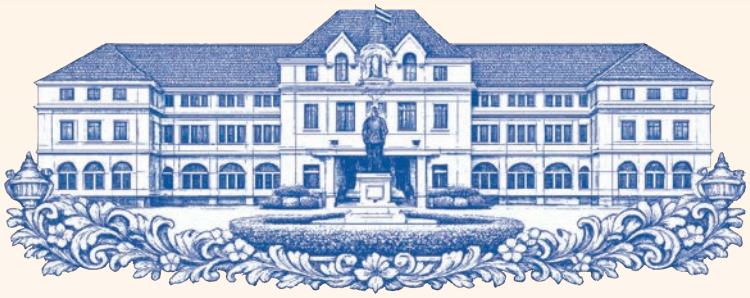
รายได้สำคัญ

ต่อสัญญาเช่าพื้นที่ **สามเหลี่ยมพหลโยธิน (เซ็นทรัลลาดพร้าว)**

มูลค่า **42,000 ล้านบาท / 30 ปี**

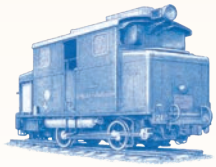
โครงการพัฒนาที่ดินศักยภาพ **10 แปลงใหญ่** คาดสร้างมูลค่ากว่า

100,000 ล้านบาท ภายใน 30 ปี



รถไฟ ในความหมายใหม่ของประเทศ

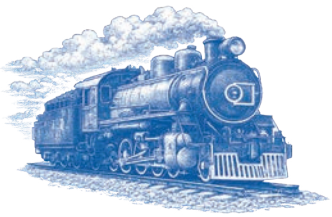
รถไฟไม่ใช่เพียงโครงสร้างการเดินทาง
แต่คือ
โครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้
ระยะทางสั้นลง โอกาสใกล้ขึ้น
และประเทศเคลื่อนไปพร้อมกัน



เมื่อทางคู่ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
รถไฟความเร็วสูง และ TOD
เชื่อมเป็นเครือข่ายเดียว

ระบบรางจึงไม่ได้ขยายแค่เส้นทาง
แต่ขยาย **“ศักยภาพของประเทศ”**

เศรษฐกิจเติบโตได้
สังคมเข้าถึงกันมากขึ้น
สิ่งแวดล้อมดีขึ้น
และความมั่นคงชัดเจนขึ้น



นี่คือบทบาทของระบบรางในยุคใหม่

4 มิติของ “ผลลัพธ์ระดับประเทศ”

มิติเศรษฐกิจ 1
โครงสร้างพื้นฐานที่ลดต้นทุนประเทศ

ต้นทุนโลจิสติกส์คือหนึ่งในปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ระบบราง โดยเฉพาะรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง กำลังทำหน้าที่ “ลดต้นทุนเชิงโครงสร้าง” ของเศรษฐกิจไทย

การเพิ่มขีดความสามารถทางราง การลดเวลาขนส่ง และการเชื่อมต่อท่าเรือ เขตอุตสาหกรรม และ EEC ทำให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศมีประสิทธิภาพสูงขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ความแน่นอนของเวลา คือเงื่อนไขสำคัญของการค้าและการลงทุน และระบบรางคือโครงสร้างที่ทำให้ความแน่นอนนั้นเกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นหัวใจของการค้าและการลงทุน

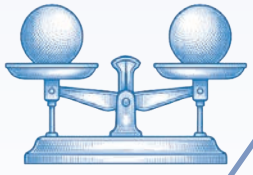
มิติสังคม 2
เชื่อมโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำ

ระบบรางทำให้ “ระยะทางเชิงภูมิศาสตร์” ไม่ใช่อุปสรรคของชีวิตอีกต่อไป นักศึกษาจากจังหวัดต่างๆ สามารถเดินทางเข้าสู่มหาวิทยาลัยผู้ป่วยสามารถเข้าถึงศูนย์การแพทย์ระดับประเทศ แรงงานสามารถเชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจได้สะดวกขึ้น การขยายสายสีแดงสู่ธรรมศาสตร์ การเชื่อมศิริราชเข้าสู่โครงข่ายราง หรือการพัฒนาเส้นทางใหม่สู่ภาคเหนือและอีสาน ล้วนสะท้อนบทบาทของรถไฟในฐานะ “โครงสร้างความเท่าเทียม”

ระบบรางไม่ได้เปลี่ยนแค่เส้นทาง แต่เปลี่ยนโอกาสของผู้คน เมื่อเมืองกับชนบทเชื่อมถึงกัน ระยะทางไม่ใช่อุปสรรคของโอกาสอีกต่อไป

มิติสิ่งแวดล้อม 3
โครงสร้างพื้นฐานที่ลดภาระโลก

การขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพพลังงานสูงกว่าทางถนนต่อหน่วยการขนส่ง การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง การลดจำนวนรถบรรทุกบนถนน การลดจุดตัดและความแออัด ล้วนมีผลต่อการลดคาร์บอน ลดอุบัติเหตุ และลดต้นทุนทางสังคมที่มองไม่เห็น รถไฟจึงไม่ได้เป็นเพียงทางเลือกการเดินทาง แต่เป็นกลไกสำคัญของการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบคมนาคมที่ยั่งยืน



มิติความมั่นคง 4
เครือข่ายที่เชื่อมประเทศสู่ภูมิภาค

การเชื่อมชายแดน การเชื่อมลาว–จีน การเชื่อมมาเลเซีย และการรองรับเส้นทาง SKRL ไม่ใช่เพียงโครงการคมนาคม แต่คือการวางตำแหน่งประเทศไทยในภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาค ระบบรางทำให้ Supply Chain ระดับชาติสามารถทำงานต่อเนื่อง รองรับการบริหารจัดการในยามวิกฤต และเพิ่มความมั่นคงของระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

จากรางที่เคยเชื่อมเมือง วันนี้รางกำลังเชื่อมประเทศสู่ภูมิภาค

มิติเศรษฐกิจ Competitive Economy	มิติสังคม Inclusive Society	มิติสิ่งแวดล้อม Green Transport	มิติความมั่นคง Regional Connectivity
ลดต้นทุนประเทศ **เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน** • ลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จาก 14% เหลือ 11.9% • ศักยภาพขนส่งสินค้า 47 ล้านตันต่อปี • เชื่อม EEC–ท่าเรือแหลมฉบัง–ศูนย์กระจายสินค้า • รถไฟทางคู่เพิ่ม Capacity 4 เท่า	**ลดระยะทาง** **ของโอกาส** • เชื่อมเมืองกับชนบทให้ใกล้กันมากขึ้น • ขยายโอกาสทางการศึกษา • เพิ่มการเข้าถึงบริการสาธารณสุข • เชื่อมตลาดแรงงานข้ามจังหวัด	**ขนส่งสะอาด** **ลดภาระถนน** • รถไฟปล่อย CO_2 ต่ำกว่ารถบรรทุก 3–4 เท่า • ลดจำนวนรถบรรทุกบนถนนสายหลัก • ลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากการจราจร • เพิ่มสัดส่วนขนส่งสินค้าทางรางเป็น 10%	**เชื่อมประเทศ** **เชื่อมภูมิภาค** • เชื่อมชายแดน 4 ทิศ • เชื่อมไทย–ลาว–จีน • เชื่อมมาเลเซีย–สิงคโปร์ • ก้าวสู่การเป็น ASEAN Railway Hub

129 ปี
บนรางเดียวกัน

จากทางเดี่ยวสู่ทางคู่
จากหัวลำโพงสู่กรุงเทพอภิวัฒน์
จากรถไฟชานเมืองสู่
รถไฟความเร็วสูง

ระบบรางไทยกำลังก้าวจาก
“โครงสร้างรองรับการเดินทาง”
สู่ “โครงสร้างพื้นฐานที่กำหนด
อนาคตประเทศ”

แผนที่ทางรถไฟ
ทั่วประเทศ

อนาคตก้าวสู่โครงข่ายระดับภูมิภาค

ระบบรางไทยไม่ได้เชื่อมเพียงจังหวัด
แต่เชื่อมประเทศสู่ สปป.ลาว จีน มาเลเซีย
และสิงคโปร์ ภายใต้วิสัยทัศน์

ASEAN Railway Hub

พ.ศ. 2570

เพิ่มสัดส่วนขนส่งสินค้าทางรางเป็น 10%

ยกระดับบทบาทรางในระบบโลจิสติกส์ประเทศ
ลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จาก 14% สู่ 11.9%

พ.ศ. 2568

ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

คืบหน้า 51.05%
โครงการระยะที่ 1 กรุงเทพฯ–นครราชสีมา
(250.77 กิโลเมตร)
เดินหน้าทั้งงานโยธาและงานระบบ
เตรียมเชื่อมไทย–ลาว–จีนอย่างไร้รอยต่อ

พ.ศ. 2566

เปิดใช้สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์อย่างเป็นทางการ

ศูนย์กลางระบบรางแห่งใหม่ รองรับ 24 ชานชาลา
และศักยภาพสูงสุด 624,000 คน–เที่ยวต่อวัน
ทำหน้าที่จัดระเบียบเครือข่ายรางทั้งประเทศ

พ.ศ. 2559

เริ่มต้นก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1

ยกระดับประสิทธิภาพระบบราง ลดการรอหลีก
เพิ่มความสามารถรองรับขบวนรถ 2–3 เท่า
และวางฐานการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ

พ.ศ. 2436

จุดเริ่มต้นรถไฟไทย

เปิดเดินรถไฟสายแรก กรุงเทพฯ–อยุธยา
วางรากฐานระบบคมนาคมสมัยใหม่ของประเทศ
และเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาเศรษฐกิจ
ตามแนวราง

พ.ศ. 2568–2569

พัฒนา SRT Asset และ TOD รอบสถานีหลัก

เปลี่ยนที่ดินศักยภาพเป็นศูนย์เศรษฐกิจใหม่
เชื่อมการพัฒนาเมืองเข้ากับระบบราง
สร้างรายได้เสริมองค์กรอย่างยั่งยืน

พ.ศ. 2567–2568

รถไฟทางคู่เปิดใช้แล้ว 861 กิโลเมตร

โครงข่ายทางคู่เริ่มทำงานจริง
เพิ่มเสถียรภาพการเดินรถ
และรองรับการกระจายสินค้าทั่วประเทศ

พ.ศ. 2564

เปิดรถไฟชานเมืองสายสีแดง

สร้างแกนระบบรางชานเมือง
เชื่อมรังสิต–ตลิ่งชันเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพฯ
ยกระดับคุณภาพการเดินทางของคนเมือง

พ.ศ. 2459–2500

(ยุคขยายโครงข่ายหลัก)

เชื่อมเหนือ–อีสาน–ใต้ เข้าสู่โครงสร้างเดียวกัน
การรถไฟขยายเส้นทางครอบคลุมทุกภูมิภาค
ทำให้เมืองหลักของประเทศเชื่อมต่อถึงกัน
และกำหนดรูปแบบการพัฒนาเมือง
ตามแนวเส้นทางรถไฟ

129 ปี
บนรางเดียวกัน

จากรางแรกของประเทศ
สู่เครือข่ายที่เชื่อมทั้งภูมิภาค

ระบบรางไทยเติบโตจาก “การคมนาคม”
สู่ “โครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนา”

วันนี้ รถไฟไม่ได้เป็นเพียงเส้นทาง
แต่คือกลไกที่ทำให้ประเทศไทยแข่งขัน
ได้เติบโตอย่างสมดุล
และเดินหน้าอย่างมั่นคง
บนรางเดียวกัน

คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

• นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฯ
• นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการรถไฟฯ
• นายศันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการรถไฟฯ
• นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์	กรรมการรถไฟฯ
• นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฯ
• นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์	กรรมการรถไฟฯ
• นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์	กรรมการรถไฟฯ
• นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

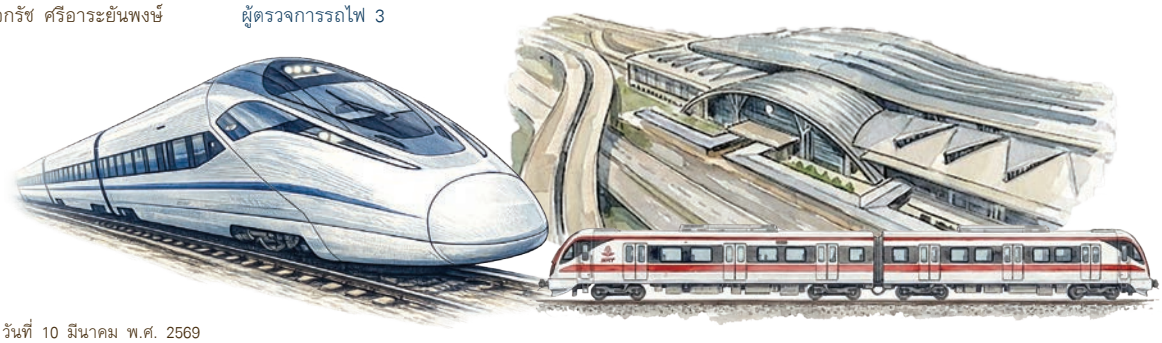
• นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
• นายเอก สิทธิเวคิน	รองผู้ว่าการฯ
• นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการฯ
• นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการฯ
• รอการแต่งตั้ง	รองผู้ว่าการฯ
• นายอนันต์ เจนงามกุล	รองผู้ว่าการฯ
• นายฐากูร อินทรชม	รองผู้ว่าการฯ
• นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
• นายไชยเชษฐ แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
• นางธนาพรรณ รุ้งเรืองระยับ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
• นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
• นายอุดม เหมาเพชร	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
• นายสมหมาย จิตภักดี	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
• รอการแต่งตั้ง	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
• นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
• นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
• รอการแต่งตั้ง	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
• นางสาวชุติมา วงศ์ศิวะวิลาส	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
• นายอรรถพล เก่าประเสริฐ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
• นายสุขใจ เจริญผล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
• นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
• รอการแต่งตั้ง	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
• นายวีระชัย ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
• นางสินีนาถ เสียงเสนาะ	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
• นายวุฒิไกร วะชังเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
• นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
• นางนันทา ก้อนนาค	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
• นายพลายงาม ศิรินนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
• นายภักดี กล่ำศิริ	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
• นายสืบ ประทุมศิริ	หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
• นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
• นายชัชวาลย์ กนิษฐายน	ผู้ตรวจการรถไฟ 1
• นายระพี ชมหนองโพธิ์	ผู้ตรวจการรถไฟ 2
• นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์	ผู้ตรวจการรถไฟ 3
• นายสายัณห์ หงสกุล	ผู้ตรวจการรถไฟ 4

คณะผู้จัดทำ

• เจ้าของ:	การรถไฟแห่งประเทศไทย
• บรรณาธิการ:	นายเมธาพัฒน์ สุนทรวราภาส ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
• กองบรรณาธิการ:	บริษัท แบคอัพ คอมมิวนิเคชั่นส์ แอนด์ เซอร์วิสเซส จำกัด
• ฝ่ายประสานงาน:	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
• ฝ่ายภาพ:	ศูนย์ประชาสัมพันธ์ บริษัท แบคอัพ คอมมิวนิเคชั่นส์ แอนด์ เซอร์วิสเซส จำกัด
• ฝ่ายจัดส่ง:	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ–ส่ง สปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ
• ฝ่ายสมาชิก:	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271
• ออกแบบและผลิต:	บริษัท แบคอัพ คอมมิวนิเคชั่นส์ แอนด์ เซอร์วิสเซส จำกัด 1022/20 ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510 โทรศัพท์ 0 2175 3211, 09 5535 2301

ที่ปรึกษาพิเศษในการออกแบบรูปเล่มและเนื้อหา

• นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์	ผู้ตรวจการรถไฟ 3



ข้อมูล ณ วันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2569

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
www.railway.co.th
Facebook: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center: 1690