



# การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานประจำปี 2558 ||| ANNUAL REPORT 2015



**RAIL TRANSPORT  
IS EXCELLENT**



รายงานประจำปี  
**การรถไฟ**  
ปี 2558





# สารบัญ

# CONTENTS

วิสัยทัศน์ ภารกิจ และวัตถุประสงค์	3
รายนามคณะกรรมการรถไฟฟ้า	4
บันทึกข้อความ	6
การบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า	9
ด้านการเดินรถ	15
การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ	29
โครงการและแผนงาน	40
งานด้านการต่างประเทศ	48
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	54
- งบดุล (เบื้องต้น)	
ภาคผนวก	58



## วิสัยทัศน์ (Vision)

มุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการระบบรางที่สะดวก  
ตรงต่อเวลา และปลอดภัย

### ภารกิจ (Mission)

1

มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อสร้างรายได้และผลกำไร ให้แก่องค์กรรวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

2

ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศและตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ

3

ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

### วัตถุประสงค์ (Objectives)

1

เพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรอง รวมทั้งมีการจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

2

เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์กรและบุคลากรที่สอดคล้องกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบราง อันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระยะยาว

3

เพื่อให้เกิดบูรณาการ การทำงานร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ในการผลักดันวิสัยทัศน์การรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

# รายนามคณะกรรมการ

## คณะกรรมการ

นายออบสิน ชิวะพุกษ์

ประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย  
(8 ก.ค. 57 – 16 ส.ค. 58)

วุฒิการศึกษา : -  
ประวัติการทำงาน : -  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : -

นายสรายุทธ เบลญกุล

กรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

(6 ส.ค. 56 – 12 ต.ค. 58)

ประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย  
(13 ต.ค. 58 – 5 ส.ค. 59)

วุฒิการศึกษา : • นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม)  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง  
• เนติบัณฑิต สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา  
• ปริญญาโท ด้านกฎหมายเปรียบเทียบ (M.C.J) Howard University สหรัฐอเมริกา  
• ปริญญาโท ด้านกฎหมายระหว่างประเทศ (LL.M.) American University สหรัฐอเมริกา  
• ปริญญาโท ด้านกฎหมายธุรกิจ (LL.M.) University of Birstol สหราชอาณาจักร

ประวัติการทำงาน : • ที่ปรึกษากฎหมายและพนักงานอัยการ  
• ผู้พิพากษาศาลจังหวัดพัทลุง  
• ผู้ช่วยผู้พิพากษาจังหวัดพัทลุง  
• ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 3  
• ผู้พิพากษาแห่งกรุงเทพใต้  
• รองเลขาธิการส่งเสริมงานตุลาการ  
• ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลประจำสำนักประธานศาลฎีกา  
• ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจังหวัดสกลนคร แผนกคดีเยาวชนและครอบครัว

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : รองเลขาธิการสำนักงาน ศาลยุติธรรม  
สังกัด กระทรวงยุติธรรม

นางสาวซุณจิตต์ สังข์ใหม่

กรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย  
(8 ก.ค. 56 -5 ส.ค. 59)

วุฒิการศึกษา : • เศรษฐศาสตรบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
• บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
• Post Graduate Diploma on Information Management Strathclyde University ประเทศอังกฤษ

ประวัติการทำงาน : • ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ กรมบัญชีกลาง  
• ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมบัญชีกลาง  
• ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผลระบบการคลัง กรมบัญชีกลาง  
• ผู้อำนวยการกลุ่มงานประเมินผลระบบการคลัง กรมบัญชีกลาง  
• นักวิชาการคลัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง

พลโท ชาญชัย ภู่ทอง

กรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

(8 ก.ค. 56 - 5 ส.ค. 59)

วุฒิการศึกษา : -

ประวัติการทำงาน : • ผู้บัญชาการกองพลทหารราบที่ 3  
• รองแม่ทัพภาคที่ 2  
• แม่ทัพภาคที่ 2

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

# รถไฟแห่งประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2558 (ข้อมูล ณ เดือนพฤศจิกายน 2559)

นายยุทธพงษ์ อภิรัตน์รังษี  
กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย  
(9 ส.ค. 56 – 5 ส.ค. 59)

วุฒิการศึกษา : • ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต พ.ศ. 2524  
• เนติบัณฑิตไทย พ.ศ. 2526  
• ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (M.P.A.) สาขาบริหารงานยุติธรรม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)  
• ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร พ.ศ. 2547

ประวัติการทำงาน : • อัยการพิเศษประจำกรม (ชั้น 5) สำนักงานอัยการเขต 6 อัยการจังหวัด สดข. จังหวัดสุโขทัย  
• อัยการพิเศษประจำกรม (ชั้น 5) สำนักงานอัยการเขต 2 (อัยการจังหวัด ฉะเชิงเทรา) พ.ศ. 2550 — 2553  
• อัยการพิเศษประจำกรม (ชั้น 5) สำนักงานอัยการเขต 2 (อัยการจังหวัด พัทธยา) พ.ศ. 2553 — 2554  
• รองอัยการพิเศษฝ่ายคณะกรรมการอัยการ 1 (ชั้น 6) พ.ศ. 2554 — ปัจจุบัน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : รองอัยการพิเศษฝ่ายคณะกรรมการอัยการ 1 (อัยการชั้น 6) (อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ)

นายกาญจนาภรณ์ ศรีสุข  
กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย  
(8 ก.ค. 57 – 9 ก.ย. 58)

วุฒิการศึกษา : -  
ประวัติการทำงาน : -  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : -

นายพีระพล ดาวรสกุลเจริญ  
กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย  
(17 มี.ค. 58 – 5 ส.ค. 59)

วุฒิการศึกษา : -  
ประวัติการทำงาน : -  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : -

นายประเสริฐ อดิชนันท์  
กรรมการและเลขานุการ  
(16 ก.ค. 57 – 31 ม.ค. 58)

วุฒิการศึกษา : -  
ประวัติการทำงาน : -  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร  
กรรมการและเลขานุการ  
(1 ก.พ. 58 – ปัจจุบัน)

วุฒิการศึกษา : • ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง  
• ปริญญาตรี ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน : • สมาชิกสภาข้าราชการกรมบัญชีปี 2550 (รองประธานคณะกรรมการสิทธิการกิจการ สภาข้าราชการกรมบัญชี)  
• กรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด  
• กรรมการบริษัทฯ รักษาการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด  
• กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน : ผู้ว่าการรถไฟฯ  
• กรรมการอำนวยการโรงงานยาสูบ (รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงการคลัง)  
• กรรมการบริหาร บริษัท พี ดี เอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงมหาดไทย)  
• ผู้พิพากษาสมทบของศาลแรงงานกลาง  
• คณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์



## บันทึกข้อความ

เลขที่ รพ.ตณ.๑๐๐๐/๗๗๑/๒๕๕๘

วันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

เรื่อง สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๘

เรียน ประธานกรรมการรถไฟฟ้า

อ้างถึง ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑ เล่ม

### เรื่องเดิม

ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ หมวด ๒ คณะกรรมการตรวจสอบ ข้อ ๑๐ (๙) คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจหน้าที่รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้งภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่สี่ ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปีพร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดของรัฐวิสาหกิจนั้น และกระทรวงการคลังเพื่อทราบภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของรัฐวิสาหกิจ

### ข้อเท็จจริงและข้อพิจารณา

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ดำเนินการจัดทำสรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๘ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

### ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายยุทธพงษ์ อภิรตนรังษี)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

## รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๐๖/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๗ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวน ๓ ท่าน ซึ่งประกอบด้วย

๑. นายยุทธพงษ์	อภิรัตน์รังษี	เป็นประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
๒. นายสรารุช	เบญจกุล	เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
๓. น.ส.ชอุณหจิต	สังข์ใหม่	เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ
โดยมีนายอวิรุทธ์	ทองเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ ลงวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๗ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

ในปี ๒๕๕๘ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสมและจำเป็น โดยมีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๒ ครั้ง มีผลการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

### ด้านการสอบทาน และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน

- ๑) พิจารณาสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๗
- ๒) พิจารณาสอบทานรายงานผลการตรวจสอบประจำไตรมาสที่ ๑ - ๓ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (เดือน ตุลาคม ๒๕๕๗ - มิถุนายน ๒๕๕๘) และรายงานผลการตรวจสอบประจำปี ๒๕๕๘
- ๓) พิจารณาสอบทานการรายงานผลการติดตามการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของหน่วยรับตรวจ ประจำปี งบประมาณ ๒๕๕๗
  - ๔) พิจารณาให้ความเห็นชอบ/อนุมัติในการตรวจสอบเรื่องร้องเรียน
  - ๕) พิจารณาสอบทานการรายงานเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๘
  - ๖) พิจารณาให้ความเห็นชอบในการแต่งตั้ง และโยกย้ายผู้ตรวจสอบภายใน
  - ๗) พิจารณาให้ความเห็นในการติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะรายงานการตรวจสอบการนำหินในที่ดินรถไฟไปใช้งานในโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕
  - ๘) พิจารณารายงานติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติคณะกรรมการรถไฟฯ
  - ๙) พิจารณาสอบทานรายงานผลการดำเนินการให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการ/ขั้นตอนการทำงานตรวจสอบภายในให้กับพนักงานบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
    - ๑๐) พิจารณาสอบทานรายงานผลการติดตามการจัดทำงบการเงินของการรถไฟฯ
    - ๑๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการจัดทำ QAR ของฝ่ายตรวจสอบภายใน
    - ๑๒) พิจารณาให้ความเห็นแผนการอบรมพัฒนาบุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๙
    - ๑๓) พิจารณารายงานการประชุมชี้แจงการควบคุมภายในของการรถไฟฯ ๑๗ หน่วยงาน
    - ๑๔) พิจารณาให้ความเห็นชอบ/อนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๕๙
    - ๑๖) พิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงพัฒนาฝ่ายตรวจสอบภายใน
    - ๒๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบการปูนบำเหน็จของพนักงานในสังกัดฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๙



### ด้านระบบการควบคุมภายในขององค์กรของการรถไฟฟ้า

สอบทานรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๖ ของการรถไฟฟ้า ประจำปี ๒๕๕๗ สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ จากฝ่าย/สำนักงาน/ศูนย์/กอง จำนวน ๒๔ หน่วยงาน และรายงานประเมินผลระบบการควบคุมภายในระดับองค์กร (แบบ ปอ.๑, ปอ.๒ และ ปอ.๓) จากประธานคณะกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่อาวุโส พบว่า การจัดทำรายงานการประเมินผลและปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปย.๒) มี ๑๗ หน่วยงานไม่ได้ระบุขั้นตอนการปฏิบัติงาน วัตถุประสงค์ ของแต่ละขั้นตอนการปฏิบัติงาน การควบคุมที่มีอยู่ การประเมินผลการควบคุมความเสี่ยงที่มีอยู่ และการปรับปรุงการควบคุมของแต่ละขั้นตอนการปฏิบัติงานที่สำคัญ ซึ่งอาจจะทำให้การระบุความเสี่ยงและการวางแผนปรับปรุงไม่สามารถลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และคณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะให้ฝ่ายตรวจสอบภายในเชิญ ๑๗ หน่วยงานที่ยังไม่ได้จัดทำดังกล่าว มาประชุมหารือเพื่อให้ดำเนินการจัดทำรายงานให้ครบถ้วนถูกต้อง ซึ่งฝ่ายตรวจสอบภายในได้รับนโยบายไป ปฏิบัติโดยจัดประชุมหารือทั้ง ๑๗ หน่วยงาน ชี้แจงขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลและปรับปรุงการควบคุมภายใน หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมได้ให้คำมั่นยืนยันว่าจะดำเนินการปรับปรุงรายงานการจัดวางระบบการควบคุมภายในและการประเมินผลการควบคุมภายในประจำปี ๒๕๕๘ ให้ถูกต้องครบถ้วน

### ด้านการรายงานความเห็นเสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้า เพื่อทราบและพิจารณา

- ๑) รายงานผลการดำเนินงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๗
- ๒) รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ประจำปี ๒๕๕๗
- ๓) สอบทานกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๕๘
- ๔) สอบทานและอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๘
- ๕) รายงานผลการตรวจสอบตามหนังสือร้องเรียน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในปีที่ผ่านมาการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

จากสรุปรายงานดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยใช้ความรู้ ความสามารถ และความระมัดระวัง รอบคอบ มีอิสระอย่างเพียงพอ ก็ได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ที่จะเสริมสร้างและพัฒนาการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ให้มีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้นและมีมูลค่าเพิ่มต่อองค์กร

(นายยุทธพงษ์ อภิรต์นรังษี)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า

## การบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฯ

ศูนย์บริหารความเสี่ยง ตั้งขึ้นตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 13/2548 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2548 เห็นชอบให้ปรับปรุงโครงสร้างการจัดการ โดยจัดตั้งศูนย์บริหารความเสี่ยง เป็นส่วนหนึ่งของการรถไฟฯ และการรถไฟฯ ได้แก้ไข ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 2.1 การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหาร โดยมีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 19 ธันวาคม 2548 มีหน้าที่ ความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการรวบรวมข้อมูล กลั่นกรอง วิเคราะห์ วางแผนและประสานงานการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกับหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

### ด้านการบริหารความเสี่ยง

**การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)** มีความมุ่งมั่นในการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงขององค์กรที่เป็นไปตามแนวทางของ COSO ERM และสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ

การรถไฟฯ ได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง เพื่อสนับสนุนให้มีการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร มีการระบุความเสี่ยงที่ครอบคลุมการดำเนินงานทุกด้านขององค์กร ทั้งด้านกลยุทธ์

(Strategic Risk) ด้านการปฏิบัติการ (Operational Risk) ด้านการเงิน (Financial Risk) และด้านกฎระเบียบ/ข้อบังคับ (Compliance Risk) มีการจัดทำแผนที่ความเสี่ยง (Risk Map) ที่แสดงภาพรวมของการบริหารความเสี่ยง ระบุสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสี่ยงและกำหนดแผนบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้อง รวมถึงมีการบริหารความเสี่ยงตามแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้ระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ โดยมีการติดตามและรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเป็นรายไตรมาส



## นโยบายการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2558

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า ได้มีการทบทวนนโยบายการบริหารความเสี่ยง และกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงของปี 2558 เป็นดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ทุกคนและทุกระดับ
2. กระบวนการบริหารความเสี่ยงต้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงาน รวมถึงให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานตามปกติ
3. มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพและอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้
4. มีการติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยงที่มีการทบทวนและปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
5. มีการปลูกฝังให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมในการปฏิบัติงานขององค์กร เพื่อสร้างสรรค์มูลค่าให้กับองค์กร (Value Creation)

## ผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2558

การรถไฟฟ้า เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจในกลุ่มพื้นที่กิจการตามมติของคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) โดยได้จัดทำแผนพื้นที่ปฏิบัติการการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 – 2567 กำหนดแผนงานออกเป็น 7 ยุทธศาสตร์ และได้มีการทบทวนปัจจัยเสี่ยงประจำปี 2558 ให้สอดคล้องกับแผนงานที่ระบุไว้ในแผนพื้นที่ปฏิบัติการฯ ด้วย เพื่อให้การดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงที่จะมีผลกระทบต่อการทำงานไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร

การรถไฟฟ้า ได้กำหนดให้มีการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงตามแผนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการทบทวนการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง โดยมีคณะทำงานด้านการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของทุกหน่วยงาน มีคณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า และมีคณะอนุกรรมการการบริหารความเสี่ยงฯ เพื่อติดตามและรายงานผลการบริหารความเสี่ยง เป็นรายไตรมาส

โดยมีผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2558 จำนวน 15 ปัจจัยเสี่ยง เป็นดังนี้

ประเภท	ปัจจัยเสี่ยง	ก่อนบริหาร	ค่าที่ยอมรับได้	หลังบริหาร
		ระดับ	ระดับ	ระดับ
S	RF 1 ไม่สามารถรับพนักงานตามกรอบแผนฟื้นฟูได้ตามแผนงาน	E	H	H
S	RF2 ความสามารถในการเบิกจ่ายงบลงทุน ไม่เป็นไปตามแผน	E	H	E
S	RF3 โครงการก่อสร้าง 5 เส้นทางไม่เป็นไปตามแผนงาน	E	H	E
S	RF4 ไม่สามารถเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรได้ตามเป้าหมาย	E	H	H
O	RF5.1 การเกิดอุบัติเหตุจากการเดินรถ ประเภทร้ายแรง	E	H	M
O	RF5.2 การเกิดอุบัติเหตุจากการเดินรถ ประเภทสำคัญ	E	H	M
O	RF6.1 ประสิทธิภาพการบริหารเวลาเดินขบวนรถโดยสารเชิงสังคม ภายใต้ภาวะการปรับปรุงทางเพื่อความปลอดภัย	M	H	M
O	RF6.2 ประสิทธิภาพการบริหารเวลาเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ภายใต้ภาวะการปรับปรุงทางเพื่อความปลอดภัย	M	H	H
O	RF7 ความสำเร็จในการพัฒนาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ ไม่เป็นไปตามแผนงาน	E	M	E
O	RF8 ปริมาณขนส่งสินค้าทางรางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	H	H	H
F	RF9.1 รายได้จากการให้บริการ ขนส่งสินค้า ต่ำกว่าเป้าหมาย	H	H	H
F	RF9.2 รายได้จากการให้บริการ ขนส่งผู้โดยสาร ต่ำกว่าเป้าหมาย	E	H	M
F	RF10 อัตราการเติบโตของรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	M	M	E
C	RF11 การปิดงบการเงินไม่เป็นไปตามแผน	E	H	L
C	RF12 การรักษาความปลอดภัยไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	E	H	M

หมายเหตุ      ระดับความเสี่ยง

L = น้อย

M = ปานกลาง

H = สูง

E = สูงมาก



## ด้านการควบคุมภายใน

การรถไฟฟ้า ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายใน ตามแนวทางของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (คตง.) ซึ่งเป็นกระบวนการกำกับดูแลการปฏิบัติงานที่กำหนดให้มีขึ้นเพื่อให้มีความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผลว่าการดำเนินงานจะบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ครอบคลุมทั้งในด้านการดำเนินงาน (Operation) การรายงานทางการเงิน (Financial) และการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง (Compliance) รวมถึงให้ความสำคัญในการติดตามการจัตวางระบบควบคุมภายใน และการประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ภายในการรถไฟฟ้า ทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามระเบียบของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (คตง.) ข้อ 6 โดยเป็นไปตามมาตรฐานการควบคุมภายในที่ คตง. กำหนด มี 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)
  2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)
  3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)
  4. ข้อมูลสารสนเทศ และการสื่อสารในองค์กร (Information and Communication)
  5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring)
- โดยแต่ละหน่วยงานภายในการรถไฟฟ้า ได้มีการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self-Assessment : CSA) ด้วยการจัดทำรายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายในของส่วนงานย่อย (แบบ ปย.1) และรายงานการ

ประเมินผลและการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปย.2) เมื่อสิ้นสุดแต่ละปีงบประมาณ

## นโยบายการควบคุมภายใน ประจำปี 2558

การรถไฟฟ้า ได้กำหนดให้มีนโยบายการควบคุมภายใน และระบุไว้ในคู่มือการควบคุมภายใน ดังนี้

1. ผู้บริหารและพนักงานทุกคนและทุกระดับ มีหน้าที่ในการทำความเข้าใจหลักการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง ให้ความสำคัญ ตระหนัก และเข้าใจคุณค่าของการควบคุมภายใน รับผิดชอบให้ความร่วมมือ และให้การสนับสนุนในการนำหลักการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงไปสู่การปฏิบัติ ภายใต้ขอบเขตของงานที่ได้รับมอบหมาย

2. การควบคุมภายในถือเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงาน โดยแฝงอยู่กับการปฏิบัติงานปกติในทุกหน้าที่และทุกระดับของการปฏิบัติงานที่แตกต่างตามความจำเป็นและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงาน โดยจะต้องมีประสิทธิภาพเพียงพอ สอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่การรถไฟฟ้า ยอมรับได้ ตลอดจนมีการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ ทันกาล และเหมาะสม เพื่อช่วยให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และให้ฝ่ายบริหารและฝ่ายตรวจสอบภายในสามารถติดตามประเมินผลการควบคุมภายในได้อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ที่สำคัญ ได้แก่ การ

บริหารทรัพย์สิน การป้องกันและลดจำนวนความสูญเสีย และความผิดพลาดจากการปฏิบัติงาน ความถูกต้องน่าเชื่อถือของรายงาน รวมทั้งการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับที่กำหนดและเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของการรถไฟฯ

3. จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544

### ผลการดำเนินงานด้านการควบคุมภายใน ประจำปี 2558

ได้จัดทำหนังสือรับรองการประเมินผลการควบคุม (แบบ ปอ.1) รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.2) และรายงานแผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปอ.3) โดยในปีงบประมาณ 2558 การควบคุมภายในของการรถไฟฯ มีจุดอ่อนที่มีนัยสำคัญ ดังนี้

1. โครงสร้างองค์กรไม่เหมาะสม และบางหน่วยงานที่มีการปรับโครงสร้างใหม่ ยังอยู่ระหว่างการจัดแบ่งภารกิจหน้าที่ การจัดพนักงานตามสายงานและโครงสร้างองค์กรใหม่ ซึ่งจะต้องมีการทบทวนและจัดวางระบบการควบคุมภายในใหม่ให้เหมาะสม

2. จำนวนพนักงานยังไม่ครบตามกรอบอัตรากำลัง และยังมีพนักงานบางส่วนขาดทักษะประสบการณ์ และความรู้เฉพาะงาน

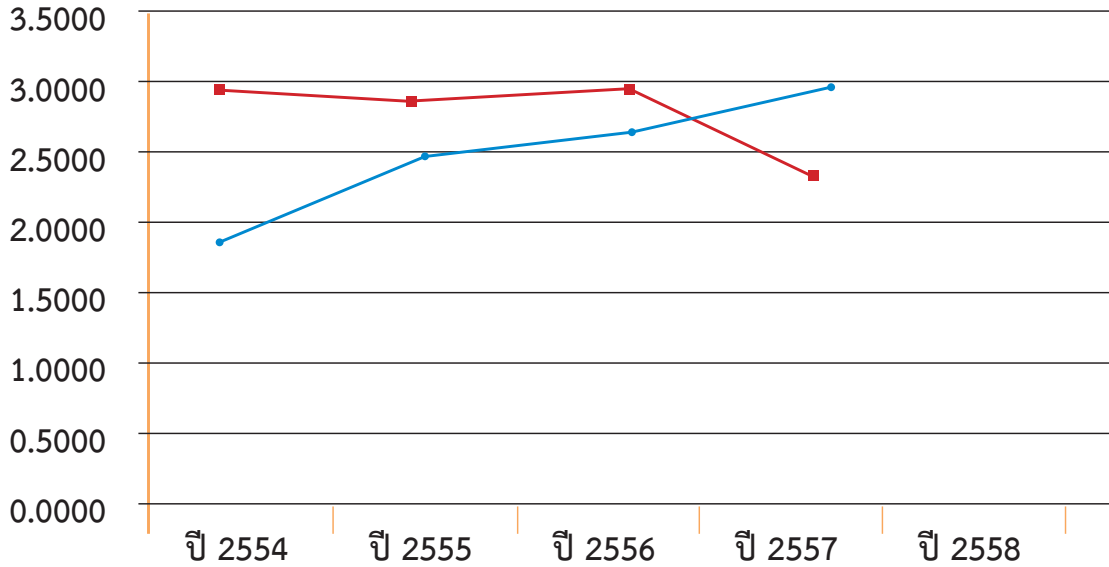
3. กิจกรรมการควบคุมยังไม่เหมาะสมและครบถ้วนในบางกิจกรรม

4. ขาดระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน ทำให้การเชื่อมโยงข้อมูลไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

เนื่องจากการรถไฟฯ เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจกลุ่มฟื้นฟูกิจการตามมติของคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) และการรถไฟฯ ได้กำหนดแผนฟื้นฟูกิจการโดยมีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ ปีงบประมาณ 2558 – 2567 ซึ่งแผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าวได้กำหนดแผนงานออกเป็น 7 ยุทธศาสตร์ ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2558 ศูนย์บริหารความเสี่ยงได้นำการควบคุมภายในมาเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนในการดำเนินการในกระบวนการภายในต่าง ๆ ของการรถไฟฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่า การรถไฟฯ จะสามารถดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการทั้ง 7 ยุทธศาสตร์ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



### ผลคะแนนการประเมินผลการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน ปี 2554 – 2558



■ การบริหารความเสี่ยง	1.9000	2.5000	2.6000	2.85000	N/A
● การควบคุมภายใน	2.9150	2.8900	2.9475	2.3350	N/A

ในปีงบประมาณ 2558 การรถไฟฟ้า เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจกลุ่มฟื้นฟูกิจการตามมติของคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) จึงเป็นการประเมินในภาพรวมของบทบาทคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ไม่มีการกำหนดคะแนนด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

## ด้านการเดินรถ

### โครงการปรับปรุงภาพลักษณ์การให้บริการที่สถานีรถไฟ (SMART Station)

#### ความเป็นมาของโครงการ

1. เป็นโครงการที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผนงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะดำเนินการในปีแรกและปีต่อไป
2. เป็นโครงการตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2552 เป็นปีแห่งการบริการ (Service Excellence Year)

#### หลักการและเหตุผล

เพื่อพัฒนาสถานีรถไฟต้นแบบให้ได้มาตรฐานทั้งด้านการให้บริการของพนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป

คำว่า “SMART” มาจาก

S (Satisfaction) หมายถึง การบริการที่มุ่งเน้นความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ

M (Mind) หมายถึง การบริการด้วยความเต็มใจ ยิ้มแย้มแจ่มใส และเอาใจใส่ผู้ใช้บริการ

A (Activeness) หมายถึง การบริการอย่างกระตือรือร้นและแข็งขันของพนักงานประจำสถานี

R (Relation) หมายถึง การบริการที่มุ่งเน้นความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดและอบอุ่นดูคนคุ้นเคย

T (Traffic) หมายถึง การบริการที่มุ่งเน้นการเดินรถที่มีประสิทธิภาพ ตรงต่อเวลา และปลอดภัย

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อปรับปรุงสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกไปสู่บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service)
2. เพื่อเพิ่มความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป
3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการให้บริการที่สถานีและปรับปรุงไปสู่มาตรฐานสากล (International Standardisation)
4. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ด้านการให้บริการที่เป็นมาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นที่รู้จักกันทั่วไป (Brand Name)
5. เพื่อพัฒนาให้เป็นสถานีต้นแบบและมาตรฐานแก่สถานีอื่นๆ



## เป้าหมาย

ปรับปรุงสถานีในโครงการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและหลักเกณฑ์มาตรฐานทางกายภาพ (Physical Standard) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และการให้บริการ (Service)

## ขอบเขตการดำเนินงาน

1. ปรับปรุงด้านบุคลากร
2. ปรับปรุงด้านกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก
3. การประชาสัมพันธ์โครงการฯ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ (กพว.)

ผู้จัดการโครงการ : สารวัตรงานเดินรถแขวง (สตร.)

## ด้านบุคลากร

ฝึกฝนผู้ปฏิบัติงานให้มีทักษะและความสามารถในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนด มีจิตสำนึกในงานบริการตลอดเวลา โดยแสดงออกถึงความเต็มใจและจริงใจที่จะให้บริการ เพื่อผู้ใช้บริการทุกคนได้รับความสะดวก รวดเร็ว เกิดความประทับใจ มีทัศนคติที่ดีต่อเพื่อนร่วมงาน และสามารถปฏิบัติงานได้ทันที

## ด้านกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก

ปรับปรุงอาคาร ที่ทำการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้ได้มาตรฐานสำหรับให้บริการแก่ผู้ใช้บริการทุกคนได้รับความสะดวก สบาย และเกิดความประทับใจ



งบประมาณ : สถานีละ 200,000 บาท

ผลการดำเนินงาน : ตั้งแต่ปี 2552 ถึงปี 2558 ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 85 สถานี และในปีงบประมาณ 2559 อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงจำนวน 12 สถานี

### สถานีในโครงการ SMART Station 3 (2554)

สังกัด	2552	2553	2554
สตร.กท.	อยุธยา	หัวหมาก	บางปะอิน
สตร.ฉท.	ฉะเชิงเทรา	หัวตะเข้	ปราจีนบุรี
สตร.กค.	สระบุรี	มวกเหล็ก	ปากช่อง, สีคิ้ว
สตร.รส.	ขอนแก่น	หนองคาย	นครราชสีมา
สตร.อน.	อุบลราชธานี	บุรีรัมย์	อุทุมพรพิสัย
สตร.นว.	นครสวรรค์	ลพบุรี	บ้านหมี่
สตร.อด.	พิษณุโลก	คิลาอาสน์	บางมูลนาก
สตร.ลป.	เชียงใหม่	นครลำปาง	เด่นชัย
สตร.ธบ.	หัวหิน	กาญจนบุรี	ราชบุรี
สตร.ชพ.	ชุมพร	ประจวบคีรีขันธ์	ทับสะแก
สตร.ทส.	สุราษฎร์ธานี	ทุ่งสง	ตรัง
สตร.ท.	ยะลา	สุโขทัย	พัทลุง
รวม	12	12	13



## สถานีในโครงการ SMART Station 4 (2555)

สังกัด	2552	2553	2554	2555
สตร.กท.	อยุธยา	หัวหมาก	บางปะอิน	บ้านทับช้าง
สตร.ฉท.	ฉะเชิงเทรา	หัวตะเข้	ปราจีนบุรี	ชลบุรี
สตร.กค.	สระบุรี	ม่วงเหล็ก	ปากช่อง, สีคิ้ว	ลำনারายณ์
สตร.รส.	ขอนแก่น	หนองคาย	นครราชสีมา	อุดรธานี
สตร.อน.	อุบลราชธานี	บุรีรัมย์	อุทุมพรพิสัย	สุรินทร์
สตร.นว.	นครสวรรค์	ลพบุรี	บ้านหมี่	ช่องแค
สตร.อด.	พิษณุโลก	คิลาอาสน์	บางมูลนาก	อุดรดิตถ์
สตร.ลป.	เชียงใหม่	นครลำปาง	เด่นชัย	แม่เมาะ
สตร.ธบ.	หัวหิน	กาญจนบุรี	ราชบุรี	โพธาราม
สตร.ชพ.	ชุมพร	ประจวบคีรีขันธ์	ทับสะแก	มาบอำมฤต
สตร.ทส.	สุราษฎร์ธานี	ทุ่งสง	ตรัง	นาสาร
สตร.ท.	ยะลา	สุโหงโกลก	พัทลุง	ปัตตานี
รวม	12	12	13	12

## สถานีในโครงการ SMART Station 5 (2556)

สังกัด	2552	2553	2554	2555	2556
สตร.ภท.	อยุธยา	หัวหมาก	บางปะอิน	บ้านภาชี	บ้านทับช้าง
สตร.ฉท.	ฉะเชิงเทรา	หัวตะเข้	ปราจีนบุรี	พัทธยา	ชลบุรี
สตร.กค.	สระบุรี	ม่วงเหล็ก	ปากช่อง, สีคิ้ว	แก่งคอย	ลำนารายณ์
สตร.รส.	ขอนแก่น	หนองคาย	นครราชสีมา	บัวใหญ่	อุดรธานี
สตร.อน.	อุบลราชธานี	บุรีรัมย์	อุทุมพรพิสัย	ศรีสะเกษ	สุรินทร์
สตร.นว.	นครสวรรค์	ลพบุรี	บ้านหมี่	บ้านดาศลิ	ช่องแค
สตร.อด.	พิษณุโลก	คิลาอาสน์	บางมูลนาก	ตะพานหิน	อุดรดิตต์
สตร.ลป.	เชียงใหม่	นครลำปาง	เด่นชัย	ลำพูน	แม่เมาะ
สตร.รบ.	หัวหิน	กาญจนบุรี	ราชบุรี	เพชรบุรี	โพธาราม
สตร.ชพ.	ชุมพร	ประจวบคีรีขันธ์	ทับสะแก	ปะทิว	มาบอำมฤต
สตร.ทส.	สุราษฎร์ธานี	ทุ่งสง	ตรัง	นครศรีธรรมราช	นาสาร
สตร.ท.	ยะลา	สุโขทัย	พัทลุง	หาดใหญ่	ปัตตานี
รวม	12	12	13	12	12



## สถานีในโครงการ SMART Station 6 (2557)

สังกัด	2552	2553	2554	2555	2556	2557
สตร.กท.	อยุธยา	หัวหมาก	บางปะอิน	บ้านภาชี	บ้านทับช้าง	คลองตัน
สตร.ฉท.	ฉะเชิงเทรา	หัวตะเข้	ปราจีนบุรี	พัทธยา	ชลบุรี	ศรีราชา
สตร.กค.	สระบุรี	มวกเหล็ก	ปากช่อง, สี่คิ้ว	แก่งคอย	ลำনারายณ์	หนองแขง
สตร.รส.	ขอนแก่น	หนองคาย	นครราชสีมา	บัวใหญ่	อุดรธานี	จิระ
สตร.อน.	อุบลราชธานี	บุรีรัมย์	อุทุมพรพิสัย	ศรีสะเกษ	สุรินทร์	ลำปลายมาศ
สตร.นว.	นครสวรรค์	ลพบุรี	บ้านหมี่	บ้านตาคลี	ช่องแค	จันเสน
สตร.อด.	พิษณุโลก	คิลาอาสน์	บางมูลนาก	ตะพานหิน	อุดรดิต์	พิชัย
สตร.ลป.	เชียงใหม่	นครลำปาง	เด่นชัย	ลำพูน	แม่เมาะ	บ้านปิน
สตร.รบ.	หัวหิน	กาญจนบุรี	ราชบุรี	เพชรบุรี	โพธาราม	บ้านโป่ง
สตร.ชพ.	ชุมพร	ประจวบคีรีขันธ์	ทับสะแก	ปะทิว	มาบอำมฤต	ละแม
สตร.ทส.	สุราษฎร์ธานี	ทุ่งสง	ตรัง	นครศรีธรรมราช	นาสาร	เขาชุมทอง
สตร.ห.	ยะลา	สุโขทัย	พัทลุง	หาดใหญ่	ปัตตานี	ตันหยงมัส
รวม	12	12	13	12	12	12

## สถานีในโครงการ SMART Station 7 (2558)

สังกัด	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
สตร.กท.	อยุธยา	หัวหมาก	บางปะอิน	บ้านภาชี	บ้านทับช้าง	คลองตัน	มักกะสัน
สตร.ฉท.	ฉะเชิงเทรา	หัวตะเข้	ปราจีนบุรี	พทยา	ชลบุรี	ศรีราชา	กบินทร์บุรี
สตร.กค.	สระบุรี	มวกเหล็ก	ปากช่อง, สีคิ้ว	แก่งคอย	ลำনারายณ์	หนองแขง	บ้านปึกเบิก
สตร.รส.	ขอนแก่น	หนองคาย	นครราชสีมา	บัวใหญ่	อุดรธานี	จิระ	บ้านไผ่
สตร.อน.	อุบลราชธานี	บุรีรัมย์	อุทุมพรพิสัย	ศรีสะเกษ	สุรินทร์	ลำปลายมาศ	กันทรารมย์
สตร.นว.	นครสวรรค์	ลพบุรี	บ้านหมี่	บ้านตาคลี	ช่องแค	จันทเสน	บ้านหมอ
สตร.อด.	พิษณุโลก	คิลาอาสน์	บางมูลนาก	ตะพานหิน	อุตรดิตถ์	พิชัย	พิจิตร
สตร.ลป.	เชียงใหม่	นครลำปาง	เด่นชัย	ลำพูน	แม่เมาะ	บ้านปิน	ขุนตาน
สตร.ธบ.	หัวหิน	กาญจนบุรี	ราชบุรี	เพชรบุรี	โพธาราม	บ้านโป่ง	ชะอำ
สตร.ขพ.	ชุมพร	ประจวบคีรีขันธ์	ทับสะแก	ปะทิว	มาบอำมฤต	ละแม	หลังสวน
สตร.ทส.	สุราษฎร์ธานี	ทุ่งสง	ตรัง	นครศรีธรรมราช	นาสาร	เขาชุมทอง	กันตัง
สตร.ท.	ยะลา	สุไหงโกลก	พัทลุง	หาดใหญ่	ปัตตานี	ตันหยงมัส	บางแก้ว
รวม	12	12	13	12	12	12	12



## บัญชีรายชื่อสถานีที่เข้าร่วมโครงการ SMART Station จำนวน 97 สถานี

สังกัด	สถานี							
	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
สตร.กท.	อยุธยา	หัวหมาก	บางปะอิน	บ้านภาชี	บ้านทับช้าง	คลองตัน	มักกะสัน	ดอนเมือง
สตร.ฉท.	ฉะเชิงเทรา	หัวตะเข้	ปราจีนบุรี	พัทธยา	ชลบุรี	ศรีราชา	กบินทร์บุรี	อรัญประเทศ
สตร.กค.	สระบุรี	ม่วงเหล็ก	ปากช่อง, สีคิ้ว	แก่งคอย	ลำনারายณ์	หนองแขง	บ้านปোকแป๊ก	จตุรัส
สตร.รส.	ขอนแก่น	หนองคาย	นครราชสีมา	บัวใหญ่	อุดรธานี	จิระ	บ้านไผ่	เมืองพล
สตร.อน.	อุบลราชธานี	บุรีรัมย์	อุทุมพรพิสัย	ศรีสะเกษ	สุรินทร์	ลำปลายมาศ	กันทรารมย์	ลำโรงท่าบ
สตร.นว.	นครสวรรค์	ลพบุรี	บ้านหมี่	บ้านตากลิ	ช่องแค	จันเสน	บ้านหมอ	ท่าเรือ
สตร.อด.	พิษณุโลก	คิลลาอาสน์	บางมูลนาก	ตะพานหิน	อุดรดิตต์	พิชัย	พิจิตร	ชุมแสง
สตร.ลป.	เชียงใหม่	นครลำปาง	เด่นชัย	ลำพูน	แม่เมาะ	บ้านปิน	ขุนตาน	ห้างฉัตร
สตร.ชบ.	หัวหิน	กาญจนบุรี	ราชบุรี	เพชรบุรี	โพธาราม	บ้านโป่ง	ชะอำ	ศาลายา
สตร.ขพ.	ชุมพร	ประจวบคีรีขันธ์	ทับสะแก	ปะทิว	มาบอำมฤต	ละแม	หลังสวน	สวี
สตร.ทส.	สุราษฎร์ธานี	ทุ่งสง	ตรัง	นครศรีธรรมราช	นาสาร	เขาชุมทอง	กันตัง	ห้วยยอด
สตร.ท.	ยะลา	สุโงโลก	พัทลุง	หาดใหญ่	ปัตตานี	ตันหยงมัส	บางแก้ว	รือเสาะ
รวม	12	12	13	12	12	12	12	12

### SMART Station 3 (2554)





## SMART Station 4 (2555)

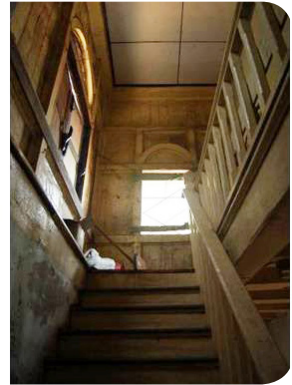


SMART Station 5 (2556)





## SMART Station 6 (2557)



# SMART Station 7 (2558)





## การดำเนินธุรกิจอื่นๆ

รายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคาร ประจำปี 2558 (ต.ค.57 – ก.ย.58)  
ตามเกณฑ์เงินสดที่ได้รับที่ กองการเงินและสถานีต่างๆ นำส่ง ดังนี้

ประเภทรายได้		
1. ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	27,426,064.00	บาท
2. ค่าเช่าอาคาร	61,415,638.75	บาท
3. ค่าเช่าที่ดิน	1,723,162,720.48	บาท
4. ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	11,505,612.61	บาท
5. ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	316,751,974.00	บาท
6. โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	136,334,591.67	บาท
7. ค่าเช่าโรงแรม	6,738,145.00	บาท
8. รายได้จากสนามซ้อมกอล์ฟ	18,285,821.00	บาท
9. รายได้อื่นๆ	1,175,809,811.11	บาท
10. รายได้จากการบริหารสวนจตุจักร	389,563,257.76	บาท
รวมทั้งสิ้น	3,866,993,636.38	บาท

## การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ

**1. โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต วงเงินโครงการรวม 79,101.78 ล้านบาท**

### วัตถุประสงค์

- 1) เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ
- 2) เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินรถ
- 3) ลดปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ
- 4) ช่วยประหยัด และลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศ
- 5) ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง
- 6) นำโครงสร้างเดิมของโครงการโฮปเวลล์มาใช้ให้เกิดประโยชน์

### สถานะโครงการ

- สัญญาที่ 1 งานโยธา : ผลงานมีความคืบหน้าร้อยละ 32.03
- สัญญาที่ 2 งานโยธา : ผลงานมีความคืบหน้าร้อยละ 48.65
- สัญญาที่ 3 งานระบบ : คณะกรรมการรถไฟฯ ให้ความเห็นชอบให้กลุ่มบริษัท MHSC ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด เป็นผู้ชนะการประมูล เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2558 และ

การรถไฟฯ ได้ขออนุมัติปรับวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมไปยังกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2558

**2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท วงเงินรวมโครงการ : 31,139.35 ล้านบาท**

### วัตถุประสงค์

- 1) เพิ่มศักยภาพและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่จะต้องเดินทางไปมาระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง
- 2) ช่วยประหยัดงบประมาณในการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค
- 4) ลดเวลาในการเดินทางเชื่อมโยงสองสนามบิน
- 5) ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด
- 6) ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและลดปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศ
- 7) ส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศในด้านคมนาคมขนส่งให้ดีขึ้น



## สถานะ

- การรถไฟฟ้า รายงานกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2558

- คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 อนุมัติในหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในพื้นที่ที่จะเวนคืน

- สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างของโครงการสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ทำให้มีผลกระทบต่อโครงการฯ ดังนั้น คณะกรรมการรถไฟฟ้า มีมติเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2558 อนุมัติให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือก เพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา

- การรถไฟฟ้า รายงานกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2558 เพื่อขอทบทวนรายละเอียด เนื่องจากผลกระทบจากการปรับแบบสายสีแดงฯ ก่อนเสนอขออนุมัติก่อสร้างโครงการอีกครั้ง

- การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดทำเอกสารประกวดราคาและทบทวนแบบรายละเอียดโครงการฯ เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2558 เริ่มงาน เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2558

**3. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วง ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย วงเงินรวมโครงการ : 11,272.34 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ แก้ไขปัญหาการเดินทางในระบบทางเดี่ยว เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของการขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (Logistics) และสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำ (Modal Shift)

## สถานะ

- การรถไฟฟ้า ออกประกวดราคา เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2558 ผู้ประสงค์จะเสนอราคายื่นข้อเสนอด้านคุณสมบัติและด้านเทคนิค เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558

**4. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วง ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น วงเงินรวมโครงการ : 26,007.20 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

### สถานะ

- คณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินโครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2558 การรถไฟฯ ได้ให้ความเห็นชอบ TOR การจัดทำราคากลางและเตรียมการประกวดราคา เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2558 และนำลงในเว็บไซต์การรถไฟฯ และกรมบัญชีกลาง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 13-18 สิงหาคม 2558
- การรถไฟฯ ออกประกวดราคา เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2558

**5. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง  
ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร วงเงินรวมโครงการ  
:17,292.53 ล้านบาท**

### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

### สถานะ

- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล) ได้ให้ความเห็นชอบ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติดำเนินงานโครงการ
- การเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการของกฤษฎีกา

**6. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง  
ลพบุรี - ปากน้ำโพ วงเงินรวมโครงการ :  
24,842.44 ล้านบาท**

### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทั้งทางภาคเหนือ และภาคกลาง กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

### สถานะ

- ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
- การเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการของกฤษฎีกา

**7. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง  
มาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ วงเงินรวมโครงการ  
: 29,855.08 ล้านบาท**

### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ



## สถานะ

- คณะผู้ชำนาญการ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2558 อยู่ระหว่างเสนอ กก.วล. พิจารณาต่อไป

- การเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม พิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.)

**8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง นครปฐม - หัวหิน วงเงินรวมโครงการ : 20,038.43 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่นรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นรวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ

## สถานะ

- ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.)

- การเวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม พิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.)

**9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ วงเงินรวมโครงการ : 9,436.50 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

1) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดกำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นและเสนอโครงการพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

3) ออกแบบรายละเอียด ประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง

## สถานะ

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานเบื้องต้นให้การรถไฟฯ เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2558 และส่งรายงานชั้นกลาง รายงานการศึกษาความเหมาะสม ฉบับร่าง รายงาน EIA ฉบับร่าง ให้การรถไฟฯ เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2558 ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ

**10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง ปากน้ำโพ - เด่นชัย วงเงินรวมโครงการ : 29,882.25 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

1) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย โดยการ

คัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมและแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

3) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง

#### สถานะ

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงานเบื้องต้นให้การรถไฟฯ เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2558 และส่งรายงานชั้นกลาง เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ

**11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี วงเงินรวมโครงการ : 32,398.65 ล้านบาท**

#### วัตถุประสงค์

1) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบ

และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

3) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง

#### สถานะ

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงานเบื้องต้นให้การรถไฟฯ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 และส่งรายงานชั้นกลาง เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ

**12. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย วงเงินรวมโครงการ : 18,243.90 ล้านบาท**

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางสู่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับกรุงเทพฯ และต่อเนื่องสู่ภาคอื่น รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของประเทศ



## สถานะ

- การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงานเบื้องต้น ให้การรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 และส่ง รายงานชั้นกลาง เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 ขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ

**13. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วง ชุมพร - สุราษฎร์ธานี วงเงินรวมโครงการ : 17,509.95 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

1) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี โดยการคัดเลือกแนวเส้นทาง กำหนดแนวเขตทางการวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นและเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบ และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

3) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง

## สถานะ

- การรถไฟฟ้า ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษา และออกแบบรายละเอียดฯ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ส่งรายงานเบื้องต้น

ให้การรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 และส่ง รายงานชั้นกลาง เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 ขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ

**14. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วง สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา วงเงินรวมโครงการ : 35,544.15 ล้านบาท**

## วัตถุประสงค์

1) ศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ กับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นรวมทั้งการออกแบบ เพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

3) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง

## สถานะ

- คณะรัฐมนตรีอนุมัติการเปลี่ยนชื่อโครงการจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ เป็นโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2558 ซึ่งสำนักงบประมาณ มีหนังสือแจ้งปรับลดวงเงินแล้ว เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณ

ภาครัฐ (คตร.) นำเรื่องเสนอไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เนื่องจากไม่สามารถทำการก่อสร้างได้ทันในเดือนมิถุนายน 2558

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบ เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2558 ที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานเบื้องต้น เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558

**15. โครงการก่อสร้างรถไฟ สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด วงเงินรวมโครงการ : 40,415 ล้านบาท**

#### วัตถุประสงค์

1) ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด โดยการคัดเลือกแนวเส้นทางกำหนดแนวเขตทางการวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่นและเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบ และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

3) ออกแบบรายละเอียด การประมาณราคา และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง

#### สถานะ

- ที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและ

ออกแบบรายละเอียดฯ ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ให้การรถไฟฯ แล้ว เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2558 แต่ในปี 2559 ไม่ได้รับงบประมาณในการจัดทำ Detail Design ซึ่งจะทำไปพร้อมกับรายงาน EIA

**16. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทาง วงเงินรวมโครงการ : 20,914.17 ล้านบาท**

#### วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้ทางมีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัยต่อการเดินทาง
- 2) เพื่อให้โครงสร้างทางรองรับน้ำหนักผ่านทางจำนวนมากได้
- 3) เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนไม้หมอนรองราง
- 4) เพื่อแก้ไขการเบี่ยงเนื่องจากหมอนรองรางชำรุด
- 5) เพื่อเพิ่มความเร็วให้ขบวนรถให้สามารถเดินได้ตามกำหนดเวลา

#### สถานะ

1. สายธนบุรี - ตลิ่งชัน
  - อยู่ระหว่างดำเนินการผลิตอุปกรณ์และติดตั้ง
2. สายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย
  - อยู่ระหว่างดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง และจัดทำร่างข้อกำหนดและขอบเขตของงาน



17. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง 1,649 กม. วงเงินรวมโครงการ : 4,537.07 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินรถไฟให้ปลอดภัยทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อหยุดยั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางตัดผ่านเสมอทางรถไฟ โดยเฉพาะทางลัดผ่านและเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนคนและสัตว์เลี้ยงที่สัญจรผ่านทางรถไฟเพื่อลดปัญหาการเกิดทางลัดผ่านเสมอระดับทางรถไฟ และลดปัญหาการบุกรุกที่ดินรถไฟ

#### สถานะ

- อยู่ระหว่างการขออนุมัติจ้างและแต่งตั้งคณะกรรมการร่าง TOR จำนวน 18 แห่งและรองลงนามในสัญญาจ้างจำนวน 29 แห่ง

18. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง วงเงินรวมโครงการ : 12,167.00 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถตกราง อันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของสะพาน

2) เพิ่มความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างสะพานโดยเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลา 20 ตัน / เพลา และเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด 120 กม./ชม.

#### สถานะ

- อยู่ระหว่างดำเนินการเปลี่ยนวัสดุและอุปกรณ์

19. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ วงเงินรวมโครงการ : 3,564.82 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัยและความคล่องตัวของการเดินรถตลอดจนเพิ่มความจุของเส้นทางรถไฟ เนื่องจากระบบอาณัติสัญญาณเดิมเป็นแบบหางปลา ซึ่งมีข้อเสียหลายอย่าง เช่น ระยะการมองเห็น การแสดงท่าสัญญาณต่างๆ ที่อาจจะไม่ชัดเจน มีผลต่อการตัดสินใจของพนักงานขับรถไฟโดยการดำเนินงานดังกล่าว จำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการ

#### สถานะ

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ และ จัดทำเอกสารประกวดราคา 4 เส้น จำนวน 77 สถานี เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 ในวงเงิน 22.809 ล้านบาท จากงบประมาณที่ตั้งขอไว้ในปี 2558 จำนวน 24.1 ล้านบาท และประชุมเริ่มงานกับบริษัทที่ปรึกษาฯ เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ ดำเนินงาน

20. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น วงเงินรวมโครงการ : 403.44 ล้านบาท

## วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อการเดินรถไฟให้ปลอดภัยและถึงที่หมายไม่ล่าช้ากว่ากำหนดเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ โดยลดการสูญเสียทรัพย์สินและลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้ทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนสาธารณะ

## สถานะ

- คณะกรรมการรถไฟฯ ในการประชุมครั้งที่ 5/2558 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2558 อนุมัติให้การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างฯ จำนวน 5 สัญญา ได้แก่

1. LX-20 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) วงเงิน 57,559,329.00 บาท
2. LX-21 บริษัท ซีนิกซ์ อีเล็กทริก จำกัด วงเงิน 62,680,000.00 บาท
3. LX-22 บริษัท วงศ์กิตติ จำกัด วงเงิน 95,350,000.00 บาท
4. LX-23 บริษัท เอส.ซี.พี อีเล็กทริก จำกัด วงเงิน 63,739,900.00 บาท
5. LX-24 บริษัท เอส.ซี.พี อีเล็กทริก จำกัด วงเงิน 85,653,500.00 บาท

- ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ลงนามในสัญญาจ้างแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2558

- คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ย้ายจุดข้ามจังหวัด เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2558

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2558

21. โครงการจัดหาขบวนรถไฟไฟฟ้า Airport Rail Link จำนวน 7 ขบวน (ร่วมกับ รฟฟท.) วงเงินรวมโครงการ : 4,854.41 ล้านบาท

## วัตถุประสงค์

- 1) เพิ่มขบวนรถไฟให้เพียงพอต่อการโดยสาร
- 2) เพิ่มรายได้ด้านการโดยสาร
- 3) เพิ่มความปลอดภัย พัฒนาภาพลักษณ์ยกระดับการให้บริการของการให้บริการเดินรถไฟไฟฟ้า และทดแทนขบวนรถไฟไฟฟ้าที่มีอยู่ต้องเข้าสู่อายุการใช้งานซ่อมบำรุงหนัก
- 4) เพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนในการเดินทางและลดการใช้พลังงานของประเทศ

## สถานะ

- เปิดขายเอกสารประกวดราคา ระหว่างวันที่ 18 มิถุนายน - 1 กรกฎาคม 2558 ยื่นซองประกวดราคาวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 มีผู้ซื้อเอกสารจำนวน 4 ราย แต่มีผู้ยื่นเอกสารเพียง 1 ราย จึงต้องใช้วิธีการตกลงราคาแทนการประมูล

- คณะกรรมการรถไฟฯ ในการประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2558 มีมติอนุมัติให้สั่งซื้อรถไฟธรรมดา (City Line Airport Rail Link) จำนวน 7 ขบวน ๆ ละ 4 ตู้ กับ กิจการร่วมค้า ซีซีอาร์ (CCR Changchun Railway Vehicles Co.,Ltd. (China), China Railway Construction Corporation (International) Limited (China) และ นิติบุคคลไทย บริษัท ริเวอร์ เอนจิเนียริง จำกัด) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,400.000 ล้านบาท รวม



ค่าใช้จ่ายในการแก้ไขระบบอาณัติสัญญาณและการเดินรถและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว กำหนดส่งมอบเสร็จสิ้นภายใน 24 เดือนนับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญาซื้อขาย

**22. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า**  
น้ำหนักกตเพลลาสูงสุด 20 ตัน/เพลลาจำนวน 20 คัน  
วงเงินรวมโครงการ : 2,368.23 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

1. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
2. บรรเทาการขาดแคลนรถจักรในปัจจุบัน
3. ลดต้นทุนทางโลจิสติกส์

#### สถานะ

- ได้รับรถครบจำนวน 20 คันแล้ว และการรถไฟฯ ได้ตรวจสอบระบบทดสอบ

**23. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า**  
ทดแทนรถจักร GE 50 คัน วงเงินรวมโครงการ : 6,562.50 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพิ่มเป็นรักษาปริมาณการขนส่งบทบาทการให้บริการฐานะทางการเงินและภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ไม่ให้ลดลง

#### สถานะ

- การรถไฟฯ ลงประกาศร่าง TOR ที่ปรับปรุงแล้วทาง Web Site คาดว่า จะสามารถขายซองประกวดราคาได้ในเดือนพฤศจิกายน 2558

**24. โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน**  
วงเงินรวมโครงการ : 3,360.00 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อรักษาสมรรถนะรถจักรในการให้บริการขนส่งโดยสารและสินค้า

#### สถานะ

- อยู่ระหว่างการทบทวนโครงการ

**25. โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่**  
สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน  
วงเงินรวม โครงการ : 4,668.89 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อรองรับการบริการขนส่งด้านการโดยสารในอนาคตเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการให้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารระดับกลางและระดับบนที่มีกำลังซื้อและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง

#### สถานะ

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขายรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ (Passenger Coach Set) จำนวน 115 คัน กับกิจการร่วมค้าบีบีซี เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2557 ขณะนี้อยู่ระหว่างการผลิตรถ กำหนดส่งมอบภายใน 24 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญาประมาณการรถชุดแรกจะมาถึงในเดือนพฤษภาคม 2559 ขณะนี้ อยู่ระหว่างการผลิตรถ

26. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า  
น้ำหนักกตเพลาสุงสุด 15 ตัน / เปลา จำนวน  
7 คัน วงเงินรวมโครงการ : 833.00 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

1. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
2. เพิ่มการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมัน  
เชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์
3. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

#### สถานะ

- อยู่ระหว่างการทบทวนโครงการใหม่

27. โครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า  
จำนวน 308 คัน วงเงินรวมโครงการ : 770.00  
ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า  
คอนเทนเนอร์

#### สถานะ

- การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาซื้อขายรถ  
โบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวน 308 คัน พร้อมอะไหล่  
กับ บริษัท สยามโบกี้ จำกัด เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม  
2558 กำหนดส่งมอบภายใน 14 เดือน โดยใน 12  
เดือน จะได้รับมอบ 150 คันและเมื่อครบ14 เดือน  
จะได้รับมอบอีก 158 คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการ  
ผลิตรถ

28. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแกงคอย  
วงเงินรวมโครงการ : 1,826.50 ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อรองรับโครงการจัดการรถจักรดีเซล  
ไฟฟ้าจำนวน 77 คัน ซึ่งประกอบด้วยขนาดน้ำหนัก  
กตเพลาสุงสุด 16 ตัน/เพลา จำนวน ๕๗ คันและ  
ขนาดน้ำหนักกตเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพลา จำนวน  
20 คัน
- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าต่อ  
ขบวนให้สูงขึ้น

#### สถานะ

- ที่ปรึกษาฯ ส่งเอกสารประกวดราคาฉบับ  
ปรับปรุงให้การรถไฟฯ เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2558



# โครงการและแผนงาน

## โครงการและแผนงาน ในปี 2558

### 1. แผนด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

1.1 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและความปลอดภัยเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งที่มากขึ้น เพิ่มความตรงต่อเวลาและความปลอดภัยของการเดินทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำแนกตามกลุ่มการให้บริการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและเตรียมรองรับการขยายตัวของการให้บริการ

(1) โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่อง Walk – Through พร้อมอุปกรณ์ Hand – Held และเครื่อง X – Ray ในพื้นที่เสี่ยงภัยจังหวัดชายแดนภาคใต้

(2) โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีตกลง เพื่อศึกษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเสนอทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุดให้แก่การรถไฟฯ

1.2 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและความปลอดภัยเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งที่มากขึ้นในอนาคต

(1) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ (สถานี 2) ในฝั่งไทย

1.3 เพื่อสร้างรายได้จากการให้บริการรถไฟมากขึ้น เพิ่มตลาดใหม่ในอนาคต

(1) กิจกรรมการตลาดเชิงรุกในด้าน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้ตรงตามกลุ่มเป้าหมาย

(2) กิจกรรมการสำรวจความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในกลุ่มเป้าหมาย

### 2. แผนด้านรถจักรและล้อเลื่อน

2.1 จัดหาจำนวนรถไฟที่มีประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือ เพื่อให้บริการอย่างเพียงพอ

2.1.1 เพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงรถจักรและรถพ่วง

(1) ก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงที่ศรีราชา และหน่วย 10 ICD ลาดกระบัง

(2) ก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย

(3) โครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน

2.1.2 จัดหารถจักรและรถพ่วงใหม่ได้ตามแผนที่กำหนด

(1) จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน (ทดแทนรถจักร GE)

(2) จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 7 คัน/ 15 คัน

(3) จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 20 คัน/20 คัน

(4) จัดหารถ บพต. จำนวน 308 คัน

(5) จัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน

2.2 จัดให้มีการกู้ภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2.1 ปรับปรุงประสิทธิภาพของขบวนรถกู้ภัย และปรับปรุงประสิทธิภาพในการกู้ภัย

(1) โครงการจัดหารถ บปก.ขนาดน้ำหนักยกไม่ต่ำกว่า 80 ตัน จำนวน 3 คัน

### 3. แผนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3.1 ปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

3.1.1 งานปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทาง

(1) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทาง (Track Strengthening) ระหว่างสถานีวงเวียนใหญ่ – มหาชัย

(2) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทาง (Track Strengthening) ระหว่างสถานีธนบุรี – ชุมทางตลิ่งชัน

(3) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทาง (Track Strengthening) ระหว่างสถานีหลักสี่ – ที่หยุดรถคลองรังสิต

(4) งานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทาง (Track Strengthening) ระหว่างสถานีชุมทางคลองสิบเก้า – สุดสะพานคลองลึก และก่อสร้างทาง

ระหว่างสถานีรัฐประเศ – สุดสะพานคลองลึก (เขตชายแดนไทย – กัมพูชา)

(5) งานผลิตหรือจัดหาหมอนเหล็กพร้อมเปลี่ยนแทนหมอนไม้บนสะพานเหล็กในทางรถไฟสายใต้

3.1.2 เปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ไม่ได้มาตรฐาน

(1) งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักกดเพลลา U 20 ไม่ได้

(2) งานปรับปรุงสะพาน และช่องน้ำและร่องน้ำข้างทางรถไฟ เพื่อแก้ไขปัญหาอุทกภัยที่ผ่านมาในทางรถไฟสายต่างๆ ทั่วประเทศ

3.1.3 เปลี่ยนโครงสร้างทางหลัก (Siding Rehabilitation) ทั่วประเทศ

(1) งานเปลี่ยนโครงสร้างทางหลัก (Siding Rehabilitation) ทั่วประเทศ

3.1.4 โครงการระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ

(1) งานว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ จัดทำเอกสารประกวดราคาติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ 4 เส้นทาง

(2) งานจัดหาและติดตั้งคืนระบบอาณัติสัญญาณไฟสี 3 ท่า ควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ป้ายหยุดรถบางซ່อน สถานีบางบำหรุ และสถานีชุมทางตลิ่งชัน สถานีมักกะสัน และสถานีคลองตัน

3.1.5 โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนทางผ่านเสมอระดับ

(1) งานจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานอัตโนมัติตรวจสอบสถานะขบวนรถด้วยสถานีการณั้ครอบครองทาง



### 3.1.6 โครงการก่อสร้างรั้วสองข้างทางรถไฟ

(1) งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 47 แห่ง

### 3.2 พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม

3.2.1 พัฒนาทางคู่และติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณระหว่างสถานีในช่วงที่การเดินทางหนาแน่นหรือมีการรอกหลีกมาก

(1) โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วง ฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย

(2) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ลพบุรี – ปากน้ำโพ

(3) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง มาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ

(4) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น

(5) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง นครปฐม – หัวหิน

(6) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร

(7) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ปากน้ำโพ – เด่นชัย

(8) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี

(9) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ขอนแก่น – หนองคาย

(10) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง หัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์

(11) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง ชุมพร – สุราษฎร์ธานี

(12) โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วง

สุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่ – สงขลา

### 3.2.2 พัฒนาระบบรถไฟชานเมือง

(1) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต

(2) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน – ศาลายา

(3) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ช่วงบางซื่อ – พญาไท – มักกะสัน – หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง

(4) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดงเข้ม) ช่วงรังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต

(5) โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง – บางซื่อ – พญาไท

### 3.2.3 พัฒนาขยายเส้นทางรถไฟใหม่

(1) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สาย บ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม

(2) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟ สาย นครสวรรค์ – กำแพงเพชร – ตาก – แม่สอด

## 4. แผนด้านการเงินและการบัญชี

4.1 การสร้างและพัฒนาบุคลากรทางการเงินและการบัญชี

4.1.1 สร้างและพัฒนาบุคลากรที่มีความสามารถชำนาญเฉพาะด้าน (การบัญชี การเงิน การวิเคราะห์ทางการเงิน สารสนเทศทางบัญชี) ให้เพิ่มมากขึ้น

(1) โครงการสัมมนาบุคลากรของฝ่ายการเงินและการบัญชี ปีละ 1 ครั้ง

(2) ส่งพนักงานฝ่ายการเงินและการบัญชีเข้ารับการอบรมหลักสูตรด้านการเงินและการบัญชี ปีละ 20 วัน

## 5. แผนด้านการบริหารทรัพย์สิน

5.1 การแสวงหาแหล่งรายได้ใหม่ที่ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

5.1.1 การให้เอกชนที่มีความเชี่ยวชาญและมีศักยภาพเข้ามาร่วมดำเนินการกับการรถไฟฯ

(1) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณบางซื่อ – คลองตัน แปลง 4, 5, 6

(2) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณบางซื่อ – คลองตัน แปลง 9

(3) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณริมถนนเทิดพระเกียรติ แปลง 2

(4) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีมหาชัย

(5) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีภูเขาลาด

(6) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณที่หยุดรถตลาดหนองคาย

(7) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีอุตรดิตถ์ (ศิลาอาสน์)

(8) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีสงขลา

(9) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีชุมทางทุ่งสง

(10) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีท่าหนุ่น แปลง 1

(11) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี

2558 บริเวณสถานีท่าหนุ่น แปลง 2

(12) โครงการพัฒนาที่ดินประจำปี 2558 บริเวณสถานีท่าหนุ่น แปลง 3

5.1.2 การพัฒนาแหล่งรายได้ใหม่ๆ จากทรัพย์สินที่มีอยู่เดิม

(1) แผนงานดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการที่ดินของการรถไฟฯ โครงการพัฒนาที่ดินพื้นที่โรงงานมักกะสัน (Makkasan Complex) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วม หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

(2) แผนงานดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการที่ดินของการรถไฟฯ โครงการพัฒนาที่ดินพื้นที่บริเวณบ้านพักนิคมรถไฟ กม.11 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วม หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

(3) แผนงานดำเนินการคัดเลือกผู้ประกอบการที่ดินของการรถไฟฯ โครงการพัฒนาที่ดินพื้นที่บริเวณสถานีแม่น้ำ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

5.2 การสร้างและพัฒนาระบบข้อมูลของทรัพย์สินแบบครบวงจร

5.2.1 การพัฒนาระบบสารสนเทศ (MIS) ร่วมกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS)

(1) โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ เพื่อการบริหารสินทรัพย์ ระยะที่ 2

5.2.2 การจัดทำโฉนดที่ดินเพื่อป้องกันผู้บุกรุก

(1) การจัดทำและออกโฉนดที่ดินของการรถไฟฯ



## 6. แผนด้านการพัฒนาและบริหารองค์กร

6.1 เพื่อให้องค์กรมีความคล่องตัว สามารถปรับตัวให้สามารถสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง และสามารถแข่งขันได้ในเชิงธุรกิจ

6.1.1 พัฒนาระบบการบริหารงานและกระบวนการทำงานให้เป็นมาตรฐานสากล มุ่งเน้นการเชื่อมโยง และการยกระดับผลการดำเนินงานให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

(1) จัดตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณารายละเอียดในการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง

(2) การปรับปรุง แก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 พระราชบัญญัติจัดวางทางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ข้อบังคับ กฎ ระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(3) ความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path)

6.2 เพื่อสร้างให้องค์กรประสบความสำเร็จในการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ ตลอดจนมีระบบการบริหาร ที่เหมาะสมกับการจัดโครงสร้างในรูปแบบหน่วยธุรกิจสามารถบริหารจัดการบูรณาการทำงานและสร้างความเป็นเอกภาพในการทำงาน หน่วยธุรกิจต่างๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

6.2.1 ส่งเสริมการออกแบบโครงสร้างระบบการจัดการและกระบวนการทำงาน ที่สนับสนุนการบริหารงานในรูปแบบหน่วยธุรกิจ ตลอดจนสอดคล้องกับภารกิจขององค์กร

(1) การออกแบบโครงสร้างและระบบการบริหารงานสำหรับแต่ละหน่วยธุรกิจ

(2) การบูรณาการตัวชี้วัดระหว่างหน่วยธุรกิจ

6.3 เพื่อให้องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ทันสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเชื่อมั่นในขีดความสามารถขององค์กร

6.3.1 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพื่อปรับปรุงภาพลักษณ์องค์กรและสร้างความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับองค์กรให้แก่กลุ่มเป้าหมายที่เป็นหน่วยงานหรือบุคคลทั้งภายใน และภายนอก

(1) กิจกรรมองค์กรประจำปี  
(2) โครงการสื่อสารภายในองค์กร  
(3) โครงการสื่อสารภายนอกองค์กร

(4) โครงการสื่อสารองค์กรสัมพันธ์  
(5) โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ และสร้างภาพลักษณ์องค์กรเชิงรุก

(6) โครงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ และสร้างภาพลักษณ์องค์กร

(7) โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากร

(8) โครงการจัดการภาวะฉุกเฉิน

(9) โครงการสื่อสารสนับสนุนการขนส่งคอนเทนเนอร์

(10) โครงการสื่อสารเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า

## 7. แผนด้านการพัฒนาและบริหารบุคลากร

7.1 เพิ่มขีดความสามารถของฝ่ายบริหารงานบุคคลให้สามารถเป็นหุ้นส่วนในเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Partner) ขององค์กร

7.1.1 ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์และบทบาท (Repositioning) ของหน่วยงานให้มุ่งเน้นการทำงานในเชิงกลยุทธ์

(1) เพิ่มความสามารถบุคลากร (Competency) ฝ่ายบริหารงานบุคคล ให้เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานอื่นๆ ภายในองค์กร

7.2 เพื่อให้สามารถจัดสรรบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของแต่ละหน่วยธุรกิจ โดยต้องคำนึงถึงความเหมาะสมทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

7.2.1 ดำเนินการวางแผนอัตรากำลังที่มีความถูกต้อง แม่นยำ สมดุล และเหมาะสม

(1) โครงการการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan)

(2) โครงการบริหารคนเก่ง (Talent Management) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

7.3 เพื่อพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรเป็นพลังสำคัญในการสร้างคุณค่าให้กับองค์กรได้อย่างยั่งยืนและส่งเสริมบุคลากรให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่อง

7.3.1 ส่งเสริมการบริหารองค์ความรู้

(1) การสร้างองค์ความรู้และการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

## 8. แผนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

8.1 เพื่อเพิ่มทักษะด้าน ICT ให้กับบุคลากรทั่วไป พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรเฉพาะด้าน ICT ให้เพียงพอต่อภาระงาน

8.1.1 พัฒนาบุคลากรของการรถไฟฯ ในทุกส่วน ทุกระดับมีทักษะการใช้ ICT เพียงพอต่อการทำงาน

(1) ฝึกอบรมโปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะด้าน (Microsoft Word 2013)

(2) ฝึกอบรมโปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะด้าน (Microsoft Excel 2013)

(3) ฝึกอบรมโปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะด้าน (Microsoft PowerPoint 2013)

(4) ฝึกอบรมโปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะด้าน (Advanced Microsoft Word 2013)

(5) ฝึกอบรมโปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะด้าน (Advanced Microsoft Excel 2013)

(6) ฝึกอบรมโปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะด้าน (Advanced Microsoft PowerPoint 2013)

(7) พัฒนา/เสริม บุคลากรที่มีความชำนาญ ICT เฉพาะด้านเพื่อสนับสนุนการทำงานของผู้บริหาร (Internet Basic & Starter)

(8) การออกแบบภาพเคลื่อนไหวด้วยโปรแกรม Macromedia Flash 2D, 3D

8.1.2 พัฒนาบุคลากรด้าน ICT ให้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพียงพอต่อการดำรงอยู่โดยมั่นคงของระบบ ICT

(1) พัฒนา/เสริมบุคลากรที่มีความชำนาญในการวิเคราะห์/ออกแบบ Database การออกแบบ Data Warehouse การบริหารและดูแลฐานข้อมูล การวิเคราะห์และออกแบบระบบ การออกแบบโปรแกรมในเว็บ (Oracle Database 11gR2 PL/SQL Program Units)

(2) พัฒนา/เสริม บุคลากรที่มีความชำนาญในการวิเคราะห์/ออกแบบ Database การออกแบบ Data Warehouse การบริหารและดูแลฐานข้อมูล วิเคราะห์และออกแบบระบบการ



ออกแบบโปรแกรมในเว็บ (Oracle Database 11gR2 PL/SQL)

(3) พัฒนา/เสริมบุคลากรที่มีความชำนาญในการวิเคราะห์/ออกแบบ Database การออกแบบ Data Warehouse การบริหารและดูแลฐานข้อมูล วิเคราะห์และออกแบบระบบการออกแบบโปรแกรมในเว็บ (Oracle Database 11gR2 Performance Tuning)

8.2 เพื่อให้ระบบ ICT มีความพร้อม ความมั่นคง เชื่อถือได้ และเพียงพอทั่วถึง สามารถรองรับงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเพียงพอต่อการขยายตัวในอนาคต

8.2.1 สร้างความมั่นคงของระบบ ICT ให้เชื่อถือได้

(1) แผนงานปรับปรุงสำนักงานของฝ่ายระบบข้อมูลเพื่อรองรับการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ

(2) ปรับปรุงระบบจัดเก็บข้อมูลของระบบ ClientServer

(3) ปรับปรุงระบบจัดการความปลอดภัยด้านสารสนเทศ (ISMS) ของระบบคอมพิวเตอร์ Client/Server

- แผนงานปรับปรุงระบบสายสัญญาณเครือข่ายคอมพิวเตอร์

- แผนงานปรับปรุงพร้อมติดตั้งอุปกรณ์สำหรับการรักษาความปลอดภัยที่ห้องเครื่องคอมพิวเตอร์เครือข่าย (Server Room)

(4) จัดหาเครื่องกำเนิดไฟฟ้าทดแทน

(5) จัดหาระบบตรวจสอบสภาพพร้อมระบบคอมพิวเตอร์ แม่ข่ายสำรอง กรณีฉุกเฉินและระบบดับเพลิงอัตโนมัติ

(6) จัดทำระบบบริการเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Utility Servers)

(7) โครงการจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่างๆ ปี 2558

(8) โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ ประจำปี 2557 - 2559 (ประจำปี 2557)

(9) โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ ประจำปี 2558 - 2560 (ประจำปี 2558)

(10) โครงการจัดซื้อลิขสิทธิ์การใช้โปรแกรมสำเร็จรูปที่ใช้ในสำนักงาน (MS Office) จำนวน 100 License

(11) โครงการจัดหาเครื่องแท็บเล็ต (Tablet) จำนวน 100 เครื่องพร้อมอุปกรณ์

(12) จัดหาโปรแกรมเขียนแบบ Auto Cad (เวอร์ชันล่าสุด) จำนวน 2 Licenses

(13) โครงการเข้าใช้ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง สำหรับโครงการระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS, Computerized Maintenance Management System)

(14) โครงการจัดซื้อลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ VM – Ware ระบบ C/S

8.3 พัฒนาระบบสารสนเทศขององค์กรแบบบูรณาการโดยบูรณาการฐานข้อมูลต่างๆ เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลสารสนเทศที่เชื่อมโยงสอดคล้องและสัมพันธ์กัน

8.3.1 นำระบบสารสนเทศแบบบูรณาการสำหรับองค์กรมาใช้งาน

(1) พัฒนาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการสำหรับองค์กร

8.4 เพื่อให้การบริหารจัดการ ICT ภายในองค์กรมีประสิทธิภาพ รองรับการใช้งานทั้งภายในและภายนอก

8.4.1 นำระบบสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพ

(1) อบรมสารสนเทศภูมิศาสตร์เบื้องต้น (GIS)

(2) อบรมสารสนเทศภูมิศาสตร์ผ่านระบบอินเทอร์เน็ตส่วนกลาง (BMA GIS ON-LINE)

(3) COBIT 5 Foundation

(4) โครงการจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล

(5) โครงการพัฒนาระบบงานฐานข้อมูลสำหรับงานซ่อมบำรุง (CMMS) และระบบบริหารงานพัสดุ

(6) โครงการจ้างบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ที่ทำการส่วนกลางของการรถไฟฯ

(7) การพัฒนา HTML 5 ด้วย Microsoft Visual Studio 2010

(8) การบริหารจัดการด้านการให้บริการทางด้านไอที (Foundation 2011)

(9) มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

(10) มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศระดับเครื่องครัด

8.5 มุ่งเน้นการบริหารองค์กรยุคใหม่ ที่มุ่งให้ผู้บริหารใช้ ICT เป็นปัจจัยในกระบวนการพัฒนาองค์กร

8.5.1 สร้างความเข้าใจพื้นฐานของข้อมูลให้แก่ผู้บริหาร

(1) สัมมนาผู้บริหารการรถไฟฯ เพื่อความเข้าใจในการนำ ICT มาเป็นปัจจัยในการบริหาร

(2) โครงการจัดจ้างที่ปรึกษาทางเทคโนโลยีสารสนเทศประจำการรถไฟ ประจำปี 2558

(3) โครงการจัดจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีและการสื่อสารการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 - 2563



## งานด้านการต่างประเทศ

### 1. การประชุมคณะทำงานพิเศษโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ – Kunming ครั้งที่ 16

#### (16<sup>th</sup> Special Working Group Meeting on the Singapore – Kunming Rail Link: SWG – SKRL)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความร่วมมือกับสำนักเลขาธิการอาเซียน และกระทรวงขนส่งมาเลเซียร่วมเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะทำงานพิเศษโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ - Kunming (SWG – SKRL) ครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 15 - 16 ตุลาคม 2557 ณ โรงแรมอินโดจีน อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่ประชุมประกอบด้วย Mr. Khairul Nizam Bin Hashim, Director General (Rail) กระทรวงขนส่งมาเลเซีย เป็นประธานในการประชุมฯ และ นายวรุฒิ มาลา ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ เป็นประธานร่วม และผู้แทนจากประเทศ กัมพูชา ลาว มาเลเซีย เมียนมา สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม และเจ้าหน้าที่จากสำนักเลขาธิการอาเซียน เข้าร่วมการประชุมและเดินทางไปศึกษาดูงานการก่อสร้างสะพานรถไฟไทย – กัมพูชา ตลอดจนถึงสถานีรถไฟปอยเปตเดิม และแนวเส้นทางรถไฟในฝั่งกัมพูชา

ทั้งนี้ ผู้แทนจากประเทศสมาชิกฯ นำเสนอรายงานสถานะความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแผนโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์

– คุณหมิง ให้ที่ประชุมรับทราบ ซึ่งการรถไฟฯ ได้นำเสนอความคืบหน้าในส่วนของไทย โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 (ชุมทางแก่งคอย – แก่งเสือเต้น, สุรนารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่, ชุมทางถนนจิระ – ชุมทางบัวใหญ่) และระยะที่ 6 (ชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย) เสร็จสิ้นแล้ว

- สัญญางานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทางสายตะวันออก จากชุมทางคลองสิบเก้าถึงชายแดนไทย – กัมพูชา รวมถึงอรัญประเทศ – สุดสะพานคลองลึก (ระยะทาง 6 กม.) เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2556 ทั้งนี้ เนื่องจากสาเหตุบางประการทำให้การก่อสร้างสะพานรถไฟไทย – กัมพูชา คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน เมษายน 2557

- การรถไฟฯ ได้รับข้อคิดเห็นจากกระทรวงโยธาธิการ และขนส่ง กัมพูชา ในการปรับแก้ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างกัมพูชา – ไทยซึ่งปัจจุบันการรถไฟฯ อยู่ระหว่างการรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบเพื่อดำเนินการลงนามต่อไป

- โครงการก่อสร้างทางคู่เพิ่มเติม เส้นทางหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ซึ่งการเตรียมการออกแบบรายละเอียดจะดำเนินการในขั้นต่อไป

## 2. การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 36

การรถไฟเวียดนามเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ 36 ระหว่างวันที่ 18 - 26 พฤศจิกายน 2557 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศเวียดนาม

การประชุมในครั้งนี้มีผู้แทนและผู้สังเกตการณ์จากการรถไฟประเทศต่าง ๆ ประกอบด้วย การรถไฟอินโดนีเซีย องค์การรถไฟลาว การรถไฟมาเลเซีย การรถไฟพม่า การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟเวียดนาม เข้าร่วมการประชุมฯ โดยในส่วนของ การรถไฟฯ ได้มอบหมายให้นายสิทธิพงษ์ พรหมลา หัวหน้าหน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง เป็นหัวหน้าคณะ และมีผู้แทนและผู้สังเกตการณ์จากฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ เช่น ฝ่ายการเดินทาง ฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่ายการช่างกล และฝ่ายการช่างโยธา เป็นต้น เข้าร่วมการประชุมฯ

### การประชุมฯ ประกอบด้วย การบรรยายพิเศษและการประชุมกลุ่มย่อย 3 กลุ่ม ดังนี้

#### 1. การบรรยายพิเศษประกอบด้วย

- การเชื่อมโยงและการบูรณาการระบบการขนส่งในภูมิภาค – การส่งเสริม การพัฒนาความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ โดย ESCAP
- โครงสร้างของบริษัท JR – East และกิจกรรมต่างๆ ของ UIC ในอาเซียน โดย UIC

#### 2. กลุ่มผู้ว่าการ ประเด็นการหารือประกอบด้วย

- แผนแม่บทการพัฒนาเส้นทางรถไฟในกัมพูชา โดยกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งกัมพูชา
- การพัฒนาที่ไม่หยุดนิ่งเพื่อการให้บริการที่ดีขึ้น โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การสำรวจเบื้องต้นสำหรับโครงการลานจอดรถเพื่อการขนส่งสินค้า โดยองค์การรถไฟลาว
- การพัฒนาเส้นทางรถไฟในมาเลเซีย โดยการรถไฟมาเลเซีย
- กิจกรรมต่างๆ ของเมียนมาร์ในการอำนวยความสะดวกการขนส่งทางรถไฟในภูมิภาค โดยการรถไฟพม่า
- ความเป็นหน้าแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบการขนส่งทางราง (พ.ศ. 2556 – 2563) โดยการรถไฟฯ
- การปรับกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟจนถึงปี 2563 และวิสัยทัศน์จนถึงปี 2563 โดยการรถไฟเวียดนาม
- สถานะปัจจุบันในการปรับโครงสร้างการรถไฟเวียดนามช่วงปี 2555 – 2558 โดยการรถไฟเวียดนาม

#### 3. กลุ่มการตลาดและปฏิบัติการ

- ผู้แทนการรถไฟต่างๆ ได้แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในประเด็นต่างๆ ประกอบด้วย
- สถานะปัจจุบันและมาตรการสำหรับลดค่าใช้จ่ายด้านการปฏิบัติการ โดยการรถไฟเวียดนาม



- การแข่งขันการบริการขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งประเภทอื่น – แผนการจ่ายเงินค่าใช้ทางรถไฟ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การบริหารจัดการและการดำเนินการของรถไฟลาว โดยองค์การรถไฟลาว
- การบริการขนส่งสินค้า – การเติบโตที่เป็นไปได้ในอีก 5 ปี ข้างหน้า โดยการรถไฟมาเลเซีย
- การกำหนดยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรถไฟกับจีน โดยการรถไฟ
- การติดตั้งห้องน้ำชีวภาพในรถไฟโดยสารของรถไฟเวียดนาม โดยการรถไฟเวียดนาม
- นวัตกรรมการให้บริการสาธารณะของการรถไฟอินโดนีเซียเพื่อก้าวสู่ความเป็นเลิศ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารพิการ โดยการรถไฟ
- การนำแนวทางป้องกัน 3 ชั้น (Three Lines of Defense) มาใช้สำหรับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ โดยการรถไฟมาเลเซีย
- บทบาทฝ่ายตรวจสอบภายในของการรถไฟ ในการเพิ่มความเข้มแข็งการกำกับดูแลองค์กร โดยการรถไฟ
- การบริหารจัดการที่ดินและอาคารต่าง ๆ ของการรถไฟอินโดนีเซีย โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- แนวทางสำหรับการแก้ไขปัญหาชุมชนที่คัดค้านการพัฒนาโครงการของการรถไฟ โดยการรถไฟ
- เทศกาลมูติก : ประเพณีประจำปีของชาวอินโดนีเซีย โดยการรถไฟอินโดนีเซีย

- แนวทางใหม่ในการปฏิบัติงานประชาสัมพันธ์ : ประสบการณ์ตรงของการรถไฟ โดยการรถไฟ

- การเลือกสถานที่และรูปแบบการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแดงเพื่ออนุรักษ์สะพานล่องบิน ซึ่งเป็นมรดกทางวัฒนธรรม โดยการรถไฟเวียดนาม

#### 4. กลุ่มเทคนิค

ผู้แทนการรถไฟต่างๆ ได้แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในประเด็นต่างๆ ประกอบด้วย

- ประสบการณ์เกี่ยวกับงานบริการที่ปรึกษาและการแนะนำการก่อสร้างสะพานเหล็กที่มีคุณภาพ โดยการรถไฟเวียดนาม
- โครงการปรับปรุงเส้นทางรถไฟในกัมพูชา โดยกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งของกัมพูชา
- การพิชิตปัญหาการยุบตัวของทางรถไฟโดยวิธี Seno Portal Method เพื่อยกระดับด้านความปลอดภัย : หนึ่งในทางเลือก โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมที่สถานีท่านาแล้ง โดยองค์การรถไฟลาว
- รถไฟฟ้าทางคู่ระหว่าง สุบังจาया – สกายปาร์ค เทอร์มินอล: การเชื่อมต่อสนามบินแห่งที่สอง โดยการรถไฟมาเลเซีย
- โครงการปรับปรุงทางในเมียนมาร์ (การซ่อมบำรุงทางจากแรงงานคนสู่เครื่องจักร) โดยการรถไฟพม่า

- ความปลอดภัยตามแนวเส้นทางรถไฟ – สถานะปัจจุบันและวิธีการบริหารจัดการโดยการรถไฟเวียดนาม

- สถานีรถไฟรูปแบบใหม่ของการรถไฟอินโดนีเซีย โดยการรถไฟอินโดนีเซีย

- การเสริมความมั่นคงทางรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทางใต้ลุ่มแม่น้ำโขง โดยการรถไฟฯ

- สถานะการพัฒนามาตรฐานระหว่างประเทศด้านรถไฟ IEC9 และ ISO TC269 โดยสถาบัน RTRI

- การนำระบบจำหน่ายตัวอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในรถชานเมืองจาการ์ตา : ความสำเร็จและการประเมินผลตั้งแต่ปีแรก โดยการรถไฟอินโดนีเซีย

- การกำหนดเป้าหมายสำหรับการพัฒนาและการประยุกต์ระบบข้อมูลข่าวสารในการรถไฟเวียดนาม โดย การรถไฟเวียดนาม

- ระบบการขนถ่ายถ่านหิน : การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายถ่านหินทางรถไฟที่สถานีเคอร์ตาปาตี และเซริงเซม ทางใต้ของเกาะสุมาตรา อินโดนีเซีย โดยการรถไฟอินโดนีเซีย

- การพัฒนาการจัดซื้อรถไฟฟ้า จำนวน 10 ชุด สำหรับการให้บริการรถไฟฟ้า ETS (Electric Train Services) โดยการรถไฟมาเลเซีย

- นวัตกรรมใหม่สำหรับรถจักรในการรถไฟพม่า โดยการรถไฟพม่า

- การใช้ประโยชน์จากล้อเลื่อน : การดัดแปลงรถสินค้า โดยการรถไฟฯ

- การติดตั้งเครื่องมือ Dead-man บนขบวนรถไฟ โดยการรถไฟเวียดนาม

### 3. การประชุมร่วม รฟม. – รฟท. ครั้งที่ 36

การรถไฟมาเลเซีย (รฟม.) เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วม รฟม. – รฟท. ครั้งที่ 36 ระหว่างวันที่ 17 – 21 สิงหาคม 2558 ณ เกาะลังกาวิรัฐเกตะห์ ประเทศมาเลเซีย โดยมีนายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ Lt. Col. Hj. Sarbini Tijan (R) ประธานการรถไฟมาเลเซีย เป็นหัวหน้าคณะกรรมการรถไฟมาเลเซีย (รฟม.) ในการประชุมครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มการประชุมออกเป็น 3 กลุ่มย่อย ดังนี้

#### 1. การประชุมกลุ่มผู้ว่าการ ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- สถาบันด้านรถไฟของมาเลเซีย ศูนย์กลางความเป็นเลิศด้านรถไฟแห่งอาเซียน โดย รฟม.

- การปรับโครงสร้าง : ประสบการณ์ของการรถไฟฯ โดย รฟท.

- การพัฒนาบุคลากรของการรถไฟฯ โดย รฟท.

- การจัดการแก้ไขปัญหาเงินค้ำชำระในการเดินรถแลนด์บริดจ์ โดย รฟท.

- ยุทธศาสตร์การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ โดยระบบไฟฟ้า ระหว่างการรถไฟฯ กับ รฟม. โดย รฟท.

- ความเป็นไปได้ในการเปิดให้บริการเดินรถสายสุโขทัย-โก-ลก ในไทยอีกครั้ง โดย รฟท.



- การสำรวจทรัพย์สินร่วม รพท. – รฟม. ปี 2558 โดย รฟม.
- โครงการรถไฟความเร็วสูงของไทย โดย รพท.
- การร่วมลงทุนและประกอบรถไฟบีทีบี บรรทุกตู้สินค้าระหว่าง รพท. – รฟม. โดย รพท.

## 2. การประชุมกลุ่มเทคนิค ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- การขยายเส้นทางเดินรถไฟฟาระหว่าง อีโปท์ – ปาดังเบซาร์ โดย รฟม.
- การทดสอบและตรวจสอบรถจักรดีเซล ไฟฟ้าขนาดน้ำหนักดเพลลา 20 ตัน โดย รพท.
- การขโมยและการทำลายวัสดุอาณัติสัญญาณในโครงการทางคู่กึ่งวัลลีย์ และทางคู่ระหว่าง ราวัง-อีโปท์ : แผนบรรเทาความเสียหาย โดย รฟม.
- การรวบรวมความรู้ด้านการขนส่งทางราง : กรณีศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ โดย รพท.
- การจัดหาล้อเลื่อนผ่านแผนงานความร่วมมือทางอุตสาหกรรม โดย รฟม.
- การพัฒนาศูนย์ควบคุมการจราจรทางรถไฟให้ทันสมัยเพื่อรองรับการขยายเส้นทางรถไฟของการรถไฟฯ โดย รพท.
- การก้าวสู่ความยั่งยืนด้วยการยกระดับด้านโครงสร้างพื้นฐานและล้อเลื่อน โดย รฟม.
- โปรแกรมการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่พื้นฐานสำหรับการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า รฟม.โดย รฟม.

## 3. การประชุมกลุ่มการตลาดและปฏิบัติการ ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- แผนการให้บริการ ETS รูปแบบใหม่ โดย รฟม.
- การปรับโครงสร้าง : ประสบการณ์ของการรถไฟฯ โดย รพท.
- สถาบันด้านรถไฟของมาเลเซีย ศูนย์กลางความเป็นเลิศด้านรถไฟแห่งอาเซียน โดย รฟม.
- การติดตั้งเครื่องตรวจสอบอาวุธและวัตถุระเบิดใน 4 จังหวัดชายแดนภาคใต้ โดย รพท.
- โปรแกรมการจอดตัวรถไฟระหว่างเมืองผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ โดย รฟม.
- แผนแม่บทด้านข้อมูลและเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสาร (ปี พ.ศ. 2554 – 2558) โดย รพท.
- โครงการยกระดับท่าบริการตู้สินค้าที่ปาดังเบซาร์ โดย รฟม.
- การให้บริการท่องเที่ยวโดยรถจักรไอน้ำ ที่ทำการปรับปรุงใหม่ โดย รพท.
- การนำระบบจัดเก็บภาษีสินค้าและบริการมาใช้ใน รฟม. โดย รฟม.

## การพัฒนาพนักงาน

รายงานประจำปีผลการดำเนินการส่งพนักงานการรถไฟฯ ไปศึกษา, ฝึกอบรม, ประชุม, สัมมนาและดูงาน (Public Training/Education) ประจำปี 2558 รวมจำนวน 1132 คน

ส่งพนักงานฯ ไปฝึกอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนาในประเทศ โดยเสียค่าใช้จ่าย จำนวน 838 คน

ส่งพนักงานฯ ไปฝึกอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนาในประเทศ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 34 คน

ส่งพนักงานฯ ไปฝึกอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนาต่างประเทศ โดยเสียค่าใช้จ่าย จำนวน 175 คน

ส่งพนักงานฯ ไปฝึกอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนาต่างประเทศ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 2 คน

ส่งพนักงานฯ ไปฝึกอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนาต่างประเทศ โดยการรถไฟฯ ออกค่าใช้จ่ายบางส่วน ได้แก่ JR East, JICA จำนวน 6 คน

ส่งพนักงานฯ ไปศึกษาต่อภายในประเทศ จำนวน 46 คน

ส่งพนักงานฯ ไปศึกษาต่อต่างประเทศ จำนวน 1 คน

ส่งพนักงานฯ ไปศึกษาต่อภายในประเทศตามบันทึกความเข้าใจ MOU รวม 1 สถาบัน จำนวน 30 คน ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จำนวน 30 คน



## การรถไฟแห่งประเทศไทย งบดุล (เบื้องต้น) ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557

	2558 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)	2557 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
<b>สินทรัพย์</b>		
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,547,895,407.97	1,134,628,580.81
ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ	914,547,202.62	370,888,183.99
ลูกหนี้อื่น	21,187,971.03	15,002,122.26
เงินยืมตรง	56,475,671.76	58,446,535.93
พัสดุดังเหลือ	3,573,077,196.87	3,738,679,054.50
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	569,641,577.45	214,957,226.45
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>6,682,825,027.70</b>	<b>5,532,601,703.94</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		
เงินลงทุน	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	495,754,184,327.34	484,050,165,385.32
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	20,615,223.46	19,898,781.79
เงินจ่ายล่วงหน้า	3,133,022.71	43,772,882.89
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	5,000,000,000.00	2,000,000,000.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	92,011,409,793.13	92,303,578,414.35
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>592,929,342,366.64</b>	<b>578,557,415,464.35</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>599,612,167,394.34</b>	<b>584,090,017,168.29</b>

หมายเหตุ : งบการเงินนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงบัญชี

## การรถไฟแห่งประเทศไทย

งบดุล (เบื้องต้น)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557

	2558 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)	2557 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
<b>หนี้สินและส่วนของทุน</b>		
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>		
ตั๋วสัญญาใช้เงิน		500,000,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	3,643,212,799.60	2,204,586,917.97
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,126,166,732.67	20,554,529,872.02
เจ้าหนังกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	338,530,581.54	332,090,704.34
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	1,036,857,266.32	872,145,380.89
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	820,273,731.63	183,332,003.91
<b>รวมหนี้สินทรัพย์สินหมุนเวียน</b>	<b>16,965,041,111.76</b>	<b>24,646,684,879.13</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		
เงินกู้ยืมระยะยาว	138,682,947,562.16	119,167,767,644.23
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	20,605,723.46	19,921,381.79
เงินประกันและเงินมัดจำ	253,200,237.08	529,841,411.08
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด	7,620,042,804.56	7,378,358,578.16
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	130,608,312,031.30	118,963,600,387.42
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	16,837,851,605.60	15,942,674,611.89
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	3,899,323,452.25	3,543,212,026.14
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>297,922,283,416.41</b>	<b>265,545,376,040.71</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>314,887,324,528.17</b>	<b>290,192,060,919.84</b>
<b>ส่วนของทุน</b>		
เงินทุน		44,280,265,382.02
ส่วนเกินทุนจากการตีราคา	349,676,728,741.21	349,676,728,741.21
ขาดทุนสะสม	(109,232,151,257.06)	(100,059,037,874.78)
<b>รวมส่วนของทุน</b>		<b>รวมส่วนของทุน</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของทุน</b>	<b>599,612,167,394.34</b>	<b>584,090,017,168.29</b>

หมายเหตุ : งบการเงินนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงบัญชี



## การรถไฟแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุน (เบื้องต้น)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557

	2558 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)	2557 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ)
<b>รายได้</b>		
รายได้จากการขนส่ง	5,491,477,733.88	5,218,832,581.10
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	669,370,946.00	587,601,759.50
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	2,502,839,660.22	2,481,054,117.05
รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาด	731,625,767.38	731,625,767.38
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี	499,816,836.00	499,821,994.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	108,255,527.77	95,126,204.75
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	15,427,230,766.07	10,763,080,545.73
รายได้อื่นๆ	301,682,874.17	311,927,099.20
กำไรจากการขายสินทรัพย์	57,475,612.07	37,165,569.24
<b>รวมรายได้</b>	<b>25,789,775,723.56</b>	<b>20,726,235,637.95</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>		
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	2,007,770,709.86	2,209,277,675.28
การบำรุงรักษาจักรและล้อเลื่อน	3,910,562,174.08	3,469,714,321.53
การเดินรถขนส่ง	7,127,880,464.93	6,744,974,907.40
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	950,162,087.42	857,233,437.32
การบริหาร	929,589,972.83	917,248,419.47
ค่าใช้จ่ายบำรุงหม้อและบ้านานู	3,008,447,510.22	2,841,984,660.02
ค่าใช้จ่ายการบำรุงหม้อและบ้านานูตกทอด	1,773,380,413.51	1,371,523,908.36
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง(ต่ำ)กว่างบประมาณที่รับ	18,526,082.77	1,339,553.45
ค่าเสื่อมราคา	6,676,251,512.02	6,517,289,060.30
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	924,147,946.96	(1,124,204,159.73)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	-	1,638,465.24
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ	2,399,801.68	524,675.29
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	4,330,402,333.74	2,954,830,913.40
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>31,659,521,010.02</b>	<b>26,763,375,837.33</b>

ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน	(5,869,745,286.46)	(6,037,140,199.38)
ต้นทุนทางการเงิน	3,303,368,095.82	3,099,160,092.17
ขาดทุนสำหรับปี	(9,173,113,382.28)	(9,136,300,291.55)

หมายเหตุ : งบการเงินนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงบัญชี

# ກາດຜນວກ



การกำกับดูแลกิจการที่ดี  
และความรับผิดชอบต่อสังคม  
ในการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ปี ๒๕๕๘



คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี  
และความรับผิดชอบต่อสังคม



# ส่วนที่ ๓ การกำกับดูแลกิจการที่ดี

## หลักการและเหตุผล

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล โดยมุ่งเน้นบทบาทของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลด้วยความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ตามขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ มุ่งสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน มีความโปร่งใสในการดำเนินงานที่สามารถตรวจสอบได้ ด้วยการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสแก่ผู้เกี่ยวข้อง ส่งเสริมและพัฒนาการกำกับดูแลและจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินกิจการ เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย นำไปสู่การพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน

## ความหมาย

**ผู้บริหาร** หมายความว่า ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย หัวหน้าหน่วยธุรกิจ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรใหญ่ ผู้ตรวจการรถไฟ หัวหน้าสำนักงาน รองผู้อำนวยการฝ่ายรองวิศวกรใหญ่ หรือบุคคลซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บริหารที่มีอำนาจหน้าที่คล้ายคลึงกันในการรถไฟแห่งประเทศไทย

**ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** หมายความว่า เจ้าของกิจการ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า ประชาชน คู่ค้า เจ้าหนี้ลูกหนี้ คู่แข่ง ตลอดไปจนถึงสังคมโดยรวม

**แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ** หรือที่เรียกว่า Statement of Directions: SOD หมายความว่า ความคาดหวังของภาครัฐในฐานะผู้ถือหุ้นที่มีต่อรัฐวิสาหกิจภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ของประเทศ ยุทธศาสตร์กระทรวงเจ้าสังกัด วัตถุประสงค์การจัดตั้งภารกิจและบทบาทของรัฐวิสาหกิจในปัจจุบัน เพื่อให้ภาครัฐนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ

**การกำกับดูแลกิจการที่ดี** หมายความว่า การจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการสร้างประโยชน์ที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม ซึ่งการจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการของการรถไฟ





แห่งประเทศไทย จะต้องสะท้อนถึงหลักสำคัญ ๖ ประการ ดังนี้

๑. **หลักความรับผิดชอบ** (Accountability) ความรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและผลการปฏิบัติหน้าที่ทั้งด้านบวกและด้านลบ

๒. **หลักความสำนึกในหน้าที่** (Responsibility) การตระหนักในสิทธิหน้าที่ โดยการปฏิบัติด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ

๓. **หลักความเสมอภาค** (Equitable Treatment) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรโดยสุจริตและจะต้องพิจารณาให้เกิดความเท่าเทียมกัน

๔. **หลักความโปร่งใส** (Transparency) มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสแก่ผู้เกี่ยวข้องและสามารถตรวจสอบความถูกต้องชัดเจนได้

๕. **หลักจริยธรรม** (Ethics) การส่งเสริมและพัฒนาการกำกับดูแล โดยมีจริยธรรมและจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินกิจการ

๖. **หลักการสร้างมูลค่าเพิ่ม** (Value Creation) การสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินกิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มมูลค่าใดๆนั้นจะต้องเป็นการเพิ่มความสามารถในทุกด้านเพื่อการแข่งขัน

## ความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

๑. เสริมสร้างระบบบริหารจัดการที่ดี โปร่งใส และมีมาตรฐาน ซึ่งจะช่วยให้องค์กรมีศักยภาพในการแข่งขันและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

๒. สร้างความเชื่อถือ และความมั่นใจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๓. เป็นเครื่องมือการวัดผลดำเนินงานขององค์กร และช่วยปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๔. สร้างกรอบความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการและผู้บริหาร ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย รวมทั้งเป็นการสร้างพันธมิตรผูกพันเพื่อให้ฝ่ายบริหารใช้อำนาจภายในขอบเขตที่กำหนด

๕. มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอ ถูกต้องเชื่อถือได้ ครบถ้วน สม่าเสมอและทันเวลา

๖. เป็นเครื่องมือป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

---

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเจตนารมณ์และความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการ ให้มีการบริหารจัดการที่ดี มีคุณธรรม ความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ โดยยึดหลักการกำกับดูแลที่ดี ดังนี้

๑. คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทุกคนมุ่งมั่นที่จะนำหลักสำคัญในการกำกับดูแลกิจการที่ดีทั้ง ๖ ประการ ได้แก่ (๑) หลักความรับผิดชอบ (๒) หลักความสำนึกในหน้าที่ (๓) หลักความเสมอภาค (๔) หลักความโปร่งใส (๕) หลักจริยธรรม (๖) หลักการสร้างมูลค่าเพิ่ม นำมาใช้ในการจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม

๒. คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์สุจริต มีบทบาทในการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของผู้ถือหุ้น (Statement of Directions) โดยพิจารณาถึงปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าองค์กรมีระบบรายงานทางการเงินและการบัญชีมีความน่าเชื่อถือ

๓. คณะกรรมการและผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเป็นผู้นำในด้านจริยธรรม เป็นตัวอย่างในการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจะสอดส่องดูแลแก้ไขปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความโปร่งใสเป็นธรรมและตรวจสอบได้

๔. คณะกรรมการและผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีการติดตามประเมินผลพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อให้องค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลที่ดี

---



---

## บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

### ● องค์ประกอบ คุณสมบัติ และการแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบด้วยประธานกรรมการหนึ่งคนและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าสี่คนแต่ไม่เกินหกคนและผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเป็นเลขานุการคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านเลขานุการ การประชุม สารสนเทศและรับเรื่องราวร้องทุกข์ของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๑๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ผู้ที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการ จะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับการรถไฟ การขนส่ง วิศวกรรม พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจหรือการเงิน และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

---

● บทบาทอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ	บทบาทและหน้าที่
คณะกรรมการ	กำกับดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่เหมาะสมและครอบคลุมในทุกๆด้าน
คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (กรรมการ รฟท. เป็นประธาน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และกลั่นกรองเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟท. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟท.</li> <li>- เสนอความเห็น เสนอแนะมาตรการหรือวิธีการในการดำเนินงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม</li> </ul>
ฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมการดำเนินงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟท.</li> <li>- เสนอคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม</li> <li>- ประสานงานกับส่วนงานต่างๆ ในการดำเนินงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี</li> <li>- ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ส่วนงานต่างๆ ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี</li> </ul>
ฝ่าย/สำนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำกับดูแลการดำเนินงานของส่วนงานให้ดำเนินงานไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี</li> </ul>
หน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance Unit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สอดส่อง ดูแลและกำกับการปฏิบัติงานขององค์กรให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบายและกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้กำหนดไว้</li> </ul>



## ● การจัดตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ เฉพาะเรื่อง

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยควรแต่งตั้งคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ เฉพาะเรื่องไว้ เพื่อให้มีการพิจารณากลับกรองการดำเนินงานที่สำคัญ อย่างรอบคอบ เช่น

### ๑. คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา

ให้คำปรึกษา แนะนำ และพิจารณากลับกรองร่างกฎหมาย ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาและวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายและข้อสัญญาที่สำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. คณะอนุกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามสัญญาจ้างพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในรายงานแสดงผลการปฏิบัติงานการบริหารกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยที่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบแล้ว รายงานผลการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณา

### ๓. คณะอนุกรรมการกลับกรองการจัดซื้อ/จัดจ้าง

พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะเกี่ยวกับการจัดซื้อ/จัดจ้าง ให้ถูกต้องตามคำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย และตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ก่อนเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแนวทางการตัดสินใจ ให้เป็นไปตามคำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย และนโยบายที่เกี่ยวข้อง

### ๔. คณะอนุกรรมการระบบการเงินและการบัญชี

ให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการพัฒนาระบบสารสนเทศทางการเงิน โดยฝ่ายการเงินและการบัญชีเป็นแกนหลักสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลทางบัญชีจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐาน

บัญชีที่รับรองทั่วไป ให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการเงินและการบัญชี เพื่อให้การจัดทำงบประมาณการเบิกจ่ายเงินงบประมาณเป็นไปตามแผนงานและให้สอดคล้องกับหลักฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ตรวจสอบการแก้ปัญหาด้านการเงินและการบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ข้อมูลทางการเงินและการบัญชี มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือและสามารถตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ๕. คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ

สอบทานและกำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้านระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง รายงานทางการเงิน การตรวจสอบภายใน การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ความรับผิดชอบในรายงานและความรับผิดชอบอื่นๆ โดยมีการประเมินตนเอง (Self –Assessment) ทุกปี และรายงานผลการประเมินพร้อมปัญหาและอุปสรรคให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบ

#### ๖. คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม

พิจารณาให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอ เกี่ยวกับนโยบายการบริหารให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) โดยรวม การพัฒนาระบบกำกับดูแลที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคม ก่อนนำเสนอคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณานุมัติ ควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ ดูแล ให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล โดยพิจารณาผลการปฏิบัติงานตามนโยบายการบริหาร เพื่อให้มั่นใจได้ว่านโยบายการบริหารตามหลักธรรมาภิบาลได้นำไปใช้ปฏิบัติอย่างเหมาะสมและการบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ

#### ๗. คณะอนุกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้ข้อคิดเห็น พิจารณา



ข้อเสนอ เกี่ยวกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงโดยรวม กรอบการบริหาร ความเสี่ยง แผนการดำเนินงาน และให้ความเห็นก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาอนุมัติ ควบคุม ติดตาม ดูแล การพัฒนาและ การปฏิบัติตามนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องกำกับ ดูแล ติดตามผลการปฏิบัติงานตามนโยบายและแผนการบริหาร ความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่านโยบายการบริหารความเสี่ยงได้นำไปปฏิบัติอย่างเหมาะสม ให้คำปรึกษาคณะผู้บริหารและคณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยง เกี่ยวกับ ระบบการบริหารความเสี่ยงและระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งพิจารณาให้ความ เห็นขอระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้อง กับระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายใน โดยเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

#### ๘. คณะอนุกรรมการพัฒนาทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กำหนดกรอบ นโยบาย เป้าหมาย แผนงาน และแนวทางการดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพย์สินประเภทอสังหาริมทรัพย์และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับ ดูแล การ บริหารจัดการทรัพย์สินประเภทอสังหาริมทรัพย์และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปตามนโยบายอย่างมี ประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

๙. คณะอนุกรรมการบริหารด้านช่างกล อาณัติสัญญาณ โทรคมนาคม และขนส่งมวลชนระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กำหนดกรอบ นโยบาย เป้าหมาย แผนงาน และแนวทางการ ดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับการพัฒนา นโยบาย แผนงานด้านการควบคุม การบำรุง รักษา ซ่อมแซม ปรับปรุงแก้ไข เพื่อบริหารจัดการด้านรถจักรและล้อเลื่อนและ อาณัติสัญญาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับ ดูแล บริหารจัดการ การบำรุง รักษา ซ่อมแซม รถจักร ล้อเลื่อนและอาณัติสัญญาณและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็น

ไปตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด พิจารณากลับกรองงานบริหารจัดการโครงการ (Project Management) ของการพัฒนาด้านขนส่งมวลชนระบบราง ตามที่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมอบหมาย ให้คำปรึกษา คำแนะนำแนวทางและวิธีปฏิบัติของการบริหารจัดการโครงการต่างๆตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance)

#### ๑๐. คณะกรรมการสรรหาผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

กำหนดขั้นตอนการสรรหาผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามหนังสือของกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๐๓.๒/ว.๙๐ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๑ และตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ มาตรา ๓๑ วรรคสอง การแต่งตั้งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี กำหนดคุณสมบัติทั่วไป และคุณสมบัติเฉพาะตำแหน่ง กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณา วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๕๐ เสนอชื่อบุคคลที่เหมาะสมจะดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเสนอชื่อให้คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาต่อไป

#### ๑๑. คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

พิจารณาผลตอบแทน ดำเนินการกำหนดผลตอบแทนและเจรจาต่อรองผลตอบแทนกับบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจ่ายผลตอบแทนฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๔๓ และวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๔๗ จัดทำร่างสัญญาจ้างบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอให้คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวงการคลังให้ความ



เห็นชอบก่อนดำเนินการ เสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาต่อคณะกรรมการ  
รถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

๑๒. คณะอนุกรรมการนโยบายบริหาร และพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของ  
การรถไฟแห่งประเทศไทย

กำหนดกรอบ นโยบาย เป้าหมาย แผนงาน และแนวทาง  
การดำเนินงาน ที่เกี่ยวกับการบริหารและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย ให้เป็นไปตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์  
สูงสุด

### ● ความเป็นอิสระของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ได้รับการแต่งตั้งจากคณะ  
รัฐมนตรี ซึ่งมีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับการรถไฟ การขนส่ง วิศวกรรม พาณิชยกรรม  
การเศรษฐกิจ หรือการเงิน สามารถแสดงความเห็นหรือรายงานได้อย่างเป็น  
อิสระตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย โดยไม่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม  
รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียในลักษณะธุรกรรมใดๆ ของการรถไฟฯ  
ในเวลา ๑ ปี ก่อนได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และไม่  
ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคล หรือกลุ่มบุคคลใด หรือผู้บริหารของรัฐวิสาหกิจ เพื่อ  
สามารถใช้ดุลยพินิจตามหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างอิสระและเป็นธรรม เพื่อ  
ประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างแท้จริง

### ● การประชุมและการได้รับเอกสารข้อมูลของคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย

จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกเดือนหรือ  
ตามความเหมาะสม เมื่อผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยร้องขอขึ้นมา หรือด้วยความ  
ขอร้องของกรรมการเข้าชื่อกันตั้งแต่ ๒ คนขึ้นไป ขอให้มีการประชุมพิเศษ ก็ให้  
ประธานกรรมการนัดหมายเรียกประชุมได้เป็นกรณีพิเศษ และถ้าสามารถจะออก

ระเบียบวาระประชุมพิเศษแจกให้กรรมการได้ ก็ให้แจกระเบียบวาระไปพร้อมกับ  
การนัดหมาย

วาระที่มีความซับซ้อนต้องจัดให้ผ่านการพิจารณาก่อนรองของคณะกรรมการ  
คณะอนุกรรมการ คณะทำงาน หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมาย และส่งเอกสารประกอบการ  
การประชุมภายในเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความรอบคอบ มีเวลาเพียงพอใน  
การพิจารณาดูแลเอกสารประกอบการประชุม

องค์ประชุมของคณะกรรมการ จะต้องมีการมาประชุมไม่น้อยกว่า  
กึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการ

มติของที่ประชุม ให้ถือคะแนนเสียงของกรรมการฝ่ายข้างมากเป็นเกณฑ์  
ถ้าคะแนนเสียงก้ำกึ่งกัน ก็ให้ประธานกรรมการเป็นผู้ชี้ขาด

เรื่องใดที่เข้าประชุม ถ้าเป็นปัญหาในความหมายหรือเจตนารมณ์ของ  
บทบัญญัติในมาตราใดของพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๔  
มติของที่ประชุมต้องเป็นเอกฉันท์

การประชุมของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย กรรมการรถไฟ  
แห่งประเทศไทย ต้องแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ ให้ข้อสังเกต และออก  
เสียงโดยอิสระ

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอาจแต่งตั้งกรรมการรถไฟแห่ง  
ประเทศไทย ให้ไปศึกษา ติดตาม และสอดส่องเรื่องใดเรื่องหนึ่งเกี่ยวกับงานของ  
ฝ่ายหรือส่วนงานหนึ่งส่วนใดในองค์การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยไป  
ติดต่อโดยตรงกับเจ้าหน้าที่ผู้เป็นเจ้าของเรื่องนั้น ๆ และจะมอบหมายหน้าที่ให้  
กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยไปตรวจการปฏิบัติงานของพนักงานรถไฟโดยใกล้ชิด  
ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ตามที่เห็นสมควร

ในกรณีที่มีการต้องสืบสวนหรือสอบสวนในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการ  
การรถไฟแห่งประเทศไทย คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยอาจตั้งพนักงาน  
ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ไปทำการสืบสวนหรือสอบสวน และรายงานเพื่อ  
หาข้อเท็จจริงในเรื่องนั้น ๆ มาประกอบการพิจารณาได้



## ● คำตอบแทนคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

### ๑. คำตอบแทนของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ข้อบังคับและระเบียบคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

### ๒. คำตอบแทนผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี และแนวทางการจ่ายผลตอบแทนของผู้บริหารสูงสุดตามสัญญาจ้าง โดยให้คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการกำหนดค่าตอบแทนอย่างเป็นธรรมและเหมาะสมกับความรับผิดชอบ

การกำหนดเงินเดือนของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

## ● การประเมินตนเองและพัฒนาตนเองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

### ๑. การประเมินตนเองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

กำหนดบรรทัดฐานที่จะใช้เปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานหรือผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งนอกจากการประเมินในภาพรวมแล้ว อาจประเมินเฉพาะเจาะจงในบางเรื่องที่สำคัญได้จัดให้มีการประเมินตนเองอย่างน้อยปีละครั้ง กรณีมีคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมากกว่า ๑ ชุดในระหว่างปีบัญชีให้มีการประเมินตนเองตามความเหมาะสมนำผลการประเมินตนเองเข้าที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาเพื่อหาประเด็นสำคัญที่ควรปรับปรุงแก้ไข

## ๒. การพัฒนาตนเองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

จัดเตรียมคู่มือและเอกสารที่เกี่ยวข้องและจัดให้มี Introduction Program หรือกิจกรรมที่เหมาะสมสำหรับกรรมการใหม่หรือกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งในระหว่างปีบัญชี กำหนดกิจกรรมที่มีความจำเป็น เป็นประโยชน์และเหมาะสม เพื่อส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพของกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่รวมตลอดถึงคณะกรรมการเดิมทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่อง

### ● บทบาทต่อผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยตระหนักถึงความสำคัญของบทบาทและความสัมพันธ์ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้มีส่วนได้เสีย ดังนี้

๑. **ผู้ใช้บริการเป็นผู้มีอุปการคุณ** ควรที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องปฏิบัติตอบสนองเป็นอย่างดี ด้วยการเสนอบริการที่มีคุณภาพ สุภาพ มีมาตรฐาน ติดตามแก้ไขในสิ่งที่ผู้ใช้บริการแนะนำ และรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดกับผู้ใช้บริการด้วยความเหมาะสม

๒. **พนักงานและลูกจ้าง** มีความสำคัญและเป็นส่วนหนึ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดให้มีการดำเนินการตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.๒๕๔๔ กำหนดนโยบายด้านสวัสดิการทั้งต่อตัวพนักงานเองและครอบครัว ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานและลูกจ้างมีความรู้ความสามารถอยู่ในระดับที่สมเหตุสมผลและเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่การงาน ปกครองสร้างระบบจูงใจในความก้าวหน้าของหน้าที่การงานด้วยระบบคุณธรรม

๓. **ชุมชนและสิ่งแวดล้อม** มีความตระหนักถึงผลกระทบของการดำเนินกิจการอันอาจเกิดกับชุมชน โดยกำหนดให้มีระบบรักษาความปลอดภัย กำหนดกิจกรรมที่เป็นมิตรแก่สิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การรับฟังความคิดเห็นและการปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม



๔. **ภาครัฐ** เป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดเป็นภารกิจหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อตอบสนองนโยบายภาครัฐในการพัฒนาขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า



## การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส เป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้เป็นช่องทางในการติดตามการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ จึงกำหนดให้ต้องกระทำด้วยความโปร่งใส มีมาตรฐาน ทันเวลา ตรวจสอบได้ด้วย ดังนี้

๑. กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลด้านการเงินและที่ไม่ใช่การเงินที่สำคัญ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและหนังสือสั่งการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง โดยเปิดเผยบนเว็บไซต์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ ให้มีการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ

๒. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยวางและถือไว้ซึ่งระบบบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี รวมทั้งมีเอกสารหลักฐานประกอบการบันทึกบัญชีครบถ้วน ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ ทันเวลา ถูกต้อง และถือเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

๓. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานทางการเงินรายไตรมาสและประจำปี โดยให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาสและตรวจสอบรายงานทางการเงินประจำปี เสนอต่อการประชุมของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

๔. กำหนดให้มีการจัดทำรายงานประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประเมินฐานะ และแนวโน้มของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรายงานทางการบริหารที่จำเป็นเพื่อการวิเคราะห์ในรูปแบบต่างๆ นอกเหนือจากรายงานทางการเงินและรายงานการตรวจสอบ รายงานการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ และ/หรือกรรมการเฉพาะเรื่อง โดยเปรียบเทียบกับจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการและ/หรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องในแต่ละปี

๕. จัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์ ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลและผลงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพ จัดความ



สืบสนและการเข้าใจที่ผิดในข้อเท็จจริง

๖. จัดให้มีหน่วยงานรับเรื่องราวร้องทุกข์ทั้งของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยตรงและของกรรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นช่องทางในการรับเรื่องราวร้องทุกข์ แก้ไขปัญหาและตอบชี้แจงผู้ร้องทุกข์ ทั้งนี้ ในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้วางระบบการรับเรื่องราวร้องทุกข์บนเว็บไซต์ด้วย

## การเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำรายงานเปิดเผยรายการที่สงสัยว่าตนเอง ญาติ บุคคลในครอบครัวมีผลประโยชน์ที่ขัดกันกับผลประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและต้องถือปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์

๑. คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องพิจารณาความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างรอบคอบ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต อย่างมีเหตุผลและเป็นอิสระภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของการรถไฟแห่งประเทศไทย หากพบความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือประเด็นที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือเป็นการพิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน หรือเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือเกี่ยวข้องกับเรื่องที่พิจารณา ซึ่งกรรมการจะเปิดเผยต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยทันทีที่ทราบ กรรมการจะไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมที่ตนมีผลประโยชน์ส่วนตัวอยู่ด้วย

๒. ผู้ว่าการ พนักงาน ลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เสนอต่อคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้บังคับบัญชา เป็นประจำทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือมีการกระทำ เหตุการณ์ ที่ถือว่าเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามข้อบังคับระเบียบการที่กำหนด

## การสร้างมูลค่าเพิ่ม

การกำกับดูแลกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยสุจริตโปร่งใสเป็นธรรม มีคุณธรรม จริยธรรม เป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม จะก่อให้เกิดการบริหารกิจการมีความราบรื่น เพิ่มโอกาสในการแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจ ส่งผลให้เกิดการเกิดความเชื่อมั่นต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย การระดมทุนจากภาครัฐจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจงรักภักดีต่อองค์กร ได้รับการยอมรับนับถือจากสาธารณชนส่งผลให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยั่งยืน

## ความรับผิดชอบต่อสังคม

### (Corporate Social Responsibility: CSR)

ความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจ หรือกิจการที่ไม่ใช่ภาคธุรกิจ เป็นแนวคิดที่กำลังกลายเป็นกระแสไปทั่วโลก จึงเป็นเรื่องจำเป็นที่เราต้องทำความเข้าใจรูปแบบ ประโยชน์ และขั้นตอนการประยุกต์ใช้อย่างแท้จริง เพื่อไม่ให้เป็นเพียงกระแสยอดฮิตทางธุรกิจที่เกิดขึ้นแล้วก็ดับไปอย่างรวดเร็ว หรือที่ทั่วไปอาจเข้าใจว่าเป็นเพียงการสร้างภาพชนิดหนึ่ง หรือมาตรฐานอุตสาหกรรมอีกอย่างหนึ่งเท่านั้น (คณะกรรมการกลุ่มความร่วมมือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐาน การเรียนการสอนและการวิจัยด้านบริหารธุรกิจแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๕)

## ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย หมายถึง การประกอบกิจการด้วยความดูแลใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณ ตลอดจนมีธรรมาภิบาล เป็นเครื่องกำกับให้การดำเนินกิจกรรมต่างๆ เป็นไปด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส



และยุติธรรม มีความตระหนักถึงผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยพร้อมจะแก้ไขเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว กับการนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาบูรณาการให้เกิดการดำเนินกิจการเป็นการสร้างความสำเร็จและประโยชน์สุข ซึ่งจะเป็นผลดีต่อความยั่งยืนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างแท้จริงสำหรับผู้มีส่วนได้เสียของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งไม่ใช่แค่รัฐบาลเท่านั้น คำว่า มีส่วนได้เสียนี้รวมถึงพนักงาน ชุมชน สังคมบริเวณที่การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งอยู่ ลูกค้า หรือใครก็ตามที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และมีโอกาสสร้างผลกระทบต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือได้รับผลกระทบจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่ใช่การทำกิจการให้ถูกกฎหมายหรือถูกต้องแต่เพียงอย่างเดียว แต่เป็นการลงทุนในมนุษย์ผู้มีส่วนได้เสียของการรถไฟแห่งประเทศไทย สังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งทั้งหมดนำไปสู่ความอยู่รอดโดยรวม และรายได้ที่มั่นคงนั่นเอง ดังนั้น วิธีมองความรับผิดชอบต่อสังคมจึงคล้ายกับการมองการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา ซึ่งไม่สามารถลงทุนอย่างไร้ทิศทางได้ และยังต้องใช้เวลาพอสมควรก่อนที่จะผลิตดอกออกผลได้

## ความเป็นมาของความรับผิดชอบต่อสังคม

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม เริ่มต้นจากการประชุมสุดยอดระดับโลกด้านสิ่งแวดล้อม (Earth Summit) ในปี พ.ศ. ๒๕๓๕ และได้มีการประกาศทิศทางใหม่ของการพัฒนาให้เป็น “การพัฒนาที่ยั่งยืน” หรือ Sustainable Development ที่ต้องคำนึงถึงปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วย เช่น ปัญหาโลกร้อน ภัยพิบัติทางธรรมชาตินอกเหนือจากการคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว ดังเช่นคำกล่าวของ Bjorn Stigson ประธานสภาธุรกิจโลกเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (World Business Council Sustainable Development หรือ WBCSD) ที่ว่า “ธุรกิจไม่สามารถประสบความสำเร็จได้ในสังคมที่ล้มเหลว” (Business cannot succeed in a society that fails.)

ในปี พ.ศ. ๒๕๔๒ กระแสแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมมีพัฒนาการ

ชัดเจนมากขึ้น เมื่อนายโคฟี อานัน เลขาธิการสหประชาชาติในเวลานั้น ได้ออกมาเรียกร้องให้องค์กรธุรกิจและกิจการต่างๆ ทั่วโลกแสดงความเป็นพลเมืองที่ดีของโลก (Good Global Citizenship) รวมทั้งประกาศ “The UN Global Compact” เพื่อใช้เป็นกรอบดำเนินการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับองค์กรธุรกิจ

ประเทศไทยมีการรณรงค์ส่งเสริมให้กิจการทั้งภาคธุรกิจ และกิจการที่มีใช่ภาคธุรกิจ ให้ประกอบกิจการด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมตามทิศทางสากลอย่างมีคุณธรรม เพื่อสร้างคุณค่าและประโยชน์สุขแก่กิจการ ผู้มีส่วนได้เสีย สังคมสิ่งแวดล้อมและประเทศชาติอย่างแท้จริง

นอกจากการประยุกต์ใช้แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมตามแนวทางสากลที่มีแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยควรบูรณาการองค์ความรู้และภูมิปัญญาไทย อาทิ ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง หลักธรรมของศาสนาตามความเชื่อถือคุณลักษณะของคนไทย ตลอดจนวัฒนธรรมประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่นอื่นๆ ประกอบด้วย เพื่อให้การดำเนินกิจการมีความเป็นอัตลักษณ์พิเศษเฉพาะของคนไทย คือ การปลูกฝังพนักงานให้มีสำนึกของจิตอาสาและจิตสาธารณะผ่านทางปรัชญา ค่านิยมและวัฒนธรรมตามแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลหลายแห่ง ได้จัดทำแนวทางการดำเนินกิจการที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม หนึ่งในนั้นคือ องค์กรระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (The International Organization for Standardization หรือ ISO) ซึ่งพัฒนามาตรฐานว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม หรือมาตรฐาน ISO ๒๖๐๐๐ Social Responsibility และได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง

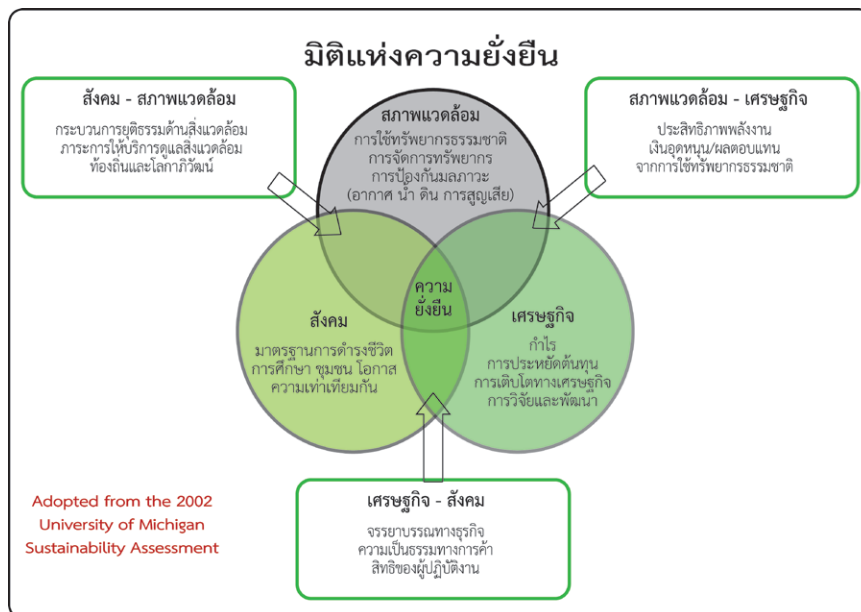
ISO ๒๖๐๐๐ เสนอแนะแนวทางสำหรับกิจการทุกประเภทของประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ให้ดำเนินกิจการในทุกกระบวนการด้วยรูปแบบที่รับผิดชอบต่อสังคมเพิ่มมากขึ้นอย่างครอบคลุมผลกระทบของกิจการที่มีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมการเคารพสิทธิมนุษยชนและผลประโยชน์ผู้มีส่วนได้เสีย เป็นต้น



## ความสำคัญและประโยชน์จากความรับผิดชอบต่อสังคม

### ● ความสำคัญ

การดำเนินกิจการให้ยั่งยืน ไม่เพียงแต่หมายถึง การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการที่สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าและดำเนินงานโดยไม่ส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเท่านั้น แต่รวมถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในทุกๆ ส่วนทั้งภายในและภายนอกการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ด้าน เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมร่วมกัน



ภาพความยั่งยืนจากความรับผิดชอบต่อสังคมของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

จากภาพกิจการที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม ต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อ  
 ขอบ ทั้งต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นวิถีทางสู่ความยั่งยืน  
 อย่างแท้จริง ซึ่งแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้ต้องให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อ  
 สังคม เป็นผลมาจากความคาดหวังและความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง

### ● ประโยชน์ต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างผลกำไรที่ดีที่สุด
๒. ปรับปรุงความสัมพันธ์และสร้างมุมมองใหม่ๆ กับผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียที่แตกต่างกันได้ดีขึ้น
๓. สร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียงที่ดี รวมทั้งส่งเสริมให้ได้รับความไว้วางใจจากสาธารณชนเพิ่มขึ้น
๔. ปรับปรุงการบริหารความเสี่ยง เพื่อสร้างความน่าสนใจในการลงทุนมากขึ้น
๕. ปรับปรุงความน่าเชื่อถือและความเป็นธรรมของธุรกรรมต่างๆ มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและปฏิเสธการคอร์รัปชัน
๖. ส่งเสริมให้เกิดการตัดสินใจเกี่ยวกับความคาดหวังของสังคมบนพื้นฐานของความเข้าใจที่ดีขึ้น
๗. เพิ่มโอกาสแก้ไขและลดความเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อสังคมและความเสี่ยงอื่นๆ
๘. สร้างสรรค์ให้เกิดนวัตกรรมทั้งภายในและนอกกิจการ ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตควบคู่กับผลกำไรสูงขึ้น
๙. ช่วยสร้างความประหยัดแก่ระบบการผลิต เนื่องจากการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลและปริมาณของเสียที่ลดลง
๑๐. สร้างความภักดี การมีส่วนร่วมและขวัญกำลังใจ รวมถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยที่ดีให้กับพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย
๑๑. ส่งผลในทางบวกต่อการสรรหา จูงใจและรักษาพนักงานเป็นการเพิ่มขีดความสามารถด้านทรัพยากรบุคคล



## องค์ประกอบในการดำเนินงานด้าน ความรับผิดชอบต่อสังคม

การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบด้วย ๒ มิติ ดังนี้

### ● มิติภายใน

๑. การจัดการทรัพยากรมนุษย์อย่างมีความรับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดึงดูดพนักงานที่มีความสามารถ จึงควรจัดการทรัพยากรมนุษย์อย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม เช่น ให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ตลอดชีวิต การฝึกอบรมหรือมีนโยบายส่งเสริมการเรียนรู้ที่สร้างสรรค์ เช่น การสนับสนุนช่วงต่อระหว่างโรงเรียนมาสู่พนักงาน การสร้างสภาพแวดล้อมการเรียนรู้ใหม่ๆ, ให้ข้อมูลที่โปร่งใสกับพนักงานทุกๆ ด้าน, ให้ความสำคัญระหว่างงาน ชีวิตครอบครัว และการพักผ่อน, ปฏิบัติอย่างเท่าเทียมด้านการคัดเลือกเข้าทำงาน รายได้ และความก้าวหน้าทางการงาน โดยเฉพาะผู้หญิงและผู้พิการ, ดูแลเอาใจใส่พนักงาน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเกิดปัญหาสุขภาพจากการงาน

๒. สุขภาวะและความปลอดภัยในการทำงาน แม้จะมีกฎหมายควบคุมดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน แต่การคิดว่า จะทำอย่างไรให้พนักงานมีสุขภาพและความปลอดภัยที่ดี เป็นเรื่องสำคัญมากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมายขึ้นตำเสี่ยอีก เพราะพนักงานที่มีความสุขและสุขภาพแข็งแรงย่อมนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. การจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมของการรถไฟแห่งประเทศไทย การลดการใช้ทรัพยากร การลดปล่อยสารพิษของเสียและคาร์บอน เป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และยังเป็นการลดต้นทุนพลังงานและการจัดการของเสียต่างๆ นำไปสู่ผลกำไรที่สูงขึ้น ความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ที่สำคัญเป็นการสร้างภาพลักษณ์การรถไฟแห่งประเทศไทยในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้ประโยชน์ต่อทุกฝ่าย

๔. ธรรมภิบาลและความโปร่งใสในการดำเนินกิจการ ความเชื่อมั่นต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเรื่องสำคัญ ความโปร่งใสและขั้นตอนการตัดสินใจ

ต่างๆ ที่ชัดเจนตรวจสอบได้ จึงสำคัญต่อความมั่นคงของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
อย่างยิ่ง เพราะการบริหารจัดการที่โปร่งใสทางบัญชี และกระบวนการตัดสินใจใน  
ทุกระดับ ย่อมนำไปสู่ข้อมูลที่ตรวจสอบและเข้าถึงได้โดยผู้เกี่ยวข้อง

### ● มิติภายนอก

๑. การจัดการกับคู่ค้าที่รับผิดชอบต่อสังคม การเลือกคู่ค้า การรถไฟ  
แห่งประเทศไทยควรคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของกิจการนั้นๆ ด้วย เพื่อ  
ขยายความรับผิดชอบต่อสังคมของตนไปสู่กิจการดังกล่าวให้ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่  
การผลิต เช่น การช่วยพัฒนาระบบการทำงานของคู่ค้าให้มีความรับผิดชอบต่อ  
สังคมตามมาตรฐานที่วางไว้ การจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทค้าปลีกต่างๆ ไป  
พร้อมๆ กับการลดต้นทุนและเพิ่มผลกำไร การเลือกคู่ค้าที่ผลิตสินค้าโดยไม่ทำลาย  
สิ่งแวดล้อม การซื้อสินค้าที่ลดการใช้หีบห่อโดยไม่จำเป็น เป็นต้น

๒. การดูแลลูกค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีระบบดูแลและรับ  
ผิดชอบต่อลูกค้าในทุกๆ กระบวนการของสินค้าและบริการ ตั้งแต่การผลิตการ  
จำหน่ายไปจนถึงการทิ้งให้ปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งเชิงคุณภาพ ราคา  
และจริยธรรม นอกจากนี้ ยังสามารถผลิตและจำหน่ายสินค้า และบริการเฉพาะ





ด้านให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้บริโภค หรือแม้แต่ออกแบบผลิตภัณฑ์ให้ใช้ได้กับทุกกลุ่ม รวมถึงผู้พิการ ที่เรียกว่า Design for all

๓. ความรับผิดชอบต่อชุมชนใกล้เคียง การดำเนินงานของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ต้องพึงพาชุมชนในรูปแบบแรงงาน ความร่วมมือและอื่นๆ ดังนั้น ควรช่วยเหลือด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อมของชุมชนผ่านการพัฒนา เพื่อนำไปสู่ความเข้มแข็งของชุมชนนั้นๆ ซึ่งผลตอบแทนที่จะได้รับ คือภาพลักษณ์ที่ดี และเกิดความร่วมมือของชุมชนที่พร้อมจะช่วยเหลือการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

๔. ความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยควรจัดให้มีกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาสังคมในประเด็นที่เกี่ยวข้อง และสนใจ ซึ่งเป็นการแสดงบทบาทผู้นำต่อการสร้างความเปลี่ยนแปลงในสังคม และกิจกรรมเหล่านี้ควรวัดผลได้ ดังนั้น ต้องวางแผนและหาพันธมิตรในการปฏิบัติงานซึ่งจะนำมาสู่ภาพลักษณ์ที่ดี อันเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความไว้วางใจ และคุณค่าให้แก่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในมุมมองของผู้บริโภคและผู้มีส่วนได้เสีย



## จรรยาบรรณของกรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. ต้องบริหารงานเพื่อประโยชน์ของรัฐ องค์กร และพนักงาน ทั้งในปัจจุบันและอนาคตตลอดจนรักษาภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. ต้องบริหารงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยไม่ฝักใฝ่การเมืองและวางตัวเป็นกลางอย่างเคร่งครัด เพื่อประโยชน์ต่อรัฐ องค์กร และพนักงาน ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

๔. ต้องไม่มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือในกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม

๕. พึงบริหารงานโดยหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การบริหารเป็นไปอย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ ผลประโยชน์ข้างต้นรวมถึง

๕.๑ ไม่หาผลประโยชน์ส่วนตัวจากการเป็นกรรมการ

๕.๒ ไม่ใช้ความลับของการรถไฟแห่งประเทศไทยในทางที่ผิด

๕.๓ ไม่เป็นกรรมการในบริษัทที่เป็นคู่แข่งกับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕.๔ ไม่มีผลประโยชน์ในการทำสัญญาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๖. ต้องบริหารงานด้วยความระมัดระวังและไม่สร้างข้อผูกมัดที่อาจขัดแย้งกับหน้าที่ของตนในภายหลัง



๗. ต้องไม่แสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบจากการทำงานไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

๘. ต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างเต็มความสามารถเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

๙. ต้องไม่เป็นผู้ประกอบการหรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญ หรือบุคคลในครอบครัวเป็นกรรมการหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการหรือธุรกิจค้าใด อันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันหรือทำธุรกิจกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของผู้อื่น

๑๐. ต้องไม่กระทำการใดอันมีลักษณะเป็นการเข้าไปบริหารหรือจัดการใดๆ ต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ในลักษณะที่มีผลบั่นทอนผลประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเอื้อประโยชน์ให้บุคคลหรือต่อบุคคลใดๆ ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือของผู้อื่น

๑๑. ปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เรื่องหลักเกณฑ์การรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด โดยธรรมจรรยาของเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๓ ออกตามมาตรา ๑๐๓ แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒

## จรรยาบรรณของผู้บริหาร พนักงาน และ ลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ ระเบียบ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนมติที่ประชุมของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒. ต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถด้วยความซื่อสัตย์สุจริตเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อรัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต
๓. ต้องไม่ฝักใฝ่การเมืองและวางตัวเป็นกลางอย่างเคร่งครัด
๔. ต้องไม่แสวงหาประโยชน์อันมิชอบจากหน้าที่ความรับผิดชอบไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
๕. ควรมีความเข้าใจในสาระข้อเท็จจริงต่างๆ ในทุกๆ ประเด็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่ ข้าราชการบริการ และกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อแนะนำการใช้บริการอย่างถูกต้อง
๖. พึงมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี มีกิริยาวาจามารยาทที่สุภาพเรียบร้อยต่อผู้ร่วมงาน ลูกค้า และผู้มาติดต่อทุกคน
๗. ต้องประพฤติตนให้เหมาะสม รักษาและเผยแพร่ภาพลักษณ์ที่ดีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นที่ยอมรับของสังคม
๘. ต้องไม่เข้าเสนอราคา หรือทำสัญญาเป็นผู้ขาย หรือผู้รับจ้าง ในการจัดซื้อ หรือจัดจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งรับจ้างช่วงงานจากผู้ขาย หรือผู้รับจ้างดังกล่าวไม่ว่าจะกระทำในนามของผู้บริหารพนักงานลูกจ้างนั่นเองหรือในนามของบริษัทห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลใดๆ ซึ่งผู้บริหารพนักงานและลูกจ้างเป็นกรรมการผู้จัดการ หรือผู้จัดการ หรือดำรงตำแหน่งอื่นใดในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน
๙. ต้องปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เรื่องหลักเกณฑ์การรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดของเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๓ ออกตามมาตรา ๑๐๓ แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒



## มาตรฐานจริยธรรมของพนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. จงรักภักดีต่อชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ และยึดมั่นในการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นพระประมุข
๒. ยึดถือประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติเหนือประโยชน์ส่วนตน
๓. มีจิตสำนึกที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ เสียสละ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริตรวดเร็ว โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้
๔. ยึดมั่นระบบคุณธรรมในการแต่งตั้งและโยกย้ายตำแหน่งต่าง ๆ
๕. เคารพสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลของผู้อื่น ไม่แสดงกริยาหรือใช้วาจาอันไม่สุภาพอาฆาตมาดร้ายหรือใส่ร้ายหรือเสียดสีบุคคลใด
๖. รักษาและสร้างความสามัคคีระหว่างผู้ร่วมงาน พร้อมให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลซึ่งกันและกันในทางที่ชอบ
๗. แสดงความรับผิดชอบเมื่อปฏิบัติหน้าที่บกพร่องหรือปฏิบัติหน้าที่ผิดพลาด
๘. ถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ให้กับผู้ร่วมงาน
๙. ไม่นำข้อมูลข่าวสารอันเป็นความลับของราชการไปเอื้อประโยชน์ให้กับบุคคลภายนอก
๑๐. ละเว้นการแสวงหาประโยชน์ที่มีขอบโดยอาศัยตำแหน่งหน้าที่สำหรับตนเองหรือผู้อื่น
๑๑. ไม่เรียกร้องของขวัญ ของกำนัล หรือประโยชน์อื่นจากบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์ต่าง ๆ อันอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ของตน และจะต้องดูแลคุ้มครอง ญาติสนิท หรือบุคคลในครอบครัวของตนปฏิบัติเช่นเดียวกัน
๑๒. ไม่ใช่หรือบิดเบือนข้อมูลข่าวสารของราชการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจผิดหรือเพื่อประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น
๑๓. รักษาทรัพย์สินของราชการและใช้ทรัพย์สินของราชการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์นั้น ๆ เท่านั้น

๑๔. ไม่คบหาหรือให้การสนับสนุนแก่ผู้ประพฤติผิดกฎหมายหรือผู้มีความประพฤติหรือมีชื่อในทางเสื่อมเสีย อันอาจกระทบกระเทือนต่อความเชื่อถือศรัทธาของประชาชนในการปฏิบัติหน้าที่ของตน

๑๕. ปฏิบัติต่อองค์กรธุรกิจที่ติดต่อทำธุรกิจกับการรถไฟแห่งประเทศไทยตามระเบียบและขั้นตอนอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ

๑๖. บริการประชาชนด้วยความเที่ยงธรรม ไม่เลือกปฏิบัติและปราศจากอคติ

๑๗. ปฏิบัติหน้าที่โดยคำนึงถึงประชาชนและส่วนรวมเป็นหลัก มีไม่ตรีจิต ซึ่งรวมถึงการมีมารยาทสุภาพ มีอัธยาศัย และมนุษยสัมพันธ์ที่ดี

## ค่านิยมหลักของพนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑. ยึดมั่นในการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นพระประมุข

๒. ยึดมั่นคุณธรรมและจริยธรรม

๓. มีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริตและรับผิดชอบ

๔. ยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตนและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน

๕. ยืนหยัดในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย

๖. ให้บริการประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ

๗. ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง

๘. มุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้

๙. ยึดมั่นในหลักจรรยาบรรณของการเป็นพนักงานและลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ดี



## นิยามศัพท์

**ผู้บริหาร** หมายความว่า ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย หัวหน้าหน่วยธุรกิจ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ผู้อำนวยการฝ่าย วิศวกรใหญ่ ผู้ตรวจการรถไฟ หัวหน้าสำนักงาน รองผู้อำนวยการฝ่ายรองวิศวกรใหญ่ หรือบุคคลซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บริหารที่มีอำนาจหน้าที่คล้ายคลึงกันในการรถไฟแห่งประเทศไทย

**พนักงาน** หมายถึง พนักงานการรถไฟ ตามข้อบังคับการรถไฟว่าด้วยระเบียบพนักงาน พ.ศ. 2517 รวมถึงลูกจ้างที่ทำสัญญาจ้างโดยตรงกับการรถไฟ

**ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** หมายความว่า เจ้าของกิจการ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกจ้าง ประชาชน คู่ค้า เจ้าหนี้ลูกหนี้ คู่แข่ง ตลอดจนไปถึงสังคมโดยรวม

**แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ** หรือที่เรียกว่า Statement of Directions: SOD หมายความว่า ความคาดหวังของภาครัฐในฐานะผู้ถือหุ้นที่มีต่อรัฐวิสาหกิจภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ของประเทศ ยุทธศาสตร์กระทรวงเจ้าสังกัด วัตถุประสงค์การจัดตั้งภารกิจและบทบาทของรัฐวิสาหกิจในปัจจุบัน เพื่อให้ภาครัฐนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ

**การกำกับดูแลกิจการที่ดี** หมายความว่า การจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการสร้างประโยชน์ที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม

**จรรยาบรรณ** หมายถึง ประมวลความประพฤติที่ผู้ประกอบอาชีพการงานแต่ละอย่างกำหนดขึ้นเพื่อรักษาและส่งเสริมเกียรติคุณชื่อเสียงและฐานะของสมาชิก อาจเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรหรือไม่ก็ได้

**จริยธรรม** หมายถึง ธรรมที่เป็นข้อประพฤติปฏิบัติศีลธรรม กฎศีลธรรม





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330  
[www.railway.co.th](http://www.railway.co.th)