



แผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์

นายศิิลปชัย จารุเกษมรัตน์
รองปลัดกระทรวง รักษาการ
ปลัดกระทรวงคมนาคม



แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555 - 2559

เป้าประสงค์

“มีระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

**กลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่าย
โลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่าง
บูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและ
การเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ**

- มีการให้บริการขนส่งระหว่างประตูกการขนส่งต่างๆ ภายในประเทศ และบริการขนส่งระหว่างประเทศจากประตูการขนส่งภายในประเทศไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยใช้เส้นทางที่พัฒนาขึ้น
- ความเร็วเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าระหว่างประตูการขนส่งต่างๆ ภายในประเทศลดลง/ความแน่นอนในด้านระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งเพิ่มมากขึ้น
- ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านประตูการค้าเพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2559

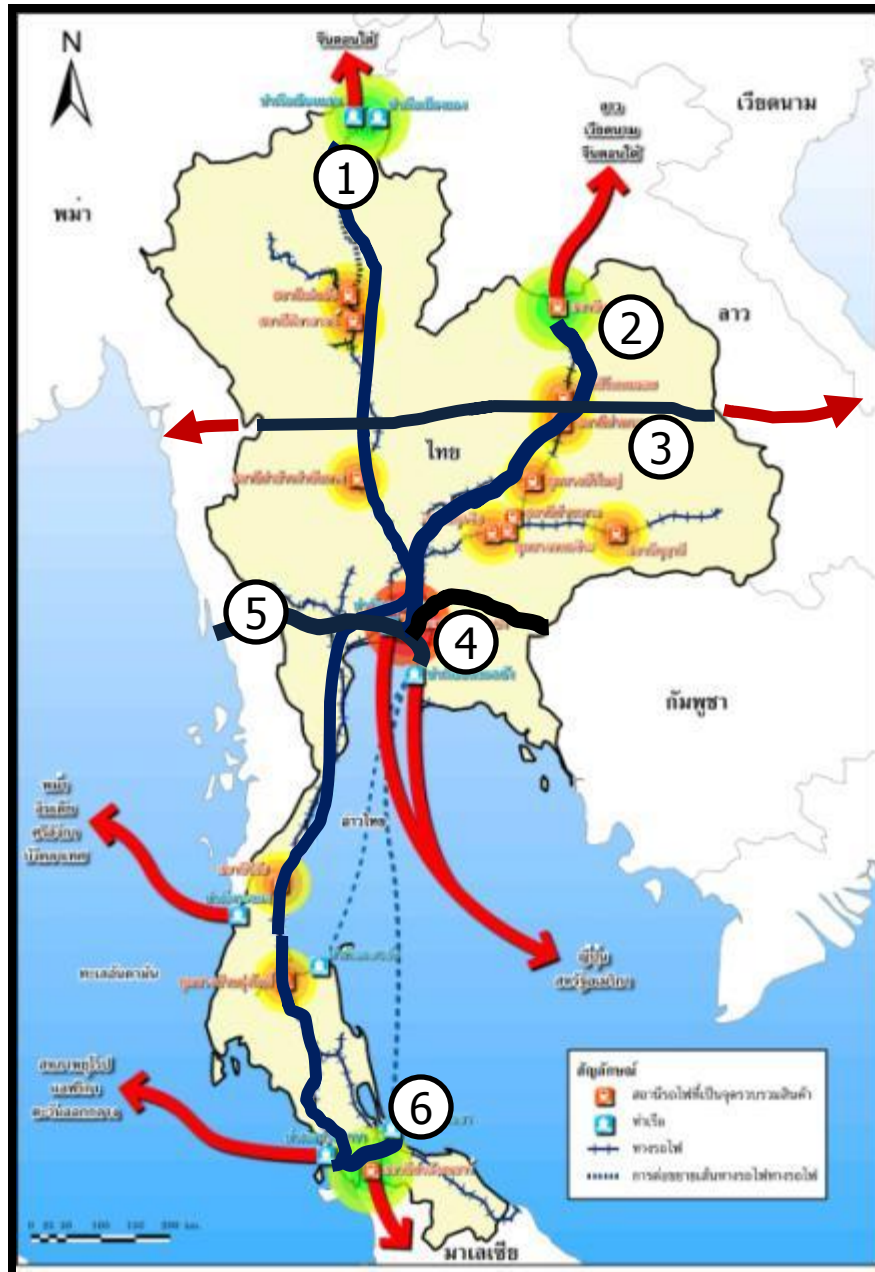
**กลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้
การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ
เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่ง
ของประเทศ**

- สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางน้ำเพิ่มขึ้นดังนี้
 - ทางรถไฟ จากเดิมร้อยละ 2.2 เป็นร้อยละ 5 ในปี พ.ศ. 2559
 - ทางน้ำ จากเดิมร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 19 ในปี พ.ศ. 2559
- ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 1.75 บาท-ตัน/กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2559

**กลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูการ
ขนส่งด้านทะเลอันดามันเพื่อ
เหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้
และรองรับการขยายตัวของการค้า
ระหว่างประเทศจีน – อาเซียน และ
อาเซียน – อินเดีย**

- ทำเรื่อน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันเปิดให้บริการ
- มีเส้นทางรถไฟเชื่อมสู่ท่าเรือฝั่งอันดามัน และเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศ

Logistics : Corridor Base , Map



- ① แนวเหนือ-ใต้-ปากบารา
- ② แนวหนองคาย-แหลมฉบัง
- ③ แนวตะวันออก-ตะวันตก
- ④ แนว ICDลาดกระบัง-แหลมฉบัง
- ⑤ Land Bridge 1 แนวทวาย-แหลมฉบัง-อรัญประเทศ
- ⑥ Land Bridge 2 แนวปากบารา-สงขลา

ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

Total Capacity (Phase 1 + Phase 2 + Phase 3)
Container : 18.8 m.TEUs
Vehicles : 195 m.Units
General Cargo : 2,568 m.Metric Tons

ค่าเช่า
สินค้าออกแบบใหม่ 2554
- ค่าเช่า 2555 - 2560
- มูลค่าต่อหน่วยใหม่ 2562

แหลมฉบัง ระยะที่ 3

ท่าเรือแหลมฉบัง

ศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ

โครงการสนับสนุน	55	56	57	58
1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ศึกษาออกแบบ)	สิ้นสุดปี 61			
2. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ	สิ้นสุดปี 62			
3. ก่อสร้างถนน 6 เส้นทาง (1) ทล. 331 ตอนแยก ทล. 36 – ทล. 3 (สัทธิบ)				
(2) ทล. 3138 (อ.บ้านฉาง) – บรรจบ ทล. 331 ตอนที่ 1				
(3) ทล. 3138 (อ.บ้านฉาง) – บรรจบ ทล. 331 ตอนที่ 2				
(4) ทล. 331 แลงยาว-บรรจบ สาย 304 (อ.พนมสารคาม)				
(5) ชบ.1072 แยก ทล. 7- บ.หนองกระเทียม อ.เมือง จ.ชลบุรี				
(6) สะพานข้ามทางรถไฟบน ถนน ชบ. 3022 แยก ทล. 315 – บ. เก่า อ.เมือง จ.ชลบุรี				

ก่อนสร้ง หลังปี ก่อนสร้ง

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ระยะที่ 2 เพิ่มขีด
ความสามารถรองรับ
ผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน/ปี



2

A11 ถนนวัดกิ่งแก้ว – สาย A6

1

ลาดกระบัง - จ.ฉะเชิงเทรา

โครงการสนับสนุน

ก่อน 55

55

56

57

58

ปี 59
เป็นต้นไป

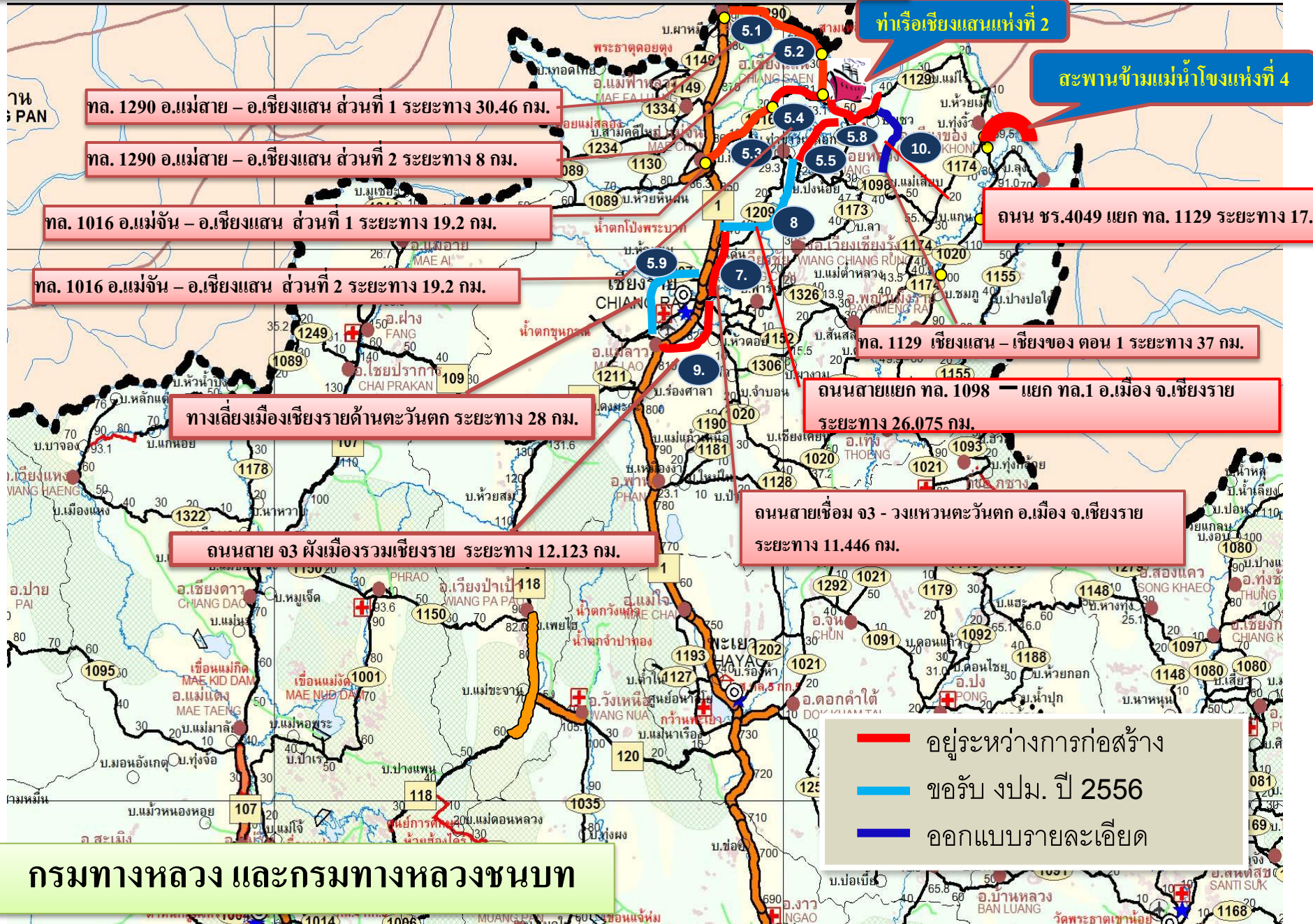
1. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

สิ้นสุดปี 62

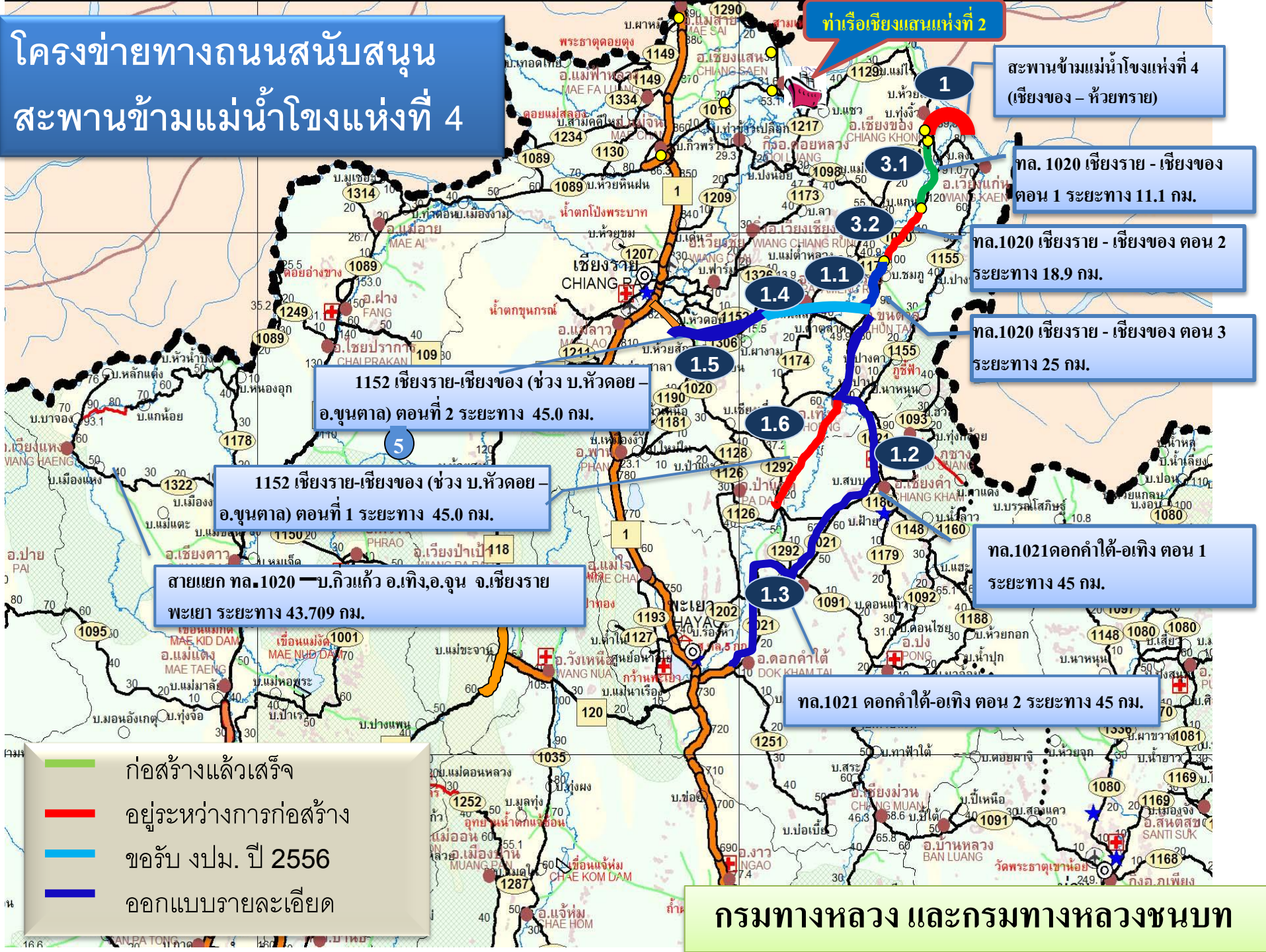
2. ถนน 2 เส้นทาง
(1) สาย จช. 3001 แยก ทล. 314 - ลาดกระบัง - จ.ฉะเชิงเทรา
(2) ถนนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ A11 ถนนวัดกิ่งแก้ว – สาย A6 สมุทรปราการ

➡ ก่อสร้างเสร็จ
หลังปี 2558

โครงข่ายทางถนนสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน 2



โครงข่ายทางถนนสนับสนุน สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4



กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ ระยะเริ่มแรก 1/1 (กรณียังไม่มีทางรถไฟ)



สร้างทรายถมพื้นที่

A

12-13

E

ด้านเชียงของ

บริหารส่วนกลาง

1

พ.ท.เปลี่ยนรถบรรทุก

ทางออกศูนย์ฯ

ทางเข้าศูนย์ฯ

1. อาคารคลังสินค้าทัณฑ์บน
 2. อาคารบริหารงานส่วนกลาง
 3. อาคารโรงอาหาร
 4. อาคารโรงซ่อมบำรุง
 5. อาคาร CFS
 12. อาคารด่านจัดเก็บค่าผ่านทางสะพานเชียงของ
 13. อาคาร X-Ray
- พื้นที่ A พื้นที่พัฒนาระยะที่ 2
- พื้นที่ E ลานจอดรถรอเข้าคิว X-Ray
ตู้สินค้า

ด้านอรัญประเทศ จ. สระแก้ว



โครงการสนับสนุน

ก่อน 55 55 56 57 58 หลังปี 58 เป็นต้นไป

1. ก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร

(1) ทล. 359 สาย อ.พนมสารคาม-สระแก้ว 3 ตอน

(2) ทล. 317 สายจันทบุรี-สระแก้ว 4 ตอน

2. งานปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทาง

(3) ขุมทางคลองสิบเก้า-อรัญประเทศและก่อสร้างทางระหว่างสถานีอรัญประเทศ -สะพานคลองลึก (เขตชายแดนไทย -กัมพูชา)



➡ ก่อสร้างเสร็จ

➡ ก่อสร้างเสร็จ
หลังปี 2558

ด้านหนองคาย จ. หนองคาย

โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5



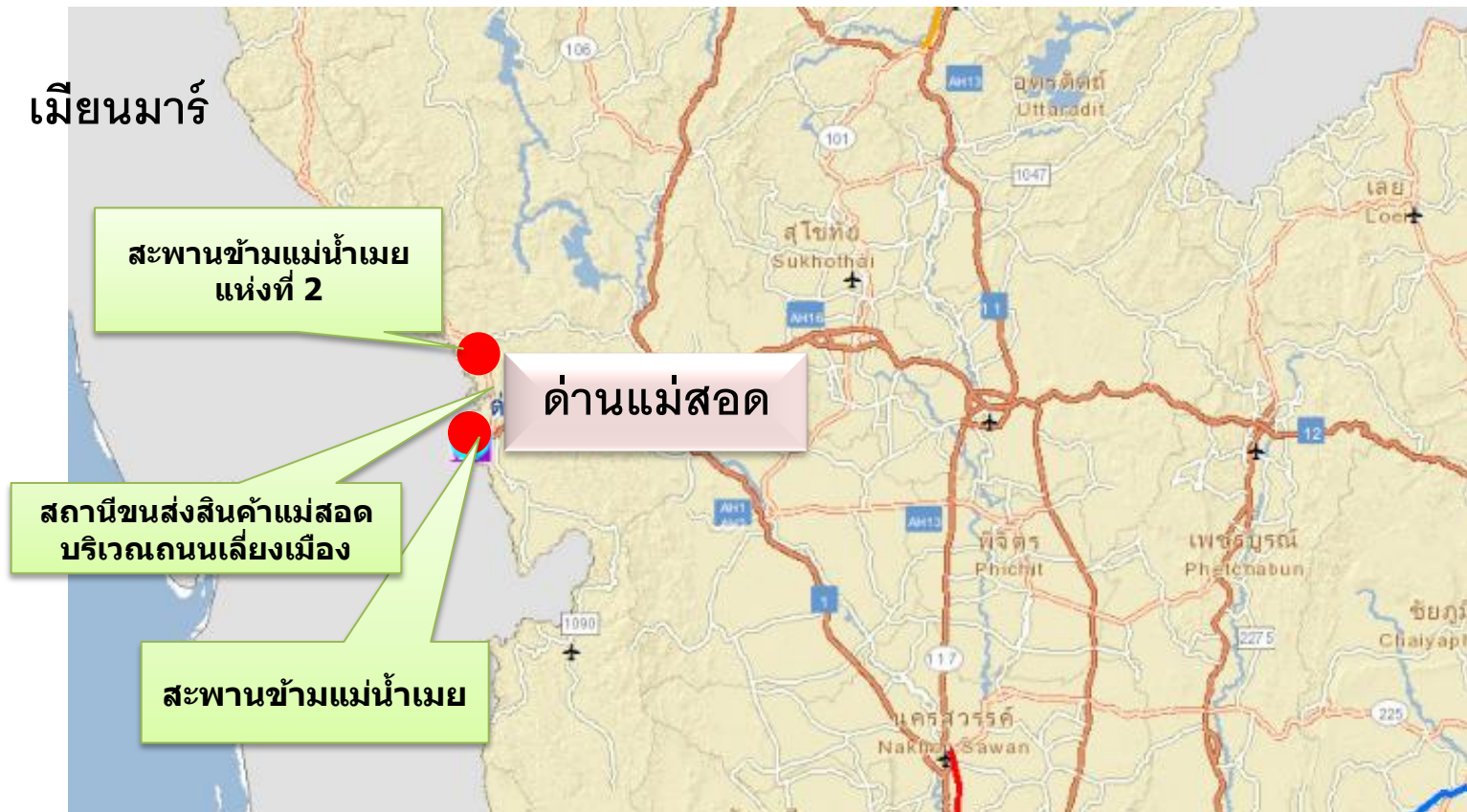
โครงการสนับสนุน	ก่อน 55	55	56	57	58	ปี 59 เป็นต้นไป
1. โครงการปรับปรุงทาง 2 สาย (1) ระยะที่ 5 ขุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น, ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ขุมทางบัวใหญ่และช่วงสถานีขุมทางถนนจระ-ขุมทางบัวใหญ่						
(2) ระยะที่ 6 ช่วงขุมทางบัวใหญ่-หนองคาย						
2. สถานีขนส่งสินค้า (3) คอนเทนเนอร์ (CY) หนองคาย						



ก่อสร้างเสร็จ

ก่อสร้างเสร็จหลังปี 2558

ด่านแม่สอด จ.ตาก



โครงการสนับสนุน	55	56	57	58	ปี 59 เป็นต้นไป
โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการ ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2	➡				
สถานีขนส่งสินค้าแม่สอด		➡			



ก่อสร้างเสร็จ



ศึกษาออกแบบ

ประตุการขนส่งด้านทะเลอันดามัน และสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge)

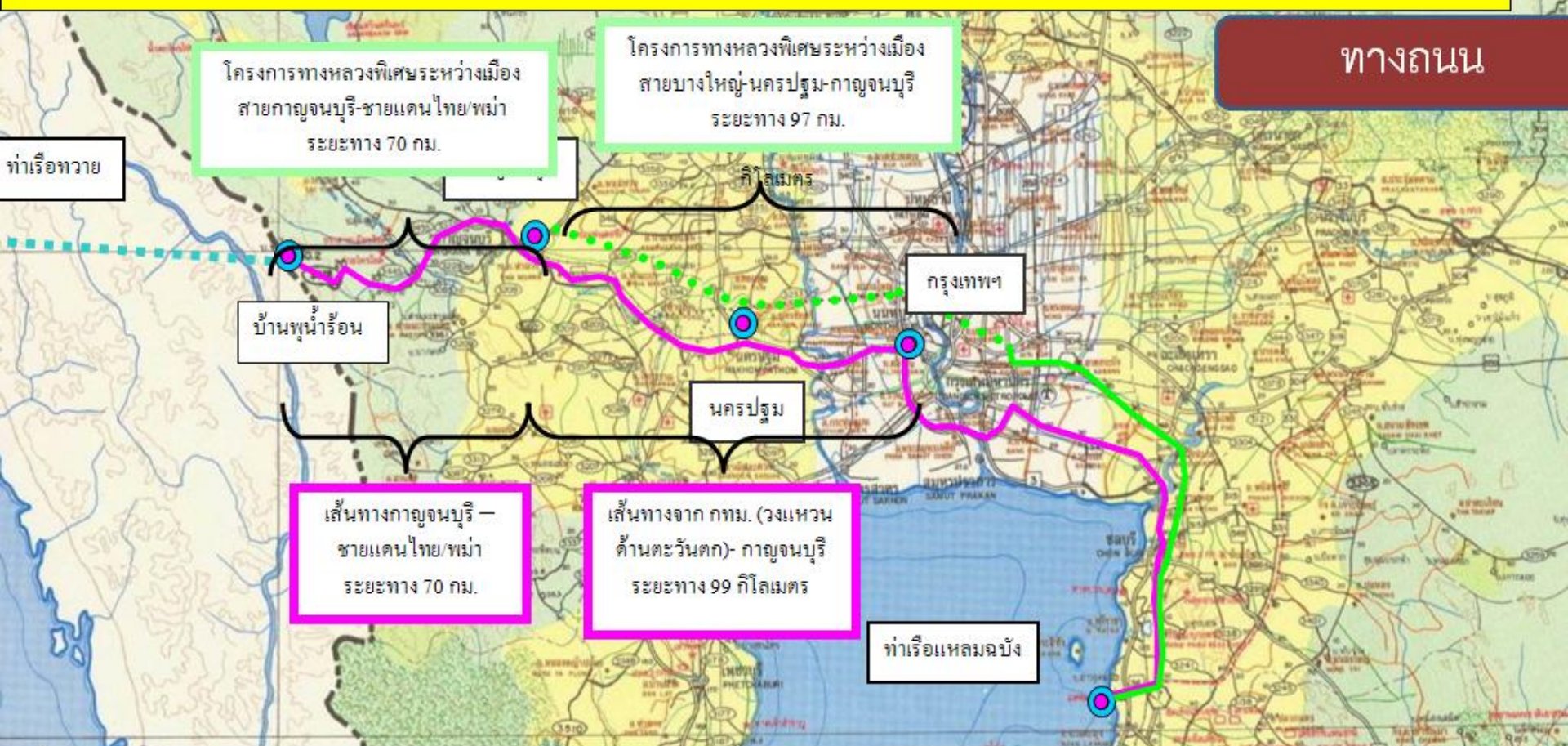


โครงการสนับสนุน	ก่อน 55	55	56	57	58	ปี 59 เป็นต้นไป
ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล						สิ้นสุด 2561
ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 จ.สงขลา						สิ้นสุด 2560
ถนน ทล. 416 อ.ปะเหลียน- อ.ทุ่งหว้า – อ.ละงู						
ทางรถไฟ สาย จะนะ – หาดใหญ่- ปากบารา						
- ศึกษาออกแบบ						สิ้นสุด 2562
- ก่อสร้าง						

- ก่อสร้างเสร็จ
- ก่อสร้างเสร็จหลังปี 2558
- ศึกษาออกแบบ

โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง - กรุงเทพมหานคร - ท่าเรือน้ำลึกทวาย(พม่า)

ทางถนน



แนวเส้นทางปัจจุบัน

ชายแดนพม่า - กาญจนบุรี - สาย 323, 4, 338 - วงแหวนตะวันตก - วงแหวนด้านใต้ - สาย 34 - สาย 7 - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 267 กม.

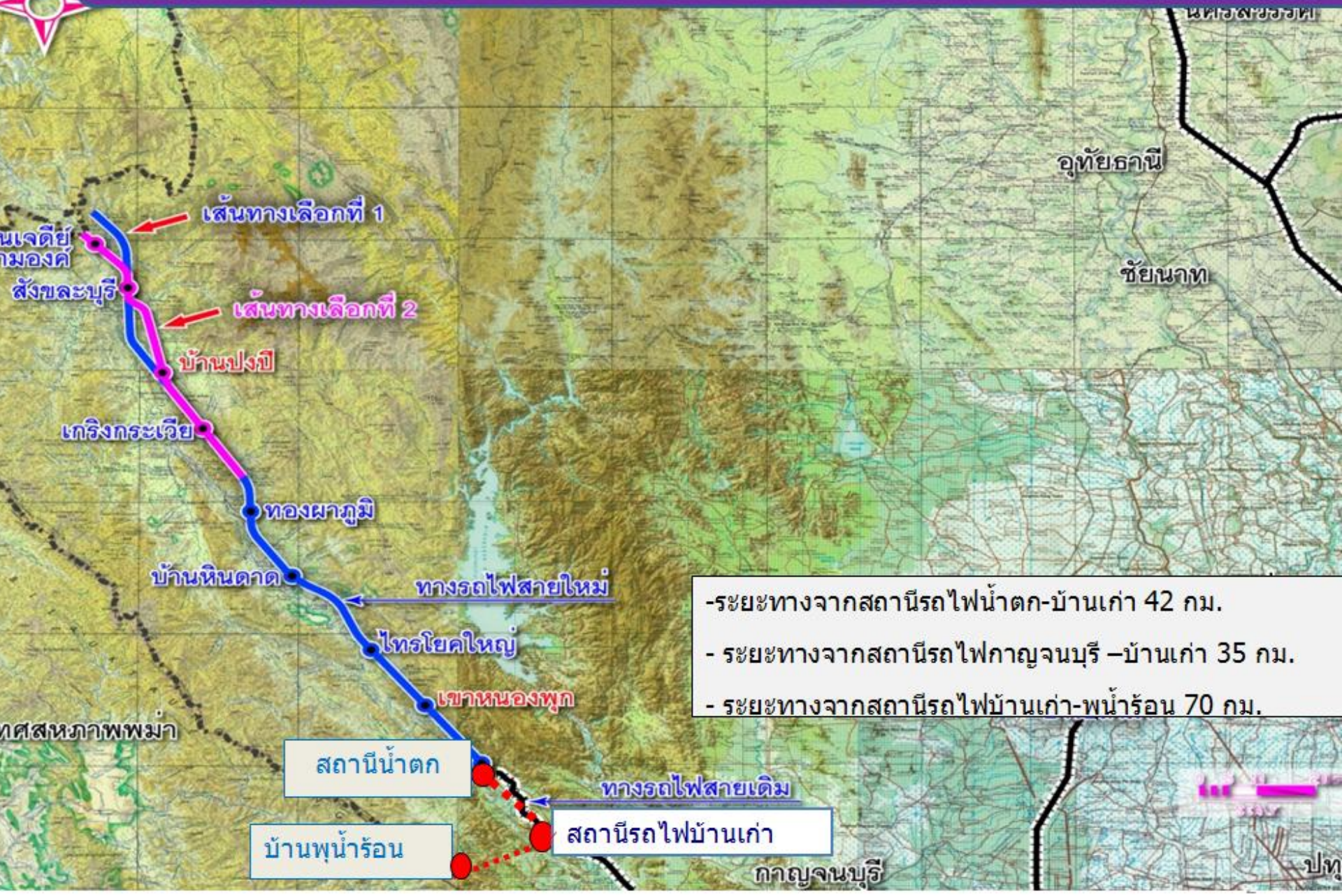
แนวเส้นทางในอนาคต

ชายแดนพม่า - กาญจนบุรี - นครปฐม - บางใหญ่ - วงแหวนด้านตะวันออก - สาย 7 - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 261 กม.

เส้นทางในพม่า (บ.แม่ระมี - ทวาย)



พัฒนาทางรถไฟสายใหม่



- ระยะทางจากสถานีรถไฟน้ำตก-บ้านเก่า 42 กม.
- ระยะทางจากสถานีรถไฟกาญจนบุรี -บ้านเก่า 35 กม.
- ระยะทางจากสถานีรถไฟบ้านเก่า-น้ำร้อน 70 กม.

การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ



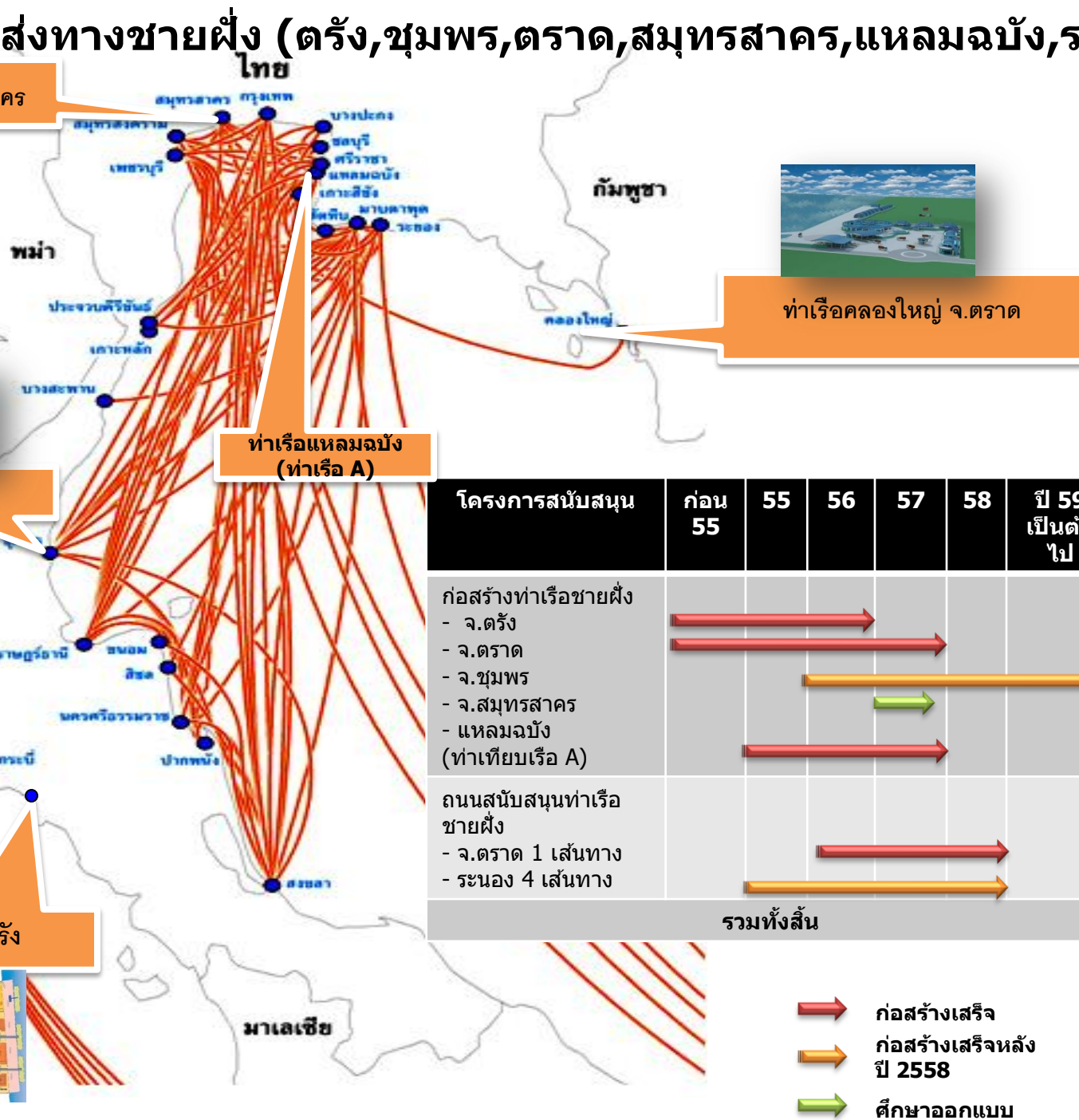
โครงการสนับสนุน	ก่อน 55	55	56	57	58	ปี 59 เป็นต้นไป
สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ จ.อยุธยา						สิ้นสุด 2559
สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ จ.อ่างทอง						สิ้นสุด 2561
เขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ						สิ้นสุด 2561

ทำเรือสมุทรสาคร

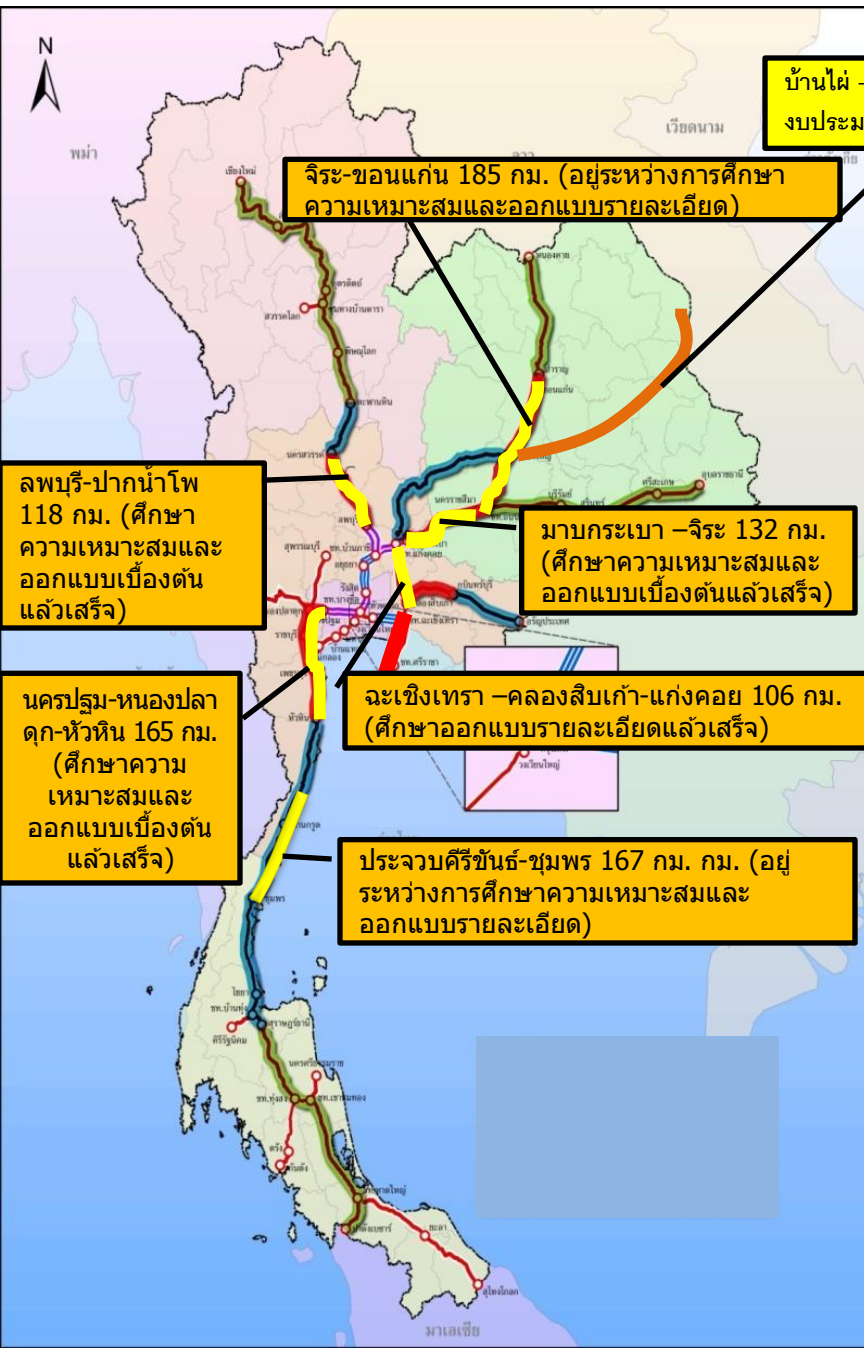


ทำเรือชุมพร

ท่าเรือชายฝั่ง จ.ตรัง



พัฒนาการขนส่งทางรถไฟ



โครงการสนับสนุน	ก่อน 55	55	56	57	58	ปี 59 เป็นต้นไป
ก่อสร้างทางคู่ 6 เส้นทาง รวม 873 กม. - เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร - เส้นทางจิระ-ขอนแก่น - เส้นทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และทางเชื่อม - เส้นทางนครปฐม-หนองปลาตึก-หัวหิน - เส้นทางมาบกระเบา-จิระ - เส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ทางรถไฟสายใหม่ - เส้นทางบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม						
ถนนเชื่อมโยงทางรถไฟ - เส้นทางนครชัยศรี จ.นครปฐม - เส้นทางบางใหญ่, บางบัวทอง จ.นนทบุรี - เส้นทางเลี้ยวเมืองสันป่าตอง-หางดง จ.เชียงใหม่						
รวมทั้งสิ้น						



ก่อสร้างเสร็จ



ก่อสร้างเสร็จหลังปี 2558

แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2553-2558)

ปรับปรุงพัฒนา สภาพงานทาง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบรถจักรและล้อเลื่อน

1. ปรับปรุงความแข็งแรงของทางรถไฟ และระบบอาณัติสัญญาณ

- ปรับปรุงความแข็งแรงของทาง ระยะทาง 2,272 กม.
- เปลี่ยนไม้หมอนรองรางเป็นหมอนคอนกรีต ระยะทาง 1,382 กม.
- เปลี่ยนรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ ระยะทาง 2,835 กม.
- ก่อสร้างสะพานรองรับน้ำหนักเพลา 20 ตัน/เพลา จำนวน 1,648 แห่ง
- เปลี่ยนประแจเป็นประแจกลหมู่ไฟฟ้า 233 สถานี
- เปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณไฟสี 223 สถานี
- แก้ไขปัญหาจุดตัดโดยก่อสร้างสะพาน/ทางลอดต่างระดับ 114 แห่ง และปิดทางลักผ่าน 540 แห่ง
- ติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติ 1,026 แห่ง
- ติดตั้งโครงข่ายระบบโทรคมนาคมของ รฟท. ทั่วประเทศ



บูรณะทางเดิม

2. พัฒนาหัวรถจักรและเครื่องกล

2.1 เร่งรัดปรับปรุงฝูงหัวรถจักร

- 1) จัดหาหัวรถจักรใหม่ทดแทนหัวรถจักรเก่า จำนวน 77 คัน
 - รถจักรดีเซลไฟฟ้า (20 ตัน/เพลา) 7 คัน
 - รถจักรดีเซลไฟฟ้า (15 ตัน/เพลา) 7 คัน
 - รถจักรดีเซลไฟฟ้า (20 ตัน/เพลา) 13 คัน
 - รถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน

- 2) ซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ (Refurbish) หัวรถจักร Alstom 56 คัน

2.2 เร่งรัดจัดหาระบบล้อเลื่อน

- 1) จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า 308 คัน
- 2) จัดหารถโดยสารรูปแบบชุด 6 ขบวน
- 3) จัดหารถโดยสารดีเซลปรับอากาศ 20 ขบวน
- 4) จัดหารถดีเซลรางธรรมดา 58 คัน

จัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติม





แผนแม่บทการพัฒนาทางคู่

มติ ครม. เมื่อ 27 เม.ย. 53 เห็นชอบแผนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2558 รวมถึงการพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน **873 กม.** ภายใต้กรอบวงเงิน 176,808 ล้านบาท ประกอบด้วย **6 เส้นทาง**

1. ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กม.
2. ลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กม.
3. มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กม.
4. ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กม.
5. นครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ระยะทาง 165 กม.
6. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กม.

สัญลักษณ์

- ระยะที่ 1 ระยะทางรวม 767 กม.
 - ระยะที่ 2 ระยะทางรวม 1,025 กม.
 - ระยะที่ 3 ระยะทางรวม 1,247 กม.
- รวมระยะทาง 3,039 กม.

การก่อสร้างรถไฟทางคู่



จบการนำเสนอ ขอขอบคุณ

