



รถไฟไทยอุดมสุข

127th Anniversary

การรถไฟแห่งประเทศไทย



วารสารรถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่ 2 : 2567



บทบรรณาธิการ

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พร้อมด้วยสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดทางรถไฟหลวงสายปทุมธานีกรุงเทพ - กรุงเทพฯ (พระนครศรีอยุธยา) อันเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสายแรกของไทย “สายมณฑลนครราชสีมา” ซึ่งแล้วเสร็จต่อมาและเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2443

วันที่ 26 มีนาคม 2567 นี้ นับเป็นการเดินทางสู่ปีที่ 127 แห่งการสถาปนากิจการรถไฟไทย ซึ่งมีระยะทางที่เปิดให้บริการแล้ว 4,815 กิโลเมตร ปัจจุบัน “รถไฟไทย” เดินทางมาถึงยุคการพัฒนาต่อเนื่อง ทั้งเส้นทางรถไฟทางคู่ เส้นทางรถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง ฯลฯ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินงานด้วยความมุ่งมั่นด้วยวิสัยทัศน์ในการเป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่ง ที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารถไฟไทยในทุกมิติที่จะขับเคลื่อนพัฒนาประเทศด้วยศักยภาพในการผลักดัน การเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยว เป็นศูนย์กลางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง สร้างความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีและลดต้นทุนในการเดินทาง เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงระบบขนส่งตลอดจนการพัฒนาระบบรางเพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น ทั้งหมดเพื่อความอุดมสุขของประชาชนและประเทศไทยในทุกย่างก้าวสู่อนาคต

เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



รถไฟไทยอุดมสุข

Happiness Thai Railway

การพัฒนาระบบขนส่งทางราง มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ การเร่งผลักดันเพิ่มศักยภาพระบบขนส่งทางราง นับจากนี้เกิดขึ้นจากแนวคิด “คมนาคม เพื่อความอุดมสุขของประชาชน” จะเป็นการมุ่งเน้นนำเทคโนโลยีนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินการกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างสร้างสรรค์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

วิสัยทัศน์ปัจจุบันของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ การเป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม การเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยตามพันธกิจสำหรับแผนฟื้นฟู พ.ศ. 2566-2570 จะมีการดำเนินตามยุทธศาสตร์ ตั้งแต่การพัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน การพลิกฟื้นธุรกิจหลัก การปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Platform Provider) การพัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง การปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู รวมทั้งพัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว

สอดคล้องกับ นโยบาย “คมนาคม เพื่อความอุดมสุขของประชาชน” ที่กำลังเริ่มเร่งผลักดัน ดำเนินโครงการต่าง ๆ ทั้งในการเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยว การเป็นศูนย์กลางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทุกมิติ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน เพื่อคุณภาพชีวิตและลดต้นทุนในการเดินทาง อีกทั้งเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงบริการระบบคมนาคมของประชาชน ตลอดจนเพื่อสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

การรถไฟฯ กับการสร้างความอุดมสุข

State Railway of Thailand and Happiness Creation

ในแต่ละวันที่ประชาชนใช้บริการรถไฟ ทั้งเพื่อการเดินทาง เพื่อการขนส่ง หรือบริการอื่น ๆ อีกมากมาย เบื้องหลังการให้บริการเหล่านั้น จะมีเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ทุกกองทุกหน่วยงาน ผนึกกำลังเดินทางปฏิบัติหน้าที่หลากหลายภารกิจ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายในการให้บริการ การเชื่อมต่อ การขนส่ง ทั้งหมดนี้การรถไฟฯ มุ่งหวังในการสร้างความอุดมสุขของพี่น้องประชาชนอย่างมั่นคงและยั่งยืน

พัฒนาธุรกิจหลักให้ระบบราง สร้างสังคมอุดมสุข

Develop core business for the railway system
to create a happy society

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ศูนย์กลางจุดเชื่อมต่อการเดินทาง
ล้อ-ราง-เรือ-เครื่องบิน



เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นศูนย์กลาง การคมนาคมและการขนส่งทางรางของประเทศ และเป็น สถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน รวมถึงเป็นศูนย์กลางการ คมนาคมแห่งใหม่ที่เทียบเท่าสถานีรถไฟชั้นนำของโลก มีการปรับเปลี่ยนสถานีต้นทาง ปลายทางของขบวนรถไฟ ทางไกล สายเหนือ สายใต้ สายอีสาน ทั้งขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว จำนวน 52 ขบวน มาที่สถานีกลางกรุงเทพ อภิวัฒน์

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ มีชานชาลาทั้งหมด 24 ชานชาลา ประกอบด้วยรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง สายสีแดงที่สามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง

ในโอกาสรถไฟชานเมืองสายสีแดงส่วนต่อขยายที่สถานี บางกรวย - กฟผ. จะสามารถเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยา ที่ท่าเรือสะพานพระราม 7 ได้ รวมถึงรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่ไปเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงและรถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้า Airport Rail Link ที่สามารถเชื่อมต่อไปยัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ อยู่ระหว่างการเตรียม แผนงานการให้บริการรถ บขส. ที่สถานีกลางกรุงเทพ อภิวัฒน์ ที่สามารถเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบ นอกและทางยกระดับอุตสาหกรรม โดยในอนาคตสถานีกลาง กรุงเทพอภิวัฒน์ แห่งนี้ยังสามารถรองรับโครงการรถไฟ ความเร็วสูงอีกด้วย

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ : ศูนย์กลางการคมนาคม

Krung Thep Aphiwat Central Terminal, the travel connection center for Cars-Rails-Ships-Airplanes.

รถ

- รถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)
- รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)
- รถไฟฟ้าทางไกล
- รถไฟฟ้าทางคู่
- รถไฟความเร็วสูง

ล้อ

- ทางพิเศษ
- สถานีขนส่งกรุงเทพ (หมอชิตใหม่)

เรือ

- เชื่อมต่อเรือด่วน
- เจ้าพระยาที่สถานี บางกรวย - กพพ.

เครื่องบิน

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานอุตะเถา

ในปัจจุบันมีการนำระบบ 5G มาใช้ภายในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยการนำเทคโนโลยีหุ่นยนต์ปัญญาประดิษฐ์และเทคโนโลยีอื่น ๆ ในการให้บริการภายในสถานี เพื่อความปลอดภัยภายในสถานี มีทั้งระบบรักษาความปลอดภัย Artificial Intelligence: AI เชื่อมต่อ CCTV ไม่น้อยกว่า 120 ตัว จาก CCTV ของสถานีทั้งหมด 1,125 ตัว เพื่อดูแลความปลอดภัยผ่านการวิเคราะห์ผู้โดยสารที่มีความเสี่ยง จะเกิดอุบัติเหตุ เช่น คนวิ่ง คนล้ม รวมถึง การบันทึกและวิเคราะห์ผู้โดยสาร ผ่านเทคโนโลยีตรวจจับใบหน้า (Face Recognition Whitelist/Blacklist) ระบบ VDO Analytic สำหรับวิเคราะห์วัตถุต้องสงสัย พร้อมการส่งสัญญาณเตือน เพื่อแจ้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เข้าให้ความช่วยเหลือกรณีฉุกเฉินได้ทันท่วงที จึงสามารถสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของผู้ใช้บริการได้

นอกจากนี้ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ยังยึดหลักอารยสถาปัตย์ หรือ Universal Design ในการออกแบบพื้นที่ภายใน เป็นการรองรับการเข้าถึงการใช้บริการแก่ทุกคนอย่างทั่วถึงเท่าเทียม ด้วยบริการรถเข็นอัจฉริยะ (Automation Wheelchair) เพื่อผู้สูงอายุและผู้ทุพพลภาพ ที่มาพร้อมระบบแนะนำเส้นทางและระบุจุดหมายการเดินทางที่จอดรถสำหรับผู้พิการ ป้ายบอกทางต่าง ๆ ทางลาด ลิฟต์ และห้องน้ำสำหรับผู้พิการ

ในส่วนของพื้นที่โดยรอบสถานีกลางสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ที่มีขนาด 2,325 ไร่ จะได้รับการพัฒนาพื้นที่เมืองให้กลายเป็นย่านหรือศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ มุ่งสู่การเป็น Smart City ที่จะส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น



พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ และทางสายใหม่ เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการและการแข่งขัน

Develop double track railway networks and new lines to increase service capabilities and competitions.

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และระบบอาณัติสัญญาณที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อยกระดับการเดินทางและขนส่งของไทยที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิต ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญรุ่งเรืองได้อย่างมั่นคง

เส้นทางรถไฟทางคู่

รถไฟทางคู่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า -

ชุมทางแก่งคอย (ก่อสร้างเสร็จปี 2562)

ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

(ก่อสร้างเสร็จปี 2562)

รถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน

ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

มีทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในประเทศไทย จ.ลพบุรี

ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ

มีอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย และทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในประเทศไทย จ.สระบุรี

ช่วงนครปฐม - หัวหิน

มีสะพานรถไฟแบบคานซิง (Extradosed Railway Bridge) แห่งแรกในประเทศไทย จ.ราชบุรี

ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

ใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 1 เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2

(อยู่ระหว่างเตรียมการจัดทำ
ข้อมูลเพื่อรอเสนออนุมัติโครงการ)

ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย

ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่

ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี

ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี

ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา

ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

รถไฟทางคู่ สายใหม่

(คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2571)

ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม

รถไฟทางคู่ สายใหม่ระยะต่อไป

ช่วงแม่สอด - ดาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์

ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่

ช่วงศรีสะเกษ - ยโสธร - ร้อยเอ็ด

ช่วงอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก

ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน

ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านภาชี

ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด

ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด - ระยอง -

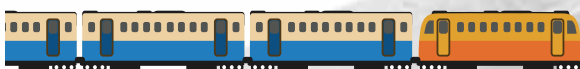
จันทบุรี - ตราด

ช่วงชุมพร - ระนอง

ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก

ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าขุน

ช่วงทับปุด - กระบี่



รถไฟทางคู่สายใต้ เริ่มเปิดให้บริการช่วงแรก สถานีบ้านคูบัว จังหวัดราชบุรี ถึงสถานีสะพานหิน จังหวัดชุมพร ระยะทาง 348 กิโลเมตร ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2566 เป็นต้นมา ส่งผลให้พี่น้องประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ถึงที่หมายอย่างปลอดภัย ส่วนการเปิดบริการช่วงสอง ระหว่างสถานีนครปฐม ถึงสถานีบ้านคูบัว มีเป้าหมายเปิดให้บริการได้ภายในปี 2567 นี้

เคียงคู่ไปกับการก่อสร้างทางคู่ คือการก่อสร้างสถานีรถไฟแห่งใหม่เพื่อลดความแออัดของการให้บริการ โดยต้องมีการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟเดิมไว้ อาทิ สถานีหัวหิน สถานีหัวหินแห่งใหม่ มีลักษณะเป็นอาคาร 3 ชั้นระดับความสูง 14 เมตร นับเป็นสถานียกระดับที่มีทางเดินใต้สถานีแห่งแรกในไทย พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน แต่ยังคงใช้รูปแบบเดิมไม่ว่าจะเป็นสีขาวยุคสมัย สีสแดงหมากสุก รายละเอียดของเส้นสายลวดลายประดับ และตัวอักษรบนป้ายต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาสถานีสวนสนประดิพัทธ์แห่งใหม่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ประชาชนและนักท่องเที่ยว สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ใกล้อำเภอกอฉกได้อย่างสะดวก ซึ่งการรถไฟฯ ได้เร่งดำเนินการก่อสร้างทางเดินข้ามทางรถไฟ เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวภายในสถานี

ในระยะยาว โครงข่ายรถไฟทางคู่ของไทยจะครอบคลุมทั่วประเทศ โดยมีทั้งเส้นทางที่เป็นเส้นทางรถไฟทางไกลเดิม และเส้นทางสายใหม่ โดยปัจจุบันโครงการในระยะเร่งด่วนได้ก่อสร้างเสร็จแล้วในช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย และช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

ในอนาคตเราจะมีรถไฟเส้นทางสายใหม่ที่แตกแขนงแผ่ขยายไปจนถึงปลายทางของทุกภูมิภาคมากกว่าเดิม เช่น ในภาคเหนือจะมีเดินรถแยกจากเด่นชัยไปจรดถึงจังหวัดเชียงราย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากจังหวัดขอนแก่นไปถึงจังหวัดนครพนม หรือจากอุบลราชธานีต่อไปไกลถึงช่องเม็ก หรือในภาคใต้ จากชุมพรไปยังระนอง และจากทับปุด (พังงา) ไปถึงกระบี่ และอีกหลายเส้นทางรถไฟสายใหม่

การพัฒนาและสร้างรถไฟทางคู่ มาพร้อมกับการปรับปรุงสถานี การปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ การปรับปรุงและก่อสร้างยานกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า การปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟให้เป็นสะพานข้ามหรือทางลอด และการสร้างทางรถไฟยกระดับ

ในอนาคต จะเกิดทางรถไฟยกระดับที่ยาวที่สุดในไทยที่ทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ที่ยาวกว่า 10-20 เมตร เกิดทางรถไฟยกระดับที่สูงที่สุดในทางคู่ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ บนความสูงกว่า 48-50 เมตร

อีกทั้งการก่อสร้างอุโมงค์ต่าง ๆ โดยอุโมงค์ระหว่างสถานีมาบะเภา-ผาเสด็จ-หินลับ เมื่อแล้วเสร็จจะกลายเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในไทย ที่ความยาว 5.8 กิโลเมตร

ทั้งหมดจะสร้างทั้งความรวดเร็ว และความปลอดภัยในการเดินทางระบบราง โดยจะเปลี่ยนโฉมหน้าจากการเดินทางโดยรถไฟทางเดี่ยวแบบในอดีตโดยสิ้นเชิง

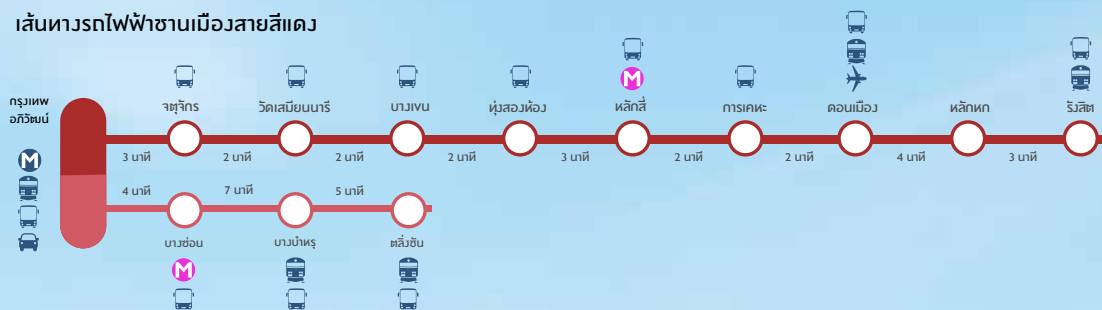


รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง

เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองสู่กลางเมือง

Red Line commuter trains connecting suburban areas to the city center.

เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง



อีกก้าวสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ทำให้การเดินทางจากย่านชานเมืองเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ใช้เวลาเพียงไม่เกิน 30 นาที โดยสถานีต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต (สายสีแดงเข้ม) และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน (สายสีแดงอ่อน) เชื่อมต่อกับพื้นที่ชุมชนและแหล่งที่พักอาศัย และเชื่อมกับท่าอากาศยานดอนเมืองที่สถานีดอนเมือง

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงเข้มกำลังจะขยายเส้นทาง (ระยะที่ 2) ในช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง หัวลำโพง-มหาชัย และ (ระยะที่ 3) ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-บ้านภาชี กับช่วงมหาชัย-ปากท่อ ในขณะที่สายสีแดงอ่อน จะขยายเส้นทางใน (ระยะที่ 2) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ตลิ่งชัน-ศิริราช บางซื่อ-หัวหมาก และ (ระยะที่ 3) ช่วงศาลายา-นครปฐม กับช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงยังเป็นเส้นทางนำร่องในการพัฒนาของการรถไฟฯ ในการปรับเปลี่ยนไปสู่การเดินทางด้วยระบบไฟฟ้า (Electrification) อีกด้วย



รถไฟความเร็วสูง พร้อมขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

High-speed rail is ready to drive the economy.

โครงการก่อสร้างโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของไทย มีทั้งหมด 4 สาย ได้แก่ **สายเหนือ:** กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ **สายตะวันออกเฉียงเหนือ:** กรุงเทพฯ-หนองคาย **สายตะวันออก:** กรุงเทพฯ-ระยอง และ**สายใต้:** กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ โดยในเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย รู้จักกันดีในนาม “รถไฟไทย-จีน” และในเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ในนามของ “รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน”

ในอนาคตรถไฟไทย-จีนจะเป็นการกระจายความเจริญสู่ประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียน เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมต่อไปยังประเทศลาวและจีนในระยะเร่งด่วน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา กำหนดเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. 2569

รถโดยสารที่จะนำมาใช้ในเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีนนั้น จะวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อเทียบกับรถไฟทางไกลหรือรถไฟทางคู่ที่วิ่งด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยใช้เวลา 1.30 ชั่วโมง จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เดินทางสู่สถานีนครราชสีมา

ในขณะที่รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน จะเป็นหนึ่งในโครงการพื้นฐานหลักเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานหลักของประเทศคือท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอุตะผา ซึ่งจะสอดคล้องกับการพัฒนาระบบรางตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีในการเร่งผลักดันเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC โดยในระยะเร่งด่วน เส้นทางดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะผา กำหนดเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2572

โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน



รวมระยะทางกว่า **220 กิโลเมตร**



การค้นหาและ ซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน

Locomotives and rolling stocks procurement and maintenance to reduce the cost of competition.

ขบวนรถโดยสารที่การรถไฟฯ ให้บริการในปัจจุบัน มีตั้งแต่รถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว รถธรรมดา รถชานเมือง รถท้องถิ่น และขบวนรถท่องเที่ยว โดยที่การเดินทางในแต่ละสายแต่ละภูมิภาค ให้บริการโดยขบวนรถใหม่ที่สะดวกสบาย อุดรวิถีสานนครราชสีมา อีสานวัฒนา และทักษิณารัตย์ นอกจากนี้ยังมีการนำรถจักรไอน้ำมาใช้ในขบวนรถท่องเที่ยวในโอกาสพิเศษ รวมถึงในการให้บริการรถโดยสารของการรถไฟฯ มีทั้งการใช้รถจักรดีเซล และรถดีเซลราง เช่น สปริงเตอร์และแดวู และล่าสุดได้นำรถดีเซลรางเจเอ็็นอาร์ KIHA 183 จากประเทศญี่ปุ่น มาปรับเปิดวิ่งเป็นขบวนรถท่องเที่ยว สร้างสีสันให้แก่การเดินทาง

“รถไฟไทยยุคใหม่” ได้มีการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยมีการนำเข้ารถจักรใหม่และถือเป็นรุ่นใหม่ล่าสุดของการรถไฟฯ อย่างรถจักรดีเซลไฟฟ้า QSY ฉายา รถจักรอุบลตราแมนมาวิ่งโลดแล่นบนรางแล้ว รถจักรนี้สามารถลากจูงรถโดยสารน้ำหนัก 550 ตัน ได้ด้วยความเร็วสูงสุด 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อีกทั้งมีค่ามาตรฐานการปล่อยควันไอเสียต่ำ รองรับการใช้เส้นทางรถไฟทางคู่ และระบบอาณัติสัญญาณใหม่ ETCs ซึ่งเป็นระบบควบคุมการเดินทางแบบยุโรป ที่ประเทศไทยจะใช้อย่างเต็มรูปแบบในอนาคต





การพัฒนาการให้บริการไม่ได้หยุดเพียงเท่านี้ การรถไฟฯ ยังมีแผนการจัดหารถจักรและล้อเลื่อนที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ อาทิ

- 🚂 โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 30 คัน พร้อมอะไหล่
- 🚂 โครงการจัดหารถดีเซลรางจำนวน 216 คันพร้อมอะไหล่
- 🚂 โครงการจัดหารถดีเซลรางปรับอากาศ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 184 คัน พร้อมอะไหล่
- 🚂 โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน 946 คัน พร้อมอะไหล่
- 🚂 โครงการจัดหารถโบกี้ปั้นจั่น ขนาดยกไม่ต่ำกว่า 80 ตัน จำนวน 3 คัน

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังมีโครงการปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การบริการประชาชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง



เร่งรัดดำเนินการปรับปรุงทาง เสริมความมั่นคง รองรับการบรรทุก 20 ตันเพลา เพื่อการโดยสารและการขนส่งสินค้า มีความปลอดภัย สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

Expedite track rehabilitation and track strengthening works to support 20 tons axle load for safer, more convenient and faster in transporting of goods.

เพื่อให้ประชาชนที่เดินทางด้วยรถไฟได้รับความปลอดภัยสูงสุดและลดระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งสินค้า ให้รองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จากเดิมรถจักรน้ำหนักกดลงเพลา 16 ตัน/ เพลา รองรับภาระขนส่งสินค้าได้ขบวนละ 2,100 ตัน หากปรับปรุงสะพานรถไฟให้รองรับการใช้รถจักรน้ำหนักกดลงเพลา 20 ตัน/ เพลา จะรองรับเพิ่มขึ้นเป็นขบวนละ 2,500 ตัน หรือเพิ่มขึ้น 20% และสามารถใช้ความเร็วผ่านสะพานได้สูงสุดถึง 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากเดิมที่รถจักรจะผ่านสะพานรถไฟด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อม การรถไฟฯ เร่งพัฒนาทางรถไฟ สะพานรถไฟ โดยมีภารกิจก่อสร้าง ปรับปรุงทางรถไฟให้สามารถรองรับรถจักรบรรทุกสินค้าขนาด 20 ตัน/เพลา เช่น เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย) สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) และสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)



ทั้งนี้ ยังมีสะพานรถไฟในบางสายทางยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้รองรับน้ำหนักกดลงเพลา 20 ตัน/เพลา โดยเฉพาะในเส้นทางสายใต้ การรถไฟฯ จึงเร่งดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2567-2569 ตามลำดับความจำเป็น ส่วนสะพานที่อยู่ในเส้นทางที่มีแผนก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 นั้นจะดำเนินการปรับปรุงสะพานให้รองรับน้ำหนัก 20 ตัน/เพลาไปพร้อมกัน



การจัดแผน อำนวยความสะดวก และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนในเทศกาลสำคัญ

Organizing the convenience and safety plan to support people's travel during important festivals.



นอกจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานียุคใหม่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้บริการแก่ผู้โดยสารแบบครบครัน ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่พักผ่อนที่สะดวกสบาย ล็อกเกอร์ฝากสัมภาระ จุดบริการชาร์จแบตเตอรี่ ห้องพยาบาล ห้องละหมาด ร้านค้า ร้านอาหาร ตู้จำหน่ายสินค้าอัตโนมัติ สถานีอื่น ๆ ในเส้นทางก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ก็จะมีการปรับปรุงยกระดับการบริการ รวมถึงสถานีหัวหินใหม่ที่ออกแบบด้วยแนวคิดอารยสถาปัตย์ อีกทั้งยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างบันไดเลื่อน ลิฟต์ ให้บริการด้วย รถไฟฟ้าไทยยุคใหม่สร้างความสะดวกสบาย รวดเร็ว และรอบด้าน การจองบัตรโดยสารด้วยระบบออนไลน์ D-Ticket หรือผ่านสายด่วน 1690 ได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยที่สามารถจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนเดินทางได้ 30 วัน และอย่างน้อย 90 วัน ในขบวนรถด่วนพิเศษ จำนวน 4 ขบวน ได้แก่ ขบวนรถด่วนพิเศษอุตราวิถี ทักษิณารัถย์ อีสานมรรคา และอีสานวัตนา

ในยุคดิจิทัล การวางแผนการเดินทางโดยรถไฟ ก็สามารถทำได้ง่าย ๆ ผ่านแอปพลิเคชัน “SRT Timetable กำหนดเวลาเดินรถ” ซึ่งจะแสดงกำหนดเวลาเดินรถทุกเส้นทางเพียงกรอกหมายเลขขบวน สถานี ต้นทาง-ปลายทาง หรือค้นหาตามสิ่งอำนวยความสะดวกบนตู้รถไฟ เช่น ตู้เสบียง ตู้สัมภาระ ตู้นั่ง ตู้นอน เครื่องปรับอากาศ Wi-fi หรือห้องอาบน้ำ

ปัจจุบันผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องพกตั๋วโดยสารเป็นใบ ๆ อีกต่อไป แต่สามารถแสดงตั๋วโดยสารแบบ D-Ticket เป็นตัวอิเล็กทรอนิกส์ แก่พนักงานตรวจบัตรโดยสารบนขบวนรถได้เลย

บนรถโดยสารที่มี CCTV, ช่องเสียบชาร์จ USB, ปลั๊กไฟ ให้ความรู้รู้สึกสะดวกสบายหายห่วงตลอดการเดินทาง

นั่งรถไฟท่องเที่ยว AMAZING ยิ่งกว่าเดิม Splendid excursion trains.

กระทรวงคมนาคมเริ่มผลักดันนโยบาย คมนาคม เพื่อความความสุขของประชาชน ในการเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยว หนึ่งในยุทธศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามแผนฟื้นฟู พ.ศ. 2566 - 2570 ก็บรรจุเรื่องของการ “พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยว” เอาไว้ในการพลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround) ด้วย

สำหรับแผนรถไฟคองรัจักคุ้นเคยกับขบวนรถท่องเที่ยวต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ที่จัดมาต่อเนื่องอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นทริบขบวนรถจักรไอน้ำ รุ่นแปซิฟิก รุ่นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มาให้บริการนำเที่ยวในทุกปี ในโอกาสพิเศษ คือ วันที่ 26 มีนาคม วันสถาปนากิจการรถไฟ 3 มิถุนายน วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี 28 กรกฎาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว 12 สิงหาคม วันแม่แห่งชาติ 23 ตุลาคม วันปิยมหาราช และ 5 ธันวาคม วันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ นับเป็นโอกาสที่จะได้เห็นรถจักรไอน้ำกลับมาวิ่งโลดแล่นอีกครั้ง

นอกจากนี้ ยังมีขบวนรถไฟที่ได้รับความนิยม ล้นหลามจากนักท่องเที่ยว อย่าง “รถไฟลอยน้ำ” หรือรถไฟท่องเที่ยว เชื้อนป่าสักชลสิทธิ์ ที่นำเที่ยวในช่วงเดือนพฤศจิกายน-มกราคม ของทุกปี ซึ่งผู้โดยสารมีโอกาสเลือกนั่งรถไฟตู้พิเศษ OTOP Train ที่หรรษาสะดวกสบาย



ไม่ว่าจะนั่งรถไฟท่องเที่ยวที่ออกวิ่งไปเช้าเย็นกลับทุก ๆ สัปดาห์ ไปยังที่ที่วิวทิวทัศน์อากาศอย่าง สวนสนประดิพัทธ์ หัวหิน และน้ำตกไทรโยคน้อย กาญจนบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์อีกด้วย

ล่าสุด ได้มีการขยายเส้นทางเดินรถสายตะวันออก เพิ่มสถานีปลายทางไปจนถึงสถานีจุกเสม็ด ซึ่งแต่ละสถานีที่ผ่านเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย อย่างเช่น ศรีราชา พัทยา สวนนงนุช เกาะขาม และเสมสาร

ตั้งแต่การเปิดตัวขบวนรถ K183 ในไทย ในปี 2566 การรถไฟฯ ก็ได้เปิดเส้นทางขบวนรถท่องเที่ยว โดยในแต่ละเดือนจะมีโปรแกรมการท่องเที่ยวทางรถไฟที่น่าสนใจ มีให้เลือกหลายแบบหลายสไตล์ สร้างความหลากหลาย สร้างทางเลือก เพื่อให้เหมาะกับความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม ซึ่งได้รับการตอบรับอย่างดีจากผู้โดยสารถึงความสะดวกสบายของตู้โดยสารและการให้บริการของเจ้าหน้าที่เป็นอย่างดีและความคุ้มค่าในการเดินทาง โดยมีทั้งแบบ One Day Trip และแบบค้างคืน



ชม ชิม ช็อป สินค้า OTOP วิถีริมราง

Sightsee, taste, and shop OTOP products along the railway.



หากใครเคยมีโอกาสไปท่องเที่ยวที่ประเทศญี่ปุ่น เราเห็นแต่ละสถานีรถไฟมีการจำหน่ายสินค้าที่มีเอกลักษณ์ เฉพาะตามแต่ละสถานี เป็นแม่เหล็กดึงดูดและเพิ่มความ คึกคักให้กับเส้นทางท่องเที่ยวต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย จึงไม่มีเช่นนั้น ชาวดีก็คือ ประเทศไทยก็ไม่เคยไม่คิดใน ประเด็นนี้ และเคยมีความพยายามที่จะริเริ่มโครงการนำ สินค้าและผลิตภัณฑ์ OTOP ของแต่ละพื้นที่มาจำหน่ายตาม สถานีรถไฟ

โดยภาครัฐได้มีความพยายามเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มช่องทางจัดจำหน่ายสินค้าโอท็อป ร่วมกับหน่วยงาน ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสำนักส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่นและ วิสาหกิจชุมชน กรมการพัฒนาชุมชน กรมขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และอื่น ๆ โดยเริ่มให้มีการศึกษาร่วมกันใน เรื่องของทำเลศักยภาพหรือพื้นที่ที่จะเสนอให้มีการพัฒนา

เชิงพาณิชย์เพื่อจำหน่ายสินค้าโอท็อป ผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ เช่น อาหาร เครื่องดื่ม ของใช้ ของที่ระลึก บริการจากภูมิปัญญา เช่น การนวดแผนโบราณ ฯลฯ รวมถึงประเด็นเรื่องเงื่อนไข เรื่องอัตราค่าเช่า และมาตรการด้านความปลอดภัย

ในขณะที่นโยบาย Quick Win หรือ คมนาคม เพื่อ ความสุขของประชาชน ของกระทรวงคมนาคมใน ปัจจุบันได้สนับสนุนให้มีการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟต่าง ๆ ทั่วประเทศเป็นศูนย์จำหน่ายสินค้า OTOP ทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนให้มีผู้ประกอบการสินค้า OTOP มีช่องทางใน การจำหน่ายสินค้าเพิ่มมากขึ้น สร้างโอกาสให้ชุมชนท้องถิ่น ในเส้นทางท่องเที่ยวสามารถจำหน่ายสินค้าของที่ระลึกกับ นักท่องเที่ยว เพื่อเป็นการสร้างงานสร้างอาชีพอย่างยั่งยืน ในขณะเดียวกันนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ แก่ประชาชนผู้โดยสารด้วย





สนับสนุนการขนส่งพัสดุรายย่อย

Promote small parcel transportation.



เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ผู้บริโภคมีการสั่งซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ต่าง ๆ และใช้บริการที่สามารถจัดส่งถึงบ้านของผู้รับได้ ทำให้ส่วนแบ่งการตลาดของบริการขนส่งพัสดุมีมากขึ้น จากเดิมการรถไฟฯ ให้บริการรับ/ส่งได้เพียงสถานีต้นทาง ปลายทาง จึงมีการพัฒนารูปแบบการให้บริการเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ โดยร่วมเป็นพันธมิตรทางธุรกิจและผู้ประกอบการอื่น เพื่อดำเนินโครงการ Station to Door รวมถึงปรับการให้บริการเป็นแบบ Door to Door โดยมีทั้งการให้บริการขนส่งหีบห่อวัตถุที่มีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม และการขนส่งพัสดุขนาดเล็ก ส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น

สำหรับผู้ใช้บริการและยังสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้การรถไฟฯ รวมถึงมีการปรับแผนการตลาดให้เป็น ดิจิทัล มาร์เก็ตติ้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการตลาดในโลกยุคปัจจุบันที่มีความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงสื่อโดยผ่าน แพลตฟอร์ม ต่างๆ ซึ่งวิธีนี้สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้ในวงกว้าง

นอกจากนี้ มีการเปิดเดินขบวนรถพิเศษสินค้าที่ 985/986 จากกรุงเทพฯ-สุโขทัย-กรุงเทพฯ เพื่อแตกไลน์การให้บริการ จากเดิมที่ต้องพึ่งพากับรถโดยสารเป็นการเปิดเดินขบวนรถเฉพาะหีบห่อวัตถุ สร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มผู้สนใจใช้บริการ



ชั้น 3 เหมือนเดิม พิเศษกว่าเดิมคือ ติดแอร์

More special 3rd class with air conditioning.



เป็นเรื่องชินตาของคนไทยกับภาพประสบการณ์การนั่งรถไฟชั้นธรรมดา หรือรถไฟชั้น 3 ที่เป็นรถร้อนหรือรถพัดลม กับอัตราค่าตั๋วโดยสารที่ย่อมเยา แต่ทราบหรือไม่ว่าปัจจุบัน การรถไฟฯ มีการให้บริการรถธรรมดาชั้น 3 ที่เป็นตู้ปรับอากาศแล้ว ซึ่งเรียกได้ว่าเป็นสวรรค์ของผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยราคาที่รับได้แต่มีความสะดวกสบายไม่เหน็ดเหนื่อยกับการเดินทาง



การรถไฟฯ มีนโยบายและตั้งเป้าการปรับปรุงตู้โดยสารชั้น 3 ทั้งหมดให้เป็นรถปรับอากาศในอนาคต เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ อีกทั้งเป็นการดำเนินการสอดคล้องตามแนวทาง คมνάคม เพื่อความอุดมสุขของประชาชนไม่เพียงต่อไปเราจะไม่มีรถไฟร้อนอีกต่อไป แต่ห้องน้ำที่เคยเป็นระบบเปิดในตัวโดยสารธรรมดา จะถูกปรับให้เป็นห้องน้ำระบบปิดทั้งหมด

ทั้งนี้ ปัจจุบัน การรถไฟฯ ได้เริ่มมีการฟ่งตู้ปรับอากาศชั้น 3 ไปกับขบวนรถสายตะวันออก ในขบวนที่ 371/372 กรุงเทพ-ปราจีนบุรี-กรุงเทพ ในราคาค่าโดยสาร 20-86 บาท โดยสามารถจะรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางแบบไปเช้า-เย็นกลับ เพื่อทำงานข้ามจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่าง กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา ซึ่งราคาค่าโดยสารจะอยู่ที่ไม่เกิน 40 บาทเท่านั้น



ลดค่าครองชีพ

กับรถไฟฟ้าสายสีแดง 20 บาท ตลอดสาย

Reduce the cost of living with 20 baht campaign for the Red Line electric commuter train services.

ตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา ผู้ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง กับรถไฟฟ้าสายสีม่วง สามารถเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟฟ้าสายสีแดง-สีม่วงสูงสุด 20 บาทตลอดสาย เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแก่ประชาชน และสามารถชำระค่าโดยสารผ่านทางบัตร EMV (Europay, MasterCard, VISA) หรือบัตรเครดิตและบัตรเดบิตที่เข้าร่วมโครงการรวมกันสูงสุดไม่เกิน 20 บาทต่อเที่ยว จากที่เดิมมีการคิดแบบตามอัตราสูงสุดที่สายละ 42 บาท โดยใช้บัตรโดยสาร EMV ใบเดียวกันเดินทางข้ามระบบ

บัตร EMV หรือบัตร Europay, Mastercard and Visa เป็นบัตรเครดิตและเดบิตสำหรับใช้จ่ายเหมือนบัตรเครดิตและเดบิตทั่วไป ซึ่งมีสัญลักษณ์ Contactless (รูปลักษณะคล้ายตัวกระจายสัญญาณ) ที่ปัจจุบันรองรับการใช้จ่ายในเกือบทุกหนทุกแห่งทั่วโลก โดยการใช้เพียงแค่แตะบัตรกับเครื่องรับสัญญาณ โดยไม่ต้องมีการกด pin ใด ๆ

ในส่วนนี้นับเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการลดค่าครองชีพให้กับประชาชน ในการเดินทางโดยสารเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางต่าง ๆ โดยระบบขนส่งสาธารณะ ประหยัดเวลา อีกทั้งอำนวยความสะดวกในการชำระค่าเดินทาง โดยจะเป็นแนวทางที่จะมีการปรับใช้อย่างแพร่หลายมากยิ่งขึ้นต่อเนื่องไปในอนาคต

เปิดเดินขบวนรถไฟข้ามพรมแดน ไทย-ลาว

Opening Thai-Lao cross border train services.

เมื่อเดือนธันวาคม 2566 ได้มีพิธีการปล่อยขบวนรถไฟขบวนพิเศษสายประวัติศาสตร์โดยเป็นสินค้าเกษตรได้แก่ ลำไยแห้งอบเป็นสินค้านำร่องอย่างเป็นทางการตามนโยบายของประเทศไทยในการผลักดันการส่งออกสินค้าเกษตรไปทั่วโลก เพื่อให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้นและส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ยกกระดับสินค้าเกษตรไทยให้เป็นที่รู้จักไปทั่วโลก ในขณะที่ฝ่ายจีนก็ได้ร่วมกันปล่อยตู้สินค้าจีน ได้แก่ สินค้าโซเดียมซัลเฟต เพื่อนำเข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมในประเทศไทย โดยคาดว่ารถไฟทั้งสองขบวนจะวิ่งสวนกันระหว่างการเดินทางของทั้งสองประเทศ

การขนส่งสินค้าทางระบบรางระหว่างประเทศไทยลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน ถือเป็นมิติใหม่ในการขนส่งสินค้าที่รัฐบาลทั้ง 3 ประเทศให้ความสำคัญอย่างมาก เป็นการให้ความสำคัญในฐานะโครงการเส้นทาง One Belt One Road ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านี้ระหว่างประเทศทางรางไปสู่กัมพูชา เมียนมา มาเลเซีย และสิงคโปร์ ต่อไป โดยการขนส่งทางรางถือว่าการขนส่งที่รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยมากที่สุดถ้าเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ



อุดมสุข ด้วยเทคโนโลยี

Happiness with technology

เทคโนโลยีในงานวิศวกรรมก่อสร้าง สร้างความปลอดภัยถึงที่หมายเร็วขึ้น

Technology in construction engineering to create the safety.

นานาชาติไม่ว่าจะในเอเชียหรือยุโรปต่างก็ให้ความสำคัญกับการลงทุนในระบบราง เนื่องจากเป็นพาหนะที่ได้รับการยอมรับว่ากำหนดเวลาการเดินทางได้แน่นอน อีกทั้งสามารถจุผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ราคาประหยัด และยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การเดินทางโครงการรถไฟทางคู่ของไทยนั้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการลดเวลาในการเดินทาง เพิ่มความเร็ว และความปลอดภัยในการเดินขบวนรถไฟทางคู่ที่เดินทางด้วยความเร็วสูงสุดที่ 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากเดิมที่วิ่งด้วยความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องด้วยมีทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง ทำให้เดินรถได้มากขึ้น รถไฟสามารถวิ่งสวนกันได้ในไม่ต้องรอหลีก รวมถึงมีความปลอดภัยเนื่องจากความชัดเจนของขอบเขตทางจากรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง ลดความเสี่ยงอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางเสมอระดับรถไฟ-รถยนต์ ผนวกกับการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการของสถานีต่าง ๆ ทำให้การเดินทางโดยทางคู่ ลดระยะเวลาเดินทางไปถึงกว่า 1.30 ชั่วโมง

ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2566 ได้มีการเปิดให้บริการทางคู่แล้วในช่วงแรก ระหว่างสถานีบ้านคูบัว จังหวัดราชบุรี ถึงสถานีสะพือ จังหวัดชุมพร ทำให้การรถไฟฯ สามารถปรับเวลาเดินรถสายใต้ จำนวน 60 ขบวน หรือรองรับขบวนรถได้เพิ่มขึ้น 2 เท่า

ในอนาคต รถไฟทางไกลไทยจะปรับจากทางเดี่ยวเป็นทางคู่ทดแทนในทุกเส้นทางเหนือจรดใต้ นั้นหมายถึงศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารที่มากขึ้นเป็นเท่าตัว โดยคาดว่าเมื่อเสร็จสิ้นโครงการก่อสร้างในระยะที่ 2 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปีละ 80 ล้านคน



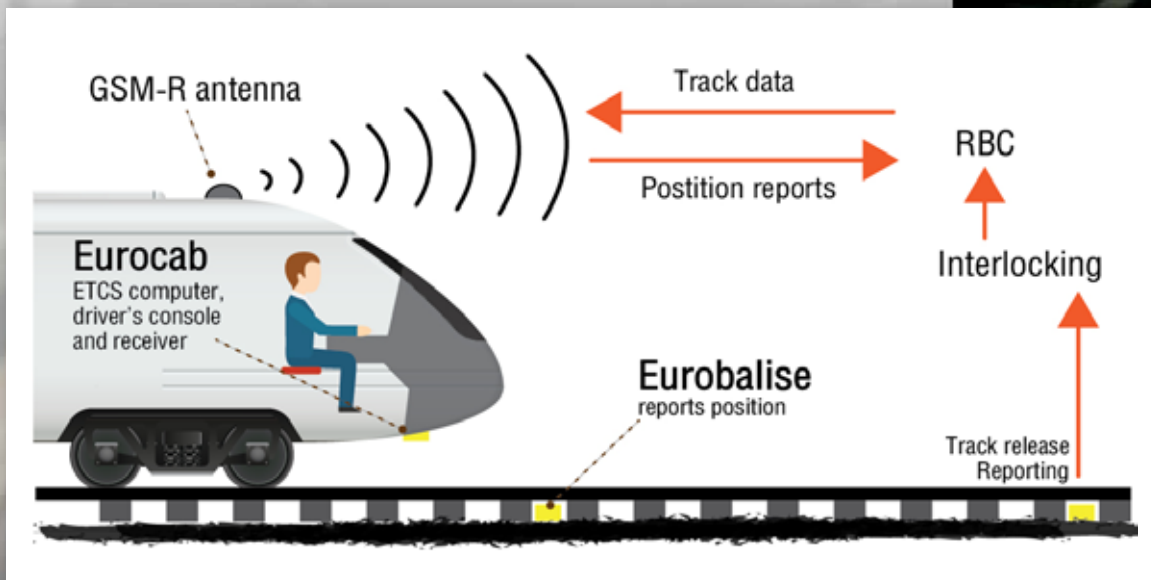
ขบวนรถปลอดภัย ด้วยระบบ ETCs

Trains are safe with the ETCs system.

การควบคุมการเดินรถไฟแต่ละประเทศใช้ระบบควบคุมที่แตกต่างกันไป การควบคุมการเดินรถไฟผ่านระบบอัตโนมัติสัญญาณนั้น เพื่อแจ้งให้พนักงานขับรถไฟทราบ สภาพเส้นทางข้างหน้า และตัดสินใจในการหยุดรถ ชะลอความเร็ว หรือให้การเดินรถ ดำเนินไปได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในการเดินรถสวนกันบนเส้นทางเดียว หรือ การสับหลักเพื่อให้รถไฟวิ่งสวนกันบริเวณสถานีรถไฟ หรือควบคุมรถไฟให้การเดิน ขบวนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ โดยมีการทำงานของอุปกรณ์ต่าง ๆ ในระบบที่ออกแบบ ให้ทำงานสัมพันธ์กัน

เทคโนโลยีที่ใช้กันเป็นหลักในปัจจุบันได้แก่การใช้ระบบอัตโนมัติสัญญาณ เทคโนโลยีติดต่อสื่อสารแบบไร้สาย ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการเดินรถ เพื่อประสิทธิภาพในการด้านควบคุม ติดตาม และการจัดการที่ปรับเปลี่ยนยืดหยุ่น ได้ตามสถานการณ์ โดยใช้ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ที่ออกแบบมาแตกต่างกันใน รายละเอียดสำหรับแต่ละภูมิภาคในโลก

ปัจจุบันการเดินรถของรถไฟไทย เริ่มนำระบบข้างต้นมาใช้งาน เป็นระบบ ควบคุมรถไฟสหภาพยุโรป (European Train Control System: ETCs) ซึ่งก็จะมี ความต่างกับระบบอัตโนมัติสัญญาณไร้สายของประเทศญี่ปุ่นหรือของประเทศจีน ซึ่งทราบหรือไม่ว่า ในส่วนของระบบ ETCs นี้มีการใช้ระบบห้ามล้ออัตโนมัติ (Automatic Train Protection System: ATP) ซึ่งประเทศไทยได้นำระบบนี้มาใช้แล้วกับ รถไฟชานเมืองสายสีแดง และเริ่มทยอยนำมาติดตั้งแล้วกับหัวรถจักรและรถดีเซลราง ที่ให้บริการทางไกลในระบบรถไฟทางคู่





ระบบ ETCs จะช่วยยกระดับความปลอดภัยให้กับการขนส่งทางรางในประเทศไทย สามารถคำนวณความเร็วสูงสุดที่ปลอดภัยสำหรับรถไฟแต่ละขบวน โดยมีระบบอัตโนมัติสัญญาณเตือนในห้องพนักงานขับรถไฟ และระบบออทโนมอร์คที่ทำการบังคับรถไฟหากมีการใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราความปลอดภัยกำหนด

ในขณะที่ระบบห้ามล้ออัตโนมัติหรือ ATP จะสามารถเบรกรถอัตโนมัติ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินที่อาจจะเกิดอันตราย ลดการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากความผิดพลาดของคนได้ (human error)



เปิดสถานีอัจฉริยะ 5G

Open the 5G smart stations.

สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เปิดให้บริการในฐานะ “สถานีอัจฉริยะ 5G” แห่งแรกของไทยและอาเซียน โดยการบริการด้วยเทคโนโลยี 5G อาทิ หุ่นยนต์ปัญญาประดิษฐ์รองรับการพัฒนาสถานี ให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของไทยและอาเซียน ในขณะที่พื้นที่ย่านโดยรอบจะถูกพัฒนาให้เป็นย่านธุรกิจใหม่ของเมือง มุ่งสู่การเป็นสมาร์ทซิตี้ โดยการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ระหว่างพื้นที่พักอาศัย ที่ทำงาน พื้นที่เชิงพาณิชย์ สาธารณูปโภค และพื้นที่สีเขียว

การเดินทางที่ราบรื่นและมีประสิทธิภาพ อาศัยระบบคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างไร้รอยต่อ ความสะดวกในการเดินทางยังจะเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Mass Transit) มากขึ้น สร้างความยั่งยืนในการเดินทางพัฒนาประเทศโดยรวมต่อไปในอนาคต



ติดตามขบวนรถแบบ Real-time ด้วยระบบ TTS

Real-time train tracking with TTS system.

เราสามารถจะบริหารเวลาและวางแผนการเดินทางได้อย่างสะดวกกว่าเดิมมากกว่าเดิม ไม่ต้องกังวลเรื่องการรอคอยหรือพลาดขบวนรถไฟ การรถไฟฯ มีบริการตรวจสอบเวลาและติดตามขบวนรถไฟออนไลน์แบบง่าย ๆ และยังเป็นข้อมูลแบบ Real-time ผ่าน <https://ttsview.railway.co.th> หรือเข้าไปที่เว็บไซต์ การรถไฟแห่งประเทศไทย แล้วเลือกเมนู “ติดตามขบวนรถ” ผ่านคอมพิวเตอร์ หรือโทรศัพท์มือถือ

ระบบ Train Tracking System หรือ TTS นี้ จะแสดงหมายเลขขบวน พร้อมชื่อสถานีต้นทาง-ปลายทาง และสถานะล่าสุด ว่าอยู่ที่สถานีใด ณ เวลากี่โมง โดยจะบอกสถานะด้วยว่าขบวนนั้น ๆ เดินทางตรงเวลาปกติ หรือล่าช้า เป็นเวลากี่นาที พร้อมเมนู “เพิ่มเติม” ซึ่งเมื่อกดเข้าไปจะแสดงข้อมูลรายละเอียดของแต่ละขบวนที่ต้องการดู



การรถไฟแห่งประเทศไทย
STATE RAILWAY OF THAILAND



ระบบติดตามตำแหน่งรถไฟ (TTS : Train Tacking System)

ค้นหาตำแหน่งรถไฟทั่วประเทศ ถึงสถานีเมื่อไหร่ รู้ล่วงหน้า

ขบวนรถ	ชื่อขบวนรถ	สถานะ	สถานี	เวลา	ล่าช้า
38	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-โคราช	ปกติ	บ้าน	15:30	0
4386	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:30	0
102	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:29	0
455	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:19	27
109	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:28	22
111	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:27	36
279	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:27	14
254	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:27	0
171	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:27	0
448	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:27	46
40	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:26	3
8	ขบวนรถพิเศษ กรุงเทพ-เชียงใหม่	ปกติ	บ้าน	15:27	0

ระบบ TTS ของการรถไฟฯ สามารถรองรับได้ถึง 3 ภาษาเลยที่เดียว นั่นคือ ไทย อังกฤษ และจีน

ระบบติดตามรถแบบเรียลไทม์คืออีกหนึ่งการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้โดยสาร ที่จะเปลี่ยนการรอคอยแบบเดิม ๆ ให้สามารถจัดการชีวิตล่วงหน้าได้ และใช้เวลาที่มีอยู่ได้อย่างเกิดประโยชน์และอย่างมีประสิทธิภาพ





สุขแบบ Green ด้วยหัวรถจักร EV

Green happiness with an EV locomotive.

หนึ่งในการช่วยให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น และส่งเสริมพลังงานทางเลือกทดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในระบบขนส่ง กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ ดำเนินการตามนโยบายภาครัฐสนับสนุนให้เกิดกระแสการใช้นายยนต์พลังงานไฟฟ้าภายในประเทศ โดยที่ประเทศไทยก็ได้ประกาศการลดก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 20-25 ภายในปี 2573

ดังที่เราได้เห็นกันแล้วกับการให้บริการรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถ และลดมลภาวะเป็นพิษในเขตเมือง

ในส่วนของการขนส่งทางราง เมื่อต้นปี 2566 ได้มีการนำเอาหัวรถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ หรือ EV on Train มาทดลองใช้ จากการทดสอบวิ่งบนรางจริงในระยะ 100-200 กิโลเมตร พบว่าหัวรถจักรพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่มีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยขณะบรรทุกผู้โดยสารทำความเร็วได้ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขณะบรรทุกตู้สินค้าสามารถทำความเร็วได้ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การชาร์จไฟ 1 ครั้งใช้เวลา 1 ชั่วโมง สามารถวิ่งได้ระยะทาง 300 กิโลเมตร บนน้ำหนักบรรทุกตู้สินค้าที่ 2,500 ตันและผู้โดยสาร 650 ตัน

ปัจจุบัน จุดชาร์จแบตเตอรี่ ติดตั้งอยู่บริเวณย่านบางซื่อ โดยมีแผนในการติดตั้งจุดชาร์จในบริเวณสถานีอื่น ๆ ต่อไป

ขณะที่การวัดปริมาณมลภาวะเสียงพบว่าอยู่ที่ระดับ 75 เดซิเบล ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ที่ 95 เดซิเบล และไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศ โดยวัดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กหรือ PM2.5 ขณะรถวิ่ง ได้เพียง 11 ppm

การเดินหน้าประกอบหัวรถจักรพลังงานไฟฟ้าเพิ่มและนำมาใช้อย่างจริงจัง จะเป็นการลดต้นทุนเชื้อเพลิงลงถึง 40-60% เมื่อเทียบกับการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล



นั่งรถไฟแบบ Infotainment

Infotainment train services.

การรถไฟฯ เริ่มเดินหน้าในการปรับปรุงรถโดยสารอย่างเข้มข้น เพื่อยกระดับการให้บริการ โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้ โดยเมื่อปลายปี 2566 ได้มีการเตรียมประมูลจ้างซ่อมปรับปรุงรถดีเซลรางปรับอากาศ แดง จำนวน 39 คัน โดยเป็นขบวนรถที่ให้บริการอยู่ในเส้นทาง กรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-อุบลราชธานี กรุงเทพ-สุราษฎร์ธานี เป็นต้น โดยจะเป็นทั้งการปรับปรุงส่วนประกอบหลักที่สำคัญ เช่น เครื่องยนต์เมนหลัก เครื่องถ่ายทอดกำลัง โครงสร้างตัวรถ ท่อลม ท่อไฟฟ้า และระบบไฟฟ้า ไปจนถึงการปรับปรุงสภาพภายในและภายนอก

ในปัจจุบัน ได้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้บริการในขบวนรถโดยสารแล้ว อาทิ จอ LED Touchscreen ปลั๊กไฟ หรือช่องเสียบชาร์จ USB

ในอีกไม่นานผู้โดยสารรถไฟจะได้นั่งรถไฟไป และดู Youtube หรือ Netflix บนหน้าจอที่ให้บริการอยู่ในขบวนรถไฟ จากนโยบายในการปรับปรุงตู้โดยสาร ที่จะแล้วเสร็จประมาณปี 2568



ผลิตรถกำลังไฟฟ้า Power Car

พลังงานสะอาด ช่วยประหยัดต้นทุนการเดินรถ

Produce power cars with clean energy to save operating costs.



เบื้องหลังความสะดวกสบายและเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เราใช้ขณะโดยสารบนรถไฟเชิงพาณิชย์ ชั้น 1 และชั้น 2 นั้น มีการทำงานของเครื่องปั่นไฟที่อยู่ใต้แต่ละตู้รถไฟ สำหรับผลิตไฟฟ้าเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้กับทั้งระบบปรับอากาศ และไฟฟ้าภายในรถทั้งขบวน

จึงเป็นที่มาของการริเริ่มผลิต “รถกำลังไฟฟ้า” ที่เรียกว่า Power Car ที่สามารถใช้ทดแทนเครื่องปั่นไฟทั้งหมดในขบวน หากนำรถกำลังไฟฟ้านี้มาใช้จะทำให้ประหยัดน้ำมันในการปั่นไฟ เนื่องจากมีประสิทธิภาพในการผลิตไฟฟ้าในปริมาณมาก อีกทั้งช่วยลดมลพิษที่เกิดจากเครื่องยนต์ขนาดเล็กใต้ตู้โดยสาร อีกทั้งช่วยลดมลภาวะทางเสียงอีกด้วย

การใช้ Power Car 1 ตู้ จะช่วยประหยัดต้นทุนด้านเชื้อเพลิงในการเดินรถ 1 ขบวนลงได้ 30-46% เนื่องจาก Power Car จะทำหน้าที่จ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับตู้โดยสารทั้งขบวน จากเดิมที่แต่ละตู้จะต้องมีเครื่องปั่นไฟเพื่อเป็นแหล่งจ่ายกระแสไฟฟ้า ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง

ทั้งนี้ เราสามารถผลิตรถกำลังไฟฟ้านี้ได้เองในประเทศ โดยการจ้างงานฟองเข้ากับขบวนรถต้องมีการปรับปรุงรถโดยสารเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อบริษัทไฟฟ้าเข้ากับตู้ Power Car ได้ โดยที่ปัจจุบันการรถไฟฯ มีการเร่งดำเนินการปรับปรุงชุดขบวนรถโดยสารเพื่อให้ใช้งานกับรถ Power Car จำนวน 192 คันในอนาคต

เปิดประตูสุข ด้วยการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว

Open the door to happiness with freight transportation and tourism.

เปิดการขนส่งสินค้าเกษตรข้ามพรมแดนเชื่อมจาก ไทย-ลาว-จีน

Open cross border agricultural products transport services to connect Thailand-Laos-China.



เมื่อกลางปี 2566 บริษัทผู้จัดจำหน่ายผลไม้สดใหญ่อันดับหนึ่งของจีนได้มีการเหมาขบวนรถไฟจีน-ลาว-ไทย เพื่อนำเข้าทุเรียนจากจังหวัดจันทบุรีของไทยขนส่งเข้าสู่ตลาดจีนเป็นครั้งแรก จากที่ก่อนหน้านี้ บริษัทนำเข้าผลไม้ไทยผ่านทางบกและทางทะเลเท่านั้น การขนส่งทางทะเลใช้เวลาการขนส่งถึง 10 วัน นับเป็นเวลาขนส่งอันยาวนาน ส่งผลให้คุณภาพผลไม้เกิดความเสียหาย ส่วนการขนส่งทางบกใช้เวลาน้อยกว่า แต่มีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่า ซึ่งเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟแม้จะตั้งต้นจากลาว ไปยังเมืองตอนในของจีนช่วยให้ประหยัดเวลามากกว่า 50%

จากนั้นในเดือนธันวาคม 2566 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรฯ ได้ทำการปล่อยขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ ส่งสินค้าเกษตรไทย ออกจากสถานีมาบตาพุด จังหวัดระยอง มุ่งสู่นครเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน และสหพันธรัฐรัสเซีย และสหภาพยุโรป โดยมีสินค้านำร่องเที่ยวแรกเป็นทุเรียนแช่แข็ง ข้าวหอมมะลิ และยางพารา ซึ่งเดินทางถึงจีนภายในระยะเวลา 5 วัน ก่อนส่งต่อไปยังที่อื่น ๆ ท่ามกลางความหวังที่จะผลักดันสินค้าเกษตรไทยเข้าสู่ตลาดการค้าต่างประเทศได้มากขึ้น

ซึ่งการรถไฟฯ และบริษัทผู้จัดจำหน่ายผลไม้สดมีแผนดำเนินการขนส่งตามฤดูกาลของผลไม้ คือในช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน เป็นการขนส่งสินค้าเกษตรจากภาคตะวันออก จากสถานีมาบตาพุด-สถานีหนองคาย ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เปลี่ยนถ่ายขึ้นรถไฟจีนที่ท่านาแล้ง สปป.ลาว และตั้งแต่เดือนกรกฎาคม สำหรับขนส่งสินค้าเกษตรจากภาคใต้ จากสถานีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เปลี่ยนถ่ายขึ้นรถไฟจีนที่ท่านาแล้ง สปป.ลาวเช่นกัน

ทั้งหมดนี้จะเป็นการดำเนินการพัฒนาเศรษฐกิจ ผ่านศักยภาพการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สอดรับโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road (OBOR) หรือแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกของจีน ที่ผลักดันการเชื่อมโยงและเส้นทางการค้าระหว่างประเทศสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก

ในอนาคตที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน แล้วเสร็จ จะยิ่งสร้างการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในภาคการขนส่งและภาคเศรษฐกิจมากขึ้นอีกเป็นเท่าตัว



เชื่อมต่อทุกจุดการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ

Connect all freight transportation points with railway.

สัดส่วนของรูปแบบขนส่งสินค้าของไทย แต่เดิมใช้ทางถนนและทางน้ำเป็นหลัก โดยสถิติระบุว่ามีการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพียง 1% ในปี 2560

การตั้งเป้าในการหันมาใช้ระบบขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ไม่เพียงต้นทุนในการขนส่งต่อตันต่อกิโลเมตรต่ำกว่าแล้ว ระบบรางยังใช้พลังงานในการขนส่งสินค้าต่ำกว่าทางถนนถึง 3.5 เท่า ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางถนน ส่วนใหญ่ยังประสบปัญหาการใช้เส้นทางขนส่งจราจรในเมืองและระหว่างเมืองเป็นเส้นเดียวกัน ทำให้จราจรติดขัด เกิดอุบัติเหตุ หรือการขนส่งล่าช้า

ทราบหรือไม่ว่าหนึ่งในแผนการขับเคลื่อนของประเทศไทยนั้น มีแผนแม่บทในการสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ควบคู่กับระบบราง (Motorways-Rails) หรือเรียกง่าย ๆ ว่าสร้างมอเตอร์เวย์ควบคู่ไปกับทางรถไฟในเส้นทางที่โยงถึงกันทั่วประเทศนั่นเอง โดยที่มอเตอร์เวย์เหล่านี้จะไม่วิ่งผ่านเข้าชุมชน แต่วิ่งโยกกับวงแหวนเลี่ยงเมือง ทำให้การขนส่งมีความคล่องตัว ทั้งเส้นทางรางกับเส้นทางมอเตอร์เวย์จะมีจุดเชื่อมต่อกันด้วยถนนคู่ขนาน (Service Road) ให้เดินทางเชื่อมถึงกันได้ทั้งถนนและราง สร้างทางเลือกในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงกับแหล่งผลิตเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ไปยังผู้บริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคตที่รถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงจะแล้วเสร็จ การขนส่งสินค้าจะมีจุดเชื่อมต่อโยงกันทั้งหมดทั้งถนน ราง น้ำ (ท่าเรือต่าง ๆ) และอากาศ (สนามบิน)

โดยแผนแม่บทนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดแผนปฏิบัติการเพื่อเริ่มก่อสร้างในอนาคต



สะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเล

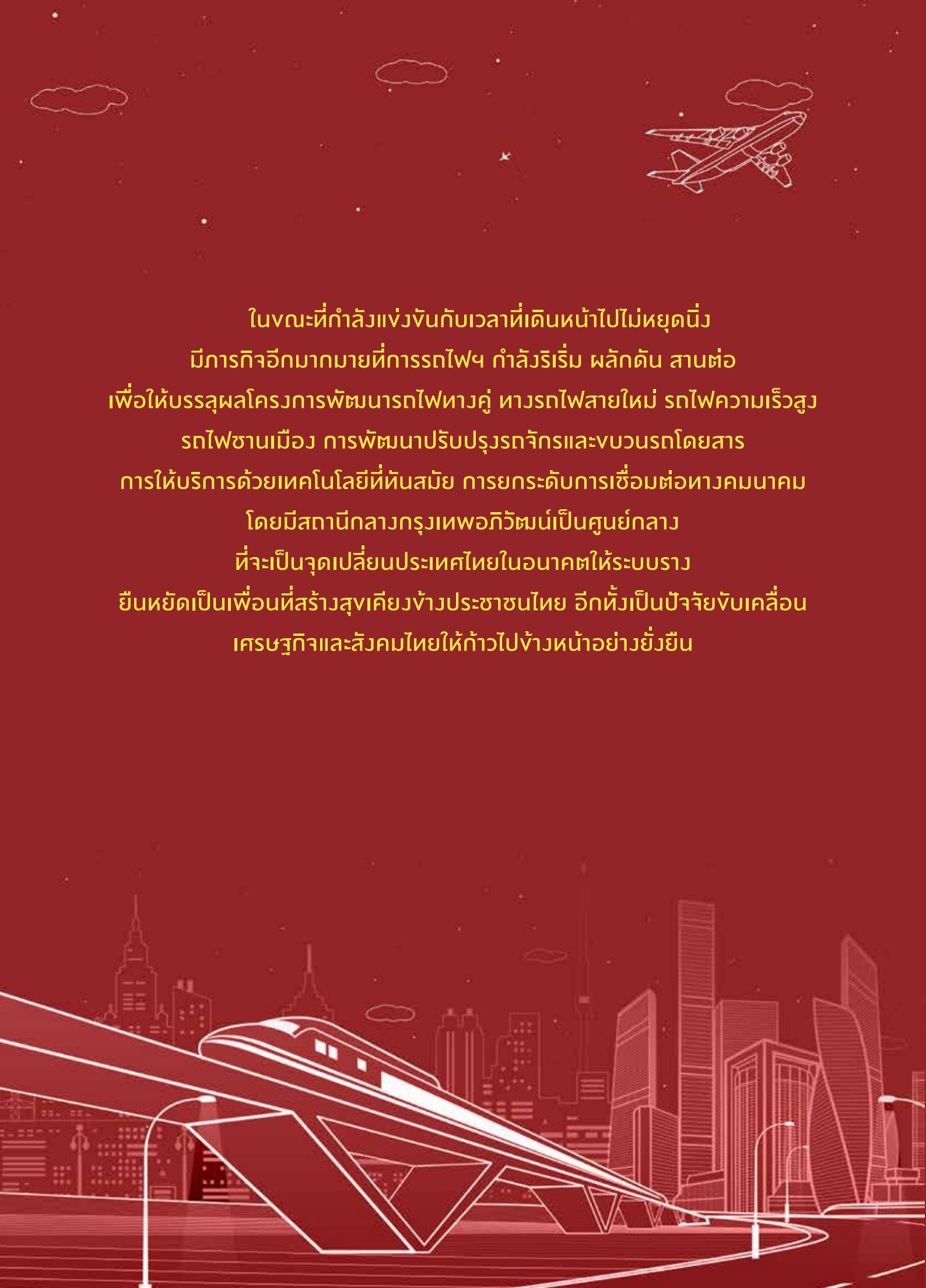
Economic corridor connecting the sea coast.

ความคิดในการสร้างเส้นทางลัดที่จะประหยัดเวลา ประหยัดต้นทุนการขนส่ง เพื่อร่นระยะเวลาการเดินทางหรือขนส่ง ไม่ใช่เรื่องที่เพิ่งเกิดขึ้น แต่มีมาช้านานตั้งแต่โลกเริ่มติดต่อกันเพื่อค้าขาย

การขนส่งสินค้าข้ามทวีปข้ามน้ำข้ามทะเลจากฝั่งตะวันตกมายังอาเซียน มีเส้นทางหลักอยู่ที่การเดินทางเรือไปอ้อมผ่านช่องแคบมะละกาในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรคับคั่ง อีกทั้งยังมีปัญหาเรือสินค้าถูกปล้น ความคิดในการทำ “สะพาน” เชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอันดามัน (ระนอง) กับอ่าวไทย (ชุมพร) หรือ “แลนด์บริดจ์” จึงเกิดขึ้น เพื่อสร้างทางเลือกให้เกิดการขนส่งผ่านเส้นทางแลนด์บริดจ์นี้ แทนที่จะมุ่งเดินเรือผ่านเลยไปทะเลที่ช่องแคบมะละกา โดยการพัฒนาระดับท่าเรือสินค้าไทยสู่ระดับโลก อีกทั้งพัฒนาทางหลวง มอเตอร์เวย์ เชื่อมระหว่างจังหวัดระนองและชุมพร รวมถึงการพัฒนารถไฟทางคู่สายใหม่เชื่อมระหว่างจังหวัดระนองและชุมพร ระยะทางราว 120 กิโลเมตร ควบคู่กับการพัฒนาเส้นทางมอเตอร์เวย์ จะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคยุโรป ซึ่งเป็นตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคขนาดใหญ่ สู่แหล่งผู้ผลิตน้ำมันในตะวันออกกลาง ไปสู่เอเชียตะวันออก เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน ฯลฯ ซึ่งเปรียบเสมือนผู้บริโภคน้ำมันและโรงงานโลก โดยผ่านประเทศไทย คาดการณ์เรือที่จะมาใช้บริการเป็นส่วนกลุ่มสินค้าแบบถ่ายลำจากต่างประเทศราว 78% ตามมาด้วยการรองรับสินค้าส่งออกนำเข้าจากประเทศไทยอีก 18% ส่วนที่เหลือมาจากภูมิภาคนี้และจีนตอนใต้

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ในระหว่างศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบการพัฒนาการลงทุน





ในขณะที่กำลังแข่งขันกับเวลาที่เดินหน้าไปไม่หยุดนิ่ง
มีภารกิจอีกมากมายที่การรถไฟฯ กำลังริเริ่ม พลักดัน สานต่อ
เพื่อให้บรรลุผลโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ ทางรถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง
รถไฟชานเมือง การพัฒนาปรับปรุงรถจักรและขบวนรถโดยสาร
การให้บริการด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย การยกระดับการเชื่อมต่อทางคมนาคม
โดยมีสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นศูนย์กลาง
ที่จะเป็นจุดเปลี่ยนประเทศไทยในอนาคตให้ระบบราง
ยืนหยัดเป็นเพื่อนที่สร้างสุขเคียงข้างประชาชนไทย อีกห้วงเป็นปัจจัยขับเคลื่อน
เศรษฐกิจและสังคมไทยให้ก้าวไปข้างหน้าอย่างยั่งยืน



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการการรถไฟ
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการการรถไฟ
นายศันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการการรถไฟ
นางสาวศุภรศิรี อภิญาญานุวัฒน์	กรรมการการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการการรถไฟ
นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์	กรรมการการรถไฟ
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพพยุทธ์	กรรมการการรถไฟ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวคิน	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเจ รุ่งฐานิย์	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไชยเชษฐ ชาญจิ๋ว	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
รศ.การแต่งตั้ง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายบวร จันทรสุข	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยา เตชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน

นายวรพจน์ เทียบรัตน์

นางสาวมณฑาทัญญา ศรีวิลาส
นางสาวชุตติมา วงศ์ศิระวิลาส
นายอนันต์ เจนงามกุล
นายฐากร อินทรชม
นายประสิทธิ์ ถาวร
นางกนกวรรณ สุวรรณภินิษฐ์
นายวีระชัย ถาวร
นางสาวชุตติมา จตุรนต์รัศมี
นายวุฒิไกร วัชชิงเงิน
นพ.องอาจ จริยาสถาพร
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
นายพลายงาม ศิรินนทร์
นายก่อพงษ์ สุทธิภรณ์
นายสืบ ประทุมศิริ
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์
นายชัชวาลย์ กนิษฐยาน
นายปิยบุตร ไตวิจารณ์
นางนันทา ก้อนนาค
นายสายัณห์ หงสกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
หัวหน้าสำนักงานแพทย์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
หัวหน้าสำนักงานอาณานิบาล
ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
ผู้ตรวจการรถไฟ 1 (ตคฟ.1)
ผู้ตรวจการรถไฟ 2 (ตคฟ.2)
ผู้ตรวจการรถไฟ 3 (ตคฟ.3)
ผู้ตรวจการรถไฟ 4 (ตคฟ.4) รักษาการ ทดพ.

เจ้าของ

บรรณาธิการ

กองบรรณาธิการ

ฝ่ายประสานงาน

ฝ่ายภาพ

ฝ่ายจัดส่ง

การรถไฟแห่งประเทศไทย
เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
นางศุภมาศ ปลื้มกุล
นางอาภาพันธุ์ สุวีสดี
นายกลวิวัฒน์ ใจธรรม
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
กองประชาสัมพันธ์
บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
รับ-ส่ง สปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร
หมวดลีสัมภาระ สถานีกรุงเทพ / ชุมทางบางซื่อ

ฝ่ายสมาชิก

ออกแบบและผลิต

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4271
บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
99/16-20 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2642 3400 ต่อ 4702





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook: ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690

