



## การพัฒนารถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย

### The development of double-track railway and high-speed trains in Thailand

รพี อุดมทรัพย์

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

18/18 ถนนเทพรัตน์ ตำบลบางโจลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

Rapee Udomsub

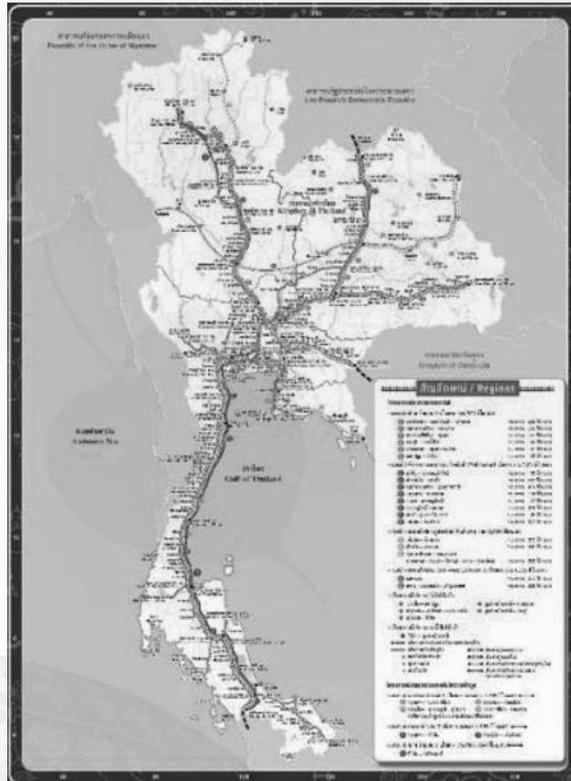
Faculty of Business Administration, Huachiew Chalermprakiet University

18/18 Thepparat Road, Bangchalong, Bangplee, Samutprakan, 10540

Email : rapee.u@gmail.com

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สำรวจและก่อสร้างเส้นทางรถไฟ พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการคมนาคมในยุคนั้นใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองไม่เพียงพอต่อการบำรุงรักษาพระราชอาณาจักร ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์ได้เสด็จฯ ทรงเปิดการเดินทางรถไฟสายแรกของไทยเส้นทาง กรุงเทพฯ-สถานีบ้านภาชี(อยุธยา) ระยะทางการเดินทางทั้งสิ้น 71 กิโลเมตร การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ได้เลือกใช้ขนาดความกว้างรางที่ 1.435 เมตร กรมรถไฟในยุคนั้นได้ขยายการก่อสร้างเส้นทางรถไฟออกไปอีกหลายเส้นทาง เส้นทางรถไฟที่ได้ก่อสร้างมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การดำเนินการปกครอง และการป้องกันประเทศในท้องถิ่นต่าง ๆ ที่ทางรถไฟเข้าถึง หลังปี พ.ศ. 2463 มีแรงกดดันจากประเทศอังกฤษที่มีการแผ่อิทธิพลเข้ามาในคาบสมุทรมลายู อังกฤษต้องการเชื่อมเส้นทางรถไฟจากประเทศอินเดียที่มีความกว้างของราง 1 เมตร จากแรงกดดันของประเทศอังกฤษในอดีตส่งผลให้ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีขนาดความกว้างของรางรถไฟทั่วประเทศไทยอยู่ที่ 1 เมตร มีความยาวของเส้นทางรถไฟทุกเส้นทางรวมกันอยู่ที่ประมาณ 4,100 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่ 46 จังหวัด มีจุดศูนย์กลางของเส้นทางรถไฟอยู่ที่กรุงเทพฯ เป็นการยากที่ประเทศไทยจะทำการพัฒนารถไฟความเร็วสูงบนระบบรางเดิมที่มีอยู่ สาเหตุเพราะรถไฟความเร็วสูงจำเป็นต้องใช้รางที่มีความกว้าง 1.435 เมตร เพื่อให้ขบวนรถมีความเสถียรจากการทำความเร็วที่เพิ่มสูงขึ้น การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยจำเป็นต้องสร้างรางรถไฟแยกออกมาจากรางรถไฟเดิมสร้างเป็นเส้นทางรถไฟใหม่ทั้งหมด การที่จะ

ปรับเปลี่ยนจากรางขนาดความกว้าง 1 เมตรมาเป็นรางขนาดความกว้าง 1.435 เมตร พร้อมทั้งปรับให้เป็นระบบไฟฟ้า จะต้องใช้งบประมาณที่สูงมากกว่า 300 ล้านบาทต่อกิโลเมตร (อาทิตย์ อินธาระ และคณะ, 2560)

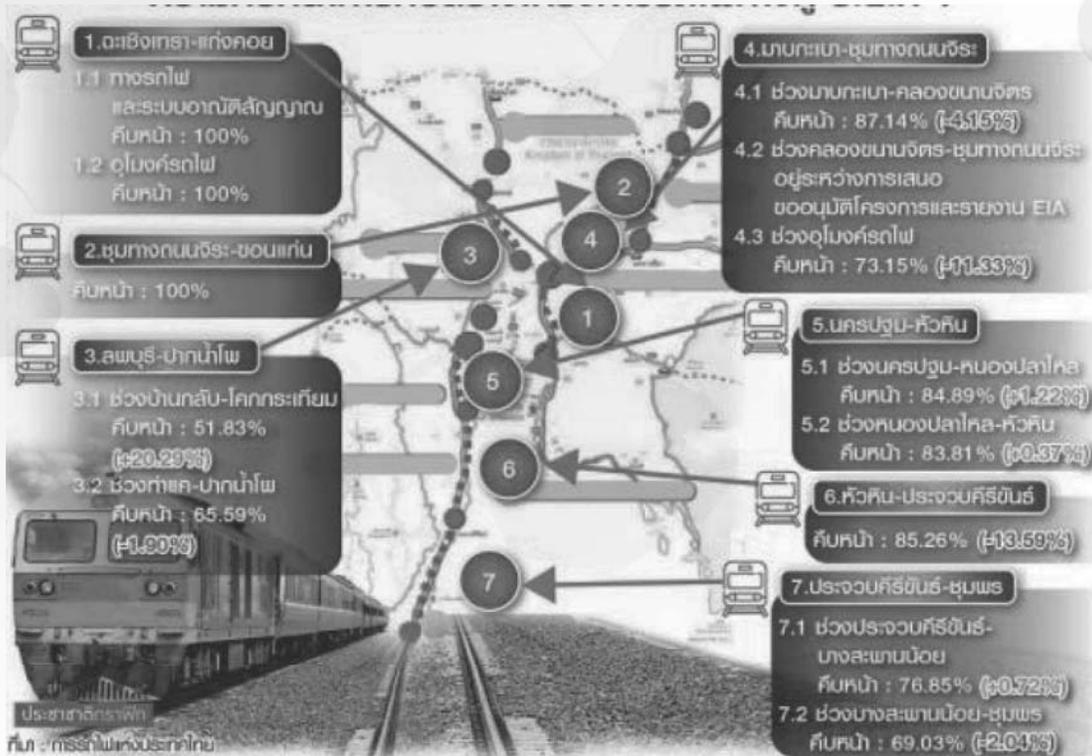


รูปที่ 1 เส้นทางรถไฟสายเหนือใต้ ตะวันออกเฉียงเหนือ ตะวันออก และสายแม่กลาง

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2564)

จากแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีของไทยได้มีการผลักดันโครงการรถไฟรางคู่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 ในระยะแรกของโครงการได้กำหนดการปรับปรุงเส้นทางรถไฟรางคู่ใน 7 เส้นทาง ปัจจุบันปรับปรุงแล้วเสร็จ 2 เส้นทางคือ เส้นทางที่ 1 ช่วงฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร เส้นทางที่ 2 ชุมทางจिरะ (นครราชสีมา)-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร ส่วน 5 เส้นทางที่เหลือยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงก่อสร้างคือ เส้นทางที่ 3 ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ เส้นทางที่ 4 ช่วงมาบตาพุด(สระบุรี)-ชุมทางจिरะ(นครราชสีมา) เส้นทางที่ 5 ช่วงนครปฐม-หัวหิน เส้นทางที่ 6 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เส้นทางที่ 7 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระบบรถไฟรางคู่ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยเชื่อมต่อการเดินทาง การขนส่งสินค้าในแต่ละพื้นที่ของประเทศเข้า

ด้วยกัน ช่วยดึงดูดการลงทุนจากภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรมให้เข้ามาในพื้นที่ เพราะการเดินทางและการขนส่งสินค้าจะมีความรวดเร็วที่เพิ่มขึ้น มาจากการที่ขบวนรถไฟจะไม่ต้องหยุดรอการสวนทางที่สถานีรถไฟเหมือนดังที่ผ่านมาในระบบรางเดี่ยว



รูปที่ 2 ความคืบหน้าการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ ระยะที่ 1

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2564)

ประเทศจีนโดยประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้ประกาศริ้วฟื้นเส้นทางสายไหมในอดีตมาต่อยอดและพัฒนาเป็น “เส้นทางสายไหมใหม่” ตั้งแต่ปี 2556 แบ่งเป็นเส้นทางสายไหมทางบก (One Belt) และทางทะเล (One Road) เส้นทางสายไหมพาดผ่าน 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง เอเชียใต้ แอฟริกาเหนือ และยุโรป ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประเทศจีนมีโครงการรถไฟความเร็วสูงจากนครคุนหมิงมายังเวียงจันทน์ประเทศลาวเพื่อเชื่อมกับเส้นทางรถไฟของไทยที่จังหวัดหนองคายมายังกรุงเทพฯ และลงไปที่สิงคโปร์ ประเทศไทยต้องมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายคุนหมิง-เวียงจันทน์ เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีนจะเชื่อมต่อกับประเทศลาวที่บ่อเต็นมาที่เวียงจันทน์ การเปิดให้บริการรถไฟสายจีนลาวจะส่งต่อการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า คาดว่าจะมี

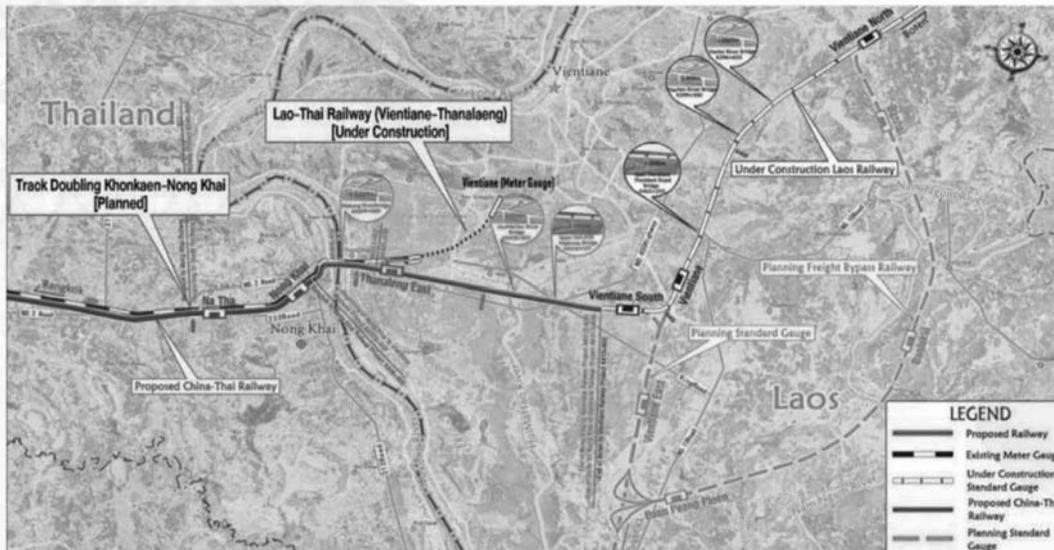


ผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาลงทุนในไทยเพิ่มมากขึ้น ทำให้การนำเข้า-ส่งออก ของ ไทย ลาว และจีน ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โครงการรถไฟความเร็วสูงของจีนมาที่ลาวใช้รางที่มีความกว้าง 1.435 เมตร



รูปที่ 3 เส้นทางรถไฟสายความเร็วสูงในประเทศลาว บ่อเต็น-เวียงจันทน์

ที่มา: จดหมายข่าว กลจ. ปีที่ 4 ฉบับที่ 3 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



รูปที่ 4 เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแร่(สปป.ลาว)

ที่มา: จดหมายข่าว กลจ. ปีที่ 4 ฉบับที่ 3 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) ไทยได้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ความกว้างของราง 1.453 เมตร คาดว่าสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2569 และมีโครงการปรับปรุงรางแบบเดิมที่ความกว้างราง 1 เมตรให้เป็นระบบรางคู่ ในปัจจุบันมีการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและลาวทางรถไฟรางมีความกว้างที่ 1 เมตร เส้นทาง หนองคาย-ท่านาแร่(สปป.ลาว) ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 และทางประเทศลาวได้มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟ นาแร่-เวียงจันทน์ มีความคืบหน้าในการก่อสร้างประมาณร้อยละ 70% แต่สถานีเวียงจันทน์ภายใต้โครงการก่อสร้างนี้ตั้งอยู่คนละพื้นที่กับสถานีโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ทำให้เกิด Missing Link ของการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่าง จีน ลาว และไทย การดำเนินการระยะต่อไป ทั้งสามประเทศจะต้องมีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่าง หนองคาย-เวียงจันทน์ ในระยะเร่งด่วนไทยได้เตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟ จีน-ลาว ในเดือนธันวาคม 2564 นี้ ดังนี้ เพิ่มปริมาณและความถี่การเดินทางรถไฟและรถบรรทุก โดยต้องคำนึงถึงความสามารถในการรองรับน้ำหนักของสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และการอนุมัติเพื่อรองรับการปฏิบัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับปรุงและก่อสร้างอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าเมืองบริเวณสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 พัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้องให้เป็นพื้นที่จุดพักคอยรถบรรทุก พิจารณาพัฒนาพื้นที่บริเวณนาทาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้ารองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ ในระยะถัดไปต้องมีการพิจารณาแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเชื่อมโยงรถไฟของประเทศลาวที่มีขนาดความกว้างราง 1.435 เมตรเป็นรางขนาด 1 เมตร ซึ่งเป็นระบบรางหลักของประเทศไทย

#### บรรณานุกรม

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2564, 25 พฤษภาคม). *รีวิว 5 ปี รถไฟทางคู่ เฟสแรก ขยับไทม์ไลน์เปิดใช้ตุลาคม*

2566. <https://www.prachachat.net/property/news-673973>

สถาบันพระปกเกล้า (2562, 1 ตุลาคม). *โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟรางคู่ : ศักยภาพ และโอกาสทางด้าน*

*เศรษฐกิจ สังคม ภูมิศึกษาพื้นอำเภอเมืองจังหวัดมหาสารคาม.*

<https://kpi.ac.th/knowledge/research/data/360?page=7>

สมาลี สุขदानนท์. (2562, มิถุนายน). *ผลกระทบและแนวโน้มการพัฒนาเส้นทางสายใหม่ใหม่ในศตวรรษที่ 21.*

<http://www.cut.chula.ac.th/triresearch/saimai21/saimai21.html>



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564). การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการ  
เส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. จดหมายข่าว :  
NEWSLETTER กองยุทธศาสตร์การพัฒนาลोजิสติกส์ ปีที่ 4 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน-ธันวาคม.  
[https://www.nesdc.go.th/ewt\\_dl\\_link.php?nid=11981](https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=11981)

อาทิพย์ อินธาระ และคณะ (2560). พัฒนาการของรถไฟไทยกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในอนาคต. วารสาร  
มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา, 12 (ฉบับพิเศษ) เดือนกุมภาพันธ์, 151-167. [https://so04.tci-  
thaijo.org/index.php/yru\\_human/article/view/133826/100254](https://so04.tci-thaijo.org/index.php/yru_human/article/view/133826/100254)