

ACADEMIC FOCUS



POLITICS

TECHNOLOGY

SOCIAL

NEWS

ECONOMICS

HOT ISSUE

INFORMATION

รถไฟรางคู่ : ระบบรางที่รอการพัฒนา



ISSN 2287-0520

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



Academic Focus
มิถุนายน 2557

รถไฟรางคู่ : ระบบรางที่รอการพัฒนา

บทนำ

| สารบัญ | |
|---|----|
| บทนำ | 1 |
| โครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน | 2 |
| ผลดีของการพัฒนาระบบรางคู่ | 4 |
| รถไฟรางคู่ หรือ รถไฟความเร็วสูง อะไรคุ้มกว่า | 6 |
| ไถ่กับไข่ รางคู่ หรือความเร็วสูง อะไร (ควร) เกิดก่อนกัน | 7 |
| หลักเกณฑ์ในการออกแบบระบบ รถไฟรางคู่ | 8 |
| ข้อดี-ข้อเสียของรถไฟรางคู่ | 11 |
| ระบบรางคู่ในประเทศเพื่อนบ้าน | 11 |
| - มาเลเซีย | 11 |
| - ลาว | 12 |
| - เมียนมาร์ | 13 |
| - การเชื่อมโยงอาเซียน | 14 |
| บทสรุป | 14 |
| ข้อเสนอแนะ | 15 |
| เอกสารอ้างอิง | 17 |
| เอกสารวิชาการอิเล็กทรอนิกส์ | |
| สำนักวิชาการ | |
| สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร | |
| http://www.parliament.go.th/library | |

การกระตุ้นเศรษฐกิจให้เจริญเติบโตรับกับการแข่งขันกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ส่งผลให้เกิดการเสริมสร้างความแข็งแกร่งต่อสมาชิกอาเซียน และยังสามารถนำไปสู่การสร้างโอกาสการค้ากับกลุ่มคู่ค้าสำคัญ ๆ อย่าง ญี่ปุ่น จีน เกาหลี อินเดีย สหภาพยุโรป หรือสหรัฐอเมริกา เมื่อพิจารณาสภาพการแข่งขันทางการค้าในอนาคตอันใกล้ ประเทศไทยได้เข้าสู่ยุคการค้าแบบไร้พรมแดนและเป็นไปได้ว่าสภาพการแข่งขันทางธุรกิจจะถูกกดดันจากทุกทิศทุกทาง ผู้ประกอบการทุกภาคส่วนต้องเร่งปรับตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุก ๆ ด้าน

การวางโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ลอจิสติกส์ (Logistics) จัดเป็นปัจจัยสำคัญที่นักลงทุนให้ความสำคัญ โครงการระบบรางในระยะ 5 -10 ปีมานี้ จึงเกี่ยวกับระบบราง ไม่ว่าจะเป็นโครงการรถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง หรือ การพัฒนาปรับปรุงระบบรางแบบเดิม ๆ ที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพตอบโจทย์การใช้งานทั้งภาคธุรกิจ ภาคขนส่ง ที่น่าจับตามองก็คือการพัฒนาระบบการขนส่งระบบราง เนื่องจากเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำสำหรับประเทศไทยมีอัตราการใช้การขนส่งระบบราง 2.8% โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรหลักในการบริหารจัดการระบบรางของประเทศ การพัฒนาระบบรางจึงเป็นยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงและเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันเชิงเศรษฐกิจ นอกจากนี้การเพิ่มศักยภาพการขนส่งยังเป็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ด้วย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยกระตุ้นส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ ดังนั้นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) โดยนำแนวทางในการดำเนินการพัฒนา ปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรถไฟรางคู่ หรือ รถไฟความเร็วสูง จึงถูกนำขึ้นมาพิจารณากันอย่างจริงจังประกอบกับการที่ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ที่จะถึงนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยพัฒนาสู่ประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาคจึงเป็นสิ่งจำเป็น

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2556 รัฐบาลชุดนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้นำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. เสนอในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร โดยเม็ดเงินที่จะได้จากการกู้ในครั้งนี้จะถูกนำไปลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งเมื่อดูภาพรวมแล้วก็ถึงเวลาที่ประเทศไทยควรมีการลงทุนดังกล่าวทั้งในระยะสั้นและระยะยาวเสียที เพื่อให้ประเทศไทยมีความพร้อมและศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยจุดเด่นของโครงการ คือ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการนำร่อง 3 เส้นทาง ซึ่งเป็นที่ถกเถียงกันว่ามีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในการทุ่มเม็ดเงินมหาศาลกับโครงการดังกล่าว แล้วหนึ่งในจำนวนโครงการ คือ การพัฒนาระบบรางเดี่ยว เป็นระบบรางคู่ ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้วการพัฒนาระบบรางเดี่ยวให้เป็นรางคู่เป็นโครงการที่จะให้ประโยชน์แก่คนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและใช้การลงทุนที่น้อยกว่า จึงเกิดคำถามว่าเรามาพัฒนาระบบรางของการรถไฟไทยที่แต่เดิมเป็นประเทศแรกในเอเชียอาคเนย์ แต่กลับมีการพัฒนาที่น้อยมาก เพื่อให้ทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้านดีกว่าหรือไม่ ซึ่งเป็นการลงทุนที่ตอบโจทย์ได้มากกว่า

ดังนั้น Academic Focus ฉบับนี้ขอนำเสนอข้อมูลและความก้าวหน้าด้านการพัฒนาระบบรางคู่ที่ได้มีการดำเนินการแล้ว และทำความรู้จักกับโครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด (สำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร, 2553:3)

โครงข่ายรถไฟในปัจจุบัน

| | | | |
|--------------------------|---------|-------|----------|
| ทางสายเหนือ | ระยะทาง | 781 | กิโลเมตร |
| ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ | ระยะทาง | 1,093 | กิโลเมตร |
| ทางสายตะวันออก | ระยะทาง | 527 | กิโลเมตร |
| ทางสายใต้ | ระยะทาง | 1,569 | กิโลเมตร |
| สายแม่กลอง | ระยะทาง | 65 | กิโลเมตร |
| | รวม | 4,035 | กิโลเมตร |

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางประมาณ 4,035 กม. จากเส้นทางดังกล่าว จำแนกเป็นทางเดี่ยว 3,755 กิโลเมตร ส่วนทางคู่ 173 กิโลเมตร (4%) โดยแต่เดิมมีทางคู่เฉพาะทางช่วงกรุงเทพ - ชุมทางบ้านภาชี ในทางสายเหนือ ระยะทาง 90 กม. เท่านั้น และทางสาม 107 กิโลเมตร (2.5%) เพื่อเป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถและการขนส่ง ซึ่งการรถไฟฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมืองโดยรอบกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 249 กม. (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552)

ปัญหาของรถไฟนั้น เรามีระบบรางคู่จำกัดมากทำให้เป็นอุปสรรคในเรื่องของความเร็วของรถไฟที่ปัจจุบันมีความเร็วอยู่ที่ประมาณ 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งถือว่าต่ำมาก อีกทั้งเครือข่ายระบบรางไม่ได้รับการซ่อมแซมบูรณะพัฒนาเป็นเวลานาน ทั้งเรื่องของหัวรถจักรและเรื่องอื่น ๆ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 เมษายน 2553 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/53 และเห็นชอบแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รฟท. ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2553-2557) 1.7 แสนล้านบาท (สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, 2553) แบ่งแผนเป็น 3 ระยะ ดังปรากฏในแผนแม่บทการพัฒนา ทางคู่ 15 ปี

| ระยะที่ | ช่วงเส้นทาง | กม. |
|------------------------------|-------------------------------|-------|
| 1 (53-57) ระยะเร่งด่วน | ลพบุรี - นครสวรรค์ - ปากน้ำโพ | 118 |
| | มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ | 132 |
| | นครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน | 165 |
| | ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น | 185 |
| | ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร | 167 |
| | รวม | 767 |
| 2 (พ.ศ.2558 - 2562) | แก่งคอย - บัวใหญ่ | 220 |
| | ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี | 309 |
| | ขอนแก่น - หนองคาย | 172 |
| | ปากน้ำโพ - ตะพานหิน | 69 |
| | หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ | 89 |
| | ชุมพร - สุราษฎร์ธานี | 166 |
| | รวม | 1,025 |

| ระยะที่ | ช่วงเส้นทาง | กม. |
|----------------------------|----------------------------|-------|
| 3 (พ.ศ. 2563 - 2567) | ตะพานหิน - เชียงใหม่ | 427 |
| | สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ | 339 |
| | คลองสิบก้า - กบินทร์บุรี | 76 |
| | หาดใหญ่ - สุโขทัย | 214 |
| | ทุ่งสง - กันตัง | 93 |
| | กบินทร์บุรี - คลองลึก | 98 |
| | รวม | 1,247 |
| | รวมทั้งหมด | 3,039 |

ผลดีของการพัฒนาระบบรางคู่

การพัฒนาระบบรางคู่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงกับระบบการขนส่งและการจัดการด้านลอจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ

- การพัฒนาระบบรางคู่จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งผลในการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารได้มากขึ้น การขนส่งทางรถไฟใช้พลังงานประหยัดกว่าการขนส่งทางรถยนต์ ทำให้ลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า
- การดำเนินการพัฒนาระบบรางคู่จะส่งเสริมภาพรวมของลอจิสติกส์ โดยจะใช้เวลาการขนส่งทางรางลดลง และมีความเร็วของรถไฟคงที่ไม่ต้องชะลอบริเวณจุดตัดของทางรถไฟกับทางรถยนต์ (เนื่องจากจะทำทางข้าม / ทางลอด)
- การพัฒนาระบบรางคู่จะช่วยส่งเสริมความน่าเชื่อถือในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น โดยจะทำให้การขนส่งรวดเร็ว และตรงต่อเวลา

ธุรกิจการบริการการท่องเที่ยว พลังงาน และสิ่งแวดล้อม

- การพัฒนาระบบรางคู่จะกระตุ้นการท่องเที่ยว เพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- ด้านสิ่งแวดล้อมจะได้รับผลทางบวกจากการลดลงของการขนส่งทางรถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางรถไฟแทน
- ด้านพลังงานการขนส่งโดยรวมก็จะลดลงเนื่องจากการขนส่งทางรถไฟ จะประหยัดพลังงานมากกว่าการขนส่งทางรถยนต์ หากสามารถพัฒนาเส้นทางรางคู่ให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เพื่อช่วยเพิ่มทางเลือกและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนได้

| รูปแบบการขนส่ง | ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้าน ตัน-กิโลเมตร)* | | | | | |
|----------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 |
| ทางถนน | 176,751 | 184,006 | 186,174 | 181,452 | 183,429 | 185,883 |
| ทางราง | 3,002 | 2,904 | 2,688 | 2,857 | 2,533 | 2,585 |
| ทางน้ำ | 5,555 | 5,885 | 5,765 | 5,674 | 5,611 | 5,538 |
| ทางอากาศ | 34 | 31 | 31 | 31 | 33 | 33 |
| รวม | 185,342 | 192,826 | 194,658 | 190,014 | 191,606 | 194,039 |

| ต้นทุนเฉลี่ยในกานขนส่ง* | |
|-------------------------|-------------------|
| ทางถนน | 1.72 บาท/ ตัน-กม. |
| ทางราง | 0.93 บาท/ ตัน-กม. |
| ทางน้ำ | 0.64 บาท/ ตัน-กม. |

*ที่มา : “แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง” กระทรวงคมนาคม

ในแง่ของเศรษฐศาสตร์ ประเทศไทยมีต้นทุนลอจิสติกส์สูงกว่าประเทศทางตะวันตกและอีกหลาย ๆ ประเทศในเอเชียมาก ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันและต้นทุนการผลิตของไทยสูง ยกตัวอย่างตัวเลขที่น่าสนใจ นั่นคือ ต้นทุนลอจิสติกส์ของไทยในปี 2555 มีสัดส่วนถึง 15.20% ของ GDP ขณะเดียวกันประเทศไทยเราก็มีการใช้พลังงานเทียบเท่ากับน้ำมันถึง 73 ล้านตัน โดยในจำนวนนี้ใช้ในภาคขนส่งถึง 35.60% ซึ่งจะเห็นว่าสัดส่วนของการใช้พลังงานในภาคการขนส่งสูงมากเกือบเท่ากับภาคอุตสาหกรรมเลยทีเดียว ซึ่งทั้งหมดนั้นเป็นเพราะการคมนาคมขนส่งที่ผ่านมาเป็นการพึ่งพาการขนส่งทางถนนสูงกว่า 86% ของการขนส่งทั้งหมด (แอดมิน, 2556) หากทางรัฐบาลลงทุนรถไฟระบบราง นอกจากจะเกิดประโยชน์จากการลงทุนแล้ว ยังสามารถช่วยลดพลังงานบนท้องถนนในปัจจุบันที่มีอัตราการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นทุกปีได้อีกด้วย

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ในปี พ.ศ.2563



ทางคู่

| | ผู้โดยสาร | | สินค้า | |
|--|-----------|--------|--------|---------|
| | ขบวน | ล้านคน | ขบวน | ล้านตัน |
| | 417 | 97 | 216 | 63 |
| | X 2 | X 2 | X 3.5 | X 5 |

| | | | | |
|----------|-----|----|----|----|
| ปัจจุบัน | 202 | 47 | 62 | 12 |
|----------|-----|----|----|----|

| | ปัจจุบัน | 2563 | 2568 |
|----------------------------|----------|-------|----------------------|
| ↓ Logistic Cost | | | เสร็จสิ้นแผนการพัฒนา |
| การขนส่งทางราง (ร้อยละ) | 2 | 5 | 10 |
| Logistic Cost (ร้อยละ GDP) | 18.40 | 13.20 | 9.80 |

ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง 10,970 ล้านบาท/ปี

รถไฟรางคู่ หรือ รถไฟความเร็วสูง อะไรคุ้มกว่า?

ประเด็นที่ถกเถียงกันว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาประเทศนั้น อะไรควรได้รับการส่งเสริมให้เกิดขึ้นก่อน โดยข้อเท็จจริงแล้วการพัฒนาการรถไฟรางคู่กับรถไฟความเร็วสูง มีวัตถุประสงค์บางประการที่แตกต่างกัน รถไฟรางคู่ รองรับบริการขนส่งทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการเป็นผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ดังนั้นบริการดังกล่าวสามารถใช้บริการได้ทั่วถึง ด้วยความเร็วของระบบรางคู่ที่ความเร็ว 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมงและสนับสนุนระบบลอจิสติกส์ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีปริมาณสูงมากกว่าที่เส้นทางที่มีอยู่เดิมจะรองรับได้เพียงพอ การสร้างรางคู่เพิ่มในช่วงเส้นทางเหล่านี้ นอกจากจะช่วยให้สามารถขนส่งสินค้าได้เพิ่มขึ้นแล้ว ยังจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งลงอีกด้วย เพราะเป็นเส้นทางขนส่งทางบกที่ต้นทุนต่ำที่สุด (ปรีดิยาธร เทวกุล, 2552:3) ที่ผ่านมามีประเทศไทยมีการขนส่งทางบกเป็นหลัก ก่อให้เกิดต้นทุนด้านการขนส่งที่สูง ส่วนรถไฟความเร็วสูง เน้นรองรับผู้ใช้บริการที่มีรายได้ปานกลางและสินค้า แต่วัตถุประสงค์ของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเป็นไปเพื่อการพัฒนาและกระตุ้นการขยายตัวของเมืองรอบนอก ให้มีการลงทุน เกิดชุมชน การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และสาธารณสุขไปตามมา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาศักยภาพเศรษฐกิจ เพื่อให้ความเจริญจากเมืองขยายมายังชนบท (Dispersion) อย่างไรก็ตาม โครงการรถไฟความเร็วสูงยังคงเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ถึงความคุ้มค่าของการลงทุน และมีกระแสคัดค้านจากหลายภาคส่วน ด้วยไม่แน่ใจว่าจะเป็นการตอบโจทยการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดต้นทุนลอจิสติกส์ ต้นทุนการขนส่งสินค้าที่แท้จริงหรือไม่

ไต่กลับไซ้ รางคู่ หรือ ความเร็วสูง อะไร (ควร) เกิดก่อนกัน

ในการดำเนินนโยบายสาธารณะ รัฐจำเป็นต้องคำนึงถึง 2 เป้าหมายหลัก คือ

- 1) ผลประโยชน์แก่สาธารณะ
- 2) ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

ผลการศึกษาของนักวิชาการมีความเห็นว่าควรลงทุนระบบรางคู่ก่อน เนื่องจากมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เห็นได้ชัด ในกรณีการลงทุนรถไฟความเร็วสูง 4 สาย รัฐบาลยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นได้ว่าการลงทุนในรถไฟความเร็วสูงจะนำมาซึ่งประโยชน์ต่าง ๆ เนื่องจากโครงการส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับการศึกษาความเป็นไปได้ หรือ การศึกษาเพื่อเปรียบเทียบผลคุ้มค่ากับทางเลือกอื่น ๆ อีกทั้งการคาดการณ์ด้านรายได้มักสูงกว่าความเป็นจริงถึงครึ่งต่อครึ่ง ลักษณะเช่นนี้เรามักมีบทเรียนจากโครงการแอร์พอร์ตลิงก์ ที่ประสบภาวะขาดทุน ซึ่งการศึกษาและการประมาณการรายได้ ผู้ใช้บริการที่สูงกว่าความเป็นจริง (สุวิตา จิรประเสริฐกุล และ ณิชฐิตา ดำริห์, 2556 : 10-11) เพื่อผลักดันให้เกิดโครงการ

อีกแนวคิดหนึ่งที่เห็นว่าการลงทุนพัฒนาระบบรางควรดำเนินการควบคู่กันไป ทั้งการปรับปรุงระบบรถไฟ ที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โดยควรมีการวางแผนเพื่อใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงของทั้งสองระบบในลักษณะสนับสนุนกัน

ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าเพื่อช่วยลดต้นทุนด้านลอจิสติกส์ของประเทศและสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งกับท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน และฝั่งทะเลจีนใต้ เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายเสรีสินค้าและบริการภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ตามที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงของประเทศมีความเหมาะสมในการพัฒนาจำนวน 4 เส้นทาง ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ระยะทางรวม 3,133 กม. วงเงินลงทุนรวม 983,472 ล้านบาท โดยการลงทุนในระยะแรกมีระยะทางรวม 1,447 กม. วงเงินลงทุนรวม 481,066 ล้านบาท

แผนแม่บทรถไฟความเร็วสูงเดินรถครั้งแรกในปี 2561

| เส้นทาง | ระยะทาง (กิโลเมตร) | เวลาเดินทาง (ชั่วโมง) | เงินลงทุน (ล้านบาท) | ค่าโดยสาร (บาท) |
|---------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|--------------------|
| กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ | 745 | 3.73 | 229,809 | 1,190 |
| กรุงเทพฯ-นครราชสีมา | 256 | 1.59 | 96,826 | 410 |
| กรุงเทพฯ-หัวหิน | 225 | 1.15 | 82,166 | 360 |
| กรุงเทพฯ-ระยอง | 221 | 1.11 | 72,265 | 350 |
| รวม | 1,447 | | 481,066 | |

ที่มา : กระทรวงคมนาคม



หลักเกณฑ์ในการออกแบบระบบรถไฟรางคู่ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร : 2555, 5)

| ประเด็น | กรอบปัจจัยและหลักเกณฑ์ |
|------------------------------|---|
| ข้อกำหนดของรูปแบบเส้นทาง | ช่วงเส้นทางก่อสร้างทางคู่จะทำการออกแบบก่อสร้างเพิ่มอีก 1 ทาง และปรับปรุงแนวเส้นทางของทางเดิมให้รองรับความเร็วที่ 160 กม./ชม. สำหรับพื้นที่ทั่วไปและความเร็วสูงสุด 10 กม./ชม. ในพื้นที่เขตเมือง และปรับปรุงย่านสถานีให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดในการออกแบบ |
| ความกว้างระหว่างราง | ความกว้างของรางรถไฟ คือ 1 เมตร สำหรับบูรณาการการเดินทางในระบบใหม่ที่เป็นรถไฟไฟฟ้าและระบบเก่า โดยให้ขบวนรถเก่าสามารถวิ่งผ่านเข้าเส้นทางสู่ระบบใหม่ได้และกลับเข้าสู่ระบบเส้นทางเดิมได้ |
| การเดินทางเบื้องต้นในระยะแรก | ทำการวิ่งทั้งขบวนรถโดยสารและสินค้าทั้งหมดด้วยหัวรถจักรดีเซล พ่วงด้วยขบวนรถโดยสารและขบวนสินค้า หรือใช้ขบวนรถดีเซลราง (ความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม.) |
| การเดินทางในอนาคต | สามารถปรับเป็นรถไฟไฟฟ้าทั้งหมด (ความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม.) และมีระบบป้องกันความปลอดภัยด้วยระบบหยุดรถอัตโนมัติและมีระบบอาณัติสัญญาณที่ห้องคนขับ (CAB SINGAL) |
| จุดตัดรถไฟ | จุดตัดที่รถไฟทางคู่ตัดผ่านทางรถยนต์จะปรับปรุงให้มีลักษณะทางต่างระดับ |
| การติดตั้งรั้วข้างทาง | ออกแบบก่อสร้างรั้วทั้ง 2 ด้าน เพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนใช้เดินข้ามบนทางรถไฟ โดยจัดให้ประชาชนข้ามด้วยทางต่างระดับด้วย |

| ประเด็น | กรอบปัจจัยและหลักเกณฑ์ |
|---|--|
| | วิธีการต่างๆ เช่น ทำทางเดินลอด หรือ ทำสะพานทางเดินข้ามระหว่างชานชาลาที่สถานี |
| ความยาวสูงสุดของขบวนรถ | ≤580 ม.สำหรับขบวนรถสินค้า ≤450 ม.สำหรับขบวนรถทางไกล ≤200 ม.สำหรับขบวนรถชานเมือง/ขบวนรถท้องถิ่น ≤300 ม.สำหรับขบวนรถไฟฟ้าความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. |
| ระยะห่าง (ต่ำสุด) ระหว่างขบวนรถที่วิ่งตามกัน | ทางคู่ใหม่จะออกแบบให้ขบวนรถด่วนและรถเร็วมีช่วงวิ่งตามกันได้ 10 นาที สำหรับขบวนรถที่วิ่งช้าจะวิ่งตามกันได้ 20-25 นาที ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะทางระหว่างสถานี |
| พื้นที่เขตทางสงวนเพื่อการสร้างทางคู่เพิ่มเติม | การออกแบบต้องสามารถปรับเส้นทางคู่ที่จะทำการก่อสร้างให้อยู่ในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางเขตทาง ทั้งนี้เพื่อสงวนพื้นที่สองข้างทาง (ซ้ายและขวาของทางคู่) ให้สามารถทำการก่อสร้างทางคู่ใหม่ได้อีก 2 ทางคู่ซ้าย ขวา เพื่อการเสริมเครือข่ายและรองรับปริมาณการโดยสารและสินค้าในอนาคต |

ณ ปัจจุบัน คำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญมีมติเป็นเอกฉันท์ว่า ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากขัดบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญทั้งเนื้อหาและกระบวนการ (วรพจน์ แสนประเสริฐ, 2557 : 2) เบื้องต้นโครงการที่จะถูกตัดออกไปจากงบประมาณปี 2558 คือ การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ทั้ง 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ / กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย/กรุงเทพฯ - หัวหิน - ปาดังเบซาร์ และ กรุงเทพฯ - ระยอง เพื่อไม่ให้เกิดการของบประมาณมีปัญหา โดยจะนำเสนอรัฐบาลใหม่อนุมัติการก่อสร้างเป็นรายโครงการในแต่ละเส้นทางแทน เพราะปัจจุบันโครงการรถไฟความเร็วสูงแต่ละเส้นทางยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาออกแบบ

ดังนั้น โครงการที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) และ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะต้องจัดให้อยู่ในลำดับแรก ๆ ในดำเนินการ คาดว่าจะต้องมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) จำนวน 5 เส้นทาง คือ 1. สายมาบะกะเบาชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร 2. สายนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร 3. สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร 4. สายนครราชสีมา - ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร และ 5. สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร (มติชน, 2557:9)

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) ได้ศึกษาและออกแบบโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน 5 เส้น โดยขณะนี้ได้ออกแบบโครงการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งอยู่ระหว่างเสนอรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เมื่อผ่านการพิจารณาจะนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ชุดใหม่อนุมัติเพื่อดำเนินการก่อสร้างทันที ประกอบด้วยสายมาบะเบา – ชุมทางถนนจิระ , สายนครปฐม – หนองปลาตุก – หัวหิน , สายลพบุรี – ปากน้ำโพ, สายนครราชสีมา - ขอนแก่น และสายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ส่วนการจัดซื้อหัวรถจักรใหม่ 57 คันนั้น คาดว่าจะเปิดประกวดราคาได้ภายในไตรมาส 3 ปี 2557 นี้ (ไทยโพสต์, 2557:6)

ในเรื่องของการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านของเรานั้น ขนาดความกว้างของรางก็เป็นประเด็นที่ถกเถียงกันว่าควรมีขนาดรางกว้าง 1.435 เมตร ซึ่งเป็นระดับมาตรฐานโลก (one standard gauge) หรือขนาดเดิมที่มีคือ 1 เมตร (one meter gauge) : ซึ่งทั้งประเทศรวมระยะทางกว่า 4,000 กิโลเมตร ถ้าต้องมีการปรับขนาดรางกว้าง 1.435 เมตร จะต้องใช้งบประมาณมหาศาล หากการปรับปรุงคำนึงถึงการเชื่อมต่อกับระบบรางของประเทศจีนเป็นหลัก แต่ในความเป็นจริงแล้วปัจจุบันประเทศในกลุ่มอาเซียนทั้งหมดทั้งกัมพูชา เวียดนาม พม่า และมาเลเซียใช้รางกว้าง 1.000 เมตร หากประเทศไทยเปลี่ยนความกว้างรางเป็น 1.435 เมตร จะมีปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อ โดยเฉพาะกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งปัจจุบันมีการเดินรถไฟเชื่อมโยงถึงกันอยู่แล้ว และขณะนี้รัฐบาลของมาเลเซียกำลังสร้างรถไฟทางคู่ พร้อมติดตั้งระบบการเดินรถไฟฟ้า บนทางรถไฟสายประธานด้านตะวันตกตั้งแต่ประเทศสิงคโปร์ถึงชายแดนประเทศไทย เส้นทางดังกล่าวเป็นรางกว้าง 1.000 เมตร (นคร จันทกร , 2546:23-24) มีเพียงจีนเท่านั้นที่ใช้รางขนาด 1.435 เมตรเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสามารถทำให้รถไฟวิ่งได้สูงถึง 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่การขนส่งสินค้าของไทยรถไฟไม่จำเป็นต้องใช้ความเร็วขนาดนั้น หากไทยสร้างทางรถไฟจาก อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ ไปอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย รอเชื่อมกับรถไฟจากจีนที่จะผ่านลาวมาบรรจบกับไทยที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ก็จะทำให้ระบบลอจิสติกส์มีความคล่องตัวดีมาก

ปัจจุบันรถไฟรางคู่ที่ขยายจากเส้นทางเดิมและสร้างเส้นทางใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถไฟรางคู่เส้นใหม่ เชื่อมโยงพื้นที่ตอนในของประเทศกับพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน ด้านการค้าที่สำคัญของประเทศ เช่น เส้นทางสายเด่นชัย – เชียงราย - เชียงของ, สายบ้านไผ่ – มหาสารคาม - มุกดาหาร และเส้นทางภาคี - นครหลวง ในระดับอาเซียน หากการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมในอาเซียนเสร็จสมบูรณ์ มีการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ย่อมทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จากการลดต้นทุนจากการขนส่ง ทั้งนี้ โดยปกติปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ณ ด้านการค้าชายแดนที่สำคัญ มีมูลค่าเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยต่อปีไม่น้อยกว่า 5% ที่เดียว และในปี 2555 มูลค่าการส่งออกของไทยไปอาเซียนอยู่ที่ 45,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 4.9% จากปี 2554 ที่ 43,745 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (แอดมิน,2556)

ข้อดี - ข้อเสียของรถไฟรางคู่

ข้อดี

1. เหมาะสมสำหรับการขนส่งในระยะทางปานกลางหรือระยะไกล ๆ เพราะในระยะทางไกล ๆ ที่สามารถไปถึงนั้นค่าส่งสินค้าต่อหน่วยจะต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งทางรถยนต์ที่คิดตามระยะทาง
2. สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ
3. สามารถเพิ่มหรือลดจำนวนตู้ได้ง่ายตามปริมาณการขนส่ง
4. มีความปลอดภัย
5. มีความรวดเร็วกว่าระบบรถไฟรางเดี่ยวแบบเดิม ๆ เพราะไม่ต้องรอสับราง
6. สร้างภาพลักษณ์ที่ทันสมัยให้กับประเทศเหมาะกับการลงทุน
7. มีส่วนช่วยในการกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ข้อเสีย

1. ส่งสินค้าได้จำกัดเพียงสถานที่ที่มีสถานีรถไฟถึงเท่านั้น
2. การขนถ่ายสินค้าไม่สะดวกเพราะหากต้องการกระจายสินค้าไปยังสถานที่ที่ไม่มีสถานีรถไฟต้องทำการเปลี่ยนการเดินทาง
3. ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ
4. ความล่าช้าในการจัดสร้างทำให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจ

ระบบรางคู่ในประเทศเพื่อนบ้าน

มาเลเซีย

มาเลเซียในอดีตใช้ทางรถไฟรางเดี่ยว แต่พัฒนาเป็นรางคู่และรวดเร็วกว่าประเทศไทย ในยุคที่ มหาเธร์ โมฮัมหมัด ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีมาเลเซียต่อเนื่องนานเกือบ 20 ปี ทำให้ปัจจุบันมาเลเซีย มีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัยและมีรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีน้ำตาล ที่สร้างในแนวคิดเดียวกับสายสีแดงของไทย มีการก่อสร้างสถานีกลางขึ้นใหม่ให้เป็นศูนย์กลางของระบบขนส่ง และต่อเชื่อมกับรถไฟทางไกลทั่วประเทศ เพราะมาเลเซียไม่มุ่งเน้นกำไรจากการพัฒนาระบบขนส่ง ยอมทุ่มงบประมาณพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ไม่มอง ความคุ้มทุนจากการก่อสร้างแต่มองอนาคต โดยมาเลเซียประเมินการเดินทางรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าจะมีต้นทุน ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลถึง 30% และคำนวณภายใต้ราคาน้ำมันที่ซื้อขายเพียงลิตรละ 15 บาท เนื่องจากมาเลเซียเอง เป็นหนึ่งในประเทศผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของอาเซียน

ซึ่งประเด็นที่น่าสนใจ คือ ประเทศที่เป็นผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของอาเซียนอย่างมาเลเซีย ยังเลือก ระบบการคมนาคมด้วยระบบราง มุ่งพัฒนาระบบรางเพื่อให้เป็นระบบขนส่งหลักของเมือง เพื่อลดต้นทุน จากน้ำมันเชื้อเพลิง หากเปรียบเทียบระยะทางของรางรถไฟที่ปัจจุบันประเทศไทยมีอยู่ประมาณ 4,000 กิโลเมตร ซึ่งยาวกว่ารางรถไฟในมาเลเซียเท่าตัวที่มีเพียง 1,658 กิโลเมตร แต่ขณะเดียวกันรถไฟของมาเลเซีย กลับมีการพัฒนาที่รวดเร็วกว่า

ระบบรถไฟในมาเลเซีย แบ่งออกเป็น รถไฟชานเมือง ซึ่งใช้ระบบดีเซลรางและไฟฟ้า และรถไฟในเมือง แบ่งเป็นระบบรางคู่ และแบบโมโนเรล หรือ รางเดี่ยว (สุจิต เมืองสุข, 2550:8) ตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนอย่างประเทศมาเลเซียที่มีการเร่งพัฒนารถไฟรางคู่โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างระยะทาง 329 กิโลเมตร จากเมืองอิปท์-ปาดังเบซาร์ ที่อยู่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย มีความคืบหน้าก่อสร้างแล้วเสร็จไปแล้วกว่า 80% และก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี 2556 การพัฒนาระบบรางของประเทศมาเลเซีย มีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟรางคู่สายใต้ของประเทศไทย เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟรางคู่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ไทยจึงได้มีการพัฒนาเส้นทางในช่วงที่มีความจำเป็นมากที่สุดก่อน โดยเฉพาะโครงข่ายรถไฟรางคู่ทั้งภาคใต้ โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะแรก เส้นทางช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพรซึ่งเป็นจุดที่เกิดปัญหาคอขวดจัดอยู่ในระยะเร่งด่วนที่ต้องเร่งดำเนินการ และช่วงนครปฐม - หัวหิน ซึ่งมีแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในปี 2558

ระยะที่สอง ดำเนินโครงการช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์เพื่อเติมเต็มช่วงที่ยังขาดไป และดำเนินการพัฒนาเส้นทางช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี เพื่อขยายเส้นทางรถไฟทางคู่ต่อไปถึงสุราษฎร์ธานี ซึ่งโครงการในระยะที่ 2 นี้มีแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในปี 2562 และระยะที่สาม โครงข่ายช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ และช่วงหาดใหญ่ - สุโขทัย จะเป็นการขยายแนวเส้นทางต่อไป เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียบริเวณปาดังเบซาร์ โดยแผนการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2575

นอกจากนี้ ในแผนการพัฒนายังมีโครงการทางรถไฟสายใหม่ สายสงขลา - ปากบารา ที่พัฒนาขึ้นเพื่อรองรับท่าเรือปากบารา ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อการขนส่งระบบรางเข้ากับท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันตก เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าจากอาเซียนตอนบนผ่านประเทศไทย ส่งออกสู่ตลาดแถบประเทศตะวันตก

ขณะที่การเชื่อมต่อนี้ระหว่างระบบรางคู่กับทางมาเลเซียนั้น มองว่าการพัฒนารถไฟรางคู่ของไทย เป็นระบบที่พร้อมใช้งานร่วมกับระบบของทางมาเลเซียได้อยู่แล้ว โดยเมื่อปี 2553 ที่ผ่านมา มาเลเซียก็ได้มีการเปิดใช้รถไฟระหว่างเมือง ETS (Electric Train Services) ที่สามารถใช้ความเร็วได้สูงสุด 140 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งรถไฟ ETS เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถของระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร ซึ่งเท่ากับขนาดของรางรถไฟของไทยในปัจจุบันและสามารถพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ และขีดความสามารถในการใช้งานที่สูงได้ ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนใหม่ทั้งหมด

ดังนั้นหากการก่อสร้างแล้วเสร็จก็สามารถเชื่อมต่อบริเวณเดิมได้ทันที และพร้อมรองรับการพัฒนาในอนาคต อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟทางคู่อิปท์ - ปาดังเบซาร์ ของประเทศมาเลเซีย ประสานโครงข่ายการคมนาคมระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเพิ่มขีดความพร้อมในการแข่งขันทางการค้าในฐานะสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ให้แก่ประเทศไทยได้ในอนาคต (สุภาวดี แถลงศรี, 2555)

ลาว

จากเมืองเล็ก ๆ สงบเงียบบริมน้ำโขง แขวงสะหวันนะเขต ถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ทันที หลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ตั้งแต่เดือนมกราคม 2550 เป็นต้นมา พร้อมทั้งมีการพัฒนาให้สอดคล้องไปกับเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) นอกจากนี้ ลาวยังเตรียม

สร้างทางรถไฟผ่านจังหวัดสะหวันนะเขต ดิตพรมแดนไทย ไปยังแขวงลาวบาว ดิตพรมแดนเวียดนาม เส้นทางรถไฟดังกล่าวซึ่งมีความยาว 220 กิโลเมตร จะสร้างจากแขวงสะหวันนะเขต ประเทศลาว ซึ่งติดกับชายแดนประเทศไทย ไปบรรจบที่แขวงลาวบาว ทางตะวันออกของประเทศ ซึ่งติดกับชายแดนเวียดนาม ก่อนที่จะขยายเส้นทางเข้าสู่เมืองดานัง เมืองท่าสำคัญของเวียดนามในอนาคต โดยวางรถไฟนี้เป็นระบบรางคู่ สร้างโดยบริษัท ใจแอนท์ คอนโซลิเดท ของมาเลเซีย ในโครงการเมกะโปรเจกต์มูลค่า 5,000 ล้านดอลลาร์ (ราว 1.6 แสนล้านบาท)

ทั้งนี้ สำหรับทางรถไฟนี้เป็นรางคู่ปกติ เพื่อรับนิคมอุตสาหกรรมที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน สะหวันนะเขต ตรงข้ามจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งรถไฟจะใช้เวลาด้วยความเร็ว 120 กม.ต่อชม. จะใช้เวลาสร้าง 4 ปี จนแล้วเสร็จ และถูกออกแบบให้ทนต่อแผ่นดินไหวด้วย รถไฟขบวนนี้มีทั้งหมด 11 สถานี โดยจำนวนนี้ 4 สถานี จะกลายเป็นศูนย์กลางด้านการพัฒนาทางพาณิชย์และอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งตลาดต่าง ๆ โรงพยาบาล โรงเรียนและโรงแรม (มติชนออนไลน์, 2557)

เมียนมาร์

พม่ามีการขนส่งระบบรางใช้งานมานานกว่า 130 ปี ปัจจุบัน มีระยะทางรวมกันกว่า 4,300 กิโลเมตร ครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศ หากแต่รางขาดการซ่อมบำรุงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การรถไฟพม่าเปิดใช้ รถไฟรางคู่ วิ่งเชื่อมระหว่างสองเมืองหลวงเก่ากับเมืองหลวงใหม่ กรุงย่างกุ้ง - กรุงปีนมานา - กรุงมันตะเลย์ ระยะทางยาว 620 กิโลเมตร นอกจากพม่าจะมีรถไฟระบบรางคู่แล้ว วิศวกรรถไฟพม่าสามารถ ที่จะประกอบหัวรถจักรดีเซลใช้เองได้ โดยได้รับความช่วยเหลือจากรถไฟจีนโดยการนำเข้าชิ้นส่วนหัวรถจักรจากจีนสอนวิธีประกอบรถไฟ การเปิดใช้ระบบรางคู่ ทำให้สามารถสวนทางกันได้ตลอดระยะทาง 620 กิโลเมตร ช่วย่นระยะเวลาการเดินทางระหว่างสองเมืองได้อย่างมาก (ลม เปลี่ยนทิศ, 2550:5) นอกจาก ความช่วยเหลือจากรัฐบาลจีนแล้วทางการพม่าเริ่มปรับปรุงเส้นทางรถไฟครั้งใหญ่โดยได้รับความร่วมมือและช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงกุ้ง - พะโค (เมืองหงสาวดีเดิม) เพื่อพัฒนาเป็นชุมทางรถไฟที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ถัดจากสถานีรถไฟกลางในย่างกุ้งเป็นจุดแยกของทางรถไฟสายเหนือกับสายใต้ ปัจจุบัน เส้นทางเดินรถสายย่างกุ้ง - พะโค หรือระหว่างเขตย่างกุ้งกับเขตพะโค (ซึ่งเป็นทางรถไฟรางคู่) มีรถไฟให้บริการ 22 ขบวนต่อวัน เนื่องด้วยตลอดหลายสิบปีที่ผ่านมา ทางการพม่าได้เข้มงวดในการนำเข้ารถยนต์ และเร่งปรับปรุงรถเมล์ขนส่งมวลชนในย่างกุ้ง เพื่อประหยัดเงินตราต่างประเทศ และลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ขณะเดียวกันก็จัดรถไฟสายรอบเมืองอำนวยความสะดวกอีกทางหนึ่ง (ผู้จัดการออนไลน์, 2556)

คณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (คสศ.) หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ มีมติให้ผลักดันการเปิดเส้นทางการค้า การลงทุน และการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เส้นทางใหม่ ระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอน กับเมืองลอยก้อซึ่งเป็นศูนย์กลางการรถไฟที่สำคัญของพม่า โดยมีรถไฟรางคู่กระจายไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังชายแดนประเทศบังกลาเทศและจีน จากบังกลาเทศเชื่อมต่อไปยังอินเดียซึ่งมีรถไฟรางคู่จากอินเดียมาถึงเมืองตองอู และการเชื่อมต่อกับจีนด้วยรถไฟรางคู่จากยูนนาน นอกจากนี้เส้นทางดังกล่าวยังจะเชื่อมต่อไปยังเมืองเนปิดอว์ เมืองหลวงใหม่ของพม่า ในระยะทางเพียง 200 กิโลเมตรและต่อไปยังเมืองทันเวย์ เมืองท่าใหญ่ของพม่าริมฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ในระยะทางเพียง 450 กิโลเมตร ทำให้เป็นประตูบานใหม่ของไทย

ที่เชื่อมโยงกับพม่า จากปัจจุบันมีที่ อ.แม่สอด จ.ตาก อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี และ อ.แม่สาย จ.เชียงราย นอกจากนี้ยังจะเป็นเส้นทางสำคัญเชื่อมโยงไทยกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC คือ อินเดีย บังกลาเทศ เนปาล ภูฏาน และศรีลังกา (ประชาชาติธุรกิจ,2553:24)

การเชื่อมโยงอาเซียน

ตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงกันระหว่างอาเซียน (Master Plan of ASEAN Connectivity : MPC) ในด้านการขนส่งโครงข่ายด้านคมนาคมที่เชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศนอกภูมิภาคเข้าด้วยกันนั้น จะมีโครงการที่สำคัญคือ “โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - Kunming” (Singapore Kunming Rail Link: SKRL) ซึ่งถือเป็นรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ซึ่งจะเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของกลุ่มประเทศอาเซียนและเอเชียเข้าด้วยกัน โดยเชื่อมโยง 8 ประเทศ แบ่งเป็นเส้นทางหลักผ่าน 6 ประเทศ คือ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนาม และจีน และมีเส้นทางแยกอีก 2 สาย คือ ไทย - สปป.ลาว และ ไทย - พม่า

โครงการนี้เป็นระบบรางคู่ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เตรียมขยายเส้นทางรถไฟสายได้เพื่อรองรับโครงการดังกล่าว ขณะเดียวกันเวลานี้ทางมาเลเซียเองก็มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ที่พร้อมจะเชื่อมต่อทางรถไฟกับไทยได้ทันที ในปี 2558 ดังนั้นการพัฒนาระบบรางคู่ของไทยจะทำให้ไทยสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งได้ทันที

บทสรุป

การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและลอจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ของการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity-MPAC) ไทยจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงสถานการณ์และบริบทต่าง ๆ เพื่อให้เกิดโอกาสการลงทุนและลดผลกระทบและความสูญเสียในเชิงลบทางเศรษฐกิจ ดังนั้นการเดินทางพัฒนาระบบรางคู่ ประเทศไทยมีปัจจัยส่งเสริมและสนับสนุนในหลายด้าน ประการแรกคือข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในฐานะศูนย์กลางของประเทศแถบกลุ่มแม่น้ำโขง การเชื่อมประเทศในกลุ่มนี้จะช่วยเสริมความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคของไทย ดังนั้นการพัฒนาภูมิภาคด้วยระบบรางจึงเป็นแนวทางที่หลายประเทศเห็นตรงกันในการลดต้นทุนลอจิสติกส์และได้ปริมาณการขนส่งสินค้าที่มากกว่า มีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคการผลิตและสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ดีกว่า ซึ่งเมื่อมีการวางระบบรางคู่ทั่วประเทศจะสามารถให้บริการได้ทั้งผู้โดยสารและสินค้า

สำหรับการเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆในกลุ่มประชาคมอาเซียน ตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน (MPAC) ได้กล่าวถึงการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในการดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง ที่มุ่งสร้างทางเลือกให้กับการขนส่งทางบกด้วยระบบราง โดยกำหนดเส้นทางรถไฟหลัก 2 สาย ได้แก่ สายตะวันออก ผ่านไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยมีทางเชื่อมระหว่างลาว-เวียดนาม และสายตะวันตก ผ่านไทย-เมียนมาร์

ดังนั้นจะเห็นว่าระยะเวลาที่ผ่านมาไทยขาดการพัฒนาาระบบขนส่งทางรางที่สร้างความภูมิใจแก่ผู้ประกอบการและนักลงทุน ความจำเป็นในการเร่งพัฒนาขีดความสามารถของระบบรางคู่จะช่วยดึงดูดให้เอกชนหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น และความพร้อมในด้านการพัฒนาระบบรางคู่ของไทยนั้นสามารถดำเนินการได้ทันทีเนื่องจากมีโครงการศึกษารถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ตั้งแต่ปี 2554 และปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เริ่มเปิดประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่แล้ว 1 เส้นทาง คือ ระหว่างถนนจรัล ถึงขอนแก่น ส่วนอีก 5 เส้นทางที่อยู่ในแผนของการรถไฟฯ นั้น ยังอยู่ระหว่างการศึกษาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประการที่สองปัจจัยด้านงบประมาณ การผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงในช่วงที่มีเงินคงคลังไม่มากพอและต้องกู้เงินจากต่างประเทศมาลงทุน อาจก่อให้เกิดภาระหนี้ในระยะยาวได้ ถ้าการศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจไม่รอบด้านพอเมื่อประสบปัญหาการขาดทุนและที่สุทธรัฐจะต้องเป็นผู้อุดหนุน จะเห็นว่าการพัฒนาระบบรางคู่ที่น่าที่จะเป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศมากกว่าเพราะจะใช้เงินลงทุนที่ต่ำกว่าและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพียงแต่จะต้องใช้ระยะเวลาค่อนข้างยาวนานในการดำเนินการประมาณ 8-10 ปี โดยประมาณ (ธนิต โสรัตน์, 2555) จนครอบคลุมทั้งหมด

ข้อเสนอแนะ

เป็นเวลากว่าหนึ่งศตวรรษที่กิจการรถไฟในประเทศไทยถือกำเนิดขึ้น อีกทั้งเป็นประเทศแรกในเอเชียอาคเนย์ที่นำรถจักรดีเซลมาใช้งาน ผ่านมาจวบจนปัจจุบันแต่การพัฒนาระบบรางกลับถูกละเลย ดังนั้นการตัดสินใจพัฒนาระบบรางคู่ เป็นทางเลือกสำหรับการพัฒนาระบบลอจิสติกส์ที่ควรบรรจุในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในรัฐบาลทุกสมัย เนื่องจากโครงการดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานที่จะดำเนินการได้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ แต่ที่ผ่านมาเมื่อมีการปรับเปลี่ยนรัฐบาล โครงการเหล่านี้ก็ยุติตามไปด้วย ทำให้ขาดความต่อเนื่องทั้งที่เป็นประโยชน์หลายโครงการในแง่เศรษฐกิจ การพัฒนาระบบการคมนาคมในทุกกระบวนย่อยจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ฉะนั้นการวางแผนหรือนโยบายระยะยาวและมีการดำเนินการที่ต่อเนื่องของรัฐบาลแต่ละสมัยเพื่อการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบจึงมีความสำคัญ เพราะเมื่อประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปัจจัยดังกล่าวจะเป็นตัวกระตุ้นและดึงดูดนักลงทุนเมื่อผนวกเข้ากับความได้เปรียบของประเทศไทย อยู่ในที่ตั้งภูมิศาสตร์ที่ตีเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลาง (ฮับ) ของอาเซียน ทั้งฮับทางการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การคมนาคม-ขนส่ง การศึกษา ฯลฯ เรียกได้ว่าประเทศไทยเป็นฮับในทุกๆด้านก็ว่าได้ หากเราไม่มีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพสำหรับเชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน เราก็อาจสูญเสียฮับให้ประเทศอื่นได้

การขนส่งระบบรางหรือรถไฟโดยส่วนใหญ่จะเน้นเรื่องลอจิสติกส์ การขนส่งสินค้า แต่ในความเป็นจริงรถไฟเป็นบริการสาธารณะที่ขนส่งคนด้วย ซึ่งเป็นผลพลอยได้อีกประการหนึ่งในเรื่องการเคลื่อนย้ายคน อันจะได้รับประโยชน์ทั้งด้านการท่องเที่ยว การเคลื่อนย้ายแรงงาน ทั้งนี้การลงทุนสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นทั้งในส่วน of เส้นทางที่เป็นรางคู่และเส้นทางเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งลาว จีน เขมร และมาเลเซีย นับเป็นเรื่องที่น่าสนใจและควรกำหนดการเจรจาเพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในระดับภูมิภาค เพราะนอกจากจะเพิ่มงานก่อสร้างซึ่งช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในช่วงเวลาที่ซบเซาอย่างในขณะนี้แล้ว ยังเป็นการลงทุนที่มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจในระยะยาวอีกด้วย

จัดทำโดย

นางอารียา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

โทร. 0 2244 2065

โทรสาร 0 2244 2058

เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย.(2552).ความเป็นมาโครงการก่อสร้างทางคู่[ออนไลน์]. วันที่ค้นข้อมูล 2 พฤษภาคม 2557. เข้าถึงได้จาก http://www.railway.co.th/resultproject/project_doubletrack.asp?result=11
- กลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการประชาสัมพันธ์ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี.(2553). “รัฐบาลเร่งพัฒนารถไฟรางคู่เพิ่มความเร็ว 100-120 กม./ชม.”[ออนไลน์].วันที่ค้นข้อมูล 28 เมษายน 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaigov.go.th/governmental/item/46988-.html>.
- จอม เพชรประดับ.(ผู้ดำเนินรายการ).(2556,13 กรกฎาคม). รถไฟฟ้าความเร็วสูง กับ รถไฟรางคู่ แบบไหนคุ้มค่าง่ากัน [รายการโทรทัศน์].กรุงเทพฯ : สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส.
- ธนิต โสรัตน์.(2555, 2 กุมภาพันธ์). “ภาคประชาชนจะได้อะไรกับการพัฒนาระบบราง” [ออนไลน์].วันที่ค้นข้อมูล 30 พฤษภาคม 2557. เข้าถึงได้จาก www.tanitsorat.com.
- นคร จันทกร .(2546,ตุลาคม-พฤศจิกายน). “ขนาดความกว้างของรางรถไฟ (Railway Gauge)” วารสารรถไฟสัมพันธ์,(23), 23-24.
- ปรีดิยาธร เทวกุล, ม.ร.ว..(2552,17 สิงหาคม). “รถไฟรางคู่ การลงทุนที่คุ้มค่า.” โพสต์ทูเดย์, หน้า 3.
- ผู้จัดการออนไลน์.(2556.12 กันยายน). “พม่าเริ่มปรับปรุงทางรถไฟครั้งใหญ่.” [ออนไลน์].ผู้จัดการออนไลน์. วันที่ค้นข้อมูล 21 พฤษภาคม 2557 เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/around/ViewNews.aspx?NewsID=9560000115356>
- มติชนออนไลน์. (2557,9 มกราคม). “เพื่อนบ้านอายุ ลาวเริ่มสร้างทางรถไฟรางคู่เชื่อมไทย-เวียดนาม วงเงิน 1.6 แสนล้าน คาด 4 ปีสร้างเสร็จ.” [ออนไลน์]. มติชนออนไลน์.วันที่ค้นข้อมูล 21 พฤษภาคม 2557. เข้าถึงได้จาก http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1389251182
- ลม เปลี่ยนทิศ.(2550, 27 กรกฎาคม). “หมายเหตุประเทศไทย.” ไทยรัฐ, หน้า 5.
- สุจิต เมืองสุข. (2550,11 พฤศจิกายน). “ร.ฟ.ท.ท้าวี่ร์มาเลเซีย ดุดันแบบรถไฟรางคู่.” ข่าวสด,หน้า 8.
- สุภาวดี แถลงศรี. (2555,1 กรกฎาคม). “คอลัมน์รายงานพิเศษ : สนข.ดันสุดลิม “รถไฟรางคู่” ไทย-มาเลย์ พร้อมรับมือเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต.” สยามรัฐ.

สุวิดา จิรประเสริฐกุลและณัฐธิดา คำรินทร์.(2556). ย้อนรอยแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Link): บทเรียนสำคัญ
สำหรับโครงการ 2 ล้านล้าน หน้า 10-11. กรุงเทพฯ : มูลนิธิสถาบันอนาคตไทยศึกษา.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้า
ทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.(2553). การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น
ระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) เอกสารประกอบการสัมมนา
เชิงวิชาการ ครั้งที่ ๒.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.(2555). เอกสารประกอบการประชุมใหญ่การมีส่วนร่วม
ของประชาชน ครั้งที่ ๒ (สรุปผลการศึกษา) งานออกแบบรายละเอียดของโครงการก่อสร้างทางคู่
ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ หน้า 5. กรุงเทพฯ : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร.

วรพจน์ แสนประเสริฐ. (2557, 11 เมษายน). “คอลัมน์: ไม้หน้าสาม: หมิ่นสถาบัน กับ สำนัก...นั่งดอกไม้.”
แนวหน้า, หน้า 2.

อนุสรณ์ ธรรมใจ.(2556, ธันวาคม). “ไทยต้องการรถไฟฟ้ามากกว่ารถไฟฟ้าความเร็วสูง.” วันที่ค้นข้อมูล
23 พฤษภาคม 2557. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก
<http://www.jrsu.net/article/870#sthash.UD4XXc1z.dpuf>.

แอดมิน.(2556). “สำรวจแผนสาธารณูปโภค เชื่อมไทย-เชื่อมอาเซียน.” [ออนไลน์]. อันต์แมกกาซีน. วันที่ค้น
ข้อมูล 10 พฤษภาคม 2557. เข้าถึงได้จาก <http://hunt-magazine.com>

“เกาะติดยุทธศาสตร์ระบบรางประเทศ อัปเดตรถไฟฟ้าเมืองกรุง 10 สาย.” (2556, 3 มิถุนายน). ไทยรัฐ, หน้า 8.

“บทสรุปเงินกู้ 2 ล้านล้าน ได้ร่วมเงางบประมาณปี’58.” (2557, 15 เมษายน). มติชน. หน้า 9.

“ประภัสร์” เดินหน้ารถไฟฟ้าคู่ ชัชชาติโยนรัฐบาลใหม่ดันลงทุน.” (2557, 19 มีนาคม). ไทยโพสต์. หน้า 6.

“หอเหนือขงเปิดเส้นทางเชื่อมพม่า-เอเชียใต้” (2553, 29 พฤศจิกายน-1 ธันวาคม). ประชาชาติธุรกิจ, หน้า 24.