

ตารางสรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนา	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนา
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 – 2509)	ทางรถไฟที่เปิดเดินรถแล้ว 3,000 กิโลเมตรเศษ จุดหมายคือ จะก่อสร้างย่านสถานีบางซื่อให้แล้วเสร็จ และการสร้างทางใหม่สายแก่งคอย - บัวใหญ่ ยาว 272 กิโลเมตร ในด้านบำรุงรักษาจะเปลี่ยนรางสายใต้ และสะพานหลายแห่งที่ยังค้างอยู่ให้แล้วเสร็จ เพื่อให้รับน้ำหนักของขบวนลากจูงได้มากขึ้น กับเพิ่มอุปกรณ์ของรถไฟให้ทันกับความต้องการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่ง ทั้งนี้โดยจะกู้เงินจากต่างประเทศสำหรับซื้อเครื่องอุปกรณ์ ต่าง ๆ การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างย่านขนถ่ายสินค้าพหลโยธินให้เสร็จ เพิ่มรถตู้และรถจักรตามความขยายตัวของความต้องการการขนส่งทางรถไฟ ปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าให้เหมาะสมยิ่งขึ้น แนวทางดำเนินงานเกี่ยวกับพัฒนาการด้านคมนาคม ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 4 ต่อปี และเพื่อให้รถไฟสามารถขยายบริการขนส่งตามความต้องการ แก้ไขอุปสรรคเกี่ยวกับการเดินรถในปัจจุบันบางประการ เช่น ขยายสะพานให้สามารถรับน้ำหนักได้เพิ่มขึ้น ส่วนการสร้างทางรถไฟสายใหม่นั้น จะได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ต่อไป เมื่อการก่อสร้างทางสายนี้แล้วเสร็จ ก็มีทางระบายสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาสู่ตลาดเพิ่มขึ้น การขยายบริการรถไฟในระยะเจ็ดปีข้างหน้า จะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 1,509.6 ล้านบาท โดยเหตุนี้ จำต้องใช้รายได้ของการรถไฟเองลงทุนในกิจการบางส่วนด้วย ในกรณีนี้หากการรถไฟฯ งบประมาณดำเนินการแล้ว จำต้องกู้ยืมเงินจากต่างประเทศมาลงทุนในการขยายบริการรถไฟ ส่วนปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าเพื่อให้มีรายได้เพิ่มขึ้นบ้างตามสมควรใน พ.ศ. 2504 ก็จะช่วยให้อาจลงทุนขยายกิจการให้มีบริการเพิ่มขึ้นได้ใกล้เคียงกับความต้องการที่คาดคะเนไว้ งานพัฒนากิจการรถไฟตามแผนพัฒนาฯ 3 ปีหลังนี้ ภายในปี 2509 จะสร้างทางสายแก่งคอย-บัวใหญ่ให้แล้วเสร็จ ซึ่งจะเพิ่มทางรถไฟทั่วประเทศเป็นระยะทาง 3,760 กม. ซื้อรถสินค้าเพิ่มอีก	ในปี 2504 ทางรถไฟมีความยาว 3,584 กิโลเมตร และเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2509 มีความยาวประมาณ 3,688 กิโลเมตร ส่วนที่เพิ่มมาจากการก่อสร้างทางรถไฟสายสำคัญสองสาย คือ สายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรีและสายแก่งคอย -บัวใหญ่ สำหรับทางสายหลังนี้จะต้องมีการก่อสร้างต่อไปจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2510 ในส่วนที่เกี่ยวกับอุปกรณ์ขนส่งสินค้านั้นปรากฏว่าใน พ.ศ. 2509 การรถไฟมีรถส่งสินค้าประมาณ 8,200 หลัง ในจำนวนนี้ประมาณ 1,650 หลังเป็นรถที่จัดหามาในระยะแผนพัฒนาฉบับแรก กับหัวรถจักรดีเซลประมาณ 165 คันหรือประมาณร้อยละ 60 ของความต้องการรถประเภทนี้ นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟสายเหนือและบางส่วนของสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ได้รับการปรับปรุงให้เป็นราง 80 ปอนด์อีกด้วย ในระยะแรกของแผนพัฒนาดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น เช่น การเปลี่ยนสะพาน การเปลี่ยนราง การซื้อรถสินค้าเพื่อใช้แทนของเดิมซึ่งหมดอายุใช้งานและการขยายย่านสถานี เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างทางสายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรีขึ้นใหม่อีกสายหนึ่ง และเปิดให้บริการในปี 2506 ได้ก่อสร้างย่านสินค้าพหลโยธินเสร็จแล้วเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการก่อสร้างทางสายแก่งคอย - บัวใหญ่ จะสร้างเสร็จในระยะที่สองของ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	1,004 หลัง รวมกับที่มีอยู่แล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 8,185 หลัง ซื้อมอเตอร์ดีเซล 10 ชุด รวมเป็นทั้งหมด 20 ชุด ผลิตรถยนต์คอนกรีต จำนวน 317,300 ท่อน เพื่อใช้แทนหมอนไม้เปลี่ยนสะพานให้เป็นสะพานเหล็กหรือคอนกรีตรวม 183 แห่ง และก่อสร้างย่านสินค้า พหลโยธินให้แล้วเสร็จ ทั้งนี้คาดว่าจะจำนวนผู้โดยสารต่อกิโลเมตรจะเพิ่มในอัตราร้อยละ 3 ต่อปี และจำนวนสินค้าบรรทุกทุกตัน-กิโลเมตร จะเพิ่มในอัตราร้อยละ 4 ต่อปี โครงการพัฒนาการรถไฟ เป็นการดำเนินงานตามโครงการ 6 ปี (พ.ศ.2504-2509) โดยใช้เงินรายได้และเงินสำรองของการรถไฟฯ เงินกู้และเงินสมทบจากงบประมาณแผ่นดิน แบ่งออกได้เป็นประเภทใหญ่ 3 ประเภท คือ ก. การปรับปรุงบริการให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น เช่น การเปลี่ยนรถจักรไอน้ำเป็นรถจักรดีเซล การซื้อรถสินค้าเพื่อใช้แทนรถเก่าที่หมดอายุใช้งานและเพิ่มจำนวนรถสินค้าให้เพียงพอแก่ความต้องการ การเปลี่ยนแปลงรางจาก 50 ปอนด์เป็น 70 ปอนด์ การเปลี่ยนสะพานให้น้ำหนักเพลาได้ 15 ตัน การซื้อรถโดยสารเพิ่มเติม การซื้อแทนของเก่าที่หมดอายุใช้งาน การเปลี่ยนหมอนรองรางเป็นหมอนคอนกรีต การขยายและปรับปรุงย่านสับเปลี่ยนต่าง ๆ การปรับปรุงเครื่องสัญญาณการโทรคมนาคม ศูนย์ฝึกการรถไฟและอื่น ๆ นอกจากนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร จะจัดการเดินรถดีเซลรางแทนรถธรรมดาในรัศมี 200 กิโลเมตรจากพระนคร รถชนิดนี้มีความเร็วกว่ารถโดยสารธรรมดา และการนำรถโดยสารปรับอากาศมาใช้ ข. งานก่อสร้างอื่น ๆ เพื่อขยายเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่มีคุณภาพสูงทางเศรษฐกิจ และการดำเนินงานเพื่อบรรเทาความคับคั่งของการจราจรในเขตนครหลวง เช่น การก่อสร้างทางหนองปลาตุก – สุพรรณบุรี การสร้างทางสายแก่งคอย – บัวใหญ่ และการก่อสร้างย่านสินค้าพหลโยธิน	แผนพัฒนานี้ งานก่อสร้างต่าง ๆ ของการรถไฟฯ เท่าที่ได้ดำเนินการมาแล้วนั้น ล่าช้ากว่ากำหนดเป็นส่วนมาก ทำให้เงินงบประมาณแผ่นดินเป็นจำนวนมากที่จัดสรรไว้เพื่อการลงทุนมิได้ใช้เป็นประโยชน์เต็มที่ตามโครงการ เนื่องจากการวางแผนงาน และการดำเนินงานไม่รัดกุมพอ ซึ่งเป็นผลเสียแก่การพัฒนาโครงการของการรถไฟฯ เอง และการพัฒนาเศรษฐกิจส่วนรวม นอกจากนี้ การคำนวณงบประมาณค่าใช้จ่ายก็ไม่รัดกุมพอ ทำให้เกิดความยุ่งยากในการจัดสรรงบประมาณการรถไฟฯ กำลังแก้ไขอุปสรรคเหล่านี้ด้วยการปรับปรุงการบริหาร และการดำเนินงานให้มีสมรรถภาพยิ่งขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510 – 2514)	การขนส่งทางรถไฟจะเน้นไปในการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีสมรรถภาพสูงขึ้นมากกว่าการขยายเส้นทางสายใหม่ เว้นแต่การสร้างและการขยายเส้นทางนั้นจะดำเนินไปเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านอื่น ๆ หรือเพื่อสนองความต้องการทางด้านความมั่นคงของประเทศ เป้าหมาย การรถไฟฯ จะจัดการโดยสารและรถสินค้ามาเปลี่ยนรถเก่าที่หมดอายุใช้งาน และเพิ่มรถใหม่ให้เพียงพอแก่ความต้องการ ประเมินว่าจะสามารถเพิ่มรถสินค้าขึ้นจำนวน 8,396 คันรถโดยสารจำนวน 857 คัน รถดีเซลรางจะเพิ่มขึ้น 48 คัน ซึ่งจะพอเพียงกับปริมาณงานในขณะนั้น ทั้งนี้จะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 3.4 พันล้านผู้โดยสาร-กิโลเมตร และบรรทุกสินค้าได้ 1.7 พันล้านตัน-กิโลเมตร โครงการ 1) โครงการปรับปรุงและขยายงานบนทางที่เปิดเดินรถแล้ว มีวัตถุประสงค์ในการที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟให้สูงขึ้นและเพียงพอแก่ความต้องการ โครงการนี้ได้เริ่มขึ้นมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับแรก สำหรับการดำเนินงานระหว่างปี 2510-2514 ส่วนหนึ่งจะเป็นการดำเนินงานตามแผนพัฒนากิจการรถไฟ พ.ศ. 2504-2509 ให้แล้วเสร็จ นอกจากนี้จะมีการดำเนินงานที่สำคัญ คือ - จัดหารถดีเซล 78 คัน - จัดหารถดีเซลและรถดีเซลสับเปลี่ยน 43 คัน - จัดหารถโดยสาร 25 คัน และสร้างรถโดยสาร 180 คัน - จัดหาขบวนรถเป็นชุด 1 ชุด - จัดหาและสร้างรถสินค้า 435 คันและแม่แคร่รถ 8 ล้อ 196 คัน - เปลี่ยนสะพานให้รับน้ำหนักได้ 15 ตัน รวม 388 ช่วง	การจัดหารถจักรดีเซล 84 คัน และเครื่องอะไหล่ จัดหารถดีเซลราง 32 ชุด จัดหาและสร้างรถโดยสาร 205 คัน เปลี่ยนสะพานเป็นชนิดรับน้ำหนักมาตรฐาน 15 ตัน เปลี่ยนรางและเชื่อมรางในทางสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ขยายย่านสถานีปรับปรุงพื้นทาง ผลิตรถมอคอนกรีต ปรับปรุงรถไฟสายแม่กลอง และสำรวจทางสายใหม่ ผลการดำเนินงานส่วนใหญ่สามารถดำเนินไปได้ตามเป้าหมาย งานสำคัญที่ประสบความสำเร็จได้แก่ งานจัดหารถจักรดีเซลซึ่งในระยะเวลาสิ้นสุดของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ได้รับรถจักรดีเซลมาใช้งานเพียง 30 คันเท่านั้น งานอื่นๆ ประสบความสำเร็จ ได้แก่ การจัดหารถโดยสาร การเปลี่ยนสะพาน การขยายย่านสถานี การผลิตรถมอคอนกรีต การเปลี่ยนราง สาเหตุสำคัญของความล่าช้าเนื่องจากต้องใช้เวลาดำเนินการขั้นเตรียมการและพิจารณาการจัดซื้อเตรียมการ และพิจารณาการจัดซื้อจากต่างประเทศเป็นเวลานาน นอกจากนี้ ยังขาดการวางแผนงานที่ดีในส่วนที่เกี่ยวกับงานก่อสร้างซึ่งการรถไฟดำเนินการเอง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	- ผลิตหมอนคอนกรีต 192,000 ท่อน - เปลี่ยนรางเป็นขนาด 70 ปอนด์ และ 80 ปอนด์ พร้อมกับเชื่อมรางและเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวรางในทางตอนภูเขา - ขยายย่านขนาดใหญ่และขนาดกลาง รวม 8 แห่ง - ปรับปรุงทางสายแม่กลองให้มีสภาพดีและปลอดภัยยิ่งขึ้น 2. โครงการประเภทสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่ ได้แก่ การดำเนินงานก่อสร้างทางสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ต่อเนื่องจากที่ได้ดำเนินไปแล้วในปี 2509 จนแล้วเสร็จ นอกจากนี้ จะมีการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงแสน สายคลองบางพระ-แหลมฉบัง-สัตหีบ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการสำรวจและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งที่สองทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก และทำการก่อสร้างทางเชื่อมสายบางซื่อ-คลองตัน เพื่อให้การขนส่งสินค้าเข้าออกจากท่าเรือโดยทางรถไฟสามารถดำเนินไปได้โดยสะดวกขึ้น	
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515 – 2519)	มุ่งในทางเสริมสร้างระบบการขนส่งและการคมนาคมให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องและอำนวยความสะดวกแก่การพัฒนาเศรษฐกิจสาขาอื่น ๆ การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ยังคงจะเน้นหนักไปในการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเพียงพอแก่ความต้องการ นอกจากนี้ จะส่งเสริมให้การรถไฟฯ ปรับปรุงบริการให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนเมืองให้มากขึ้น ส่วนการสร้างทางรถไฟสายใหม่นั้นยังคงจะดำเนินการในเฉพาะเส้นทางที่มีผลได้ทางเศรษฐกิจสูง หรือเป็นเส้นทางที่ก่อสร้างขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลเท่านั้น โครงการที่จะก่อสร้างทางรถไฟไปถึงเชียงราย-เชียงแสน ควรจะได้ศึกษาในทางเทคนิค และประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้รอบคอบเสียก่อน เพื่อพิจารณาถึงความจำเป็น โครงการที่สำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงและขยายงานบนทางที่เปิดเดินรถแล้ว โครงการนี้ได้เริ่มมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับแรก คือ การที่จะปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและ	ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับนี้ เกิดภาวะเงินเฟ้อและเศรษฐกิจชะงักงันขึ้นทั่วโลก ทำให้ราคาวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีราคาสูงจนผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถจะดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้ ได้ละทิ้งงานไปมาก จนทำให้รัฐบาลต้องปรับปรุงราคาค่ารับเหมาโครงการก่อสร้างต่าง ๆ เสียใหม่ โดยเฉพาะในสาขาคมนาคมและขนส่ง นอกจากนี้โครงการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างส่วนใหญ่จะมีการดำเนินงานล่าช้า เพราะเมื่อส่วนราชการที่ได้รับอนุมัติเงินงบประมาณแล้ว จำเป็นต้องใช้เวลาเตรียมการซึ่งในบางกรณีต้องเสียเวลานาน 4 - 5 เดือน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	เพียงพอกับความต้องการ สำหรับการดำเนินงานส่วนหนึ่งจะเป็นการดำเนินงานตามแผนพัฒนากิจการรถไฟ พ.ศ. 2510-2514 นอกนั้นจะเป็นการส่งเสริมให้มีการปรับปรุงบริการขนส่งทางเมืองให้มากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพความเร็วขบวนรถและจัดหา หัวรถจักร รถตู้สินค้า และรถโดยสารเพิ่มขึ้น เพื่อปรับปรุงให้มีการบริการขนส่งที่พอเพียงและสะดวกรวดเร็วในอัตราค่าขนส่งที่สมควร มีการดำเนินงานที่สำคัญ ๆ คือ - จัดหารถจักรดีเซล 154 คัน - จัดสร้างรถโดยสาร 210 คัน - จัดสร้างรถสินค้า 721 คัน - ขยายย่านสถานีขนาดใหญ่และขนาดกลาง - เปลี่ยนสะพานให้เป็นชนิดรับน้ำหนักมาตรฐานได้ 15 ตัน จำนวน 103 แห่ง - ผลิตและจัดหาหมอนรองรางจำนวน 150,000 ท่อน - เปลี่ยนราง 50 ปอนด์เป็น 60 ปอนด์ ในทางสายตะวันออกระยะทาง 100 กิโลเมตร และเปลี่ยนราง 60 ปอนด์ เป็น 80 ปอนด์ ในทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทาง 312 กิโลเมตร - เชื่อมราง 70 ปอนด์ ในทางสายใต้ ระยะทาง 200 กิโลเมตร - ปรับปรุงการเดินรถไฟสายแม่กลองให้รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น จะมีการสำรวจแนวทางที่จะก่อสร้างทางรถไฟจากคลองสิบเก้าถึงบ้านภาชี ระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร สำรวจแนวทางสายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทางประมาณ 375 กิโลเมตร และสำรวจเส้นทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่ เพื่อแก้ไขเปลี่ยนแนวทาง ระยะทางประมาณ 215 กิโลเมตร และจะมีการสำรวจเศรษฐกิจทางรถไฟ สายฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง สัตหีบ-และสายคลองสิบเก้า-บ้านภาชี ด้วย	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 – 2524)	การขยายตัวของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในด้านคมนาคมและขนส่ง ได้กำหนดวงเงินงบประมาณ จำนวน 37,175 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.7 ของงบประมาณทั้งสิ้นเทียบกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 ร้อยละ 19.4 งบประมาณให้ความสำคัญในการขยายระบบการขนส่งผลิตผลสู่ตลาดให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในด้านการสร้างถนนจากไร่ไปสู่ตลาด ในรูปของทางหลวงจังหวัดและท้องถิ่นระหว่างอำเภอ ถึงตำบลและหมู่บ้านให้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ จะได้ทำการปรับปรุงการคมนาคมทางน้ำ และสนามบินพาณิชย์ ให้ไปสู่ในสวนภูมิภาคมากยิ่งขึ้น ปัญหาการประสานงานการขนส่งระบบต่าง ๆ ซึ่งรัฐได้ทุ่มเทเงินลงทุนเพื่อการพัฒนากิจการด้านการคมนาคมและขนส่งไปแล้วเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการขนส่งทางถนนประเภทต่าง ๆ แต่ก็ยังไม่ประสานเชื่อมกับระบบการขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางน้ำ ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะเวลาที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาเพิ่มสูงขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีการประสานงานวางแผนและก่อสร้างระบบการขนส่งให้สอดคล้องและสัมพันธ์กัน เพื่อให้มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจการขนส่งสูงสุดในระยะยาว กำหนดแผนงานในการปรับปรุงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนและทางรถไฟ จัดให้มีบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่เพียงพอกับความต้องการทั้งทางถนนและรถไฟ	การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันและวิกฤตการณ์ทางการเงินของโลก ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อ เศรษฐกิจตกต่ำ จำเป็นต้องมีการลดรายจ่ายของประเทศ ในเชิงนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง มุ่งเน้นการพัฒนาขีดความสามารถในการลดต้นทุนพลังงาน การรถไฟฯ ปรับปรุงการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้รวดเร็วและเพียงพอ เพื่อให้มีการใช้บริการทางรถไฟมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟสิ้นเปลืองพลังงานน้อยกว่าทางบก
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529)	มีการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานในสาขาคมนาคมและขนส่ง การปรับโครงสร้างระบบขนส่งในประเทศให้มีการประหยัดพลังงานอย่างจริงจัง ขยายการใช้บริการรถไฟและขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น เพื่อลดการใช้ถนนลงเพื่อเป็นการประหยัดพลังงานและจะสนับสนุนการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ	ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา ระบบรถไฟนั้นเกือบจะไม่มีขยายเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่เดิม และปัจจุบันก็ยังมีระยะทางรถไฟยาวทั้งสิ้นเพียง 3,800 กิโลเมตร การพัฒนากิจการรถไฟที่ผ่านมาส่วนใหญ่ในเรื่องการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้ว ให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น แต่ก็ไม่สามารถแข่งขันกับระบบถนนได้มาก

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	ปัญหาหลักของโครงสร้างระบบการขนส่งและการสื่อสารในด้านต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ 1. ปัญหาความไม่สมดุลของโครงสร้างระบบการขนส่งที่มุ่งใช้ระบบถนนเป็นหลักมากเกินไป ซึ่งต้องใช้พลังงานมากกว่าระบบรถไฟหรือระบบทางน้ำประมาณ 3 เท่าตัว จากประมาณการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ ปีละ 93 ล้านตัน เป็นการขนส่งโดยใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 85 ใช้ระบบทางน้ำและทางรถไฟร้อยละ 9 และ 6 ตามลำดับเท่านั้น ส่วนทางด้านการขนส่งผู้โดยสาร จากสถิติของปี 2521 มีการขนส่งผู้โดยสารรวมประมาณ 90,000 ล้านคน/กิโลเมตร เป็นการขนส่งโดยใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 93 และใช้ระบบรถไฟเพียงร้อยละ 6.7 และระบบทางอากาศเพียงร้อยละ 0.3 เท่านั้น - นโยบายการลงทุนการพัฒนาระบบการขนส่งของรัฐที่ผ่านมา รัฐได้ขุดเซยผู้ใช้ถนนมากที่สุด ดังจะเห็นได้จากรายได้ทั้งหมดจากการเก็บค่าผ่านทาง ภาษีน้ำมันที่ใช้ในการขนส่งและภาษีรถยนต์ ยังมีสัดส่วนไม่เหมาะสมกับการลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาในแต่ละปี ส่วนการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำนั้น ผู้ใช้บริการจะต้องจ่ายค่าบริการเต็ม และรัฐขุดเซยน้อยมาก จึงทำให้เกิดความต้องการใช้บริการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบเป็นไปอย่างบิดเบือน และไม่สมดุลกัน นิยมใช้ถนนมากเพราะสะดวก ถูก เป็นการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้ระบบการขนส่งที่ไม่ถูกต้อง นอกจากนั้น โครงสร้างภาษีน้ำมันได้ถูกบิดเบือนมาโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่น้ำมันดีเซลมีราคาถูกนั้น ทำให้กิจการขนส่งสินค้าด้านรถบรรทุกสินค้ามีลักษณะที่ไม่ประหยัด และขาดประสิทธิภาพ 2. โครงสร้างระบบการขนส่งใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงสุดและขาดประสิทธิภาพ คือ การขนส่งเป็นสาขาที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึงร้อยละ 42 ของการใช้น้ำมันทั้งหมดซึ่งนับว่าสูงมาก 3. ปัญหาความแออัดของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่อื่นๆ 4. ปัญหาด้านกฎหมายและความหย่อนยานในการบังคับควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	5. ปัญหาการบริหารระบบการขนส่งและการสื่อสารปัจจุบันยังขาดหน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมสถิติข้อมูล วางแผน และประสานงานการควบคุมให้มีการปฏิบัติตามแผน เป้าหมายทางรถไฟ ขยายบริการการขนส่งทางรถไฟให้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10.3 ต่อปี (แผนฯ 4 ร้อยละ 6.8 ต่อปี) โดยการ (1) เพิ่มจำนวนผู้โดยสารจาก 74.3 ล้านคน / ปี (หรือ 8,861 ล้านคน / กม.) ในปี 2523 เป็น 117.6 ล้านคน / ปี (หรือ 16,600 ล้านคน / กม.) ในปี 2529 (2) เพิ่มปริมาณสินค้าที่จะบรรทุกจาก 6.30 ล้านตัน / ปี (หรือ 2,942 ล้านตัน – กม.) ในปี 2523 เป็น 13.00 ล้านตัน / ปี (หรือ 5,694 ล้านตัน – กม.) ในปี 2529 (3) เพิ่มขีดความสามารถของการเดินรถโดยปรับปรุงทางสะพานย่านสถานี เพิ่มความจุของทางโดยสร้างทางคู่ ทางยกระดับ (โดยเฉพาะทางยกระดับให้การรถไฟฯ ทำการศึกษาอย่างรอบคอบถึงความเหมาะสมและเปรียบเทียบความจำเป็นเร่งด่วนในการลงทุนกับโครงการอื่นๆ ของการรถไฟฯ เสียก่อน) ติดตั้งเครื่องอาณัติสัญญาณเพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่งและความปลอดภัยของการดำเนินงาน รวมทั้งจัดการจราจรดีเซลขนาดใหญ่และเล็กเพิ่มขึ้น 97 คัน รถดีเซลราง 48 ชุด รถโดยสาร 624 คัน และรถสินค้า 2,557 คัน (4) สักรวและสร้างทางสายใหม่ เพื่อรับปริมาณการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต แนวนโยบาย ลดความสำคัญของการพัฒนาด้านถนนลงและเพิ่มความสำคัญของการพัฒนาด้านรถไฟ ทางน้ำให้มากขึ้น เพื่อให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (1) ปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟให้สามารถสนองความต้องการใช้บริการใน	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	อนาคตได้อย่างเพียงพอ และให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสัดส่วนที่สูงขึ้น (2) สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการต่อเนื่องที่จะอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเชิงที่จะแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ มาตรการเฉพาะในการพัฒนากิจการรถไฟ (1) ปรับปรุงกิจการเดินรถโดยสารและรถสินค้าระยะไกลให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเพียงพอับความต้องการ โดยการเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยของขบวนรถ ปรับปรุงบริการบนขบวนรถโดยสารเพิ่มจำนวนรถโดยสารและรถตู้สินค้า รวมทั้งเพิ่มความจุของทาง (2) พิจารณาและทำการศึกษา การนำระบบรถไฟฟ้ามายังใช้เพื่อลดการใช้น้ำมันดีเซล	
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530 – 2534)	1. เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเสริมสร้างความปลอดภัยโดยการปรับปรุงรางสะพาน ยานสถานี ระบบสื่อสารอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม โดยเฉพาะในเส้นทางสายหลักที่สนับสนุนการส่งออก 2. เร่งรัดปรับปรุงการบริหารงานให้เป็นระบบธุรกิจยิ่งขึ้นโดยเน้นการปรับปรุงมาตรการด้านการตลาดให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปรับปรุงการขนส่งสินค้าให้มีบริการในลักษณะครบวงจร 3. ส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุน และดำเนินงานในกิจการรถไฟให้มากขึ้น เช่น การเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินรถ การสร้างรางรถไฟเข้าแหล่งผลิตและแหล่งส่งออก 4. การเดินรถไฟสายทางแยกและชานเมือง หากรัฐไม่สามารถให้เงินอุดหนุนได้ รัฐจะต้องยอมให้มีการกำหนดค่าบริการให้ได้รับผลตอบแทนการลงทุนตามสมควร	การปรับโครงสร้างจากการใช้ถนนให้หันมาใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น ยังไม่ได้ผล ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีนโยบายที่จะประหยัดน้ำมันและลดต้นทุนการขนส่ง จึงกำหนดให้การขนส่งในประเทศมุ่งการใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น แทนการขนส่งทางถนน ดังนั้น จึงได้ดำเนินงานตามโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และโครงการพัฒนากิจการรถไฟ ซึ่งมีวงเงินลงทุนประมาณ 2,400 ล้านบาท และ 10,000 ล้านบาท ตามลำดับ แต่การดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวยังไม่เกิดผลตามเป้าหมาย ทั้งนี้เพราะมีความล่าช้าในการดำเนินงาน มีปัญหาในการบริหารโครงการ ระเบียบขั้นตอนทางราชการเป็นอุปสรรค ปัญหาทางการเงิน และขาดการประสานงานกันเองภายในโครงการ และระหว่างโครงการอื่นๆ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539)	พัฒนาโครงข่ายถนนและรถไฟให้ตอบสนองการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม โดยก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มมาตรฐานทางให้สามารถเชื่อมระหว่างแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และผู้บริโภค ปรับปรุงกิจการรถไฟให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพโดยพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และปรับปรุงคุณภาพการให้บริการในเรื่องความปลอดภัย ความตรงต่อเวลา ความสะดวก ตลอดจนการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้และส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น	ไม่มี
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 – 2544)	การพัฒนากระบวนการขนส่งทางบกให้เชื่อมโยงการขนส่งระบบอื่นและเป็นฐานรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ ดังนี้ - สนับสนุนการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและรถไฟให้เชื่อมต่อการขนส่งที่สนามบินและท่าเรือเป็นแผนรวมเบ็ดเสร็จ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในระบบต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟ สนามบิน ท่าเรือ และสถานีขนถ่ายสินค้า สามารถเชื่อมโยงประสานกันได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ - ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาสมรรถนะการขนส่งทางรถไฟให้เป็นระบบขนส่งหลักระบบหนึ่งของประเทศ ตลอดจนให้ระบบรถไฟสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เฉพาะพื้นที่เมือง และชุมชนเมือง รวมทั้งวางแผนงานต่อขยายเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน พัฒนารัฐวิสาหกิจ เพื่อลดบทบาทของรัฐในการเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดย 1. เพิ่มบทบาทภาคเอกชน เพื่อให้รัฐวิสาหกิจเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง โดยให้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานและเป้าหมายในการลดบทบาทการเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ	ไม่มี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	2. สนับสนุนรัฐวิสาหกิจให้มีสถานะเป็นบริษัทมหาชน และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้สามารถระดมทุนจากประชาชนได้อย่างกว้างขวาง 3. จัดตั้งองค์กรกลางเป็นการถาวร เพื่อบริหารนโยบายการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน และประสานการปฏิบัติกับรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งองค์กรกำกับรายสาขา รัฐวิสาหกิจที่มีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งแก่ภาครัฐและเอกชน รวมทั้งการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านราคา ปริมาณ และคุณภาพการบริการ 4. นำระบบประเมินผลการดำเนินงานมาใช้แทนการกำกับดูแลในรายละเอียด เพื่อให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว	
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545 – 2549)	ยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้มีความสำคัญกับเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า และพัฒนาให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพให้พร้อมรองรับการปรับตัวสู่เศรษฐกิจยุคใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วอย่างคุ้มค่า ทั้งโครงข่ายถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน สามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นขั้นตอน	ไม่มี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554)	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนา ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ ลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาและขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางท่อ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ เพื่อรองรับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) รวมทั้งการลงทุนพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น ระบบ Single Window Entry และ One Stop Service เป็นต้น และการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดต้นทุนเชื้อเพลิง	การพัฒนาระบบทางรถไฟของประเทศโดยการเร่งรัดการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา- ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ให้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2554 กำหนดปริมาณสินค้าระบบขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ร้อยละ 2.5 ในปี 2552 ร้อยละ 3.3 ในปี 2553 และร้อยละ 5.4 ในปี 2554

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – 2559)	เป้าหมายที่สำคัญคือ 1. ลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้ต่ำกว่าร้อยละ 15 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ 5 ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ร้อยละ 82 ทางน้ำร้อยละ 15 และทางรถไฟเพียงร้อยละ 3 2. การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ 3. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา 4. สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคและพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม 5. ยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น การพัฒนาระบบ National Single Window และด้านการค้าชายแดน เป็นต้น 6. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ ด้วยการบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีด	ไม่มี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ	เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ
	ความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	

