



รายงานประจำปี ๒๕๕๑

การรถไฟแห่งประเทศไทย





สารบัญ

	หน้า
วิสัยทัศน์ ภารกิจ และวัตถุประสงค์	๕
คณะกรรมการ	๖
การกำกับดูแลที่ดี	๘
แผนภูมิ	๑๗
คณะผู้บริหาร	๑๘
แนวโน้มของการรถไฟฯ	๒๑
การเดินทาง การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	๒๔
การดำเนินธุรกิจอื่นๆ	๓๑
โครงสร้างพื้นฐาน	๓๓
รถจักรและล้อเลื่อน	๔๒
การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ	๔๓
โครงการและแผนงาน	๕๒
บุคลากร สวัสดิการและงานด้านการต่างประเทศ	๕๕
ฐานะการเงินและการบัญชี	๖๕



วิสัยทัศน์ การกิจ และวัตถุประสงค์

วิสัยทัศน์ (Vision)

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นระบบการขนส่งหลักที่จะให้บริการผู้โดยสารในเชิงพาณิชย์และสังคม และการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีต้นทุนการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่าย สามารถเชื่อมโยง การขนส่งระบบอื่นๆ ทั้งทางรถยนต์ ทางน้ำ และทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถพัฒนาศักยภาพ ขององค์กรเพื่อรองรับการบูรณาการและนโยบายขนส่งของชาติ

การกิจ (Mission)

๑. การรถไฟฯ มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อสร้างรายได้และผลกำไร ให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มี ประสิทธิภาพ
๒. การรถไฟฯ ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคมเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ
๓. ตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนาขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง

วัตถุประสงค์ (Objectives)

๑. เพื่อสร้างผลกำไรจากการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์และการขนส่งสินค้า
๒. เพื่อควบคุมและบริหารต้นทุนการดำเนินงานกิจการทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ
๓. เพื่อวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลจากการดำเนินงาน โดยการกำหนดดัชนีวัดประสิทธิภาพ

(Key Performance Indicators) และค่ามาตรฐาน

๔. เพื่อจัดโครงสร้างการบริหารและการจัดการ รวมถึงโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมกับองค์กร

คณะกรรมการ

ตั้งแต่วันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ - ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๑

พลตำรวจเอก ชาญวุฒิ วัชรพุกก์ วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รัฐศาสตรบัณฑิตเกียรตินิยมดีจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประกาศนียบัตรอเมริกันศึกษาจาก Claremont College สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๓๙
พ.ศ. ๒๕๕๐ กรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
รับราชการ สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

นายชาญวิทย์ อมตะมาทชาติ วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ศศ.บ. /เศรษฐศาสตร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- การบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ ๕
- การบริหารสำหรับนักบริหาร ระดับกลาง รุ่นที่ ๑๕
-
รับราชการ รักษาการที่ปรึกษานโยบายและแผนงาน
สังกัด สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นายนพดล ประไพตระกูล วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- วศ.บ. (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- M.Eng สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) วปอ. รุ่น ๔๒
-
-

นายดิศทัต ไทตระกิตย์ วุฒิการศึกษา

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี ๒๕๒๓
- ปริญญาโท D.E.A de DROIT PUBLIC จากมหาวิทยาลัย STRASBOURG III ปี ๒๕๒๘
- ประกาศนียบัตรทางการบริหารรัฐกิจ วิทยาลัยการปกครองแห่งชาติ (ENA) ประเทศฝรั่งเศส ปี ๒๕๔๓
ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กรรมการร่างกฎหมายประจำ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

นางพัลลภา เรืองรอง
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาเอกสาขา Energy Management & Policy, University of Pennsylvania, U.S.A.
- ปริญญาโทสาขาพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาโท สาขา Energy Management & Policy, University of Pennsylvania, U.S.A.
- ปริญญาตรีสาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
-
-

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายดุสิต นนทะนาคร
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขา วิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยยังส์ทาวน์ แห่งรัฐโอไฮโอ
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขา วิศวกรรมโครงสร้าง มหาวิทยาลัยยังส์ทาวน์ แห่งรัฐโอไฮโอ
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ลอสแอนเจลิส
-
-

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายจุฬา สุขมานพ
วุฒิการศึกษา
ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- Doctor of Philosophy Master of Law (Maritime La) นิติศาสตร์บัณฑิต
 -
- หัวหน้ากลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

นายนคร จันทศร
วุฒิการศึกษา

กรรมการและเลขานุการ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต (วศ.บ.) สาขา เครื่องกล จาก จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. ๒๕๑๕
 - ปริญญาโท Master of Science สาขา Management Science (M.Se.Mgt.) จาก Gramfield Institute of Technology ประเทศอังกฤษ พ.ศ. ๒๕๒๑
- พ.ศ. ๒๕๔๙ รองผู้อำนวยการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย
- พ.ศ. ๒๕๕๐ รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
- รองผู้อำนวยการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า (นักบริหาร ๑๔) การรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

การกำกับดูแลที่ดี

คณะกรรมการรถไฟฯ

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การรถไฟฯ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดให้การรถไฟฯ มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วยประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นไม่น้อยกว่าสี่คน แต่ไม่เกินหกคน และผู้ว่าการเป็นกรรมการ ให้ผู้ว่าการเป็นเลขาธิการคณะกรรมการ ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานและกรรมการอื่น

คณะกรรมการรถไฟฯ ชุดปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ ถึง ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๑

คณะกรรมการรถไฟฯ ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี
ตั้งแต่วันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ - ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๑

รายชื่อ	ตำแหน่ง	การเข้าประชุม
๑. พลตำรวจเอก ชานูวุฒิ วัชรพุกก์	ประธานกรรมการ	๓/๓
๒. นายชาญวิทย์ อมตะมาหาชาติ	กรรมการ	๓/๓
๓. นายนพดล ประไพตระกูล	กรรมการ	๓/๓
๔. นายดิษฐ์ ใตระกิตย	กรรมการ	๓/๓
๕. นางพัลลภา เรืองรอง	กรรมการ	๑/๓
๖. นายดุสิต นนทะนาคร	กรรมการ	๓/๓
๗. นายจุฬา สุขมานพ	กรรมการ	๒/๓
๘. นายนคร จันทศร	กรรมการและเลขาธิการ	๓/๓*

หมายเหตุ.- *นายนคร จันทศร รองผู้ว่าการ รักษาการแทน ผู้ว่าการรถไฟฯ ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐-๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๑

การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

จำนวนครั้งที่เข้าประชุมระหว่าง เดือนธันวาคม ๒๕๕๐ - มีนาคม ๒๕๕๑

ลำดับ	ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ... / ปี พ.ศ.	ตำแหน่ง	การเข้าประชุมท่าน/ จากทั้งหมด ๘/ท่าน
๑	ครั้งที่ ๑/๒๕๕๑	วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๑	๘/๘
๒	ครั้งที่ ๒/๒๕๕๑	วันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๑	๖/๘
๓	ครั้งที่ ๓/๒๕๕๑	วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑	๖/๘

คณะกรรมาการ

ตั้งแต่วันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๑ - ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๑

นายสมศักดิ์ บุญทอง
วุฒิการศึกษา

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมดี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย วปอ. ๒๕๓๗
- ผู้บริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๑ ปี ๒๕๓๙

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๐ รองอัยการสูงสุด สำนักงานอัยการสูงสุด
พ.ศ. ๒๕๔๙-๒๕๕๐ กรรมการ องค์การสวนสัตว์ สำนัคนายกรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๕๐ กรรมการ สภามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
พ.ศ. ๒๕๕๐ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการข้าราชการตำรวจ (กตร.)
พ.ศ. ๒๕๕๐ ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๕๐ อัยการอาวุโส คดีอัยการศาลสูง สำนักงานอัยการสูงสุด
อัยการอาวุโส สังกัด สำนักงานอัยการสูงสุด

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายสรารุช เบญจกุล
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย
- ปริญญาโทด้านกฎหมายเปรียบเทียบ กฎหมายระหว่างประเทศ สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโทด้าน กฎหมายธุรกิจ สหราชอาณาจักร
- นบส. ๓๐
- บยส. ๕

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

รองเลขาธิการสำนักงาน ศาลยุติธรรม สังกัด กระทรวงยุติธรรม

นางสาววิไลพร ลีวเกษมสานต์
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมดี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- M.A(Economic) Vanderbilt University สหรัฐอเมริกา
- วปอ. รุ่น ๔๓
- ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP - ๗๖)
- กรรมการตรวจสอบ (ADP - ๑๖)

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สังกัดสำนัคนายกรัฐมนตรี

พลเอกชัยโรจน์ ธรรมสารทูล
วุฒិการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- คณะแพทยศาสตร์และศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล
- วปรอ. ๔๓๑๒
- MINI MBA มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
-

ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม สำนักปลัดกระทรวงกลาโหม

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- MBA THE UNIVERSITY OF SANTA CLARA, SANJOSE, CA, U.S.A.
-

ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาตรี วิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- นบส. ๑ รุ่นที่ ๓๕ สำนักงาน ก.พ.
- วปอ. รุ่นที่ ๔๕

ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๒๐ เป็นเจ้าหน้าที่แรงงาน ๓ กรมแรงงานกระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๒๑ เป็นนายช่างโยธา ๓ กรมชลประทาน
- ปี ๒๕๒๑-๒๕๔๑ เริ่มงานที่กรมทางหลวง
ในตำแหน่งวิศวกรโยธาออกแบบทางหลวง
- ปี ๒๕๕๑ เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท ก่อนที่จะได้แต่งตั้งให้
เป็นอธิบดีกรมทางหลวง เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๑

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

นายสุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ (เกียรตินิยม) วิศวกรรมโยธา
สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ปริญญา โท/เอก ด้านวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท ด้านนโยบายและบริหารเทคโนโลยี สหรัฐอเมริกา
-

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการทำงาน
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

นายนคร จันทศร

วุฒิศึกษา

กรรมการและเลขานุการ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วศ.บ.) สาขา เครื่องกล จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ.๒๕๑๕
- ปริญญาโท Master of Science สาขา Management Science (M.Se.Mgt.) จาก Gramfield Institute of Technology ประเทศอังกฤษ พ.ศ. ๒๕๒๑

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. ๒๕๔๙ เป็นรองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
พ.ศ. ๒๕๕๐ รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

นายยุทธนา ทัพเจริญ

วุฒิศึกษา

กรรมการและเลขานุการ

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (น.บ.) เกียรตินิยมดี จาก มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๑๖
- จบเนติบัณฑิตจาก เนติบัณฑิตยสภา พ.ศ. ๒๕๑๗
- ปริญญาโท หลักสูตรการจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (รอ.ม.) คณะรัฐประศาสนศาสตร์ จาก สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ พ.ศ. ๒๕๔๕

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นรองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นรองผู้ว่าการด้านพัฒนาและวางแผน การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟฯ ชุดปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๑

รายชื่อคณะกรรมการรถไฟฯ และจำนวนครั้งที่เข้าประชุม
ตั้งแต่วันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ - ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๑

รายชื่อ	ตำแหน่ง	การเข้าประชุม
๑. นายสมศักดิ์ บุญทอง	ประธานกรรมการ	๑๐/๑๐
๒. นายสราวุธ เบญจกุล	กรรมการ	๙/๑๐
๓. นางสาววิไลพร ลิ่วเกษมศานต์	กรรมการ	๙/๑๐
๔. พลเอกชัยโรจน์ ธรรมสารพูล	กรรมการ	๙/๑๐
๕. นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา	กรรมการ	๙/๑๐
๖. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม	กรรมการ	๙/๑๐
๗. นายสุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์	กรรมการ	๑๐/๑๐
๘. นายนคร จันทศร	กรรมการและเลขานุการ	๙/๙*
๙. นายยุทธนา ทัพเจริญ	กรรมการและเลขานุการ	๑/๑**

หมายเหตุ.- *นายนคร จันทศร รองผู้ว่าการ รักษาการแทน ผู้ว่าการรถไฟฯ ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐ - ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๑

**นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการรถไฟฯ ตั้งแต่วันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๑ - ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

จำนวนครั้งที่เข้าประชุมระหว่าง เดือนมีนาคม ๒๕๕๑ - สิงหาคม ๒๕๕๑

ลำดับ	ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ... / ปี พ.ศ.	ตำแหน่ง	การเข้าประชุมท่าน/ จากทั้งหมด ๘/ท่าน
๑	ครั้งที่ ๔/๒๕๕๑	วันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๑	๘/๘
๒	ครั้งที่ ๕/๒๕๕๑	วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๑	๗/๘
๓	ครั้งที่ ๖/๒๕๕๑	วันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๕๑	๘/๘
๔	ครั้งที่ ๗/๒๕๕๑	วันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๑	๘/๘
๕	ครั้งที่ ๘/๒๕๕๑	วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๑	๗/๘
๖	ครั้งที่ ๙/๒๕๕๑	วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๑	๗/๘
๗	ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๑	วันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๑	๘/๘
๘	ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๑	วันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๑	๖/๘
๙	ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๑	วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑	๘/๘

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี ๒๕๕๑

ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๐๗/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๑ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวน ๓ คน ซึ่งประกอบด้วย

๑. นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา เป็นประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟ
๒. นายสราวุธ เบญจกุล เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟ
๓. พลเอก ชัยโรจน์ ธรรมสารทูล เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟ

โดยมีนางสาวสุภาพร สำเร็จผลดี ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ เลขที่ ๐๗/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ รวม ๓ ครั้ง โดยได้เชิญผู้บริหารระดับฝ่าย เข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปเนื้อหาการประชุม ได้ดังนี้

๑. การบริหาร และการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑.๑ สอบทานรายงานการตรวจสอบ เรื่อง ระบบการจองตั๋วรถโดยสาร ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้ฝ่ายการเดินรถพิจารณาประเด็นการต่อสัญญาระบบจำหน่ายตั๋วสำรองที่นั่ง/นอน (STARS-๓) เพื่อให้ระบบทันสมัยรวดเร็วและดีกว่าระบบเดิม (STARS-๒) รวมทั้งหามาตรการเพิ่มความพึงพอใจให้ผู้โดยสาร และภาพลักษณ์ที่ดีของการรถไฟฯ

๑.๒ สอบทานรายงานการตรวจสอบ เรื่อง วิธีปฏิบัติการปรับปรุงแก้ไขระเบียบการรถไฟฯ ว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของการรถไฟฯ ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินพิจารณาทบทวนปรับปรุงระเบียบการรถไฟฯ ว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในทรัพย์สินของการรถไฟฯ ทั้งหมด เพื่อพิจารณาว่าเรื่องใดบ้างที่ควรเป็นอำนาจของคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่ผู้ปฏิบัติ

๑.๓ สอบทานรายงานผลการตรวจสอบ เรื่อง การจ่ายเงินทดรองจ่าย ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินที่การรถไฟฯ จ่ายแทนผู้เช่า ซึ่งมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้การรถไฟฯ ดำเนินการ ดังนี้:-

๑.๓.๑ การเรียกเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดิน ควรมีมาตรการที่ชัดเจนในการบังคับให้เป็นไปตามสัญญาเช่าหรือข้อตกลงที่กำหนดไว้

๑.๓.๒ หาวิธีการหรือมาตรการเพื่อป้องกันไม่ให้การรถไฟฯ ต้องรับภาระในการจ่ายค่าภาษีแทนผู้เช่าอีกในอนาคต

๑.๓.๓ หาวิธีการหรือมาตรการเพื่อให้สามารถเรียกเก็บค่าเช่าค้างชำระได้ตามกำหนดเวลาในสัญญา

๑.๓.๔ กรณีที่ผู้เช่านำที่ดิน/อาคาร ไปให้เช่าช่วง ให้นำค่าตอบแทนจากการให้เช่าช่วงไปประกอบการพิจารณาเกณฑ์การคำนวณภาษี เพื่อเรียกล่วงหน้ากับผู้เช่าต่อไป

๑.๔ สอบทานรายงานผลการตรวจสอบ การบริหารจัดการกรณีการรถไฟฯ ฟ้องร้องลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินและหรือ อาคาร และกรณีการรถไฟฯ ถูกผู้เช่าที่ดินและหรืออาคารฟ้องร้อง สำนักงานอานาบาล ซึ่งมีมติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้การรถไฟฯ ดำเนินการดังนี้:-

๑.๔.๑ ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการระดมกำลังคนหรือจัดให้มีการทำงานล่วงเวลา เพื่อรวบรวมและจัดทำระบบฐานข้อมูลให้สมบูรณ์และเป็นปัจจุบันโดยเร็ว

๑.๔.๒ ควรพิจารณาคดีความทั้งหมด โดยจัดเป็นกลุ่มว่าเรื่องใดสามารถยุติหรือประนีประนอมได้ เพื่อไม่ให้สูญเสียเวลาและกำลังคน

๑.๕ อนุมัติแผนการตรวจสอบ

๑.๕.๑ แผนการตรวจสอบรอบ ๖ เดือนหลัง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๑ (ปรับปรุงใหม่) ของฝ่ายตรวจสอบภายใน มติที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในนำเสนอเหตุผล และสาเหตุความจำเป็นในการปรับปรุงแผนการตรวจสอบรอบ ๖ เดือนหลัง โดยจัดทำรายละเอียดเป็นตารางแล้วระบุว่าแผนการตรวจสอบเดิมกำหนดไว้อย่างไรบ้าง และสาเหตุการปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบมีที่มาอย่างไร แล้วนำเสนอเวียนให้คณะกรรมการตรวจสอบฯ พิจารณาอนุมัติ

๑.๕.๒ แผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๒ อนุมัติตามที่เสนอ

๑.๖ รับทราบรายงานผลการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน รวม ๑๘ เรื่อง ดังนี้

๑.๖.๑ การบริหารจัดการงบลงทุนบนทางเปิด

๑.๖.๒ การดำเนินงานเพื่อปิดแฟ้มงบประมาณลงทุนบนทางเปิด ของฝ่ายการช่างกล

๑.๖.๓ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างฝ่ายการพัสดุกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๖.๔ การสอบทานการจัดทำข้อมูลสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจของผู้บริหาร ของฝ่ายการเดินรถ

๑.๖.๕ รายงานผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ตามระเบียบฯ ของ คตง. ข้อ ๖

๑.๖.๖ การดำเนินงานพัฒนาบุคลากรด้านการเดินรถ ของฝ่ายการเดินรถ

๑.๖.๗ รายงานสรุปผลการตรวจสอบประจำไตรมาสที่ ๓

๑.๖.๘ การจัดทำระบบการจัดเก็บข้อมูลในเว็บไซต์ของการรถไฟฯ

๑.๖.๙ การซ่อมบำรุงรถจักร ของศูนย์ซ่อมรถจักร ฝ่ายการช่างกล

๑.๖.๑๐ รายงานตามคำสั่งกระทรวงการคลังงวด ๖ เดือน

๑.๖.๑๑ การเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดฯ ฝ่ายการช่างโยธา

๑.๖.๑๒ การพัฒนาเครือข่ายการสื่อสารข้อมูลของการรถไฟฯ

๑.๖.๑๓ การจัดประโยชน์ในพื้นที่ของการรถไฟฯ ที่ย่านสถานีท่าหนุ่น

๑.๖.๑๔ การผ่านเข้า-ออกโรงงานมักกะสัน โดยไม่ทำงานในเวลาราชการ

๑.๖.๑๕ การจัดเก็บรายได้ที่ดินของฝ่ายการเดินรถ ที่สถานีลำปาง

๑.๖.๑๖ การสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการผู้โดยสาร

๑.๖.๑๗ รายงานตามคำสั่งกระทรวงการคลังงวด ๖ เดือน

๑.๖.๑๘ งานจ้างเหมาซ่อมทาง แขวงบำรุงทางอุดรธานี ฝ่ายการช่างโยธา

๒. ระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้า ครั้งที่ ๒/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๑ คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้แนะนำให้ฝ่ายตรวจสอบภายในเสนอรายงานความคืบหน้า ของการดำเนินงาน จัดวางระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของการรถไฟฟ้า โดยให้หารือกับการรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณากำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบติดตามผลการดำเนินงานการควบคุมภายในองค์กรอย่างชัดเจน

๓. รายงานทางการเงินและบัญชี

สอบทานรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินสำหรับปี ๒๕๕๐ ของการรถไฟฟ้า ซึ่งมติที่ประชุม คณะกรรมการตรวจสอบฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๑ ให้ฝ่ายตรวจสอบภายในติดตาม ความคืบหน้าเกี่ยวกับยอดสินทรัพย์ถาวรตามบัญชีไม่ตรงกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่จริง เป็นประจำทุกเดือน และติดตามความคืบหน้าในการจัดทำผังการใช้ประโยชน์ เป็นประจำทุกเดือน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ ตรวจสอบฯ รวมทั้งให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการให้คณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงตามความเห็นหรือคำถาม ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และรายงานผลความคืบหน้าให้การรถไฟฟ้า และคณะกรรมการตรวจสอบฯ ทราบทุก ๓ เดือน

๔. งานตรวจสอบภายใน

๔.๑ สอบทานการปรับปรุงกฎบัตรฝ่ายตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๑

๔.๒ ให้ความเห็นชอบในการโยกย้ายผู้ตรวจสอบภายใน

๔.๓ ให้ความเห็นชอบการพิจารณาปูนบำเหน็จ ประจำปี ๒๕๕๒

๔.๔ ให้ความเห็นชอบงบประมาณการฝึกอบรม ประจำปี ๒๕๕๒

๕. **กำกับดูแลงานคณะกรรมการตรวจสอบ** ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี



บันทึกข้อความ

เลขที่ ตส.๐๑๗/๒๕๕๑

วันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๑

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ

เรื่อง สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๑

เรียน ประธานกรรมการรถไฟฯ

อ้างถึง กฏบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ ฉบับที่ ๐๗/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๔๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๑ จำนวน ๑ เล่ม

เรื่องเดิม

กฏบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ ฉบับที่ ๐๗/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ในหัวข้อวัตถุประสงค์ และความรับผิดชอบในการรายงาน ได้กำหนดให้คณะกรรมการตรวจสอบฯ มีความรับผิดชอบในการรายงานเกี่ยวกับผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฯ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลังเป็นประจำทุกปี

ข้อเท็จจริงและพิจารณา

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๑ ดังแนบมาพร้อมนี้แล้ว

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ

คณะผู้บริหาร

นายยุทธนา ทัพเจริญ	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ตั้งแต่วันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๑)
นายถวิล สามนคร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ๒
นายบัญชา คงนคร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ๑
นายนคร จันทศร	รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า และรักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ (ตั้งแต่วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐ ถึงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๑)
นายประเสริฐ อัดตะนันท์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (ถึงวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๑) รองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายอิทธิพล ปภาวสิทธิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑) รองผู้ว่าการด้านบริหารทรัพย์สิน (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายอารักษ์ ราษฎร์บริหาร	หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน
นายอรณพ ประชาศรัยสรเดช	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๑ (ตั้งแต่วันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๐)
นายวัชรินทร์ ติวกุล	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๒ (ถึงวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๑) ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นางสาวกัลยานี ครอบบุญยิ่ง	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๓
นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒ (ถึงวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐) วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (ตั้งแต่วันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๐)
นายนรากร ปั่นเก่า	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒ (ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายศิริพงศ์ พงุทธิพันธุ์	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ (ถึงวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๑) ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๔ (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นายสมหมาย ทับเวช	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายวิโรจน์ เตรียมพงศ์พันธ์	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
นายปาททพ มาลากุล ณ อยุธยา	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล (ถึงวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๑) ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๒ (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายภากรณ์ ตั้งเจตสกา	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒ (ถึงวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๑) ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายประจักษ์ มโนธัม	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล (ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑) วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายวรวิฒิ มาลา	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี (ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑)
นายสุนทร บาลยอ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นายเกียรติพงศ์ เมืองวุฒพานันท์	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นายกริช ศฤงชัยธวัช	หัวหน้าสำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้า (ถึงวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐) วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (ระหว่างวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑) ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล (ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นางสาวสุภาพร สำเร็จผลดี	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายสุประภาส เสนิงวงศ์ ณ อยุธยา	หัวหน้าสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา (ถึงวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๑) วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (ตั้งแต่วันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายสิทธิพงษ์ พรหมลา	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า (ตั้งแต่วันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๑)
นายต้องจิตร บุญฤทธิ์	หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์ (ตั้งแต่วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๐)

นายสุรศักดิ์ ศรีประภา

หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
(ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)

ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นายเทอดชัย เฟ่งไพฑูรย์

ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
(ถึงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๐)

หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นายจุมพล สุเจริญ

ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
(ตั้งแต่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)

หัวหน้าสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นายนรากร ปั่นเก่า

ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นางนลินรัตน์ ปัตถนันทน์

ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นางสิริมา หิรัญเจริญเวช

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
(ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)

ผู้ตรวจการรถไฟ ๔
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นายชินนทร์ ชนะกิกำจร

หัวหน้าสำนักงานจัดการทรัพย์สิน
(ถึงวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๑)

พล.ต.ต.โกวิทย์ วงศ์รุ่งโรจน์

ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
(ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๐ ถึงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๑)

พล.ต.ต.โชคชัย ดีประเสริฐวิทย์

ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
(ตั้งแต่วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑)

นางสาววิมลรัตน์ ทับน้อย

ผู้ตรวจการรถไฟ ๔
(ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๑)

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
(ตั้งแต่วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๑)

นายแพทย์มนตรี ช่างต่อ

หัวหน้าสำนักงานแพทย์

แนวโน้มของการรถไฟฯ

การรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ เห็นชอบยุทธศาสตร์ของกระทรวงนำร่อง ทั้ง ๔ กระทรวง โดยมีข้อสังเกตให้กระทรวงการคลังดำเนินการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจังและเป็นระบบ และส่งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือนเมษายน ๒๕๔๗ โดย สคร.กระทรวงการคลัง ได้ว่าจ้างบริษัท เทิร์นอะวอร์ด จำกัด เข้ามาเป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการ ซึ่งการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการประมาณงานการจัดทำแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟฯ โดยจะต้องให้การรถไฟฯ จัดทำ “**แผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟฯ**” เพื่อลดภาระการขาดทุนจากการดำเนินงานให้ได้มากที่สุด ภายใต้ข้อจำกัดหลายๆ ประการ เช่น การต้องคงการดำเนินงานเชิงสังคม ข้อจำกัดด้านงบประมาณการก่อสร้างรางและลงทุนหัวรถจักร เป็นต้น โดยได้พยายามเพิ่มรายได้จากการดำเนินงานทุกรูปแบบ เช่น ปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมในการโดยสาร ค่าระวาง และผลตอบแทนจากทรัพย์สินของการรถไฟฯ รวมไปถึงการปรับลดต้นทุนการดำเนินงาน เช่น ค่าน้ำมัน ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายของพนักงาน เป็นต้น

แต่เนื่องจากการรถไฟฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีการดำเนินงานมานาน ทำให้มีภาระผูกพันจากการว่าจ้างในระบบบำนาญคงเหลืออยู่เป็นจำนวนมาก เป็นภาระในระยะยาวของการรถไฟฯ ในขณะที่ยังคงต้องถูกจำกัด ทำให้ไม่สามารถทำรายได้คุ้มกับภาระผูกพันต่างๆ ที่เกิดขึ้น

โดยมีหัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน (CFO) เป็นประธานคณะกรรมการฯ และมีผู้อำนวยการฝ่ายที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการและผู้แทนกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมเป็นกรรมการด้วย คณะกรรมการฯ ได้มีการดำเนินการร่วมกับบริษัทในการพิจารณากำหนดแนวทางและรายละเอียดในการจัดทำแผนฯ ทั้งหมด จนกระทั่งสามารถจัดทำเป็นรายงานฉบับ Conceptual Report ซึ่งคณะกรรมการรถไฟฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้วในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๔๗ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๔๗ หลังจากนั้นบริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอบทสรุปแผนยุทธศาสตร์ (Conceptual Report) ฉบับปรับปรุงแก้ไขครั้งที่ ๑ ต่อคณะกรรมการประสานงานการจัดทำแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟฯ เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๔๗ และที่ประชุมมีมติเห็นชอบตามที่กรรมการได้แก้ไข และเมื่อที่ปรึกษาปรับปรุงแล้วเสร็จจะได้นำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฯ และเสนอต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อขอรับความเห็นชอบต่อไป

ในปี ๒๕๕๐ การรถไฟฯ ได้มีหนังสือนำเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติแผนปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟฯ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑. การแก้ไขด้านกลยุทธ์ (Strategic Turnaround)

๑.๑ กำหนดบทบาทระหว่างภาครัฐบาลและการรถไฟฯ ให้ชัดเจน

๑.๑.๑ ภาระในการพัฒนาเครือข่ายทางรถไฟ (Network Development) รัฐบาลเป็นผู้รับภาระในการพัฒนาเครือข่าย ซึ่งอาจต้องมีการร่วมมือกับภาคเอกชนในการกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเครือข่ายด้วย

๑.๑.๒ ภาระในการเดินรถเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) เป็นสัญญาจ้างเดินรถจากทางภาครัฐ ซึ่งจะต้องมีการกำหนดเส้นทางและตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานในปีต่อไป

๑.๑.๓ ภาระในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation : IMO) เป็นภาระที่จะขอให้รัฐบาลรับภาระของ IMO ได้ทั้งหมด หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ ๑๒.๕ ของต้นทุนประกอบการทั้งหมด ก็จะทำให้ภาพรวมของการรถไฟฯดีขึ้น และในอนาคตเมื่อมีการอนุญาตให้เอกชนสามารถนำรถจักรและล้อเลื่อนเข้ามาวิ่งได้ ซึ่งจะต้องมีการเก็บค่าใช้ทาง (Track Access Charge) ก็จะสามารถลดภาระงบประมาณของภาครัฐในอนาคตได้

๑.๑.๔ ภาระในการเดินรถเชิงพาณิชย์เป็นความรับผิดชอบของการรถไฟฯในฐานะผู้ประกอบการเดินรถ (Operator)

๑.๒ การกำหนดวิสัยทัศน์และกลยุทธ์องค์กร

๑.๒.๑ การดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์

๑.๒.๒ การจัดเตรียมระบบสนับสนุนการดำเนินงาน

๑.๒.๓ การจัดเตรียมระบบวัดผลการดำเนินงานและระบบการให้ผลตอบแทนที่สอดคล้องกับระบบการวัดผลการดำเนินงาน

๒. การแก้ไขด้านการดำเนินงาน (Operational Turnaround)

๒.๑ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

๒.๑.๑ การขนส่งสินค้า

๒.๑.๒ การขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์

๒.๑.๓ การขนส่งผู้โดยสารเชิงสังคม (PSO)

๒.๒ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาศักยภาพของการรถไฟฯ ในระยะยาว

๒.๒.๑ การปรับปรุงทาง (Track Rehabilitation)

๒.๒.๒ การก่อสร้างทางคู่ (Track Doubling De-bottlenecking)

๒.๒.๓ การพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณ (Signalling System)

๒.๒.๔ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวด้าน Logistics

๒.๓ การพัฒนาการบริการรถชานเมืองระบบไฟฟ้า (Main Commuter Line) ประกอบด้วย การสร้างทางรถไฟยกระดับ (สายสีแดง) ในระบบรางปัจจุบันจากตลิ่งชัน-บางซื่อ และรังสิต-บางซื่อ ในระยะแรก จากบางซื่อ-กรุงเทพ (หัวลำโพง) และบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก ในระยะที่ ๒ และในระยะที่ ๓ จะเป็นการติดตั้ง ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี นครปฐม และชุมทางจะเข็งเทราเพื่อยกระดับการให้บริการ และลดลูกค้า PSO โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และ/หรือระบบไฟฟ้า ส่วนการรถไฟฯ และ/หรือ ภาคเอกชนลงทุนรถไฟฟ้ โดยจะมีเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๔๖,๓๐๐ ล้านบาท

๒.๔ การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนพนักงาน โดยการจำแนกพนักงานตามยุทธศาสตร์ของการรถไฟฯ ในอนาคต ประกอบด้วย

๒.๔.๑ กลุ่มที่ ๑ (Low High) เป็นกลุ่มพนักงานที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานปฏิบัติการโดยตรง (Low Operational Importance) แต่มีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กร (High Strategic Value) ได้แก่ พนักงานที่ใช้วิชาชีพเฉพาะทาง เช่น วิศวกร นักบริหารธุรกิจ นักบัญชี สถาปนิก เป็นต้น ในส่วนนี้จะได้รับการพัฒนาไปเป็นผู้บริหาร และมีความจำเป็นต้องสรรหาให้เพียงพอและเหมาะสม

๒.๔.๒ กลุ่มที่ ๒ (High High) เป็นกลุ่มพนักงานที่ถือว่ามีความสำคัญทั้งในแง่ยุทธศาสตร์ และงานปฏิบัติการ (High Strategic Value และ High Operational Importance) เป็นส่วนสำคัญที่จะขับเคลื่อนองค์กร ไปสู่เป้าหมาย และควรจะต้องสรรหาในจำนวนที่พอเหมาะ เพื่อจะได้รับการพัฒนาตามสายงานขึ้นไปเป็นระดับผู้บริหาร

๒.๔.๓ กลุ่มที่ ๓ (Low Low) เป็นกลุ่มพนักงานที่มีความสำคัญน้อยทั้งในด้านยุทธศาสตร์ และความจำเป็นของงานปฏิบัติการในกิจกรรมหลักขององค์กร (Low Strategic Value และ Low Operational Importance in Core Business) เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานทำความสะอาดขบวนรถ และ นักการ เป็นต้น ในส่วนนี้สามารถใช้วิธีจ้างเหมาบุคคลภายนอก (Outsourcing) มาทำงานแทนได้

๒.๔.๔ กลุ่มที่ ๔ (High Low) เป็นกลุ่มพนักงานที่มีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรน้อย แต่มีความสำคัญมากต่องานปฏิบัติการในกิจกรรมหลักขององค์กร (Low Strategic Value และ High Operational Importance in Core Business) เช่น พนักงานรถจักร พนักงานเดินรถ ช่างเทคนิค และพนักงานซ่อมบำรุงบางส่วน เป็นต้น ในส่วนนี้จำเป็นต้องจัดหาทดแทนให้ครบตามจำนวนที่ขาด และต้องจัดหาเพิ่ม หากมีการเปิดเดินขบวนรถไฟเพิ่มขึ้นในอนาคต

๓. การแก้ไขด้านการเงิน (Financial Turnaround)

๓.๑ การแก้ไขภาระหนี้สินทางการเงิน

๓.๑.๑ การโอนภาระหนี้สินให้แก่ภาครัฐจำนวนประมาณ ๓๕,๔๕๐ ล้านบาท

๓.๑.๒ การโอนสิทธิการใช้ที่ดินที่สวนราชการเช่าให้แก่กรมธนารักษ์แลกกับการโอนภาระหนี้สินอีกประมาณ ๔,๐๐๐ ล้านบาท

๓.๒ การแก้ไขภาระผูกพันบ้านญาติ โดยการไ้รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ซึ่งจะจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์ฯ มาดูแลผลประโยชน์

การเดินทาง การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า

การดำเนินงานด้านการเดินทาง

๑. การจัดเดินขบวนรถโดยสาร

ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ให้บริการเดินขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้าด้วยเครื่องข่ายทั่วประเทศ จำนวน ๔๑๐ ขบวนต่อวัน จำแนกออกเป็นขบวนรถโดยสาร จำนวน ๒๔๔ ขบวน และขบวนรถสินค้า จำนวน ๑๖๖ ขบวน จำแนกตามประเภทขบวนรถได้ดังแสดงในตาราง

ประเภท ขบวนรถโดยสาร	สายตะวันออกเฉียงเหนือ		สายเหนือ		สายใต้		สายตะวันออก		สายแม่กลอง		รวม	
	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐
๑. ขบวนรถโดยสาร												
รถด่วนพิเศษ	๒	๒	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	-	-	-	-	๒๒	๒๒
รถด่วน	๑๒	๑๒	๒	๒	๔	๔	-	-	-	-	๑๘	๑๘
รถเร็ว	๑๒	๑๒	๑๒	๑๐	๑๒	๑๒	-	-	-	-	๓๘	๓๔
รถธรรมดา	๒	๓	๘	๘	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	-	-	๓๒	๓๑
รถท้องถิ่น	๒๔	๒๔	๗	๗	๑๖	๑๖	-	-	๘	๘	๕๕	๕๕
รถชานเมือง	๖	๖	๑๓	๑๔	๖	๔	๔๐	๒๐	๓๔	๓๔	๙๙	๙๘
รถรวม	-	-	-	-	๔	๒	๒	-	-	-	๖	๒
รถนำเที่ยว	๒	๘	-	-	๔	๖	-	-	-	-	๘	๑๔
รวม	๖๐	๖๗	๕๒	๕๑	๖๖	๖๔	๕๒	๓๐	๔๒	๔๒	๒๗๘	๒๕๔
๒. ขบวนรถสินค้า												
เดินประจำ	๘	๘	๑๔	๑๔	๘	๘	๒๘	๒๘	-	-	๕๘	๕๘
เดินเมื่อต้องการ	๔๘	๖๒	๒๖	๒๘	๑๘	๓๔	๑๖	๑๘	-	-	๑๐๘	๑๔๒
รวม	๕๖	๗๐	๔๐	๔๒	๒๖	๔๒	๔๔	๔๖	-	-	๑๖๖	๒๐๐
รวม ๑+๒	๑๑๖	๑๓๗	๙๐	๙๓	๙๒	๑๐๖	๙๖	๗๖	๔๒	๔๒	๔๔๔	๔๕๔



๒. กิโลเมตรทำการขบวนรถ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เดินขบวนรถเป็นระยะทาง ๓๓,๑๒๘,๐๖๗ กิโลเมตร จำแนกตามประเภทขบวนรถได้ดังแสดงไว้ในตาราง

ประเภทขบวนรถ	กิโลเมตรทำการ		+ เพิ่มขึ้น - ลดลง
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๐	ปีงบประมาณ ๒๕๕๑	
รถด่วนพิเศษ	๖,๒๐๒,๑๙๗	๖,๑๐๓,๙๓๒	- ๙๘,๒๖๕
รถด่วน	๔,๒๓๙,๖๔๘	๔,๑๕๒,๐๑๘	- ๘๗,๖๓๐
รถเร็ว	๘,๒๔๐,๒๕๑	๗,๗๒๑,๗๓๓	- ๕๑๘,๕๑๘
รถธรรมดา	๒,๙๔๕,๖๓๔	๒,๘๙๖,๐๓๒	- ๔๙,๖๐๒
รถท้องถิ่น	๔,๔๑๙,๓๓๒	๔,๓๕๒,๖๘๔	- ๖๖,๖๔๘
รถชานเมือง	๑,๔๒๓,๖๓๒	๑,๓๙๘,๕๘๕	- ๒๕,๐๔๗
รถรวม	๙๕,๐๗๘	๒๕,๔๑๐	- ๖๙,๖๖๘
รถนำเที่ยว	๔๐๒,๑๑๒	๒๐๙,๗๖๓	- ๑๙๒,๓๔๙
รถสินค้า	๖,๔๒๙,๔๗๙	๖,๒๖๗,๙๑๐	- ๑๖๑,๕๖๙
รวม	๓๔,๓๙๗,๓๖๓	๓๓,๑๒๘,๐๖๗	- ๑,๒๖๙,๒๙๖

๓. การให้เอกชนเช่าสิทธิ์จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเช่าสิทธิ์จำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่มบนขบวนรถทั้งหมด ๕๕ ขบวน แบ่งเป็นขบวนรถด่วนพิเศษ ๘ ขบวน รถด่วน ๑๐ ขบวน รถธรรมดาและดีเซลราง ๑๘ ขบวน มีรายได้จำนวน ๒๘,๖๖๙,๙๐๘.- บาท มีรายการดังแสดงไว้ในตาราง

ขบวนรถ	ปีงบประมาณ ๒๕๕๐	ปีงบประมาณ ๒๕๕๑	+ เพิ่ม - ลดลง
รถด่วนพิเศษ	๙,๓๓๙,๘๐๐	๙,๔๕๓,๖๐๐	๑๑๓,๘๐๐
รถด่วน	๙,๑๒๑,๘๐๐	๘,๘๖๕,๖๐๐	- ๒๕๖,๒๐๐
รถเร็ว	๑๑,๕๐๔,๔๐๐	๘,๑๑๐,๘๐๐	- ๓,๓๙๓,๖๐๐
รถธรรมดา	๑,๘๐๓,๗๐๘	๒,๒๓๙,๙๐๘	๔๓๖,๒๐๐
รวม	๓๑,๗๖๙,๗๐๘	๒๘,๖๖๙,๙๐๘	- ๓,๐๙๙,๘๐๐

๔. ด้านการเช่าสิทธิ์ติดป้ายโฆษณาข้างรถโดยสาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้ให้เอกชนเช่าสิทธิ์ติดป้ายโฆษณาข้างรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๗๐ คัน มีรายได้ จำนวน ๖๑๖,๒๖๘ บาท ดังตารางด้านล่างนี้

รายได้จากค่าเช่าสิทธิ์ติดป้ายโฆษณาข้างรถโดยสาร

ประเภทขบวนรถ	อัตราค่าเช่า/ปี (บาท)
รถปรับอากาศ	๖๑๖,๒๖๘
รถไม่ปรับอากาศ	-
รวม	๖๑๖,๒๖๘

การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ด้านการโดยสาร

ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารสายใหญ่ รวม ๔๒.๔ ล้านคน คิดเป็นระยะทาง ๘,๑๗๔ ล้านกิโลเมตรผู้โดยสาร และมีรายได้การโดยสารทั้งสิ้น ๔,๑๗๖ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๑.๖ ล้านคน หรือร้อยละ ๓.๗ ส่วนกิโลเมตรผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๑๘๐ ล้านกิโลเมตร หรือร้อยละ ๒.๒ และมีรายได้การโดยสารลดลง ๒๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๐.๖

เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่มีมาตรการโดยสารรถไฟชั้น ๓ ฟรี เพื่อลดค่าครองชีพของประชาชน ซึ่งเริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๑ ทำให้ผู้ใช้บริการในขบวนรถที่ให้บริการโดยเฉพาะ ชั้น ๓ เพิ่มขึ้น เนื่องจากได้รับความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทั้งนี้รายได้จากการโดยสารภาพรวมลดลงโดยเฉพาะในขบวนรถชั้น ๒ เนื่องจากมีเหตุมีการใช้สิทธิลาป่วยของพนักงานปฏิบัติการบนขบวนรถพร้อมกันในเดือนกันยายน ๒๕๕๑ เป็นสาเหตุทำให้ผู้โดยสารขาดความเชื่อมั่นในการใช้บริการ

ปีงบประมาณ ๒๕๕๑

บริการขนส่งผู้โดยสารสายแม่กลอง รวม ๔.๒ ล้านคน คิดเป็นระยะทาง ๔๒.๕ ล้านกิโลเมตรผู้โดยสาร และมีรายได้การโดยสาร ๒๒.๕ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวนผู้ใช้บริการลดลง ๐.๐๒ ล้านคน หรือ ร้อยละ ๐.๖ กิโลเมตรผู้โดยสารลดลง ๑.๐ ล้านกิโลเมตร หรือร้อยละ ๒.๔ รายได้การโดยสารเพิ่มขึ้น ๐.๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๓.๓ เนื่องจากกระยะทางการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

สถิติการโดยสารเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๑ : ๒๕๕๐

รายการ	หน่วย	๒๕๕๐	๒๕๕๑	+ เพิ่ม - ลด	%
จำนวนผู้โดยสาร					
ชั้นที่ ๑	คน	๑๑๘,๕๖๗	๑๒๒,๗๕๕	๔,๑๘๘	๓.๕%
ชั้นที่ ๒	"	๓,๙๐๙,๒๘๗	๓,๘๓๐,๐๕๒	- ๗๙,๒๓๕	- ๒.๐%
ชั้นที่ ๓	"	๓๖,๗๗๒,๙๕๒	๓๘,๔๒๙,๔๒๑	๑,๖๕๖,๔๖๙	๔.๕%
รวมสายใหม่	"	๔๐,๘๐๐,๘๐๖	๔๒,๓๘๒,๒๒๘	๑,๕๘๑,๔๒๒	๓.๙%
สายแม่กลอง	"	๔,๒๔๙,๒๐๑	๔,๒๒๕,๗๔๔	- ๒๓,๔๕๗	- ๐.๖%
รวมทั้งสิ้น	"	๔๕,๐๕๐,๐๐๗	๔๖,๖๐๗,๙๗๒	๑,๕๕๗,๙๖๕	๓.๕%
กิโลเมตรผู้โดยสาร					
ชั้นที่ ๑	กม.	๘๓,๔๖๑,๓๐๘	๘๖,๗๗๗,๔๓๑	๓,๓๑๖,๑๒๓	๔.๐%
ชั้นที่ ๒	"	๒,๔๔๕,๓๒๔,๗๓๒	๒,๔๑๐,๗๕๔,๒๒๒	- ๓๔,๕๗๐,๕๑๐	- ๑.๔%
ชั้นที่ ๓	"	๕,๔๖๕,๕๒๐,๘๙๑	๕,๖๗๖,๕๗๓,๘๙๓	๒๑๑,๐๕๓,๐๐๒	๓.๙%
รวมสายใหม่	"	๗,๙๙๔,๓๐๖,๙๓๑	๘,๑๗๔,๑๐๕,๕๔๖	๑๗๙,๗๙๘,๖๑๕	๒.๒%
สายแม่กลอง	"	๔๓,๕๑๙,๘๗๕	๔๒,๔๗๘,๑๐๕	- ๑,๐๔๑,๗๗๐	- ๒.๔%
รวมทั้งสิ้น	"	๘,๐๓๗,๘๒๖,๘๐๖	๘,๒๑๖,๕๘๓,๖๕๑	๑๗๘,๗๕๖,๘๔๕	๒.๒%
รายได้ค่าโดยสาร					
ชั้นที่ ๑	บาท	๕๘,๔๖๕,๐๖๗	๖๑,๓๐๔,๕๔๙	๒,๘๓๙,๔๘๒	๔.๙%
ชั้นที่ ๒	"	๘๘๑,๕๗๙,๒๗๗	๘๘๘,๘๒๙,๔๙๙	๗,๒๕๐,๒๒๒	๐.๘%
ชั้นที่ ๓	"	๙๓๓,๐๓๕,๘๒๐	๙๖๕,๖๗๙,๘๗๗	๓๒,๖๔๔,๐๕๗	๓.๕%
รวมสายใหม่	"	๑,๔๗๓,๐๘๐,๑๖๔	๑,๔๗๕,๘๑๓,๙๒๕	๒,๗๓๓,๗๖๑	๐.๑%
สายแม่กลอง	"	๒๑,๔๙๖,๖๖๔	๒๑,๘๐๙,๘๗๖	๓๑๓,๒๑๒	๑.๕%
รวมทั้งสิ้น	"	๑,๔๙๔,๕๗๖,๘๕๘	๑,๔๘๗,๖๒๓,๘๐๑	- ๖,๙๕๓,๐๕๗	- ๐.๕%
ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน					
ชั้นที่ ๑	บาท	๔๙๓	๔๙๙	๖	๑.๒%
ชั้นที่ ๒	"	๒๒๖	๒๒๒	- ๔	- ๑.๘%
ชั้นที่ ๓	"	๒๕	๒๕	๐	๐.๐%
สายแม่กลอง	"	๕	๕	๐	๐.๐%
ภาพรวมเฉลี่ย	"	๔๒	๔๑	- ๑	- ๒.๔%
ระยะทางเฉลี่ยต่อคน					
ชั้นที่ ๑	กม.	๗๐๔	๗๐๗	๓	๐.๔%
ชั้นที่ ๒	"	๖๒๖	๖๒๙	๓	๐.๕%
ชั้นที่ ๓	"	๑๔๙	๑๔๘	- ๑	- ๐.๗%
สายแม่กลอง	"	๑๐	๑๐	๐	๐.๐%
ภาพรวมเฉลี่ย	"	๑๗๘	๑๗๖	- ๒	- ๑.๑%
รายได้กำไรโดยสาร					
ค่าโดยสาร	บาท	๑,๘๗๓,๐๘๐,๑๖๔	๑,๘๗๕,๘๑๓,๙๒๕	๒,๗๓๓,๗๖๑	๐.๑%
ค่าธรรมเนียมรถด่วนพิเศษ	"	๓๑๐,๖๖๙,๑๒๐	๓๐๙,๒๗๔,๐๐๐	- ๑,๓๙๕,๑๒๐	- ๐.๔%
ค่าธรรมเนียมรถด่วน	"	๔๒๙,๐๓๕,๕๗๐	๔๒๘,๗๙๓,๙๓๐	- ๒๔๑,๖๔๐	- ๐.๑%
ค่าธรรมเนียมรถเร็ว	"	๖๘๙,๗๘๘,๒๗๐	๖๒๗,๘๒๓,๙๒๖	- ๖๑,๙๖๔,๓๔๔	- ๘.๐%
ค่าธรรมเนียมรถนอน	"	๓๔๘,๗๑๕,๓๐๐	๓๕๘,๙๑๕,๑๔๐	๑๐,๑๙๙,๘๔๐	๒.๙%
ค่าธรรมเนียมรถปรับอากาศ	"	๓๙๖,๒๙๗,๓๖๐	๓๙๕,๐๓๓,๘๘๐	- ๑,๒๖๓,๔๘๐	- ๐.๓%
รายได้อื่น ๆ	"	๑๕๕,๕๙๐,๙๙๗	๑๘๐,๔๓๙,๙๕๕	๒๔,๘๔๘,๙๕๘	๑๖.๐%
รวม	"	๔,๒๐๓,๑๗๓,๗๘๑	๔,๑๗๖,๐๙๓,๗๕๖	- ๒๗,๐๘๐,๐๒๕	- ๐.๖%
สายแม่กลอง	"	๒๑,๘๐๘,๑๘๔	๒๒,๕๒๙,๖๒๓	๗๒๑,๔๓๙	๓.๓%
รวมทั้งสิ้น	"	๔,๒๒๔,๙๘๑,๙๖๕	๔,๑๙๘,๖๒๓,๗๗๙	- ๒๖,๓๕๘,๑๘๖	- ๐.๖%

ด้านการสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้า ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ มีปริมาณการขนส่งรวม ๑๓.๕ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑.๖๒๘ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๓.๗ จำแนกเป็น

สินค้าหมักคั้น มีปริมาณขนส่ง ๑๓.๕๐๘ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑.๖๒๘ ล้านตัน หรือ ร้อยละ ๑๓.๗

สินค้าหีบห่อวัตถุ มีปริมาณขนส่ง ๐.๐๓๓ ล้านตัน มีปริมาณใกล้เคียงกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน รายได้จากการขนส่งสินค้าในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ รวม ๒,๓๙๓ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๒๒๒ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๐.๒ จำแนกเป็น

สินค้าหมักคั้น มีรายได้ ๑,๙๕๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑๑๑ ล้านบาท หรือ ร้อยละ ๖.๐

สินค้าหีบห่อวัตถุ มีรายได้ ๑๐๓ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑๑ ล้านบาท หรือ ร้อยละ ๑๒.๑

รายได้อื่น ๆ เกี่ยวกับการสินค้า มีรายได้ ๓๔๐ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑๐๐ ล้านบาท หรือ ร้อยละ ๔๑.๕

สาเหตุหลักที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เนื่องจากการรถไฟฯ สามารถจัดรถจักรเพื่อใช้หมุนเวียนเดินขบวนรถสินค้าตามความต้องการของผู้ขนส่งสินค้าได้ โดยเฉพาะสินค้าด้านคอนเทนเนอร์สายตะวันออกและสินค้าพลังงาน ส่งผลทำให้การขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ประกอบกับคาดว่าราคาน้ำมันที่สูงขึ้น อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น

สินค้าสำคัญที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐

๑. คอนเทนเนอร์สายตะวันออก มีปริมาณการขนส่ง ๗.๔๕๓ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑.๑๖๕ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๘.๕ มีรายได้จากการขนส่ง ๕๒๐.๓๐๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑๐๕.๑๐๙ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕.๓ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ภาคธุรกิจส่งออกมีอัตราเติบโตขึ้น ส่งผลทำให้การขนส่งทางรถไฟ ระหว่างไคซีดีที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

๒. น้ำมันดิบ มีปริมาณการขนส่ง ๑.๒๙๙ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๐.๐๔๙ ล้านตัน หรือ ร้อยละ ๓.๙ มีรายได้จากการขนส่ง ๔๑๐.๐๒๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๑๓.๙๑๕ ล้านบาท หรือร้อยละ ๓.๕ เนื่องจากสามารถจัดรถจักรเดินขบวนรถให้ได้ตามความต้องการของผู้ขนส่งซึ่งขนส่งทางรถไฟทั้งหมดตามกำลังการผลิตที่บ่อสิริกิติ์ จังหวัดกำแพงเพชร ประมาณวันละ ๒๐,๐๐๐ บาเรลล์

สถิติสินค้าเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๑ : ๒๕๕๐

รายการ	หน่วย	๒๕๕๐	๒๕๕๑	+ เพิ่ม - ลด	%
จำนวนผู้โดยสาร					
หมากคั้น	บาท	๑,๘๓๙,๑๐๖,๐๐๒	๑,๙๕๐,๒๑๐,๔๒๗	๑๑๑,๑๐๔,๔๒๕	๖.๐%
หีบหัววัดถุ	"	๙๑,๖๕๐,๔๒๕	๑๐๒,๗๐๒,๐๓๘	๑๑,๐๕๑,๖๑๓	๑๒.๑%
อื่นๆ	"	๒๔๐,๑๗๕,๔๒๕	๓๓๙,๙๐๓,๗๐๕	๙๙,๗๒๘,๒๘๐	๔๑.๕%
รวม	"	๒,๑๗๐,๙๕๑,๘๕๒	๒,๓๙๒,๘๑๖,๑๗๐	๒๒๑,๘๖๔,๓๑๘	๑๐.๒%
ปริมาณสินค้า					
หมากคั้น	ตัน	๑๑,๘๘๐,๔๖๗	๑๓,๕๐๗,๙๙๘	๑,๖๒๗,๕๓๑	๑๓.๗%
หีบหัววัดถุ	"	๓๑,๖๙๙	๓๒,๕๙๘	๘๙๙	๒.๘%
รวม	"	๑๑,๙๑๒,๑๖๖	๑๓,๕๔๐,๕๙๖	๑,๖๒๘,๔๓๐	๑๓.๗%
ระยะทางการขนส่งสินค้า					
หมากคั้น	ตัน	๓,๑๖๐,๕๙๔,๙๘๐	๓,๒๕๒,๒๙๑,๙๖๖	๙๑,๖๙๖,๙๘๖	๒.๙%
หีบหัววัดถุ	"	๑๖,๓๓๙,๐๒๕	๑๕,๕๐๐,๓๑๐	- ๘๓๘,๗๑๕	- ๕.๑%
รวม	"	๓,๑๗๖,๙๓๔,๐๐๕	๓,๒๖๗,๗๙๒,๒๗๖	๙๐,๘๕๘,๒๗๑	๒.๙%
ปริมาณคิดเป็นร้อยละ					
หมากคั้น	%	๙๙.๗๓%	๙๙.๗๖%	๐.๐๐๐	๐.๐%
หีบหัววัดถุ	%	๐.๒๗%	๐.๒๔%	- ๐.๐๐๐	- ๙.๕%
ระยะทางเฉลี่ยต่อตัน					
หมากคั้น	กม.	๒๖๖	๒๔๑	- ๒๕	- ๙.๔%
หีบหัววัดถุ	"	๕๑๕	๔๗๕	- ๔๐	- ๗.๘%
รายได้เฉลี่ยต่อตัน					
หมากคั้น	บาท	๑๕๕	๑๔๔	- ๑๑	- ๗.๑%
หีบหัววัดถุ	"	๒,๘๙๑	๓,๑๕๑	๒๖๐	๙.๐%
รายได้เฉลี่ยต่อตัน กม.					
หมากคั้น	บาท	๐.๕๘๑๙	๐.๕๙๙๖	๐.๐๑๗๗	๓.๐%
หีบหัววัดถุ	"	๕.๖๐๙๓	๖.๖๒๕๘	๑.๐๑๖๕	๑๘.๑%

สถิติสินค้าหมากคั้นที่สำคัญเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๑ : ๒๕๕๐

ประเภท	ปริมาณ (พันตัน)		ค่าระวาง (บาท)		ตัน - กม. (พันตัน กม.)		ระยะทางสินค้าเฉลี่ย (กม.)	
	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๐	๒๕๕๑
คอนเทนเนอร์								
- สายตะวันออก	๖,๒๔๘	๗,๕๕๓	๔๑๕,๑๙๙	๕๒๐,๓๐๘	๗๔๑,๙๒๑	๘๗๙,๕๐๕	๑๑๘	๑๑๘
- Landbridge	๗๓๓	๖๑๒	๑๒๗,๔๒๘	๑๑๑,๔๐๑	๔๒๐,๑๓๐	๓๓๕,๐๖๙	๕๗๓	๕๔๗
- อื่นๆ	๗๒๒	๑,๒๔๖	๑๒๒,๑๗๗	๑๔๘,๐๙๔	๒๘๓,๕๘๓	๓๐๗,๙๖๕	๓๙๓	๒๔๗
รวม	๗,๗๐๓	๙,๓๑๑	๖๖๔,๘๐๔	๗๗๙,๘๐๓	๑,๔๔๕,๖๓๔	๑,๕๒๒,๕๓๙	๑๘๗	๑๖๔
ก่อสร้าง								
- ปูนถุง	๕๘	๔๕	๑๓,๖๔๔	๑๐,๒๕๑	๒๒,๗๓๙	๑๗,๘๘๓	๓๙๒	๓๙๗
- ปูนผง	๑,๓๖๐	๑,๒๘๑	๒๑๐,๑๒๘	๑๙๓,๕๖๓	๓๔๒,๙๐๗	๓๑๔,๙๗๘	๒๕๒	๒๔๖
รวม	๑,๔๑๘	๑,๓๒๖	๒๒๓,๗๗๒	๒๐๓,๘๑๔	๓๖๕,๖๔๖	๓๓๒,๘๖๑	๒๕๘	๒๕๑
พลังงาน								
- ก๊าซแอลพีจี	๕๙๗	๖๒๕	๑๙๕,๙๙๔	๑๙๘,๘๓๗	๒๙๓,๒๐๔	๒๙๖,๔๘๔	๔๙๑	๔๗๔
- น้ำมันดิบ	๑,๒๕๒	๑,๒๙๙	๓๙๖,๑๐๗	๔๑๐,๐๒๒	๕๖๔,๑๑๑	๕๘๓,๓๔๑	๔๕๑	๔๔๙
- ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๖๔๙	๖๙๔	๒๕๐,๐๔๘	๒๖๒,๐๐๔	๓๗๖,๓๔๕	๓๙๓,๗๒๘	๕๘๐	๕๖๗
รวม	๒,๔๙๘	๒,๖๑๘	๘๔๒,๑๔๙	๘๗๐,๘๖๓	๑,๒๓๓,๖๖๐	๑,๒๗๓,๕๕๓	๕๙๒	๕๘๖
สินค้าอื่นๆ								
รวม	๒๒๓	๒๕๒	๑๐๒,๐๓๐	๙๕,๗๓๑	๑๑๕,๖๕๔	๑๒๓,๓๓๙	๕๑๙	๔๘๙
รวมทั้งหมด	๑๑,๘๘๐	๑๓,๕๐๗	๑,๘๓๒,๗๕๕	๑,๙๕๐,๒๑๑	๓,๑๖๐,๕๙๔	๓,๒๕๒,๒๙๒	๒๖๖	๒๔๑

ผลการดำเนินงานสถานีบรรจุ และแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ มีผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ๖ สถานี การจัดเดินขบวนรถ การรถไฟฯ จัดเดินรถระหว่างไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบังวันละ ๒๘ ขบวน (ไป- กลับ) ความยาว ๓๐ บดท./ขบวน

ปริมาณการขนส่งตู้สินค้า มีทั้งสิ้น ๔๔๗,๔๙๙ ตู้ที่ขยับ สูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๐ จำนวน ๔๕,๙๘๑ ตู้ที่ขยับ หรือต่ำกว่าร้อยละ ๑๐.๒๗

รายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ เป็นเงิน ๕๑๖.๓๙ ล้านบาท สูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๐ เป็นเงิน ๑๐๓.๘๒ ล้านบาท หรือสูงกว่าร้อยละ ๒๐.๑๐

รายได้ค่าสัมปทาน จากผู้ประกอบการได้รับสัมปทาน ๖ ราย มีรายได้จากค่าสัมปทานเป็นเงิน ๓๖๐.๑๒ ล้านบาท เท่ากับปี ๒๕๕๐

การดำเนินงานอื่นๆ

การให้เช่าที่ดินและอาคาร

อนุมัติให้ห้างหุ้นส่วนจำกัด ช.นิเวศ ๒๐๐๘ ได้รับสิทธิเช่าที่ดินของการรถไฟฯ บริเวณสถานีพิษณุโลก เพื่อจัดทำโครงการพัฒนาที่ดินฯ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

๑. พื้นที่ให้เช่า ๔,๗๔๕.๙๒ ตารางเมตร (คิดเป็นมูลค่าที่ดิน ๗๐,๖๔๖,๒๙๘.๑๓ บาท)
๒. ต้องจัดทำโครงการพัฒนาที่ดินในเชิงธุรกิจ (ตามแบบที่เสนอ) โดยมีพื้นที่อาคารใช้ประโยชน์ไม่น้อยกว่า ๘,๘๐๐.๐๐ ตารางเมตร และเป็นไปตามกฎหมาย หรือข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ให้เชื่อมต่อกับของเดิมที่มีอยู่
๓. ต้องชำระค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ให้แก่การรถไฟฯ เป็นเงิน ๙,๖๔๙,๑๖๐.๐๐ บาท
๔. ต้องชำระค่าเช่าที่ดินเพื่อจัดทำประโยชน์ปีแรก ตารางเมตรละ ๒๙๐.๐๐ บาทต่อปี เป็นเงินค่าเช่าปีแรก ๑,๓๗๖,๔๐๐.๐๐ บาท และมีอัตราเพิ่ม ๕% ทุกปี (ไม่รวมค่าภาษี)
๕. กำหนดระยะเวลาปลูกสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี นับแต่วันที่เริ่มต้นสัญญาเช่า โดยชำระค่าเช่า ดังนี้
 - ปีที่ ๑ ปลอดค่าเช่า
 - ปีที่ ๒ คิด ๒๕% ของค่าเช่าหาประโยชน์ปีแรก เป็นเงิน ๓๔๔,๑๐๐.๐๐ บาท
 - ปีที่ ๓ คิด ๕๐% ของค่าเช่าหาประโยชน์ปีแรก เป็นเงิน ๖๘๘,๒๐๐.๐๐ บาท
 - ปีที่ ๔ คิด ๗๕% ของค่าเช่าหาประโยชน์ปีแรก เป็นเงิน ๑,๐๓๒,๓๐๐.๐๐ บาท
๖. อาคารและสิ่งปลูกสร้างตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ ทั้งนี้ที่ปลูกสร้าง และเมื่อปลูกสร้างแล้วเสร็จตามโครงการจะให้เช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง เพื่อหาประโยชน์มีกำหนด ๓๐ ปี โดยคิดค่าเช่าตามอัตราในข้อ ๔
๗. ผู้ได้รับสิทธิเช่าต้องดำเนินการรื้อย้ายและก่อสร้างอาคารที่ทำการ และบ้านพักพนักงานทดแทนให้การรถไฟฯ ด้วยทุนทรัพย์ของผู้ได้รับสิทธิการเช่า โดยจะต้องทำการปลูกสร้างอาคารที่ทำการและบ้านพักตามแบบของการรถไฟฯ ให้แล้วเสร็จพร้อมสาธารณูปโภคก่อน จึงจะทำการรื้ออาคารในพื้นที่ได้ และวัสดุที่รื้อเป็นของการรถไฟฯ จะต้องนำไปกองเก็บในพื้นที่ที่ทำการรถไฟฯ กำหนด โดยผู้ได้รับสิทธิเช่าต้องเสียค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้น
๘. เงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาเช่า ประกาศเชิญชวน และระเบียบของการรถไฟฯ ทุกประการ

อนุมัติให้บริษัท เจ เจ เซ็นเตอร์ จำกัด ได้รับสิทธิเช่าที่ดินของการรถไฟฯ บริเวณย่านพหลโยธิน (แปลง ๕) เพื่อจัดทำโครงการพัฒนาที่ดินฯ โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

๑. พื้นที่ให้เช่า ๑๒,๖๘๐.๐๐ ตารางเมตร (๗.๙๓ ไร่)
๒. ต้องจัดทำโครงการพัฒนาที่ดิน โดยเป็นอาคารขนาดใหญ่ (ตามแบบที่เสนอ) พร้อมทั้งจอดรถตามที่กฎหมายกำหนด และระบบสาธารณูปโภค ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. ต้องชำระค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ให้แก่การรถไฟฯ เป็นเงิน ๘๐,๔๐๘,๙๖๐.๐๐ บาท

๔. ต้องชำระค่าเช่าที่ดินเพื่อจัดทำประโยชน์ปีแรก ตารางเมตรละ ๗๐๐.๐๐ บาทต่อปี เป็นเงินค่าเช่าปีแรก ๘,๘๗๖,๖๐๐.๐๐ บาท และมีอัตราเพิ่ม ๕% ทุกปี (ไม่รวมค่าภาษี)

๕. กำหนดระยะเวลาปลูกสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี นับแต่วันที่ลงนามในสัญญาเช่าที่ดิน โดยคิดค่าเช่า ดังนี้

- ปีที่ ๑ ปลอดการชำระค่าเช่า
- ปีที่ ๒ คิด ๒๕% ของค่าเช่าที่ดินเพื่อจัดทำประโยชน์ปีแรกที่เสนอเป็นเงิน ๒,๒๑๙,๑๕๐.๐๐ บาท
- ปีที่ ๓ คิด ๕๐% ของค่าเช่าที่ดินเพื่อจัดทำประโยชน์ปีแรกที่เสนอเป็นเงิน ๔,๔๓๘,๓๐๐.๐๐ บาท
- ปีที่ ๔ คิด ๗๕% ของค่าเช่าที่ดินเพื่อจัดทำประโยชน์ปีแรกที่เสนอเป็นเงิน ๖,๖๕๗,๔๕๐.๐๐ บาท

๖. อาคารและสิ่งปลูกสร้างตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ เมื่อสัญญาเช่าสิ้นสุดและเมื่อปลูกสร้างแล้วเสร็จตามโครงการจะให้เช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง เพื่อหาประโยชน์มีกำหนด ๓๐ ปี โดยคิดค่าเช่าตามอัตราในข้อ ๔

๗. ผู้ได้รับสิทธิเช่าต้องดำเนินการกับผู้บุกรุกในพื้นที่เช่า โดยชำระค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้น

๘. เงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาเช่า และระเบียบของการรถไฟฯทุกประการ

รายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคาร ประจำปี ๒๕๕๐

ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๐ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ ตามเกณฑ์เงินสดที่ได้รับชำระที่กองการเงิน และสถานีต่างๆ นำส่ง ดังนี้

รายการ	รายได้ (บาท)
๑. ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	๓๙,๓๑๒,๘๓๒.๗๕
๒. ค่าเช่าอาคาร	๙๐,๓๐๘,๐๓๖.๕๔
๓. ค่าเช่าที่ดิน	๙๓๗,๔๙๗,๖๙๐.๐๒
๔. ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	๓๘,๓๗๖,๖๐๘.๐๐
๕. ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	๒๑,๗๘๕,๙๗๕.๐๐
๖. โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	๗๐,๐๖๐,๖๒๔.๙๐
๗. ค่าเช่าโรงแรม	๕,๑๒๐,๔๓๒.๐๐
๘. รายได้จากสนามซ้อมกอล์ฟ	๑๒,๓๕๗,๓๗๐.๐๐
๙. รายได้อื่นๆ	๑๐๖,๓๓๙,๔๒๑.๑๒
รวม	๑,๓๒๑,๑๕๙,๓๕๐.๓๓

โครงสร้างพื้นฐาน รถจักรและล้อเลื่อน

ทาง สะพาน และอาคาร

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว

ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ การรถไฟฯ มีทางที่เปิดการเดินรถ รวมระยะทางเป็นความยาวทั้งสิ้น ดังนี้

ชนิดของทาง	ระยะทาง (กม.)	ความยาวทาง (กม.)
ทางเดี่ยว	๓,๖๙๗.๕๓๗	๓,๖๙๗.๕๓๗
ทางคู่	๑๗๒.๙๐๖	๓๔๕.๘๑๒
ทางสามทาง	๑๐๖.๗๑๙	๓๒๐.๑๕๗
รวมทางสายประธาน	๓,๙๗๖.๑๖๒	๔,๓๖๓.๕๐๖
สายมหาชัย	๓๑.๒๔๒	๓๑.๒๔๒
สายแม่กลอง	๓๔.๐๔๑	๓๔.๐๔๑
รวมสายแม่กลองและมหาชัย	๖๕.๒๘๓	๖๕.๒๘๓
รวมทั้งสิ้น	๔,๐๔๒.๔๔๕	๔,๔๒๘.๗๘๙
ทางหลัก	๘๙๔.๑๑๘	๘๙๔.๑๑๘

รางขนาดต่างๆ ที่มีอยู่ในทางเมื่อสิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๑ มีความยาว ดังนี้

รางขนาด ๕๐ ปอนด์	๕๖.๓๐๐ กม.
รางขนาด ๖๐ ปอนด์	๓๓๕.๑๕๗ กม.
รางขนาด ๗๐ ปอนด์	๑,๓๕๐.๖๓๕ กม.
รางขนาด ๗๕ ปอนด์	๑๕๘.๓๖๔ กม.
รางขนาด ๘๐ ปอนด์	๘๖๘.๗๓๒ กม.
รางขนาด ๑๐๐ ปอนด์	๑,๕๙๔.๓๑๘ กม.

ทางสายมหาชัย และสายแม่กลอง

รางขนาด ๕๐ ปอนด์	๓๔.๓๒๕ กม.
รางขนาด ๗๐ ปอนด์	๓๐.๙๕๘ กม.

ในจำนวนนี้เป็นความยาวทางรางเชื่อม ๓,๒๑๙ กม. หรือประมาณ ๗๔ % ของความยาวทางประธาน

ชนิดของหมอนรองราง

ทางประธาน เป็นหมอนไม้ ๑,๓๔๙.๗๒๐ กม. หมอนคอนกรีต ๓,๐๑๓.๗๘๖ กม.

ทางสายมหาชัยและสายแม่กลอง เป็นหมอนไม้ ๓๔.๓๒๕ กม. หมอนคอนกรีต ๓๐.๙๕๘ กม.

สภาพทางตรวจโดยรถ ตท.๑ (EM.๘๐)

สภาพทาง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ใช้รถตรวจสภาพทาง ตท.๑ หรือ EM.๘๐ ตรวจสภาพทางทั่วประเทศ ในทางประธาน รวม ๒ ครั้ง และในทางแยก รวม ๑ ครั้ง มีการประเมินผลสภาพทาง ดังนี้

สภาพทาง	ระยะทาง (กม.)
ดีมาก	๑,๕๖๐
ดี	๑,๒๗๘
พอใช้	๗๗๙
เร่งปรับปรุง	๔๒๓
ปรับปรุงด่วน	๒๓๓

สถิติผลงานการบำรุงทาง

รายการ	หน่วย	ปี ๒๕๕๑
การบำรุงทาง		
ซ่อมทาง (แรงคน)	กม.	๑,๒๘๑.๕๔๙
ล้างหินโรยทาง (แรงคน)	เมตร	๓๐,๙๗๙
ลงหินโรยทาง	ลบ.ม.	๑๓๙,๖๗๑
บำรุงรักษาหัวต่อราง	คู่ต่อ	๑๖๓,๐๖๓
เปลี่ยนหมอนไม้	ท่อน	๓,๘๒๑
เปลี่ยนหมอนคอนกรีต	ท่อน	๒๑๑
เปลี่ยนรางสีก	เมตร	๕,๒๐๔
บำรุงรักษาประแจทางประธานและทางหลัก	ชุด	๓,๑๔๒
บำรุงรักษาประแจ (รถอัดหินประแจ)	ชุด	๖๐๐
การใช้รถอัดหินและรถเกลี่ยหิน	กม.	๓,๖๗๗.๐๒๔
ล้างหินโรยทางด้วยรถ	กม.	๒๑.๕๒๕
ซ่อมทางผ่าน	เมตร	๙,๓๓๐

การบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก

ศูนย์บำรุงทางสายต่าง ๆ มีการบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ๖ หน่วย ซึ่งมีหน่วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ในความรับผิดชอบประกอบด้วย

ศูนย์บำรุงทางภาค	หน่วยงานเครื่องกลบำรุงทาง	รถอัดหิน	รถเกลี่ยหิน	รถสั้นหิน	รถอัดหินประจำ	รถล้างหิน
ภาคกลาง	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักกรุงเทพฯ	๒ คัน	๒ คัน	๑ คัน	๑ คัน	-
	งานรถล้างหิน	๒ คัน	๑ คัน	-	๑ คัน	๑ คัน
ภาคเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักตะพานหิน	๒ คัน	๒ คัน	-	-	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักนครราชสีมา	๒ คัน	๒ คัน	-	-	-
ภาคใต้	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักแก่งคอย	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	-
	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักชุมพร	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	๑ คัน	-
	งานเครื่องกลบำรุงทางหนักหาดใหญ่	๒ คัน	๒ คัน	-	-	-

สรุปรถอัดหิน ๑๒ คัน รถเกลี่ยหิน ๑๑ คัน รถสั้นหิน ๓ คัน รถอัดหินประจำ ๔ คัน รถล้างหิน ๑ คัน และรถลากจูง ๖ คัน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้ใช้รถเครื่องกลบำรุงทางหนักดังกล่าว ซ่อมบำรุงทางมีผลงานเป็นระยะทาง ดังนี้

งานเครื่องกลบำรุงทาง	ระยะทางที่ทำการ (เมตร)				
	อัดหิน	เกลี่ยหิน	สั้นหิน	ล้างหิน	อัดหินประจำ (ซุต)
กรุงเทพ	๖๐๗,๔๐๙	๖๐๗,๔๐๙	-	-	๑๖๘
ตะพานหิน	๗๒๘,๓๔๐	๗๒๘,๓๔๐	-	-	-
แก่งคอย	๔๙๒,๐๐๕	๔๙๒,๐๐๕	๔๙๒,๐๐๕	-	๑๒๕
นครราชสีมา	๕๓๓,๔๓๘	๕๓๓,๔๓๘	-	-	-
ชุมพร	๖๓๗,๗๖๕	๖๓๗,๗๖๕	๖๓๗,๗๖๕	-	๓๐๗
หาดใหญ่	๕๔๕,๐๘๑	๕๔๕,๐๘๑	-	-	-
หน่วยล้างหิน	๑๓๒,๙๘๖	๘๙,๕๒๐	-	๗,๒๙๐	-
รวม	๓,๖๗๗,๐๒๔	๓,๖๓๓,๕๕๘	๑,๑๒๙,๗๗๐	๗,๒๙๐	๖๐๐

งานบำรุงรักษาอาคาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้มีนโยบายในด้านการให้บริการ และสิทธิผลประโยชน์ต่างๆ แก่ผู้ที่มาใช้บริการของการรถไฟฯ รวมทั้งพนักงานและผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความสะดวกสบาย สะอาด และปลอดภัย จึงได้มีการวางแผนงานในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เพื่อทำการซ่อมปรับปรุงตัวอาคารสถานี ที่ทำการ สำนักงาน โรงงาน และบ้านพัก ที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก ก็ให้รีบดำเนินการซ่อมให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ในส่วนที่ชำรุดผุพังเป็นบางส่วน ก็ให้ดำเนินการซ่อมให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงและสวยงาม ยืดอายุการใช้งานต่อไป ซึ่งได้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงแล้วเสร็จ ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ดังนี้

- | | |
|---|----------------|
| ๑. ซ่อมอาคารสถานี ที่ทำการ และสำนักงาน | จำนวน ๑๗๖ แห่ง |
| ๒. ซ่อมอาคารบ้านพักพนักงาน และแฟลต | จำนวน ๑๐๐ แห่ง |
| ๓. ซ่อมสถานีจ่ายเชื้อเพลิงที่หาดใหญ่ | จำนวน ๑ แห่ง |
| ๔. ซ่อมโรงงานและโรงรถจักร | จำนวน ๒๑ แห่ง |
| ๕. ซ่อมสิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด (ดอยขุนตาล) | จำนวน ๑ แห่ง |

ในส่วนอื่นๆ ที่มีความจำเป็นต้องซ่อมปรับปรุงโดยเร่งด่วน แต่ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับไว้ในรอบปี แต่เพื่อการบริการและเพื่อความปลอดภัยต่างๆ ทางกรรไฟฟ้า ก็ริบดำเนินการซ่อมให้โดยรีบด่วน ซึ่งเรียกว่าเป็นการซ่อมนอกแผนงาน โดยขอใช้งบประมาณซ่อมฉุกเฉินมาดำเนินการ รวมทั้งสิ้น ๑,๑๘๔ แห่ง

งานบำรุงรักษาสะพาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงรักษาสะพาน เปลี่ยนสะพาน ชองเปิดน้ำใหม่ และงานอื่นๆ ประกอบด้วย

- | | |
|--|-----------------|
| ๑. งานก่อสร้างเขื่อนและผนังคอนกรีตเสริมเหล็ก | ๑ แห่ง |
| ๒. งานก่อสร้างสะพานเหล็ก | ๒๓ แห่ง |
| ๓. งานก่อสร้างสะพานคอนกรีตอัดแรง | ๖ แห่ง |
| ๔. งานก่อสร้างชองเปิดน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก | ๓ แห่ง |
| ๕. งานก่อสร้างท่อสี่เหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็ก | ๑๒ แห่ง |
| ๖. งานก่อสร้างท่อกกลมคอนกรีตเสริมเหล็ก | ๖ แห่ง |
| ๗. งานผลิตหมอนเหล็กพร้อมเปลี่ยนแทนหมอนไม้บนสะพานเหล็ก | ๑๐ แห่ง |
| ๘. งานปรับแต่งพื้นที่ ซ่อมปรับปรุงชุดลอกท่อท้องคลองดาดคอนกรีตท้องคลองใต้สะพาน | ๑๙ แห่ง |
| ๙. งานซ่อมสะพานเหล็ก | ๔๓ แห่ง |
| ๑๐. งานทาสีสะพานเหล็ก | ๑๒๓ แห่ง |
| ๑๑. งานเปลี่ยนแผ่นครอบฟลอร์บีม | ๓๙๘ แผ่น |
| ๑๒. งานประดับหินใหญ่ยาแนวลาดคอสะพาน | ๒๖๕ ตารางเมตร |
| ๑๓. งานซ่อมไม้ปูทางเดินเท้าข้างสะพาน | ๔๙ ตารางเมตร |
| ๑๔. งานตรวจชั้นเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน | ๓๒,๙๙๕ ชุด |
| ๑๕. งานเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน | ๔,๒๗๑ ชุด |
| ๑๖. งานทำความสะอาดจากรองสะพานและแทนตะม่อ | ๗๐๙ ช่าง |
| ๑๗. งานทำความสะอาด Shoe Bearing ของสะพานทั้งด้าน Fixed และ Moveable End พร้อมทำความสะอาดแทนตะม่อ | ๖๘ ช่าง |
| ๑๘. งานปรับแต่งท้องคลอง | ๓,๓๒๗ ตารางเมตร |
| ๑๙. งานชุดลอกท้องคลอง | ๓๐ ลูกบาศก์เมตร |
| ๒๐. งานเปลี่ยนไม้เหลี่ยมสะพานไม้ | ๑๓ ท่อน |

ผลงานในรอบปี ๒๕๕๑ ของศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
๑	ซ่อมรถอัดหิน	๑๒	คัน
๒	ซ่อมรถเกลี่ยหิน	๘	คัน
๓	ซ่อมรถลากจูง	๖	คัน
๔	ซ่อมเครื่องยนต์	๒๗	เครื่อง
๕	ซ่อมรถตรวจสอบสภาพทาง (EM.๘๐)	๑	คัน
๖	ซ่อมรถสันหิน	๓	คัน
๗	งานซ่อมเบ็ดเตล็ด	๓๔	ชิ้น
๘	ซ่อมหมักชุด Tamping Unit Replacement รุ่น ๐๗, ๐๘	๒	ชุด
๙	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น ๐๗, ๐๘	๑๖	ชุด
๑๐	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น ๐๘	๑๔	ชุด
๑๑	ซ่อมระบบปรับอากาศ รถเครื่องกลซ่อมวาระในโรงงาน	๓๐	คัน
๑๒	ซ่อมระบบไฟฟ้ารถเครื่องกลซ่อมวาระในโรงงาน	๑๕	คัน
๑๓	ซ่อมชุดดันหิน ชุดเข้าหิน รถเกลี่ยหิน	๑๑	คัน
๑๔	งานล้างหินด้วยรถ บลน.๐๑	๗,๒๙๐	เมตร
๑๕	งานอัดหินด้วยรถ อน.๑	๕๘,๑๒๐	เมตร
๑๖	งานเกลี่ยหินด้วยรถ กน.๓, กน.๔	๘๙,๕๒๐	เมตร
๑๗	อัดหินช่วยงานบำรุงทาง	๗๔,๘๖๖	เมตร
๑๘	ซ่อมรถแทรกเตอร์	๑	คัน
๑๙	ซ่อมรถบำรุงทางขนาดหนัก ใน-นอกโรงงาน	๒๑	คัน
๒๐	ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	๑๕	คัน
๒๑	ซ่อมรถอื่นๆ (รถตรวจการณ์, รถยก ฯลฯ)	๙	คัน
๒๒	ส่งรถบำรุงทางขนาดหนักลากจูง	๖,๖๒๕	กม.
๒๓	ส่งรถยนต์รับ-ส่งหนังสือ	๑๗,๑๐๑	กม.
๒๔	ซ่อมเครื่องยนต์อัดหินไฟฟ้า	๓๖	เครื่อง
๒๕	ซ่อมเยนเนอเรเตอร์ไฟฟ้า	๓๘	เครื่อง
๒๖	ซ่อมมิเตอร์อัดหินไฟฟ้า	๑๕๐	เครื่อง
๒๗	ซ่อมแม่แรง “นิล” ๑๐ คัน	๑๘๐	ตัว
๒๘	ซ่อมรถยนต์ตรวจการณ์หนัก (แกงคาร์)	๔๑	คัน
๒๙	ซ่อมรถยนต์ตรวจการณ์เบา	๓๖	คัน
๓๐	ซ่อมเครื่องวัดขนาดทาง, เครื่องปากศูนย์กลางฯ	๓๗	อัน
๓๑	ซ่อมรถผลักเบา, ดิพลอวี, ถ้อ, รถดีบบิ้น	๒๖	คัน
๓๒	ซ่อมงานเบ็ดเตล็ดเครื่องกลบำรุงทาง	๑๒๐	ชิ้น
๓๓	รับ-ส่งสิ่งของขึ้น-ลง ตู้ ตย.	๓๘	หลัง
๓๔	ผลิตชุดรางลิ้น, รางประคองลิ้น ๗๐, ๘๐ ปอนด์	๔๒	ชุด
๓๕	ผลิตชุดหัวตะเฒ่ ๗๐, ๘๐ ปอนด์	๒๔	ชุด
๓๖	ผลิตชุดรางกัน ๗๐, ๘๐ ปอนด์	๓๙	ชุด
๓๗	ซ่อมชุดรางลิ้น, รางประคอง ๕๐, ๖๐, ๗๐ ปอนด์	๒๐	ชุด
๓๘	ซ่อมชุดหัวตะเฒ่ ๕๐, ๖๐, ๗๐, ๘๐ ปอนด์	๑๘	ชุด
๓๙	เชื่อมรางประสานขนาดต่าง ๆ	๓๗๕	รอย
๔๐	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ ๑	๕,๒๓๘	จุด
๔๑	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ ๒	๒,๕๐๒	จุด
๔๒	เชื่อมเทอร์มิต	๒๕๙	รอย
๔๓	รับ-ส่งอุปกรณ์ประจำทางหลัก, วัสดุทาง ฯลฯ	๗๒	หลัง
๔๔	ผลิตรางเสริมขนาด ๕๐, ๖๐, ๗๐, ๘๐ ปอนด์	๑๐	ท่อน

ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว
(เมื่อสิ้นเดือน กันยายน ๒๕๕๑)

	ทางเดี่ยว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางสามทาง (กม.)	ทางหลักและ ทางตัน (กม.)
กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	๖๑๙.๐๓๑	๗๒.๑๔๗	๖๐.๘๙๙	๓๐๗.๙๑๔
ชุมทางบ้านดารา - สวรรคโลก	๒๙.๐๐๗	-	-	๐.๘๙๑
ชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี	๔๔๒.๘๖๘	๔๓.๙๔๘	-	๑๓๐.๓๔๒
ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่	๒๕๒.๔๑๒	-	-	๕๔.๙๐๗
ชุมทางถนนจิระ - หนองคาย	๓๕๗.๓๑๗	-	-	๔๙.๗๕๙
หนองคาย - สะพานมิตรภาพไทย - ลาว	๒.๖๕๗	-	-	๔.๖๐๓
จิตรลดา - มักกะสัน	๒.๗๐๐	-	-	-
ยมราช - อรัญประเทศ	๒๑๑.๘๘๑	๐.๖๕๘	๔๕.๘๒๐	๔๕.๔๑๖
มักกะสัน - แม่ฟ้าหลวง	๖.๖๐๐	-	-	๒.๔๙๖
หัวตะเข้ - สถานีรับส่งตู้คอนเทนเนอร์	๖.๗๐๐	-	-	๐.๗๒๙
ชุมทางฉะเชิงเทรา - สัตหีบ	๑๓๔.๕๐๑	-	-	๒๔.๖๗๕
ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง	๑๓.๔๕๗	-	-	๑๑.๕๘๒
ชุมทางเขาสัจจวรรณ์ - มาบตาพุด	๒๔.๐๗๐	-	-	๑๓.๑๕๘
ชุมทางคลองสิบแก้ว - ชุมทางแก่งคอย	๘๑.๓๕๘	-	-	๑๖.๒๘๕
ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน	๐.๗๐๗	๑๒.๕๕๐	-	๔.๔๑๗
ธนบุรี - สุโขทัย	๑,๑๐๐.๕๕๗	๔๓.๖๐๓	-	๒๐๐.๔๑๐
ชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี	๗๘.๐๙๐	-	-	๔.๐๕๐
ชุมทางหนองปลาดุก - น้ำตก	๑๓๐.๙๘๙	-	-	๘.๔๑๙
ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม	๓๑.๒๕๐	-	-	๑.๘๙๙
ชุมทางทุ่งสง - กันตัง	๙๒.๘๐๒	-	-	๕.๐๐๙
ชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช	๓๕.๐๘๑	-	-	๖.๗๒๐
ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	๔๓.๕๐๒	-	-	๐.๔๓๗
รวมระยะทางทุกสาย (สายใหญ่)	๓,๖๙๗.๕๓๗	๑๗๒.๙๐๖	๑๐๖.๗๑๙	๘๙๔.๑๑๘
สายแม่กลอง				
วงเวียนใหญ่ - มหาชัย	๓๑.๒๔๒	-	-	๒.๓๔๙
บ้านแหลม - แม่กลอง	๓๔.๐๔๑	-	-	๑.๗๙๘
รวมระยะทางสายแม่กลอง	๖๕.๒๘๓	-	-	๔.๑๔๗
หาดใหญ่ - สงขลา (ไม่มีการเดินรถ)	๒๙.๖๐๕	-	-	๒.๗๘๘

อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ด้านอาณัติสัญญาณ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ติดตั้งและซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประกอบด้วย

๑. งานบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

๑.๑ ติดตั้งประกแกลไฟฟ้าสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Inter Locking System) และติดตั้งสัญญาณไฟสีพร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ โดยจัดให้มีระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกลจากศูนย์กลาง (Centralized Traffic Control System) ตลอดจนระบบควบคุมที่จำเป็นในระบบควบคุมการเดินรถ โดยใช้สายเคเบิลใยแก้วนำแสง ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สายเหนือ สถานีรังสิต ถึง สถานีลพบุรี รวม ๑๘ สถานี
- สายใต้ สถานีบางซื่อ (บางซ່อน) ถึง สถานีนครปฐม รวม ๑๓ สถานี
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ สถานีหนองกวย ถึง สถานีบ้านปึกเบิก รวม ๔ สถานี

๑.๒ ประกแกลไฟฟ้าสัมพันธ์ ด้วย Relay Inter Locking และสัญญาณไฟสี พร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ ซึ่งสามารถตรวจสอบสถานะของขบวนรถได้จากระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกลจากศูนย์กลาง ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีกรุงเทพ จิตรลดา บางซื่อ บางเขน หลักสี่ และดอนเมือง

๑.๓ ประกแกลสายลวด สัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ (ไฟสี ๒ ท่า ๓ ท่า) พร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีโพรงมะเดื่อ ถึง สถานีบ้านกล้วย รวม ๙ สถานี

๒. งานบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับ

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถและลดอุบัติเหตุของพาหนะที่ใช้ทางร่วมตัดผ่าน การรถไฟฯ จึงต้องมีการตรวจสอบสภาพการใช้งาน และซ่อมบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับซึ่งเป็นสัญญาณชนิดพิเศษ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ และลดอุบัติเหตุ ของพาหนะที่ใช้ทางร่วมตัดผ่าน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้มีการซ่อมและปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและเครื่องกั้นถนนฯ ที่ชำรุดจากการใช้งาน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ๒.๑ งานจัดหาและติดตั้งเปลี่ยนสายสัญญาณใยแก้วนำแสง ระหว่างสถานีดอนเมือง-รังสิต บ้านโพ-อยุธยา เชียงรากน้อย-คลองพุทรา ๕,๕๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท
- ๒.๒ งานซ่อมเครื่องกั้นถนน ก. ๑ ถนนราชวิถี ๗๘๐,๐๐๐.๐๐ บาท
- ๒.๓ งานจัดหาและติดตั้งเปลี่ยนสายสัญญาณ ชนิดวางใต้ดิน ระหว่างสถานีดอนเมือง-รังสิต ๑,๓๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท

ด้านโทรคมนาคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ มีงานที่ได้ดำเนินการติดตั้งและซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่างๆ ดังนี้

๑. งานระบบวิทยุ

ดำเนินการบำรุงรักษาเครื่องวิทยุคมนาคมประจำสถานี ๕๐ เครื่อง บำรุงรักษาเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้า วิทยุคมนาคม ๒๐๔ เครื่อง บำรุงรักษาสายอากาศ และสายนำสัญญาณวิทยุคมนาคม ๓๗ ชุด

๒. งานระบบส่งสัญญาณโทรคมนาคม

ดำเนินการซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ๔๙๖ ชิ้น งานปรับปรุงระบบกราวด์โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ ๑๗๙ สถานี ติดตั้งเครื่องเชื่อมต่อสัญญาณที่ห้องโทรคมนาคม บางชื่อ ๑๑ เครื่อง งานรื้อย้ายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่สถานีหัวหมาก ชะอำ

๓. งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ดำเนินการปรับปรุงดวงโคมไฟชานชาลา เขต สสญ. (นว) และสสญ. (หห) รวมจำนวน ๙๑ สถานี ปรับปรุงดวงโคมไฟชานชาลา เขต สสญ. (กค) รวมจำนวน ๒๒ สถานี (สระบุรี-โคกกรวด) ซ่อมเปลี่ยนสายเมนและอุปกรณ์ไฟฟ้า ภายในบ้านพักรถไฟ กม. ๑๑

๔. งานระบบข่ายชุมสาย

ดำเนินการติดตั้งเครื่องโทรศัพท์ใหม่ จำนวน ๔๐ เครื่อง ติดตั้งเครื่องโทรสารใหม่ จำนวน ๙ เครื่อง ซ่อมบำรุงระบบชุมสายโทรศัพท์ ๓๒ ครั้ง เครื่องโทรศัพท์ ๘๙๖ เครื่อง โทรศัพท์ทางสะดวก ๑ เครื่อง โทรศัพท์มือถือ ๔ เครื่อง และโทรสาร ๓๒๘ เครื่อง ซ่อมบำรุงข่ายสายตอนนอก ๔๘๘ ครั้ง นาฬิกา ๖๙ ครั้ง เครื่องสัญญาณเตือนแจ้งเวลา ๒ ครั้ง ติดตั้งสายนำสัญญาณระบบ LAN เพิ่มเติม จำนวน ๙๔ จุด ซ่อมสายนำสัญญาณ ๗๗ ครั้ง

๕. งานระบบเสาสาย

ดำเนินการปักเปลี่ยนเสาโทรเลขชนิดเสาคอนกรีตเป็นเสารางเหล็กชนิดเสาเชื่อมคู่ รวมจำนวน ๔๓ ต้น งานปรับปรุงซ่อมแซม (ซ่อมเบา) เสาโทรเลข โดยหม่่งงานบำรุงรักษาเสาสาย รวมจำนวน ๑,๖๙๓ ต้น งานปรับปรุงซ่อมแซม (ซ่อมหนัก) เสาโทรเลข โดยการจ้างเหมา รวมจำนวน ๖ ต้น

ด้านวิชาการและมาตรฐาน

งานวิชาการและอบรม

๑. ร่วมกับฝ่ายบริหารงานบุคคลจัดหลักสูตรอบรมให้กับพนักงานฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ ๗ หลักสูตร ได้แก่หลักสูตร เลื่อนระดับ และหลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพ

๒. ร่วมกับกองติดตามประเมินผล การฝึกอบรม ฝ่ายบริหารงานบุคคล ปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรการศึกษาของโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ

๓. จัดหลักสูตรอบรมและดำเนินการอบรมให้แก่เจ้าหน้าที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระหว่างวันที่ ๒๑ เมษายน - ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๑

๔. ส่งพนักงานไปร่วมงานกับสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟไฟฟ้า ARL

งานมาตรฐานและตรวจสอบ

๑. ร่วมฝึกอบรมพนักงาน อพล. ของสาธารณรัฐประชาชนลาว
๒. เข้าช่วยสนับสนุนต้อนรับและแนะนำอุปกรณ์อาณัติสัญญาณให้ IRSE
๓. ช่วยกองโครงการฯ จัดเก็บเอกสารให้อยู่ในรูปแบบ Soft File จัดทำ Data base
๔. เป็นวิทยากรฝึกอบรมช่วยงานวิชาการและอบรมรวมเอกสาร
๕. งานตรวจสอบและปรับปรุง
 - ๕.๑ ระบบ Hi-speed internet
 - ๕.๒ แบบเครื่องกั้นถนน
 - ๕.๓ แบบประแจกลไฟฟ้าและสัญญาณไฟสี
๖. เข้าร่วมช่วยสนับสนุนคณะทำงานกำหนดมาตรฐานเครื่องกั้นถนน
๗. เก็บตัวอย่างสายทองแดงสายตัวนำลุ่มิเนียม ที่ใช้ในโครงการ ARL

งานวิจัยและสถิติ

๑. สรุปการขัดข้องของระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประจำเดือน/ปี เพื่อใช้สนับสนุน และนำข้อมูลไปพัฒนาระบบอุปกรณ์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. สนับสนุนข้อมูลให้กับงาน OCC. ฝ่าย ดร. และ TRIS เพื่อจัดทำงานบริหารความเสี่ยง
๓. สนับสนุนข้อมูลให้กับนักศึกษา มจร. เพื่อจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องการลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
๔. สรุปความคืบหน้าผลการดำเนินงานโครงการและงานตามงบประมาณลงทุนของฝ่ายๆ เพื่อใช้สนับสนุนในการดำเนินงานต่างๆ ตามเป้าหมาย

งานซ่อมบำรุงอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

๑. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบกล่องโทรทัศน์วงจรมัลติเพล็กซ์แบบดิจิทัลเลขที่ สส./ผจจ./ส.๓๕/๒๕๕๐ ลง ๑๔ กันยายน ๒๕๕๐ จำนวน ๑๕ สถานี ๑๖ จุด
๒. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบกล่องโทรทัศน์วงจรมัลติเพล็กซ์แบบดิจิทัลเลขที่ สส./ผจจ./ส.๑๒/๒๕๕๑ ลง ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๑ จำนวน ๙ สถานี ๑๐ จุด
๓. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบกล่องโทรทัศน์วงจรมัลติเพล็กซ์แบบดิจิทัล เลขที่ สส./ผจจ./ส.๓๒/๒๕๕๑ ลง ๕ กันยายน ๒๕๕๑
๔. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบเครื่องเสียงสัญญาณแจ้งเลขที่ สส./ผจจ./ส.๑๕/๒๕๕๑ จำนวน ๓ สถานี

รถจักรและล้อเลื่อน

การซ่อมแซม / ปรับปรุง / พัฒนารถจักรและล้อเลื่อน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานบริหาร งานด้านวิศวกรรม ออกแบบ ดัดแปลง ปรับปรุง แก้ไข เพื่อพัฒนางานด้านรถจักรและล้อเลื่อน โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ โดยสรุป ดังนี้

๑. การพัฒนา / บำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน

๑.๑ ซ่อมดัดแปลงนำแผ่น Cheek casting (แก้มรังเครื่องฟวง) ของรถสินค้าที่ไม่ใช้การแล้วมา ดัดแปลงเป็นแผ่นสำนักแขวน Draft Stopper ใช้กับรถดีเซลราง DAEWOO อุบัติเหตุหมายเลข กชม.ป. ๒๑๒๕ กชช.ป. ๒๕๒๕ ๒๕๑๖ ๒๕๓๔ ๒๕๔๔ และได้จัดทำสำรองไว้ใช้การอีกส่วนหนึ่งโดยไม่ต้องจัดซื้อ

๑.๒ ดัดแปลงนำ Reduction Gear (RG.๕๓) ที่ชำรุดรอตัดจำหน่ายมาปรับปรุงซ่อมแซมให้สามารถ ใช้การได้ จำนวน ๑ set

๒. การพัฒนาบุคลากรและพัฒนาเทคโนโลยี

๒.๑ จัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรมการป้องกันอัคคีภัย ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และการอบรมเกี่ยวกับการสร้างสมาธิและจิตใจดีสำนึกในการทำงาน

๒.๒ จัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรต่างๆ ของทางการเพื่อเพิ่มทักษะความรู้

๒.๓ ปรับปรุงประสิทธิภาพพนักงานสายช่าง โดยหมุนเวียนให้ผ่านงานหลายๆ ด้าน และจัดให้มีการอบรมเพื่อให้เกิดความรู้และความชำนาญในเทคโนโลยีใหม่ๆ

๓. การบำรุงรักษา/พัฒนาเครื่องมือเครื่องที่ใช้ในงานซ่อม

๓.๑ ซ่อมดัดแปลงระบบกรองอากาศของรถ DAEWOO จากเดิมระบบ Oil Bath มาเป็นระบบ Air Filter

๓.๒ ซ่อมดัดแปลงนำอุปกรณ์ Cover Flange ของ Voith T๒๑๑๑ ที่ชำรุดใช้การไม่ได้ มาปรับปรุง ซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้

๔. ผลงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ

๔.๑ ทำหนังสือขอทราบชนิดและคุณสมบัติจำเพาะของน้ำมันเกียร์ที่ใช้กับ Traction Motor ถึง ผู้จัดการบริษัท เซลล์ ประเทศไทย จำกัด บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท เอสซี (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท เซฟรอน (ไทย) จำกัด บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท คาสโตรอล (ไทยแลนด์) จำกัด

๔.๒ ทำหนังสือส่งถึงกรมประธานที่ชำรุดคืนถึงผู้จัดการบริษัท General Electric International Operating Company Inc.

๔.๓ ตรวจสอบภาระหนี้สินของกิจการร่วมค้า เทรน แอนด์ เทงค์ ทริทเมนท์-ธนบุรี บัส บอดี ผู้รับจ้างซ่อมและปรับปรุงสภาพรถเสียบ้าง จำนวน ๑๘ คัน และบริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด ผู้รับจ้างซ่อม และปรับปรุงสภาพรถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ ๒ เป็นรถโบกี้ปรับอากาศหนึ่งและนอนชั้นที่ ๒ (บนท.ป.) จำนวน ๒๐ คัน ก่อนคืนหนังสือสัญญาค้ำประกันฯ และหนังสือค้ำประกันการชำระเงินล่วงหน้าของธนาคารผู้ค้ำประกันให้ผู้รับจ้าง ตามนัยในสัญญาว่าจ้าง

การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ

โครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

๑. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดุสิต

การรถไฟฯ ได้ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดุสิต ตามขั้นตอนการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - Auction) โดยคณะกรรมการรถไฟฯ ได้เห็นชอบผลการเสนอราคา ตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการประกวดราคาฯ และอนุมัติ ให้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า UNIQUE - CHUNWO Joint Venture เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดุสิต ในวงเงินจำนวน ๘,๗๔๘,๓๙๙,๐๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗ %) เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๑

นอกจากนี้ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำหรับงานควบคุมการก่อสร้างโครงการดังกล่าว โดยวิธีคัดเลือกมีผู้สนใจยื่นข้อเสนอให้พิจารณา จำนวน ๓ กลุ่มบริษัท ซึ่งทั้ง ๓ กลุ่มบริษัทดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาตรวจสอบคุณสมบัติฯ แล้ว กำหนดเปิดซองข้อเสนอด้านเทคนิคในวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๑

๒. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาทบทวนแบบรายละเอียดของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ แล้วเสร็จ และนำส่งรายงานการศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการฯ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๐ คณะกรรมการรถไฟฯ ได้พิจารณาและอนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามผลการศึกษาทบทวนฯ ของ สนข. ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท และหากมีงบประมาณเหลือให้ดำเนินการส่วนต่อขยายไปถึงสถานีธรรมศาสตร์รังสิต และให้เพิ่มสถานีปลายทางที่สถานีวัดเสมียนนารี และสถานีหลักหก ตามลำดับ

การรถไฟฯ ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๐ เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ อนุมัติในหลักการให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (๒๕๕๑ - ๒๕๕๕) โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น และให้การรถไฟฯ ดำเนินการประกวดราคาได้ทันที เมื่อแบบรายละเอียดแล้วเสร็จและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกรณีการเพิ่มสถานีปลายทางได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หากมีวงเงินงบประมาณเหลือจากการประกวดราคาหรือการจัดทำราคากลาง อนุมัติให้ต่อขยายโครงการฯ ช่วงรังสิต - ม. ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๓,๘๘๖ ล้านบาท เป็นลำดับแรก และดำเนินการก่อสร้างสถานีวัดเสมียนนารีและสถานีหลักหกต่อไปได้ เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

สำหรับการพิจารณาแหล่งเงินกู้มาดำเนินการนั้น JBIC ส่งคณะ Fact Finding Mission มาประชุมร่วมกับการรถไฟฯ ระหว่างวันที่ ๑๒ - ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๐ เพื่อนำข้อมูลประกอบการพิจารณาเงินกู้ และมีการลงนามใน Minutes Discussion ร่วมกันสามฝ่ายระหว่าง JBIC สบข. และการรถไฟฯ เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๐ ต่อมา JBIC ส่งทีม Appraisal Mission มาประเมินความเหมาะสมของโครงการฯ เพื่อประกอบการกู้เงินระหว่างวันที่ ๒๓ มิถุนายน - กรกฎาคม ๒๕๕๑ โดยได้มีการลงนามบันทึกข้อหารือร่วมกันเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๑

ในส่วนของงานเตรียมการเพื่อออกประกวดราคา และการรถไฟฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีตกลงเพื่อมาดำเนินการจัดการประกวดราคาฯ และได้รับอนุมัติให้ว่าจ้าง บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษางานดังกล่าว โดยได้มีการต่อรองปรับลดราคาตามผลการพิจารณาของสำนักงานประมาณ และสามารถปรับลดราคาลงได้เป็นจำนวนเงิน ๒๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๑ ซึ่งการรถไฟฯ จะได้ดำเนินการจัดทำสัญญาจ้างฯ ต่อไป

๓. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอน ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง

การรถไฟฯ ได้ออกประกวดราคาว่าจ้างก่อสร้างโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ตามขั้นตอนการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตั้งแต่วันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๐ ถึงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๑ และได้รายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อขอความเห็นชอบผลการเสนอราคาและขออนุมัติว่าจ้างกิจการร่วมค้า ที เอส ซี เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ ในวงเงิน ๓,๙๒๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๑ และได้ลงนามสัญญาว่าจ้างฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๑ กำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๒๔ เดือน โดยผู้รับจ้างได้เริ่มงานก่อสร้างและที่ปรึกษาได้เริ่มควบคุมการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ มีผลงานสะสม ๔.๒๒๔%

๔. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง ๑๐๖ กิโลเมตร เป็นโครงการที่จะดำเนินการต่อเนื่องจากโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ แก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยว เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพของการขนส่งระบบรางที่เชื่อมโยงจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือก เพื่อให้ดำเนินการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม ปรับปรุง รายละเอียดเอกสารประกวดราคาและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ และได้รับอนุมัติให้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแต้นท์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด บริษัท ไซติจินดา มูเชล คอนซัลแต้นท์ จำกัด บริษัท ปัญญา คอนซัลแต้นท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อศึกษาดำเนินการดังกล่าว เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๑ ในวงเงินค่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงินจำนวน ๓๙,๖๙๘,๐๗๐.๐๐ บาท กำหนดระยะเวลาดำเนินการ ๘ เดือน โดยได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๑ และที่ปรึกษาได้เริ่มงานเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้เสนอรายงานขั้นกลาง (Interim Report) ให้การรถไฟฯ พิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๕๑

๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๔ ๕ และ ๖

โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ ๔ ๕ และ ๖ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ อีกทั้งถูกจัดให้เป็นโครงการหนึ่งใน Mega Project ซึ่งคณะรัฐมนตรียังไม่ได้อนุมัติในหลักการให้ดำเนินการ แต่เนื่องจากสภาพทางในโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๔ โดยเฉพาะในทางสายใต้ ช่วงสถานีทุ่งสง - บ้านต้นโดน มีสภาพเสื่อมโทรมมาก การรถไฟฯ จึงได้มอบหมายให้ฝ่ายการช่างโยธาดำเนินการเปลี่ยนรางเปลี่ยนหมอนรองราง (Track Strengthening) แทนการปรับปรุงทาง (Track Rehabilitation)

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๑ การรถไฟฯ ได้รายงานเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ ขออนุมัติดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ และระยะที่ ๖ ในทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งสิ้น ๕๘๖ กิโลเมตร ในวงเงินลงทุนทั้งสิ้น ๑๘,๑๗๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๕ ปี ประกอบด้วย

ระยะที่ ๕ สายตะวันออกเฉียงเหนือ

- | | | |
|---------------------------------------|---------|--------------|
| - ระหว่างสถานีแก่งคอย - แก่งเสือเต้น | ระยะทาง | ๓๗ กิโลเมตร |
| - ระหว่างสถานีสุรนารายณ์ - บัวใหญ่ | ระยะทาง | ๑๙๒ กิโลเมตร |
| - ระหว่างสถานีชุมทางถนนจิระ - บัวใหญ่ | ระยะทาง | ๗๙ กิโลเมตร |

ระยะที่ ๖ สายตะวันออกเฉียงเหนือ

- | | | |
|---------------------------------|---------|--------------|
| - ระหว่างสถานีบัวใหญ่ - หนองคาย | ระยะทาง | ๒๗๘ กิโลเมตร |
|---------------------------------|---------|--------------|

และได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๑ ซึ่งการรถไฟฯ จะได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคมต่อไป

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร
อากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal) หรือ
โครงการ “แอร์พอร์ตลิงก์” (Airport Link)

เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๐ การรถไฟฯ ได้ขยายระยะเวลาการก่อสร้างให้กับกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ออกไปอีก จำนวน ๑๘๐ วัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้าง โดยเริ่มนับตั้งแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาจ้างคือ งานก่อสร้าง งานโยธา งานระบบรางฯ เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาการก่อสร้างวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๐ เป็นต้นไปจนถึงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ และงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) และการฝึกอบรมบุคลากร (Training) เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาแล้วเสร็จตามโครงการวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ เป็นต้นไปจนถึงวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๑

คณะกรรมการรถไฟฯ ประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๑ มีมติให้ขยายระยะเวลาการก่อสร้างฯ เนื่องจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าออกไปอีก ๓๗๐ วัน โดยให้นับต่อจากวันที่ผู้รับจ้าง ได้รับการขยายระยะเวลาการก่อสร้างฯ ตามมติ ครม. จำนวน ๑๘๐ วัน ซึ่งการรถไฟฯ ได้ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบทำสัญญาจ้างก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๑ โดยมีวันครบกำหนดสัญญาจ้างเป็นดังนี้ คือ งานก่อสร้าง งานโยธา งานระบบรางฯ เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาการก่อสร้างวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ เป็นต้นไปจนถึงวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ และงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) และการฝึกอบรมบุคลากร (Training) เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาแล้วเสร็จตามโครงการวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๑ เป็นต้นไปจนถึงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๒

ลักษณะของโครงการ

๑. ระบบการเดินรถ จัดให้มีการเดินรถเป็น ๒ ระบบ ดังนี้

๑.๑ ระบบรถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA-Express (Suvarnabhumi Airport Express) เป็นระบบรถไฟฟ้าด่วนเชื่อมระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (City Air Terminal-CAT) ซึ่งตั้งอยู่ที่มักกะสันและปลายทางที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจอดรับส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีต้นทางและปลายทางเท่านั้น มีระยะทางประมาณ ๒๕ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางไม่เกิน ๑๕ นาที จำนวน ๔ ขบวนๆ ละ ๔ ตู้ผู้โดยสาร

๑.๒ ระบบรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA-City Line (Suvarnabhumi Airport City Line) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่บริการควบคู่กับรถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้บริการระหว่างสถานีพญาไท ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสและสถานีปลายทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจอดรับส่งผู้โดยสารตามสถานีปลายทางอีก ๖ สถานี ซึ่งรวมถึงสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมืองด้วย มีระยะทางประมาณ ๒๘ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางไม่เกิน ๓๐ นาที จำนวน ๕ ขบวนๆ ละ ๓ ตู้ผู้โดยสาร

๒. ระบบของทางและอาคารสถานี

ระบบของทางและอาคารสถานีเป็นรูปแบบทางรถไฟยกระดับและอาคารสถานีเกือบทั้งหมด ความสูงประมาณ ๒๒ เมตร ยกเว้นช่วงก่อนเข้าสู่สถานีสุวรรณภูมิ จะเป็นทางวิ่งระดับพื้นดินและจะลดระดับลงสู่ใต้ดินที่สถานีสุวรรณภูมิ โดยใช้รางระบบ Standard Gauge ขนาดความกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร กำหนดความเร็วของตัวรถ ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

อาคารสถานีทั้งหมดมี ๘ สถานี ดังนี้

- | | | |
|------------------------|------------------|--------------------|
| ๑) สถานีพญาไท | ๔) สถานีรามคำแหง | ๗) สถานีลาดกระบัง |
| ๒) สถานีราชปรารภ | ๕) สถานีหัวหมาก | ๘) สถานีสุวรรณภูมิ |
| ๓) สถานีมักกะสัน (CAT) | ๖) สถานีทับช้าง | |

ขอบเขตงานก่อสร้างของโครงการ แบ่งเป็น ๓ ส่วนงาน

๑. งานโยธาและงานโครงสร้าง ประกอบด้วย

- โครงสร้างทางยกระดับ
- สถานียกระดับ ๗ แห่ง
- สถานีใต้ดิน (งานสถาปัตยกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวก)
- อาคารสถานีรับส่งโดยสารท่าอากาศยานในเมือง (City Air Terminal)
- โครงสร้างรองรับยานจอดสับเปลี่ยนรถ
- โรงซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ
- สิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารเช่น บันไดเลื่อน ลิฟท์ ฯลฯ
- งานถนนและปรับปรุงพื้นที่ต่อเชื่อม

๒. งานระบบรางและงานระบบไฟฟ้า-เครื่องกล

- ระบบรางรถไฟ/แนวราง (Trackwork/Alignment)
- ระบบอาณัติสัญญาณและระบบควบคุมการเดินรถ (Signalling & Train Control)

- ระบบโทรคมนาคม (Communication)
- ระบบจ่ายกำลังขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (Electrification)
- ระบบชานชาลาประตูอัตโนมัติ (Platform Screen Door)
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุงรักษาในโรงซ่อมบำรุง (Depot and Workshop Equipment)
- ระบบการตรวจบัตรโดยสารและระบบขนถ่ายกระเป๋า (Check-in facilities and Baggage Handling

System)

๓. งานจัดหาตุ้รถโดยสารไฟฟ้า

- รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๑๖ ตู้ (Suvarnabhumi Airport Express)
- รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๑๕ ตู้ (Suvarnabhumi Airport City Line)

โครงการจัดหา และติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

๑. โครงการจัดหาและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า ในพื้นที่ ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ จำนวน ๑๓ สถานี ได้รับ วงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๔๘,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท เป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้พนักงานขับรถมองเห็นท่าสัญญาณชัดเจนขึ้น และเพิ่มความสะดวกในการทำงานของพนักงานประจำสถานี เนื่องจากสถานีดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่ล่อแหลมในการก่อการร้าย จึงจำเป็นต้องดำเนินการของบประมาณ เพื่อติดตั้งประแจกลไฟฟ้าแทนประแจมือ ในพื้นที่ ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ จำนวน ๑๓ สถานี ได้รับวงเงินว่าจ้างตามสัญญา รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% คิดเป็นเงิน ๓๔,๗๘๐,๐๐๐.๐๐ บาท คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ นี้

๒. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ ๒ แท่นคาน ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ จำนวน ๒๑ แห่ง ได้รับวงเงินงบประมาณ ๙๐,๓๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งทางรถไฟและทางถนน บริเวณทางผ่านมากขึ้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการของบประมาณ เพื่อติดตั้งเครื่องกั้นถนนในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ จำนวน ๒๑ แห่ง ได้รับวงเงินงบประมาณ ๙๐,๓๐๐,๐๐๐ บาท โดยแยกงานออกเป็น ๓ สาย มีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ ๒ แท่นคาน ในเส้นทางสายเหนือ จำนวน ๗ แห่ง ได้รับวงเงินว่าจ้างตามสัญญา รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๒๕,๗๓๕,๐๐๐.๐๐ บาท ผู้รับจ้างดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๑

๒.๒ ติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ ๒ แท่นคาน ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๖ แห่ง ได้รับวงเงินว่าจ้างตามสัญญา รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๒๙,๕๙๗,๐๐๐.๐๐ บาท คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๒

๒.๓ ติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติ ๒ แท่นคาน ในเส้นทางสายใต้ จำนวน ๘ แห่ง ได้รับวงเงินว่าจ้างตามสัญญา รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๓๕,๔๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ วันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

โครงการจัดหา/ปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

๑. โครงการจัดหารถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน ๑๑๒ คัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ผง เป้าหมายเพื่อจัดหารถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จากต่างประเทศ จำนวน ๑๑๒ คัน งบประมาณ ๒๗๓.๔๖ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๑ ผลการดำเนินการ ตามที่การรถไฟฯ ได้รับความเห็นชอบให้จัดหารถบรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๑๑๒ คัน และได้ลงนามในสัญญาซื้อขายกับ บริษัท สยามโบกี้ จำกัด เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๐ ด้วยวงเงิน ๑๔,๗๕๓,๒๘๐ บาท ซึ่งมีกำหนดส่งของภายใน ๑๒ เดือน นับถัดจากวันทำสัญญาฝ่ายการช่างกลจึงทำเรื่องขอผูกพัน

๒. โครงการจัดหารถโบกี้ปั้นจั่นกล ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ ตัน จำนวน ๒ คัน เพื่อทดแทนรถ (บปก.) ที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า ๗๖ ปีขึ้นไป และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านเหตุอันตรายและความปลอดภัยในการเดินรถ จัดหารถโบกี้ปั้นจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ ไม่ต่ำกว่า ๖๐ ตัน จากต่างประเทศ จำนวน ๒ คัน งบประมาณ ๒๓๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๔๙ - ๒๕๕๒ ผลการดำเนินการ ตามที่ คกร. ได้อนุมัติให้จัดหา (บปก.) จำนวน ๒ คัน โดยใช้งบประมาณแผ่นดินส่วนอื่นที่ยังไม่มีความจำเป็นมาใช้ในการดำเนินงานนั้น การรถไฟฯ ไม่สามารถจัดสรรงบประมาณแผ่นดินส่วนอื่นมาดำเนินการได้ จึงได้พิจารณาดำเนินโครงการโดยจ่ายจากเงินกู้ของการรถไฟฯ แทน

๓. โครงการจัดหาจักรดีเซล พร้อมอะไหล่ จำนวน ๗ คัน เพื่อใช้ลากจูงขบวนรถ บพต. ที่จัดหา มาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ผง จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าจากต่างประเทศ จำนวน ๗ คัน งบประมาณ ๘๓๓.๔๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ การรถไฟฯ ได้จัดส่งร่างสัญญาซื้อขายให้สำนักอัยการสูงสุด เพื่อขอรับความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๐ แล้ว สำหรับรายการจำเพาะที่ผลิตปรับปรุงแก้ไขใหม่นั้น คณะกรรมการเจรจาตกลงราคา และร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๗ คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจาก ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้พิจารณาแล้วมีมติให้ขอข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ผลิตเกี่ยวกับอุปกรณ์บางรายการ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากรายการจำเพาะเดิมและรายการจำเพาะของการรถไฟฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ผลิต

๔. โครงการจัดหาจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๒๐ คัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน ๗ คัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศจากย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container yard) ต่างๆ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน ๑๓ คัน จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๒๐ คัน ระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ มติ คกร. ครั้งที่ ๕/๒๕๕๑ วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๑ ให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกดเพลาสูงสุด ๒๐ ตัน/เพลา วงเงิน ๓,๓๐๐ ล้านบาท โดยให้การรถไฟฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายโดยใช้เงินกู้และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอ ครม.ต่อไป การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคม เพื่อขอรับความเห็นชอบจาก ครม. เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๑ แล้ว

๕. โครงการจัดหา บพต. จำนวน ๓๐๘ คัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่าง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง จัดหารถ บพต. จำนวน ๓๐๘ คัน ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑

- ๒๕๕๖ มติ คกร. ครั้งที่ ๕/๒๕๕๑ วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๑ให้ความเห็นชอบโครงการจัดหารถ บพต. จำนวน ๓๐๘ คัน วงเงิน ๗๗๐ ล้านบาท โดยให้การรถไฟฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายโดยใช้เงินกู้และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอ ครม.ต่อไป การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อขอรับความเห็นชอบจาก ครม. เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๑ แล้ว

๖. โครงการจัดหารถจักรและรถโดยสาร เพื่อเดินขบวนรถโดยสารทางไกล จำนวน ๖ ขบวน เพื่อรองรับการบริการขนส่งด้านการโดยสารในอนาคต โดยจัดเดินขบวนรถโดยสารทางไกลสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ สายละ ๒ ขบวนต่อวัน ประกอบด้วยโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ๗ คัน ๗ Power car ๗ บพท. ๗ บกข.ป. ๗ บนอ.ป. และ ๖๖ บพท.ป.

๗. โครงการจัดหารถดีเซลรางปรับอากาศ เพื่อจัดเดินขบวนรถโดยสารดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน ๒๐ ขบวน เพื่อรองรับการบริการขนส่งในลักษณะด่วนพิเศษดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน ๑๐ ขบวน ๔๐ คัน (๒๐ กชข.ป. + ๒๐ กชม.ป.) เพื่อพ่วงทดแทนของเดิมและพ่วงเพิ่มจำนวน ๑๐ ขบวน ๓๐ คัน (๑๖ กชข.ป. + ๑๔ กชม.ป.) จัดหาดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน ๒๐ ขบวน งบประมาณ ๓๖๒๑.๒ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๕ ผลการดำเนินการอยู่ระหว่างรอรับความเห็นชอบโครงการจาก คกร.

โครงการเอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์

การรถไฟฯ ได้ให้บริษัท เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ จำกัด เช่าที่ดินที่นิคมรถไฟ กม. ๑๑ บริเวณย่านพหลโยธิน (ด้านหลังสำนักงานใหญ่ ปตท.) พื้นที่ขนาด ๒๘.๙๓ ไร่ เพื่อก่อสร้างศูนย์เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ และจัดหาประโยชน์ มูลค่าโครงการประมาณ ๖,๐๐๐ ล้านบาท สัญญาเช่ามีระยะเวลาการก่อสร้าง ๔ ปี ระยะเวลาจัดหาประโยชน์ ๓๐ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๘๓ ซึ่งการรถไฟฯ ได้รับเงินค่าเช่าและค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๘๕๙.๒๓ ล้านบาท และเมื่อครบกำหนดตามสัญญาเช่าแล้วอาคารและทรัพย์สินทั้งหมดตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ

โครงการด้าน IT

๑. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP)

สืบเนื่องการรถไฟฯ อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนเอาเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้สนับสนุนการดำเนินการ และเช่นเดียวกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยทั่วไป ซึ่งมักประสบปัญหาความไม่เป็นเนื้อเดียวกันของระบบอันเกิดจากการพัฒนาระบบสารสนเทศขนาดเล็กเพื่อสนับสนุนงานเฉพาะด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องทำให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของข้อมูลและไม่สามารถใช้งานข้อมูลร่วมกันได้ ดังนั้น การรถไฟฯ จึงมีโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP: Enterprise Resource Planning) เพื่อมาช่วยวางแผน และแนวทางในการพัฒนาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP) เพื่อตอบสนองความต้องการที่จะเชื่อมโยงระบบสารสนเทศของฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ในองค์กรเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดเป็นเอกภาพในด้านนโยบายและการบริหาร งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของหน่วยงาน อันจะนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าในการลงทุน ลดความซ้ำซ้อนอันเป็นผลให้ใช้ศักยภาพของเทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการจัดทำแผนแม่บท IT ของการรถไฟฯ ๕ ปีข้างหน้า

วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศขององค์กรแบบบูรณาการฐานข้อมูลต่างๆ เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลสารสนเทศที่เชื่อมโยงสอดคล้องและสัมพันธ์กัน

ผลการดำเนินงาน : ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการออกแบบระบบ ERP จะประกอบไปด้วยระบบงานใหญ่ ๕ ระบบ คือ

๑. ระบบบัญชี
๒. ระบบรายได้
๓. ระบบพัสดุ
๔. ระบบซ่อมบำรุงของช่างกล
- ๕ ระบบเงินเดือนและบุคลากร

จากระบบงานหลัก ๕ ระบบ ERP จำเป็นต้องมีระบบงานสนับสนุนอีก ๒ ระบบงาน ซึ่งจะทำงานสอดคล้องกันแบบบูรณาการข้อมูล เพื่อให้การทำงานของระบบครบถ้วนสมบูรณ์ คือ

- ระบบคลังข้อมูล (Data Mart) เป็นระบบงานที่ใช้จัดเก็บข้อมูลจากระบบต่าง ๆ เข้ามารวบรวมเป็นเหมือนข้อมูล (Data Mining) ขนาดใหญ่

- ระบบสนับสนุนการตัดสินใจเพื่อการบริหารจัดการ (Executive Support System :ESS) เป็นระบบงานภาคินำเสนอข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์และประมวลผลเพื่อนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง

ผลการดำเนินงาน : วางแผนและกำหนด Conceptual Design ของระบบ ERP

๒. โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่างๆ

โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่างๆ ประจำปี ๒๕๕๑ เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานสารสนเทศของแต่ละหน่วยงาน ให้สามารถดำเนินงานได้สะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยการจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์นั้นจะพิจารณาจากความจำเป็นในงานของแต่ละหน่วยงานที่เสนอมาเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

วัตถุประสงค์

- เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สำนักงานใช้งานที่ฝ่าย/สำนักงาน ต่าง ๆ ในการรถไฟฯ
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน และชดเชยกับพนักงานที่เกษียณอายุแต่ไม่สามารถรับพนักงานเพิ่มได้

- เพื่อจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับผู้บริหารการรถไฟฯ
- เพื่อทดแทนเครื่องเดิมที่เสื่อมสภาพ

ผลการดำเนินงาน : จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์รวม ๑๗๓ เครื่องและอุปกรณ์ต่างๆ มูลค่ารวม ๖,๕๕๖,๖๖๔.๐๐ บาท

๓. โครงการระบบสารสนเทศสำนักงาน

รัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้หน่วยงานต่างๆ พัฒนาระบบงานเข้าสู่การบริหารงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้ต้นนโยบายอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government) ของรัฐบาลไทย ซึ่งกำหนดกรอบให้องค์กรต่างๆ ต้องลดการใช้กระดาษและแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยยืนยันความถูกต้องของข้อมูลบนเอกสารด้วยลายมือชื่อดิจิตอล

ระบบงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ เป็นระบบบันทึกหนังสือราชการเข้า-ออก และลงทะเบียนด้วยอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อความสะดวกในการติดตาม ค้นหา พัฒนาระบบให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณฯ พ.ศ. ๒๕๒๖ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิรูประบบราชการด้วยการใช้เครื่องมือการบริหารจัดการที่ทันสมัย โดยมีงบประมาณ ๙,๑๑๖ ล้านบาท

วัตถุประสงค์

- เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบสารสนเทศสำนักงานที่มีประสิทธิภาพสูง มาทดแทนระบบงานเดิม
- เพื่อให้มีการลงทะเบียน รับ - ส่งเอกสารของงานสารบรรณที่ช่วยลดเวลาและลดขั้นตอนการตรวจทานที่ซ้ำซ้อน สามารถติดตามเอกสารและการทำสำเนาของงานต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว
- เพื่อให้มีระบบติดตามสืบค้นและจัดเก็บเอกสารหนังสือเข้า - ออกที่มีประสิทธิภาพสามารถสืบค้นเอกสารหนังสือเข้า - ออกต่างๆ ของแต่ละหน่วยงานได้อย่างรวดเร็ว
- เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงและปฏิบัติงานรับ - ส่งเอกสารหนังสือต่าง ๆ ผ่านระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์กับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ฯลฯ เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อให้การติดต่อสื่อสารและรับส่งหนังสือของงานสารบรรณในหน่วยงานของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบข้อมูล หรือสนับสนุนการปฏิบัติการร่วมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ที่มีความแตกต่างกันให้สามารถทำได้อย่างอัตโนมัติ

ผลการดำเนินงาน : จัดทำข้อกำหนดด้านเทคนิค

๔. โครงการจัดหา Notebook สำหรับผู้บริหารระดับสูง

โครงการจัดหา Notebook สำหรับผู้บริหารระดับสูงระดับ ๑๓ ขึ้นไป และหัวหน้าสำนักงาน มีภารกิจที่จะต้องดำเนินการตามนโยบาย เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการรถไฟฯ ตลอดจนดำเนินการตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

วัตถุประสงค์

- เพื่อจัดหาเครื่อง Notebook สำหรับผู้บริหารระดับสูงใช้งานที่ฝ่าย/สำนักงานต่างๆ ในการรถไฟฯ เพื่อรองรับระบบสารบรรณสำนักงานของผู้บริหารฯ จะต้องใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้ผู้บริหารของการรถไฟฯ มีความคล่องตัวในการใช้งานระบบสนับสนุนการตัดสินใจเพื่อการบริหารตามโครงการระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP)

ผลการดำเนินงาน : จัดหา Notebook จำนวน ๓๖ เครื่อง และส่งมอบให้ผู้บริหารฯ เรียบร้อยแล้ว มูลค่า ๑,๗๒๙,๑๖๒.๘๐บาท

โครงการและแผนงาน

โครงการและแผนงานในปี ๒๕๕๒

แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๕๒ นี้เป็นแผนปฏิบัติการในแผนวิสาหกิจของการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงาน ซึ่งแผนปฏิบัติการนี้สอดคล้อง กับแผนวิสาหกิจ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล

ปัญหาหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟฯ มีปัญหาหลักสามารถสรุปได้ ดังนี้.-

๑. การรถไฟฯ เป็นองค์กรที่ดำเนินกิจกรรมหลายอย่างในองค์กรเดียวกัน เช่น งานด้านก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานของระบบราง งานด้านการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation: IMO) งานด้านการให้บริการขนส่ง และงานด้านบริหารทรัพย์สิน เป็นต้น

๒. การแข่งขันของ รฟท. ไม่อยู่บนพื้นฐานเดียวกับทางถนน กล่าวคือ การรถไฟฯ ต้องรับภาระด้านการลงทุน และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบอาณัติสัญญาณ สถานี และการจัดการเดินรถ ในขณะที่การลงทุน และค่าใช้จ่ายทางถนนรับภาระโดยภาครัฐ ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของการรถไฟฯ สูงกว่าทางถนน อีกทั้ง ยังเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การรถไฟฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่อง ขาดสภาพคล่อง และขาดความสามารถในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน รถจักร และล้อเลื่อน ส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการ

๓. ขาดระบบฐานข้อมูลและขาดระบบประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ โดยฐานข้อมูลส่วนใหญ่ของการรถไฟฯ เป็นการดำเนินการด้วยระบบการทำงานด้วยมือ (Manual)

๔. การรถไฟฯ ต้องให้บริการเชิงสังคมที่มีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนผันแปร

๕. การขาดแคลนบุคลากร ซึ่งเป็นผลจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ที่กำหนดให้การรถไฟฯ สามารถรับพนักงานใหม่ได้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของพนักงานที่ลาออก/เกษียณอายุในแต่ละปี

๖. การบริหารจัดการทรัพย์สินยังไม่เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ การรถไฟฯ ยังมีที่ดินอีกจำนวนมาก ที่ควรได้รับการสำรวจและประเมินศักยภาพในการเพิ่มรายได้

๗. ปัญหาหนี้สินทางการเงินการรถไฟฯ มีหนี้สินรวมประมาณ ๗๒,๘๔๙.๕๖ ล้านบาท (ณ วันที่ ๓๑ ก.ค. ๕๑) แบ่งเป็น หนี้สินจากโครงสร้างพื้นฐานในอดีต จากการลงทุนในรถจักรและล้อเลื่อน และหนี้สินจากวัตถุประสงค์อื่น

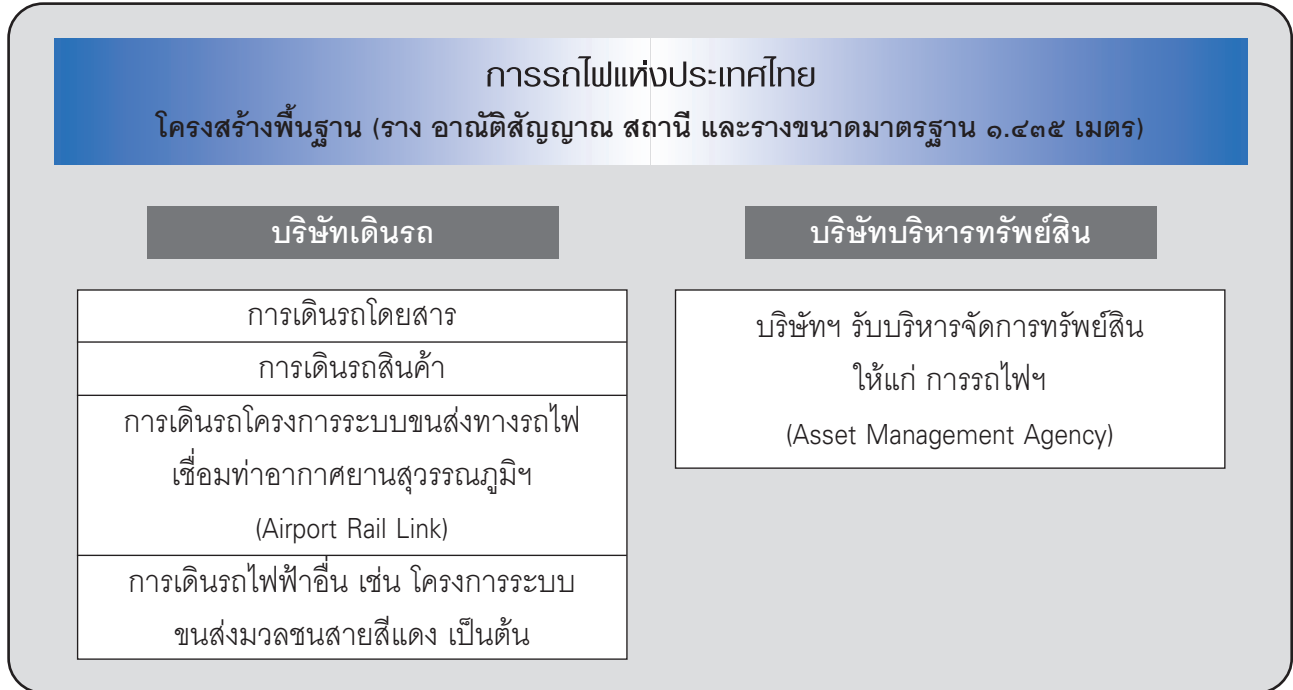
๘. ปัญหาภาระบำเหน็จบำนาญการรถไฟฯ มีพนักงานซึ่งยังคงอยู่ในระบบบำนาญ จำนวน ๒๕,๗๔๙ คน โดยในปี ๒๕๕๑ มีค่าใช้จ่ายบำเหน็จบำนาญ ประมาณ ๒,๗๗๗ ล้านบาท และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการแก้ไขปัญหาของการรถไฟฯ

แนวทางการแก้ไขปัญหาของการรถไฟฯ สามารถสรุปได้ ดังนี้.-

- ปรับปรุงโครงสร้างกิจการตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายโกปรุกดิ์ สภาวสุ) เป็นประธานคณะกรรมการ ซึ่งมีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๒ โดยเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการปรับโครงสร้าง

การบริหารจัดการ เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการดำเนินงานและยกระดับการพัฒนากิจการรถไฟของประเทศให้เป็
 องค์กรหลักที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งที่มีศักยภาพ รวมถึงการสร้างความเข้มแข็ง
 ด้านการดำเนินงานและการบริหารจัดการ ดังนี้-



จากโครงสร้างดังกล่าว การรถไฟฯ จะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้-

๑) จัดตั้งบริษัทลูกทั้ง ๒ บริษัท คือ บริษัทเดินรถ และบริษัทบริหารทรัพย์สิน ที่การรถไฟฯ ถือหุ้นร้อยละ ๑๐๐ ภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณา กำหนดทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่เหมาะสม

๒) พิจารณาแบ่งแยกภารกิจ สินทรัพย์ และหนี้สินระหว่างการรถไฟฯ และบริษัทลูกทั้ง ๒ บริษัท รวมทั้งกำหนดกิจกรรมระหว่างกันและราคาให้เหมาะสม และเสนอ กนร. หรือคณะรัฐมนตรีเห็นชอบอีกครั้ง ภายใน ๑๕๐ วัน นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ

๓) ดำเนินการถ่ายโอนภารกิจ สินทรัพย์ และหนี้สิน เพื่อให้บริษัทลูกทั้ง ๒ บริษัท เริ่มดำเนินการได้ ภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ

การรถไฟฯ เป็นผู้ดำเนินการพัฒนา บริหาร และดูแลรักษาระบบรางและระบบอาณัติสัญญาณ

บริษัทเดินรถ ดำเนินธุรกิจครอบคลุมการเดินรถโดยสาร การเดินรถสินค้า การเดินรถโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link: ARL) และการเดินรถในโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดง

บริษัทบริหารทรัพย์สิน ทำหน้าที่บริหารจัดการที่ดิน จัดเก็บรายได้ และบริหารสัญญาเช่าที่ดินของรฟท. โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้มีบทบาทหลักในการพัฒนาที่ดิน ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดเตรียมเอกสารการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารสินทรัพย์การรถไฟฯ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีภายหลังจากที่สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (สวค.) ได้ทำการศึกษาการจัดตั้งบริษัทลูก

- ปรับปรุงโครงสร้างทางการเงินของการรถไฟฯ โดยให้ภาครัฐรับภาระในการลงทุนและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (ระบบรางและระบบอาณัติสัญญาณ) ทั้งหมดของการรถไฟฯ ทั้งในอดีตและในอนาคต ซึ่งเป็นผลให้บริษัทเดินรถมีโครงสร้างต้นทุนและโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสม และมีความสามารถในการแข่งขัน (แก้ปัญหาหนี้สินทางการเงิน)

- การรถไฟฯ จะเป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เป็นจำนวนเงินประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐ ขณะที่บริษัทเดินรถ จะเป็นผู้ลงทุนในรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับโครงการใหม่ และความต้องการที่เพิ่มขึ้น (แก้ปัญหาการดำเนินงานหลายกิจกรรมในองค์กรเดียว)

- การแก้ปัญหาคารขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพเพิ่มเติม โดยขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ที่กำหนดให้การรถไฟฯ งดรับพนักงาน เว้นแต่ตำแหน่งที่จำเป็นเกี่ยวกับการเดินรถ และตำแหน่งที่ใช้คุณสมบัติพิเศษ แต่ต้องไม่เกินร้อยละ ๕ ของพนักงานที่เกษียณ/ลาออก และมีให้เพิ่มจำนวนลูกจ้างที่มีอยู่ปัจจุบัน โดยคณะกรรมการรถไฟฯ เป็นผู้พิจารณาการบริหารจัดการด้านบุคลากรให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ และแผนงานของการรถไฟฯ

- บริษัทเดินรถ จะเป็นผู้ชำระค่าใช้ทาง (Access Charge) ให้แก่ การรถไฟฯ ในอัตราร้อยละ ๓๐ ของค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation: IMO) (แก้ปัญหาการแข่งขันของการรถไฟฯ ที่ไม่อยู่บนพื้นฐานเดียวกับทางถนน)

- มีระบบเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จากภาครัฐโดยใช้สูตรการคำนวณที่ได้รับความเห็นชอบร่วมกันจากทุกฝ่าย ทำให้แยกผลประกอบการเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ได้อย่างชัดเจน (แก้ปัญหาบริการเชิงสังคมที่มีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนผันแปร)

- การเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านการเดินรถ เพื่อลดภาระการลงทุนของบริษัทเดินรถ โดยการรถไฟฯ จะได้รับผลตอบแทนเป็นรายได้จากค่าใช้ทาง (Access Charge) ส่วนผู้รับบริการก็มีทางเลือกเพิ่มขึ้น ซึ่งในอนาคตจะมีการส่งเสริมระบบการพัฒนาโลจิสติกส์โดยภาคเอกชน การให้เอกชนร่วมทุนเข้าเดินรถไฟฟ้ายาสีแดง ตลอดจนการเพิ่มบทบาทของเอกชนในการบริหารจัดการทรัพย์สิน (การพัฒนาที่ดินและการบริหารจัดการสถานี) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- ภายหลังจากปรับปรุงโครงสร้างการบริหารดังกล่าวแล้ว แต่ละองค์กรจะเกิดความชำนาญเฉพาะทางเพิ่มขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนา/บริหารงานบุคลากรและระบบสารสนเทศแบบ Enterprise Resource Planning (ERP) เพื่อสนับสนุนและสอดคล้องกับการดำเนินการเชิงธุรกิจขององค์กรและสภาพการแข่งขันในขณะนั้น อีกทั้งทำให้แต่ละหน่วยธุรกิจมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานที่ชัดเจน ดังนั้น การรถไฟฯ จะนำเครื่องมือ Balanced Scorecard (BSC) และ Economic Value Management (EVM) มาใช้ในการพัฒนาระบบการวัดผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายของธุรกิจ พร้อมทั้งปรับระบบการปรับอัตราผลตอบแทนของพนักงาน โดยให้สะท้อนกับการประเมินผลจากการวัดผลการดำเนินงาน

- **คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒** เห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๒ ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกรณ์ศักดิ์ สภาวสุ) ประธานกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจเสนอ และจากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวยังไม่ได้ข้อยุติสำหรับการดำเนินการจัดทำปรับปรุงโครงสร้าง

บุคลากร สวัสดิการ และงานด้านการต่างประเทศ

อัตรากำลัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ การรถไฟฟ้า มีผู้ปฏิบัติงาน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑) รวม ๑๖,๗๙๗ คน ประกอบด้วย พนักงาน ๑๓,๐๔๑ คน และลูกจ้างเฉพาะงาน ๓,๗๕๖ คน ดังแสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

ฝ่าย/สำนักงาน	พนักงาน	ลูกจ้างเฉพาะงาน	รวม
การรถไฟฟ้า	๒๗	-	๒๗
ฝ่ายบริหารงานบุคคล	๑๔๘	๑	๑๔๙
ฝ่ายการเงินและการบัญชี	๑๗๘	๒๓	๒๐๑
ฝ่ายการเดินรถ	๔,๕๘๖	๑,๔๔๐	๖,๐๒๖
ฝ่ายการพาณิชย์	๕๓	๒	๕๕
ฝ่ายการช่างกล	๔,๗๕๒	๗๖๒	๕,๕๑๔
ฝ่ายการช่างโยธา	๑,๙๘๙	๑,๒๕๐	๓,๒๓๙
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	๔๘๐	๑๓๙	๖๑๙
ฝ่ายระบบข้อมูล	๖๕	๑	๖๖
ฝ่ายการพัสดุ	๑๒๗	๑๒	๑๓๙
ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน	๗๖	๔๓	๑๑๙
ฝ่ายตรวจสอบภายใน	๔๒	๑	๔๓
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	๙๓	๑	๙๔
สำนักงานอาณานิคม	๕๘	๔	๖๒
สำนักงานแพทย์	๑๖๔	๑๙	๑๘๓
สำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์	๕๔	๑๙	๗๓
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา	๒๓	๒	๒๕
สำนักงานผู้ว่าราชการ	๓๙	๑๙	๕๘
สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า	๕	-	๕
สำนักงานจัดการทรัพย์สิน	๔	๑	๕
สำนักงานสินทรัพย์ถาวร	๑๓	-	๑๓
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการ คณะกรรมการรถไฟฟ้า	๑๑	-	๑๑
ศูนย์บริหารความเสี่ยง	๘	๑	๙
ศูนย์ประชาสัมพันธ์และบริการท่องเที่ยว	๒๑	๒	๒๓
กองควบคุมการปฏิบัติการ	๑๓	๑	๑๔
กองตรวจสอบควบคุมและประเมินผล	๙	๒	๑๑
กองบังคับการตำรวจรถไฟ	๓	๑๑	๑๔
รวม	๑๓,๐๔๑	๔,๐๒๕	๑๖,๗๙๗

พนักงานชาย ๑๒,๒๓๗ คน

พนักงานหญิง ๘๐๔ คน

ด้านการพัฒนาองค์การและการบริหาร

สวัสดิการด้านการแพทย์

สำนักงานแพทย์ ซึ่งได้ทำหน้าที่ให้บริการด้านดูแลสุขภาพอนามัยของพนักงาน การรถไฟฯ ครอบครัวยุ และอดีตพนักงาน ตลอดจนประชาชนโดยทั่วไป โดยมีหน่วยงานหลัก คือ โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร ที่ทำการแพทย์ในส่วนภูมิภาค และกองคลังยาและเวชภัณฑ์

โดยในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๑ สำนักงานแพทย์ มีผลการปฏิบัติงาน ดังนี้-

โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร ซึ่งเป็นโรงพยาบาลทั่วไป ขนาด ๑๒๐ เตียง ให้การบำบัดรักษาพยาบาล และป้องกันโรคแก่ผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว/อดีตผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอกด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย โดยแพทย์ผู้ชำนาญการ ซึ่งประจำอยู่ที่โรงพยาบาลฯ และเชิญมาจากมหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาลใหญ่ ๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ มีผู้มาขอรับการรักษายาบาลรวมทั้งสิ้น ๓๕,๘๖๘ ราย มีผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอกมาขอรับการตรวจรักษาและตรวจร่างกาย จำนวน ๑๒๗,๒๙๘ ราย รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาล จำนวน ๗๖๕ ราย ฝากนอนติดตามอาการ จำนวน ๑๒๙ ราย

ด้านการเงิน ได้รับงบประมาณเฉพาะในส่วนของค่ายาและเวชภัณฑ์ของโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร และส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑๔,๒๗๒,๔๑๕.๐๐ บาท โดยเป็นยอดเงินสดที่ได้รับจากการให้บริการแก่บุคคลภายนอก เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๕,๓๘๙,๐๙๗.๐๐ บาท

ด้านการบริหารจัดการภายใน จัดทำสมุดบันทึกการตรวจสุขภาพประจำปี แจกให้ผู้ปฏิบัติงานที่ได้มารับการตรวจสุขภาพประจำปีไว้ประจำตัว เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานรู้ว่าสุขภาพอย่างไร และจะต้องปฏิบัติตัวอย่างใด ซึ่งเป็นนโยบายของสำนักงานแพทย์และการรถไฟฯ

ส่วนภูมิภาค มีที่ทำการแพทย์เขต รวม ๑๑ เขต มีที่ทำการพยาบาลรายนาง รวม ๑๗ แห่ง จัดแพทย์และพยาบาลออกตรวจเยี่ยมแนะนำให้การรักษาร่วมมอภยารักษาโรคเบื้องต้นไว้ให้ จ่ายเวชภัณฑ์ให้กับสถานี ขบวนรถ และหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟฯ มีผู้มาขอรับการตรวจแนะนำรักษารวมทั้งสิ้น ๓๕,๘๖๘ ราย ตรวจร่างกายรวมทั้งสิ้น ๒,๔๒๗ ราย

ด้านเวชศาสตร์ป้องกัน ได้ให้คำแนะนำและตรวจผู้ปฏิบัติงานตามโรงงานตลอดจนได้มีการตรวจทางเอกซเรย์ปอดและหัวใจ นอกจากนี้ได้ให้บริการตรวจคลื่นหัวใจด้วยเครื่องไฟฟ้า ตรวจเลือดทางชีวเคมี ตรวจสุขภาพร่างกายและจิตใจผู้ปฏิบัติงานด้านเดินรถและขนส่งเป็นระยะ ตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือด ตรวจหาสารเสพติดผู้ต้องสงสัยในหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นนโยบายสำคัญเพราะมีผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคลลดลง ให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บในกิจการรถไฟฯ และอันตรายนั้นเป็นหน้าที่ที่การรถไฟฯ ต้องรับผิดชอบ

ด้านบุคลากร จัดประชุมประจำปีที่โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร เพื่อเพิ่มพูนความรู้ และส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมและประชุมวิชาการฯ โดยผู้เข้ารับการอบรมและประชุมวิชาการฯ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง (เนื่องจากการรถไฟฯ ขอประหยัดงบประมาณในด้านนี้ไว้ชั่วคราว)

สถิติผู้มารับการตรวจและรักษาจากสำนักงานแพทย์ การรถไฟฯ (ตรวจแนะนำและให้การรักษา)
ประจำปี ๒๕๕๑ (ต.ค. ๒๕๕๐ - ก.ย. ๒๕๕๑)

หน่วยงาน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวมทั้งปี
รพ.บุรฉัตรฯ	๓,๓๓๖	๓,๑๐๖	๒,๔๙๙	๓,๐๓๗	๒,๗๓๙	๒,๙๐๙	๒,๗๗๓	๒,๙๒๙	๓,๔๕๙	๓,๑๙๐	๒,๙๔๙	๓,๐๔๖	๓๕,๙๖๙
แพทย์เขต กท.	๑,๙๔๐	๒,๒๙๒	๑,๙๖๑	๑,๙๒๐	๑,๖๕๒	๑,๖๑๐	๑,๗๖๐	๑,๙๗๗	๑,๗๙๕	๑,๙๖๙	๑,๙๓๙	๑,๔๐๒	๒๑,๙๐๗
แพทย์เขต บข.	๑,๖๐๙	๑,๑๓๑	๑,๙๒๐	๑,๒๐๐	๑,๖๑๓	๑,๒๔๙	๑,๑๔๐	๑,๗๑๙	๑,๕๙๔	๑,๗๖๖	๑,๓๓๖	๑,๐๓๙	๑๗,๒๐๔
แพทย์เขต กค.	๖๕๑	๕๖๗	๔๗๑	๕๔๖	๔๙๕	๔๙๕	๔๓๐	๔๙๐	๕๐๗	๕๐๔	๔๖๙	๕๙๐	๖,๑๙๔
แพทย์เขต รส.	๑,๔๒๔	๑,๒๔๓	๑,๑๔๐	๑,๓๒๙	๑,๑๐๒	๑,๐๒๒	๙๓๙	๑,๑๒๓	๑,๐๗๑	๑,๐๒๖	๙๒๖	๙๖๒	๑๓,๒๐๗
แพทย์เขต นว.	๓๗๗	๔๐๒	๓๓๐	๓๙๙	๓๓๙	๓๖๐	๒๖๓	๓๑๓	๓๒๕	๑๙๓	๓๑๐	๑๗๖	๓,๗๗๖
แพทย์เขต ศล.	๕๔๑	๔๕๗	๔๔๒	๔๑๙	๔๙๔	๔๗๑	๔๗๖	๓๙๖	๔๗๙	๕๑๓	๔๔๓	๔๙๒	๕,๕๙๒
แพทย์เขต ลป.	๓๔๐	๓๙๔	๓๔๑	๓๙๓	๓๓๙	๔๑๔	๓๖๕	๓๑๗	๓๔๙	๔๐๕	๓๒๗	๔๒๖	๔,๔๑๐
แพทย์เขต ชพ.	๓๑๐	๓๔๒	๒๖๙	๓๖๙	๒๕๐	๒๙๙	๒๑๙	๒๖๔	๓๖๗	๔๔๔	๒๙๔	๒๙๐	๓,๖๙๕
แพทย์เขต ทส.	๑๔๓	๑๙๔	๑๒๙	๑๕๙	๑๒๐	๑๒๔	๑๑๒	๑๓๙	๑๔๒	๑๓๑	๑๔๓	๑๔๐	๑,๖๖๓
แพทย์เขต หอ.	๓๙๙	๒๙๔	๒๙๙	๓๑๓	๓๐๙	๓๒๙	๓๑๙	๓๖๓	๔๔๒	๔๔๙	๓๖๒	๓๗๙	๔,๒๔๓
รวม	๑๑,๐๕๙	๑๐,๔๑๒	๙,๕๙๘	๙,๙๘๑	๙,๔๔๐	๙,๒๕๙	๘,๗๙๖	๙,๘๐๘	๑๐,๕๑๐	๑๐,๕๗๙	๙,๓๘๖	๘,๙๓๑	๑๑๗,๗๕๙

ตรวจแนะนำและให้การรักษา ๑๑๗,๗๕๙ ร้าย
 ตรวจร่างกาย ๙,๕๓๙ ร้าย
 รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร ๗๖๕ ร้าย
 คนไข้ฝากนอน ๑๒๙ ร้าย
รวม ตรวจแนะนำ และตรวจร่างกาย ๑๒๗,๒๙๙ ร้าย

สถิติผู้มารับการตรวจและรักษาจากสำนักงานแพทย์ การรถไฟฯ (ตรวจร่างกาย)
ประจำปี ๒๕๕๑ (ต.ค. ๒๕๕๐ - ก.ย. ๒๕๕๑)

หน่วยงาน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวมทั้งปี
รพ.บุรฉัตรฯ	๑๗๙	๒๗๒	๑๗๔	๑๙	๔	๑๓	๒๑๔	๒๔๙	๖๒๑	๓๓๑	๑๙๐	๑๖๒	๒,๔๒๗
แพทย์เขต กท.	๕๖	๓๓	๖๐	๖๑	๓๙	๖๑	๒๕๕	๓๒๙	๒๙๗	๓๖๓	๒๙๕	๑๖๒	๒,๐๐๐
แพทย์เขต บข.	๖๗	๑๔๗	๒๖๐	๕๒	๓๔	๔๙	๓๖	๙๗	๑๐๔	๒๐๙	๑๒๒	๑๒๗	๑,๒๙๓
แพทย์เขต กค.	๒๙๖	๑๓๑	๓๖	๔๔	๔๗	๔๐	๓๗	๔๓	๑๒๕	๓๗	๕๑	๔๒	๙๑๙
แพทย์เขต รส.	๑๗	๓๖	๑๑	๑๑	๑๒	๕๐	๒๒	๓๗	๑๑๑	๔๔	๑๕๖	๑๖๒	๖๖๙
แพทย์เขต นว.	๕๕	๒๒	๖	๕	๑๐	๑๐๙	๓๑	๑๔	๑๖	๗	๑๑	-	๒๙๕
แพทย์เขต ศล.	๒๐	๒๓	๑๙	-	๑๓	๑๖	๙๐	๑๐๙	๙๐	๑๕๙	๖๕	๕๗	๖๕๙
แพทย์เขต ลป.	๑๗	-	๓	๒	๓	๗๙	๒๖	๑๙	๓๕	๒๑	๒๔	๗๐	๒๙๙
แพทย์เขต ชพ.	๗	๔	-	-	๒	๓	๙	๖๙	๑๐๒	๑๖๙	๖๑	๔๔	๔๖๙
แพทย์เขต ทส.	๑๐	๑๖	-	-	๑	๑๖	๒๓	๔๔	๙๒	๖๒	๒๐	๕๖	๓๓๐
แพทย์เขต หอ.	๖๕	๒๐	๒๑	๒	๓	๓	-	๙	๒๓	๑๕	๖	๒๒	๑๙๙
รวม	๗๗๙	๗๐๔	๕๘๙	๑๙๕	๑๖๗	๔๓๗	๗๔๓	๑,๐๐๗	๑,๖๐๖	๑,๔๑๗	๙๙๑	๙๐๔	๙,๕๓๙

มาตรการด้านความปลอดภัยและด้านบริการบนขบวนรถไฟ

ด้านความปลอดภัย

๑. ให้ตำรวจรถไฟแจ้งหมายเลขโทรศัพท์มือถือให้กับพนักงานรักษารถ (พรร.) และหัวหน้าตู้เสบียง ก่อนขบวนรถไฟออกจากสถานี และให้ปรับคลื่นวิทยุมือถือให้ตรงกับคลื่นของการรถไฟฯ หากมีเหตุเกิดขึ้นจะได้สามารถประสานงานกันได้ที่ทันที
๒. ให้ตำรวจรถไฟร่วมกับ พนักงานรักษารถ (พรร.) พนักงานห้ามล้อ (พหล.) และพนักงานรณอน (พ. รณอน) ประชาสัมพันธ์เตือนภัยให้ผู้โดยสารระมัดระวังเก็บทรัพย์สินที่มีค่า ไม่รับสิ่งของหรืออาหารหรือเครื่องดื่มจากคนแปลกหน้า
๓. ให้สำนักงานตำรวจรถไฟจัดตำรวจนอกเครื่องแบบขึ้นตรวจบนขบวนรถไฟที่มีเหตุโจรกรรมทรัพย์สินบ่อยครั้ง และให้จัดนายตำรวจระดับรองสารวัตร ขึ้นตรวจผลการปฏิบัติของตำรวจรถไฟ
๔. ให้ตำรวจนอกเครื่องแบบทำการตรวจตามตารางที่กำหนด โดยให้กำหนดรายชื่อชุดตรวจในแต่ละครั้งให้ชัดเจน สามารถตรวจสอบได้และให้ส่งแผนการตรวจและรายชื่อชุดตรวจให้ทราบทุกต้นเดือน โดยลงวัน เวลา และขบวนที่ขึ้นตรวจ จุดขึ้นตรวจจากสถานีใด และลงที่สถานีใด และสรุปผลการตรวจ
๕. จัดทำประวัติบุคคลต้องสงสัยที่มีพฤติกรรมลักทรัพย์ไว้เป็นข้อมูลในการสืบสวนและตรวจสอบเมื่อมีเหตุเกิดขึ้น เช่น กลุ่มผู้นำสิ่งของมาขายตามชานชาลาสถานีและบนขบวนรถไฟ พนักงานการรถไฟฯ ประจำตู้ขบวน กลุ่มบุคคลที่กระทำผิดในอดีตและเคยถูกจับดำเนินคดี กลุ่มวัยรุ่นที่เตร็ดเตร่บริเวณสถานีเป็นประจำ และกลุ่มบุคคลอาชีพขั้บรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณสถานี

ด้านบริการ

๑. โครงการครุตำรวจข้างถนน เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๑ โดยนำตู้รถไฟเก่ามาปรับปรุงและดัดแปลงให้เป็นห้องสมุดและห้องสนทนาการ ตั้งอยู่บริเวณลานจอดรถสถานีตำรวจรถไฟนพวงศ์ กก.๑ บก.รฟ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลืออบรมสั่งสอนดูแลเด็กแว่นรอบด้อยโอกาสบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และบริเวณใกล้เคียง
๒. โครงการหมอตารางรถไฟ เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๖ โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟทำหน้าที่ควบคุมขบวนรถไฟ ๑ นาย ทำหน้าที่เป็นหมอตารางรถไฟควบคู่ไปด้วย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการปฐมพยาบาลเบื้องต้นแก่ผู้โดยสารที่เจ็บป่วยและบาดเจ็บในระหว่างการเดินทาง

สถิติการปราบปรามอาชญากรรม ปีงบประมาณ ๒๕๕๑

ประเภท ความผิด	สถิติการเกิดคดีอาญา			
	การเกิด	การจับกุม	ผู้ต้องหา	ของกลาง / ความเสียหาย
ประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน				
๑. ลักทรัพย์	๑๘๓	๖๓	๗๙	
๒. ชิงทรัพย์	๑๕	๔	๔	
๓. ขโมยทรัพย์	๓	๔	๔	(จับตามหมายจับ ๑ ราย ๑ คน)
พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ				
- ยาบ้า		๗๖	๘๒	จำนวน ๒๔๒,๘๐๒ เม็ด
- ยาไอซ์		๒	๒	จำนวน ๒ กรัม
- เฮโรอีน		๒	๑	จำนวน ๔ หลอดพลาสติกเบอร์ ๕
- ยาแก้ไอ		๑๔	๕	ปริมาณ ๑๐๔.๔๘๐ ลิตร
- ผีน		๑	๑	น้ำหนัก ๖๐ กรัม
- อัลฟาไซแลม		๑	๑	จำนวน ๑,๕๖๔ เม็ด
- สารระเหย		๑๘	๑๘	กาว จำนวน ๑๘ กระป๋อง
- พืชกระท่อม		๖๗	๓๖	น้ำหนัก ๒๗๘.๔๔๐ กิโลกรัม
- กัญชา		๖	๖	น้ำหนัก ๑๑๑.๕๑ กรัม
พ.ร.บ.ศุลกากร		๒๗	-	น้ำหนัก ๗๐๓.๘๒๑ กก./ราคา ๘๒,๕๑๐ บาท
พ.ร.บ.คนเข้าเมือง		๑๕,๑๙๙	๑๕,๑๙๙	
พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟ		๘๖๔	๘๖๔	ปรับเป็นเงิน ๘๗,๓๙๐ บาท
พ.ร.บ.สถานบริการ		๖	๖	เปิดโดยไม่ได้รับอนุญาต
พ.ร.บ.ลิขสิทธิ์		๘	๗	สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ ๖๙ รายการ + VCD. ๔๕๓ แผ่น
พ.ร.บ.สิ่งพิมพ์ลามก		๓	๒	VCD. ลามก ๕๕ แผ่น + หนังสือลามก ๖๕๐ เล่ม
พ.ร.บ.ป่าไม้		๓	๓	กล้วยไม้ป่าหวงห้าม จำนวน ๒๒๓ ต้น
พ.ร.บ.โรคระบาดสัตว์		๑	-	เนื้อหมูป่า ๙๓ กก. + เนื้อตะกวด ๒ กก.
พ.ร.บ.ยาสูบ		๓	๓	บุหรี่ต่างประเทศ ๒๓๐ ซอง/ยาสูบ ๕๒ กก.
พ.ร.บ.จราจรทางบก		๗๘๑	๗๘๑	ปรับเป็นเงิน ๑๒๕,๖๖๐ บาท
พ.ร.บ.ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง		๓๒	๓๒	น้ำมัน diesel ๒๔,๕๐๐ ลิตร
พ.ร.บ.อาหารและยา		๕	๕	จำหน่ายยาโดยไม่ได้รับอนุญาต
พ.ร.บ.สุรา		๒	๑	สุราต่างประเทศไม่ติดอากรฯ จำนวน ๑ ลิตร

งานด้านการต่างประเทศ

๑. การประชุมประเพณี

๑.๑ การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ ๒๙ ระหว่างวันที่ ๑๙ - ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๐ ณ กรุงย่างกุ้ง ประเทศพม่า การประชุมฯ ครั้งนี้แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

๑. การประชุมกลุ่มผู้ว่าการ ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- ๑.๑ สถานะและการพัฒนาของการรถไฟกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- ๑.๒ โปรแกรมการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่การรถไฟอาเซียน โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๑.๓ โครงสร้างทางการเงินในการร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นทางเลือกด้านแหล่งเงินทุนสำหรับกิจการรถไฟ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๑.๔ โปรแกรมการฝึกอบรมภาคสนาม โดยการรถไฟลาว
- ๑.๕ การสนับสนุนการปฏิบัติการหลายรูปแบบ โดยการรถไฟลาว
- ๑.๖ สถานะล่าสุดของศูนย์กลางความเป็นเลิศแห่งอาเซียนสำหรับการรถไฟต่างๆ โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๑.๗ ทรัพยากรมนุษย์ของการรถไฟพม่าในระยะเวลา ๗ ปี โดยการรถไฟพม่า
- ๑.๘ ความคืบหน้าเส้นทางรถไฟสายทรานส์อาเซียในพม่า โดยการรถไฟพม่า
- ๑.๙ การบริหารที่เน้นมูลค่า (Value Base Management) โดยการรถไฟ
- ๑.๑๐ วิธีการระดมทุนสำหรับการรถไฟ โดยการรถไฟเวียดนาม
- ๑.๑๑ ธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ โดยการรถไฟเวียดนาม
- ๑.๑๒ รายงานความคืบหน้าเส้นทางเชื่อมสายสิงคโปร์-คุนหมิง โดยการรถไฟเวียดนาม

๒. การประชุมกลุ่มการตลาดและการปฏิบัติการ ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- ๒.๑ โปรแกรมการฝึกอบรมภาคสนามสำหรับ Front Liners โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๒.๒ การปฏิบัติการเพื่อเพิ่มความสามารถโครงการทางคู่บางส่วนระหว่างจาการ์ตาและบันดุง โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๒.๓ การจัดการและการเดินทางในเส้นทางระหว่างช่วง Lebaran Peak Season โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๒.๔ ธุรกิจย่อยสำหรับกิจการรถไฟ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๒.๕ การดำเนินงานอย่างตรงเวลา โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๒.๖ การฟื้นฟูบทบาทของสถานีในย่านศูนย์กลางธุรกิจ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๒.๗ รายงานประเทศด้านการสนับสนุนการปฏิบัติการหลายรูปแบบ โดยการรถไฟลาว
- ๒.๘ ความคาดหวังในการเดินทางและความเป็นไปได้ทางการตลาดในเส้นทางหนองคาย-ท่านาแล้ง โดยการรถไฟลาว
- ๒.๙ การพัฒนาทรัพย์สินที่ดินการรถไฟผ่านบริษัทร่วมทุน โดยการรถไฟมาเลเซีย

- ๒.๑๐ ประสบการณ์ในการดำเนินการระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ E-ticketing โดยการรถไฟ
มาเลเซีย
- ๒.๑๑ โอกาสและความท้าทายของการบริการรถไฟชานเมือง โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๒.๑๒ การท่องเที่ยวทางรถไฟในพม่า โดยการรถไฟพม่า
- ๒.๑๓ รายงานความคืบหน้าการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการดำเนินการขนส่ง โดยการรถไฟ
- ๒.๑๔ การเปลี่ยนการรถไฟให้กลายเป็นระบบการขนส่งที่ได้รับความนิยม โดยการรถไฟ
- ๒.๑๕ ความสอดคล้องกันของข้อตกลงการเดินทางร่วมสำหรับการรถไฟอาเซียน โดยการรถไฟ
- ๒.๑๖ ความคืบหน้าแผนฟื้นฟูการรถไฟ โดยการรถไฟ
- ๒.๑๗ การกำหนดกลไกค่าโดยสารที่ยืดหยุ่นในการตลาดแบบไดนามิก Dynamic Market
โดย การรถไฟเวียดนาม

๓. การประชุมกลุ่มเทคนิค ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- ๓.๑ รายงานความคืบหน้าการรถไฟกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- ๓.๒ การปรับปรุงการรถไฟในกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- ๓.๓ ประสบการณ์การปรับปรุงรถจักรดีเซลเก่า โดยการรถไฟกัมพูชา
- ๓.๔ เทคโนโลยี GPS สำหรับรถจักร โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- ๓.๕ การซ่อมหมันรถจักรที่มีอายุเหลือครึ่งหนึ่งให้มีอายุการใช้งานเพิ่มขึ้น โดยการรถไฟ
อินโดนีเซีย
- ๓.๖ การบำรุงรักษาล้อเลื่อนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดโดยการพัฒนาแบบโลจิสติกส์ โดย
การรถไฟอินโดนีเซีย
- ๓.๗ การก่อสร้างทางรถไฟจากสะพานมิตรภาพถึงบ้านท่านาแล้ง โดยการรถไฟลาว
- ๓.๘ การปรับปรุงทางระหว่าง Don Det - Don Khone โดยการรถไฟลาว
- ๓.๙ โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ระหว่าง Rawang - Ipoh โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๓.๑๐ ระบบอาณัติสัญญาณต้นทุนต่ำและการปรับปรุงรางเดี่ยวให้ทันสมัย โดยการรถไฟ
มาเลเซีย
- ๓.๑๑ ประสบการณ์ในการจัดการโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ Rawang - Ipoh โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๓.๑๒ โครงการทางคู่ Yangon - Mandalay โดยการรถไฟพม่า
- ๓.๑๓ การยกระดับระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมด้วยสายเคเบิลใยแก้วช่วง Yangon -
Mandalay โดยการรถไฟพม่า
- ๓.๑๔ การประยุกต์ใช้ Axle Counter สำหรับเครื่องกั้น โดยการรถไฟ
- ๓.๑๕ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยการรถไฟ
- ๓.๑๖ รายงานความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ
สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยการรถไฟ
- ๓.๑๗ การปรับปรุงรถจักร Alstom รุ่น ๔๑๐๑ - ๔๑๕๔ โดยการรถไฟ
- ๓.๑๘ ประสบการณ์เบื้องต้นในการเดินรถ SIEMENS AR - ๑๕ AC - AC ซึ่งได้รับความช่วยเหลือ
ด้านเงินทุนจากประเทศเยอรมนี โดยการรถไฟเวียดนาม
- ๓.๑๙ ความคืบหน้าโครงการผลิตรถจักร โดยการรถไฟเวียดนาม

๓.๒๐ ประสิทธิภาพดีเกี่ยวกับระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคมรูปแบบใหม่ โดยการรถไฟเวียดนาม

๑.๒ การประชุมร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟมาเลเซีย ครั้งที่ ๒๙

การรถไฟฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระหว่างการรถไฟมาเลเซีย - การรถไฟฯ ครั้งที่ ๒๙ ระหว่างวันที่ ๔-๘ มิถุนายน ๒๕๕๑ ที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยผู้แทนจากการรถไฟมาเลเซียมี Dato' Mohd Salleh Abdullah, Managing Director เป็นหัวหน้าคณะ และผู้แทนจากการรถไฟฯ มีนายนคร จันทศร รองผู้อำนวยการโครงการระบบรถไฟฟ้ารักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหัวหน้าคณะการประชุมฯ ครั้งนี้ แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

๑. การบรรยายพิเศษครบองค์ประชุม ในหัวข้อ แผนปรับโครงสร้างการรถไฟฯ (SRT's Turnaround Plan) โดย หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงินของการรถไฟฯ

๒. การประชุมกลุ่มเจ้าหน้าที่ (ด้านเทคนิค) ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- ๒.๑ รายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง โดยการรถไฟฯ
- ๒.๒ ข้อมูลร่วมเกี่ยวกับชิ้นส่วนอะไหล่ของรถจักรและรถสินค้า โดยการรถไฟฯ
- ๒.๓ ระบบไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยการรถไฟฯ
- ๒.๔ ประสิทธิภาพเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ระหว่าง Rawang และ Ipoh โดยการรถไฟฯ
- ๒.๕ การดูแลและการซ่อมบำรุงสะพานเหล็ก โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๒.๖ การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบการใช้งานผ่านเครือข่ายของ KTMB โดยการรถไฟมาเลเซีย

๓. การประชุมกลุ่มเจ้าหน้าที่ (ด้านการตลาด) ประกอบด้วยหัวข้อต่อไปนี้

- ๓.๑ รายงานสถานการณ์การเดินทางรถสินค้าผ่านแดน โดยการรถไฟฯ
- ๓.๒ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการรถไฟ โดยการรถไฟฯ
- ๓.๓ การใช้ตู้สินค้าสำหรับการขนส่งยิปซัมร่วมกันระหว่างการรถไฟมาเลเซีย - การรถไฟฯ โดยการรถไฟฯ
- ๓.๔ การเดินรถร่วมระหว่างประเทศ ระหว่างการรถไฟมาเลเซีย - การรถไฟฯ โดยการรถไฟฯ
- ๓.๕ การใช้ประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์ให้ได้มูลค่าสูงสุด โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๓.๖ การนำการจัดการลูกค้าสัมพันธ์มาประยุกต์ใช้ในการให้บริการของ รฟม. โดย รฟม.
- ๓.๗ การจัดการทรัพย์สินหมดอายุการใช้งาน โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๓.๘ การร่วมมือกับธุรกิจสื่อโฆษณาในงานโฆษณาดีจิตอลกลางแจ้ง โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๓.๙ ผลกระทบจากราคาเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นต่อธุรกิจการขนส่ง โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ๓.๑๐ ผลประโยชน์ทางอ้อมของขบวนรถขนส่งสินค้า เมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งรูปแบบอื่น โดยการรถไฟมาเลเซีย

๒. การขอรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ

๒.๑ โครงการ JR - East International Railway Course ๒๐๐๘ บริษัท East Japan Railway Company (JR - East) ประเทศญี่ปุ่น โดยการสนับสนุนของ East Japan Railway Culture Foundation (EJRFC) ให้ทุนแก่พนักงานการรถไฟฯ ไปฝึกอบรมในหลักสูตร JR - East International Railway Course ๒๐๐๘ มีกำหนดระยะเวลา ๓ สัปดาห์ โดยในปี ๒๕๕๑ ได้ให้ทุนแก่นายวิฑูรย์ บุญเฟื่องฟู วิศวกร ๘ ศูนย์ซ่อมบำรุง ฝ่ายการช่างกล ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Rolling Stock Maintenance and Management และนายธนา ใจกล้า วิศวกร ๘ ศูนย์บำรุงทางภาคตะวันออก ฝ่ายการช่างโยธา ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Track Maintenance and Civil Engineering Management ระหว่างวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ - ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๑ ที่ประเทศญี่ปุ่น

๒.๒ โครงการ JR - East Fellowship Programme ๒๐๐๘ บริษัท East Japan Railway Company (JR - East) ประเทศญี่ปุ่น โดยการสนับสนุนของ East Japan Railway Culture Foundation (EJRFC) ให้ทุนแก่พนักงานการรถไฟฯ ไปฝึกอบรมในหลักสูตร JR - East Fellowship Programme ๒๐๐๘ มีกำหนดระยะเวลา ๓ เดือน โดยในปี ๒๕๕๑ ได้ให้ทุนแก่นายชัยยะ คชรัตน์ พนักงานการเดินรถ ๖ กองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ ฝ่ายการเดินรถ ไปฝึกอบรมในหัวข้อ Transport Planning and Traffic Control ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม - ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

๓. การให้ความร่วมมือ / ความช่วยเหลือกับต่างประเทศ

๓.๑ ความร่วมมือทางวิชาการไทย - พม่า การรถไฟฯ ได้จัดฝึกอบรม / ดูงาน ให้แก่เจ้าหน้าที่การรถไฟพม่า ภายใต้ความร่วมมือทางวิชาการไทย - พม่า ประจำปี ๒๕๕๐ ระหว่างวันที่ ๘ - ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๐ จำนวน ๑๕ คน ในหลักสูตรต่างๆ ดังนี้

๑. หลักสูตร Locomotive Maintenance ผู้เข้ารับการอบรม ประกอบด้วย

- ๑) Mr.Min Thu Aung
- ๒) Mr.Saw Roger
- ๓) Mr.San Oo
- ๔) Mr.Myo Khine Oo
- ๕) Mr.Nyunt Lwin

๒. หลักสูตร Operation Management ผู้เข้ารับการอบรม ประกอบด้วย

- ๑) Mr.San Tha Aung
- ๒) Mr.Myint Zaw
- ๓) Mr.Aung Thu Latt
- ๔) Mr.Aye Maung
- ๕) Mr.Kin Maung Swe

๓. **หลักสูตร Signalling and Telecommunications Engineering** ประกอบด้วย

- ๑) Mr.Han Nyunt
- ๒) Mr.Min Pan Aung
- ๓) Mr.Soe Tint
- ๔) Mr.Soe Win
- ๕) Mr.Hla Htut

๔. **การจัดฝึกอบรมแก่เจ้าหน้าที่องค์การรถไฟลาว**

การรถไฟฯ ได้จัดฝึกอบรมหลักสูตรด้านรถไฟให้แก่เจ้าหน้าที่องค์การรถไฟลาว จำนวน ๘ ราย ระหว่างวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๑ ในหลักสูตรต่างๆ ดังนี้

๑. **การควบคุมการเดินรถ (Traffic Control)**

- ๑) Mr.Phouthavanh SONETHAVONG
- ๒) Mr.Khamphet SISAMOUTH

๒. **การควบคุมระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมระหว่างสถานี (Signalling and Telecommunications Control between Stations)**

- ๑) Mr.Bounvilay MISAYKHAM
- ๒) Mr.Outhong BOUNTHAVONG

๓. **การควบคุมประแจมือและการควบคุมเครื่องกั้นถนนบริเวณจุดตัด (Hand Operated Point With Key Lock Control and Level Crossing Control)**

- ๑) Mr.Soulenin MANGNOMEK
- ๒) Mr.Thanin MANIPAKONE

๔. **ระบบงานขายตั๋ว (Ticket Selling System)**

- ๑) Mr.Kongthaly PHOTHISOMPHONE
- ๒) Mr.Keomany KEOTHONG

ฐานะการเงินและการบัญชี

๑. เงินทุนและฐานะการเงิน

๑.๑ เงินทุนยก มาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ ของสายใหญ่ สายแม่กลอง และเงินทุนตามโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก รวมเป็นเงิน ๕๔,๗๗๘,๐๓๘,๘๓๓.๔๑ บาท ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้เบิกเงินจากกระทรวงการคลังมาใช้จ่ายขึ้นเป็นทุน คือ เงินงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ ๗๔๒,๗๕๐,๘๐๘.๙๓ บาท งานปรับปรุงทางและเปลี่ยนไม้หมอน ๔๐,๗๙๐,๕๒๔.๖๐ บาท งานจัดหาไม้หมอน รองราง ๑๓๒,๙๐๙,๖๗๒.๒๘ บาท งานจัดหาและเปลี่ยนประแจ ๓๒,๘๓๖,๕๒๐.๖๔ บาท งานปรับปรุงสะพาน และช่องน้ำ ๗๖,๐๑๕,๔๔๕.๙๑ บาท งานเปลี่ยนสะพานแม่แคร่รางเหล็ก ๒๐,๕๒๘,๒๙๙.๘๔ บาท งานเสริมความมั่นคงด้านทาง ๓,๗๖๒,๕๐๐ บาท โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วง บางซื่อ - ดลิ่งชัน ๔,๑๗๗,๔๑๘ บาท งานปรับปรุงทางจากอุทกภัย ๕๐,๖๗๓,๑๙๙.๔๑ บาท จัดหาและติดตั้งเครื่องทวน สัญญาณ ๒๖,๓๔๙,๗๕๐ บาท จัดหาและติดตั้งประแจกลไฟฟ้า ๗,๓๑๙,๑๑๐ บาท จัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน ๒๙,๕๙๗,๐๐๐ บาท รวมทั้งการกู้เงินในประเทศโดยรัฐบาลรับประกันภาระเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑๒๑,๖๗๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงินโอนขึ้นเป็นทุนในระหว่างปี ๒๓,๘๗๙,๓๖๐,๒๔๙.๖๑ บาท เมื่อรวมกับทุนที่ยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ แล้ว เงินทุน ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒ บาท

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ มีมูลค่า ๓,๒๕๔,๗๐๐,๑๕๘.๐๕ บาท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นเงิน ๗๑๘,๗๖๔,๓๓๑.๔๑ บาท หรือประมาณร้อยละ ๒๒.๐๘ ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นพัสดุดังกล่าว ลูกหนี้ เงินยืมทดรอง และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ โดยมีหนี้สินหมุนเวียน ๖,๒๑๒,๒๖๔,๕๙๑.๓๐ บาท และอัตราส่วนระหว่างสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียนเท่ากับ ๐.๕๒:๑

เงินกู้ยืมระยะยาว เงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เงินกู้จากสถาบันเครดิตแห่งชาติของรัฐบาลสาธารณรัฐฝรั่งเศส เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศ แห่งญี่ปุ่น เงินกู้ธนาคารออมสิน และสถาบันการเงินต่างๆ เงินกู้โดยการออกพันธบัตรการรถไฟฯ หักด้วยส่วนผ่อนชำระแล้วคงค้างชำระ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๕๑,๕๑๑,๕๒๒,๑๒๗.๗๔ บาท ในจำนวนนี้ได้แยกไปรวมไว้ในหมวดหนี้สินหมุนเวียน เนื่องจากจะถึงกำหนดชำระในระยะ ๑ ปี จำนวน ๔,๔๘๓,๙๓๒,๕๖๕.๙๓ บาท ส่วนที่เหลือจำนวน ๔๗,๐๒๗,๕๘๙,๕๖๑.๘๑ บาท แสดงในรายการเงินกู้ยืมระยะยาว

๑.๒ สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าสินทรัพย์ที่เป็นทางถาวร เครื่องบริภัณฑ์รถไฟและรายจ่ายทั่วไปเกี่ยวกับการลงทุน ยกมาจากปี ๒๕๕๐ โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา รวมเป็นเงิน ๙๙,๘๕๖,๓๔๔,๓๕๕.๕๕ บาท เพิ่มขึ้นในระหว่างปีงบประมาณ ๗๗๖,๔๑๓,๔๔๙.๔๙ บาท รวมยอดสินทรัพย์ถาวรเมื่อสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๑๐๐,๖๓๒,๗๕๗,๘๐๕.๐๔ บาท สำหรับสินทรัพย์ถาวรจำนวนนี้การรถไฟฯ ได้มีการคิดค่าเสื่อมราคาสะสมไว้จนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๒๖,๘๙๓,๖๘๙,๕๗๓.๐๕ บาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเสื่อมราคาสะสมยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๐ ซึ่งมีจำนวน ๒๕,๒๙๖,๐๓๖,๐๘๒.๑๓ บาท คงเป็นค่าเสื่อมราคาสะสมเพิ่มขึ้นในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำนวน ๑,๕๙๗,๖๕๓,๔๙๐.๙๒ บาท

๑.๓ ผลการดำเนินงาน

รายได้ในการดำเนินงานก่อนหักรายจ่ายสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๐ ถึง กันยายน ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๘,๖๕๐,๖๑๕,๓๘๑.๖๗ บาท จำแนกเป็นรายได้การโดยสาร ๔,๑๔๙,๐๒๗,๓๗๙.๓๖ บาท หรือร้อยละ ๔๗.๙๖ รายได้การสินค้า ๒,๓๙๑,๘๒๙,๐๗๗ บาท หรือร้อยละ ๒๗.๖๕ และรายได้ดำเนินกิจการอื่น ๆ ๒,๑๐๙,๗๕๘,๙๒๕.๓๑ บาท หรือ ร้อยละ ๒๔.๓๙ รายได้ในการดำเนินงานของปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐ แล้ว ปรากฏว่ารายได้ลดลง ๓๘๘,๙๙๕,๑๐๕.๕๖ บาท หรือลดลงร้อยละ ๔.๓๐ รายได้ที่ลดลงเป็นรายได้การโดยสารลดลง ๒๕,๔๗๒,๕๘๖.๐๓ บาท หรือลดลงร้อยละ ๐.๖๑ รายได้การสินค้าเพิ่มขึ้น ๒๒๐,๘๙๗,๒๒๔.๘๔ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๑๘ และรายได้ดำเนินกิจการอื่น ๆ ลดลง ๕๘๔,๔๑๙,๗๔๔.๓๗ บาท หรือลดลงร้อยละ ๒๑.๖๙

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นเงิน ๑๑,๖๔๙,๓๙๘,๔๖๘.๖๘ บาท สูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๐ เป็นเงิน ๑,๐๗๘,๘๐๕,๐๒๒.๕๓ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๒๑ จำแนกเป็นรายจ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณ และสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น ๒๓๗,๐๑๗,๐๐๙.๓๙ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๗.๗๙ รายจ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อนลดลง ๖,๔๑๙,๐๕๗,๙๕๐ บาท หรือลดลงร้อยละ ๐.๒๘ รายจ่ายการหาประโยชน์ และการขนส่งเพิ่มขึ้น ๘๒๗,๗๔๓,๐๘๑.๙๑ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๙๔ รายจ่ายการบริหารและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟเพิ่มขึ้น ๒๐,๔๖๓,๙๘๙.๑๘ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๕๘

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๕๑ จำแนกตามลักษณะค่าใช้จ่าย ได้ดังนี้ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล ๕,๕๔๖,๐๐๖,๒๙๘.๖๖ บาท เท่ากับร้อยละ ๖๔.๑๑ ของรายได้ในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐ เพิ่มขึ้น ๒๕๙,๘๐๘,๐๒๐.๑๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๙๑ ค่าวัสดุและอื่น ๆ ๒,๘๙๗,๘๑๘,๕๗๕.๐๒ บาท เท่ากับร้อยละ ๓๓.๕๐ เพิ่มขึ้น ๘๓,๖๖๐,๐๐๑.๙๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๙๗ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ๓,๒๐๕,๕๗๓,๕๙๕.๐๐ บาท เท่ากับร้อยละ ๓๗.๐๖ เพิ่มขึ้น ๗๓๕,๓๓๗,๐๐๐.๕๓ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๙.๗๗

อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้ในการดำเนินงาน สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เท่ากับร้อยละ ๑๓๔.๖๗ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๐ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๑๑๖.๙๔ อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้เพิ่มขึ้น ๑๗.๗๓

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ รายได้หักรายจ่ายในการดำเนินงานแล้ว ขาดทุนจากการดำเนินงาน ๒,๙๙๘,๗๘๓,๐๘๗.๐๑ บาท เมื่อบวกกำไรจากการขายทรัพย์สิน ๑๕,๐๓๘,๗๘๔.๘๘ บาท รายได้จากการบริจาค ๑๔๔,๒๒๒,๔๒๓.๑๒ บาท และรายได้อุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน ๗๙๖,๐๗๐,๓๖๘.๒๑ บาท หักค่าใช้จ่ายบำรุงและบ้านาญ ๒,๗๗๗,๓๕๖,๙๔๓.๔๐ บาท ค่าใช้จ่ายภาวะบำรุงและบ้านาญตกทอด ๔๔๒,๖๑๙,๘๗๘.๘๙ บาท ค่าเสื่อมราคา ๑,๖๓๘,๙๘๘,๒๘๔.๖๒ บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ ๒,๑๓๔,๙๙๘,๑๖๕.๒๙ บาท ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ๓๖๔,๙๘๒,๔๗๙.๑๗ บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน ๗๙๖,๐๗๐,๓๖๘.๒๑ บาท และขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุและตัดบัญชีทรัพย์สิน ๓,๕๒๗,๙๐๔.๒๗ บาท แล้ว ขาดทุนสุทธิ ๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๔.๖๕ บาท ขาดทุนสูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๐ เป็นเงิน ๒,๓๓๗,๕๑๖,๑๐๐.๙๗ บาท



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐ งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอเกี่ยวกับที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ที่แสดงในงบดุล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐ จำนวน ๗๓,๗๓๙.๐๗ ล้านบาท และ ๗๔,๕๖๐.๓๑ ล้านบาท ตามลำดับ เนื่องจากรายการและจำนวนเงินดังกล่าวตามรายละเอียดประกอบงบการเงินสูงกว่ารายงานจากระบบสารสนเทศทะเบียนสินทรัพย์ถาวร จำนวน ๒๗,๓๘๒,๕๒๐,๘๘๒.๘๖ บาท และรายงานการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรของคณะกรรมการฯ ประจำปี ๒๕๕๑ ส่วนใหญ่มีความแตกต่างกันระหว่างสินทรัพย์ถาวรจากรายงานระบบสารสนเทศทะเบียนสินทรัพย์ถาวร กับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ๕.๕ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้แยกมูลค่าที่ดินในส่วนที่ใช้ในการหาผลประโยชน์ และผังการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่มีอยู่ไม่เป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนที่นำไปหาประโยชน์ได้ รวมทั้งไม่ทราบจำนวนผู้ใช้ประโยชน์จากที่ดินที่แท้จริง และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นให้ได้หลักฐานที่เพียงพอ เกี่ยวกับมูลค่าของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบดุล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐ ซึ่งมีผลกระทบต่อความถูกต้องของค่าเสื่อมราคาและรายได้ที่แสดงในงบกำไรขาดทุน ว่าครบถ้วนหรือไม่

เนื่องจากเรื่องดังกล่าวในวรรคที่ ๒ มีสาระสำคัญอย่างมากต่องบการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่อาจแสดงความเห็นต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุด วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ๕.๒๒ เรื่อง ภาวะผูกพัน และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยมีภาวะที่ต้องจ่ายเงิน คืนแก่ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ จำนวน ๔,๑๑๑.๔๖ ล้านบาท และมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากถูกฟ้องร้อง จำนวน ๑๔,๒๒๖.๓๕ ล้านบาท

(นางสาวเกศมณี กิจวรรณี)

ผู้อำนวยการสำนักงาน

(นางนันทกา ตันสกุล)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

วันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๒

การรถไฟแห่งประเทศไทย
 งบดุล
 ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	๒๕๕๑	๒๕๕๐
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕.๑	๗๑๘,๗๖๔,๓๓๑.๔๑	๑,๗๓๓,๒๐๒,๖๑๐.๖๙
ลูกหนี้การค้าและบริวาร-สุทธิ	๕.๒	๒๘๘,๐๒๙,๘๙๓.๗๖	๒๗๕,๐๕๗,๒๐๖.๑๗
ลูกหนี้อื่น		๑๖,๔๖๑,๓๙๘.๖๖	๑๖,๒๕๙,๙๔๙.๓๐
เงินยืมทดรอง		๕๓,๙๘๐,๖๑๓.๘๙	๗๐,๙๔๘,๒๐๑.๐๕
พัสดุดังเหลือ	๕.๓	๒,๑๗๒,๓๗๐,๐๕๙.๓๕	๒,๐๕๑,๕๒๓,๗๘๔.๒๙
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		๕,๐๙๓,๘๖๐.๙๘	๑,๘๒๔,๐๕๗.๗๖
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		๓,๒๕๔,๗๐๐,๑๕๘.๐๕	๔,๑๔๘,๘๑๕,๘๐๙.๒๖
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	๕.๕	๗๓,๗๓๙,๐๖๘,๒๓๑.๙๙	๗๔,๕๖๐,๓๐๘,๒๗๓.๔๒
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	๕.๖	๒๔,๑๗๓,๘๕๖,๙๐๘.๐๖	๑๔,๘๔๙,๖๑๖,๕๑๓.๙๙
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ	๕.๗	-	๒๐๖,๕๐๑,๘๓๑.๓๔
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกัน ตัวพนักงาน		๒๕,๙๔๓,๑๗๑.๔๒	๓๔,๔๑๔,๖๖๙.๓๘
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ		๖๒๘,๐๐๔,๔๕๙.๖๗	๑๔๔,๘๘๒,๓๙๔.๖๕
เงินจ่ายล่วงหน้า	๕.๘	๔๕๐,๘๗๒,๕๗๕.๘๙	๖๔,๑๖๖,๖๗๑.๘๕
สินทรัพย์อื่น	๕.๙	๔๒๙,๙๓๑,๖๐๖.๕๖	๓๙๘,๗๘๑,๘๑๖.๗๓
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		๙๙,๕๔๗,๖๗๖,๙๕๓.๕๙	๙๐,๒๕๘,๖๗๒,๑๗๑.๓๖
รวมสินทรัพย์		๑,๐๒,๗๐๒,๓๗๗,๑๑๑.๖๔	๙๔,๔๐๗,๔๘๗,๙๘๐.๖๒


หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
 งบดุล
 ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

หนี้สินและส่วนของทุน	หมายเหตุ	๒๕๕๑	๒๕๕๐
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้เบิกเกินบัญชี		๑๗,๒๗๐,๕๗๘.๗๐	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๕.๑๐	๙๔๑,๘๕๑,๐๔๐.๔๘	๑,๑๔๗,๐๕๖,๙๒๓.๙๘
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายใน ๑ ปี	๕.๑๑	๔,๔๘๓,๙๓๒,๕๖๕.๙๓	๓,๕๘๖,๗๘๘,๐๙๘.๐๑
เจ้าหนังกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	๕.๑๒	๒๕๐,๗๕๔,๓๙๙.๑๕	๗๔,๔๗๐,๙๒๗.๐๙
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ		๓๙๗,๖๓๖,๐๕๙.๓๔	๓๙๗,๒๓๑,๐๓๖.๖๓
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		๑๒๐,๘๑๙,๙๔๗.๗๐	๘๐,๖๘๒,๔๖๙.๑๘
รวมหนี้สินหมุนเวียน		๖,๒๑๒,๒๖๔,๕๙๑.๓๐	๕,๒๘๖,๒๒๙,๔๕๔.๘๙
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	๕.๑๑	๔๗,๐๒๗,๕๘๙,๕๖๑.๘๑	๔๕,๐๐๙,๑๕๐,๖๑๘.๐๒
เจ้าหนังก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	๕.๑๓	๒๘๘,๘๐๔,๐๓๙.๔๔	๑๓,๙๕๗,๑๕๖,๓๑๖.๖๓
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงิน ประกันตัวพนักงาน		๒๕,๙๔๓,๑๗๑.๔๒	๓๔,๔๑๔,๖๖๙.๓๘
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	๕.๑๔	๑,๐๔๗,๙๒๙,๘๓๗.๙๔	๙๒๙,๓๙๕,๕๘๐.๒๒
เงินประกันและเงินมัดจำ		๕๕๑,๓๑๐,๒๓๗.๒๖	๔๕๗,๘๙๒,๒๐๙.๔๖
รายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้	๕.๑๕	๓,๘๒๑,๘๐๘,๙๕๑.๖๓	๓,๕๓๐,๖๗๔,๗๔๒.๓๗
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	๕.๑๖	๑๒,๗๕๔,๒๓๙,๘๖๓.๔๕	๑๒,๓๑๑,๖๑๙,๙๘๔.๕๖
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		๖๕,๕๑๗,๖๒๕,๖๖๒.๙๕	๗๖,๒๓๐,๓๐๔,๑๒๐.๖๔
รวมหนี้สิน		๑๑๗,๗๒๙,๘๙๐,๒๕๔.๒๕	๑๒๑,๕๑๖,๕๓๓,๕๗๕.๕๓
ส่วนของทุน			
เงินทุน	๕.๑๗	๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒	๕๔,๗๗๘,๐๓๘,๘๓๓.๔๑
ขาดทุนสะสม		(๔๗,๖๘๔,๙๑๒,๒๒๕.๖๓)	(๔๗,๘๘๗,๐๘๔,๔๒๘.๓๒)
รวมส่วนของทุน		๓๐,๙๗๒,๔๘๖,๘๕๗.๓๙	๖,๘๙๐,๙๕๔,๔๐๕.๐๙
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		๑๔๘,๗๐๒,๓๗๗,๑๑๑.๖๔	๑๒๘,๔๐๗,๔๘๗,๙๘๐.๖๒

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นายวรวุฒิ มาลา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี


 (นายยุทธนา ทัพเจริญ)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๑	๒๕๕๐
รายได้			
รายได้จากการขนส่ง		๖,๕๖๘,๔๓๔,๔๖๒.๔๑	๖,๓๖๙,๖๓๑,๖๑๗.๖๖
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์		๑,๑๑๔,๕๕๙,๔๐๘.๕๘	๑,๐๔๑,๗๖๐,๐๕๕.๑๒
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง		-	๗๕๘,๘๖๗,๔๖๐.๗๖
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล	๕.๑๘.๑	๔๙,๕๙๖,๐๐๐.๐๐	๕๐,๔๘๒,๐๐๐.๐๐
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		๑๒๙,๔๙๑,๗๓๐.๕๙	๖๙,๐๓๖,๙๐๐.๒๙
รายได้อื่นๆ		๗๘๘,๕๓๓,๗๘๐.๐๙	๗๔๙,๘๖๓,๔๕๓.๔๐
รวมรายได้		๘,๖๕๐,๖๑๕,๓๘๑.๖๗	๙,๐๓๙,๖๑๐,๔๘๗.๒๓
ค่าใช้จ่าย			
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง		๑,๕๖๙,๓๙๑,๖๐๔.๘๕	๑,๓๓๒,๓๗๔,๕๙๕.๔๖
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		๒,๒๖๐,๔๗๙,๖๑๗.๕๒	๒,๒๖๖,๘๙๘,๖๗๕.๔๗
การเดินรถขนส่ง		๗,๒๒๖,๘๙๘,๙๒๑.๘๐	๖,๓๙๙,๑๕๕,๘๓๙.๘๙
การบริหาร		๕๘๔,๒๑๕,๐๐๗.๘๗	๕๖๒,๒๕๓,๘๒๙.๖๐
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ (รายละเอียดแนบ)	๕.๒๐	๘,๔๑๓,๓๑๖.๖๔	๙,๙๑๐,๕๐๕.๗๓
รวมค่าใช้จ่าย		๑๑,๖๕๓,๓๙๘,๔๖๘.๖๘	๑๐,๕๖๓,๐๔๓,๔๔๖.๑๕
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(๒,๙๙๘,๗๘๗,๐๘๗.๐๑)	(๑,๕๒๓,๔๓๒,๙๕๘.๙๒)
รายได้อื่น			
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		-	๖๗๒,๐๐๕,๐๗๙.๔๔
กำไรจากการขายสินทรัพย์		๑๕,๐๓๘,๗๘๔.๘๘	๙,๕๖๘,๗๘๐.๔๐
รายได้จากการรับบริจาค		๑๔๔,๒๒๒,๔๒๓.๑๒	๑๓๐,๗๒๖,๐๘๐.๑๓
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน		๗๙๖,๐๗๐,๓๖๘.๒๑	๒๗๕,๙๕๓,๐๑๑.๗๙
รวมรายได้อื่น		๙๕๕,๓๓๑,๕๖๖.๒๑	๑,๐๘๘,๒๕๒,๙๕๑.๗๖
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ค่าใช้จ่ายบำรุงหนี้และบำนาญ	๕.๒๑	๒,๗๗๗,๓๕๖,๙๔๓.๔๐	๒,๕๒๕,๔๓๗,๒๖๔.๒๕
ค่าใช้จ่ายภาระบำนาญและบำนาญตกทอด	๕.๑๖	๔๔๒,๖๑๙,๘๗๘.๘๙	๗๓๙,๓๐๓,๖๙๘.๐๑
ค่าเสื่อมราคา		๑,๖๓๘,๙๘๘,๒๘๔.๖๒	๑,๗๐๐,๘๖๐,๒๕๖.๘๑
ดอกเบี้ยจ่าย		๒,๑๓๔,๙๙๘,๑๖๕.๒๙	๒,๑๖๘,๔๙๗,๙๘๔.๘๑
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		๓๖๔,๙๘๒,๔๗๙.๑๗	-
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		๑,๗๘๐,๐๖๕.๒๘	๙,๑๐๔,๒๕๙.๔๔
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ		๑,๗๔๗,๘๓๘.๙๙	๒,๕๙๒,๙๕๑.๔๑
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน		๗๙๖,๐๗๐,๓๖๘.๒๑	๒๗๕,๙๕๓,๐๑๑.๗๙
รวมค่าใช้จ่ายอื่น		๘,๑๕๘,๕๕๔,๐๒๓.๘๕	๗,๔๒๑,๗๘๙,๔๒๖.๕๒
ขาดทุนสุทธิ	๕.๑๙	(๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๔.๖๕)	(๗,๘๖๔,๔๗๗,๔๓๓.๖๘)

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของคุณ
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๑	๒๕๕๐
ทุน			
ยอดยกมาต้นงวด		๕๔,๗๗๘,๐๓๘,๘๓๓.๔๑	๕๒,๗๔๒,๒๔๐,๙๙๓.๘๗
เพิ่มระหว่างงวด		-	-
เงินงบประมาณจากรัฐบาล		๑,๑๖๗,๗๑๐,๒๔๙.๖๑	๑,๘๖๙,๗๙๗,๘๓๓.๕๔
เงินกู้รัฐบาลรับภาระ		๑๒๑,๖๗๐,๐๐๐.๐๐	๑๖๖,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม		๒๒,๕๘๙,๙๘๐,๐๐๐.๐๐	-
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิฯ			
ยอดปลายงวด	๕.๑๗	๗๘,๖๕๗,๓๙๙,๐๘๓.๐๒	๕๔,๗๗๘,๐๓๘,๘๓๓.๔๑
ขาดทุนสะสม			
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดก่อนปรับปรุง		๔๑,๘๘๗,๐๘๔,๔๒๘.๓๒	๓๗,๘๕๓,๑๔๖,๗๑๓.๗๕
ผลสะสมเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี และปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ			
รายได้ค่าเช่าที่ดิน			- (๒๙,๕๙๑,๔๕๙.๗๘)
รายได้ค่าเช่าอาคาร			- (๕,๘๖๒,๐๘๙.๒๕)
รายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา			- (๒๙,๔๖๔,๕๑๕.๐๐)
ค่าใช้จ่ายในการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและ สิ่งปลูกสร้าง			- (๖๐,๘๓๘,๔๔๘.๕๕)
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	๔.๑	(๒๔,๒๗๖,๗๘๘.๐๐)	๙๓,๓๙๑,๑๐๔.๘๕
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	๔.๒	๕๘,๔๖๖.๐๐	๗,๕๖๖,๙๙๑.๒๕
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้าย โฆษณา			- ๓,๔๒๑,๔๔๐.๐๐
รายจ่ายการบริหาร	๔.๓	๒๐,๐๕๐,๕๘๔.๖๖	-
ค่าเสื่อมราคา			- ๑๙๐,๘๓๕,๒๕๗.๓๗
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดภายหลังปรับปรุง		๔๑,๘๘๒,๙๑๖,๖๙๐.๙๘	๓๘,๐๒๒,๖๐๔,๙๙๔.๖๔
รายการเพิ่ม (ลด) ระหว่างงวด			
เงินชดเชยผลขาดทุน	๕.๑๘.๒	(๔,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)	(๔,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)
ขาดทุนสุทธิประจำงวด	๕.๑๙	๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๔.๖๕	๗,๘๖๔,๔๗๙,๔๓๓.๖๘
ขาดทุนสะสมปลายงวด		๔๗,๖๘๔,๙๑๒,๒๒๕.๖๓	๔๕,๘๘๗,๐๘๔,๔๒๘.๓๒
รวมส่วนของทุน		๓๐,๙๗๒,๔๘๖,๘๕๗.๓๙	๑๒,๘๙๐,๙๕๙,๔๐๕.๐๙

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๒๕๕๑	๒๕๕๐
ขาดทุนสุทธิ	(๑๐,๒๐๑,๙๙๕,๕๓๔.๖๕)	(๗,๘๖๔,๔๗๙,๔๓๓.๖๘)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนสุทธิเป็นเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าเสื่อมราคา	๑,๖๓๘,๙๘๘,๒๘๔.๖๒	๑,๗๐๐,๘๖๐,๒๕๖.๘๑
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สลับเปลี่ยนตัดจ่ายเพิ่มขึ้น	๑๗๒,๓๘๒,๔๗๖.๒๐	๑๑๔,๙๑๕,๕๕๖.๔๒
หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น	๖,๓๐๕,๙๙๗.๓๐	๑๕,๓๙๒,๐๙๓.๔๑
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	(๑๕,๐๓๘,๗๘๔.๘๘)	(๙,๕๖๘,๗๘๐.๔๐)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ณ วันสิ้นงวด)	๓๙๘,๐๙๕,๖๔๐.๑๑	(๘๒๕,๔๓๘,๑๗๐.๗๙)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุเพิ่มขึ้น	๑,๗๔๗,๘๓๘.๙๙	๒,๕๙๒,๙๕๑.๔๑
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	๑,๗๘๐,๐๖๕.๒๘	๕,๗๑๑,๖๗๓.๕๙
รายได้จากการบริจาคเพิ่มขึ้น	(๑๔๔,๒๒๒,๔๒๓.๑๒)	(๑๓๐,๗๒๖,๐๘๐.๑๓)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	๒,๑๓๔,๙๙๘,๑๖๕.๒๙	๒,๑๖๘,๔๙๗,๙๘๔.๘๑
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอดเพิ่มขึ้น	๔๔๒,๖๑๙,๘๗๘.๘๙	๗๓๙,๓๐๓,๖๙๘.๐๑
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(๕,๕๖๔,๓๓๘,๓๙๕.๙๗)	(๔,๐๘๒,๙๓๘,๒๕๐.๕๔)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้าและบริการลดลง	๔,๙๕๑,๙๐๒.๑๑	๕๕๕,๙๙๓,๙๘๕.๑๐
ลูกหนี้อื่น (เพิ่มขึ้น)	(๒๐๑,๔๔๙.๓๖)	(๑,๖๐๓,๘๓๗.๕๖)
เงินยืมตรง (เพิ่มขึ้น)	(๓,๐๗๙,๙๐๑.๐๐)	(๒๒,๘๓๙,๘๖๖.๖๖)
พัสดุดังกล่าว (เพิ่มขึ้น)	(๑๘๗,๙๑๔,๖๖๙.๐๙)	(๙๖,๙๖๒,๕๕๐.๐๘)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(๓,๒๖๙,๘๐๓.๒๒)	๒๑,๓๓๔.๘๘
ค่าตอบแทนโครงการขายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับลดลง (เพิ่มขึ้น)	๑๙๒,๙๙๒,๓๖๕.๗๔	๔,๙๕๑,๒๗๑.๕๒
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงานลดลง	๘,๔๗๑,๔๙๗.๙๖	๕,๑๕๒,๐๖๓.๙๖
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ (เพิ่มขึ้น)	(๔๘๓,๑๒๒,๐๖๕.๐๒)	(๖๘,๙๒๑,๙๓๕.๗๓)
เงินจ่ายล่วงหน้า (เพิ่มขึ้น)	(๓๙๙,๔๑๗,๕๖๐.๒๙)	-
สินทรัพย์อื่นลดลง	๑๑,๖๖๖,๘๕๗.๔๑	๑๗,๖๖๓,๖๖๐.๘๙
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย (ลดลง)	(๓๕๕,๓๖๐,๒๓๔.๘๖)	(๔๔,๕๗๑,๖๖๖.๘๘)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ เพิ่มขึ้น	๑๗๖,๒๘๓,๔๗๒.๐๖	๕๒,๕๕๔,๘๐๒.๒๗
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น (ลดลง)	๔๐,๑๗๗,๘๕๒.๘๓	(๑๑๒,๖๓๒,๗๒๔.๗๗)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน (ชำระคืนเงินกู้) (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(๓๓,๑๑๓,๑๖๐.๙๔)	๑๕๓,๔๓๓,๐๙๑.๓๕
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน(ลดลง)	(๘,๔๗๑,๔๙๗.๙๖)	(๒,๗๑๘,๖๓๘.๙๖)
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการเพิ่มขึ้น (ลดลง)	๖๘,๘๖๖,๙๑๓.๖๘	(๘๐,๗๙๔,๔๒๖.๕๑)
รายได้เงินบริจาครอการรับรู้เพิ่มขึ้น	๔๑,๓๘๗,๘๕๒.๐๖	๘,๕๒๐,๑๓๖.๙๒
เงินประกันและเงินมัดจำ (ลดลง)	(๑,๗๒๐,๙๕๑,๓๘๔.๕๓)	(๑๕๒,๖๗๙,๘๕๕.๓๙)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	(๘,๒๑๔,๔๔๑,๔๐๘.๓๙)	(๔,๓๗๘,๓๗๕,๙๑๙.๒๓)
จ่ายดอกเบี้ย	(๒,๑๓๕,๒๐๔,๕๒๗.๒๗)	(๒,๑๒๙,๖๖๒,๖๒๓.๓๓)
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมดำเนินงาน	(๑๐,๓๔๙,๖๔๕,๙๓๕.๖๖)	(๖,๕๐๘,๐๓๘,๕๔๒.๕๖)

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๑	๒๕๕๐
กระแสเงินจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		๑๘,๓๕๑,๘๐๗.๕๙	๑๐,๔๓๓,๙๙๕.๗๔
เงินสดจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ		(๒๑,๑๒๓,๒๓๘,๖๐๘.๘๗)	(๒๐๔,๒๔๕,๒๗๕.๖๑)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง		(๔๑๐,๓๔๒,๘๖๒.๑๖)	(๑,๗๕๒,๙๗๒,๑๒๑.๒๕)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(๒๑,๕๕๕,๒๒๙,๖๖๓.๔๔)	(๑,๙๙๖,๗๘๓,๔๐๑.๑๒)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี		๑๗,๒๗๐,๕๗๘.๗๐	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		๙,๐๙๒,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๑๑,๘๒๘,๒๙๐,๐๐๐.๐๐
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(๖,๕๓๘,๑๙๓,๕๐๘.๔๙)	(๗,๙๖๑,๑๔๔,๕๘๒.๘๔)
เงินสดรับจากเงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ		๒๒,๕๘๙,๙๘๐,๐๐๐.๐๐	-
เงินสดรับจากเงินชดเชยผลขาดทุน		๔,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๔,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินสดรับจากงบประมาณ		๑,๒๘๙,๓๘๐,๒๔๙.๖๑	๒,๐๓๕,๗๙๗,๘๓๙.๕๔
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		๓๐,๘๕๐,๔๓๗,๓๑๙.๘๒	๙,๙๐๒,๙๔๓,๒๕๖.๗๐
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) - สุทธิ		๑,๐๑๔,๔๓๘,๒๗๙.๒๘	๑,๔๔๘,๑๒๑,๓๑๓.๐๒
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด		๑,๗๓๓,๒๐๒,๖๑๐.๖๙	๒๘๕,๐๘๑,๒๙๗.๖๗
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๕.๑	๒,๗๔๗,๖๔๐,๘๘๙.๙๗	๑,๗๓๓,๒๐๒,๖๑๐.๖๙

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ
สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๑ และ ๒๕๕๐

หน่วย : บาท

	๒๕๕๑	๒๕๕๐
รายได้		
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	๒๔๒,๘๕๘,๔๐๐.๐๐	๒๓๘,๒๗๐,๓๐๐.๐๐
รวมรายได้	๒๔๒,๘๕๘,๔๐๐.๐๐	๒๓๘,๒๗๐,๓๐๐.๐๐
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	๑๘๗,๒๐๐,๐๗๓.๓๕	๑๘๓,๗๒๗,๗๒๗.๔๗
เงินพิเศษผู้รับ	๑,๓๔๔,๓๑๗.๐๐	๑๘๕,๗๖๘.๐๐
เงินชดเชยให้ออกจากงาน	-	๙๘,๘๒๐.๐๐
ค่าจ้างทำงานแทน, ค่าจ้างเฉพาะงาน	-	๔,๒๓๒.๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	๒๗,๘๑๑,๐๐๖.๔๙	๒๗,๐๘๕,๔๙๘.๔๓
ค่าเครื่องแบบ	๑,๒๕๐.๐๐	๒,๔๐๐.๐๐
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	๒๑,๗๖๓,๒๖๑.๐๐	๒๐,๐๐๕,๒๔๔.๑๖
ค่าเล่าเรียน	๒,๔๕๘,๙๒๗.๐๐	๒,๓๔๖,๗๐๓.๕๐
ค่ารักษาพยาบาล	๒,๗๒๘,๙๑๐.๓๑	๖,๙๕๑,๙๑๓.๗๐
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	๔๒,๖๙๐.๐๐	๙๖,๕๗๐.๐๐
เงินยืมชีพภาคใต้	๗๕,๗๔๐.๐๐	๕๗,๘๗๐.๐๐
เงินสงเคราะห์บุตร	๔๓,๗๐๐.๐๐	๕๙,๙๐๐.๐๐
ค่าตอบแทนพิเศษการทำงานเกินเวลาทำงานปกติ	-	๑๖,๕๐๐.๐๐
เงินช่วยเหลือการศึกษานบุตร	๓๕,๒๑๕.๐๐	๒,๔๘๐.๐๐
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	๑,๗๙๗,๕๕๓.๕๐	๑,๖๔๓,๙๓๓.๔๙
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	๓๔๕,๕๕๑.๔๐	๔๒๐,๕๘๕.๑๖
ค่าน้ำมันรถยนต์	๒,๘๙๑,๕๕๕.๙๔	๓,๒๓๐,๗๒๕.๑๐
ค่าซ่อมของใช้	๔๑,๘๗๙.๐๔	๓๕,๑๗๐.๔๓
ค่าสืบสวนลับ	๒๒๐,๐๐๐.๐๐	๒๖๐,๐๐๐.๐๐
ค่าธรรมเนียมศาล	๘๐๔.๐๐	๖๕๑.๐๐
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	๓๖,๘๘๔.๐๐	๕๒,๔๐๐.๐๐
ค่าใช้สอยอื่นๆ	๑,๔๕๓,๗๕๓.๔๘	๘๙๐,๑๒๑.๒๕
ค่าจ้างเหมา	๑๕๙,๙๕๗.๐๐	๑๐๘,๔๐๗.๐๕
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	๗๓๖,๐๔๔.๕๐	๗๐๑,๐๔๐.๐๙
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	๘,๐๖๖.๐๐	๓๑,๒๓๗.๖๒
ค่าเวชภัณฑ์	๑,๐๕๒.๘๑	๕๘๑.๒๕
ค่าของใช้อื่นๆ	๗๓,๕๒๔.๘๒	๑๖๔,๓๒๖.๐๓
รวมค่าใช้จ่าย	๒๕๑,๒๗๑,๗๑๖.๖๔	๒๔๘,๑๘๐,๘๐๕.๗๓
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ	๘,๔๑๓,๓๑๖.๖๔	๙,๙๑๐,๕๐๕.๗๓