



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

วันนี้และอนาคตเพื่อคนไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นสู่การ "เป็นผู้นำบริการระบบราง
ของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570 "



กระทรวงคมนาคม



การไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

2570



รถไฟทางไกล



รถไฟ
ความเร็วสูง

รถไฟชานเมือง
สายสีแดง



ศูนย์กลางคมนาคมระบบราง

กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย

มุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570 ภายใต้นโยบายการพัฒนาทางราง เพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับคนไทยทั่วประเทศ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ ให้กับเศรษฐกิจประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงเดินหน้าพัฒนา "รถไฟ" ให้เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการเดินทางและการขนส่งที่เยี่ยมประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทุกภูมิภาค และเติบโตเป็นศูนย์กลาง การคมนาคม "ระบบราง" ทั้งขบวนรถไฟทางไกล รถไฟชานเมืองสายสีแดง โครงการรถไฟทางคู่ และทางคู่สายใหม่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ที่เชื่อมโยงครอบคลุมทั้งการเดินทาง การขนส่ง และที่สำคัญคือประชาชนทุกคนจะได้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา ประหยัดค่าใช้จ่าย "โครงข่ายคมนาคม เพื่ออนาคตของประเทศ"



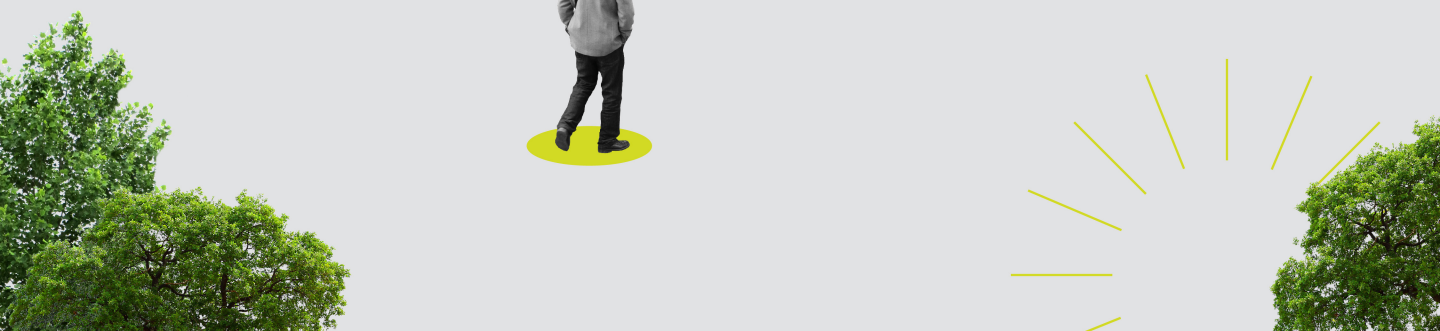
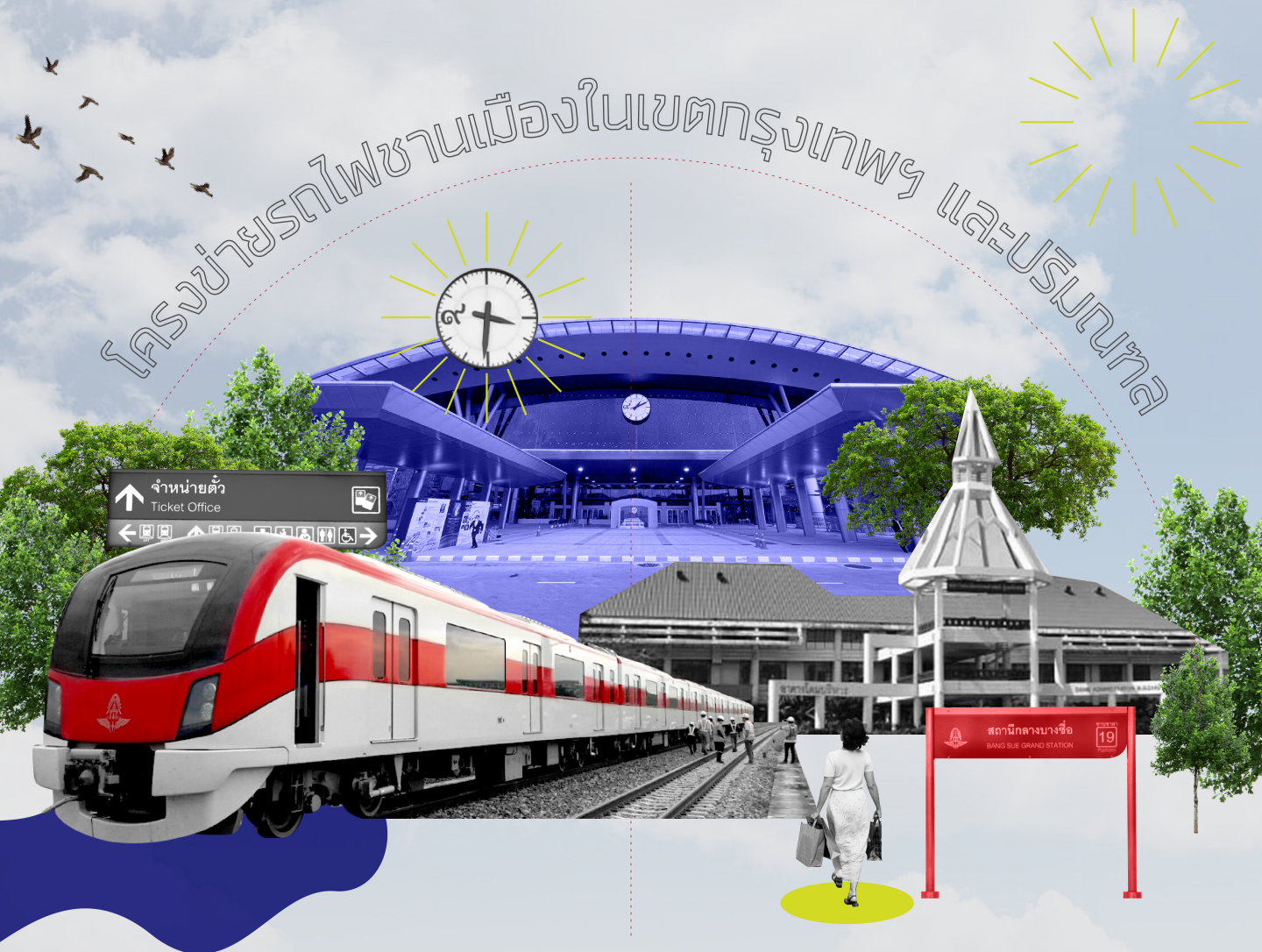
กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟชานเมืองสายสีแดง

ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ที่พักอาศัยในพื้นที่ชานเมือง เข้าสู่กรุงเทพฯ ด้วยระบบรางที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟขนส่งมวลชน อันได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีสถานีหลักคือ สถานีกลางบางซื่อ โครงข่ายรถไฟชานเมือง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เข้าสู่ใจกลางเมือง มีทั้งหมด 2 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม และรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ตามแผนแม่บทฯ ได้แก่ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-รังสิต





กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

"รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์" หรือโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพมหานคร (Airport Rail Link)

เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษ เดิมอยู่ในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-จะเข้เกรา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงอ่อน และพื้นที่ต่อเนื่อง ภายหลังรัฐบาลได้นำโครงการนี้มาเป็นโครงการเร่งด่วน และแยกการก่อสร้างออกจากจากระบบรถไฟฟ้ามหานคร ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์

เมื่อ พ.ศ. 2553 โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็นรัฐวิสาหกิจในกระทรวงคมนาคม ต่อมาได้มีการโอนกิจการทั้งหมดให้กับ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด

เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2564 เพื่อรวมเส้นทางสายนี้ให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

- สถานีสุวรรณภูมิ —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีฟ้าอ่อน สถานีสุวรรณภูมิ
- สถานีลาดกระบัง —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีลาดกระบัง
- สถานีบ้านทับช้าง —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีบ้านทับช้าง
- สถานีหัวหมาก —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีพัฒนาการ
- เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีหัวหมาก
- สถานีรามคำแหง —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีรามคำแหง
- เชื่อมต่อเรือโดยสารคลองแสนแสบ ท่ารามคำแหง 1
- สถานีมักกะสัน —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีเพชรบุรี
- เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีมักกะสัน
- เชื่อมต่อเรือโดยสารคลองแสนแสบ ท่าอโศก
- สถานีราชปรารภ —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม สถานีราชปรารภ
- สถานีพญาไท —●— เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม สถานีพญาไท
- เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน สถานีพญาไท





กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟทางคู่





กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

รถไฟทางคู่

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกลจากทางเดี่ยวให้เป็นทางคู่ ถือเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินงานอย่างเร่งด่วน เพื่อรองรับนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งระบบรางที่มีต้นทุนต่ำกว่า โดยปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวให้เป็นทางคู่ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง รองรับจำนวนผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งลดระยะเวลาและต้นทุนการเดินทางของประชาชน พร้อมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ นับเป็นการขับเคลื่อนประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ตามลำดับความสำคัญของแนวเส้นทาง โดยพิจารณาจากการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชน แล้วจึงต่อขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่จนครบตามแผนงาน



ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1. ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย
2. ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

ทางคู่ระยะเร่งด่วน

1. ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ
2. ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ
3. ช่วงนครปฐม - หัวหิน
4. ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
5. ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

ทางคู่ระยะที่ 2

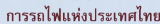
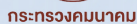
1. ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย
2. ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่
3. ช่วงขอนแก่น - หาดใหญ่
4. ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี
5. ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี
6. ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา
7. ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

ทางคู่สายใหม่

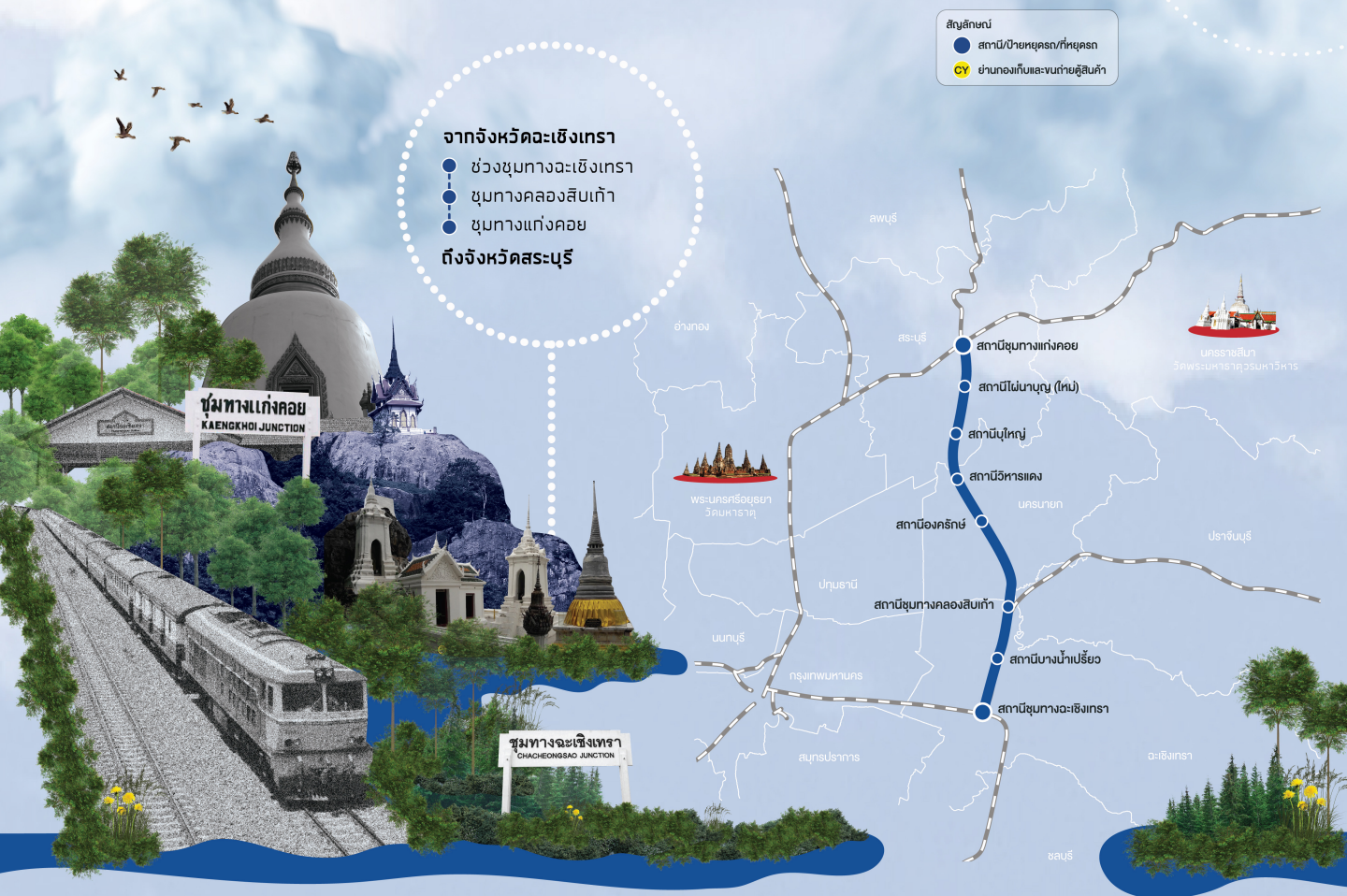
1. ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
2. ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม

ทางคู่สายใหม่ระยะต่อไป

1. ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์
2. ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่
3. ช่วงอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก
4. ช่วงกาญจนบุรี - ชุมทางบ้านภาชี
5. ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน
6. ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด
7. ช่วงชุมพร - ระนอง
8. ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก
9. ช่วงสุราษฎร์ธานี - ท่าปูน
10. ช่วงทับปุด - กระบี่



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้เร่งรัดพัฒนาทางรถไฟทางเดิมและเพิ่มเติมเส้นทางใหม่ พร้อมผลักดัน
การดำเนินงานก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน 7 เส้นทาง โดยได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
และเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายใน 2 เส้นทาง โดยคาดหวังอย่างยิ่งว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อการเดินทางและ
การขนส่ง เพื่อรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง อย่างยั่งยืน





CY ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการรถไฟทางคู่ สายใหม่

โครงการรถไฟทางคู่ถือเป็นโครงข่ายของรถไฟทางไกล ซึ่งเมื่อโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งด้านระบบโลจิสติกส์ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรถไฟ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัด พลังงานเชื้อเพลิง และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมโยงเครือข่าย การบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสินค้าและบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากจังหวัดแพร่

- ช่วงเด่นชัย
- เชียงราย
- เชียงของ

จังหวัดเชียงราย

ภูชี้ดาว เชียงราย

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3 นครพนม

จากจังหวัดขอนแก่น

- ช่วงบ้านไผ่
- มุกดาหาร
- นครพนม

จังหวัดนครพนม

สถานีสะพานมิตรภาพ 3

สถานีนครพนม

สถานีเรณูนคร

สถานีราษุน

สถานีห้วยใหญ่

สถานีสะพานมิตรภาพ 2

สถานีมุกดาหาร

สถานีคันทะ

สถานีเล็งกตา

สถานีหนองพอก

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สถานีโพธิ์ชัย

สัญลักษณ์

● สถานี

● ยานทองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (CY)

วัดนาคูหา แพร่



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

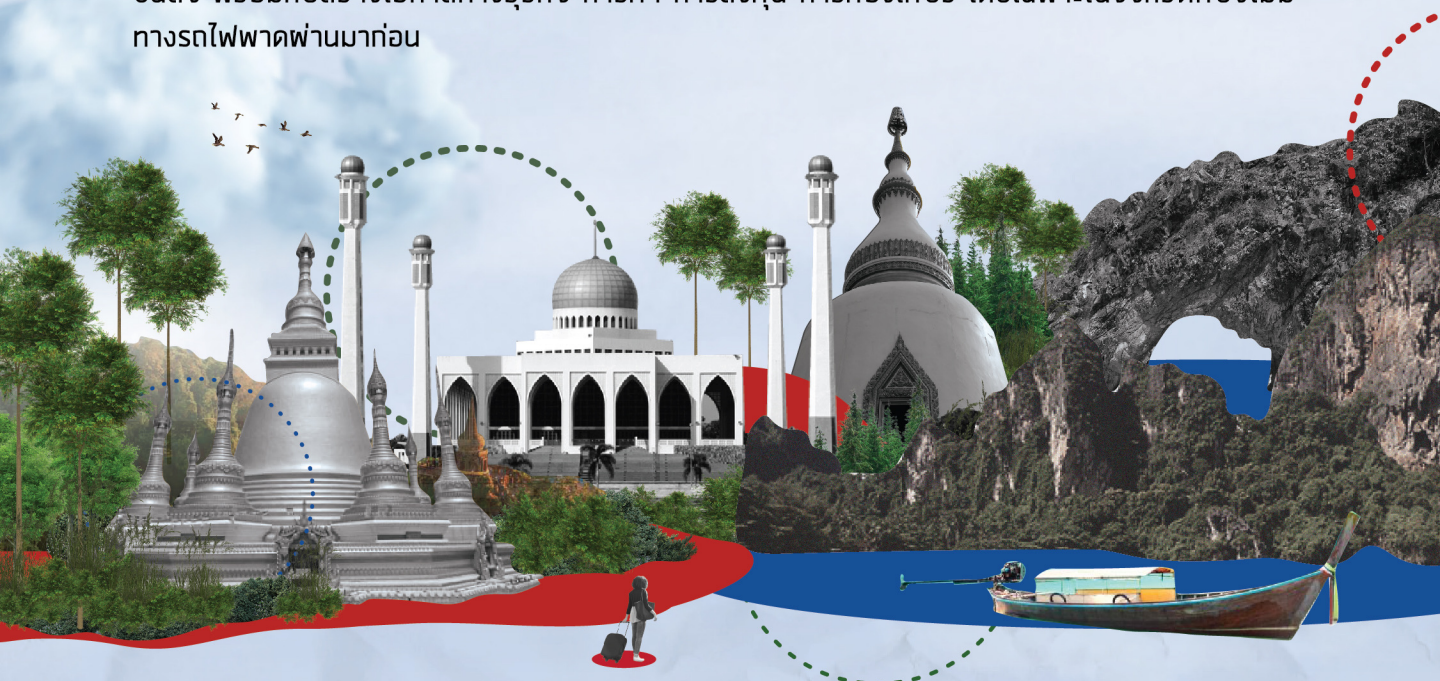
โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายพัฒนาการคมนาคมระบบรางให้เป็นระบบการขนส่งหลัก เพื่อเพิ่มปริมาณการรับ-ส่งสินค้า พร้อมแนวคิดส่งเสริมผู้ประกอบการภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการใช้งานระบบรางอย่างเต็มประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสร้างผลตอบแทนให้ประเทศชาติอย่างคุ้มค่าสูงสุด

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในการศึกษาและวางแผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ในระยะต่อไป เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมในจังหวัดสำคัญตลอดจนระหว่างประเทศโดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านมาก่อน

แผนพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ระยะต่อไป

- เพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง
- มีระยะทางให้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 2,419 กิโลเมตร
- เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟพาดผ่านจากเดิม 47 จังหวัด เป็น 61 จังหวัด
- เป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ด้านการเดินทางและขนส่ง พร้อมสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีทางรถไฟพาดผ่านมาก่อน



โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ระยะต่อไป

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดตาก ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ถึงจังหวัดนครสวรรค์ | <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดระยอง ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด ถึงจังหวัดตราด |
| <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดนครสวรรค์ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ ถึงจังหวัดขอนแก่น | <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดชุมพร ช่วงชุมพร-ระนอง ถึงจังหวัดระนอง |
| <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดอุบลราชธานี ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก ถึงจังหวัดอุบลราชธานี | <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ถึงจังหวัดสุราษฎร์ธานี |
| <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดกาญจนบุรี ช่วงกาญจนบุรี-ชุมทางบ้านภาชี ถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา | <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ท่าปูน ถึงจังหวัดพังงา |
| <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดกาญจนบุรี ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ถึงจังหวัดกาญจนบุรี | <ul style="list-style-type: none"> จากจังหวัดพังงา ช่วงทับปุด-กระบี่ ถึงจังหวัดกระบี่ |



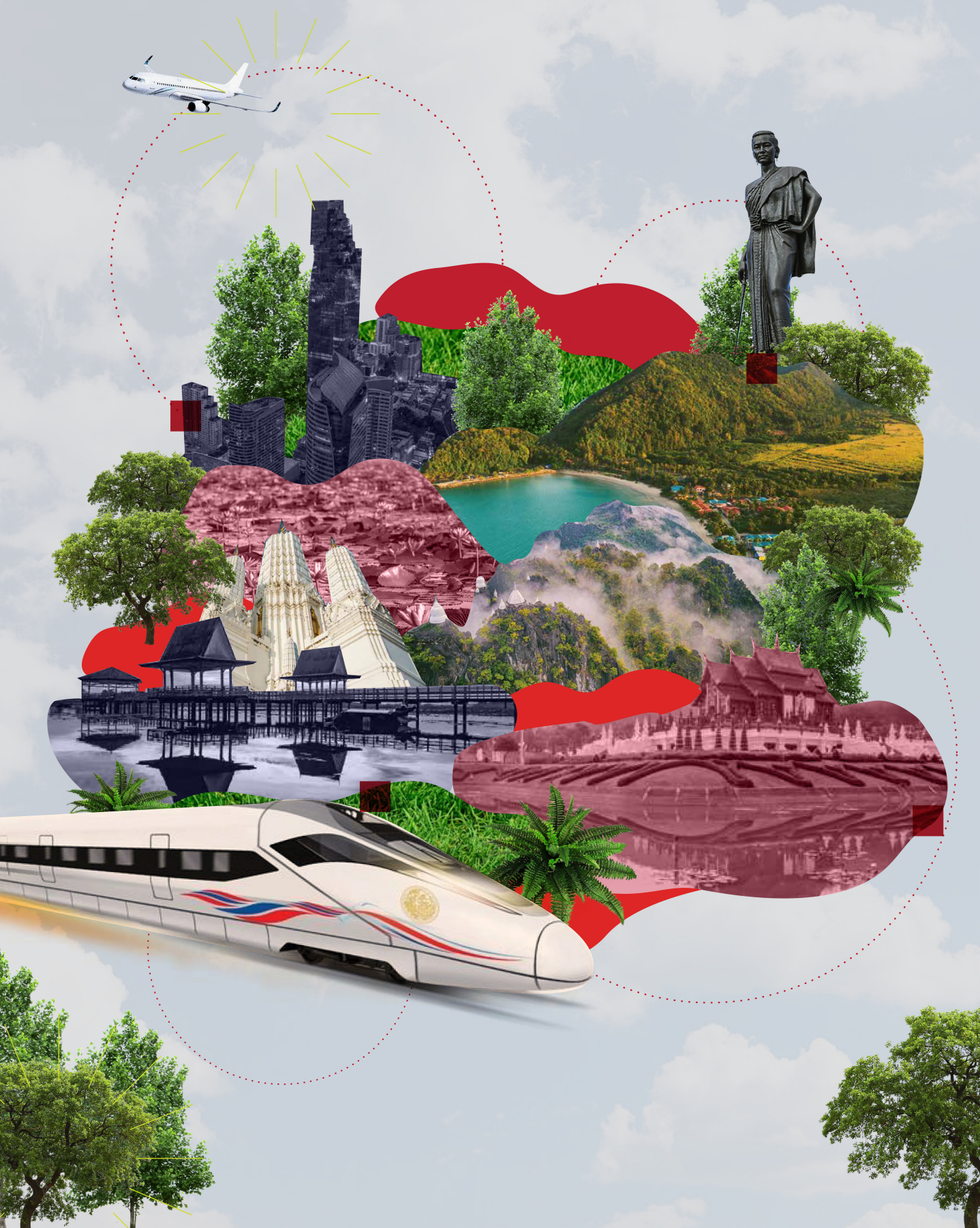


กระทรวงคมนาคม



การไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การพัฒนาระบบไฟฟ้าความเร็วสูง





กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

การพัฒนารถไฟความเร็วสูง

โครงการรถไฟความเร็วสูงในไทย (Thailand High-speed Rail Project) เป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและเชื่อมโยงหัวเมืองสำคัญของประเทศอาเซียน โครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยมีทั้งหมด 4 สายทาง คือ สายเหนือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ - นครราชสีมา สายตะวันออก กรุงเทพฯ - ระยอง และสายใต้ กรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผ่านจังหวัดสำคัญ ๆ แล้ว ยังกำหนดโครงการให้มีการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปมาหาสู่กันในภูมิภาคอาเซียน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ตามลำดับความสำคัญดังนี้

● แผนระยะเร่งด่วน จำนวน 4 เส้นทาง

1. ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา
2. ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะกา - ระยอง
3. ช่วงกรุงเทพฯ - พืชญโลก
4. ช่วงนครราชสีมา - นครราชสีมา

● แผนระยะกลาง จำนวน 3 เส้นทาง

1. ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน
2. ช่วงระยอง - จันทบุรี - ตราด
3. ช่วงพิจญโลก - เชียงใหม่

● แผนระยะยาว จำนวน 2 เส้นทาง

1. ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี
2. ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์





กระทรวงคมนาคม

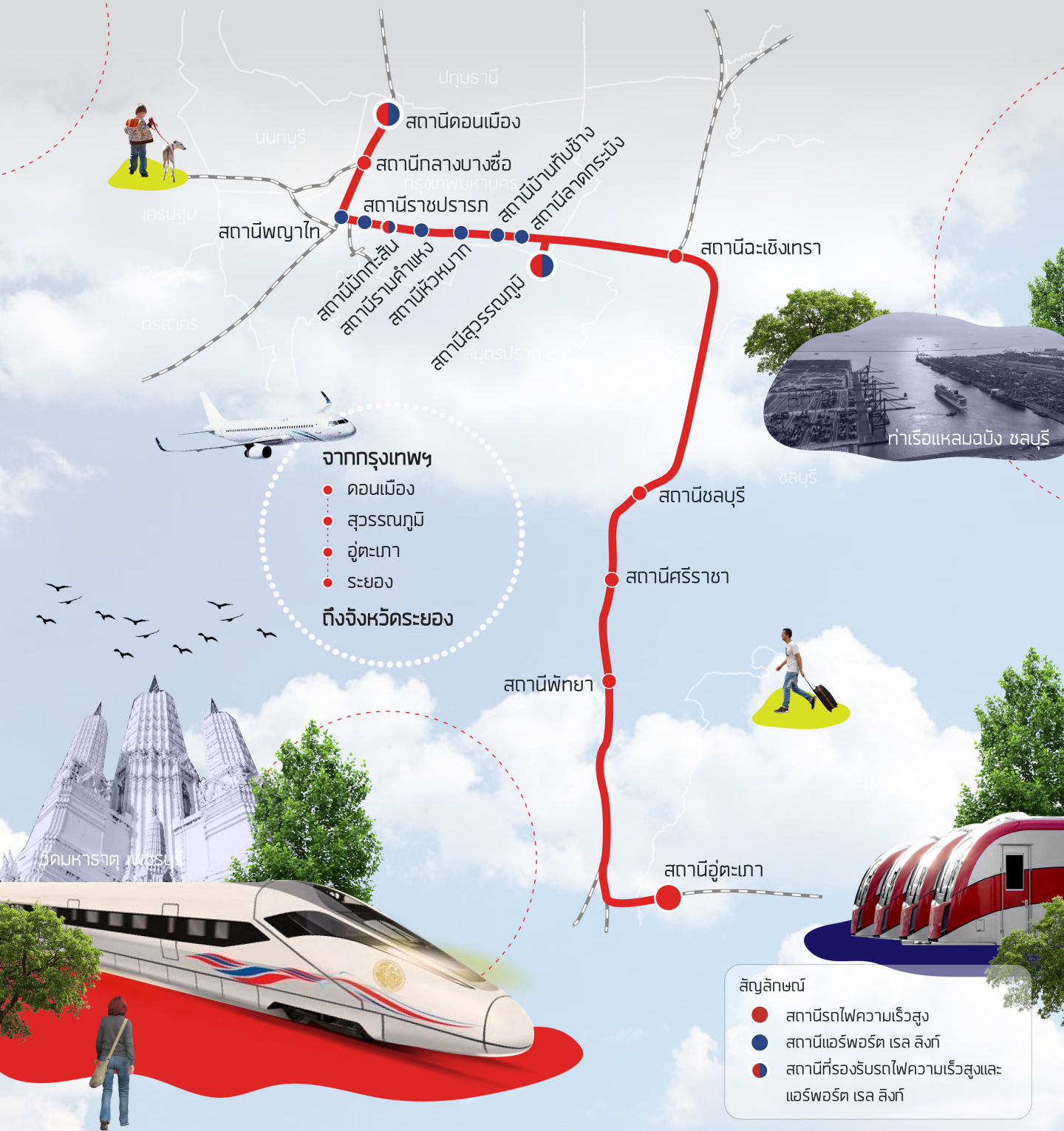


การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการรถไฟความเร็วสูง

เชื่อม 3 สนามบิน

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ช่วงดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อุตะหา – ระยอง เป็นโครงการพัฒนาระบบรางระดับชาติ ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) เป็นโครงการที่รัฐบาลเร่งรัดผลักดันเพื่อพัฒนา เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ ECC : Economic Corridor ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ และการลงทุนหลักของประเทศและก้าวไกลในเวทีโลก โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานหลักด้านคมนาคม ที่จะเชื่อมโยงระหว่าง ท่าอากาศยานหลักของประเทศ คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติอุตะหา ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก และนำความเจริญเติบโตด้านต่างๆ เข้าสู่พื้นที่ EEC สร้าง New S-Curve ให้กับเศรษฐกิจของไทย





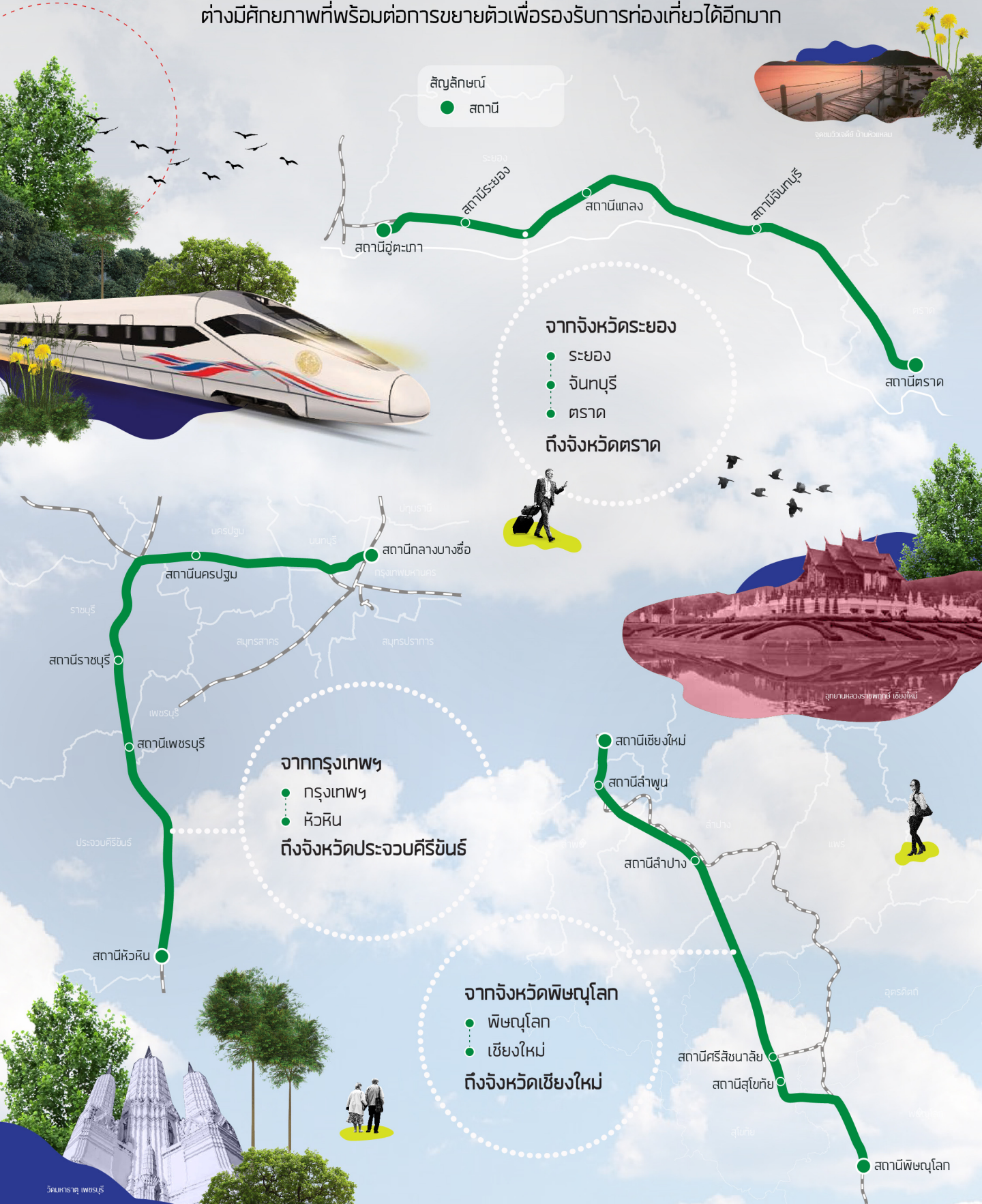
กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

— โครงการรถไฟความเร็วสูงระยะกลาง —

รถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน เป็นการดำเนินงานระยะที่ 1 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ (กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์) เริ่มต้นโครงการจากสถานีกลางบางซื่อ ไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายใต้ โดยอยู่ระหว่างการเร่งผลักดันของรัฐบาล ในฐานะที่เป็นอีกหนึ่งโครงการเมกะโปรเจกต์ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ เชื่อมไปสู่พื้นที่ภาคใต้ 4 จังหวัด 4 สถานี ที่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านและยังเป็น 4 เมืองสำคัญ ได้แก่ นครปฐม เมืองของการศึกษา ราชบุรี เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพชรบุรี เมืองที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน และหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมืองพิกตาคาอากาศที่เลื่องชื่อ นอกจากนี้ทั้ง 4 จังหวัด ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก และเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และทั้ง 4 เมือง ต่างมีศักยภาพที่พร้อมต่อการขยายตัวเพื่อรองรับการท่องเที่ยวได้อีกมาก





กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะยาว

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะยาว ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี และช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) รองรับการลงทุนควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลทางภาคใต้ตอนบนของไทย หรือถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย หรือ "ไทยแลนด์ริวีเอร์" (Thailand Riviera หรือ The Royal Coast) เมืองท่องเที่ยวริมฝั่งทะเลที่มีความหรูหรา มีคุณภาพ และมีความหลากหลายเทียบชั้น "ริวีเอร์" ของประเทศฝรั่งเศส และประเทศอิตาลี ถือเป็นโครงการที่เอื้อต่อการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพฯ ไปยังหลายจังหวัดในภาคใต้ตลอดแนวเส้นทาง อีกทั้งยังสามารถออกแบบให้เชื่อมต่อการพัฒนาโครงข่ายโครงการรถไฟสายสิงคโปร์ - มาเลเซีย ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนด้วยระบบ โครงสร้างพื้นฐานที่เดินทางระหว่างกัน อันจะส่งผลดีต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ





กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

วันนี้และอนาคตเพื่อคนไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทยมุ่งมั่นสู่การ "เป็นผู้นำบริการระบบราง
ของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570 "



กระทรวงคมนาคม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

วันนี้และอนาคตเพื่อคนไทย