



# รายงานประจำปี ๒๕๕๓

การรถไฟแห่งประเทศไทย





# สารบัญ

	หน้า
คณะกรรมการ	๑๕๗
การกำกับดูแลที่ดี	๑๖๐
แผนภูมิ	๑๖๔
คณะผู้บริหาร	๑๖๕
แนวโน้มของการรถไฟฯ	๑๖๗
การเดินทาง การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	๑๗๓
การดำเนินธุรกิจอื่นๆ	๑๘๑
โครงสร้างพื้นฐาน	๑๘๓
รถจักรและล้อเลื่อน	๑๙๖
การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ	๒๐๐
โครงการและแผนงาน	๒๑๒
บุคลากร สวัสดิการและงานด้านการต่างประเทศ	๒๑๕
ฐานะการเงินและการบัญชี	๒๒๔



## คณะกรรมการ

**นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม**  
วุฒិการศึกษา

ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๒๐ เป็นเจ้าหน้าที่แรงงาน ๓ กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย
  - ปี ๒๕๒๑ เป็นนายช่างโยธา ๓ กรมชลประทาน
  - ปี ๒๕๒๑-๒๕๔๑ เริ่มงานที่กรมทางหลวง ในตำแหน่งวิศวกรโยธาออกแบบทางหลวง
  - ปี ๒๕๕๑ เป็นอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
  - ๘ ตุลาคม ๒๕๕๑ เป็นอธิบดีกรมทางหลวง
- ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

**นายสรายุทธ เบญจกุล**  
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

รองเลขาธิการสำนักงาน ศาลยุติธรรม สังกัด กระทรวงยุติธรรม

**นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ**  
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

**นายสมชาย ชาญณรงค์กุล**  
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ ๒๒  
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- Certificate-Director Certification Program Class  
๑๒๒/๒๐๐๙ Thai Institute of Director
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะ  
สำหรับนักบริหารระดับสูง สถาบันพระปกเกล้า
- Certificate-The practice of trade policy : Economics, Negotiations and rules  
John F. Kennedy School of Government, Harvard University, U.S.A.
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.๑)  
สำนักพัฒนาข้าราชการพลเรือน
- วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาส่งเสริมการเกษตร  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาศาสตรบัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาโรคพืช  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ประกาศนียบัตรมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

**ประวัติการทำงาน**  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

อธิบดีกรมวิชาการเกษตร

**ผลสำรวจโทบริหาร เสี่ยงอารมณ์**  
วุฒิการศึกษา

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- นิติศาสตรบัณฑิต (มธ.)
- สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต (จุฬา)
- สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (เคหะการ)  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)

**ประวัติการทำงาน**  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

- 
- จเรตำรวจ (สบ.๘) (เทียบเท่าผู้บัญชาการ)  
สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

**พลตำรวจตรี วิชัย สังข์ประไพ**

วุฒิการศึกษา  
ประวัติการทำงาน  
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- 
- 
- 

**นายนิพิฐ อริยวงศ์**

วุฒิการศึกษา  
  
ประวัติการทำงาน

กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- ร.บ. (การเมือง การปกครอง)
- น.บ.
- พ.บ.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์)
- ๑ ตุลาคม ๓๘ ดำรงตำแหน่งระดับ ๘
- ๑ ตุลาคม ๓๘ ราชพัสดุ จ.กระบี่
- ๒๒ ธันวาคม ๔๐ หนารักษ์ จ.เพชรบุรี
- ๑๑ พฤศจิกายน ๔๒ หนารักษ์ จ.นครปฐม
- ๒ พฤศจิกายน ๔๓ หนารักษ์ จ.สมุทรปราการ
- ๑๐ ตุลาคม ๔๔ ผู้อำนวยการกองนิติการ
- ๒๙ ตุลาคม ๔๕ นิติกร ๘ กลุ่มงานกฎหมาย
- ๒๒ สิงหาคม ๔๙ ผู้อำนวยการสำนักบริหารจัดการฐานข้อมูลที่ราชพัสดุ
- ๒๗ มีนาคม ๕๐ รักษาการในตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านกฎหมาย (นิติกร ๙ ชช.) กลุ่มงานกฎหมาย
- ๓๐ กันยายน ๕๑ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
- ๑๐ พฤศจิกายน ๕๒ รองอธิบดีกรมหนารักษ์ (ด้านบริหาร)
- รองอธิบดีกรมหนารักษ์ (ด้านบริหาร)

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน



## การกำกับดูแลที่ดี

### คณะกรรมการรถไฟฯ

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

### คณะกรรมการรถไฟฯ ชุดปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓

รายชื่อคณะกรรมการรถไฟฯ และจำนวนครั้งที่เข้าประชุม  
ตั้งแต่วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓

รายชื่อ	ตำแหน่ง	การเข้าประชุม
๑. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม	ประธานกรรมการ	๗/๗
๒. นายสุรารุณ เบญจกุล	กรรมการ	๖/๗
๓. นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ	กรรมการ	๔/๗
๔. พลตำรวจโทบริหาร เสี่ยงอารมณ	กรรมการ	๖/๗
๕. พลตำรวจตรีวิชัย สังข์ประไพ	กรรมการ	๔/๗
๖. นายสมชาย ชาญณรงค์กุล	กรรมการ	๘/๑๒
๗. นายนิพิฐ อริยวงศ์	กรรมการ	๗/๗
๘. นายยุทธนา ทัพเจริญ	กรรมการและเลขาธิการ	๗/๗

### การประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ

จำนวนครั้งที่เข้าประชุมระหว่างวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๓ - ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓

#### การเข้าประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปี ๒๕๕๓ ระหว่าง กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ - กันยายน ๒๕๕๓

วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๓/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๕/๘ ท่าน
วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน
วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๕/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน
วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๖/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๕/๘ ท่าน
วันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๗/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๖/๘ ท่าน
วันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๘/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน
วันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓	ครั้งที่ ๙/๒๕๕๓	มาเข้าร่วมประชุม ๗/๘ ท่าน

## รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี ๒๕๕๓

ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ ๐๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๒ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวน ๓ ท่าน คือ นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา เป็นประธานกรรมการ นายสรารุช เบญจกุล และนายสมชาย ชาญณรงค์กุล เป็นกรรมการตรวจสอบ ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๓ คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการรถไฟฯ ที่ ๐๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๒ และมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบฯ ชุดใหม่ ซึ่งประกอบด้วย

- |                              |  |   |
|------------------------------|--|---|
| ๑. นายนิพิฐ อริยวงศ์         |  | เป็นประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ          |
| ๒. นายสรารุช เบญจกุล         |  | เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ                |
| ๓. นายสมชาย ชาญณรงค์กุล      |  | เป็นกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ                |
| โดยมีนายเกรียงไกร นุชคล้ายอง |  | ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ |

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ เลขที่ ๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟฯ และคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

ในปี ๒๕๕๓ คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสมและจำเป็น โดยมีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๔ ครั้ง มีผลการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

๑. กำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายใน ให้เกิดความเป็นอิสระและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบในแต่ละเรื่อง รวม ๔๑ เรื่อง และเป็นรายไตรมาสและรายงานประจำปีที่สรุปความคืบหน้าของกิจกรรมการตรวจสอบภายใน เช่น สอบทานการบริหารสัญญาสัมปทานของเอกชนที่ ICD ลาดกระบัง การบริหารคลังพัสดุที่โรงงานมักกะสัน กระบวนการบริหารงานพัสดุ และการบริหารจัดการโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน ฯลฯ ทั้งนี้ ได้มีคำแนะนำหรือข้อสังเกตในประเด็นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การรถไฟฯ คณะอนุกรรมการและฝ่าย/สำนักงานที่เกี่ยวข้อง รับทราบหรือรับไว้พิจารณาดำเนินการเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ส่งผลให้การปฏิบัติงานในปี ๒๕๕๓ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเป็นที่ยอมรับได้

๒. สอบทานกิจกรรมและโครงสร้างอัตรากำลังของฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนคุณสมบัติของผู้ตรวจสอบ และประสิทธิผลของฝ่ายตรวจสอบภายใน พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบประจำปี ให้นำนโยบายหรือแนวทางการตรวจสอบซึ่งถือเป็นเรื่องที่มีความเสี่ยงสูง ให้ความเห็นชอบกฎบัตรฝ่ายตรวจสอบภายใน และหรือระเบียบที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน

๓. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในได้มีโอกาสพัฒนา เพิ่มพูนความรู้ด้านการตรวจสอบภายใน โดยสนับสนุนพนักงานให้เข้ารับการอบรมจากสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย เช่น หลักสูตรระบบการบริหารผลงานสำหรับผู้ตรวจสอบภายใน เครื่องมือและเทคนิคสำหรับผู้ตรวจสอบเบื้องต้น ทักษะในการปฏิบัติงานตรวจสอบ มาตรฐานการควบคุมภายใน การตรวจสอบระบบสินค้าคงคลัง การตรวจสอบกระบวนการจัดซื้อ และการพัฒนาแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

๔. กำกับดูแลความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของรัฐวิสาหกิจ โดยพิจารณารายงานของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญ และจุดอ่อนที่มีนัยสำคัญของรัฐวิสาหกิจ

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินตนเองเกี่ยวกับองค์ประกอบ การแต่งตั้งและหน้าที่ของ คณะกรรมการตรวจสอบ การประชุม กิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบ ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ผู้สอบบัญชี และผู้ตรวจสอบภายใน ได้สรุปผลการประเมินตนเองอยู่ในเกณฑ์ดี

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าในปีที่ผ่านมาการรถไฟฯ มีระบบการควบคุมภายใน ที่เพียงพอและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีระบบการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

จากสรุปรายงานดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ในอันที่จะเสริมสร้างและพัฒนาการรถไฟฯ ให้มีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้นและมีมูลค่าเพิ่มต่อองค์กร ในที่สุด





## บันทึกข้อความ

เลขที่ ตส.๐๗๙/๒๕๕๓

วันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๓

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ

เรื่อง สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๓

เรียน ประธานกรรมการรถไฟฯ

อ้างถึง กฏบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ ฉบับที่ ๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๓ จำนวน ๑ เล่ม

### เรื่องเดิม

กฏบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ ฉบับที่ ๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๒ ในหัวข้อวัตถุประสงค์ และความรับผิดชอบในการรายงาน ได้กำหนดให้คณะกรรมการตรวจสอบฯ มีความรับผิดชอบในการรายงานเกี่ยวกับผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฯ กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเป็นประจำทุกปี

### ข้อเท็จจริงและพิจารณา

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ประจำปี ๒๕๕๓ ดังแนบมาพร้อมนี้แล้ว

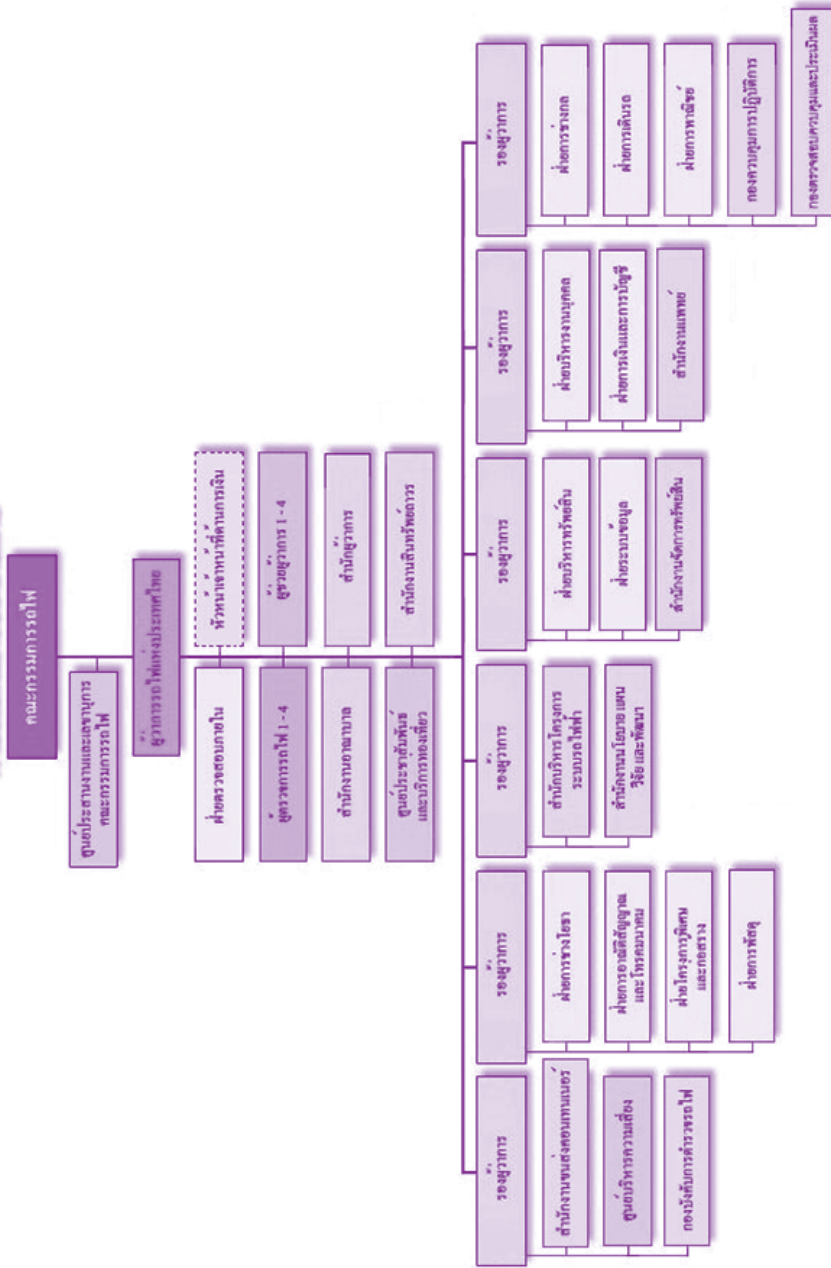
### ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา)

ประธานกรรมการตรวจสอบการรถไฟฯ

**แผนผังองค์กร**  
**การรถไฟแห่งประเทศไทย**



## คณะผู้บริหาร

นายยุทธนา	ทัฬหเจริญ	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายถวิล	สามนคร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ๒ (ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓)
นายบัญชา	คณคร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ ๑
นายนคร	จันทพร	รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟ และรักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟ (ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ถึงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๑)
นายประเสริฐ	อัคระนันท์	รองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ
นายอิทธิพล	ปภาวสิทธิ์	รองผู้ว่าการด้านบริหารทรัพย์สิน (ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓)
นายประจักษ์	มโนธัม	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายภากรณ์	ตั้งเจตสกา	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)
นายกริช	ศฤงชัยวัช	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (ถึงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๒) รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ตั้งแต่วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๒)
นายสมหมาย	ทับเวช	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ (ถึงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๒) รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ตั้งแต่วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๒)
นายวิโรจน์	เตรียมพงศ์พันธ์	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)
นายเจน	บุญเชื้อ	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๑ (ตั้งแต่วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๒)
นายปาทนพ	มาลากุล ณ อยุธยา	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๒
นางสาวกัลยานี	ครองบุญยิ่ง	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๓
นายกมล	ตั้งกิจเจริญชัย	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา (ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓)
นายสุนทร	บาลยอ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นายสุประภาส	เสนีวงศ์ ณ อยุธยา	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

นายสิทธิพงษ์ พรมลา	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล (ตั้งแต่วันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๓)
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบข้อมูล
นายทวีศักดิ์ สุทธิเสริม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (ตั้งแต่วันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๒)
นายวรวุฒิ มาลา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
นายพีระเดช หนูขวัญ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายเกรียงไกร นุชลำยอง	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายเทอดชัย เฟ่งไพฑูริย์	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)
นายทวีศักดิ์ สุทธิเสริม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)
นางสาววิมลรัตน์ ทับน้อย	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานบุคคล (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)
นายต้องจิตร์ บุญฤทธิ์	หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์
นายเอก สิทธิเวคิน	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผนวิจัยและพัฒนา
นายสุรศักดิ์ ศรีประภา	ผู้ตรวจการรถไฟ ๑ (ถึงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๒)
นายพานิช ทับเวช	ผู้ตรวจการรถไฟ ๑ (ตั้งแต่วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๓)
นายนรากร ปั่นเก่า	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
นางนลินรัตน์ ปัตถนันทน์	ผู้ตรวจการรถไฟ ๓ (ถึงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๒)
นายบุญส่ง หงส์ทอง	ผู้ตรวจการรถไฟ ๓ (ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓)
นางสิริมา หิรัญเจริญเวช	ผู้ตรวจการรถไฟ ๔
นายศิริพงษ์ พฤทธิพันธุ์	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟ ๔
พล.ต.ต.สุรพงศ์ ศิริภักดี	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
นายวิฑูริย์ สรรเสริญ	หัวหน้าสำนักงานอาณานิบาล
นายคำนวณ ทองนาค	หัวหน้าสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นายแพทย์อาคม ตันประดิษฐ์	หัวหน้าสำนักงานแพทย์ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒)

## แนวโน้มของการรถไฟฯ

### การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟฯ ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (รศก.) เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการรถไฟฯ โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้ง สามารถยกระดับคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในระยะต่อไป โดยเร่งจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน ช่วงปี ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ที่ชัดเจนทั้งในการปรับปรุงรางให้เป็นขนาด 100 ปอนด์ การปรับปรุงหมอนรองราง ประแจกล ระบบอาณัติสัญญาณและเครื่องกั้น การจัดหาหัวรถจักรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินรถ และสามารถเพิ่มความเร็วจาก ๕๐-๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๘๐-๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

รวมทั้ง คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) เห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟฯ ให้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน ๓ หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือและทำความเข้าใจกับการรถไฟฯ และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องดังกล่าวต่อไป นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาการค่าใช้จ่ายบุคลากรของ รฟท. และภาวะการเงินของการรถไฟฯ ด้วย

คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการติดตามความคืบหน้าโครงการต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของการรถไฟฯ ดังนี้

๑. การศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการและแผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางสายเหนือ-สายใต้ และเส้นทางสายตะวันออก-สายตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน โดยอาจจะดมทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน และแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาข้อสรุปในการเชื่อมโยงระบบรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒. การศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูง ในเส้นทางกรุงเทพ-ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และจัดส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓. พิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศให้สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและการสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้นำเสนอแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ ต่อคณะกรรมการ สศช. และนำมติเสนอคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ดังนี้

๑. รับทราบความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยยืนยันแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟ และข้อมูลเพิ่มเติม แล้วให้ดำเนินการตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ และอนุมัติในหลักการให้เพิ่มกรอบวงเงินลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ จากเดิม “๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท” ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ เป็น “๑๕๓,๐๕๓ ล้านบาท” โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้นำเสนอแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ต่อคณะกรรมการ สศช. เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ และที่ประชุมได้มีมติดังต่อไปนี้

๒. เห็นชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗ และกรอบวงเงินลงทุน ๑๗๖,๘๐๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ วงเงินลงทุนรวม ๑๕๒,๓๓๔ ล้านบาท และการรถไฟฯ รับผิดชอบการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม ๒๔,๔๗๔ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากเป็นการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพการดำเนินงานและการให้บริการขนส่งทางรถไฟ มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่เน้นการพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรถไฟให้ได้มาตรฐาน เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ (๒๕๕๐-๒๕๕๔) ในด้านการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่รางเพิ่มขึ้น และสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานในภาคการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>โครงการ</b>		
๑. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ (ระยะทาง ๓๐๘ กม.)	๒๕๕๓-๒๕๕๖	๘,๕๐๘
๒. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๖ (ระยะทาง ๒๗๘ กม.)	๒๕๕๓-๒๕๕๖	๖,๗๗๙
๓. โครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (ระยะทาง ๑๐๖ กม.)	๒๕๕๔-๒๕๕๗	๑๑,๓๔๘
๔. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ตัน/เพลลา)	๒๕๕๓-๒๕๕๖	๒,๑๔๕
<b>แผนลงทุนระยะยาว</b>		
๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย (ระยะทาง ๒,๔๐๖ กม.)	๒๕๕๓-๒๕๕๖	๒๓,๖๗๑
๖. โครงการปรับปรุงสะพานจำนวน ๑,๔๓๔ แห่ง	๒๕๕๔-๒๕๕๗	๑๒,๑๖๗
๗. โครงการอานัติสัญญาณไฟสี จำนวน ๒๒๔ สถานี	๒๕๕๔-๒๕๕๗	๑๑,๓๕๘
๘. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ และปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน ๑,๒๘๔ แห่ง	๒๕๕๓-๒๕๕๗	๕,๔๕๖
๙. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (ระยะทาง ๑,๖๔๙)	๒๕๕๓-๒๕๕๗	๔,๗๓๗
๑๐. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	๒๕๕๔-๒๕๕๖	๑,๐๐๐
๑๑. โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง	๒๕๕๔-๒๕๕๕	๓๖๐
<b>รวม</b>		<b>๘๗,๕๒๙</b>

**๒.๑ แผนงานโครงการ ที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท** โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๘๔,๐๒๔ ล้านบาท และ รฟท. รับผิดชอบการลงทุน วงเงินรวม ๓,๕๐๕ ล้านบาท

ทั้งนี้ สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอยจะดำเนินการได้ภายหลังจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการตลอดเส้นทางแล้ว

**๒.๒ โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท** ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และ รฟท. รับผิดชอบการลงทุน วงเงินรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท โดยให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการลงทุนโครงการที่มีศักยภาพ และทำแผนบริหารจัดการจักรในภาพรวม (Fleet

รายการ	ระยะเวลา	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. โครงการทางคู่สายลพบุรี (ระยะทาง ๑๑๘ กม.)	๒๕๕๔-๒๕๕๗	๗,๘๖๐
๒. โครงการทางคู่สายมาบกะเบา-นครราชสีมา (ระยะทาง ๑๓๒ กม.)	๒๕๕๔-๒๕๕๗	๑๑,๖๔๐
๓. โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น (ระยะทาง ๑๘๕ กม.)	๒๕๕๔-๒๕๕๘	๑๓,๐๑๐
๔. โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาตุ๊ก-หัวหิน (ระยะทาง ๑๖๕ กม.)	๒๕๕๔-๒๕๕๗	๑๖,๖๐๐
๕. โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (ระยะทาง ๑๖๗ กม.)	๒๕๕๔-๒๕๕๘	๑๗,๐๐๐
๖. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทนรถจักร GE จำนวน ๕๐ คัน	๒๕๕๓-๒๕๕๗	๖,๕๖๓
๗. โครงการ Refurbish รถจักร จำนวน ๕๖ คัน	๒๕๕๓-๒๕๕๖	๓,๓๕๙
๘. โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน	๒๕๕๕-๒๕๕๘	๔,๙๘๑
๙. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ ๒	๒๕๕๔-๒๕๕๖	๖,๐๖๖
๑๐. โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	๒๕๕๔-๒๕๕๖	๒,๒๐๐
<b>รวม</b>		<b>๘๙,๒๗๙</b>

management) ให้สอดคล้องกับแผนการส่งเสริมการตลาด การประมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟ แผนการเดินทางและโครงสร้างพื้นฐานของทาง รวมทั้งความคุ้มค่าในการบูรณะรถจักร เพื่อให้การจัดหารถจักรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว ขึ้นอยู่กับการพัฒนาและปฏิรูปการบริหารจัดการรถไฟของประเทศ เพื่อให้มีรูปแบบองค์กรที่เหมาะสมในการดำเนินกิจการรถไฟ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ เร่งจัดทำรายละเอียดของแผนการปรับโครงสร้างองค์กรและการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน แล้วจึงอนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการลงทุนตามแผนงาน/โครงการที่มีความพร้อม จำนวน ๑๑ รายการ ต่อไป โดยแผนปรับโครงสร้างองค์กรฯ ดังกล่าวจะต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเชิงรุกธุรกิจการพัฒนาศูนย์บุคลากรและอัตรากำลังให้สอดคล้องกับแนวทางการปรับโครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการด้านการเงินและสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อแก้ไขปัญหาทางการเงิน และลดภาระทางการเงินของภาครัฐ การบันทึกบัญชีสินทรัพย์ที่ถูกต้องตามหลักการบัญชีสินทรัพย์ที่ถูกต้องตามหลักบัญชี เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ และให้แยกบัญชีการดำเนินงานของการรถไฟฯ ที่ดำเนินงานในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม เพื่อให้เกิดความชัดเจน หากเป็นการดำเนินการในเชิงสังคมตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลจะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินอุดหนุนให้ รวมทั้งการแก้ไขข้อตกลงหรือข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ

๔. สำหรับแหล่งเงินลงทุนตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว เห็นควรยึดหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ โดยให้ภาครัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และระบบอาณัติสัญญาณ และ รฟท. รับผิดชอบลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อน แต่โดยที่แผนงาน/โครงการที่เสนอส่วนใหญ่เป็นแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการกักกันกรอง และบริหารโครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับแหล่งเงินที่ใช้ในการลงทุน เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและฐานะการคลังของประเทศในปัจจุบัน ดังนั้น จึงเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการ

๕. เพื่อให้การดำเนินการตามแผนการลงทุนฯ ที่เสนอเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๕.๑ กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำกับกับการดำเนินงาน ตรวจสอบและติดตามประเมินผล เปรียบเทียบกับตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานตามแผนการลงทุนฯ ที่เสนอ กำหนดมาตรการลดผลกระทบ ระหว่างการก่อสร้างโครงการ และการบริหารความเสี่ยงของการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนดังกล่าวอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้

๕.๒ กระทรวงคมนาคม ประสานกับกระทรวงมหาดไทย เพื่อเร่งศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหา ทางลักผ่านที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถเพิ่มความปลอดภัย ในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม

๕.๓ พิจารณาแนวทางและมาตรการลดผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการติดตั้งรั้วสองเขตทาง ตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟทั้งสองฝั่ง

๕.๔ เร่งรัดจัดตั้งบริษัทลูก (ARL) เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการรถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๓ ซึ่งหากการรถไฟฯ สามารถดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกดังกล่าวได้ จะช่วยสร้างรายได้และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่การรถไฟฯ และนำไปสู่ความสำเร็จในการปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการ

๖. เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟในระยะต่อไป ทั้งในด้านการก่อสร้างทางคู่ภายในประเทศ การขยายเส้นทางใหม่ และการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลด ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ในภาพรวม

๗. เห็นควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทดำเนินการ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟจำนวน ๑๑๔ แห่ง งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ วงเงินลงทุน ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากการลงทุนดังกล่าวเป็นเงื่อนไขสำคัญในการแก้ไขปัญหา จุดตัดและเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนยานพาหนะ บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเสมอระดับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการ ทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดโครงการและแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยประสานกับสำนักงบประมาณในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริง และความพร้อมในการดำเนินโครงการ

๘. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอโดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ ดังต่อไปนี้

๘.๑ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงินรวม ๑๙๕,๘๒๐.๕๐ ล้านบาท

๘.๑.๑ แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ วงเงินลงทุนรวม ๑๗๖,๘๐๘.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) แผนงานหรือโครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน ๑๑ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๗,๕๒๙ ล้านบาท โดยแยกเป็นส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๘๔,๐๒๔ ล้านบาท และการรถไฟฯ รับผิดชอบการลงทุนวงเงินรวม ๓,๕๐๕ ล้านบาท

๒) โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน ๑๐ รายการ วงเงินลงทุนรวม ๘๙,๒๗๙ ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุน วงเงินรวม ๖๘,๓๑๐ ล้านบาท และการรถไฟฯ รับผิดชอบการลงทุน วงเงินรวม ๒๐,๙๖๙ ล้านบาท

๘.๑.๒ การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน ๑๑๔ แห่ง งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙ ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุนรวม ๑๙,๐๑๒.๕๐ ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมด และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการปรับแผนการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ โดยประสานกับสำนักงบประมาณในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริง และความพร้อมในการดำเนินโครงการ

๘.๒ เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการรถไฟฯ ประกอบด้วย ๓ หน่วยธุรกิจภายใน และ ๑ บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง บริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยให้การรถไฟฯ ถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๘.๓ ให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ พิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการ

๘.๔ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ นำความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการ รศก. เรื่องแนวทางการพัฒนาโครงข่ายรถไฟเส้นทางสายใหม่ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รวมทั้งให้กระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารูปแบบการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายกรุงเทพ-ระยองในลักษณะ PPP ที่มีความเหมาะสมตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันการรถไฟฯ จึงดำเนินการในเรื่องการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ที่มีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจเสนอในการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟฯ ประกอบด้วย ๓ หน่วยธุรกิจภายใน ได้แก่ หน่วยธุรกิจเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุงและ ๑ บริษัทลูกเพื่อดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยให้การรถไฟฯ ถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

## การเดินรถ การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า

### การดำเนินงานด้านการเดินรถ

#### ๑. การจัดเดินขบวนรถโดยสาร

ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ได้จัดเดินขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้าด้วยเครือข่ายทั่วประเทศ จำนวน ๔๑๘ ขบวนต่อวัน จำแนกออกเป็นขบวนรถโดยสาร จำนวน ๒๙๘ ขบวน และขบวนรถสินค้า จำนวน ๑๒๐ ขบวน ดังแสดงไว้ในตาราง

ประเภท ขบวนรถโดยสาร	สายตะวันออกเฉียงเหนือ		สายเหนือ		สายใต้		สายตะวันออก		สายแม่กลอง		รวม	
	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒
<b>๑. ขบวนรถโดยสาร</b>												
รถด่วนพิเศษ	๒	๒	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๐	๐	๐	๐	๒๒	๒๒
รถด่วน	๑๒	๑๒	๒	๒	๔	๔	๐	๐	๐	๐	๑๘	๑๘
รถเร็ว	๑๒	๑๒	๑๐	๑๐	๑๒	๑๒	๐	๐	๐	๐	๓๔	๓๔
รถธรรมดา	๒	๒	๘	๘	๑๐	๑๐	๑๐	๑๒	๐	๐	๓๐	๓๒
รถท้องถิ่น	๒๔	๒๔	๗	๗	๑๖	๑๖	๐	๐	๘	๘	๕๕	๕๕
รถชานเมือง	๖	๖	๑๔	๑๓	๔	๔	๒๐	๑๘	๓๔	๓๔	๗๘	๗๕
รถรวม	๐	๐	๐	๐	๒	๒	๐	๐	๐	๐	๒	๒
รถนำเที่ยว	๐	๒	๐	๐	๓๔	๑๒	๐	๐	๐	๐	๓๔	๑๔
รถพิเศษฯ	๐	๐	๒๑	๔	๔	๕	๐	๐	๐	๐	๒๕	๙
<b>รวม</b>	<b>๕๘</b>	<b>๖๐</b>	<b>๗๒</b>	<b>๕๔</b>	<b>๙๖</b>	<b>๗๕</b>	<b>๓๐</b>	<b>๓๐</b>	<b>๔๒</b>	<b>๔๒</b>	<b>๒๙๘</b>	<b>๒๖๑</b>
<b>๒. ขบวนรถสินค้า</b>												
เดินประจำ	๑๙	๑๔	๑๔	๖	๖	๘	๓๖	๘	๐	๐	๗๕	๓๖
เดินเมื่อต้องการ	๑๙	๒๗	๑๒	๔๘	๖	๒๙	๘	๒๓	๐	๐	๔๕	๑๒๗
<b>รวม</b>	<b>๓๘</b>	<b>๔๑</b>	<b>๒๖</b>	<b>๕๔</b>	<b>๑๒</b>	<b>๓๗</b>	<b>๔๔</b>	<b>๓๑</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๑๒๐</b>	<b>๑๖๓</b>
<b>รวม ๑+๒</b>	<b>๙๖</b>	<b>๑๐๑</b>	<b>๙๘</b>	<b>๑๐๘</b>	<b>๑๐๘</b>	<b>๑๑๒</b>	<b>๗๔</b>	<b>๖๑</b>	<b>๔๒</b>	<b>๔๒</b>	<b>๔๑๘</b>	<b>๔๒๔</b>

#### ๑.๑ การเดินรถในทางสายใหญ่

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ได้ให้บริการเดินขบวนรถโดยสาร จำนวน ๒๕๖ ขบวน ประกอบด้วย รถด่วนพิเศษ ๒๒ ขบวน รถด่วน ๑๘ ขบวน รถเร็ว ๓๔ ขบวน รถธรรมดา ๓๐ ขบวน รถท้องถิ่น ๔๗ ขบวน รถชานเมือง ๔๔ ขบวน รถรวม ๒ ขบวน รถนำเที่ยว ๓๔ ขบวน รถพิเศษฯ ๒๕ ขบวน และขบวนรถสินค้า จำนวน ๑๒๐ ขบวน ประกอบด้วย รถสินค้าเดินประจำ ๗๕ ขบวน รถสินค้าเดินเมื่อต้องการ ๔๕ ขบวน

#### ๑.๒ การเดินรถในสายแม่กลอง

การจัดเดินขบวนรถในทางสายแม่กลอง แบ่งออกเป็น ๒ ตอน คือ

ตอนที่ ๑ วงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง ๓๑ กิโลเมตร จัดเดินขบวนรถโดยสารวันละ ๓๔ ขบวนตอนที่ ๒ บ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง ๓๔ กิโลเมตร จัดเดินขบวนรถโดยสารวันละ ๘ ขบวน

## ๒. กิโลเมตรทำการขบวนรถ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ได้จัดเดินขบวนรถเป็นระยะทาง ๓๔,๔๔๙,๓๕๙ กิโลเมตร จำแนกตามประเภทขบวนรถดังแสดงไว้ในตาราง

ประเภทขบวนรถ	กิโลเมตรทำการ		+ เพิ่มขึ้น - ลดลง
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒	ปีงบประมาณ ๒๕๕๓	
รถด่วนพิเศษ	๖,๓๔๓,๙๙๒	๖,๖๖๔,๕๓๔	+ ๓๒๐,๕๔๒
รถด่วน	๔,๑๓๒,๔๖๖	๔,๒๔๕,๗๒๓	+ ๑๑๓,๒๕๗
รถเร็ว	๗,๘๗๗,๔๓๓	๗,๘๓๖,๘๐๖	+ ๔๐,๖๒๗
รถธรรมดา	๒,๘๙๔,๘๐๐	๒,๙๐๙,๐๗๗	- ๑๔,๒๗๗
รถท้องถิ่น	๔,๓๘๐,๓๘๒	๔,๓๙๘,๖๔๒	+ ๑๘,๒๖๐
รถชานเมือง	๑,๓๔๗,๕๑๑	๑,๓๙๐,๙๒๑	+ ๔๓,๔๑๐
รถรวม	๒๕,๓๔๐	๒๕,๔๘๐	+ ๑๔๐
รถนำเที่ยว	๑๖๑,๕๙๗	๒๔๓,๐๙๖	+ ๘๑,๔๙๙
รถพิเศษอื่น ๆ	๑๕๑,๓๙๘	๑๕๐,๘๖๖	- ๕๓๒
รถสินค้า	๕,๕๓๔,๗๐๕	๖,๕๘๔,๒๑๔	+ ๑,๐๔๙,๕๐๙
<b>รวม</b>	<b>๓๒,๘๔๙,๖๒๔</b>	<b>๓๔,๔๔๙,๓๕๙</b>	<b>+ ๑,๕๙๙,๗๓๕</b>

## ๓. การเข้าสิทธิ์ในบริเวณอาคารสถานี

ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเข้าสิทธิ์ต่างๆ ในบริเวณอาคารสถานี เช่น การขายอาหาร ขายสิ่งพิมพ์ ห้างสรรพสินค้า ติดป้ายโฆษณา และรับจ้างขนสัมภาระ โดยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากอัตราค่าเช่าปีละ ๘๘,๘๖๑,๙๓๘.๒๘ บาท มีรายการดังแสดงไว้ในตาราง

ขบวนรถ	รายได้ (บาท)	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒	ปีงบประมาณ ๒๕๕๓	+ เพิ่ม - ลดลง
บริเวณสถานี		๓,๓๑๔,๘๐๓.๐๐	๗๓,๓๖๖,๘๔๒.๖๔	+ ๗๐,๐๕๒,๐๓๙.๖๔
ติดป้ายโฆษณา		๑๓,๕๓๒,๕๙๒.๖๐	๑๔,๕๓๓,๔๕๑.๖๔	+ ๑,๐๐๐,๘๕๙.๐๔
รับจ้างขนสัมภาระ		๙,๓๓๕,๔๐๐.๐๐	๙๖๑,๖๔๔.๐๐	- ๘,๓๗๓,๗๕๖.๐๐
<b>รวม</b>		<b>๓๑,๑๘๒,๗๐๘.๖๐</b>	<b>๘๘,๘๖๑,๙๓๘.๒๘</b>	<b>+ ๕๗,๐๙๙,๒๒๙.๖๘</b>

## ๔. การให้เอกชนเข้าสิทธิ์บนขบวนรถ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ให้เอกชนเข้าสิทธิ์จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ ๕๙ ขบวน แบ่งเป็นรถด่วนพิเศษ ๘ ขบวน รถด่วน ๑๐ ขบวน รถเร็ว ๒๒ ขบวน รถธรรมดาและดีเซลราง ๑๙ ขบวน โดยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากอัตราค่าเช่าปีละ ๒๓,๖๑๕,๒๘๐.- บาท มีรายการดังแสดงไว้ในตาราง

ขบวนรถ	รายได้ (บาท)	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒	ปีงบประมาณ ๒๕๕๓	+ เพิ่ม - ลดลง
รถด่วนพิเศษ		๙,๔๕๓,๖๐๐	๑๐,๑๗๑,๒๐๐	+ ๗๑๗,๖๐๐
รถด่วน		๘,๘๖๕,๖๐๐	๕,๕๙๙,๒๐๐	- ๓,๒๖๖,๔๐๐
รถเร็ว		๘,๑๑๐,๘๐๐	๖,๑๘๙,๖๐๐	- ๑,๙๒๑,๒๐๐
รถธรรมดาและดีเซลราง		๒,๒๓๙,๙๐๘	๑,๖๕๕,๒๘๐	- ๕๘๔,๖๒๘
<b>รวม</b>		<b>๒๘,๖๖๙,๙๐๘</b>	<b>๒๓,๖๑๕,๒๘๐</b>	<b>- ๕,๐๕๔,๖๒๘</b>

**หมายเหตุ :** ด้านการเข้าสิทธิ์ติดป้ายโฆษณาข้างรถโดยสาร ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ยกเลิกตามมติที่ประชุม OCC. เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๓ เนื่องจากติดขัดข้อกฎหมายสิ่งแวดล้อม สาระสำคัญ คือ “ห้ามใช้พื้นที่ของรัฐวิสาหกิจในการติดป้ายโฆษณา”

## การขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

### ด้านการโดยสาร

ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวม ๔๑.๒ ล้านคน คิดเป็นระยะทาง ๘,๑๒๐ ล้านกิโลเมตรผู้โดยสาร และมีรายได้การโดยสารทั้งสิ้น ๔,๐๓๒ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวนผู้โดยสาร ลดลง ๒.๘ ล้านคน หรือร้อยละ ๕.๔ กิโลเมตรผู้โดยสารลดลง ๖๓๗ ล้านกิโลเมตร หรือร้อยละ ๗.๓ รายได้การโดยสารลดลง ๒๙๗ ล้านบาท หรือร้อยละ ๖.๙ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ไม่สามารถซ่อมรถฟองที่ชำรุดออกมาใช้งานได้ตามแผน โดยเฉพาะรถบอ.ป บนท.ป. บนท. และรถดีเซลรางปรับอากาศ ประกอบกับขบวนรถมีความล่าช้าทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง ส่งผลทำให้จำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าปีก่อน

#### สายแม่กลอง

มีผู้ใช้บริการทางรถไฟประมาณ ๓.๙ ล้านคน คิดเป็นระยะทาง ๖๖.๗ ล้านกิโลเมตร ผู้โดยสาร และมีรายได้การโดยสาร ๒๕.๖ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวนผู้ใช้บริการลดลง ๐.๐๓ ล้านคน หรือร้อยละ ๐.๘ กิโลเมตรผู้โดยสารลดลง ๐.๖ ล้านกิโลเมตร หรือร้อยละ ๐.๘ ส่วนรายได้การโดยสารเพิ่มขึ้น ๐.๓ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑.๑ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ มีการเปิดบริการท่องเที่ยวเส้นทาง สายแม่กลองเพิ่มขึ้นอีกเส้นทางหนึ่ง ประกอบกับบริการรถไฟฟรีตามนโยบายของรัฐบาลได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง

### ด้านการสินค้า

มีปริมาณการขนส่งรวม ๑๑.๖๕๒ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๑๑๘ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑.๐ มีรายได้จากการขนส่ง รวม ๒,๑๐๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๔๔ ล้านบาท หรือร้อยละ ๒.๑ จำแนกเป็น

- **สินค้าเหมาคัน** มีปริมาณขนส่ง ๑๑.๖๒๓ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๑๑๘ ล้านตันหรือร้อยละ ๑.๐ มีรายได้ค่าระวาง ๑,๗๕๓ ล้านบาทใกล้เคียงกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒
- **สินค้าหีบห่อวัตถุ** มีปริมาณขนส่ง ๐.๐๒๙ ล้านตัน ใกล้เคียงกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ มีรายได้ ๙๓.๗ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๓ ล้านบาท หรือร้อยละ ๐.๓
- รายได้อื่น ๆ มีรายได้ ๒๖๑.๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๔๓.๔ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๙.๙

การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เพิ่มขึ้นในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ส่วนใหญ่มาจากการขนส่งคอนเทนเนอร์สายตะวันออก ระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องไอซีดี ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งก๊าซแอลพีจี ส่งผลให้การขนส่งทางรถไฟภาพรวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

## สินค้าสำคัญที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒

### ๑. คอนเทนเนอร์สายตะวันออก

มีปริมาณการขนส่ง ๖.๙๗๐ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๕๖๒ ล้านตัน หรือร้อยละ ๘.๘ มีรายได้จากการขนส่ง ๕๓๗.๑๖๔ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๓๕.๓๕ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๐ เนื่องจากในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมดีขึ้น มีอัตราเติบโตของการส่งออก ส่งผลทำให้การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

### ๒. ก๊าซ แอลพีจี

มีปริมาณการขนส่ง ๐.๘๓๔ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๑๖ ล้านตัน หรือร้อยละ ๒๓.๗ มีรายได้จากการขนส่ง ๒๖๗.๔ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๕๕.๐ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕.๙ เนื่องจากสามารถจัดการหมุนเวียนรถเพื่อพ่วงขนส่งได้ดี ส่งผลทำให้การขนส่งก๊าซ แอลพีจีทางรถไฟ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

## สินค้าสำคัญที่มีปริมาณการขนส่งลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒

### ๑. คอนเทนเนอร์ อื่น ๆ ภายในประเทศ

มีปริมาณการขนส่ง ๐.๓๘๖ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๓๙๗ ล้านตัน หรือร้อยละ ๕๐.๗ มีรายได้จากการขนส่ง ๖๕.๗ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๔๐.๔ ล้านบาท หรือร้อยละ ๓๘.๑

### ๒. คอนเทนเนอร์ Land Bridge

มีปริมาณการขนส่ง ๐.๒๐๕ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๐๘๘ ล้านตัน หรือร้อยละ ๓๐.๐ มีรายได้จากการขนส่ง ๓๘.๙ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๑๓.๓ ล้านบาท หรือร้อยละ ๒๕.๕

### ๓. ผลิตภัณฑ์น้ำมัน

มีปริมาณการขนส่ง ๐.๕๗๙ ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๐.๐๘๔ ล้านตัน หรือร้อยละ ๑๒.๗ มีรายได้จากการขนส่ง ๑๗๔.๕ ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๓๖.๘ ล้านบาท หรือร้อยละ ๑๗.๔

ทั้งนี้ เนื่องจากการรถไฟฯ ประสบภาวะรถจักรเก่าชำรุดจำนวนมากทำให้ขาดแคลนรถจักร ไม่สามารถจัดรถจักรเพื่อใช้หมุนเวียนเดินขบวนรถสินค้าได้

สถิติสินค้าหมากคั้นที่สำคัญเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๓ : ๒๕๕๒

ชนิดสินค้า	ปริมาณ (พันตัน)		ค่าระวาง (พันตัน)		ตัน - กม. (พันตัน กม.)		ระยะทางสินค้าเฉลี่ย (กม.)	
	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๒	๒๕๕๓
<b>คอนเทนเนอร์</b>	๗,๔๘๔	๗,๕๖๑	๖๖๐,๑๕๙	๖๔๑,๗๘๒	๑,๑๐๓,๗๘๔	๑,๐๕๕,๐๐๓	๑๔๗	๑๔๐
- สายตะวันออก	๖,๔๐๘	๖,๙๗๐	๕๐๑,๘๑๗	๕๓๗,๑๖๔	๗๕๖,๑๗๖	๗๒๒,๔๙๖	๑๑๘	๑๑๘
- Landbridge	๒๙๓	๒๐๕	๕๒,๒๒๒	๓๘,๙๓๙	๑๔๗,๙๕๓	๗๙,๔๓๘	๕๐๕	๓๘๘
- อื่น ๆ	๗๘๓	๓๘๖	๑๐๖,๑๑๕	๖๕,๖๗๙	๑๙๙,๖๕๕	๑๕๓,๐๖๙	๒๕๕	๓๙๗
<b>ก่อสร้าง</b>	๑,๑๗๘	๑,๑๕๓	๑๗๙,๔๑๓	๑๘๒,๓๗๒	๒๙๒,๘๙๕	๒๙๘,๖๖๕	๒๔๙	๒๕๙
- ปูนถุง	๒๙	๔๒	๕,๔๑๐	๖,๙๘๐	๙,๙๐๐	๑๒,๐๘๐	๓๔๑	๒๘๘
- ปูนผง	๑,๑๔๙	๑,๑๑๑	๑๗๔,๐๐๓	๑๗๕,๓๙๒	๒๘๒,๙๙๕	๒๘๖,๕๘๕	๒๔๖	๒๕๘
<b>พลังงาน</b>	๒,๖๘๖	๒,๗๘๔	๘๔๖,๙๗๗	๘๗๑,๓๐๐	๑,๒๒๙,๖๒๒	๑,๒๖๖,๘๘๖	๔๕๘	๔๕๕
- ก๊าซแอลพีจี	๖๗๔	๘๓๔	๒๑๒,๔๒๕	๒๖๗,๓๘๓	๓๑๕,๒๑๔	๓๙๖,๘๕๒	๔๖๘	๔๗๖
- น้ำมันดิบ	๑,๓๔๙	๑,๓๗๑	๔๒๓,๒๐๕	๔๒๙,๓๙๒	๖๐๑,๗๕๔	๖๑๐,๘๘๙	๔๔๖	๔๔๖
- ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๖๖๓	๕๗๙	๒๑๑,๓๔๗	๑๗๔,๕๒๕	๓๑๒,๖๕๔	๒๕๙,๑๔๕	๔๗๒	๔๔๘
<b>สินค้าอื่น ๆ</b>	๑๕๘	๑๒๔	๖๖,๒๑๖	๕๗,๖๙๗	๑๐๘,๐๖๙	๘๐,๗๔๙	๖๘๔	๖๕๑
<b>รวม</b>	๑๑,๕๐๖	๑๑,๖๒๒	๑,๗๕๒,๗๖๕	๑,๗๕๓,๑๕๑	๒,๗๗๔,๓๗๐	๒,๗๐๑,๓๐๓	๒๓๘	๒๓๒



สถิติการโดยสารเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๓ : ๒๕๕๒

รายการ	หน่วย	๒๕๕๒	๒๕๕๓	+ เพิ่ม - ลด	%
<b>จำนวนผู้โดยสาร</b>					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ ๑	คน	๑๒๑,๑๕๕	๑๑๗,๔๕๖	- ๓,๖๙๙	- ๓.๑%
ชั้นที่ ๒	"	๓,๗๘๘,๒๖๕	๓,๖๒๕,๘๖๑	- ๑๖๒,๔๐๔	- ๔.๓%
ชั้นที่ ๓	"	๓๙,๖๔๒,๒๔๘	๓๗,๔๗๖,๗๙๑	- ๒,๑๖๕,๔๕๗	- ๕.๕%
รวมสายใหญ่	"	๔๓,๕๕๑,๖๖๘	๔๑,๒๒๐,๑๐๘	- ๒,๓๓๑,๕๖๐	- ๕.๔%
- สายแม่กลอง	"	๓,๙๓๔,๔๖๔	๓,๙๐๑,๙๑๒	- ๓๒,๕๕๒	- ๐.๘%
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	"	<b>๔๗,๔๘๖,๑๓๒</b>	<b>๔๕,๑๒๒,๐๒๐</b>	<b>- ๒,๓๖๔,๑๑๒</b>	<b>- ๕.๐%</b>
<b>กิโลเมตรผู้โดยสาร</b>					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ ๑	กม.	๘๖,๐๗๑,๔๙๒	๘๔,๐๕๘,๐๙๘	- ๒,๐๑๓,๓๙๔	- ๒.๓%
ชั้นที่ ๒	"	๒,๓๘๓,๓๐๙,๐๖๓	๒,๒๓๑,๑๐๘,๓๒๙	- ๑๕๒,๒๐๐,๗๓๔	- ๖.๔%
ชั้นที่ ๓	"	๖,๒๘๘,๐๒๗,๐๔๐	๕,๘๐๕,๑๘๑,๕๕๕	- ๔๘๒,๘๔๖,๔๘๕	- ๗.๗%
รวมสายใหญ่	"	๘,๕๓๗,๘๐๗,๕๙๕	๘,๑๒๐,๓๔๗,๙๘๒	- ๔๑๗,๔๖๐,๖๑๓	- ๔.๘%
- สายแม่กลอง	"	๖๗,๒๘๒,๘๙๓	๖๖,๗๒๕,๙๕๙	- ๕๕๖,๙๓๔	- ๐.๘%
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	"	<b>๘,๖๐๕,๐๙๐,๔๘๘</b>	<b>๘,๑๘๖,๒๗๓,๙๔๑</b>	<b>- ๔๑๘,๘๑๖,๕๔๗</b>	<b>- ๔.๘%</b>
<b>รายได้ค่าโดยสาร</b>					
- สายใหญ่					
ชั้นที่ ๑	บาท	๖๑,๒๐๗,๑๙๗	๖๐,๐๕๙,๖๗๒	- ๑,๑๔๗,๕๒๕	- ๑.๙%
ชั้นที่ ๒	"	๘๔๘,๗๖๑,๑๔๙	๗๙๙,๗๘๖,๑๗๘	- ๔๘,๙๗๔,๙๗๑	- ๖.๗%
ชั้นที่ ๓	"	๑,๐๙๙,๓๓๕,๔๔๐	๑,๐๑๓,๕๒๖,๔๗๖	- ๘๕,๘๐๘,๙๖๔	- ๗.๗%
รวมสายใหญ่	"	๒,๕๐๙,๓๐๓,๗๘๖	๒,๓๖๓,๙๗๒,๓๒๖	- ๑๔๕,๓๓๑,๔๖๐	- ๕.๘%
- สายแม่กลอง	"	๒๔,๗๒๔,๘๒๘	๒๕,๐๑๗,๙๓๕	๒๙๓,๑๐๗	๑.๒%
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	"	<b>๒,๕๓๔,๐๒๘,๖๑๔</b>	<b>๒,๓๘๙,๐๙๐,๒๖๑</b>	<b>- ๑๔๕,๐๓๘,๓๕๓</b>	<b>- ๕.๗%</b>
<b>ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน</b>					
ชั้นที่ ๑	บาท	๕๐๕	๕๑๑	๖	๑.๒%
ชั้นที่ ๒	"	๒๒๔	๒๑๘	- ๖	- ๒.๗%
ชั้นที่ ๓	"	๒๘	๒๗	- ๑	- ๓.๖%
สายแม่กลอง	"	๖	๖	๐	๐.๐%
ภาพรวมเฉลี่ย	"	๔๓	๔๒	- ๑	- ๒.๓%
<b>ระยะทางเฉลี่ยต่อคน</b>					
ชั้นที่ ๑	กม.	๗๑๐	๗๑๖	๖	๐.๘%
ชั้นที่ ๒	"	๖๒๙	๖๑๕	- ๑๔	- ๒.๒%
ชั้นที่ ๓	"	๑๕๙	๑๕๕	- ๔	- ๒.๕%
สายแม่กลอง	"	๑๗	๑๗	๐	๐.๐%
ภาพรวมเฉลี่ย	"	๑๘๖	๑๘๑	- ๕	- ๒.๗%
<b>รายได้การโดยสาร</b>					
- สายใหญ่					
ค่าโดยสาร	บาท	๒,๕๐๙,๓๐๓,๗๘๖	๒,๓๖๓,๙๗๒,๓๒๖	- ๑๔๕,๓๓๑,๔๖๐	- ๕.๘%
ค่าธรรมเนียมรถด่วนพิเศษ	"	๓๐๑,๗๕๐,๙๕๓	๒๘๐,๒๔๔,๔๒๐	- ๒๑,๕๐๖,๕๓๓	- ๗.๑%
ค่าธรรมเนียมรถด่วน	"	๓๖๒,๔๒๙,๘๕๐	๒๙๗,๘๗๒,๑๕๐	- ๖๔,๕๕๗,๗๐๐	- ๑๗.๘%
ค่าธรรมเนียมรถเร็ว	"	๗๓๓,๖๕๔,๔๖๐	๗๐๗,๙๖๔,๗๒๐	- ๒๕,๖๘๙,๗๔๐	- ๓.๕%
ค่าธรรมเนียมรถนอน	"	๓๖๖,๘๓๙,๕๕๐	๓๕๐,๑๕๙,๕๓๐	- ๑๖,๖๘๐,๐๒๐	- ๔.๕%
ค่าธรรมเนียมรถปรับอากาศ	"	๓๙๖,๘๐๕,๒๖๐	๓๗๔,๐๑๓,๑๓๐	- ๒๒,๗๙๒,๑๓๐	- ๕.๗%
รายได้อื่น ๆ	"	๑๕๘,๖๘๕,๒๖๗	๑๕๕,๙๕๕,๒๗๑	- ๒,๗๓๐,๙๙๖	- ๑.๗%
รวม	"	๔,๓๒๘,๔๖๙,๑๒๖	๔,๐๓๑,๕๘๐,๕๔๗	- ๒๙๖,๘๘๘,๕๗๙	- ๖.๙%
- สายแม่กลอง	"	๒๕,๓๖๙,๐๑๘	๒๕,๖๔๔,๒๓๕	๒๗๕,๒๑๗	๑.๑%
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	"	<b>๔,๓๕๓,๘๓๘,๑๔๔</b>	<b>๔,๐๕๗,๒๒๔,๗๘๒</b>	<b>- ๒๙๖,๖๑๓,๓๖๒</b>	<b>- ๖.๘%</b>

สถิติสินค้าเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๓ : ๒๕๕๒

รายการ	หน่วย	๒๕๕๒	๒๕๕๓	+ เพิ่ม - ลด	%
<b>รายได้การสินค้ารวมทั้งปี</b>					
เหมาคั้น	บาท	๑,๗๕๒,๗๖๔,๘๓๑	๑,๗๕๓,๑๕๑,๐๐๐	๓๘๖,๑๖๙	๐.๐๒%
หีบห่อวัตถุ	"	๙๓,๔๔๕,๐๗๑	๙๓,๗๔๒,๓๖๐	๒๙๗,๒๘๙	๐.๓๒%
อื่น ๆ	"	๒๑๗,๗๐๙,๙๖๒	๒๖๑,๑๒๒,๖๖๑	๔๓,๔๑๒,๖๙๙	๑๙.๙๔%
<b>รวม</b>	"	<b>๒,๐๖๗,๙๑๙,๘๖๔</b>	<b>๒,๑๐๘,๐๑๖,๐๒๑</b>	<b>๔๔,๐๙๖,๑๕๗</b>	<b>๒.๑๔%</b>
<b>ปริมาณสินค้า</b>					
เหมาคั้น	ตัน	๑๑,๕๐๕,๑๒๐	๑๑,๖๒๒,๗๐๐	๑๑๗,๕๘๐	๑.๐๒%
หีบห่อวัตถุ	"	๒๙,๒๘๒	๒๙,๔๓๗	๑๕๕	๐.๕๓%
<b>รวม</b>	"	<b>๑๑,๕๓๔,๔๐๒</b>	<b>๑๑,๖๕๒,๑๓๗</b>	<b>๑๑๗,๗๓๕</b>	<b>๑.๐๒%</b>
<b>ระยะทางการขนส่งสินค้า</b>					
เหมาคั้น	ตัน-กม.	๒,๗๓๔,๓๖๙,๗๙๐	๒,๗๐๑,๓๐๓,๐๐๐	- ๓๓,๐๖๖,๗๙๐	- ๑.๒๑%
หีบห่อวัตถุ	"	๑๑,๘๐๖,๒๙๑	๑๓,๓๕๑,๓๐๘	๑,๕๔๕,๐๑๗	๑๓.๐๙%
<b>รวม</b>	"	<b>๒,๗๔๖,๑๗๖,๐๘๑</b>	<b>๒,๗๑๔,๖๕๔,๓๐๘</b>	<b>- ๓๑,๕๒๑,๗๗๓</b>	<b>- ๑.๑๕%</b>
<b>ปริมาณคิดเป็นร้อยละ</b>					
เหมาคั้น	%	๙๙.๗๕%	๙๙.๗๕%	๐.๐	๐.๐๐%
หีบห่อวัตถุ	%	๐.๒๕%	๐.๒๕%	- ๐.๐	- ๐.๔๙%
<b>ระยะทางเฉลี่ยต่อตัน</b>					
เหมาคั้น	กม.	๒๓๘	๒๓๒	- ๖.๐	- ๒.๕๒%
หีบห่อวัตถุ	"	๔๐๓	๔๕๔	๕๑.๐	๑๒.๖๖%
<b>รายได้เฉลี่ยต่อตัน</b>					
เหมาคั้น	บาท	๑๕๒	๑๕๑	- ๑.๐	- ๐.๖๖%
หีบห่อวัตถุ	"	๓,๑๙๑	๓,๑๘๕	- ๖.๐	- ๐.๑๙%
<b>รายได้เฉลี่ยต่อตัน กม.</b>					
เหมาคั้น	บาท	๐.๖๔๑๐	๐.๖๔๙๐	๐.๐	๑.๒๕%
หีบห่อวัตถุ	"	๗.๙๑๔๙	๗.๐๒๑๒	- ๐.๙	- ๑๑.๒๙%

\*\*เหมาคั้นใช้ข้อมูล ผสม.



## ผลการดำเนินงานสถานีบรรจุ และแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ มีผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ๖ สถานี **การจัดเดินขบวนรถ** การรถไฟฯ จัดเดินรถระหว่างไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบังวันละ ๒๔ ขบวน (ไป- กลับ) ความยาว ๓๐ บตท./ขบวน

**ปริมาณการขนส่งตู้สินค้า** มีทั้งสิ้น ๔๐๙,๗๐๓ ตู้ขบวน สูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๒ จำนวน ๒๒,๑๙๑ ตู้ขบวน หรือสูงกว่าร้อยละ ๕.๗

**รายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์** เป็นเงิน ๕๓๒.๖๗ ล้านบาท สูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๕๕.๔๘ ล้านบาท หรือสูงกว่าร้อยละ ๑๔

**รายได้ค่าสัมปทาน** จากผู้ประกอบการได้รับสัมปทาน ๖ ราย มีรายได้จากค่าสัมปทาน เป็นเงิน ๗๘๖.๔๓ ล้านบาท สูงกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๔๒๖.๓๑ ล้านบาท หรือสูงกว่าร้อยละ ๑๑๘.๓๘

## การดำเนินธุรกิจอื่นๆ

### การให้เช่าที่ดินและอาคาร

**อนุมัติต่ออายุสัญญาเช่า บริษัท หัวหินดีพาร์ทเมนต์สโตร์ จำกัด บริเวณสถานีหัวหิน** โดยมีเงื่อนไข ดังนี้-

- ต่ออายุสัญญาเช่าให้อีก ๑๐ ปี นับแต่วันที่สัญญาเช่าเดิมสิ้นสุด (๒๕ กันยายน ๒๕๕๑)
- กำหนดค่าธรรมเนียมต่อสัญญาเป็นเงิน ๙,๙๗๔,๔๐๐.๐๐ บาท ค่าเช่าปีแรกเป็นจำนวนเงิน ๒,๘๔๓,๘๖๕.๐๐ บาท และปรับเพิ่มอัตราค่าเช่าปีละ ๕% ตลอดอายุสัญญาเช่า จะได้ผลตอบแทนรวมเป็นจำนวนเงิน ๔๕,๗๔๔,๒๒๗.๐๐ บาท (คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ๓๓,๒๔๘,๐๐๐.๐๐ บาท)
- ผู้ได้รับสิทธิต่อสัญญาเช่าต้องปรับปรุงบูรณะพัฒนา (Renovation) รวมมูลค่าไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท รายละเอียดการปรับปรุงปรากฏตามที่บริษัท หัวหินดีพาร์ทเมนต์สโตร์ จำกัด เสนอ

**อนุมัติกำหนดอัตราค่าเช่าที่ดินบริเวณย่านพหลโยธิน (ตลาดนัดจตุจักร)** โดยมีเงื่อนไข ดังนี้-

- ตั้งแต่วันที่ ๒ มกราคม ๒๕๔๔ ถึงวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๑ กรุงเทพมหานคร ต้องชำระค่าเช่าเพิ่มให้อีก ๑๐๐% จากค่าเช่าเดิม ตารางเมตร ละ ๓๒.๐๐ บาทต่อปี เป็นตารางเมตร ละ ๖๔.๐๐ บาทต่อปี เป็นเงินปีละ ๓,๔๙๓,๗๖๐.๐๐ บาท รวม ๗ ปี เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๔,๔๕๖,๓๒๐.๐๐ บาท
- ตั้งแต่วันที่ ๒ มกราคม ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๕ (สัญญาเช่าสิ้นสุด) โดยคิดอัตราเท่ากับที่การรถไฟฯ คิดกับองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร ซึ่งมีพื้นที่เช่าอยู่บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่เช่าของกรุงเทพมหานคร แต่คิดเพียงสัปดาห์ละ ๒ วัน ตามที่มีการประกอบการค้าจริงคือ วันเสาร์-อาทิตย์ ในอัตรา ดังนี้-

ระยะเวลา	จำนวนพื้นที่ (ตรม.)	บาท / ตรม. / ปี	เป็นเงินค่าเช่าปีละ / บาท
๒ มกราคม ๒๕๕๑ - ๑ มกราคม ๒๕๕๔	๑๐๙,๑๘๐.๐๐	๑๙๑.๔๑	๒๐,๘๙๘,๑๔๔.๐๐
๒ มกราคม ๒๕๕๔ - ๑ มกราคม ๒๕๕๕	๑๐๙,๑๘๐.๐๐	๒๒๒.๐๓	๒๔,๒๔๑,๒๒๖.๐๐

ส่วนเรื่องการขอต่ออายุสัญญาเช่าออกไปอีก ๓๐ ปี เมื่อการกำหนดอัตราค่าเช่า ได้ข้อยุติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะได้พิจารณาดำเนินการเป็นลำดับต่อไป สำหรับการกำหนดอัตราค่าตอบแทนในพื้นที่ตลาดนัดจตุจักร หลังจากสัญญาเดิมสิ้นสุด การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เป็นผู้ดำเนินการเมื่อแล้วเสร็จจะใช้ประกอบการพิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ ต่อไป

**อนุมัติให้สำนักงานศาลยุติธรรม ได้รับสิทธิการเช่าที่ดินการรถไฟฯ บริเวณย่านพหลโยธิน เพื่อก่อสร้างอาคารที่ทำการศาลเยาวชนและครอบครัวกลาง** โดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไข ดังนี้-

- พื้นที่ให้เช่าจำนวน ๑๗,๕๑๓.๐๐ ตารางเมตร
- อายุสัญญาเช่ามีกำหนด ๑๕ ปี โดยคิดค่าเช่าในอัตราตารางเมตรละ ๓๗๑.๒๖ บาทต่อปี เป็นเงินค่าเช่าปีแรก ๖,๕๐๑,๘๗๗.๐๐ บาท (ไม่รวมค่าภาษี) มีอัตราเพิ่มปีละ ๕%

๓. กำหนดให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานที่ทำการศาลเยาวชน และครอบครัว กลาง พร้อมจัดทำระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ให้เชื่อมต่อกับของเดิมที่มีอยู่ และเป็นไปตามกฎหมายกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทำการปรับปรุงพื้นที่โดยรอบให้สวยงามและดูแลรักษาให้สะอาดเรียบร้อยตลอดอายุสัญญา โดยต้องก่อสร้างรั้วไวร์เมทลล้อมรอบพื้นที่เช่าเพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่เช่าให้ชัดเจน ทั้งนี้ ห้ามนำพื้นที่ไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ใดๆ ทั้งสิ้น

๔. เนื่องจากพื้นที่บริเวณก่อสร้างอาคารสำนักงานที่ทำการศาลฯ ดังกล่าวอยู่ใกล้ทางด่วนฯ สำนักงานศาลยุติธรรม ต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อขอทราบข้อกำหนดในการก่อสร้างอาคารใกล้ทางด่วน รวมถึงการขออนุญาตดำเนินการดังกล่าวและต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเองทั้งสิ้น

๕. ในระหว่างอายุสัญญาเช่า หากเกิดอุปสรรคและความเสียหายต่อกิจการ หรือทรัพย์สินของการรถไฟฯ และ/หรือ บุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการดำเนินการของสำนักงานศาลยุติธรรม ซึ่งสำนักงานศาลยุติธรรมต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเองทั้งสิ้น และดำเนินการแก้ไขทันที

๖. ต้องดำเนินการกับผู้บุกรุกหรือผู้เช่าเดิมในพื้นที่เช่า(ถ้ามี)โดยสำนักงานศาลยุติธรรมต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเองทั้งสิ้น

๗. ในกรณีที่ต้องมีการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางหรือมีการสร้างชดเชยใหม่ สำนักงานศาลยุติธรรมต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเองทั้งสิ้น

๘. ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่ารื้อย้าย/ค่าชดเชย และค่าอื่นๆ ซึ่งจะแจ้งให้ทราบต่อไป

๙. เงื่อนไขอื่นๆ เป็นไปตามสัญญาเช่าและระเบียบของการรถไฟฯ ทุกประการ

### รายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคาร ประจำปี ๒๕๕๓

(ตุลาคม ๒๕๕๒ - กันยายน ๒๕๕๓)

ตามเกณฑ์เงินสดที่ได้รับชำระที่ กองการเงิน และสถานีต่างๆ นำส่งดังนี้

รายการ	รายได้ (บาท)
๑. ค่าเช่าที่ดินเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณา	๓๙,๓๙๑,๑๙๓.๗๗ บาท
๒. ค่าเช่าอาคาร	๑๐๔,๗๘๑,๗๑๔.๖๙ บาท
๓. ค่าเช่าที่ดิน	๙๖๖,๗๑๒,๑๕๖.๓๔ บาท
๔. ค่าเช่าสิทธิบริเวณสถานี (บส.)	๓๗,๒๕๒,๖๘๘.๐๐ บาท
๕. ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	๕๒๑,๐๖๐,๖๐๒.๖๐ บาท
๖. โครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ	๙๒,๘๑๔,๕๓๖.๒๔ บาท
๗. ค่าเช่าโรงแรม	๕,๕๓๘,๒๖๐.๐๐ บาท
๘. รายได้จากสนามซ้อมกอล์ฟ	๑๑,๓๙๗,๓๒๒.๕๖ บาท
๙. รายได้อื่นๆ	๑๑๑,๐๖๘,๓๕๔.๔๔ บาท
<b>รวม</b>	<b>๑,๘๙๐,๐๑๖,๘๒๘.๖๔ บาท</b>

## โครงสร้างพื้นฐาน

### ทาง สะพาน และอาคาร

#### ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว

ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ การรถไฟฯ มีทางที่เปิดการเดินรถ รวมระยะทางเป็นความยาวทั้งสิ้น ดังนี้

ชนิดของทาง	ระยะทาง (กม.)	ความยาวทาง (กม.)
ทางเดี่ยว	๓,๖๘๘.๙๓๐	๓,๖๙๗.๕๓๗
ทางคู่	๑๗๒.๙๐๖	๓๔๕.๘๑๒
ทางสามทาง	๑๐๖.๗๑๙	๓๒๐.๑๕๗
<b>รวมทางสายประธาน</b>	<b>๓,๙๖๘.๕๕๕</b>	<b>๔,๓๖๓.๕๐๖</b>
สายมหาชัย	๓๑.๒๔๒	๓๑.๒๔๒
สายแม่กลอง	๓๔.๐๔๑	๓๔.๐๔๑
<b>รวม</b>	<b>๖๕.๒๘๓</b>	<b>๖๕.๒๘๓</b>
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>๔,๐๓๓.๘๓๘</b>	<b>๔,๔๒๘.๗๘๙</b>
ทางหลัก	๘๙๘.๒๖๕	๘๙๘.๒๖๕

รางขนาดต่างๆ ที่มีอยู่ในทางเมื่อสิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๒ มีความยาว ดังนี้

รางขนาด ๕๐ ปอนด์	๕๖.๓๐๘	กิโลเมตร
รางขนาด ๖๐ ปอนด์	๓๓๕.๑๔๘	กิโลเมตร
รางขนาด ๗๐-๗๕ ปอนด์	๑,๗๓๗.๗๕๕	กิโลเมตร
รางขนาด ๘๐-๘๕ ปอนด์	๘๑๑.๐๘๘	กิโลเมตร
รางขนาด ๑๐๐ ปอนด์	๑,๔๒๓.๒๐๗	กิโลเมตร

ทางสายมหาชัย และสายแม่กลอง

รางขนาด ๕๐-๖๐ ปอนด์	๓๔.๓๒๕	กิโลเมตร
รางขนาด ๗๐ ปอนด์	๓๐.๙๕๘	กิโลเมตร

ในจำนวนนี้เป็นความยาวทางรางเชื่อม ๓,๑๓๒ กิโลเมตร หรือประมาณ ๗๒% ของความยาวทางประธาน

#### ชนิดของหมอนรองราง

ทางประธาน เป็นหมอนไม้ ๑,๔๘๖.๐๘๒ กิโลเมตร หมอนคอนกรีต ๒,๘๗๗.๔๒๔ กิโลเมตร

ทางสายมหาชัยและสายแม่กลอง เป็นหมอนไม้ ๓๔.๓๒๕ กิโลเมตร หมอนคอนกรีต ๓๐.๙๕๘ กิโลเมตร

## สภาพทางตรวจโดยรถ ตท.๑ (EM.๘๐)

### สภาพทาง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ใช้รถตรวจสภาพทาง ตท.๑ หรือ EM.๘๐ ตรวจสภาพทางทั่วประเทศ ในทางประธาน รวม ๑ ครั้ง และในทางแยก รวม ๑ ครั้ง ระหว่างวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๓ - ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ เป็นระยะทาง ๔,๒๘๓ กิโลเมตร มีการประเมินผลสภาพทาง ดังต่อไปนี้-

สภาพทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
ดีมาก	๑,๑๐๘
ดี	๙๖๔
พอใช้	๘๓๙
เร่งปรับปรุง	๗๒๒
ปรับปรุงด่วน	๖๕๐

### สถิติผลงานการบำรุงทาง

รายการ	หน่วย	ปี ๒๕๕๒
<b>การบำรุงทาง</b>		
ซ่อมทาง (แรงงานคน)	กม.	๑,๒๒๘.๗๒
ล้างหินโรยทาง (แรงงานคน)	เมตร	๒๐,๗๐๑
ลงหินโรยทาง	ลบ.ม.	๖,๖๙๑
บำรุงรักษาหัวต่อราง	คู่ต่อ	๑๔๐,๘๙๙
เปลี่ยนหมอนไม้	ท่อน	๘, ๙๗๐
เปลี่ยนหมอนคอนกรีต	ท่อน	๒๙,๘๙๙
เปลี่ยนรางสีก (รางสีก+โครงการ)	เมตร	๑๑,๔๙๐
เปลี่ยนประแจ DFC (๑๐๐ ปอนด์)	ชุด	๑
เปลี่ยนทางผ่าน	เมตร	๑๘
บำรุงรักษาประแจทางประธานและทางหลัก	ชุด	๕,๐๕๑
บำรุงรักษาประแจ (รถอัดหินประแจ)	ชุด	๗๖๗
การใช้รถอัดหินและรถเกลี่ยหิน	กม.	๓,๕๕๕.๕๑๖
ล้างหินโรยทางด้วยรถ	เมตร	๙,๖๐๐
ซ่อมทางผ่าน	เมตร	๗,๓๗๕

## การบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก

ศูนย์บำรุงทางสายต่าง ๆ มีการบำรุงทางด้วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ๗ หน่วย ซึ่งมีหน่วยรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก ในความรับผิดชอบประกอบด้วย

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

สรุปรถอัดหิน ๑๒ คัน รถเกลี่ยหิน ๑๐ คัน รถสั้นหิน ๒ คัน รถอัดหินประจำ ๔ คัน รถล้างหิน ๑ คัน และรถลากจูง ๗ คัน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ได้ใช้รถเครื่องกลบำรุงทางหนักดังกล่าว ซ่อมบำรุงทางมีผลงานเป็นระยะทาง ดังนี้

งานเครื่องกลบำรุงทางหนัก	ระยะทางที่ทำการ (เมตร)				
	อัดหิน	เกลี่ยหิน	สั้นหิน	ล้างหิน	อัดหินประจำ (ชุด)
กรุงเทพฯ	๖๖๐,๒๔๒	๖๖๐,๒๔๒	-	-	๑๖๒
ตะพานหิน	๖๙๓,๓๑๐	๖๙๓,๓๑๐	-	-	๘๖
แก่งคอย	๕๒๙,๘๒๘	๕๒๙,๘๒๘	-	-	๒๐๙
นครราชสีมา	๕๙๒,๒๓๐	๕๙๒,๒๓๐	-	-	-
ชุมพร	๔๒๑,๘๕๗	๔๒๑,๘๕๗	๔๒๑,๘๕๗	-	๓๑๐
หาดใหญ่	๕๐๐,๘๗๔	๕๐๐,๘๗๔	-	-	-
งานล้างหิน	๑๕๗,๑๗๕	๑๕๗,๑๗๕	-	๙,๖๐๐	-
<b>รวม</b>	<b>๓,๕๕๕,๕๑๖</b>	<b>๓,๕๕๕,๕๑๖</b>	<b>๔๒๑,๘๕๗</b>	<b>๙,๖๐๐</b>	<b>๗๖๗</b>

## งานบำรุงรักษาอาคาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ งานด้านอาคารได้มีการวางแผนการซ่อมปรับปรุงอาคารสถานี ที่ทำการสำนักงาน โรงงาน และบ้านพัก หรือแฟลต ที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมหรือผุพังเป็นบางส่วน ให้กลับมามีสภาพมั่นคงแข็งแรงและสวยงาม เพื่อความปลอดภัย สะดวกสบาย แก่พนักงาน และผู้ที่มาใช้บริการของการรถไฟฯ ซึ่งได้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงแล้วเสร็จ ดังนี้-

๑. ซ่อมอาคารสถานี ที่ทำการ และสำนักงาน	จำนวน ๒๐๓ แห่ง
๒. ซ่อมอาคารบ้านพักพนักงาน และแฟลต	จำนวน ๖๔ แห่ง
๓. ซ่อมสถานีจ่ายเชื้อเพลิงที่หาดใหญ่	จำนวน ๑ แห่ง
๔. ซ่อมโรงงานและโรงรถจักร	จำนวน ๑๐ แห่ง
๕. ซ่อมท่าเรือและคูเรือที่อยุธยาและเพชรบุรี	จำนวน ๒ แห่ง
๖. ซ่อมสิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด (คอยขุนตาน)	จำนวน ๑ แห่ง

ในส่วนที่มีความจำเป็นต้องซ่อมปรับปรุงโดยเร่งด่วน อันเนื่องมาจากสาเหตุภัยธรรมชาติหรืออุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งไม่ได้วางแผนซ่อมไว้ล่วงหน้า ก็ดำเนินการซ่อมให้โดยรีบด่วน โดยการขออนุมัติใช้งบสำรองฉุกเฉินประจำปีมาดำเนินการ ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ได้มีการซ่อมฉุกเฉินนอกแผนงานเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น ๑,๐๓๔ แห่ง

และในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ยังได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐบาล อนุมัติงบประมาณไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕ ให้มาดำเนินการซ่อมปรับปรุงอาคารสถานีและอื่นๆ ดังโครงการต่อไปนี้

1. โครงการปรับปรุงอาคารสถานีและห้องสุขาพร้อมทาสี จำนวน ๒๔ สถานี	เป็นเงิน ๓๐,๘๒๙,๕๘๐ บาท
2. งานก่อสร้างรั้วสถานีระบบปิด จำนวน ๑๘ แห่ง	เป็นเงิน ๓๙,๕๐๕,๒๐๐ บาท
3. งานก่อสร้างห้องสุขาใหม่ ชาย-หญิงและคนพิการ (แบบ ๘ ห้อง) จำนวน ๑๐ แห่ง	เป็นเงิน ๘,๗๐๑,๐๐๐ บาท
4. งานก่อสร้างห้องสุขาใหม่ ชาย-หญิงและคนพิการ (แบบ ๔ ห้อง) จำนวน ๒๖ แห่ง	เป็นเงิน ๑๒,๐๗๕,๒๐๐ บาท
5. งานปรับปรุงอาคารสถานีที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและห้องสุขา จำนวน ๓๓ แห่ง	เป็นเงิน ๕๓,๔๔๙,๓๙๙ บาท
6. โครงการปรับปรุงสถานีรถไฟทั่วประเทศ จำนวน ๖๙ แห่ง	เป็นเงิน ๘๑,๒๔๕,๘๒๗ บาท
	รวมเป็นเงิน ๒๒๕,๘๐๖,๒๐๖ บาท

### ผลการดำเนินงาน จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ มีดังนี้

โครงการที่ ๑ จำนวน ๒๔ สถานี ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐๐%	จำนวน ๒๓ สถานี กำลังดำเนินการ ๑ สถานี
โครงการที่ ๒ จำนวน ๑๘ แห่ง กำลังดำเนินการทั้ง ๑๘ แห่ง	มีผลงานมากกว่า ๘๐%
โครงการที่ ๓ จำนวน ๑๐ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐๐%	จำนวน ๘ แห่ง กำลังดำเนินการ ๒ แห่ง
โครงการที่ ๔ จำนวน ๒๖ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐๐%	จำนวน ๒๕ แห่ง กำลังดำเนินการ ๑ แห่ง
โครงการที่ ๕ จำนวน ๓๓ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐๐%	จำนวน ๓๑ แห่ง กำลังดำเนินการ ๒ แห่ง
โครงการที่ ๖ จำนวน ๖๙ แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑๐๐%	จำนวน ๔๒ แห่ง กำลังดำเนินการ ๒๗ แห่ง

## งานบำรุงรักษาสะพาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงรักษาสะพาน เปลี่ยนสะพาน ช่างเปิดน้ำใหม่ และงานอื่นๆ ประกอบด้วย

๑. งานเปลี่ยนหมอนเหล็ก	๗๘ ท่อน
๒. งานก่อสร้างสะพานเหล็ก	๑๖ แห่ง
๓. งานก่อสร้างท่อสี่เหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็ก	๓ แห่ง
๔. งานทาสีสะพานเหล็ก	๔ แห่ง
๕. งานซ่อมสะพานเหล็ก	๓๔ แห่ง
๖. งานซ่อมสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก	๔ แห่ง
๗. งานซ่อมสะพานคอนกรีตอัดแรง	๑๐ แห่ง
๘. งานซ่อมระดับหินใหญ่คอสสะพาน	๓ แห่ง
๙. งานซ่อมช่องเปิดน้ำ	๒ แห่ง
๑๐. งานซ่อมท่อนคอนกรีตเสริมเหล็ก	๓ แห่ง
๑๑. งานเปลี่ยนไม้เหลี่ยมสะพาน	๑๕ แห่ง
๑๒. งานเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน	๘,๒๖๕ ชุด
๑๓. งานตรวจขันเครื่องยึดเหนี่ยวสะพาน	๓๘,๖๕๐ ชุด
๑๔. งานทำความสะอาดจานรองสะพานและแท่นตะม่อ	๖๐๙ ช่าง
๑๕. งานทำความสะอาด Shoe Bearing ของสะพานทั้งด้าน Fixed และ Moveable End พร้อมทำความสะอาดแท่นตะม่อ	๘๑ ช่าง
๑๖. งานเปลี่ยนธรณีไม้	๔ ท่อน
๑๗. งานเปลี่ยนเสาไม้	๒๐ ท่อน
๑๘. งานเปลี่ยนแกนงไม้	๑๓ ท่อน
๑๙. งานเปลี่ยนแผ่นครอบฟลอร์บีม	๗๔๔ แผ่น
๒๐. งานกำจัดวัชพืชขวางทางน้ำ	๑๐,๕๘๐ ตารางเมตร
๒๑. งานเปลี่ยนซื่อไม้	๑๘ ท่อน
๒๒. งานขุดลอกท้องคลอง	๘๘๘ ตารางเมตร

## ศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

เป็นหน่วยงานหลักมีบทบาทและภารกิจด้านการบริหารจัดการ เกี่ยวกับการผลิตและซ่อมบำรุง อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในงานบำรุงทาง เช่น การวางแผนการผลิตเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ การวางแผนการผลิตประจำทางหลัก ผลิตรถตรวจทางขนาดเบา การเชื่อมรางประสาน อีกทั้ง ยังวางแผนการซ่อมรถเครื่องกลบำรุงทางหนัก รถเครื่องกลบำรุงทาง รถยนต์ รถตรวจทางขนาดหนักขนาดเบา ตลอดจนการจัดการจัดหาวัสดุ และอุปกรณ์การจัดทำงบประมาณ การพิจารณาอัตราแรงงาน รวมทั้ง การส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้ผลงานมีประสิทธิภาพประสิทธิผล บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

### ผลงานในรอบปี ๒๕๕๓ ของศูนย์การผลิตและซ่อมบำรุง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
๑	ซ่อมรถอัดหิน	๑๒	คัน
๒	ซ่อมรถเกลี่ยหิน	๘	คัน
๓	ซ่อมรถลากจูง	๕	คัน
๔	ซ่อมเครื่องยนต์	๒๘	เครื่อง
๕	ซ่อมรถตรวจสภาพทาง (EM.๘๐)	๑	คัน
๖	ซ่อมรถสันหิน	๒	คัน
๗	งานซ่อมเบ็ดเตล็ด	๓๑	ชิ้น
๘	ซ่อมหนักชุด Tamping Unit รุ่น ๐๗ ๐๙	-	ชุด
๙	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น ๐๗ ๐๙	๒๐	ชุด
๑๐	ซ่อมเบาชุด Tamping Unit รุ่น ๐๘	๑๖	ชุด
๑๑	ซ่อมระบบปรับอากาศรถเครื่องกลในโรงงาน	๓๑	คัน
๑๒	ซ่อมระบบไฟฟ้ารถเครื่องกลในโรงงาน	๑๖	คัน
๑๓	ซ่อมชุดดันหิน ชุดเข้าหิน รถเกลี่ยหิน	๙	คัน
๑๔	งานล้างหินด้วยรถ บลน.๐๑	๙,๖๐๐	เมตร
๑๕	งานอัดหินด้วยรถ อน.๑	๘๕,๒๐๐	เมตร
๑๖	งานเกลี่ยหินด้วยรถ กน.๓ กน.๔	๑๕๗,๑๗๕	เมตร
๑๗	อัดหินช่วยงานบำรุงทาง	๑๑๘,๗๗๕	เมตร
๑๘	ซ่อมรถแทรกเตอร์	๖	คัน
๑๙	ซ่อมรถบำรุงทางขนาดหนัก ใน-นอกโรงงาน	๒๕	คัน
๒๐	ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	๑๘	คัน
๒๑	ซ่อมรถอื่นๆ (รถตรวจการณ์ รถยก ฯลฯ)	๑๒	คัน
๒๒	ส่งรถบำรุงทางหนักลากจูง	๕,๕๓๒	กม.
๒๓	ส่งรถยนต์รับ-ส่งหนังสือ	๑๑,๓๓๗	กม.

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย
๒๔	ซ่อมเครื่องยนต์อัดหินไฟฟ้า	๒๔	เครื่อง
๒๕	ซ่อมเบนเนเรเตอร์ไฟฟ้า	๓๖	เครื่อง
๒๖	ซ่อมบีเตอร์อัดหินไฟฟ้า	๑๘๐	เครื่อง
๒๗	ซ่อมแม่แรง “นิจิ” ๑๐ ตัน	๑๙๔	ตัว
๒๘	ซ่อมรถยนต์ร่างตรวจการณหนัก (แกงคาร์)	๓๕	คัน
๒๙	ซ่อมรถยนต์ร่างตรวจการณเบา	๓๖	คัน
๓๐	ซ่อมเครื่องวัดขนาดทาง เครื่องบากศูนย์กลางทาง	๓๖	อัน
๓๑	ซ่อมรถผลักเบา ดิพลอริ ถ่อ รถดีอบบีน	๔๘	คัน
๓๒	ซ่อมเครื่องยนต์รถยนต์ร่าง	๓๖	เครื่อง
๓๓	ซ่อมเบ็ดเตล็ดเครื่องมือกลเบา	๑๒๔	ชิ้น
๓๔	รับ-ส่งสิ่งของขึ้น-ลง ตู้ ตญ.	๔๔	หลัง
๓๕	ผลิตชุดรางลิ้น รางประกองลิ้น ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๓๙	ชุด
๓๖	ผลิตชุดหัวตะเฒ่ ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๔๘	ชุด
๓๗	ผลิตรางเสริมขนาด ๕๐ ๖๐ ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๔๘	ชุด
๓๘	ผลิตชุดรางกัน ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๓๒	ชุด
๓๙	ซ่อมชุดรางลิ้น รางประกองลิ้น ๕๐ ๖๐ ๗๐ ปอนด์	๑๔	ชุด
๔๐	ซ่อมชุดหัวตะเฒ่ ๕๐ ๖๐ ๗๐ ๘๐ ปอนด์	๑๓	ชุด
๔๑	เชื่อมรางประสานขนาดต่าง ๆ	๓๗๐	รอย
๔๒	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ ๑	๒,๔๔๔	จุด
๔๓	เชื่อมพอกสันราง หมู่ที่ ๒	๔,๒๓๒	จุด
๔๔	เชื่อมเทอร์มิต	๘๘	รอย
๔๕	รับ-ส่งอุปกรณ์ประแจทางหลัก วัสดุทาง	๔๓	หลัง

## อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

### ด้านอาณัติสัญญาณ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ได้ติดตั้งและซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประกอบด้วย

#### ๑. งานบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

เป็นงานบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม โดยแบ่งลักษณะของการบังคับการ การเตรียมทางออกเป็นประเภทได้ ดังนี้

๑.๑ ประแจกลไฟฟ้าสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์และสัญญาณไฟสีพร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ โดยจัดให้มีระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกลจากศูนย์กลาง (Centralized Traffic Control System) ตลอดจนระบบควบคุมที่จำเป็นในระบบควบคุมการเดินรถ โดยใช้สายเคเบิลใยแก้วนำแสง ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

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

๑.๒ ประแจกลไฟฟ้าสัมพันธ์ ด้วย Relay Inter Locking และสัญญาณไฟสีพร้อมระบบทางสะดวกชนิดสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ ซึ่งสามารถตรวจสอบสถานะของขบวนรถได้จากระบบควบคุมอาณัติสัญญาณทางไกลจากศูนย์กลาง ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีกรุงเทพ จิตรลดา บางซื่อ บางเขน หลักสี่ และดอนเมือง

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

- สถานีโพรงมะเดื่อ ถึง สถานีบ้านกล้วย รวม ๙ สถานี

๑.๔ ประแจมือ ไม่มีสัมพันธ์พร้อมระบบทางสะดวกชนิดลูกตา ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีชุมทางหนองปลาตุก ถึง สถานีน้ำตก รวม ๘ สถานี

๑.๕ ประแจกลหมู่สัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ชนิดทางปลา พร้อมระบบทางสะดวกชนิด GEC ที่สถานีธนบุรี

๑.๖ ระบบควบคุมการเดินรถ โดยใช้อินเตอร์คอมเป็นตัวควบคุม ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีวงเวียนใหญ่ ถึง สถานีมหาชัย รวม ๔ สถานี

๑.๗ ระบบควบคุมการเดินรถโดยใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ โดยใช้ตัวทางสะดวกในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีชุมทางหนองปลาตุก ถึง สถานีสุพรรณบุรี รวม ๑ สถานี

๑.๘ ระบบควบคุมการเดินรถโดยใช้วิทยุเฉพาะกิจ ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สถานีแม่กลอง ถึง สถานีบ้านแหลม รวม ๒ สถานี

## ๒. งานบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับ

เป็นงานบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับซึ่งเป็นสัญญาณชนิดพิเศษ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุของพาหนะที่ใช้ทางร่วมตัดผ่าน ซึ่งสามารถแบ่งลักษณะและขอบเขตรับผิดชอบ ดังนี้

- ๒.๑ เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้า มีพนักงานควบคุม (ประเภท ก.๑)
- ๒.๒ เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยคว้านมือหมุน มีพนักงานควบคุม (ประเภท ก.๒)
- ๒.๓ เครื่องกั้นถนนชนิดยกตรง (ม่าน) ชนิดมีพนักงานควบคุม (ประเภท ก.๓)
- ๒.๔ เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้าทำงานอัตโนมัติไม่มีพนักงานควบคุม (ประเภท ข.๑)
- ๒.๕ เครื่องกั้นถนนชนิดสัญญาณไฟทำงานอัตโนมัติ ไม่มีพนักงานควบคุม (ประเภท ข.๒)

ลำดับ	แขวงบำรุงรักษา	เครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับ					
		ชนิด ก.๑	ชนิด ก.๒	ชนิด ก.๓	ชนิด ก.๔	ชนิด ข.๑	ชนิด ข.๒
๑	อาณัติสัญญาณภาคกลาง	๑๑	๐	๐	๐	๑	๐
๒	อาณัติสัญญาณอยุธยา	๗	๐	๑๐	๐	๑๑	๔
๓	อาณัติสัญญาณธนบุรี	๑๕	๐	๒๔	๑๐	๒๒	๓
๔	อาณัติสัญญาณย่านพิเศษ	๒๔	๐	๐	๔	๐	๔
<b>รวมประเภทเครื่องกั้น</b>		<b>๕๗</b>	<b>๐</b>	<b>๓๔</b>	<b>๑๔</b>	<b>๓๔</b>	<b>๑๑</b>

### สภาวะปี ๒๕๕๓

งานบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมและงานบำรุงรักษาเครื่องกั้นทางผ่านเสมอระดับได้ดำเนินการโดยมีวาระการบำรุงรักษา เป็นวาระดังนี้

รายละเอียดงาน	แผนการทำวาระ	ผลงานที่ได้ทำตามวาระ
<b>งานบำรุงรักษาตามวาระ</b>		
<b>๑. งานภายในห้องรีเลย์และสถานี</b>		
<b>๑.๑ ห้องรีเลย์</b>		
- รีเลย์และสถานะ การทำงานของรีเลย์	๑๒.๕๐%	๙.๘๘%
- อุปกรณ์ควบคุมรีเลย์ CBI	๑๐.๐๐%	๗.๙๐%
- ตู้และอุปกรณ์ควบคุมระบบแรงดันไฟฟ้า	๕.๐๐%	๓.๙๕%
<b>๑.๒ ห้องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า</b>		
- เครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า	๔.๐๐%	๓.๑๖%
- แบตเตอรี่	๒.๐๐%	๑.๕๘%
<b>๑.๓ สถานี</b>		
- แผงบรรยายทางและอุปกรณ์ประกอบ	๕.๐๐%	๓.๙๕%
- โทรศัพท์ควบคุมการเดินทาง	๕.๐๐%	๓.๙๕%

รายละเอียดงาน	แผนการทำวาระ	ผลงานที่ได้ทำตามวาระ
<b>๒. งานบำรุงรักษาภายในย่านสถานี</b>		
- ระบบไฟตอมต่างๆ (Track Circuit)	๗.๐๐%	๕.๕๓%
- เสาสัญญาณไฟสี ชนิดต่างๆ	๗.๕๐%	๕.๙๓%
- ประแจกลไฟฟ้า / สายลวด	๕.๐๐%	๓.๙๕%
<b>๓. งานระบบเสาสาย / ไฟฟ้าสถานี</b>		
- ไฟฟ้าสถานี / ชานชาลา	๒.๐๐%	๑.๕๘%
- เสาโทรเลขพร้อมอุปกรณ์	๕.๐๐%	๓.๙๕%
<b>๔. เครื่องกั้นถนนฯ</b>		
- ระบบควบคุม แท่นเครื่องกั้น และแบตเตอรี่	๓๐.๐๐%	๒๒.๗๐%
<b>รวมเป็นเปอร์เซ็นต์</b>	<b>๑๐๐.๐๐%</b>	<b>๗๗.๐๐%</b>

๓. ในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ได้มีการซ่อมและปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและเครื่องกั้นถนนฯ ที่ชำรุดจากการใช้งาน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

งานซ่อมบำรุง	งบประมาณ (บาท)
๑. งานซ่อมระบบอาณัติสัญญาณไฟสี ซีบีไอ ที่สถานีภาชี สถานีหนองวิวัฒน์	๑,๗๔๙,๐๐๐.๐๐
๒. งานซ่อมระบบอาณัติสัญญาณไฟสี จีอีซี ที่สถานีท่าแค สถานีโคกกระเทียม สถานีหนองเต่า หนองทรายขาว	๔๙๗,๐๐๐.๐๐
๓. งานซ่อมระบบอาณัติสัญญาณไฟสี ซีบีไอ ที่สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง	๑,๘๕๐,๐๐๐.๐๐
๔. งานซ่อมประทับรางชนิดพิเศษสถานีคลองพุทรา-ภาชี	๓,๔๐๐,๐๐๐.๐๐

งานปรับปรุงทางรถไฟ และอื่นๆ ในพื้นที่แขวงบำรุงทางลำนาทรายณ์ (ด้านอาณัติสัญญาณ) ได้รับวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๕๘๔,๐๐๐.๐๐๐ บาท

โครงการดังกล่าวเมื่อดำเนินการเสร็จตามวัตถุประสงค์แล้วประโยชน์ที่ได้รับคือ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ และด้านอาณัติสัญญาณขบวนรถสามารถใช้ทางได้ปลอดภัยยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการของงบประมาณเพื่อติดตั้งระบบไฟฟ้าไฟฟ้แสงสว่างปลายชานชาลา โดยมีรายละเอียด ดังนี้-

- ผู้ดำเนินการติดตั้ง บริษัท วงศ์กิตติ จำกัด
- วงเงินว่าจ้างตามสัญญารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๕๗๙,๐๐๐.๐๐ บาท
- ผู้รับจ้างเริ่มงาน วันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๓
- ระยะเวลาดำเนินงาน ๒๐๐ วัน

งานดังกล่าวยังดำเนินการตามสัญญาที่กำหนดไว้ หากงานทางด้านโยธาดำเนินการเสร็จตามแผนงานที่วางไว้ คาดว่างานด้านอาณัติสัญญาณก็จะแล้วเสร็จตามสัญญาในวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔

งานจ้างเหมาขี้อย้ายและติดตั้งแท่นมือคั่นกลับพร้อมอุปกรณ์ฯ ที่สถานีลำนาทรายณ์ ในเส้นทางสาย ตะวันออกเฉียงเหนือ ได้รับวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๑,๐๙๕,๐๐๐.๐๐ บาท (งบท่ากร)

โครงการดังกล่าว เมื่อดำเนินการเสร็จตามวัตถุประสงค์แล้ว ประโยชน์ที่ได้รับ คือ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ ทำให้พนักงานประจำสถานีสามารถควบคุมสั่งการได้สะดวกยิ่งขึ้น และสามารถลดพนักงานที่ต้องปฏิบัติงานประจำบนหลังสัญญาณได้ จึงจำเป็นต้องดำเนินการของงบประมาณ เพื่อขี้อย้ายและติดตั้งแท่นมือคั่นกลับพร้อมอุปกรณ์ฯ ที่สถานี แทนหลังสัญญาณ โดยมีรายละเอียด ดังนี้-

- ผู้ดำเนินการติดตั้ง บริษัท วงศ์กิตติ จำกัด
- วงเงินว่าจ้างตามสัญญารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% เป็นเงิน ๑,๐๙๐,๐๐๐.๐๐ บาท
- ผู้รับจ้างดำเนินการแล้วเสร็จ วันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๓

## ด้านโทรคมนาคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ มีงานที่ได้ดำเนินการติดตั้งและซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่างๆ ดังนี้

### ๑. งานระบบวิทยุ

๑.๑	บำรุงรักษาเครื่องวิทยุคมนาคมประจำสถานี	๑๑๐	เครื่อง
๑.๒	บำรุงรักษาเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้าวิทยุคมนาคม	๒๒๕	เครื่อง
๑.๓	บำรุงรักษาสายอากาศและสายนำสัญญาณวิทยุคมนาคม	๖๓	ชุด
๑.๔	จัดหาเครื่องวิทยุคมนาคมชนิดมือถือพร้อมเครื่องประจุไฟฟ้า	๗๗	ชุด

### ๒. งานระบบส่งสัญญาณโทรคมนาคม

๒.๑	งานซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ	๔๙๖	ชิ้น
๒.๒	งานปรับปรุงระบบกราวด์โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ	๑๙๓	สถานี
๒.๓	ติดตั้งเครื่องเชื่อมต่อสัญญาณโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่ห้องโทรคมนาคม	๓	เครื่อง
	๑. นครสวรรค์ ๒. ศิลาอาสน์ ๓. หัวหิน ๔. ชุมพร ๕. ทุ่งสง		
๒.๔	งานขี้อย้ายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ ยะลา		
๒.๕	งานขี้อย้ายเครื่องชาร์จแบตเตอรี่เครื่องทวนสัญญาณแคเรีย พัทลุง	๒	ชุด
	ประจวบคีรีขันธ์		

### ๓. งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

๓.๑	ปรับปรุงอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้านพักเรือนแถว บริเวณสถานีชุมทางทุ่งสง		
๓.๒	ปรับปรุงอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้านพักเรือนแถว บริเวณสถานีชุมทางหาดใหญ่		
๓.๓	ปรับปรุงอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้านพักเรือนแถว บริเวณสถานีเชียงใหม่		
๓.๔	ปรับปรุงอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้านพักเรือนแถว บริเวณสถานีบางสะพานใหญ่ ชะมวง		
	บ้านคอกม้า สวี เขาสวนทุเรียน คันธูลี ท่าชนะ คลองไทร และสถานีมะลวน		

๓.๕ ปรับปรุงเดินสายและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในอาคารสถานีบางสะพานใหญ่ ชะมวง บ้านคอกม้า สวี เขาสวนทุเรียน คันธูลี ท่าชนะ คลองไทร และสถานีมะลวน

๓.๖ ปรับปรุงเดินสายและติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในอาคารสถานีหัวจิว หนองโพ หนองเต่า โคกกระเทียม ท่าแค บ้านป่าหวาย บ้านกล้วย และสถานีลพบุรี

๓.๗ ปรับปรุงดวงโคมไฟชานชาลา เขต สสญ.ทส. จำนวน ๑๖ สถานี (สถานีเขาหัวควาย-ร้อนพิบูลย์)

๓.๘ ปรับปรุงดวงโคมไฟชานชาลา เขต สสญ.ลช. จำนวน ๑๘ สถานี (สถานีชุมทางถนนจิระ-สุรินทร์)

๓.๙ ปักเสา คอ.ร. ปรับปรุงสายเมน แผงสวิตช์ และย้ายมิเตอร์บริเวณย่านสถานีลำชี

๓.๑๐ งานเดินสายติดตั้งดวงโคม Flood Light บริเวณย่านสถานีแหลมฉบัง

๓.๑๑ งานจัดหาพร้อมติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า ขนาด ๒๕๐ KVA ๓ Phase ๔ Wire ๒๒ KV จำนวน ๑ เครื่อง บริเวณที่ทำการ วทช. อด. บริเวณย่านสถานีอุตรดิตถ์

๓.๑๒ งานจัดหาพร้อมติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า ขนาด ๘๐๐ KVA ๓ Phase ๔ Wire ๑๒/๒๔ KV จำนวน ๑ เครื่อง บริเวณนิคมบ้านพักรถไฟ กม.๑๑

#### ๔. งานระบบข่ายชุมสาย

๔.๑ ติดตั้งเครื่องโทรศัพท์ใหม่ จำนวน ๑๑ เครื่อง

๔.๒ ติดตั้งเครื่องโทรสารใหม่ จำนวน ๔๙ เครื่อง

๔.๓ ซ่อมบำรุงระบบโทรศัพท์ ๒๘ ครั้ง

๔.๔ ซ่อมเครื่องโทรศัพท์ จำนวน ๗๔๓ เครื่อง

๔.๕ ซ่อมเครื่องโทรศัพท์ทางสะดวก จำนวน ๖ เครื่อง

๔.๖ ซ่อมเครื่องโทรศัพท์มือถือหมุน ๘ เครื่อง

๔.๗ ซ่อมเครื่องโทรสาร จำนวน ๓๒๗ เครื่อง

๔.๘ ซ่อมบำรุงข่ายสายต่อนนอก จำนวน ๔๙ ครั้ง

๔.๙ ติดตั้งนาฬิกาไฟฟ้า ๒๔ ครั้ง

๔.๑๐ ซ่อมบำรุงรักษาสายโทรศัพท์ภายใน จำนวน ๓๖ จุด

๔.๑๑ ตรวจซ่อมสายนำสัญญาณ LAN จำนวน ๑๘ จุด

#### ๕. งานระบบเสาสาย

๕.๑ งานรื้อย้ายแนวเสาโทรเลขที่กีดขวางงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน) รวมจำนวน ๗๔ ต้น

๕.๒ งานปรับปรุงซ่อมแซม (ซ่อมเบา) เสาโทรเลข โดยหน่วยงานบำรุงรักษาเสาสาย รวมจำนวน ๑,๙๔๗ ต้น

๕.๓ งานปรับปรุงซ่อมแซม (ซ่อมหนัก) เสาโทรเลข โดยการจ้างเหมา รวมจำนวน ๕๑๘ ต้น

## ด้านวิชาการและมาตรฐาน

### งานวิชาการและอบรม

๑. ร่วมกับฝ่ายบริหารงานบุคคลจัดหลักสูตรอบรมให้กับพนักงานฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ ๗ หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร เลื่อนระดับ และหลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพ
๒. ร่วมกับกองติดตามประเมินผลการฝึกอบรม ฝ่ายบริหารงานบุคคล ปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรการศึกษาของโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ
๓. ส่งพนักงานไปร่วมงานกับสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า ARL
๔. ร่วมกับกองติดตามประเมินผลการฝึกอบรมฝ่ายบริหารงานบุคคล และ มจร. จัดทำหลักสูตรปริญญาตรี

### งานมาตรฐานและตรวจสอบ

๑. เก็บรวบรวมมาตรฐานอุตสาหกรรม มาตรฐานสากล มาตรฐานที่ทางการกำหนด
๒. เก็บรวบรวมและบันทึกอุปกรณ์ที่ติดตั้งตามสถานีและตามทางผ่าน ได้แก่ ประเภทของเครื่องสัญญาณ ประเภทเครื่องกั้นฯ
๓. ร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจรับอุปกรณ์ต่างๆ
๔. ส่งพนักงานไปร่วมงานกับสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า ARL
๕. ตรวจสอบแบบแผนของระบบเครื่องอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

### งานวิจัยและสถิติ

๑. สรุปการขัดข้องของระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ประจำเดือน/ปี เพื่อใช้สนับสนุนและนำข้อมูลไปพัฒนาระบบอุปกรณ์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. สรุปความคืบหน้าผลการดำเนินงานโครงการและงานตามงบประมาณลงทุนของฝ่ายฯ เพื่อใช้สนับสนุนในการดำเนินงานต่างๆ ตามเป้าหมาย
๓. ร่วมเป็นวิทยากรเรื่องการรายงานข้อขัดข้อง การบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัยในการทำงานในหลักสูตรต่างๆ ของฝ่าย

### งานซ่อมบำรุงอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

๑. งานจ้างเหมาจัดหาและติดตั้งระบบเครื่องเสียง สัญญาจ้างเลขที่ สส./ผจจ./ส.๕๑/๒๕๕๒ ลง ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ จำนวน ๗ สถานี

## รถจักรและล้อเลื่อน

### การซ่อมแซม / ปรับปรุง / พัฒนารถจักรและล้อเลื่อน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฯ ได้ดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานบริหาร งานด้านวิศวกรรม ออกแบบ ดัดแปลง ปรับปรุง แก้ไข เพื่อพัฒนางานด้านรถจักรและล้อเลื่อน โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญโดยสรุป ดังนี้-

#### ๑. การพัฒนา / บำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน

- ๑.๑ ตรวจสอบพร้อมออกหมายเลขรายการจำเพาะของรถจักรดีเซลไฟฟ้า AC-AC น้ำหนักดพล่า ๑๖ ตัน
- ๑.๒ เพิ่มเติมรายละเอียดการเจาะรูที่ web ในแผนผังเลขที่ ๒๖T เพื่อประกอบการจัดหาล้อรีดทึบ สำหรับใช้การกับรถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom
- ๑.๓ ทดลองต่อฟ่วงรถจักรชำรุดติดกับรถจักรคันทนำขบวนรถสินค้า (บรรทุก) ใช้ความเร็วสูงสุด ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ๑.๔ จัดทำแผนผังล้อรีดทึบ (Solid Disc Wheel) เลขที่ ๒๖๖T ใช้กับรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA
- ๑.๕ จัดทำแผนผังและคู่มือการตรวจซ่อม Traction Motor ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า GE และ Alsthom เป็น Electronic File ลงแผ่น CD
- ๑.๖ จัดทำรายการจำเพาะ (Specification) สำหรับการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า Max. Axle Load ๑๕ ตัน และ ๑๖ ตัน เพื่อใช้ลากจูงขบวนรถโดยสารด้วยความเร็วสูง ๑๒๐ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง
- ๑.๗ ดัดแปลงกรองน้ำมันเชื้อเพลิง Element Filter ของรถจักร GEA มาใช้กับรถจักร Alsthom หมายเลข ๔๑๑๓, ๔๑๑๙, ๔๑๕๔, ๔๒๒๕ และ ๔๔๑๖ รวม ๕ คัน
- ๑.๘ ดัดแปลงฐาน Spring Air Compressor เป็นฐานเหล็กด้าน Compressor และ Motor รถจักร GEA หมายเลข ๔๕๒๔ และ ๔๕๒๕ รวม ๒ คัน
- ๑.๙ ดัดแปลงท่อไอเสีย (ยกเลิก Muffer เครื่องยนต์รุ่น KTTA-๕๐L เป็นรุ่น KTA-๕๐L รถจักร GEA หมายเลข ๔๕๒๕, ๔๕๓๕, ๔๕๓๙, ๔๕๕๒ รวม ๔ คัน
- ๑.๑๐ ดัดแปลง Fuel Pump Motor (PGO) รถจักร Alsthom ติดตั้งแทนระบบ Fuel Transfer Pump ของรถจักร GE
- ๑.๑๑ ดัดแปลงติดตั้งกรองอากาศบนหลังคาเครื่องในห้องเครื่องยนต์ของรถจักร HID อย่างต่อเนื่อง
- ๑.๑๒ จัดหากรองเชื้อเพลิงเพื่อดัดแปลงติดตั้งกับรถจักร Alsthom
- ๑.๑๓ ใช้ประโยชน์จากปลอก Push Rod ของเครื่องยนต์รุ่น VG ให้ใช้ได้กับรุ่น CP โดยตัดต่อด้วยการเชื่อม ขณะนี้ทดลองใช้การและติดตามผลอยู่ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาใหม่
- ๑.๑๔ งานเปลี่ยนเพลลาใหม่รถจักร GE จำนวน ๓๙ เพลลา
- ๑.๑๕ งานเปลี่ยนเพลลาใหม่รถจักร ALS. จำนวน ๓๔ เพลลา

- ๑.๑๖ นำอุปกรณ์แควร์และเครื่องฟวงของรถสินค้าที่ตัดบัญชีมาปรับปรุงประยุกต์ใช้การ
- ๑.๑๗ นำ Case Selector Mechanism และ Cover Flange ของ Voith T๒๑๑ ที่ชำรุดแก้ไขให้ใช้งานได้
- ๑.๑๘ สสร.สม. ว่าจ้างปรับปรุงรถดีเซลราง NKF จำนวน ๒ คัน เป็นจำนวนเงิน ๒.๘ แสนบาท เพื่อปรับปรุงให้ประสิทธิภาพดีขึ้นและส่งเสริมภาพลักษณ์อีกทางหนึ่งด้วย
- ๑.๑๙ สสร.สม. ว่าจ้างปรับปรุงรถดีเซลรางปรับอากาศ ATR จำนวน ๑ คัน เป็นจำนวนเงิน ๖.๕ แสนบาท เพื่อปรับปรุงให้ประสิทธิภาพดีขึ้นและส่งเสริมภาพลักษณ์อีกทางหนึ่งด้วย
- ๑.๒๐ แก้ไขตัดแปลงรถ บขท.๖๘, ๗๓ และ ๘๔ โดยเปลี่ยนแก๊วใหม่ทั้งคัน รวม ๓ คัน
- ๑.๒๑ แก้ไขตัดแปลงรถ บขท.๒๐ และ ๒๓ (เบลเยียม) เป็นรถ บขส.๕๐๔ และ ๕๐๗
- ๑.๒๒ แก้ไขรถ JR-West รุ่น ๓๒ คัน (บพท.๒,บขส.ป.๓๐๘ และ บขท.ป.๑๐๑) รวม ๓ คัน โดยถอด อุปกรณ์ในห้องโดยสารออกให้โล่งทั้งคัน เพื่อส่งว่าจ้างตัดแปลง
- ๑.๒๓ จัดทำตู้ E/G Control Box และ Share Load Box ให้กับรถ JR-West รุ่น ๓๒ คัน จำนวน ๒ คัน
- ๑.๒๔ จัดทำตู้ E/G Control Box สำหรับควบคุมเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าของรถ บกข.ป.,บขท.ป. และ บขส.ป. รวม ๓ คัน
- ๑.๒๕ ดัดแปลงติดตั้ง Control Box ใหม่ให้กับรถ บกข. ที่ใช้ E/G Set ๑๐ KVA รวม ๕ คัน
- ๑.๒๖ ติดตั้ง Battery Charging state detector ให้กับรถ บขท.ป. รุ่น ๑๐๐๑-๑๐๓๖ รวม ๒ คัน
- ๑.๒๗ แก้ไขตัดแปลง Regulator XENIX ขนาด ๗๐A ให้ใช้กับเครื่องกำเนิดไฟฟ้า EVR และ Thai-Gen รวม ๒๑ เครื่อง
- ๑.๒๘ พัน Field coil Stator ของ Alternator XENIX สามารถใช้กับ Regulator EVR และ Thai-Gen รวม ๔ เครื่อง Cut in Speed อยู่ระหว่าง ๕๐๐ - ๖๐๐ RPM
- ๑.๒๙ ติดตั้งใหม่ Dynamo ให้กับรถควีนแลนด์ รถที่ใช้ไฟ DC รวม ๒๐ คัน
- ๑.๓๐ ติดตั้งคอมพิวเตอร์สัญญาณท้ายใหม่ของรถ บขส.๒๐๑
- ๑.๓๑ ซ่อมเครื่องบรรเทาการสั่นสะเทือนแควร์รถโดยสาร จำนวน ๖๒๓ ชุด เดิมชุดละ ๔,๒๐๐.- บาท ลดค่าใช้จ่ายได้ชุดละ ๔๗๐.- บาท ประหยัดค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างซ่อม เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๘๐,๓๕๐.- บาท
- ๑.๓๒ ดัดแปลงล้อพร้อมเพลลา PB ๙" x ๕" เป็น RB-AAR class "C" จำนวน ๔ เพลลา
- ๑.๓๓ ดัดแปลงเพลลา JR-WEST เป็น RB-๑๖๐ จำนวน ๕๐ เพลลา
- ๑.๓๔ งานดัดแปลงแบตเตอรี่สำหรับรถโดยสาร จากชนิด TRA-๑๒ เป็นแบบ ๘D จำนวน ๗ คัน
- ๑.๓๕ การดัดแปลงกระแสไฟฟ้า ๒๔ โวลท์ ดี.ซี. เป็นกระแสไฟฟ้า ๒๒๐ โวลท์ เอ.ซี. ให้กับรถ บขท. ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งกับขบวนรถต้นแบบ
- ๑.๓๖ ดัดแปลงเครื่องกลึง L.๔๑ คก. ให้สามารถเจียรไนคอปเพลลาจักร ALS และ GE ที่ชำรุดให้สามารถใช้งานได้ โดยไม่ต้องเปลี่ยนเพลลาใหม่ ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการจัดหาเพลลาใหม่

## ๒. ผลงานด้านพัฒนาบุคลากรและระบบข้อมูล

๒.๑ จัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ที่ทางการกำหนด เช่น หลักสูตรฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟ การบริหารความเสี่ยง ชีวอนามัย หลักสูตร Computer หลักสูตรพัฒนากระบวนการทำงาน (Balanced Score Card) หลักสูตรเครื่องยนต์ Cummins หลักสูตรผู้บังคับบัญชาเบื้องต้น หลักสูตรการเลื่อนระดับต่างๆ เป็นต้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลบุคลากรและผลดำเนินงานต่างๆ

๒.๒ จัดหมุนเวียนช่างฝีมือ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ถึงทักษะและเทคนิคในการทำงาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพแก่บุคลากรและประสิทธิผลต่อผลงาน

๒.๓ จัดส่งพนักงานเข้ารับการฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ในการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับบุคลากรและผลการดำเนินงานด้านต่างๆ

๒.๔ จัดหาอุปกรณ์สำนักงาน เช่น คอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์และหมึกพิมพ์ โดยสละทรัพย์ส่วนตัว

๒.๕ นำเครื่องคอมพิวเตอร์มาใช้เก็บข้อมูลงานด้านเอกสาร เพื่อรองรับงานด้านจัดเก็บและพิมพ์รายงานข้อมูลต่างๆ

๒.๖ เปิดให้มีการอบรมพนักงานรถจักรภายในแขวง โดยใช้ผู้ช่วยสารวัตรและพนักงานรถจักรที่มีความรู้ ความสามารถเป็นวิทยากร โดยมีหัวข้อการป้องกันเหตุอันตรายในการเดินรถรวมทุกแขวงแล้วไม่น้อยกว่า ๕๐ ชั่วโมง ผลคือพนักงานได้ทบทวนกฎระเบียบต่างๆ ในการเดินรถ ส่งผลให้เหตุอันตรายที่มาจากพนักงานมีจำนวนลดน้อยลง

๒.๗ จัดส่งช่างฝีมือและลูกจ้างเฉพาะงานของ สรพ.กค. เข้ารับการอบรม เรื่องการทำวาระรถจักรที่ สรจ.ธบ. และ สบช.บช. ด้วยมีการปรับเปลี่ยนภารกิจจากการซ่อมบำรุงรถพ่วงเป็นการซ่อมบำรุงทำวาระรถจักร

๒.๘ จัดส่งพนักงาน ช่างฝีมือ เข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการทำสีภายนอกและภายในรถโดยสาร ด้วยสี ๒K

## ๓. ผลงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ

๓.๑ จัดหาอะไหล่ Original Part สำหรับใช้กับรถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA รุ่น ๔๕๒๓-๔๕๖๐

๓.๒ ทำการประกอบแคร์ Dummy Truck สำหรับรถจักร Alsthom และรถจักร GE เพื่อการเคลื่อนย้ายในการซ่อม

๓.๓ สร้างเครื่องมือเจียรระโนเพลาล้อพร้อมแวนล้อรถจักร Alsthom และรถจักร GE

๓.๔ ดัดแปลงอุปกรณ์ถอดแวนล้อ รถจักร Alsthom และรถจักร GE เดิม ๑ จุด เพิ่มเป็น ๒ จุด ทำให้ทำงานสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

๓.๕ สร้าง Bloster ขึ้นใหม่ เพื่อใช้ประกอบกับรถดีเซลราง Daewoo กชช.ป.๒๕๓๖ ของเดิมเกิดคด บิด งอ ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ไม่เคยจัดสร้างมาก่อนเป็นครั้งแรกในการรถไฟฯ

๓.๖ ปรับปรุงสภาพภายในและภายนอกพร้อมทาสีใหม่ทั้งหมดให้กับรถ THN, NKF, ATR, และ ADR รวม ๖ คัน ส่งมอบให้ด้านลากเลื่อนใช้การ

๓.๗ นำ Housing Hydrodynamic & Adapter Housing ที่รอดัดจำหน่ายมาทดลองซ่อมพร้อมประกอบกับ No.๒๒๐๕๔๔ เพื่อทดลองใช้งาน ส่งใช้ติดตั้งกับรถ กชช.๑๒๕๗

- ๓.๘ ผลิตภัณฑ์ครอบท่อเมนประปา เพื่อป้องกันรถทับ ๑ จุด
- ๓.๙ จัดทำระฆังสถานีให้ ผวก. จำนวน ๑ อัน ในราคา ๑๙,๙๙๘.๓๐ บาท
- ๓.๑๐ ซ่อม Block Brake ให้กับศูนย์ซ่อมรถโดยสาร
- ๓.๑๑ ซ่อมอุปกรณ์ห้ามล้อฯ Distributor Valve KKE๒CSL/A จำนวน ๑๐๖ ชุด ให้บริษัท ที.พี.ไอ.

รวมเป็นเงิน ๒,๐๓๓,๒๐๔.๓๔ บาท

- ๓.๑๒ ดัดแปลงเพลลา JR-WEST เป็น RB-๑๖๐ จำนวน ๕๐ เพลลา
- ๓.๑๓ ดัดแปลงแวนล้อรีดทีบ (Solid Wheel) รถจักร GE ทำเป็นแวนล้อสำเร็จรูป จำนวน ๑๖ เพลลา
- ๓.๑๔ ซ่อมบำรุงแสงสว่างทั่วไป เครื่องมือแพทย์และปั้มน้ำที่โรงพยาบาลบุรีรัตน์ไชยากร
- ๓.๑๕ ซ่อมระบบไฟฟ้าให้กับ สบร.กท., สบด.กท., และแขวงแม่กลอง
- ๓.๑๖ ซ่อมลิฟท์ส่งของที่พัสดุกกลาง ยศเสและบันจันเหนือหัวที่แขวงกรุงเทพฯ
- ๓.๑๗ ตรวจซ่อมและปรับปรุงรถพระที่นั่งทั้ง ๓ คัน โดยการไปวิ่งเลียวนทำสีฝานอก รถพระที่นั่ง เปลี่ยนผ้าไหม ผนักห้องน้ำ ห้องสงวนน้ำ และตัดผ้าปิดทับบนพรมพื้นของรถพระที่นั่ง
- ๓.๑๘ สนับสนุนกับหน่วยงานภายนอก คือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มีการเปิดรดน้ำเที่ยวเส้นทางวงเวียนใหญ่-มหาชัย-บ้านแหลม-แม่กลอง ในวันเสาร์-อาทิตย์
- ๓.๑๙ ดำเนินการซ่อมวาระหนักแม่แคร่รถดีเซลราง JR-West หมายเลข ๑๐๑ และ ๒๐๙ แล้วส่งมอบให้ผู้ประกอบการดัดแปลง ตกแต่งเป็นรถห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ติดตั้งบริเวณหลังสถานีหัวหิน
- ๓.๒๐ ดำเนินการซ่อมวาระหนักแม่แคร่รถดีเซลราง Tokyu Stainless (สายแม่กลอง) จำนวน ๑๒ คัน แล้วส่งมอบผู้ประกอบการซ่อมตัวรถภายในนอก ฟันสีชนิด ๒K ปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ติดตั้งเครื่องฟองอัดโนมิติ ระบบห้ามล้อ เพื่อดัดแปลงเป็นรถโดยสารธรรมดา
- ๓.๒๑ ร่วมปฏิบัติงานแขวง สบค.บช., สรค.บช. ดำเนินการถอดตัดอุปกรณ์ส่วนล่าง ล้อเลื่อน เครื่องฟองรถ ตบ. ตัดบัญชี จำนวน ๓๔๙ คัน ที่ สพ., ยพ., อช., พต., เพื่อโครงการฟื้นฟูทรัพยากรชายฝั่งทะเล อันเนื่องมาจากพระราชดำริ (โครงการปะการังเทียม)

## การดำเนินงานตามโครงการที่สำคัญ

### โครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

#### ๑. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

การรถไฟฯ โดยกิจการร่วมค้า Unique - Chun wo Joint Venture ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ กำหนดสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาในวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๕ มีผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ มีความคืบหน้า ๓๘.๓๕%

#### ๒. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

คณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติเมื่อ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๒ เห็นชอบให้ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ตามความเห็นของ JICA และเห็นชอบให้รวมขั้นตอนการคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้น (PO) และการประกวดราคาเข้าด้วยกัน โดยการดำเนินงานโครงการฯ แบ่งตามลักษณะงานเป็น ๓ สัญญา ประกอบด้วย

**สัญญาที่ ๑ :** งานโยธา สำหรับการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ และอาคารซ่อมบำรุงรักษา (Contract ๑ : Civil Works for Bang Sue Grand Station and Depots)

**สัญญาที่ ๒ :** งานโยธา สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต (Contract ๒ : Civil Works for Bang Sue - Rangsit Railway)

**สัญญาที่ ๓ :** งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Contract ๓ : E & M for Bang Sue - Rangsit Railway System)

โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

● สัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ JICA ได้ให้ความเห็นชอบเอกสารประกวดราคาฯ เมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๕๓ และการรถไฟฯ ได้ออกประกาศประกวดราคางานสัญญาที่ ๑ และ ๒ เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓ จำหน่ายเอกสารประกวดราคาฯ ระหว่างวันที่ ๒ - ๑๗ สิงหาคม ๒๕๕๓ มีผู้สนใจซื้อเอกสารประกวดราคาฯ สัญญาที่ ๑ จำนวน ๙ ราย และสัญญาที่ ๒ จำนวน ๑๐ ราย กำหนดยื่นเอกสารประกวดราคาฯ สัญญาที่ ๑ และ ๒ ในวันที่ ๑ และ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๓

● สัญญาที่ ๓ JICA ได้ให้ความเห็นชอบเอกสารประกวดราคาฯ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๓ และการรถไฟฯ ได้ออกประกาศประกวดราคาฯ งานสัญญาที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๕๓ จำหน่ายเอกสารประกวดราคาฯ ระหว่างวันที่ ๒๐ กันยายน - ๑ ตุลาคม ๒๕๕๓ กำหนดยื่นเอกสารประกวดราคาฯ วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๔

สำหรับงานรื้อย้ายอาคาร สิ่งปลูกสร้างและทรัพย์สินของผู้บงกชออกจากพื้นที่โครงการฯ การรถไฟฯ ได้ออกประกาศประกวดราคาจ้างผู้รับเหมาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๓ และเสนอราคาด้วยวิธี e-Auction เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๓ โดยห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.ที.มาสเตอร์เทค เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด เป็นเงินจำนวน ๖๙,๐๗๐,๐๐๐.- บาท ซึ่งต่อมากลางคณะกรรมการรถไฟฯ มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน

๒๕๕๓ อนุมัติให้การรถไฟฯ ว่าจ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.ที.มาสเตอร์เทค เป็นผู้ดำเนินการงานรื้อย้ายฯ โดยให้ไปพิจารณาต่อราคาของอีก ซึ่งห้างหุ้นส่วนจำกัดฯ ได้ปรับลดราคาค่าจ้างลงเหลือ ๖๘,๖๙๔,๐๐๐.- บาท การรถไฟฯ จึงมีหนังสือถึงสำนักงานประมาณขอทำความเข้าใจความตกลงวงเงินค่าจ้างผู้รับเหมาทำการรื้อย้ายฯ ดังกล่าว และสำนักงานประมาณได้อนุมัติให้ตามที่ขอทำความตกลงไป เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ โดยคาดว่าจะสามารถลงนามสัญญาว่าจ้างฯ ได้ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๓

### ๓. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

การรถไฟฯ โดยกิจการร่วมค้า ที เอส ซี ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ กำหนดสิ้นสุดสัญญาในวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๔ ผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ มีความคืบหน้า ๗๕.๒๓๐%

### ๔. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

การรถไฟฯ โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมปรับปรุงแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง จัดทำเอกสารประกวดราคา และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานแล้วเสร็จเมื่อ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๒ ส่วนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) อยู่ระหว่างการแก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓

สำนักเลขาธิการ กรม. ได้ส่งเรื่องขออนุมัติโครงการฯ คั้นกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ ซึ่งการรถไฟฯ กำลังพิจารณาจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไทย คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณ ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม นำเสนอ กรม. ต่อไป

### ๕. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ และ ๖

จากการประชุมพิจารณาแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๓ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบแผนการลงทุนดังกล่าว โดยโครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ และระยะที่ ๖ เป็นส่วนหนึ่งของแผนงาน / โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันทีในปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ ด้วยวงเงินลงทุน ๘,๕๐๘ ล้านบาท และ ๖,๗๗๘ ล้านบาท ตามลำดับ โดยกระทรวงคมนาคมและ รฟท. จะต้องเร่งจัดทำรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างองค์กรและการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ ซึ่ง กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ แล้ว

การรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาว่าจ้าง บริษัท พีซีบีเค อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดทำเอกสารประกวดราคา และประกวดราคาหาผู้รับเหมาสำหรับโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ และระยะที่ ๖ ในวงเงินค่าจ้าง ๑๘,๙๐๐,๐๐๐.- บาท ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔๐ วัน เมื่อ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๓ โดยที่ปรึกษาฯ ได้เริ่มงาน เมื่อ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๓

## โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร อากาศยานในเมือง และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnaphumi Airport Rail Link and City Air Terminal)

ดำเนินโครงการก่อสร้างตามนโยบายของรัฐบาล ที่จะเพิ่มศักยภาพการให้บริการกับประชาชน ในการเดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิด้วยความรวดเร็ว รวมถึงการให้บริการสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการรับบริการเช็คอินบัตรโดยสารอากาศยานและขึ้นกระเป่าให้กับประชาชน และนักท่องเที่ยว จากต่างประเทศ เพื่อความสะดวกสบาย นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มทางเลือกในการขนส่งมวลชนในเมืองที่รวดเร็ว และปลอดภัย เชื่อมโยงการขนส่งมวลชนทางรางในเมือง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดมลพิษในเมือง ให้น้อยลง ให้บริการระหว่างสถานีพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลาไม่เกิน ๓๐ นาที โดยจอดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางอีก ๖ สถานี มีจำนวน ๕ ขบวน ๆ ละ ๓ ตู้โดยสาร รองรับผู้โดยสารได้ ๗๔๕ คนต่อขบวน

**๑. งานโยธาและโครงสร้าง** ประกอบด้วยโครงสร้างทางยกระดับ สถานียกระดับ ยานจอดสลับเปลี่ยน ขบวนรถ โรงซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ระบบปรับอากาศ ลิฟท์ บันไดเลื่อน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ภายในเมือง

**๒. งานระบบราง และงานไฟฟ้า-เครื่องจักรกล** ประกอบด้วย ระบบจ่ายกำลังขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ระบบทางรถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบโทรคมนาคม ระบบควบคุมปฏิบัติการเดินรถ อุปกรณ์ซ่อมบำรุง รักษาในโรงซ่อมบำรุง ระบบจำหน่ายตัวอัตโนมัติ ระบบประตูชานชาลาอัตโนมัติ ระบบระบายอากาศ

**๓. งานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้า** สำหรับขนาดรางแบบมาตรฐาน ๑.๔๓๕ มม. จำนวน ๓๑ ตู้ แบ่งเป็น รถด่วน(Express Train) ๑๖ ตู้ จัดเป็นขบวนรถได้ ๔ ขบวน และ รถธรรมดา (City Train) ๑๕ ตู้ จัดเป็นขบวนรถได้ ๕ ขบวน

เมื่องานโยธาและสถาปัตยกรรมดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ การรถไฟฯ อนุมัติหนังสือรับรองการรับมอบงาน (Taking Over Certificate) เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่ปรึกษา CSC ทำการตรวจสอบ ก่อนออกหนังสือรับรองแล้วเสร็จสมบูรณ์ (Completion Certificate)

การรถไฟฯ ได้ดำเนินการทดลองการเดินรถ (Trail Run) ให้บริการประชาชน ฟรี ๒ ช่วงเวลา ในวันจันทร์ - ศุกร์ คือ ช่วง ๐๗.๐๐ น. - ๑๐.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐ น. - ๑๙.๐๐ น. ทั้งนี้ เดินขบวนรถทุก ๒๐ นาที ดังนี้

- วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓ เปิดให้บริการสถานีราชปรารภ และบ้านทับช้าง
- วันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๓ พนักงาน เริ่มปฏิบัติงานเต็มรูปแบบ ทำงานเป็นกะตลอด ๒๔ ชั่วโมง
- วันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๕๓ เริ่มให้บริการทุกๆ ๑๕ นาที เฉพาะ City Line ๔ ขบวน และในช่วงนอก

เวลาให้บริการ มีทดลองวิ่ง Express จำนวน ๓ ขบวน

การรถไฟฯ เปิดให้บริการทดลองเดินรถไฟฟ้า ระหว่างสถานีพญาไท-สุวรรณภูมิ จำนวน ๘ สถานี เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๓ โดยเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ น. - ๒๔.๐๐ น. ของทุกวัน อัตราค่าโดยสาร สาย City Line ค่าโดยสาร ๑๕ บาท ตลอดสาย และ สาย Express Line อัตราค่าโดยสาร ๑๐๐ บาท ไป-กลับ ๑ วัน (มักกะสัน / CAT - สุวรรณภูมิ)

## โครงการจัดหา/ปรับปรุงรถจักรและล้อเลื่อนที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ

### ๑. โครงการขนส่งและตัดแปลงรถ JR-WEST ที่ได้รับจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓๒ คัน

เพื่อขนส่งรถและตัดแปลงรถโดยสารที่ได้รับมอบจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓๒ คัน ขนส่งและตัดแปลงรถโดยสารที่ได้รับมอบจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน ๓๒ คัน งบประมาณ ๑๓๒.๙๙๔ ล้านบาท ผลระยะเวลาดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - พ.ศ. ๒๕๕๒ ผลการดำเนินการ ตามที่การรถไฟฯ ได้ดำเนินการว่าจ้าง หจก. เอสที.มาสเตอร์เทค ให้ดำเนินการซ่อมปรับปรุงเครื่องปรับอากาศรถ JR WEST จำนวน ๖๒ Unit นั้น การรถไฟฯ ได้ตรวจรับรถที่ซ่อมปรับปรุงเครื่องปรับอากาศเรียบร้อยแล้ว (เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๓) และดำเนินการซ่อมในเดือนมีนาคม ๒๕๕๓

### ๒. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๗ คัน (๒๐ ต้น/เพลลา)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟฯ ให้สามารถแข่งขันในตลาดและสนับสนุนนโยบายรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๗ คัน ที่มีน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ต้น/เพลลา งบประมาณ ๑,๑๕๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ ตามที่การรถไฟฯ ได้รับอนุมัติให้จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๗ คัน วงเงิน ๑,๑๕๕ ล้านบาทนั้น ฝ่ายการพัสดุได้กำหนดวันยื่นเอกสารประกวดราคา ในวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๓ มีผู้ยื่นข้อเสนอจำนวน ๒ ราย แต่ไม่มีผู้ใดผ่านการคัดเลือกเบื้องต้นจากคณะกรรมการประกวดราคา จึงได้ยกเลิกการประกวดราคาในครั้งนี้และจัดให้มีการประกวดราคาใหม่ โดยในวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๓ ฝ่ายการพัสดุได้มีการชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม และมีการยื่นเอกสารประกวดราคาเมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ โดยการรถไฟฯ ได้แจ้งผลให้บริษัทที่ผ่านการคัดเลือกเบื้องต้นทราบ คือ บจก.ลือช็เหล่ และ บจก.จีซีเอสฯ ในวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ แต่เนื่องจากบริษัท SB-ATPM-ALG Joint Venture ซึ่งไม่ผ่านการคัดเลือกได้ทำการร้องเรียนศาลปกครอง จึงสั่งคุ้มครองการเสนอราคาชั่วคราว และต่อมาคณะกรรมการประกวดราคาฯ ได้ไปให้ถ้อยคำชี้แจงต่อศาลปกครองในวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๓ เพื่อยุติข้อพิพาทต่อไป

### ๓. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ น้ำหนักดเพลลา ๒๐ ต้น/เพลลา จำนวน ๑๓ คัน

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟฯ ให้สามารถแข่งขันในตลาดและสนับสนุนนโยบายรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๓ คัน น้ำหนักดเพลลา ๒๐ ต้น/เพลลา งบประมาณ ๒,๑๔๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ ตามที่ กรม. อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๑๓ คัน วงเงิน ๒,๑๔๕ ล้านบาท ฝ่ายการช่างกลจึงได้จัดส่งใบเบิก ส.๑๗ พร้อม Spec ให้ฝ่ายการพัสดุดำเนินการจัดหาด้วยวิธี E-Auction เมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๓ โดยการรถไฟฯ ได้ตั้งคณะกรรมการร่าง TOR และประกวดราคาเมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๓

### ๔. โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จัดหารถ บทต. จำนวน ๓๐๘ คัน เพื่อทำการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง งบประมาณ ๗๗๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการตามที่ กรม. ได้อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดหารถ บทต. จำนวน ๓๐๘ คัน วงเงิน ๗๗๐ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ฝ่ายการพัสดุจึงได้เผยแพร่ TOR เอกสารประกวดราคาซื้อด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ทางเว็บไซต์ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๗-๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๓ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ ถึงวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๓ โดยมีการขายเอกสารประกวด

ราคาในวันที่ ๑๗ - ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๓ และประชุมชี้แจงผู้ซื้อเอกสารประกวดราคาเมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๕๓ โดยกำหนดยื่นเอกสารประกวดราคา ในวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๓

#### ๕. โครงการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๗ คัน (๑๕ ตัน/เพลลา)

เพื่อเพิ่มกำลังการขนส่งสินค้าในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง LPG และปูนซีเมนต์ผง จัดหาถักรดีเซลไฟฟ้าจากต่างประเทศ จำนวน ๗ คัน งบประมาณ ๘๓๓.๔๔๘ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ - พ.ศ.๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ ตามที่ ครม. อนุมัติให้เปลี่ยนวิธีการจัดหาจาก Barter Trade เป็นวิธีปกติเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๓ ฝ่ายการช่างกลจึงได้จัดส่งใบเบิก ส. ๑๗ พร้อม Spec ไปให้ฝ่ายการพัสดุดำเนินการจัดหา เมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๓

#### ๖. โครงการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนถักร GE จำนวน ๕๐ คัน

เพื่อเป็นการรักษาปริมาณการขนส่ง บทบาทการให้บริการฐานการเงิน และภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ ไม่ให้ลดลงไปกว่าเดิม ถักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๕๐ คัน พร้อมอะไหล่ ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ - พ.ศ. ๒๕๕๗ ผลการดำเนินการ การรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำรายละเอียดด้านเทคนิค ตามคำสั่งเลขที่ ก.๓๑/๒๓๐ ลงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๓ และได้จัดทำรายละเอียดด้านเทคนิคตาม Spec เลขที่ SD-๒๖/๒๕๕๓ แนบท้ายหนังสือ เลขที่ ชก.๔/๔๐ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๓ เสร็จเรียบร้อยแล้ว (ยังไม่ได้รับอนุมัติจาก ครม.)

#### ๗. โครงการซ่อมบูรณะถักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน

เพื่อซ่อมบูรณะถักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอมจำนวน ๕๖ คัน ให้มีสมรรถนะและประสิทธิภาพดีขึ้น ใกล้เคียงกับรถใหม่ และสามารถยืดอายุใช้งานของรถต่อไปได้อีก ๒๐ ปี เพื่อดำเนินการซ่อมบูรณะถักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน งบประมาณ ๓,๓๖๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินการ การรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำรายละเอียดด้านเทคนิค เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๓ ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดและเงื่อนไขทางเทคนิค

#### ๘. โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน

เพื่อรองรับการบริการขนส่งด้านการโดยสารในอนาคต จัดหาถักรไฟฟ้ากำลัง (Power Car) ๙ คัน รถโบกี้ขายอาหาร

### โครงการเอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์

การรถไฟฯ ได้ให้บริษัทเอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ จำกัด เช่าที่ดินที่นิคมรถไฟ กม. ๑๑ บริเวณย่านพหลโยธิน ด้านหลัง ปตท. พื้นที่ ๒๘.๙๓ ไร่ เพื่อก่อสร้างศูนย์เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ และจัดหาประโยชน์ มูลค่าโครงการประมาณ ๖,๐๐๐ ล้านบาท สัญญาเช่ามีระยะเวลาการก่อสร้าง ๔ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓ และระยะเวลาจัดหาประโยชน์ ๓๐ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๓ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๘๓ ซึ่งการรถไฟฯ ได้รับเงินค่าเช่าและค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๘๕๙.๒๓ ล้านบาท และเมื่อครบกำหนดตามสัญญาเช่าแล้วอาคารและทรัพย์สินทั้งหมดตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ

## โครงการเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่การรถไฟฟ้า

การรถไฟฟ้า ให้เอกชนเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่ของการรถไฟฟ้า รวมทั้งหมด ๑๓ ราย คิดเป็นเงินค่าเช่าปีละ ๓๔.๑๖ ล้านบาท ปัจจุบันการให้เช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไม่สามารถจัดให้เช่ารายใหม่เพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง อาคารประเภทป้าย หรือสิ่งที่ทำขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายในพื้นที่บางส่วน ในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๔๙ สามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ส่วนภูมิภาคซึ่งมีมูลค่าการเช่าไม่สูงเท่านี้

## โครงการด้าน IT

### ๑. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ (ERP)

การรถไฟฟ้า ได้ว่าจ้างบริษัทสเปซไวร์จำกัด เป็นที่ปรึกษาโครงการระบบสารสนเทศแบบบูรณาการของการรถไฟฟ้า โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่การออกแบบระบบ การให้ความเห็นในการคัดเลือกบริษัทผู้ดำเนินการ และการควบคุมงาน รวมถึงการให้คำแนะนำการตรวจรับ โดยมีระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้น ๓๐ เดือน นับแต่วันลงนามสัญญา วงเงินค่าจ้าง ๑๗.๙ ล้านบาท โดยแบ่งงวดงานเป็น ๑๐ งวดงาน และต่อมาได้มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างที่ปรึกษา ลงนามวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๒ โดยที่ปรึกษา ได้เสนอแนวทางการออกแบบระบบและแนวทางการลงทุนไว้ ดังนี้

- **แนวทางออกแบบระบบ** ประกอบไปด้วย ๖ Module คือ
  ๑. ระบบบริหารรายได้ (Revenue)
  ๒. ระบบบริหารพัสดุคงคลัง/จัดซื้อ (Purchasing & Inventory)
  ๓. ระบบบริหารการซ่อมบำรุง (CMMS)
  ๔. ระบบบริหารงานบุคคล (Human Resource)
  ๕. ระบบบัญชีแยกประเภท (Account)
  ๖. ระบบบริหารค่าใช้จ่าย (Expense)
- **แนวทางการลงทุน** (แนวทางการลงทุนที่ ๕)

การเช่าระบบ ERP และจ้างบริหารระบบต่อไปอีก ๑๐ ปี พร้อมกับการจ้างงานในส่วน Data Entry เพิ่มเติม ๘๐๐ คน ในช่วง ๓ ปีแรก และ Data Entry Helper บางส่วนเพิ่มเติม ๒๕๐ คน หลังจากนั้นอีก ๒ ปีหลัง และเพิ่มเติมการจัดหาระบบ Automation ในรูปแบบการเช่าอีก ๑๐ ปี โดยการรถไฟฟ้า จะสามารถใช้งานระบบได้ภายใน ๒ ปี และจะให้ผู้รับจ้างทำการดูแลระบบ ERP และระบบ Automation พร้อมกับมีการทำงานคีย์ข้อมูลการทำงานเข้าระบบต่อไปอีก ๑๐ ปี โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายประมาณ ๗,๑๔๓,๑๘๖,๐๙๘ บาท

#### - ปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงาน

ด้วยการรถไฟฟ้า ให้พิจารณาปรับลดแนวทางการลงทุน และระยะเวลาลงให้เหมาะสม ซึ่งที่ปรึกษา (บริษัท สเปซไวร์ จำกัด) ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าหากการรถไฟฟ้า ประสงค์จะทยอยดำเนินการพัฒนาระบบ (Phasing) ก็สามารถดำเนินการได้โดยแบ่งความสัมพันธ์ของกลุ่มงานได้ ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ ระบบบริหารพัสดุคงคลัง/จัดซื้อ (Purchasing & Inventory) และระบบบริหารการซ่อมบำรุง (CMMS)

กลุ่มที่ ๒ ระบบบัญชีแยกประเภท (Account) ระบบบริหารรายได้ (Revenue) และระบบบริหารค่าใช้จ่าย (Expense)

กลุ่มที่ ๓ ระบบบริหารงานบุคคล (Human Resource)

และเห็นว่าการทำงานดำเนินการพัฒนาระบบ (Phasing) จะทำให้ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดได้ ที่ปรึกษา จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ต่อการรถไฟฯ ดำเนินการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้าง ตามรายละเอียดข้อเท็จจริงที่จะปรับขยายระยะเวลาสิ้นสุดของโครงการและขอให้การรถไฟฯ ดำเนินการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างตามรายละเอียดข้อเท็จจริงที่จะปรับขยายระยะเวลาสิ้นสุดของโครงการ ซึ่งหากดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาที่ปรึกษาจะต้องได้รับเงินค่าจ้างอีกประมาณ ๑๕ ล้านบาท และถ้าการรถไฟฯ มีความประสงค์จะทยอยพัฒนาระบบ (Phasing) เป็น ๓ กลุ่ม ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น

คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการควบคุมงานกลุ่มงานละ ๒ ปี ทั้งหมด ๓ กลุ่มงาน จะใช้เวลาควบคุมงานทั้งหมด ๖ ปี และหากเร่งรัดก็คาดว่าจะอยู่ที่ ๔ ปี ดังนั้นที่ปรึกษาขอปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างอีก ๑๕ ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ร่วมหารือและเสนอว่าควรบอกเลิกสัญญาเนื่องจากไม่สามารถกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดที่แน่นอนของโครงการได้ อีกทั้งจะก่อให้เกิดภาระในการควบคุมงานของที่ปรึกษา เนื่องจากต้องมีการจ้างงานผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินงานโครงการและการรถไฟฯ จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาเพิ่มจากวงเงินค่าจ้างเดิมอีก ๑๕ ล้านบาท

## ๒. โครงการระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ

เนื่องจากโครงการระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ ของการรถไฟฯ จะต้องรอผลการศึกษาจากที่ปรึกษา ซึ่งที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำข้อกำหนดทางด้านเทคนิค (TOR) จึงจะสามารถดำเนินการได้ แต่ได้มีการบอกเลิกสัญญาที่ปรึกษา ซึ่งต่อมา คณะกรรมการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อทำกำกับการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านวิศวกรรมเครื่องกลและเทคโนโลยีสารสนเทศฯ โดยมีนายบุญศักดิ์ เจียมปรีชา เป็นประธานกรรมการฯ และผู้แทนมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ๓ ท่าน และผู้แทนการรถไฟฯ ๗ ท่าน ซึ่งคณะกรรมการร่วมฯ ได้มีการประชุมร่วมกัน และได้สรุประบบงานที่มีความจำเป็นเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กัน จำนวน ๕ ระบบงาน

๑. ระบบงานบริหารการซ่อมบำรุง (CMMS)
๒. ระบบบริหารการพัสดุ (Inventory System)
๓. ระบบติดตามขบวนรถไฟ (Train Tracking System)
๔. ระบบบริการ Internet บนขบวนรถไฟโดยสาร (Hi-Speed Internet on Train)
๕. ระบบติดต่อภาคพื้นดินกับขบวนรถไฟ (Trunk Mobile)

ต่อมาคณะกรรมการร่วมฯ ได้มีหนังสือรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการร่วมฯ (ครั้งที่ ๑) เสนอคณะกรรมการรถไฟฯ (คกร.) ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๙/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓ วาระที่ ๖ เรื่องอื่น ๆ ข้อ ๖.๑ โดยที่ประชุมมีมติรับทราบ และให้ดำเนินการต่อไป โดยปัจจุบันการรถไฟฯ กับบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างการพิจารณาลงนามร่วมกันในบันทึกความเข้าใจ เพื่อดำเนินการพัฒนา ๕ ระบบงานดังกล่าว

## ปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากโครงการระบบสารสนเทศแบบบูรณาการ ของการรถไฟฟ้า ต้องใช้เงินลงทุนสูง ซึ่งปัจจุบัน การรถไฟฟ้า ประสบปัญหาสภาพคล่องด้านการเงิน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องประเมินความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการฯ

### ๓. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำนักงานและจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

รัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้หน่วยงานต่างๆ พัฒนาระบบงานเข้าสู่การบริหารงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ ภายใต้ต้นนโยบายรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government) ของรัฐบาลไทย ซึ่งกำหนดกรอบให้องค์กรต่างๆ ต้องลดการใช้กระดาษและแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยยืนยันความถูกต้องของข้อมูลบนเอกสารด้วยลายมือชื่อดิจิตอล

ระบบสารสนเทศสำนักงานและจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เป็นระบบบันทึกหนังสือราชการเข้า-ออก และลงทะเบียนด้วยอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อความสะดวกในการติดตาม ค้นหา พัฒนาระบบให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณฯ พ.ศ. ๒๕๒๖ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิรูประบบราชการด้วยการใช้เครื่องมือการบริหารจัดการที่ทันสมัย โดยมีงบประมาณ ๙.๑๑๖ ล้านบาท

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบสารสนเทศสำนักงานที่มีประสิทธิภาพสูง มาทดแทนระบบงานเดิม
- เพื่อให้มีการลงทะเบียน รับ - ส่งเอกสารของงานสารบรรณที่ช่วยลดเวลาและลดขั้นตอนการตรวจทานที่ซ้ำซ้อน สามารถติดตามเอกสารและการทำสำเนาของงาน ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว
- เพื่อให้มีระบบติดตามสืบค้นและจัดเก็บเอกสารหนังสือเข้า - ออกที่ประสิทธิภาพ สามารถสืบค้นเอกสารหนังสือเข้า - ออกต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงานได้อย่างรวดเร็ว
- เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงและปฏิบัติงานรับ - ส่งเอกสารหนังสือต่าง ๆ ผ่านระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์กับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ฯลฯ เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อให้การติดต่อสื่อสารและรับส่งหนังสือของงานสารบรรณในหน่วยงานของการรถไฟฟ้า เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบข้อมูล หรือสนับสนุนการปฏิบัติการร่วมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ที่มีความแตกต่างกันให้สามารถทำได้อย่างอัตโนมัติ

**ผลการดำเนินงาน** อยู่ระหว่างฝ่ายการพัสดุดำเนินการจัดหาตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง

### ๔. ศูนย์บริการข้อมูลลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center)

การรถไฟฟ้า มีนโยบายดำเนินการจัดทำระบบศูนย์บริการข้อมูลลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center) เพื่อยกระดับคุณภาพบริการให้รวดเร็วถูกต้องทันสมัยเป็นที่ยอมรับ และเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร โดยทำการพัฒนา ๖ เดือน และให้บริการ ๓๖ เดือน ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ภายในวงเงิน ๑๐๘ ล้านบาท รูปแบบโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้

๑. รูปแบบการดำเนินโครงการเป็นลักษณะการว่าจ้างเอกชนให้บริการ (Outsourcing Project)
๒. ระยะเวลาดำเนินการพัฒนาโครงการไม่เกิน ๖ เดือน และระยะเวลาให้บริการ ๓๖ เดือน

๓. วงเงินโครงการ ประมาณ ๑๐๘ ล้านบาท (เดือนละ ๓ ล้านบาท)
๔. วิธีการจัดหา โดยการประกวดราคาด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)
๕. คุณสมบัติของผู้ให้บริการ

๕.๑ ทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า ๕๐ ล้านบาท

๕.๒ จัดตั้งบริษัทมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ ปี พร้อมมีศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Site) ที่สามารถให้บริการได้ทันที

๕.๓ เอกชนที่ให้บริการต้องมีประสบการณ์ในการให้บริการ Call Center แบบ Outsourcing Call Center และจัดหาบุคลากรเพื่อปฏิบัติงานใน Call Center ให้กับหน่วยงานราชการ หรือรัฐวิสาหกิจหรือเอกชนในประเทศไทยที่มีมูลค่างานไม่ต่ำกว่า ๑๐ ล้านบาทต่อสัญญา

## ๖. ขอบเขตการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

๖.๑ เอกชนผู้ให้บริการเป็นผู้จัดหาอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องของจำเป็นต่อการใช้งานทั้งหมด ตลอดจนโปรแกรมและระบบ Call Center รวมทั้งสถานที่และพนักงานตอบรับโทรศัพท์ โดยทรัพย์สินทั้งหมดเป็นของบริษัท

๖.๒ ผู้ให้บริการต้องดำเนินการเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์สำหรับโครงการระบบขายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่งชั้นที่ ๒ (Seat Ticketing and Reservation System : STARS-๒)

๖.๓ ผู้ให้บริการ จะต้องสำรวจรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นต่อการให้บริการ และออกแบบจัดทำฐานข้อมูล ตลอดจนพัฒนาระบบเพื่อใช้สำหรับการให้บริการให้แล้วเสร็จไม่เกิน ๖ เดือน

๖.๔ ผู้ให้บริการ จะต้องจัดให้มีพนักงานตอบรับโทรศัพท์ ประจำทั้ง ๒๔ ชั่วโมง โดยแบ่งเป็น ๓ ผลัด มีพนักงานประจำแต่ละกะกว่า ๒๐ ที่นั่ง สูงสุด ๕๐ ที่นั่ง โดยสามารถให้บริการภาษาอังกฤษได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๖.๕ ผู้ให้บริการต้องรักษามาตรฐานระดับการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) โดยจะต้องมีระยะเวลาเฉลี่ยของการรอสายจะไม่เกินกว่า ๑๐ วินาที อัตราความสำเร็จของการติดต่อเข้ามาที่ Call Center จะต้องมากกว่า ๙๕% ของการติดต่อทั้งหมด ระยะเวลาในการรับสายให้บริการรวมการบันทึกข้อมูลเฉลี่ยไม่เกิน ๕ นาทีต่อสาย

๖.๖ ผู้ให้บริการจะต้องดำเนินการส่งมอบฐานข้อมูลทั้งหมดพร้อมโปรแกรม สำหรับการเรียกดูข้อมูลแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อสิ้นสุดการให้บริการ

**ผลการดำเนินงาน** การรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้างบริการศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Center) กับบริษัท วันทิววัน คอนแทคส์ จำกัด วงเงิน ๑๐๗,๔๘๘,๘๘๘ บาท โดยได้เปิดให้บริการ (Soft Opening) เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๓ และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๓

## ๗. โครงการทดลองระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟ ด้วยระบบ Internet (e-STARS)

ตามที่มีการรถไฟฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการตรวจสอบที่นั่งว่าง และการซื้อตั๋วโดยสารรถไฟด้วยระบบ Internet ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและการเข้าถึงประชาชนโดยอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบ Internet โดยได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน คือ บริษัท บริติชปราโมทีย์ จำกัด ในการพัฒนาระบบดังกล่าว โดยประชาชนผู้ใช้บริการที่มีเครื่องคอมพิวเตอร์ และเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบ Internet สามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง โดยได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๒ และสามารถทำรายการซื้อตั๋วโดยสารที่เดินทาง โดยสามารถชำระเงิน

ผ่านบัตรเครดิตวีซ่า ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เป็นต้นไป โดยเข้าสู่ระบบที่ [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th) หรือ [www.thairailwayticket.com](http://www.thairailwayticket.com) ซึ่งสามารถซื้อตั๋วโดยสารได้ ดังนี้

### เส้นทางสายเหนือ

เส้นทางสายเหนือ (๔ ขบวน)	เส้นทางสายเหนือ (เพิ่ม ๖ ขบวน)
● ขบวนที่ ๑ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)	● ขบวนที่ ๓ (กรุงเทพ - ศิลาอาสน์)
● ขบวนที่ ๒ (เชียงใหม่ - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔ (ศิลาอาสน์ - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๑๓ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)	● ขบวนที่ ๙ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)
● ขบวนที่ ๑๔ (เชียงใหม่ - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๑๐ (เชียงใหม่ - กรุงเทพ)
	● ขบวนที่ ๑๑ (กรุงเทพ - เชียงใหม่)
	● ขบวนที่ ๑๒ (เชียงใหม่ - กรุงเทพ)

### เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (๔ ขบวน)	เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (เพิ่ม ๒ ขบวน)
● ขบวนที่ ๖๗ (กรุงเทพ - อุบลราชธานี)	● ขบวนที่ ๒๑ (กรุงเทพ - อุบลราชธานี)
● ขบวนที่ ๖๘ (อุบลราชธานี - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๒๒ (อุบลราชธานี - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๖๙ (กรุงเทพ - หนองคาย)	
● ขบวนที่ ๗๐ (หนองคาย - กรุงเทพ)	

### เส้นทางสายใต้

เส้นทางสายใต้ (๘ ขบวน)	เส้นทางสายใต้ (เพิ่ม ๖ ขบวน)
● ขบวนที่ ๓๕ (กรุงเทพ - บัตเตอร์เวอร์ธ)	● ขบวนที่ ๓๙ (กรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี)
● ขบวนที่ ๓๖ (บัตเตอร์เวอร์ธ - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔๐ (สุราษฎร์ธานี - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๓๗ (กรุงเทพ - สุโขทัย)	● ขบวนที่ ๔๑ (กรุงเทพ - ยะลา)
● ขบวนที่ ๓๘ (สุโขทัย - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔๒ (ยะลา - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๔๓ (กรุงเทพ - ตรัง)	● ขบวนที่ ๔๓ (กรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี)
● ขบวนที่ ๔๔ (ตรัง - กรุงเทพ)	● ขบวนที่ ๔๔ (สุราษฎร์ธานี - กรุงเทพ)
● ขบวนที่ ๔๕ (กรุงเทพ - นครศรีธรรมราช)	
● ขบวนที่ ๔๖ (นครศรีธรรมราช - กรุงเทพ)	

**ผลการดำเนินงาน** การรถไฟฯ ได้รับความอนุเคราะห์ขยายเวลาดำเนินโครงการทดลองจำหน่ายตั๋วโดยสาร เพื่อให้บริการประชาชนอย่างต่อเนื่อง จากบริษัทปริดาปราโมทย์ จำกัด ดังนี้

ระยะที่ ๑ เริ่มวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ - ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒

ระยะที่ ๒ เริ่มวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๒ - ๓๑ มกราคม ๒๕๕๓

ระยะที่ ๓ เริ่มวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ - ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓

ระยะที่ ๔ เริ่มวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๓ - ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓

การรถไฟฯ ยกเลิกโครงการทดลองระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟด้วยระบบ Internet เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๓ และได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.๓๙๓/๔๒๘๗ ลงวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาจัดทำข้อกำหนดรายละเอียดในการจัดหาเอกชน เพื่อให้บริการระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟด้วยระบบ Internet ซึ่ง คณะทำงานฯ เสนอรายงานความคืบหน้าครั้งที่ ๒ และขอความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเสนอโครงการเพื่อคัดเลือกผู้ให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์บนโครงข่ายระบบการสื่อสารแบบอินเทอร์เน็ต (Internet Ticketing) ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของการรถไฟฯ

## ๖. โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟฯ ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นที่ปรึกษาโครงการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ ของการรถไฟฯ ตามสัญญาเลขที่ ๒/๐๑/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๑ ก.ค.๕๓ วงเงินจ้าง ๖ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน ๓ เดือน โดยมีวัตถุประสงค์ ใช้เป็นกรอบในการพัฒนาระบบสารสนเทศและการสื่อสารของกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ และเพื่อให้มีความชัดเจนทางด้านนโยบายและความมั่นคงในการปฏิบัติงาน และบรรลุเป้าหมายตามแผนการใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ ทั้งด้านอุปกรณ์และบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับศักยภาพของการรถไฟฯ และได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.๓๓๒/๓๖๘๐ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับงานจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ ของการรถไฟฯ

**ผลการดำเนินงาน** คณะกรรมการฯ ดำเนินการตรวจรับรายงานแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ ของการรถไฟฯ ฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เสร็จเรียบร้อยแล้ว

## ๗. โครงการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สำหรับฝ่าย/สำนักงานต่างๆ ประจำปี ๒๕๕๓

เป็นการรวบรวมความต้องการใช้งานจากฝ่าย/สำนักงานต่างๆ โดยฝ่ายระบบข้อมูลเป็นผู้รวบรวมแล้วเสนอตั้งงบประมาณลงทุนฯ ในปีต่างๆ และดำเนินการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ในภาพรวมของการรถไฟฯ เพื่อเป็นการทดแทนเครื่องเดิมที่ใช้งานมานานและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานฯ

**ผลการดำเนินงาน** อยู่ระหว่างการจัดหาระบบ โดยฝ่ายการพัสดุเป็นผู้ดำเนินการจัดหาตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง ได้ดำเนินการ e-Auction โดยได้ทำประชาพิจารณ์ครั้งที่ ๑ เผยแพร่ทาง Internet เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๓ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

#### ๘. โครงการระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อการบริหารทรัพย์สิน

เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลความต้องการระบบ GIS และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ด้านการใช้แผนที่ข้อมูลเชิงพื้นที่และข้อมูลเชิงอรรถาธิบาย ภายในและภายนอกองค์กร รวมถึงการนำข้อมูลมาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ร่วมกันและเพื่อให้การลงทุนจัดซื้อระบบคอมพิวเตอร์เป็นไปอย่างคุ้มค่า และไม่เกิดปัญหาในการแลกเปลี่ยนข้อมูล โดยมีการจัดเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ในรูปแบบเอกสาร ตาราง รูปภาพ แผนผังมาประกอบการดำเนินการต่าง ๆ เช่นการออกโฉนดที่ดิน การกำหนดราคาประเมินที่ดิน เพื่อช่วยประกอบการวิเคราะห์ วางแผน และการตัดสินใจบริหารจัดการ

##### วัตถุประสงค์

เพื่อทำการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลแปลงที่ดิน อาคาร สัญญาเช่า ของการรถไฟฯ ในบริเวณย่านสถานีรถไฟลงในระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟฯ ในการบริหารสัญญาเช่า รวมถึงการวิเคราะห์และวางแผนจัดการทรัพย์สินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนี้

๑. เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพย์สินของการรถไฟฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบฐานข้อมูล เพื่อให้ผู้บริหารสามารถวิเคราะห์ข้อมูล บริหารจัดการและตัดสินใจอย่างถูกต้องและรวดเร็ว

๒. เพื่อนำระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) มาใช้ในการติดตาม สืบค้น สํารวจแนวเขตที่ดิน รวมทั้งการประเมินราคา สภาพการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ สำหรับการใช้จ่ายประโยชน์ในที่ดินของการรถไฟฯ

๓. เพื่อให้การบริหารสัญญาเช่าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถจัดทำใบแจ้งรายการชำระเงินรองรับการชำระเงินผ่านธนาคารและช่องทางอื่น พร้อมการออกหลักฐานการชำระเงิน รวมถึงการทำสัญญาเช่าแบบอัตโนมัติ เพื่อความสะดวกรวดเร็วต่อผู้เช่า และฝ่ายการเงินและการบัญชีสามารถตรวจสอบรายได้ได้ทันทีตรงกับข้อมูลของฝ่ายบริหารทรัพย์สิน

**ผลการดำเนินงาน** ลงนามสัญญากับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจรับงานงวดที่ ๕ การติดตั้งเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ และจะเริ่มเปิดทดลองใช้งานในเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

## โครงการและแผนงาน

ตามวัตถุประสงค์การจัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกและจากปัจจัยภายใน ที่การรถไฟฯ กำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานของการรถไฟฯ ให้สอดคล้องกับนโยบายในด้านต่าง ๆ เพื่อให้สามารถดำรงอยู่ได้ในภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป และสามารถรองรับโอกาสและธุรกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งแนวทางในการปรับโครงสร้างองค์กรในอนาคตให้เหมาะสม

### แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟแห่งประเทศไทย

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗

#### ๑. แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการเดินรถ

##### ๑.๑ โครงการเพื่อความปลอดภัยและปรับปรุงประสิทธิภาพ

๑.๑.๑ โครงการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ได้แก่ โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนทางผ่านเสมอระดับ โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ

##### ๑.๒ โครงการเสริมความมั่นคงทางรถไฟ (Track Strengthening)

๑.๒.๑ งานปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ อาทิ งานผลิตหมอนคอนกรีต

๑.๒.๒ เปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพานที่ไม่ได้มาตรฐาน ดังนี้

- ช่วงรังสิต (กม.๓๐ + ๑๔๔) - ชุมทางบ้านภาชี ทั้งทางขึ้นและทางล่อง
- ช่วงชุมทางบ้านภาชี (กม.๘๙ + ๙๕๐) - พิษณุโลก (กม.๓๘๙ + ๒๘๑)
- ช่วงชุมทางบ้านภาชี (กม.๘๙ + ๙๕๐) - ชุมทางถนนจิระ (กม.๒๖๖ + ๓๐๔)
- ช่วงชุมทางถนนจิระ(กม.๒๖๖ + ๓๐๔) - อุบลราชธานี (กม.๕๗๕ + ๑๐๐)
- ช่วงชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - คีรีรัฐนิคม

๑.๒.๓ ก่อสร้างเปิดช่องน้ำเพิ่มเติมแก้ไขปัญหาน้ำ

๑.๒.๔ ติดตั้งรั้วสองข้างทางรถไฟ

##### ๑.๓ โครงการปรับปรุงทางรถไฟ (Track Rehabilitation) อาทิ

- โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ ช่วงแก่งคอย - แก่งเสือเต้น สุระนารายณ์ - บัวใหญ่ ชุมทางถนนจิระ - บัวใหญ่ ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร

- โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๖ ช่วงชุมทางบัวใหญ่-หนองคายระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร

##### ๑.๔ โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงล้อเลื่อน

- งานซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน ๕๖ คัน

##### ๑.๕ โครงการปรับปรุงอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวก

- งานปรับปรุงอาคารสถานีบีงพระ

- งานปรับปรุงพื้นที่ในย่านดีเซลรางกรุงเทพ (ชุดวางร่อนน้ำคอนกรีตสำเร็จรูป)

๑.๖ โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

๑.๗ โครงการอื่น ๆ

- โครงการจัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกล (บปก.) ขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า ๖๐ ตัน จำนวน ๒ คัน

## ๒. แผนการลงทุนเชิงพาณิชย์

๒.๑ โครงการที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ได้แก่

- โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

- โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) แห่งที่ ๒

๒.๒ โครงการจัดหารถจักร ล้อเลื่อนและอุปกรณ์ ได้แก่

- โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๗ คัน

- โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๗ คัน

- โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน ๑๓ คัน

- โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน

- โครงการจัดหารถโดยสาร จำนวน ๑๑๕ คัน

- โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถจักร GE. จำนวน ๕๐ คัน

๒.๓ โครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ Mass Transit ได้แก่

- โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล : โครงการระบบรถไฟชานเมือง(สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

- โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล : โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

๒.๔ โครงการเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในภูมิภาค ได้แก่

- โครงการศึกษาและออกแบบเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่- เชียงของ

- โครงการศึกษาทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟ สาย

บัวใหญ่ - มุกดาหาร - นครพนม

## ๓. แผนด้านการเงิน

๓.๑ โครงการเงินอุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม

## ๔. แผนด้านการบริหารทรัพย์สิน

๔.๑ โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อการบริหารทรัพย์สิน

๔.๒ โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาที่ดินปี ๒๕๕๔ จำนวน ๑๒ ย่านสถานี

## ๕. แผนด้านการพัฒนาและการบริหารจัดการองค์กร

๕.๑ โครงการจัดทำแผนบริหารจัดการกิจการรถไฟไทย ระยะเวลา ๑๒ เดือน (๓๖๐ วัน)

กลุ่มที่ ๑ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ

กลุ่มที่ ๒ การจัดทำโครงสร้างองค์กรและแผนพัฒนาบุคลากร

กลุ่มที่ ๓ การออกแบบการบริหารจัดการทางการเงินและแผนการลงทุน

กลุ่มที่ ๔ การจัดทำแผนพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

กลุ่มที่ ๕ ติดตามและประเมินผลการดำเนินการปรับโครงสร้าง

กลุ่มที่ ๖ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการจัดตั้งและบริหารรถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง

กลุ่มที่ ๗ จัดทำรายงานความก้าวหน้าและรายงานฉบับสมบูรณ์

๕.๒ โครงการวางระบบตัวชี้วัด (KPIs) ได้แก่ โครงการศึกษาห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) โครงการศึกษาและวางระบบตัวชี้วัดผลงาน และ โครงการจัดทำระบบผลตอบแทนตาม

๕.๓ โครงการปรับภาพลักษณ์องค์กร ได้แก่

- โครงการการสื่อสารประชาสัมพันธ์ภายในองค์กร
- โครงการการสื่อสารประชาสัมพันธ์ภายนอกองค์กร
- โครงการการสื่อสารสนับสนุนประชาสัมพันธ์การพัฒนาระบบราง
- โครงการการสื่อสารสนับสนุนประชาสัมพันธ์เพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤต
- โครงการการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมงานด้านการตลาดประชาสัมพันธ์และการท่องเที่ยว
- โครงการการสื่อสารประชาสัมพันธ์และสร้างภาพลักษณ์องค์กร
- โครงการการสื่อสารสนับสนุนความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยง
- โครงการการสื่อสารสนับสนุนการขนส่งคอนเทนเนอร์
- โครงการลูกค้าสัมพันธ์

## ๖. แผนด้านการพัฒนาและบริหารบุคลากร

๖.๑ แผนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารบุคลากร ได้แก่ โครงการศึกษาความสามารถหลัก (Core Competency)

๖.๒ แผนเพิ่มศักยภาพและทักษะให้บุคลากร

- โครงการพัฒนาทักษะเชิงธุรกิจของบุคลากร
- โครงการพัฒนาบุคลากรด้าน IT
- โครงการเพิ่มศักยภาพและทักษะวิทยากรของการรถไฟฯ
- โครงการเพิ่มศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับโครงสร้างและระบบงานที่ปรับปรุง

๖.๓ แผนเพิ่มองค์ความรู้ให้บุคลากร โครงการจัดการองค์ความรู้ทั้งระบบในการรถไฟฯ

๖.๔ แผนสร้างแรงจูงใจให้บุคลากร

## บุคลากร สวัสดิการ และงานด้านการต่างประเทศ

## อัตรากำลัง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ การรถไฟฟ้า มีผู้ปฏิบัติงาน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓) รวม ๑๕,๙๓๘ คน ประกอบด้วย พนักงาน ๑๑,๙๘๖ คน และลูกจ้างเฉพาะงาน ๓,๙๕๒ คน ดังแสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

ฝ่าย/สำนักงาน	พนักงาน	ลูกจ้างเฉพาะงาน	รวม
การรถไฟฟ้า	๕๕	-	๕๕
ฝ่ายบริหารงานบุคคล	๑๕๑	๖	๑๕๗
ฝ่ายการเงินและการบัญชี	๑๗๗	๒๔	๒๐๑
ฝ่ายการเดินรถ	๔,๐๙๙	๑,๖๐๖	๕,๗๐๕
ฝ่ายการพาณิชย์	๕๗	๒	๕๙
ฝ่ายการช่างกล	๔,๕๑๕	๗๗๒	๕,๒๘๗
ฝ่ายการช่างโยธา	๑,๗๕๘	๑,๒๔๗	๓,๐๐๕
ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	๔๒๕	๑๔๐	๕๖๕
ฝ่ายระบบข้อมูล	๖๓	๔	๖๗
ฝ่ายการพัสดุ	๑๐๓	๑๒	๑๑๕
ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน	๗๔	๔๕	๑๑๙
ฝ่ายตรวจสอบภายใน	๓๕	๑	๓๖
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง	๙๖	๒	๙๘
สำนักงานอาณบาล	๕๕	๖	๖๑
สำนักงานแพทย์	๑๓๖	๒๑	๑๕๗
สำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์	๕๐	๒๒	๗๒
สำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา	๒๓	๒	๒๕
สำนักงานผู้ว่าราชการ	๓๙	๒๐	๕๙
สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า	๗	๓	๑๐
สำนักงานจัดการทรัพย์สิน	๔	๑	๕
ศูนย์ประสานงานและเลขานุการ คณะกรรมการรถไฟฟ้า	๑๑	-	๑๑
ศูนย์บริหารความเสี่ยง	๘	๑	๙
ศูนย์ประชาสัมพันธ์และบริการท่องเที่ยว	๒๑	-	๒๑
กองควบคุมการปฏิบัติการ	๑๓	๑	๑๔
กองตรวจสอบควบคุมและประเมินผล	๙	๒	๑๑
กองบังคับการตำรวจรถไฟ	๒	๑๒	๑๔
<b>รวม</b>	<b>๑๑,๙๘๖</b>	<b>๓,๙๕๒</b>	<b>๑๕,๙๓๘</b>

พนักงานชาย ๑๑,๒๖๙ คน

พนักงานหญิง ๗๑๗ คน

## การพัฒนากิจการและการบริหาร

### การพัฒนานักงาน

การรถไฟฟ้า จัดส่งนักเรียนและพนักงานการรถไฟฟ้า ไปศึกษาฝึกอบรม ดูงาน สัมมนา และปฏิบัติงาน ภายนอกการรถไฟฟ้า ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประจำปี ๒๕๕๓ (ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓)

ลำดับ	รายการ	สถานที่	จำนวน			
			ทุนการรถไฟฟ้า	ทุนอื่นๆ	ตามคำเชิญ	รวม
๑	ส่งเข้าอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนา และปฏิบัติงาน โดยไม่มีค่าใช้จ่าย	ในประเทศ	-	-	๑๑๒	๑๑๒
๒	ส่งเข้าอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนา และปฏิบัติงาน โดยมีค่าใช้จ่าย	ในประเทศ	๒,๑๓๔	-	-	๒,๑๓๔
๓	ส่งเข้าอบรม ดูงาน ประชุม สัมมนา และปฏิบัติงาน โดยมีค่าใช้จ่าย	ต่างประเทศ	๑๓๙	๑๕	๑๕	๑๖๙
๔	จัดส่งไปศึกษาภายในประเทศ	ในประเทศ	๓๙	๓	-	๔๒
๕	จัดส่งไปศึกษาต่างประเทศ	ต่างประเทศ	-	๒	-	๒
รวมทั้งสิ้น			๒,๓๑๒	๒๐	๑๒๗	๒,๔๕๙

### สวัสดิการด้านการแพทย์

การรถไฟฟ้า มีความตระหนักถึงสุขภาพและพลาณามัยที่สมบูรณ์ของพนักงานฯ ตลอดจนประชาชนทั่วไป รวมทั้งให้การสนับสนุนภาครัฐในการให้ความรู้ด้านสุขภาพและป้องกันโรค จึงมอบหมายให้สำนักงานแพทย์ทำหน้าที่ดูแลสุขภาพอนามัยของพนักงานการรถไฟฟ้า และครอบครัว ตลอดจนประชาชนทั่วไปโดยมีหน่วยงานหลัก คือ โรงพยาบาลบูรฉัตรไชยากรและสถานพยาบาลในส่วนภูมิภาค และกองคลังยาและเวชภัณฑ์

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๓ มีผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอกมาขอรับการตรวจรักษาและตรวจร่างกาย จากสำนักงานแพทย์ เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๓๑,๑๔๑ ราย มีผลการปฏิบัติงาน ดังนี้-

**โรงพยาบาลบูรฉัตรไชยากร** ซึ่งเป็นโรงพยาบาลทั่วไป ๑๒๐ เตียง ให้การบำบัดรักษาพยาบาลและป้องกันโรคแก่ผู้ปฏิบัติงาน/ครอบครัว และบุคคลภายนอกด้วยเครื่องมือที่ทันสมัยโดยแพทย์ผู้ชำนาญการ ซึ่งประจำอยู่ที่โรงพยาบาลฯ และเชิญมาจากมหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาลใหญ่ ๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ มีผู้มาขอรับการรักษารวมทั้งสิ้น ๓๐,๙๐๑ ราย รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาลจำนวน ๗๑๓ ราย ฝากนอนติดตามอาการ จำนวน ๙๗ ราย ได้รับงบประมาณเฉพาะในส่วนของค่ายาและเวชภัณฑ์ในวงเงิน ๒๒,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท มีรายได้จากการให้บริการบุคคลภายนอก เป็นจำนวนเงิน ๓,๙๔๔,๕๖๙.๐๐ บาท

**ส่วนภูมิภาค** มีสถานพยาบาล แยกเป็น ๒ ระดับ คือ

๑. ระดับที่ทำการแพทย์เขต รวม ๑๑ เขต มีแพทย์มาให้บริการตรวจและแนะนำรักษาเป็นช่วงเวลาและมีทันตแพทย์ประจำให้บริการตรวจและแนะนำรักษา จำนวน ๓ เขต

๒. ระดับที่ทำการพยาบาลรายนาง รวม ๑๗ แห่ง และส่วนภูมิภาคจัดพยาบาลออกตรวจเยี่ยมแนะนำให้การรักษาพร้อมมอบยารักษาโรคเบื้องต้นไว้ให้ จ่ายเวชภัณฑ์และยาประเภท ๒ แก่ขบวนรถโดยสารและสถานีชั้น ๑ และ ชั้น ๒ กับจ่ายเวชภัณฑ์และยาประเภท ๓ ให้แก่ ขบวนรถสินค้า และสถานีชั้น ๓ และ ๔ ตลอดจนหมู่ผู้ปฏิบัติงานตามรายนางทั่วประเทศ

**ด้านเวชศาสตร์ป้องกัน** ได้ให้คำแนะนำและตรวจผู้ปฏิบัติงานตามโรงงานตลอดจนได้มีการตรวจทางเอ็กซเรย์ปอดและหัวใจ นอกจากนี้ได้ให้บริการตรวจหัวใจด้วยเครื่องไฟฟ้า ตรวจเลือดทางชีวเคมี ตรวจสุขภาพร่างกายและจิตใจผู้ปฏิบัติงานด้านเดินรถและขนส่งเป็นระยะ ตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือด ตรวจหาสารเสพติดผู้ต้องสงสัยในหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นนโยบายสำคัญเพราะมีผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคลลดลง ให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บในกิจการรถไฟฯ และอันตรายนั้นเป็นหน้าที่ที่กิจการรถไฟฯ ต้องรับผิดชอบ

**สถิติผู้มารับการตรวจและรักษาจากสำนักงานแพทย์ การรถไฟฯ (ตรวจแนะนำและให้การรักษา) ประจำปี ๒๕๕๓ (ต.ค. ๒๕๕๒ - ก.ย. ๒๕๕๓)**

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	๒,๖๕๖	๒,๗๖๕	๒,๔๙๗	๒,๕๑๖	๒,๓๑๒	๒,๕๗๒	๑,๙๙๖	๑,๗๑๓	๒,๘๙๘	๒,๘๖๕	๓,๐๓๗	๓,๐๘๔	๓๐,๙๐๑
แพทย์เขต กท.	๑,๙๒๗	๑,๘๕๓	๑,๙๕๐	๑,๗๑๗	๑,๕๙๒	๒,๑๖๗	๑,๙๙๔	๑,๘๔๕	๒,๓๘๐	๒,๓๕๘	๒,๕๒๓	๒,๐๙๗	๒๔,๔๐๓
แพทย์เขต บข.	๑,๙๙๗	๑,๙๘๑	๒,๑๘๓	๑,๙๓๕	๑,๘๕๑	๑,๘๒๓	๑,๕๗๒	๑,๑๓๔	๑,๖๘๘	๑,๗๔๕	๑,๗๗๒	๑,๔๓๗	๒๑,๑๑๘
แพทย์เขต กค.	๕๐๕	๕๘๑	๕๒๖	๕๒๘	๔๑๒	๔๕๕	๓๗๔	๓๗๔	๕๐๘	๔๔๗	๔๙๘	๕๖๑	๕,๗๖๙
แพทย์เขต รส.	๑,๑๑๑	๑,๐๒๐	๑,๐๕๑	๘๗๘	๘๙๐	๙๘๘	๘๙๕	๘๖๑	๙๒๗	๘๕๘	๙๗๓	๑,๐๒๐	๑๑,๔๗๒
แพทย์เขต นว.	๓๘๘	๔๐๐	๓๘๙	๓๙๔	๔๑๕	๔๔๐	๓๔๔	๔๐๑	๔๐๕	๔๒๓	๓๕๒	๓๙๗	๔,๗๔๘
แพทย์เขต ศล.	๘๓๗	๖๗๔	๗๒๙	๖๒๓	๖๗๔	๗๑๔	๖๓๗	๕๙๒	๔๕๕	๔๖๙	๔๖๖	๔๘๖	๗,๓๕๖
แพทย์เขต ลป.	๔๘๔	๔๗๔	๔๖๐	๔๔๙	๔๐๘	๔๔๘	๔๐๔	๓๖๒	๔๖๙	๔๕๗	๔๔๒	๕๒๘	๕,๓๘๕
แพทย์เขต ชพ.	๒๘๒	-	-	๒๕๙	๒๓๘	๓๒๒	๒๓๑	๒๒๔	๓๓๘	๒๗๗	๒๙๐	๓๖๕	๓,๔๔๒
แพทย์เขต ทส.	๑๑๐	๑๓๑	๑๒๘	๑๑๐	๒๓๙	๑๒๓	๑๐๔	๑๑๙	๑๓๓	๑๑๗	๑๙๐	๑๑๘	๑,๖๒๒
แพทย์เขต หอ.	๔๙๐	๔๙๐	๔๖๓	๔๓๘	๕๒๑	๔๔๐	๓๙๙	๔๔๘	๖๑๔	๕๓๙	๕๐๓	๕๖๑	๕,๙๐๖
<b>รวม</b>	<b>๑๐,๗๘๗</b>	<b>๑๐,๖๕๗</b>	<b>๑๐,๖๘๔</b>	<b>๙,๘๔๗</b>	<b>๙,๕๕๒</b>	<b>๑๐,๔๙๒</b>	<b>๘,๙๔๐</b>	<b>๘,๐๗๓</b>	<b>๑๐,๘๑๕</b>	<b>๑๐,๕๗๕</b>	<b>๑๑,๐๔๖</b>	<b>๑๐,๖๕๔</b>	<b>๑๒๒,๑๒๒</b>

ตรวจแนะนำและให้การรักษา	๑๒๒,๑๒๒	رای
ตรวจร่างกาย	๙,๐๑๙	رای
รับไว้ให้การรักษาในโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยการ	๗๑๓	رای
คนไข้ฝากนอน	๙๗	رای
<b>รวม ตรวจแนะนำ และตรวจร่างกาย</b>	<b>๑๓๑,๑๔๑</b>	<b> رای</b>

สถิติผู้มารับการตรวจและรักษาจากสำนักงานแพทย์ การรถไฟฯ (ตรวจร่างกาย)  
ประจำปี ๒๕๕๓ (ต.ค. ๒๕๕๒ - ก.ย. ๒๕๕๓)

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	๙๕	๙๕	๑๔๐	๖	๑	๑๖	๖	๘	๕๐๑	๕๑๙	๕๘๑	๓๕๗	๒,๓๒๕
แพทย์เขต กท.	๔๓	๘๖	๙๓	๕๗	๓๖	๒๐๕	๓๐๓	๓๒๔	๒๖๐	๓๖๓	๓๐๒	๕๔	๒,๑๒๖
แพทย์เขต บช.	๙	๗๕	๒๑๘	๖๕	๑๐๓	๗๗	๕๔	๓๖	๙๗	๑๕๙	๓๔	๒๙	๙๕๖
แพทย์เขต กค.	๔๕	๕๖	๕๖	๕๒	๕๕	๒๙๘	๖๖	๓๔	๗๕	๑๑๔	๕๗	๕๑	๙๕๙
แพทย์เขต รส.	๔๓	-	๔	-	๕๑	๖๐	๑๑๖	๗	๑	๙๕	๒๙	๑๙๐	๕๙๖
แพทย์เขต นว.	๘	๗	๒	๕	๕๘	๕๖	๑๖	๒๓	๒๒	๑๐	๑๔	๑๐๖	๓๒๗
แพทย์เขต ศล.	๑๗	-	๗	๑๖	-	-	๓๔	๙๒	๗๘	๑๐๑	๗	๑๒	๓๖๔
แพทย์เขต ลป.	๓๘	๔	-	๑	๕๒	๒๖	๔๕	-	๔๖	๓๑	๒๗	-	๒๗๐
แพทย์เขต ชพ.	๒๒	๑๔	๕	-	๑	-	๑๐๕	๑๑๒	๕๖	๘๙	๒๐	๑๓	๔๓๗
แพทย์เขต ทส.	๕๐	๖๕	๔๕	-	๑๐	๒๕	๖๖	๓๑	๓๒	๗๓	๕๘	๑๒	๔๖๗
แพทย์เขต หอ.	๒๗	๘	๑๕	๒	๓	๔	๓๖	๗	๓๓	๔๑	๕	๑๑	๑๙๒
<b>รวม</b>	<b>๓๙๗</b>	<b>๔๑๐</b>	<b>๕๘๕</b>	<b>๒๐๔</b>	<b>๓๗๐</b>	<b>๗๖๗</b>	<b>๘๔๗</b>	<b>๖๗๔</b>	<b>๑,๒๐๑</b>	<b>๑,๕๙๕</b>	<b>๑,๑๓๔</b>	<b>๘๓๕</b>	<b>๙,๐๑๙</b>



## มาตรการด้านความปลอดภัย

เพื่อให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารรถไฟ และประชาชนที่มาใช้บริการของการรถไฟฯ กองตำรวจรถไฟได้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยและระงับเหตุต่างๆ บนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีของการรถไฟฯ ปรามปรามและบริเวณสถานีของการรถไฟฯ ปรามปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย ตลอดจนทำการสืบสวน

๑. ให้ตำรวจรถไฟแจ้งหมายเลขโทรศัพท์มือถือถือกับพนักงานรักษารถ (พรร.) และหัวหน้าตู้เสบียง ก่อนขบวนรถไฟออกจากสถานี และให้ปรับคลื่นวิทยุมือถือให้ตรงกับคลื่นของการรถไฟฯ หากมีเหตุเกิดขึ้นจะได้สามารถประสานงานกันได้ทันที

๒. ให้ตำรวจรถไฟร่วมกับ พนักงานรักษารถ (พรร.), พนักงานห้ามล้อ (พหล.) และพนักงานรถนอน (พรรถนอน) ประชาสัมพันธ์เตือนภัยให้ผู้โดยสารระมัดระวังเก็บทรัพย์สินที่มีค่า, ไม่รับสิ่งของหรืออาหารหรือเครื่องดื่มจากคนแปลกหน้า

๓. ให้ทุกสำนักงานตำรวจรถไฟจัดตำรวจนอกเครื่องแบบขึ้นตรวจบนขบวนรถไฟที่มีเหตุโจรกรรมทรัพย์สินบ่อยครั้ง และให้จัดนายตำรวจระดับรองสารวัตรขึ้นตรวจผลการปฏิบัติของตำรวจรถไฟ

๔. ให้ตำรวจนอกเครื่องแบบทำการตรวจตามตารางที่กำหนด โดยให้กำหนดรายชื่อชุดตรวจในแต่ละครั้งให้ชัดเจน สามารถตรวจสอบได้ และให้ส่งแผนการตรวจและรายชื่อชุดตรวจให้ทราบทุกต้นเดือน โดยลงวัน เวลา และขบวนที่ขึ้นตรวจ, จุดขึ้นตรวจจากสถานีใด และลงที่สถานีใด และสรุปผลการตรวจ

๕. จัดทำประวัติบุคคลต้องสงสัยที่มีพฤติการณ์ลักทรัพย์ไว้เป็นข้อมูลในการสืบสวนและตรวจสอบเมื่อมีเหตุเกิดขึ้น เช่น กลุ่มผู้นำสิ่งของมาขายตามชานชาลาสถานีและบนขบวนรถไฟ พนักงานการรถไฟฯ ประจำตู้ขบวน กลุ่มบุคคลที่กระทำความผิดในอดีตและเคยถูกจับดำเนินคดี กลุ่มวัยรุ่นที่เตร็ดเตร่บริเวณสถานีเป็นประจำ และกลุ่มบุคคลอาชีพรับรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณสถานี

สถิติการปราบปรามอาชญากรรม ปีงบประมาณ ๒๕๕๓

ประเภท ความผิด	สถิติการเกิดคดีอาญา			
	การเกิด	การจับกุม	ผู้ต้องหา	ของกลาง / ความเสียหาย
<b>ประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน</b>				
๑. ลักทรัพย์	๑๖๑	๗๑	๗๕	
๒. ชิงทรัพย์	๑๒	๕	๕	
๓. ชิงทรัพย์	๕	๒	๓	
<b>พ.ร.บ.ยาเสพติดให้โทษ</b>				
- ยาบ้า		๔๙	๕๐	จำนวน ๒๔,๔๐๓ เม็ด
- อัลฟาไซเดม		๑๙	๑๕	จำนวน ๒๑,๕๑๒ เม็ด
- สารระเหย		๕	๕	กาว จำนวน ๕ กระป๋อง
- พืชกระท่อม		๖๓	๓๕	น้ำหนัก ๒,๑๔๒.๙ กิโลกรัม
- กัญชา		๘	๘	น้ำหนัก ๒.๔๐๒ กิโลกรัม
พ.ร.บ.ศุลกากร		๒๘	๕	น้ำหนัก ๑,๖๔๓ กก./ราคา ๑๔๒,๙๘๐ บาท
พ.ร.บ.คนเข้าเมือง		๑๒,๙๕๘	๑๒,๙๕๘	สุราต่างประเทศ ๓๓๖ ขวด+ไวน์ จำนวน ๑๘๐ ขวด
พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟ		๕๘๑	๕๘๑	ปรับเป็นเงิน ๑๐๙,๑๕๐ บาท
พ.ร.บ.สถานบริการ		๔	๔	เปิดสถานบริการโดยไม่ได้รับอนุญาต
พ.ร.บ.ลิขสิทธิ์		๖	๓	สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ จำนวน ๑,๑๔๑ รายการ
พ.ร.บ.สิ่งพิมพ์ลามก		๒	๒	VCD. ลามก จำนวน ๒๘ แผ่น
พ.ร.บ.ป่าไม้		๑	๑	ผลิตภัณฑ์ทำด้วยไม้หวงห้าม จำนวน ๑๕๐ ชิ้น
พ.ร.บ.ยาสูบ		๓	๓	บุหรี่ต่างประเทศไม่ติดอากร จำนวน ๑๖๐ ซอง
พ.ร.บ.จราจรทางบก		๕๑๘	๕๑๘	ปรับเป็นเงิน ๖๙,๘๐๐ บาท
พ.ร.บ.ควบคุมน้ำหนักเชื้อเพลิง		๑๐	๑๐	น้ำมัน Diesel ๑๖,๘๐๐ ลิตร
พ.ร.บ.สัตว์ป่าคุ้มครอง		๒	๑	นกชนิดต่างๆ จำนวน ๒๙ ตัว

## งานด้านการต่างประเทศ

### ๑. การประชุมประเพณี

#### ๑.๑ การประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ ๓๒

การรถไฟอินโดนีเซีย (รฟอ.) เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้ว่าการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ ๓๒ ระหว่างวันที่ ๑๔-๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๓ ที่โรงแรม Grand Hyatt Hotel Nusa Dua บาหลี ประเทศอินโดนีเซีย การรถไฟฯ ได้มอบให้นายวิโรจน์ เตรียมพงศ์พันธ์ รองผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนและผู้สังเกตการณ์เข้าร่วมการประชุมฯ โดยมีผู้แทนและผู้สังเกตการณ์จากการรถไฟต่างๆ เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย การรถไฟกัมพูชา (รฟก.) การรถไฟอินโดนีเซีย (รฟอ.) องค์การรถไฟลาว (รฟล.) การรถไฟมาเลเซีย (รฟม.) และการรถไฟเวียดนาม (รฟว.)

การประชุมฯ ประกอบด้วยการประชุมกลุ่มย่อย ๒ กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มแบ่งเป็น ๕ วาระ ดังนี้

#### กลุ่มที่ ๑ กลุ่มการตลาดและปฏิบัติการ

- ระบบการเดินรถที่มีผู้ประกอบการหลายราย โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การขัดเกลาทางสังคมด้านการขนส่งผู้โดยสารของเวียดนาม โดยการรถไฟเวียดนาม
- ภารกิจและการปรับปรุงการดำเนินการให้บริการผู้โดยสารรถชานเมือง โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การสนับสนุนการให้บริการรถโดยสารชานเมืองสำหรับสุขภาพสตรี โดยการรถไฟมาเลเซีย
- บทบาทของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบังในโครงการทางคู่สายตะวันออก โดยการรถไฟฯ
- การใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยการรถไฟมาเลเซีย
- การยกระดับการให้บริการเดินระหว่างท่านาแล็ง - เวียงจันทน์ โดยองค์การรถไฟลาว
- การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย - ลาว : โอกาสและความท้าทาย โดยการรถไฟฯ
- ขบวนการขนส่งสินค้าหีบห่อ โดยการรถไฟมาเลเซีย การให้บริการเดินรถไฟในอนาคต โดยการรถไฟฯ
- รถไฟและธุรกิจโลจิสติกส์ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การปรับปรุงระบบบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทยในยุคการเปลี่ยนแปลงองค์กร โดยการรถไฟฯ
- การบูรณาการด้านการขนส่งทางรถไฟและถนน และระบบโลจิสติกส์ โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ความคาดหวังในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเวียดนาม ตามโครงการรถไฟความเร็วสูง ระหว่างฮานอย - ไฮจิมีนห์ โดยการรถไฟเวียดนาม

#### กลุ่มที่ ๒ กลุ่มเทคนิค

- การบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้ามหานครช่วงระหว่างอิมโพร์ - ปาดังเบซาร์ และเซเรมบัน - เกมัส โดยการรถไฟมาเลเซีย
- ความคืบหน้าในการสนับสนุนโครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองกรุงฮานอย สายที่ ๑ - ระยะที่ ๑ โดยการรถไฟเวียดนาม

- การปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- โครงการระบบการจัดการออนไลน์สำหรับพนักงานขับรถและผู้ช่วยพนักงานขับรถ โดยการรถไฟฯ
- การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่สำหรับรถจักรเก่า โดยการรถไฟเวียดนาม
- ศูนย์ซ่อมของการรถไฟมาเลเซียที่บาตู กาจาร์ โดยการรถไฟมาเลเซีย
- โครงการปรับปรุงทางและการเสริมความมั่นคงทางรถไฟ โดยการรถไฟฯ
- การเดินรถและการซ่อมบำรุงสำหรับรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการรถไฟฯ
- การตรวจสภาพทางรถไฟสมัยใหม่ที่ใช้รถตรวจสภาพทาง โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- นโยบายการพัฒนาขนาดรางรถไฟ : รางขนาดหนึ่งเมตรกับรางขนาดมาตรฐาน โดยการรถไฟมาเลเซีย
- แผนแม่บทว่าด้วยทางคู่ (โดยการรถไฟฯ) โครงการปรับปรุงทางรถไฟในกัมพูชา โดยการรถไฟกัมพูชา
- อุศุทธากรมบริการที่เกี่ยวข้องในธุรกิจรถไฟ โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การขยายสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องแห่งใหม่ โดยการรถไฟฯ
- ความคาดหวังการขนส่งสินค้าของการรถไฟอินโดนีเซียในภาพรวม โดยการรถไฟอินโดนีเซีย
- การบรรยายพิเศษของ International Union of Railway (UIC), United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN - ESCAP), Siemens และ Railink

## ๑.๒ การประชุมร่วม รฟม. - รฟท. ครั้งที่ ๓๑

การรถไฟฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วม รฟม.-รฟท. ครั้งที่ ๓๑ ระหว่างวันที่ ๕ - ๗ สิงหาคม ๒๕๕๓ ณ โรงแรมฮอติเดย์ อินน์ จังหวัดเชียงใหม่ การประชุมครั้งนี้มี นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการรถไฟฯ และ ดาโต๊ะ อะมินนุดดิน อัดนัน ประธานการรถไฟมาเลเซีย เป็นหัวหน้าคณะ การประชุมจัดให้มีการบรรยายพิเศษ หัวข้อ การปรับโครงสร้างและแผนการลงทุนของการรถไฟฯ โดยหัวหน้าสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา การรถไฟฯ

การประชุมฯ แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

### กลุ่มที่ ๑ กลุ่มผู้ว่าการ ประกอบด้วย

- ประสพการณ์เกี่ยวกับสภาพแรงงาน
- การชำระบัญชีระหว่างการรถไฟมาเลเซีย และการรถไฟฯ
- การเช่ารถจักรจากการรถไฟมาเลเซีย
- การดัดแปลงรถ JR-West
- ความเป็นไปได้ในการใช้รถจักรน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตัน ในเส้นทางสายใต้ของการรถไฟฯ
- การฝึกอบรมด้านเทคนิค
- การเปิดให้บริการเส้นทางเดินรถระหว่างไกล (ประเทศไทย) - รั้งตูบันจิง รัฐกลันตัน
- เส้นทางรถไฟช่วงที่ขาดในโครงการรถไฟสายสิงคโปร์ - คุณหมิง
- การขอความร่วมมือในการศึกษาดูงานที่การรถไฟมาเลเซีย

### กลุ่มที่ ๒ การประชุมกลุ่มเทคนิค ประกอบด้วย

- ประสิทธิภาพของ รถฟ. ในการดัดแปลงและการเดินรถโดยสาร รถที่ได้รับบริจาคจาก JR-West โดยการรถไฟฯ
- การซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าโดยไม่ว่าจ้างหน่วยงานภายนอกโดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- โครงการการปรับปรุงทาง ระยะที่ ๕ และ ๖ โดยการรถไฟฯ
- การปรับปรุงทางและการเสริมความมั่นคงของสะพานสำหรับรับน้ำหนักดเพลาขนาด ๒๐ ตัน โดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- โครงการขยายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง โดยการรถไฟฯ
- ระบบอาณัติสัญญาณสำหรับโครงการทางคู่ ระหว่างอิปท์ - ปาดังเบซาร์ และเซเรมบัน - เกมีต โดยการรถไฟฯมาเลเซีย

### กลุ่มที่ ๓ การประชุมกลุ่มตลาดและปฏิบัติการ ประกอบด้วย

- สถานะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการให้บริการแลนด์บริดจ์ โดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยการรถไฟฯ
- การบริการเดินรถข้ามแดนร่วมกันระหว่างการรถไฟฯมาเลเซีย - การรถไฟฯ โดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- สรุปผลการพัฒนาด้านรถไฟภายใต้ความร่วมมือในภูมิภาคเพื่อสร้างแนวทางด้านการตลาด โดยการรถไฟฯ
- ชุดรถไฟฟ้าของการรถไฟฯมาเลเซีย : ก้าวข้ามพรมแดนใหม่ โดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- การฟ่งตู้สินค้า ๕๐ ตู้ โดยใช้รถจักรที่มีกำลังลากจูงสูง โดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- การปรับปรุงระบบบัญชีของการรถไฟฯแห่งประเทศไทยในยุคการปรับเปลี่ยนองค์กร โดยการรถไฟฯ
- การขจัดช่องโหว่รั่วไหลเงินรายได้ โดยการรถไฟฯมาเลเซีย
- การบริการขนส่งสินค้าหีบห่อทางรถไฟ โดยการรถไฟฯ
- การประเมินความรับผิดชอบต่อสังคม/การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการรถไฟฯมาเลเซีย

## ฐานะการเงินและการบัญชี

### ๑. เงินทุนและฐานะการเงิน

**เงินทุนยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒** ของสายใหญ่ สายแม่กลอง และเงินทุนตามโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก รวมเป็นเงิน ๕๕,๑๒๓,๒๘๗,๕๕๒.๙๕ บาท ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ได้เบิกเงินจากกระทรวงการคลังมาใช้จ่ายขึ้นเป็นทุน คือ โครงการขนส่งมวลชนทางรางช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ๖๑๖,๒๙๑,๖๘๑.๖๖ บาท โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ๘๑๒,๖๙๔,๐๓๗.๕๖ บาท โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟสายตะวันออกกัญญาไท-สุวรรณภูมิ ๑๙๒,๒๖๒,๙๑๔.๐๐ บาท งานซ่อมบำรุงทางรถไฟ ๔,๖๙๔,๒๗๖.๖๐ บาท งานปรับปรุงทาง ๒๘๐,๘๕๗,๓๔๕.๕๐ บาท จัดหาพร้อมเปลี่ยนประแจทางประธาน ๓๓,๕๔๗,๐๔๒.๐๐ บาท งานเสริมความมั่นคงคันทาง ๒๓,๑๖๐,๘๒๘.๐๐ บาท งานเปลี่ยนราง ๖,๙๙๖,๓๘๕.๐๐ บาท จัดหารางเหล็ก ๓๙๔,๐๒๐,๐๐๐.๐๐ บาท งานปรับปรุงทางผ่านเสมอระดับ ๗,๒๙๙,๔๐๐.๐๐ บาท งานปรับปรุงทางหลัก ๕๘,๒๑๑,๗๒๓.๓๖ บาท งานแก้ไขปัญหานอนและสิ่งกีดขวางทางน้ำ ๑๖,๐๔๒,๕๐๐.๐๐ บาท งานเปลี่ยนหรือเสริมความมั่นคงสะพาน ๕๙,๒๙๔,๗๙๗.๕๖ บาท งานปรับปรุงทางระยะที่ ๔-๕-๖ ๒๐,๕๑๕,๘๖๗.๓๓ บาท จำผลิตและติดตั้งสะพานเหล็ก ๑,๔๔๐,๐๗๕.๐๐ บาท งานจ้างเหมาผลิตหมอนคอนกรีต ๑,๔๖๐,๖๕๔.๒๑ บาท ค่าหมอนไม้ทางหลัก ๘๐,๔๙๔.๒๐ บาท งานปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ ๕๑๘,๐๐๐.๐๐ บาท รวมทั้งการกู้เงินต่างประเทศโดยรัฐบาลรับภาระเพื่อใช้ในโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง ๑๖,๐๗๒,๗๑๔.๒๐ บาท โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสัตหีบ-มาบตาพุด ๔๙,๔๐๐,๖๙๗.๖๐ บาท โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสีบแก้ว-แก่งคอย ๑๓๒,๒๖๓,๕๗๐.๒๕ บาท และการกู้เงินในประเทศโดยรัฐบาลรับภาระ ๒,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท รวมเป็นเงินโอนขึ้นเป็นทุนในระหว่างปี ๔,๗๒๗,๑๒๕,๐๐๔.๐๓ บาท เมื่อรวมกับเงินทุนที่ยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ แล้ว เงินทุน ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๕๙,๘๕๐,๔๑๒,๕๕๖.๙๘ บาท

**สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓** มีมูลค่า ๗,๓๔๖,๒๔๗,๑๘๘.๑๔ บาท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นเงิน ๑,๑๔๑,๓๔๔,๑๕๒.๕๔ บาท หรือประมาณร้อยละ ๑๕.๕๔ ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นพัสดุดังกล่าว ลูกหนี้ เงินยืมทศรอง และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ โดยมี หนี้สินหมุนเวียน ๑๕,๒๓๓,๕๘๕,๒๖๖.๗๙ บาท และอัตราส่วนระหว่างสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียนเท่ากับ ๑: ๒.๐๗

**เงินกู้ยืมระยะยาว** เงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เงินกู้จากสถาบันเครดิตแห่งชาติของรัฐบาลสาธารณรัฐฝรั่งเศส เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น เงินกู้ธนาคารออมสิน และสถาบันการเงินต่าง ๆ เงินกู้โดยการออกพันธบัตรการรถไฟฯ หักด้วย ส่วนผ่อนชำระแล้วค้างชำระ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๙๗,๗๑๑,๕๓๗,๔๒๘.๑๒ บาท ในจำนวนนี้ได้แยกไปรวมไว้ในหมวดหนี้สินหมุนเวียน เนื่องจากจะถึงกำหนดชำระในระยะ ๑ ปี จำนวน ๑๓,๒๔๐,๓๖๙,๓๘๐.๘๓ บาท ส่วนที่เหลือจำนวน ๘๔,๔๗๑,๑๖๘,๐๔๗.๒๙ บาท แสดงในรายการเงินกู้ยืมระยะยาว

## ๒. สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าสินทรัพย์ที่เป็นทางถาวร เครื่องบริภัณฑ์รถไฟและรายจ่ายทั่วไปเกี่ยวกับการลงทุน ยกมาจากปี ๒๕๕๒ โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา รวมเป็นเงิน ๑๐๙,๕๔๘,๐๓๗,๐๗๘.๓๔ บาท เพิ่มขึ้นใน ระหว่างปีงบประมาณ ๔,๑๙๔,๘๒๐,๔๒๔.๕๗ บาท รวมยอดสินทรัพย์ถาวรเมื่อสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๑๑๓,๗๔๒,๘๕๗,๕๐๒.๙๑ บาท สำหรับสินทรัพย์ถาวรจำนวนนี้การรถไฟฯ ได้มีการคิดค่าเสื่อมราคา สะสมไว้จนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๓๐,๘๒๒,๑๗๕,๑๓๓.๐๗ บาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่า เสื่อมราคาสะสมยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ซึ่งมีจำนวน ๒๘,๘๓๕,๔๔๙,๗๗๒.๔๔ บาท คงเป็นค่า เสื่อมราคาสะสมเพิ่มขึ้นในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ จำนวน ๑,๙๘๖,๗๒๕,๓๖๐.๖๓ บาท

## ๓. ผลการดำเนินงาน

รายได้ในการดำเนินงานก่อนหักรายจ่ายสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๒ ถึง กันยายน ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๘,๖๐๕,๒๑๗,๐๖๖.๘๙ บาท จำแนกเป็นรายได้การขนส่ง ๖,๑๖๓,๒๖๙,๓๗๓.๓๙ บาท หรือร้อยละ ๗๑.๖๒ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ๑,๔๗๗,๗๔๐,๑๕๘.๗๗ บาท หรือร้อยละ ๑๗.๑๗ รายได้ ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ๘๓๕,๙๔๙,๓๒๘.๘๓ หรือร้อยละ ๙.๗๒ และรายได้ดำเนินกิจการอื่น ๆ ๑๒๘,๒๕๘,๒๐๕.๙๐ บาท หรือร้อยละ ๑.๔๙ รายได้ในการดำเนินงานของปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เมื่อ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ แล้วปรากฏว่ารายได้เพิ่มขึ้น ๓๘๙,๙๐๑,๙๓๙.๕๕ บาท หรือเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๔.๕๓ รายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ๔๙๑,๘๖๒,๐๗๑.๒๙ บาท หรือเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕๘.๘๔ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์เพิ่มขึ้น ๑๑๘,๖๕๙,๓๕๓.๐๒ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘.๐๓ รายได้ดำเนินกิจการอื่น ๆ เพิ่มขึ้น ๖,๑๙๘,๓๗๔.๓๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๘๓ และรายได้จากการขนส่ง ลดลง ๒๒๖,๘๑๗,๘๕๙.๐๖ บาท หรือลดลงร้อยละ ๓.๖๓

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เป็นเงิน ๑๒,๐๕๘,๐๑๖,๐๒๓.๗๓ บาท สูงกว่า ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๑,๐๙๕,๒๓๘,๘๘๐.๗๒ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙.๙๙ จำแนกเป็นรายจ่าย บำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น ๔๖๘,๖๓๔,๖๗๘.๖๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๙.๔๕ รายจ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อนเพิ่มขึ้น ๑๘๙,๙๔๒,๔๔๑.๖๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๕๔ รายจ่าย การเดินรถขนส่งเพิ่มขึ้น ๓๔๔,๔๖๖,๙๗๒.๗๗ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๕๒ รายจ่ายการบริหารเพิ่มขึ้น ๗๑,๘๓๒,๗๓๑.๔๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๖๘ และค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟลดลง ๒๐,๓๖๒,๐๕๖.๓๕ บาท หรือลดลงร้อยละ ๒๓๗.๔๙

รายจ่ายในการดำเนินงานปีงบประมาณ ๒๕๕๓ จำแนกตามลักษณะค่าใช้จ่าย ได้ดังนี้ ค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับบุคคล ๖,๐๗๐,๕๙๖,๙๕๙.๔๘ บาท เท่ากับร้อยละ ๗๐.๕๕ ของรายได้ในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เพิ่มขึ้น ๔๘,๐๒๐,๘๔๑.๐๑ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๘๐ ค่าวัสดุและอื่น ๆ ๓,๗๐๑,๗๓๗,๔๙๖.๖๘ บาท เท่ากับร้อยละ ๔๓.๐๒ เพิ่มขึ้น ๖๘๙,๕๖๙,๐๒๑.๗๗ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๒.๘๙ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ๒,๕๔๒,๒๔๒,๘๖๗.๕๗ บาท เท่ากับร้อยละ ๒๙.๕๔ เพิ่มขึ้น ๓๕๒,๗๖๔,๒๑๗.๙๔ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖.๑๑

อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้ในการดำเนินงาน สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เท่ากับร้อยละ ๑๔๐.๑๒ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๒ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๑๓๓.๔๔ อัตราส่วนรายจ่ายต่อรายได้ลดลง ๖.๖๘

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ รายได้หักรายจ่ายในการดำเนินงานแล้ว ขาดทุนจากการดำเนินงาน ๓,๔๕๒,๗๙๘,๙๕๖.๘๔ บาท เมื่อบวกเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล ๔๐,๔๐๐,๖๐๐.๐๐ บาท เงินชดเชยผลขาดทุน ๔,๑๔๓,๓๓๒,๖๐๒.๐๐ บาท เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ ๒,๑๑๓,๗๑๐,๐๐๐.๐๐ บาท รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ๑๘๕,๓๑๐,๓๖๐.๑๑ บาท รายได้อื่น ๆ ๑๘๕,๕๓๑,๘๘๑.๔๐ บาท กำไรจากการขายทรัพย์สิน ๗,๗๘๘,๗๕๘.๐๒ บาท รายได้จากการบริจาค ๔๖๕,๔๗๗,๕๒๖.๑๕ บาท รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน ๑,๕๗๖,๙๑๕,๗๘๕.๑๘ บาท กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ๒๐๘,๒๐๑,๘๓๓.๗๖ บาท หักค่าใช้จ่ายบำรุงและบำรุงบำนาญ ๓,๑๐๒,๒๑๐,๒๐๕.๓๖ บาท ค่าใช้จ่ายภาระบำรุงและบำรุงบำนาญตกทอด ๒๙๑,๖๗๒,๗๕๒.๕๙ บาท ค่าเสื่อมราคา ๒,๐๑๗,๓๓๑,๒๕๑.๒๔ บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ ๒,๒๐๑,๓๖๘,๕๐๗.๔๕ บาท ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน ๑,๕๗๖,๙๑๕,๗๘๕.๑๘ บาท และขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุและตัดบัญชีทรัพย์สิน ๕๑๔,๗๓๓.๕๕ บาท แล้ว ขาดทุนสุทธิ ๓,๗๑๖,๑๔๒,๘๔๕.๕๙ บาท ขาดทุนต่ำกว่าปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๒,๘๖๓,๓๖๑,๒๒๓.๒๖ บาท

